

Oficina de Planificación
Municipio de Cataño

2006 DEC 22 AM 10:09

12:52

RECEPCION

dm

**Proyecto de Reconocimiento General de Propiedades
Históricas del Sector Costero del Municipio de Cataño
Informe Final (Enmendado)**

**Preparado por la Oficina de Planificación
Municipio de Cataño**

22 de diciembre de 2006

Proyecto de Reconocimiento General de Propiedades Históricas del Sector Costero del Municipio de Cataño Informe Final (Enmendado)

CONTENIDO

INTRODUCCION	PAGINA
I. Area de investigación	2
II. Marco Teórico del Proyecto	2
III. Metodología	3
IV. Objetivos del Proyecto	7
V. Resultados de la Investigación y hallazgos	7
VI. Conclusiones y recomendaciones	15
VII. Bibliografía y Fuentes consultadas	18
 Anejos	
a. Anejo I Mapa base área de estudio	
b. Anejo II Modelo Ficha	
c. Anejo III Lista – Propiedades seleccionadas para Estudio Intensivo	
d. Anejo IV Mapa del Parcelario 1948	

**Proyecto de Reconocimiento General de Propiedades Históricas
del Sector Costero del Municipio de Cataño
Informe Final (Enmendado)
22 de diciembre de 2006**

Introducción

La Administración Municipal de Cataño en su empeño de rescatar su memoria histórica presentó una propuesta ante la Oficina Estatal de Conservación Histórica (OECH) el 31 de mayo de 2005 para realizar la siguiente investigación: "Proyecto de Reconocimiento General de Propiedades Históricas del Sector Costero del Municipio de Cataño". El propósito del proyecto es identificar y caracterizar las propiedades históricas. Como meta se definió el lograr obtener un reconocimiento general de las propiedades, su desarrollo histórico y arquitectónico, de modo que se identifiquen aquellos sujetos que sean potencialmente elegibles para un Reconocimiento Intensivo.

I. Área de investigación

El área de estudio del Proyecto de Reconocimiento incluyó los siguientes sectores: la Destilería Bacardí ubicada al norte de la PR 888, seguida por la urbanización Bahía y Bay View, y terminando con el sector del Pueblo y La Puntilla, en el sector costero del Municipio de Cataño. (Anejo I Ver mapa base de área de estudio).

II. Marco Teórico del Proyecto

Esta investigación se fundamenta de la posibilidad de investigar el desarrollo histórico urbano mediante la revisión documental del quehacer humano. En específico dentro del contexto del desarrollo social, económico y urbano del asentamiento de Cataño. Esto produjo la redacción de tres

contextos históricos, sobre el desarrollo urbano y socio-económico del Municipio de Cataño, con énfasis en la descripción y análisis de legado arquitectónico.

III. Metodología

El método de estudio del trabajo parte de la premisa, de que se puede conocer el pasado de las edificaciones existentes, consultando las fuentes documentales pertinentes, y elaborando los "contextos históricos" que expliquen el desarrollo de una época o período histórico; utilizando además, la consulta a grupos de personas que pueden aportar sus memorias sobre el desarrollo urbano de Cataño. El investigador principal del Proyecto, Dr. Jerry Torres Santiago desarrolló la investigación de archivo, que produjo la redacción de estos tres contextos históricos.

La investigación comenzó con un recorrido del área de estudio el cual se describe a continuación: primero la Destilería Bacardí, seguida por la urbanización Bahía y Bay View, y terminando con el sector del Pueblo y La Puntilla.

En principio se determinó que se completarían unas veinticuatro (24) propiedades de Bacardí, unas trescientas treinta (330) en Bahía y Bay View y en el Centro Urbano un total aproximado de dos mil ciento cincuenta y tres (2,153). Más adelante durante el proceso de investigación se encontró que en el Pueblo y La Puntilla el inventario debía llegar hasta la Calle Caparra dado que las estructuras que ubicaban al sur de esta calle eran propiedades de construcción más reciente (1960 en adelante). Se incluyó en el reconocimiento el Residencial Matienzo Cintrón con un total de dieciséis (16) edificios. Cuando se eliminó del reconocimiento general las estructuras o propiedades ubicadas al sur de la Calle Caparra se redujo la tarea de reconocimiento en unas mil ciento sesenta y dos (1,162) propiedades. Para finalmente inventariar unas mil trescientas cuarenta y cinco (1,345) propiedades en los tres sectores estudiados de las cuales novecientos diecisiete (917) pertenecen al área del Pueblo y La Puntilla.

La investigación de archivo fue requisito, y se revisaron las fuentes primarias y secundarias tales como: fotografías históricas disponibles en los

depósitos, acervos como la Biblioteca José M. Lázaro, de la Universidad de Puerto Rico (UPR), Biblioteca de Arquitectura Santiago Iglesias, Hijo, de la UPR, Archivo de Arquitectura y Construcción de Puerto Rico, de la UPR, Biblioteca de la Escuela Graduada de Planificación, de la UPR; Autoridad de Carreteras y Transportación (Área de Fotografías Aéreas); Oficina Estatal de Conservación Histórica, Archivo General de Puerto Rico, Registro de la Propiedad; el Archivo Municipal de Cataño y Colecciones Privadas. En algunos casos, las fotos históricas de edificio se incluyeron en las fichas de reconocimiento, y/o se utilizaron para ampliar los fundamentos de los contextos históricos elaborados.

En la segunda sección, en el contexto de los orígenes de Cataño, se incluyó una relación de fotos antiguas del municipio tanto de personas, estructuras y planos entre las cuales se destacan el mapa de la Península de Cataño de 1880, el mapa de Cataño vista de la Bahía hasta Bayamón, fotos de las diferentes lanchas, la foto emblemática del proyecto “el pescador”, el dique en el Caño La Malaria, entre las que se destacan en el folleto educativo.

Dicho trabajo historiográfico fue complementado con la elaboración de tres mapas base, correspondientes a las tres áreas de estudio en las que se subdividió el sector costero del Municipio, a saber: el área de la Bacardí, el área Bay View – Bahía, y el área del Pueblo y La Puntilla.

Una vez aprobada la propuesta del proyecto, se comenzó con una visita de campo y la búsqueda de residentes que fungieran como informantes claves (algunos de ellos entrevistadas). Se organizaron tres (3) reuniones en los diferentes sectores en donde se pudo obtener información de los aspectos de desarrollo de Cataño, como era Cataño antes de los desarrollos de Bay View y Bahía, las estructuras que existían en la zona costera, las actividades y datos de los recursos naturales, la economía así como el intercambio social de la época. Estas reuniones fueron convocadas el 8, 10 y el 15 de agosto de 2006. Durante estas actividades se realizaron entrevistas grupales a los participantes sobre los asuntos antes mencionados. Entre los entrevistados se encuentran las siguientes personas:

Arturo Figueroa Díaz (Pres. Congreso de Uniones Industriales de Puerto Rico)
Carlos Villahermosa (Maestro retirado)
Carlos Rodríguez Villanueva (Seminarista dominico)
Gilberto Dávila Rodríguez (Ingeniero retirado)
Gustavo A. Grana Rivera (Pibe)(Corredor de seguros retirado)
Ignacio Olazagasti (Archivo de Bayamón)
José A. Figueroa (Congreso de Uniones Industriales de Puerto Rico)
José A. Martínez Palacios (Medicina Biológica)
José Fernando Osorio, O.P. (Párroco de Cataño)
José Molina Rodríguez (Contador retirado)
Lourdes Ríos (Funcionaria universitaria retirada)
Luz Rivera viuda de Grana (Maestra retirada)
María de Lourdes Velázquez (Colección Fotografía- Archivo General)
María Isabel Rodríguez (Sala de Referencia – Archivo General)
María Rivera (Sala de Referencia – Archivo General)
Mario Rodríguez León, O.P. (Rector del Santuario San Martín de Porres)
Milagros Couto Octaviani (Profesora universitaria retirada)
Ramón Baldomero Roig (Militar retirado)
Socorro Fernández (Maestra retirada)
Vicente Santiago Ríos (fundador tienda Sanrío)
Vitaliano Maldonado Rivera (Marino retirado)

Se hizo un reconocimiento general de las tres áreas a estudiar. A la par con el reconocimiento general inicial, la Oficina de Planificación comenzó el proceso para elaborar electrónicamente una ficha modelo para ser utilizada en el proyecto de reconocimiento general¹. Una vez determinado el tipo de ficha a utilizar, se procedió a completar la misma. Primero utilizando la información de archivo que cuenta la Oficina de Planificación, a saber: identificación de la propiedad mediante el número de catastro, manzana y dirección; dueño de la propiedad, según la información catastral disponible (dueño y dirección postal) y dimensión de la estructura. Luego de completada la ficha con la información de archivo disponible se procedió a una visita de campo para tomarle una fotografía a cada propiedad reconocida, que eventualmente se insertaría en la ficha correspondiente, para su posterior análisis arquitectónico y descripción técnica. Etapa última a realizar por el investigador principal, en la que se incluye además la determinación del potencial para estudio intensivo.

Las fichas de reconocimiento incluyeron las siguientes labores:
preparación del mapa de localización de la estructura utilizando el programa de

¹ Favor ver Anejo II, para familiarizarse con la ficha de reconocimiento general de propiedades.

Sistema de Información Geográfico ARCVIEW 3.3ª para luego insertar la localización digitalizada de la estructura en cada ficha; la revisión de los mapas del CRIM para tomar el número de catastro, área de la estructura y nombre del propietario. También se organizó por manzana cada ficha utilizando los mapas de tasadores del CRIM para determinar el número de fichas dentro de cada manzana, se le asignó un nombre a cada ficha, a la imagen y a la foto. Luego se fue al campo a tomar su fotografía para insertarla en la ficha correspondiente de modo de no perder la continuidad y la localización exacta de cada sujeto.

La ficha elaborada se le comparte al investigador principal del proyecto, para su evaluación.

Criterios de Evaluación de las estructuras

Para determinar el valor arquitectónico de las estructuras inventariadas se utilizaron de forma general los siguientes criterios: la afiliación estilística, la descripción del estado constructivo, la datación relativa y la integridad del inmueble. La afiliación estilística fue la herramienta principal de evaluación. Para ello se identificaron los detalles de la estructura que la vincularan con alguno de los estilos definidos en la ficha o de algún otro no identificado en la ficha como el estilo Contemporáneo o el estilo Postmoderno. Estos últimos se utilizaron para identificar estructuras recientes. La descripción del estado constructivo se basó en el análisis visual de los elementos estructurales. La datación relativa se utilizó para relacionar detalles estilísticos, técnica constructiva y fecha cronológica con un radio de acción de más o menos diez (10) años. La integridad del

inmueble es el criterio mediante el cual se determina la cantidad y calidad de las adiciones a la estructura original, y la forma en que éstas obscurecen la lectura del estado original.

IV. Objetivos del Proyecto

Según la propuesta sometida el objetivo del proyecto es la generación de la documentación necesaria, para identificar y caracterizar las propiedades con potencial histórico en el Municipio de Cataño, delinear los posibles contextos históricos del desarrollo urbano de Cataño, con el fin de organizar y orientar futuros reconocimientos más detallados y específicos, establecer un programa de conservación de su patrimonio histórico e iniciar un programa de revitalización del casco urbano y otros sectores.

V. Resultados de la Investigación y hallazgos

En la primera etapa del proyecto, durante el reconocimiento general de los tres sectores, se produjo el primer hallazgo del estudio al encontrar que el sector al sur de la Calle Caparra en el área del Pueblo y la Puntilla, correspondía a terrenos ganados a "la Ciénaga del Mar" mediante el relleno y secado de la misma; y que las estructuras en lo que antes era un pantano, databan de fecha posterior al 1960.

Dicho hallazgo se informó a la OECH en carta del 3 de agosto de 2006 y fue avalado por personal de la OECH en Visita de Campo el 12 de julio de 2006. Como parte de lo acordado, se produjeron fotografías en perspectiva de las propiedades del sector, y se incluyó en el reconocimiento el Residencial Matienzo Cintrón con un total de dieciséis (16) edificios. La eliminación del reconocimiento general de las estructuras o propiedades ubicadas al sur de la

Calle Caparra redujo la tarea de reconocimiento en unas mil ciento sesenta y dos (1,162) propiedades. Así las cosas, fueron estudiadas finalmente unas mil trescientas cuarenta y cinco (1,345) propiedades en los tres (3) sectores reconocidos, de las cuales novecientos diecisiete (917) fichas pertenecen al área del Pueblo y La Puntilla. Cuarenta y cuatro (44) fichas pertenecen a la Destilería Bacardí, doscientas sesenta y cuatro (264) fichas a la Urbanización Bay View y ciento veinte (120) a la Urbanización Bahía.

El segundo hallazgo es la identificación de quince (15) propiedades con potencial histórico o arquitectónico en el sector Destilería Bacardí, la identificación de noventa y cuatro (94) propiedades con potencial histórico o arquitectónico en el sector Bay View; en la Urb. Bahía cuarenta y ocho (48) propiedades con potencial histórico o arquitectónico y en el sector Pueblo y La Puntilla unas ciento un (101) propiedades con potencial histórico o arquitectónico. *Para un total de doscientas cuarenta y dos (242) propiedades con potencial a un reconocimiento intensivo. (Anejo III Lista – Propiedades seleccionadas para Estudio Intensivo).*

Características de los Sectores Evaluados

Sector Bacardí:

Las estructuras de este sector forman parte de la arquitectura industrial y presentan distintos niveles de valoración. Las estructuras mas antiguas y valiosas corresponden al edificio original de la destilería con sus almacenes. Otras edificaciones de sumo interés son el Pabellón y la casa vivienda del Gerente de la destilería, esta última obra del arquitecto Henry Klumb. Los estilos identificados en este sector son el Art Deco y el

Moderno para los edificios más antiguos y los estilos Contemporáneo y Postmoderno para los más recientes.

Sector Bay View-Bahía

La zona tiene el valor inicial del trazado urbano siendo ésta la primera urbanización privada construida con el nuevo estilo Moderno en Puerto Rico. La traza incluye la ubicación centralizada de un edificio comercial y de solares dedicados eventualmente a la recreación activa. El cementerio del pueblo, que data de una época anterior a la urbanización quedó en el centro de ésta, entre la primera y segunda sección de la misma, llamadas Bay View y Bahía respectivamente.

Una característica diferente de esta urbanización es la diversidad de modelos de viviendas que incluían unidades de dos y tres habitaciones, con y sin garaje, lo que resulta una confirmación de la época de su construcción, la década de 1940, cuando los vehículos motorizados no se habían generalizado aun. Las viviendas muestran una afiliación clara con el estilo Moderno inicial con una estética muy sencilla y directa. Las adiciones y transformaciones de las viviendas originales han variado en su impacto desde las muy sencillas que consisten en el cierre del garaje o la adición de volúmenes laterales hasta la deformación mayor que impide la lectura de la edificación original.

Además de las viviendas, del cementerio (que guarda una tumba en estilo Art Deco) y el edificio comercial, otras estructuras de gran interés

histórico dentro del sector son las siguientes: el faro que ayudaba a la navegación de los barcos que entraban a la bahía, la represa/ esclusas que construyó el Ejército para controlar el nivel de agua en el Canal de la Malaria; y la iglesia santuario de San Martín de Porres. Esta última es obra del arquitecto Henry Klumb y se considera uno de los edificios más importantes en el desarrollo de la arquitectura moderna en Puerto Rico sirviendo como ejemplo de una arquitectura adaptada al trópico.

Sector Pueblo

Lo primero que se debe puntualizar en la evaluación de este sector es la traza urbana inicial del poblado que data de la década de 1850 y se compone de una cuadrícula alrededor de la plaza. Del siglo 19 no quedan edificios pues las estructuras de ese período eran de madera y han sido sustituidas. Otros elementos antiguos de la traza urbana son las calles, antiguos caminos, que conectaban el poblado con Bayamón y el sector de Pueblo Viejo. La traza inicial fue ampliándose con el correr del tiempo, principalmente, después de la constitución del municipio en 1927. De esta forma la zona al sur y oeste de la traza inicial fue desarrollada en un conjunto mixto donde se combinan calles rectas con callejones sinuosos típicos de las zonas marginales. Semejante patrón de desarrollo tuvo el sector conocido como La Puntilla.

Las edificaciones identificadas en este sector caen principalmente dentro de los estilos Criollo y Art Deco. Estas construcciones coinciden

con el periodo de mayor auge del casco urbano, las primeras cuatro décadas del siglo 20. El estilo Criollo ha permanecido como referente hasta la actualidad cuando hemos encontrado edificaciones recientes que se vinculan con dicho estilo. En cambio el Art Deco no ha trascendido hasta la actualidad. Sorprende la cantidad de edificaciones, de todo tipo y tamaño dentro de dicho estilo, que van desde las que se benefician de variedad de detalles característicos del mismo hasta sencillas construcciones cuya vinculación al Art Deco se debe a uno o dos detalles arquitectónicos.

Otro estilo utilizado en esa misma época y del cual se cuentan varios ejemplos dentro del sector es el estilo Spanish Revival. Estos estilos en algunas ocasiones se hallan mezclados en edificaciones que se han calificado como dentro del estilo Ecléctico. Los edificios institucionales responden a la variedad de estilos antes señalados desde el Art Deco de la antigua Alcaldía hasta el Spanish Revival de la Escuela Rosa María Arcay y los motivos Arts and Crafts de la Escuela Horace Mann, la estructura más antigua del poblado. La Iglesia parroquial, obra del arquitecto Henry Klumb, aunque relativamente reciente, representa un punto de referencia vital en el desarrollo de la arquitectura Moderna de Puerto Rico y también representa, por otro lado, las limitaciones de dicho estilo para diseñar en contextos ricos en referencias de la arquitectura tradicional como es el caso de la Plaza de Cataño.

A partir de la década de 1950 el desarrollo urbano encontró otras coordenadas espaciales cuando la movilidad patrocinada por el vehículo motorizado y las nuevas ideologías promovieron el crecimiento urbano separado del casco tradicional. En este sentido, se construyeron en la década de 1940 las primeras escuelas públicas y uno de los primeros residenciales públicos de Puerto Rico, el Matienzo Cintrón, localizadas hacia el oeste del casco antiguo, a medio camino entre éste y la urbanización Bay View. Estos desarrollos ponen de manifiesto la nueva estética y la nueva urbanidad que se va a fomentar en la isla a partir de la década de 1950.

Los resultados obtenidos en la presente investigación serán utilizados más adelante en futuros reconocimientos más detallados y específicos, establecer un programa de conservación de su patrimonio histórico e iniciar un programa de revitalización del casco urbano y otros sectores; tales como delimitación del nuevo Centro Urbano (Zona Histórica), Guías de Diseño de acuerdo estilo y volumetría por sector, entre otros.

En adición, durante la investigación realizada se encontraron una serie de mapas históricos, tales como: Plano de distribución de solares propiedad del Pueblo de Puerto Rico radicados al sur de la carretera Cataño-Bayamón en Cataño de 30 septiembre 1948, con el que se justifica la delimitación de zona de reconocimiento del sector Pueblo – La Puntilla. (Anejo IV Mapa del Parcelario 1948).

Finalmente debemos señalar que la actitud de los residentes ante el estudio fue una de aceptación, cooperación hasta cierto punto entusiasta de los objetivos y la significación general del proyecto. Entre la información que se

obtuvo de las entrevistas se desataca la descripción de la playa que existió en la Costa de Cataño, las hileras de palmeras, la descripción de las calles en tierra y piedra, la estructuras de vivienda o casonas que existía en la Calle principal Avenida Las Nereidas específicamente la propiedad del Lcdo. Félix Ochoteco. Como dato importante los ejercicios militares que se realizaban en los terrenos en donde hoy citan las Urbanizaciones de Bay View y Bahía. Los entrevistados del Sector de Bay View y Bahía destacaron cuando comenzó el desarrollo de la Urb. Bay View, en donde se expresaron emocionados que no existían verjas sólo hileras de setos vivos como es de la planta de amapola. También, conversaron sobre el costo de la unidad de vivienda y cuánto se daba pronto para adquirir las mismas así entre ellos se cuestionaban los nombres de los primeros dueños.

Fueron redactados tres ensayos interpretativos o contextos históricos por el Dr. Jerry Torres Santiago, a saber: **1) BACARDI Y LA ARQUITECTURA INDUSTRIAL, 2) CATAÑO: LOS ORIGENES; Desarrollo socioeconómico del Municipio de Cataño bajo la jurisdicción de Bayamón (1845-1927); 3) CATAÑO INDEPENDIENTE: Desarrollo socioeconómico del Municipio de Cataño (1927-1960).**

Las dificultades del proyecto básicamente se reducen al problema de completar el elevado número de fichas ha ser incluidas en el reconocimiento general, y a la complejidad de la elaboración y organización de las fichas de inventario preparada, que incluía entre otras tareas: preparar el mapa de localización de la estructura (programa ARCVIEW), la inserción digitalizada de la

localización de la estructura en cada ficha, la revisión de los mapas del CRIM para tomar la información correspondiente disponible, tal como: número de catastro, área de la estructura y nombre del propietario. Luego de tener lista la ficha se organizó por manzana utilizando los mapas de tasadores del CRIM para poder determinar con exactitud el número de fichas dentro de cada manzana y dándole un nombre a cada ficha como a la imagen así como a la foto para facilitar su manejo. Luego se fue al campo a tomar su fotografía para insertarla en la ficha correspondiente.

Otra dificultad encontrada en el proceso fue el reconocimiento de propiedades en manzanas no segregadas.

Después de preparada cada ficha se entrega las fichas al investigador principal del proyecto, para su eventual evaluación con una breve descripción de la propiedad y su estado. Todo lo cual puede tomar entre una (1) a dos (2) horas por ficha elaborada. Si calculamos el tiempo que toma completar cada ficha elaborada (1,345) el saldo de tiempo invertido en esta tarea es de 2,690 horas hombre que a razón de un promedio de quince (\$15.00) dólares la hora equivaldría a unos \$40,350.00

Otra dificultad es que no se pudo identificar el dueño en muchas de las propiedades.

VI. Conclusiones y recomendaciones

Dado los hallazgos obtenidos, se puede concluir que se alcanzaron los objetivos trazados en la propuesta sometida por el Municipio de Cataño para la elaboración de un reconocimiento general de propiedades del sector costero de Municipio de Cataño. La información obtenida servirá entre otras cosas, para:

a) Establecer la zona histórica del Municipio de Cataño, y con esto: b) Delimitar el área donde aplicará la Ley 212 de Incentivos contributivos para la Rehabilitación de los Centro Urbanos. En adición, se habrán identificado aquellas propiedades con potencial valor histórico o arquitectónico, candidatas para estudio posterior o reconocimiento intensivo.

Fue elaborado e impreso un folleto de carácter educativo que recoge en términos generales los hallazgos de la investigación en términos del desarrollo urbanístico de Cataño y sus influencias arquitectónicas.

El producto final del proyecto fue la identificación de las propiedades con potencial histórico o arquitectónico que se resumen como siguen

- Quince (15) propiedades en el sector Destilería Bacardí
- Noventa y cuatro (94) propiedades en el sector Bay View
- Cuarenta y ocho (48) propiedades Urb. Bahía
- Ciento un (101) propiedades en el sector Pueblo y La Puntilla

En total fueron identificadas unas doscientas cuarenta y dos (242) propiedades con potencial a un reconocimiento intensivo.

Recomendaciones por sector estudiado

Sector Bacardí

Desarrollar un plan de manejo del sector que integre la conservación de las estructuras de valor identificadas y la restauración de otras como la casa del gerente.

Sector Bay View-Bahía

La urbanización mantiene una integridad cercana al 60% de sus estructuras por lo que se recomienda que se desarrolle un plan de conservación de toda la zona bajo el concepto de zona histórica.

Sector Pueblo

La traza original identificada debe protegerse con la aplicación de normas conducentes a la preservación de las manzanas y espacios públicos que la conforman, así como de las extensiones hacia el sur y este, incluyendo La Puntilla para una Zona Histórica.

Se debe preparar un plano de manejo que incluya la protección de las estructuras identificadas para estudio intensivo y la identificación de las edificaciones más significativas para su identificación como monumento histórico municipal.

Desarrollar un programa de educación y asesoría a propietarios sobre el valor histórico, arquitectónico o ambiental de sus estructuras en coordinación con un plan de incentivos que ayude a la puesta en valor del sector Pueblo como lugar de residencia.

Promover la inversión en nueva vivienda y nuevos comercios en los solares vacíos o sub-utilizados sin destruir o alterar la traza urbana; definida como el conjunto de manzanas, parcelas y calles, desarrollando guías de diseño que mantengan el valor ambiental del sector.

VII. Bibliografía y Fuentes consultadas

Fuentes primarias consultadas

Archivo o Fondo del Centro de Recaudación de Ingresos Municipales
Area de Archivo del Departamento de Transportación y Obras Públicas Estatal
Archivo Municipio de Cataño
Archivos Empresa Bacardí
Archivos personales

Personas Entrevistadas:

Arturo Figueroa Díaz (Pres. Congreso de Uniones Industriales de Puerto Rico)
Carlos Villahermosa (Maestro retirado)
Carlos Rodríguez Villanueva (Seminarista dominico)
Gilberto Dávila Rodríguez (Ingeniero retirado)
Gustavo A. Grana Rivera (Pibe)(Corredor de seguros retirado)
Ignacio Olazagasti (Archivo de Bayamón)
José A. Figueroa (Congreso de Uniones Industriales de Puerto Rico)
José A. Martínez Palacios (Medicina Biológica)
José Fernando Osorio, O.P. (Párroco de Cataño)
José Molina Rodríguez (Contador retirado)
Lourdes Ríos (Funcionaria universitaria retirada)
Luz Rivera viuda de Grana (Maestra retirada)
María de Lourdes Velázquez (Colección Fotografía- Archivo General)
María Isabel Rodríguez (Sala de Referencia – Archivo General)
María Rivera (Sala de Referencia – Archivo General)
Mario Rodríguez León, O.P. (Rector del Santuario San Martín de Porres)
Milagros Couto Octaviani (Profesora universitaria retirada)
Ramón Baldomero Roig (Militar retirado)
Socorro Fernández (Maestra retirada)
Vicente Santiago Ríos (fundador tienda Sanrío)
Vitaliano Maldonado Rivera (Marino retirado)

Bibliografía Y Fuentes Revisada Para La Elaboración De Los Contextos Históricos

CONTEXTO I – BACARDI Y LA ARQUITECTURA INDUSTRIAL

Bibliografía

- Calvo Espina, Hernando, Bacardí: *The Hidden War*, Londres: Pluto Press, 2002.
- Coll y Toste, Cayetano, *Boletín Histórico de Puerto Rico*, 12 Tomos, Ed. Facsimilar, San Juan: Ateneo Puertorriqueño, 2004.
- Curtis, William J.R., *Modern Architecture since 1900*, Londres: Pahidon, 1996.
- Cruz Monclova, Lidio, *Historia de Puerto Rico Siglo XIX*, Río Piedras: Universitaria, 1979.
- Derry, T.K. y Trevor Willims, *Historia de la Tecnología desde la Antigüedad hasta 1750*, Vol. 1, México DF: Siglo XXI, 1989.
- Frampton, Kenneth, *Historia crítica de la arquitectura moderna*, Barcelona: Gili, 1987.
- Gossel, Peter y Gabriele Leuthaser, *Arquitectura del Siglo XX*, Colonia: Taschen, 2001.
- Leyes y Resoluciones de la Cuarta Legislatura Extraordinaria de la Decimotercera Asamblea Legislativa de Puerto Rico y Leyes y Resoluciones de la Primera Legislatura Ordinaria de la Decimocuarta Asamblea Legislativa de Puerto Rico*, San Juan: Negociado de Materiales, Imprenta y Transporte, 1937.
- Mayoral, Juan E., "La industria del ron en Puerto Rico" en *Puerto Rico ilustrado*, 3 de diciembre de 1949, 55-59.
- Moreno Fragnals, Manuel, *Cuba, España, España, Cuba, historia común*, Barcelona: Grijalbo, 1995
- _____, *El Ingenio*, La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1978.
- Pevsner, Nikolaus, John Fleming y Hugh Honour, *Diccionario de Arquitectura*, Madrid: Alianza Editorial, 1980.
- Quiñones Calderón, *El siglo de la democracia*, San Sebastián PR: The Cridibility Group, 2000.

Ragon, Michel, *Historia Mundial de la Arquitectura y el Urbanismo Modernos*, Tomo I, Barcelona: Ediciones Destino, 1971.

Rodríguez, Eduardo L., *La Habana, arquitectura del siglo XX*, Barcelona: Blume, 1998.

United States Reports. Volume 311. Cases adjudged in the Supreme Court at October Term, 1940. Washington: United States Government Printing Office, 1941.

Weston, Richard, *Modernism*, Londres: Pahidon, 1996.

**CONTECTO II – CATAÑO: LOS ORIGINES:
DESARROLLO SOCIOECONOMICO DEL MUNICIPIO DE CATAÑO
BAJO LA JURISDICCION DE BAYAMON (1847-1927)**

Bibliografía

Abbad y Lasierra, Iñigo, *Historia geográfica, civil y natural de la Isla de San Juan Bautista de Puerto Rico*, 1788, Edición Facsimilar, San Juan: Doce Calles, 2000.

Baralt, Guillermo, *Azúcar y esclavitud en Toa Baja*, Toa Baja: Municipio de Toa Baja, 1983.

Brinkley, Alan, *Historia de Estados Unidos*, México: McGraw-Hill/ Interamericana Editores, 1996.

Bush, David M., Richard M. Webb, José González Liboy, Lisbeth Hyman y William J. Neal, *Living with the Puerto Rico Shore*, Nueva York: National Audubon Society y Duke University, 1995.

Caro Costas, Aída, R., *Legislación Municipal Puertorriqueña del Siglo XVIII*, San Juan: Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1971.

Coll y Toste, Cayetano, *Boletín Histórico de Puerto Rico*, 12 Tomos, Ed. Facsimilar, San Juan: Ateneo Puertorriqueño, 2004.

Comellas, José L., *Historia de España Moderna y Contemporánea (1475-1975)*, Madrid: RIALP, 1985.

Cordoba, Pedro Tomas de, *Memoria de todos los ramos de la administración de la Isla de Puerto Rico*, Madrid: Imprenta de Yenes, 1830, Edición facsimilar, San Juan: Academia Puertorriqueña de la Historia, 2001.

Cruz Monclova, Lidio, *Historia de Puerto Rico, Siglo XIX*, Río Piedras: Universitaria, 1979.

Departamento de la Guerra, *Informe sobre el Censo de Puerto Rico 1899*, Washington: Imprenta del Gobierno, 1900, Edición facsimilar, San Juan: Academia Puertorriqueña y Ediciones Puerto, 2003.

Derry, T.K. y Trevor Williams, *Historia de la Tecnología desde la Antigüedad hasta 1750*, Vol. 1, México, D.F. Siglo XXI 1989.

González, Vélez, Pedro A., *Tenencia de tierra y producción agraria en Bayamón 1890-1910*, Tesis, Maestría en Historia, Universidad de Puerto Rico, 1986.

Harrison Flores, Joseph, Ed., *Bayamón, desarrollo urbano durante el periodo pre- industrial 1509-1946*, Bayamón: Imprenta Rivera Hermanos, 1996.

Instituto de Historia y Cultura de Bayamón, *Cuaderno histórico de Bayamón*, Bayamón: Municipio de Bayamón, 1983.

Morales Muñoz, Generoso, *Fundación del pueblo de Cataño*, San Juan: Imprenta Venezuela, 1946.

Moscoso, Francisco, *Agricultura y sociedad en Puerto Rico, Siglos 16 al 18*, San Juan: Instituto de Cultura Puertorriqueña, 2001.

Negrón, Héctor A., *Historia Militar de Puerto Rico*, Madrid: Siruela, 1992.

Pico, Fernando, *Historia General de Puerto Rico*, San Juan: Huracán-Academia, 1986.

Pico, Rafael, *Nueva Geografía de Puerto Rico*, Río Piedras: Universitaria, 1975.

Pumarada O'Neill, Luis F., *Los puentes históricos de Puerto Rico*, San Juan: Autoridad de Transportación y Carreteras y Centro De Investigación y Desarrollo UPR-Mayagüez, 1991.

Ramos Vélez, Marlene y Héctor R. Marín Román, *Trasfondo histórico del desarrollo de la zona costanera de los Municipios de Cataño y Toa Baja, Cataño*: Municipio de Cataño, 1985.

Register of Porto Rico for 1926, San Juan: Bureau of Supplies, Printing and Transportation, 1926.

Rivera Balardo, Benjamín, "El puerto de San Juan en la coyuntura de 1898 de 1898" en Álvarez Cubelo, Silvia, Mary Frances Gallart y Carmen I. Rafucci, eds.,

Los actos de la memoria: el 98 en los pueblos puertorriqueños, San Juan: Oficina del Presidente la UPR, Comité del Centenario de 1898 y Asociación Puertorriqueña de Historiadores, 1998, p.95-118.

Rodríguez Juliá, Edgardo, San Juan, *ciudad soñada*, San Juan: Tal Cual, 2005.

Seguinot Barbosa, José, San Juan, Puerto Rico: *la ciudad al margen de la bahía*, San Juan: ediciones Geo, 1997.

Tapia y Rivera, Alejandro, *Mis memorias* (1882), San Juan: Coquí, 1966.

Vélez Gracia, Laura N., *Cataño: notas para su historia*, San Juan: Comité Historia de los Pueblos y Banco Popular, 1986.

Fuentes Primarias

Archivo General de Puerto Rico

Fondo de Obras Públicas, Serie Caminos Vecinales, C. 1383

Fondo de Obras Públicas, Serie Caminos Vecinales, C. 1384

Archivo General de Puerto Rico

Fondo de Obras Públicas, Subfondo Ferrocarriles y Tranvías, Exp. 41

Otras Fuentes

Periódico el Mundo

www.fotw.net/Flags

www.buchanan.army.mil

**CONTEXTO III- CATAÑO INDEPENDIENTE:
DESARROLLO SOCIOECONOMICO DEL MUNICIPIO DE CATAÑO (1927-
1960)**

Bibliografía

Actas de la Cámara de Representantes de Puerto Rico, Segunda Legislatura Ordinaria y Segunda Legislatura Extraordinaria de la Undécima Asamblea Legislativa, 1927. San Juan: Negociado de Materiales ,Imprenta y Transporte, 1927.

Ansejo, Conrado, *Almanaque Puertorriqueño* Asenjo, San Juan, 1942.

Coll y Toste, Cayetano, *Boletín Histórico de Puerto Rico*, Tomo XII, 12 Tomos, Ed. Facsimilar, San Juan: Ateneo Puertorriqueño, 2004.

Departamento de la Guerra, *Informe sobre el Censo de Puerto Rico 1899, Washington:* Imprenta del Gobierno, 1900 Edicion facsimilar, San Juan: Academia Puertorriqueña de la Historia y Ediciones Puerto, 2003.

Dietz, James L., *Economic history of Puerto Rico, Intitutional Change and Capitalist Development*, Princeton, NJ: Princeton University Press, 1986.

Fiz Jimenez, Epifaneo, *Bayamón y su gente*, Barcelona: Ediciones Rumbos, 1960.

Gallart, Mary Frances, Ahora seremos felices: modelos de urbanizaciones en San Juan, en Vivoni, Enrique, San Juan Siempre Nuevo: *Arquitectura y Modernidad en el siglo XX*, San Juan: AACUPR, Comisión San Juan 2000, 2000, p.30-73.

Gellner, Arrol, *Red Tile Style: America's Spanish Revival Architecture*, Nueva York: Penguin Group, 2002.

Instituto de Historia y Cultura de Bayamón, *Cuaderno histórico de Vayamos*, Bayamón: Municipio de Bayamón, 1983.

Leyes y Resoluciones de la Segunda Legislatura Ordinaria y la Segunda Legislatura Extraordinaria de la Undécima Asamblea Legislativa de Puerto Rico, San Juan: Negociado de Materiales, Imprenta y Transporte, 1927.

Morales Muñoz, Generoso, *Fundación del pueblo de Cataño*, San Juan: Imprenta Venezuela, 1946.

Muñoz Marín, Luis, *Memorias autobiografía política 1898-1940*, San Juan: Fundación Luis Muñoz Marín, 1980.

Pico, Fernando, *Historia general de Puerto Rico*, San Juan: Huracán, 1986.

Ramos, Jesús Martín, *las comunicaciones en la Isla de Puerto Rico 1850-1898*, San Juan: Academia Puertorriqueña de la Historia y Ediciones Puerto, 2005.

Register of Porto Rico for 1926, San Juan: Bureau of Supplies, Printing and Transportation, 1926.

Richardson, Lewis, Puerto Rico: *Caribbean Crossriads*, 1947.

Rigau, Jorge, *Puerto Rico 1900*, Nueva York: Rizzoli, 1992.

Rodríguez, Luz María, Altajar el arrabal, Arquitectura y Cambio social en la vivienda pública de San Juan, en Vivoni, Enrique, San Juan, Siempre Nuevo: *Arquitectura y Modernidad en el siglo XX*, San Juan: ACUPR, Comision San Juan 2000, 200, p.74-118.

Velez Gracia, Laura N., Cataño: *notas para su historia*, San Juan: Comité Historia de los Pueblos y Banco Popular, 1986.

_____, *Historia cultural de Cataño*, Tesis MH, Centro de Estudios Avanzados de Puerto Rico y el Caribe, San Juan, 1985.

Vivoni, Enrique, Palimpsesto tropical: vetas de la arquitectura en el Puerto Rico del siglo XX, en Rivera Nieves, Irma y Carlos Gil, eds. *Polifonía salvaje: ensayos de cultura y política en la postmodernidad*, San Juan: Editorial Postdata, 1995.

Fuentes Primarias

Archivo General de Puerto Rico

Fondo de Obras Públicas

Fondo del Departamento del Estado

Serie Corporaciones con fines de lucro

Colección Robert Junghans

Archivo diocesano de San Juan

Archivo de Arquitectura y Construcción de la Universidad de Puerto Rico

Colección Henry Klumb

Archivo Municipal de Bayamón

Colección Puertorriqueña, Biblioteca General José M. Lázaro, Universidad de Puerto Rico

Colección de la Biblioteca Legislativa, Capitolio.

Colección de la Biblioteca, Escuela de Leyes, Universidad de Puerto Rico

Registro de la Propiedad de Bayamón

OTRAS FUENTES

Periódico El Mundo

Periódico El Vocero

Periódico Buchanan Bugle

Revista Ecos de Cataño

www.buchanan.army.mil

Entrevistas

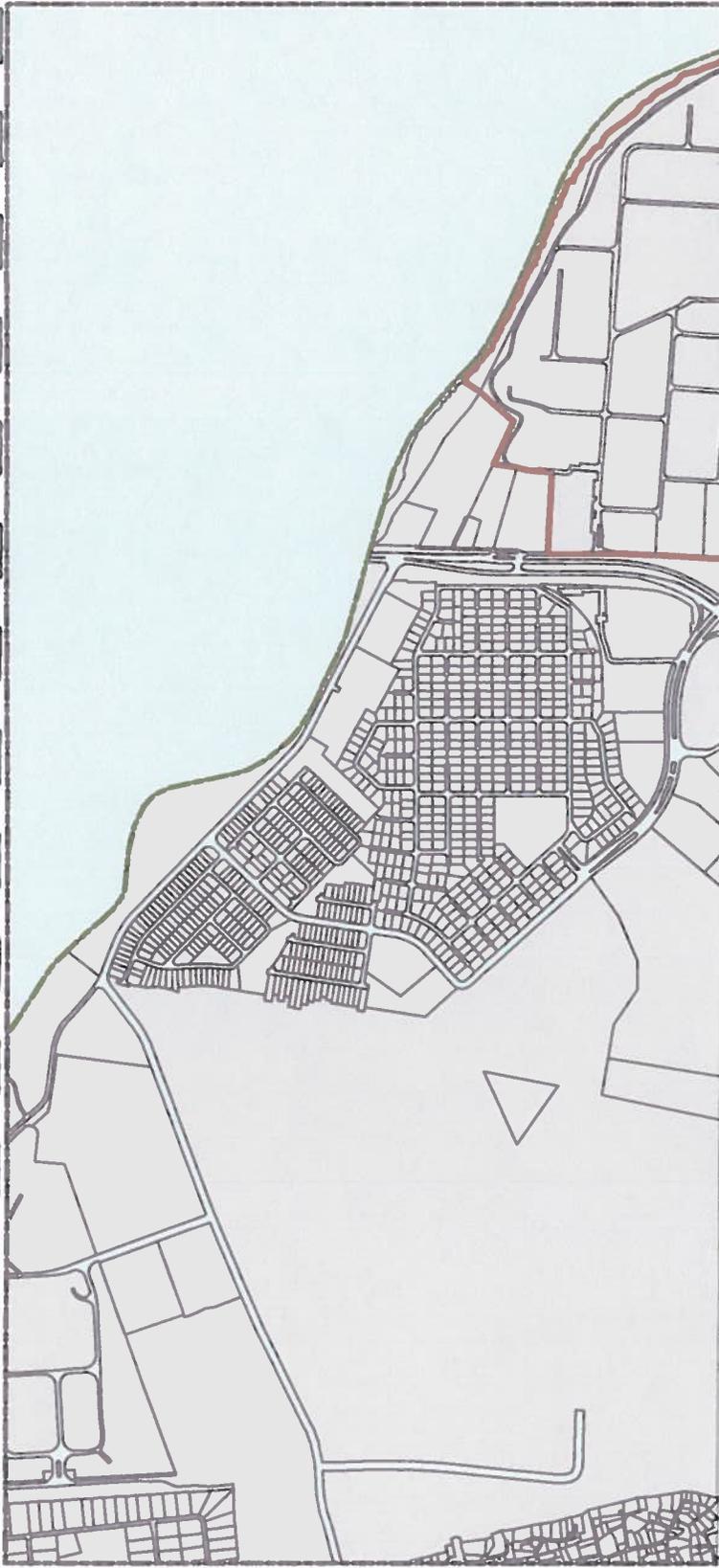
Anejo I
Mapa base área de estudio

ESTUDIO - RECONOCIMIENTO HISTORICO GENERAL

MUNICIPAL - CRIM

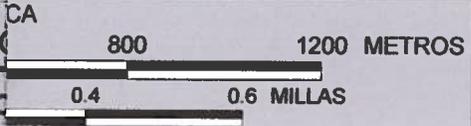
IPAL

en_sector_costero.apr (PLANO BASE) 09/29/2006



PLANO BASE - AREA BAJO ESTUDIO (CENTRO

MUNICIPIO DE CATAÑO



Anejo II
Modelo Ficha

Reconocimiento General de Recursos Arquitectónicos del Sector Costero del Municipio de Cataño Oficina Estatal de Conservación Histórica Gobierno Municipal de Cataño																											
Número de Hoja:																											
Número de Ficha:																											
Mercedaria:																											
Calle:	Tag: (Número de Catastro)																										
Número:	Tag Provisional: (La Propiedad no tiene Número de Catastro)																										
Plano de Localización:																											
Nombre Histórico																											
Nombre Histórico:																											
Nombre Actual:																											
Lote Ocupado:																											
Lote Vacío:																											
Uso Actual Específico:																											
Categoría de la Propiedad:																											
Edificio:																											
Estructura:																											
Derecho:																											
Jurisdicción Legal:																											
Superficie de la parcela:																											
Estado constructivo:																											
Arquitecto o Ingeniero:																											
Estilo Arquitectónico:																											
<table border="1"> <tr> <td>Indefinido</td> <td>Spanish Revival</td> <td>Moderno</td> <td>Art Deco</td> <td>Colonial Español</td> <td>Prerre</td> </tr> <tr> <td>Neoclásico</td> <td>Gothic Revival</td> <td>Arts & Crafts</td> <td>Moderno</td> <td>Italian Renaissance Revival</td> <td>French Renaissance Revival</td> </tr> <tr> <td>Classic Renaissance Revival</td> <td>Tudor Renaissance Revival</td> <td>Mixto / Ecléctico</td> <td>Vernáculo / Cholo</td> <td>No Aplica</td> <td></td> </tr> </table>										Indefinido	Spanish Revival	Moderno	Art Deco	Colonial Español	Prerre	Neoclásico	Gothic Revival	Arts & Crafts	Moderno	Italian Renaissance Revival	French Renaissance Revival	Classic Renaissance Revival	Tudor Renaissance Revival	Mixto / Ecléctico	Vernáculo / Cholo	No Aplica	
Indefinido	Spanish Revival	Moderno	Art Deco	Colonial Español	Prerre																						
Neoclásico	Gothic Revival	Arts & Crafts	Moderno	Italian Renaissance Revival	French Renaissance Revival																						
Classic Renaissance Revival	Tudor Renaissance Revival	Mixto / Ecléctico	Vernáculo / Cholo	No Aplica																							

Reconocimiento General de Recursos Arquitectónicos del Sector del Municipio de Cataño Oficina Estatal de Conservación Histórica Gobierno Municipal de Cataño									
Número de Hoja:									
Número de Ficha:									
Estado original:	SI	No							
Por determinarse:									
RNLH:	NA	Fecha:							
Fotografía Básica:									
Tag: (Número de Catastro)									
Tag Provisional: (La Propiedad no tiene Número de Catastro)									
Breve Descripción de la Propiedad:									
Observaciones:									
Inventariado por:									
Fecha:									
Potencial para estado Intensivo:									
SI									
No									

Anejo III
Lista – Propiedades seleccionadas para Estudio
Intensivo

Lista - Propiedades seleccionadas para Estudio Intensivo

Bacardí, Corp.				
	Manzana	Ficha	Número de Catastro	Dirección Física
	004	Bc-01	039-000-004-04-000	Carretera Estatal 888
	004	Bc-02	039-000-004-04-000	Carretera Estatal 888
	004	Bc-03	039-000-004-04-000	Carretera Estatal 888
	004	Bc-04	039-000-004-04-000	Carretera Estatal 888
	004	Bc-05	039-000-004-17-000	Carretera Estatal 888
	004	Bc-07	039-000-004-04-000	Carretera Estatal 888
	004	Bc-08	039-000-004-04-000	Carretera Estatal 888
	004	Bc-12	039-000-004-17-000	Carretera Estatal 888
	004	Bc-13	039-000-004-04-000	Carretera Estatal 888
	004	Bc-19	039-000-004-17-000	Carretera Estatal 888
	004	Bc-20	039-000-004-04-000	Carretera Estatal 888
	004	Bc-21	039-000-004-04-000	Carretera Estatal 888
	004	Bc-22	039-000-004-04-000	Carretera Estatal 888
	004	Bc-32	039-000-004-04-000	Carretera Estatal 888
	004	Bc-43	039-000-004-04-000	Carretera Estatal 888
Total de Propiedades para Estudio Intensivo - Quince (15) en Bacardí, Corp.				
Urb. Bay View				
	Manzana	Ficha	Número de Catastro	Dirección Física
	001	Bbv-01	039-058-001-01-001	Calle Laguna, número
	002	Bbv-02	039-058-002-02-001	Calle Canal, número 152
	002	Bbv-11	039-058-002-11-001	Calle Canal, número 134
	002	Bbv-19	039-058-002-19-001	Calle Canal, número 118
	002	Bbv-22	039-069-002-22-001	Calle Canal, número 112
	003	Bbv-01	039-059-003-01-001	Calle Palo Seco, número 153
	003	Bbv-03	039-059-003-03-001	Calle Palo Seco, número 146
	003	Bbv-11	039-059-003-11-001	Calle Palo Seco, número 130
	003	Bbv-13	039-059-003-13-001	Calle Palo Seco, número 126
	003	Bbv-16	039-059-003-16-001	Calle Palo Seco, número 120
	003	Bbv-17	039-059-003-17-001	Calle Palo Seco, número 118
	003	Bbv-22	039-059-003-22-001	Calle Maragón, número 108
	003	Bbv-23	039-059-003-23-001	Calle Canal, número 111
	003	Bbv-26	039-059-003-26-001	Calle Canal, número 117
	003	Bbv-30	039-059-003-30-001	Calle Canal, número 125
	003	Bbv-31	039-059-003-31-001	Calle Canal, número 127
	003	Bbv-35	039-059-003-35-001	Calle Canal, número 135
	003	Bbv-42	039-059-003-42-001	Calle Canal, número 149
	004	Bbv-02	039-059-004-02-001	Calle Ocean Drive, número 126
	004	Bbv-12	039-059-004-12-001	Calle Ocean Drive, número 106
	004	Bbv-17	039-059-004-17-001	Calle Palo Seco, número 107
	004	Bbv-18	039-059-004-18-001	Calle Palo Seco, número 109
	004	Bbv-20	039-059-004-20-001	Calle Palo Seco, número 113
	004	Bbv-21	039-059-004-21-001	Calle Palo Seco, número 115
	005	Bbv-05	039-069-005-05-001	Calle Maragón, número 17
	005	Bbv-07	039-069-005-07-001	Calle Maragón, número 21
	005	Bbv-08	039-069-005-08-001	Calle Maragón, número 23
	007	Bbv-02	039-069-007-02-001	Calle Parque, número 6
	008	Bbv-02	039-069-008-02-001	Calle Canal, número 70
	008	Bbv-03	039-069-008-03-001	Calle Canal, número 68
	008	Bbv-04	039-069-008-04-001	Calle Canal, número 66
	008	Bbv-10	039-069-008-10-001	Calle Canal, número 56
	008	Bbv-12	039-069-008-12-001	Calle Canal, número 50
	008	Bbv-13	039-069-008-13-001	Calle Canal, número 48
	008	Bbv-14	039-069-008-14-001	Calle Canal, número 46

009	Bbv-02	039-069-009-02-001	Calle Palo Seco, número 72
009	Bbv-06	039-069-009-06-001	Calle Palo Seco, número 64
009	Bbv-07	039-069-009-07-001	Calle Palo Seco, número 62
009	Bbv-08	039-069-009-08-001	Calle Palo Seco, número 60
009	Bbv-09	039-069-099-09-001	Calle Palo Seco, número 58
009	Bbv-12	039-069-009-12-001	Calle Palo Seco, número 52
009	Bbv-13	039-069-009-13-001	Calle Palo Seco, número 50
009	Bbv-16	039-069-009-16-001	Calle Canal, número 45
009	Bbv-18	039-069-009-18-001	Calle Canal, número 49
009	Bbv-19	039-069-009-19-001	Calle Canal, número 51
009	Bbv-21	039-069-009-21-001	Calle Canal, número 55
009	Bbv-24	039-069-009-24-001	Calle Canal, número 61
009	Bbv-25	039-069-009-25-001	Calle Canal, número 63
009	Bbv-26	039-069-009-26-001	Calle Canal, número 65
009	Bbv-27	039-069-009-27-001	Calle Canal, número 67
010	Bbv-01	039-069-010-01-001	Calle East Ocean Drive, número 70
010	Bbv-04	039-069-010-04-001	Calle East Ocean Drive, número 64
010	Bbv-07	039-069-010-07-001	Calle East Ocean Drive, número 58
010	Bbv-12	039-069-010-12-001	Calle East Ocean Drive, número 48
010	Bbv-14	039-069-010-14-001	Calle Palo Seco, número 45
010	Bbv-20	039-069-010-20-001	Calle Palo Seco, número 57
010	Bbv-21	039-069-010-21-001	Calle Palo Seco, número 59
010	Bbv-23	039-069-010-23-001	Calle Palo Seco, número 63
010	Bbv-25	039-069-010-25-001	Calle Palo Seco, número 67
011	Bbv-04	039-079-011-04-001	Calle Este, número 38
011	Bbv-06	039-079-011-06-001	Calle Este, número 34
011	Bbv-10	039-079-011-10-001	Calle Este, número 26
011	Bbv-14	039-079-011-14-001	Calle Este, número 18
011	Bbv-15	039-079-011-15-001	Calle Este, número 16
012	Bbv-03	039-069-012-03-001	Calle Este, número 42
012	Bbv-05	039-069-012-05-001	Calle Palo Seco, número 58
012	Bbv-07	039-069-012-07-001	Calle Palo Seco, número 34
012	Bbv-10	039-079-012-10-001	Calle Palo Seco, número 28
012	Bbv-11	039-079-012-11-001	Calle Palo Seco, número 26
012	Bbv-13	039-079-012-13-001	Calle Palo Seco, número 22
012	Bbv-15	039-079-012-15-001	Calle Palo Seco, número 18
012	Bbv-16	039-079-012-16-001	Calle Palo Seco, número 16
012	Bbv-20	039-079-012-20-001	Calle Este, número 21
012	Bbv-21	039-079-012-21-001	Calle Este, número 23
012	Bbv-22	039-079-012-22-001	Calle Este, número 25
012	Bbv-26	039-079-012-26-001	Calle Este, número 33
012	Bbv-30	039-069-012-30-001	Calle Este, número 41
013	Bbv-01	039-069-013-01-001	Calle East Ocean Drive 39
013	Bbv-04	039-069-013-04-001	Calle East Ocean Drive 32
013	Bbv-08	039-069-013-08-001	Calle East Ocean Drive 24
013	Bbv-15	039-079-013-15-001	Calle Palo Seco, número 11
013	Bbv-19	039-079-013-19-001	Calle Palo Seco, número 19
013	Bbv-22	039-079-013-22-001	Calle Palo Seco, número 25
013	Bbv-25	039-069-013-25-001	Calle Palo Seco, número 31
013	Bbv-26	039-069-013-26-001	Calle Palo Seco, número 33
013	Bbv-27	039-069-013-27-001	Calle Palo Seco, número 35
013	Bbv-28	039-069-013-28-001	Calle Palo Seco, número 37
014	Bbv-01	039-079-014-01-001	Calle Comercio, número 1
014	Bbv-02	039-079-014-02-001	Calle Comercio, número 2
015	Bbv-01	039-079-015-01-001	Calle Oeste, número
016	Bbv-02	039-079-016-02-001	Calle East Ocean Drive, número 8
016	Bbv-05	039-079-016-05-001	Calle East Ocean Drive, número 2
016	Bbv-06	039-079-016-06-001	Calle Palo Seco, número
169	Bbv-01	039-069-0169-01-001	Calle Palo Seco, número

Total de Propiedades para Estudio Intensivo - Noventa y Cuatro (94) en Urbanización Bay View

Urb. Bahía	Manzana	Ficha	Número de Catastro	Dirección Física
	102	Bb-02	039-079-102-02-001	Calle East Ocean Drive, número 2
	102	Bb-03	039-080-102-03-001	Calle East Ocean Drive, número 3
	102	Bb-04	039-080-102-04-001	Calle East Ocean Drive, número 4
	102	Bb-05	039-080-102-05-001	Calle East Ocean Drive, número 5
	102	Bb-07	039-080-102-07-001	Calle East Ocean Drive, número 7
	102	Bb-08	039-080-102-08-001	Calle East Ocean Drive, número 8
	102	Bb-09	039-080-102-09-001	Calle East Ocean Drive, número 9
	102	Bb-20	039-080-102-20-001	Calle Palo Seco, número 21
	102	Bb-22	039-079-102-22-001	Calle Palo Seco, número 23
	102	Bb-23	039-079-102-23-001	Calle Palo Seco, número 24
	102	Bb-24	039-079-102-24-001	Calle Palo Seco, número 25
	104	Bb-02	039-079-104-02-001	Calle Palo Seco, número 27
	104	Bb-06	039-079-104-06-001	Calle Palo Seco, número 31
	104	Bb-10	039-080-104-10-001	Calle Palo Seco, número 35
	104	Bb-14	039-080-104-14-001	Calle Palo Seco, número 39
	104	Bb-21	039-080-104-21-001	Calle Central, número 51
	104	Bb-22	039-080-104-22-001	Calle Central, número 52
	104	Bb-23	039-080-104-23-001	Calle Central, número 53
	104	Bb-24	039-080-104-24-001	Calle Central, número 54
	104	Bb-26	039-080-104-26-001	Calle Central, número 56
	104	Bb-27	039-080-104-27-001	Calle Central, número 57
	104	Bb-28	039-080-104-28-001	Calle Central, número 58
	104	Bb-29	039-080-104-29-001	Calle Central, número 59
	104	Bb-31	039-079-104-31-001	Calle Central, número 61
	104	Bb-32	039-079-104-32-001	Calle Central, número 62
	104	Bb-35	039-079-104-35-001	Calle Central, número 65
	104	Bb-36	039-079-104-36-001	Calle Central, número 66
	105	Bb-04	039-080-105-05-001	Calle Este, número
	105	Bb-06	039-080-105-06-001	Carretera Estatal 888
	105	Bb-09	039-080-105-09-001	Carretera Estatal 888
	106	Bb-03	039-079-106-03-001	Calle Central, número 70
	106	Bb-05	039-079-106-05-001	Calle Central, número 72
	106	Bb-07	039-079-106-07-001	Calle Central, número 74
	106	Bb-09	039-079-106-09-001	Calle Central, número 76
	106	Bb-10	039-079-106-10-001	Calle Central, número 77
	106	Bb-11	039-080-106-11-001	Calle Central, número 78
	106	Bb-13	039-080-106-13-001	Calle Central, número 80
	106	Bb-14	039-080-106-14-001	Calle Central, número 81
	106	Bb-18	039-080-106-18-001	Calle Central, número 85
	106	Bb-21	039-080-106-21-001	Calle Central, número 88
	106	Bb-23	039-090-106-23-001	Calle Sur, numero 90
	106	Bb-24	039-090-106-24-001	Calle Sur, numero 91
	106	Bb-26	039-090-106-26-001	Calle Sur, numero 95
	106	Bb-27	039-090-106-27-001	Calle Sur, numero 97
	106	Bb-34	039-079-106-34-001	Calle Sur, numero 105
	106	Bb-35	039-079-106-35-001	Calle Sur, numero 106
	106	Bb-36	039-079-106-36-001	Calle Sur, numero 107
	106	Bb-38	039-079-106-38-001	Calle Sur, numero 109

Total de Propiedades para Estudio Intensivo - Cuarenta y ocho (48) en Urbanización Bahía

Bo. Pueblo	Manzana	Ficha	Número de Catastro	Dirección Física
	017	Bp-1	040-081-017-01-001	Ave. Las Nereidas, número 15
	017	Bp-2	040-081-017-02-001	Ave. Las Nereidas, número 17
	017	Bp-3	040-081-017-03-001	Ave. Las Nereidas, número 11

017	Bp-6	040-081-017-06-001	Ave. Las Nereidas, número
017	Bp-8	040-081-017-07-001	Ave. Las Nereidas, número
017	Bp-11	040-081-017-09-001	Ave. Las Nereidas, número
018	Bp-7	040-072-018-21-001	Ave. Las Nereidas, número
018	Bp-23	040-072-018-33-001	Ave. Barbosa, número
019	Bp-5	040-072-019-07-001	Ave. Barbosa, número
019	Bp-6	040-072-019-08-001	Ave. Barbosa, número
019	Bp-9	040-072-019-13-001	Calle San Fernando, número
020	Bp-5	040-072-020-06-001	Ave. Barbosa, número
025	Bp-2	040-072-025-06-001	Calle Barbosa, número
025	Bp-6	040-072-025-05-001	Calle Barbosa, número
029	Bp-12	040-072-029-12-001	Calle Aurora, número
034	Bp-2	030-090-034-10-001	Ave. Las Nereidas
034	Bp-3	040-081-034-22-001	Calle Destino, Residencial
034	Bp-4	040-081-034-22-001	Calle Destino, Residencial
034	Bp-5	040-081-034-22-001	Calle Destino, Residencial
034	Bp-6	040-081-034-22-001	Calle Destino, Residencial
034	Bp-7	040-081-034-22-001	Calle Destino, Residencial
034	Bp-8	040-081-034-22-001	Calle Destino, Residencial
034	Bp-9	040-081-034-22-001	Calle Destino, Residencial
034	Bp-10	040-081-034-22-001	Calle Destino, Residencial
034	Bp-11	040-081-034-22-001	Calle Destino, Residencial
034	Bp-12	040-081-034-22-001	Calle Destino, Residencial
034	Bp-13	040-081-034-22-001	Calle Destino, Residencial
034	Bp-14	040-081-034-22-001	Calle Destino, Residencial
034	Bp-15	040-081-034-22-001	Calle Destino, Residencial
034	Bp-16	040-081-034-22-001	Calle Destino, Residencial
034	Bp-17	040-081-034-22-001	Calle Destino, Residencial
034	Bp-18	040-081-034-22-001	Calle Destino, Residencial
036	Bp-6	040-081-036-06-001	Calle David, número 5
036	Bp-7	040-081-036-07-001	Calle David, número
036	Bp-8	040-081-036-08-001	Calle David, número
036	Bp-11	040-081-036-11-001	Ave. Barbosa, número
036	Bp-12	040-081-036-12-001	Calle Destino, número
036	Bp-13	040-081-036-13-001	Calle Destino, número
037	Bp-2	040-081-037-02-001	Calle San Alberto, número
037	Bp-4	040-081-037-04-001	Calle San Alberto, número
038	Bp-1	040-081-038-01-001	Calle San Alberto, número
038	Bp-6	040-081-038-06-001	Calle San Teresa, número
038	Bp-8	040-081-038-08-001	Ave. Barbosa, número
039	Bp-1	040-081-039-04-001	Ave. Las Nereidas, número
039	Bp-3	040-081-039-07-001	Calle San Teresa, número
040	Bp-1	040-081-040-01-001	Ave. Las Nereidas, número
040	Bp-7	040-081-040-15-001	Calle San Lorenzo, número
040	Bp-11	040-081-040-13-001	Calle Santa Marta, número
043	Bp-5	040-081-043-12-001	Ave. Barbosa, número
044	Bp-2	040-081-044-02-001	Ave. Barbosa, número
045	Bp-3	040-072-045-03-001	Ave. Las Nereidas, número
047	Bp-17	040-082-047-19-001	Calle San Fernando, número
047	Bp-19	040-072-047-21-001	Calle Santa Rosa, número
047	Bp-21	040-072-047-23-001	Calle San Fernando, número
053	Bp-19	040-081-053-10-001	Ave. Barbosa, número
053	Bp-11	040-081-053-12-001	Ave. Barbosa, número
053	Bp-12	040-081-053-14-001	Ave. Barbosa, número
053	Bp-15	040-081-053-19-001	Ave. Barbosa, número
054	Bp-1	040-081-054-01-001	Ave. Barbosa, número
054	Bp-6	040-081-054-06-001	Ave. Barbosa, número
054	Bp-11	040-081-054-11-001	Calle Del Tren, número
054	Bp-12	040-081-054-12-001	Calle Del Tren, número

055	Bp-2	040-081-055-02-001	Ave. Barbosa, número
055	Bp-4	040-081-055-04-001	Ave. Barbosa, número
055	Bp-10	040-081-055-10-001	Calle Del Tren, número
055	Bp-15	040-081-055-15-001	Calle Del Tren, número
056	Bp-2	040-081-056-02-001	Ave. Barbosa, número
056	Bp-6	040-081-056-06-001	Ave. Barbosa, número
056	Bp-11	040-081-056-11-001	Ave. Barbosa, número
057	Bp-1	040-081-057-01-001	Ave. Barbosa, número
058	Bp-1	040-081-058-01-001	Ave. Barbosa, número
058	Bp-6	040-082-058-06-001	Ave. Barbosa, número
058	Bp-7	040-082-058-07-001	Calle Del Tren, número
060	Bp-3	040-081-060-03-001	Ave. Barbosa, número
060	Bp-9	040-082-060-11-001	Calle Del Tren, número
062	Bp-6	040-081-062-06-001	Calle Del Tren, número
062	Bp-8	040-081-062-08-001	Calle Del Tren, número
062	Bp-16	040-081-062-16-001	Calle Pardo, número
062	Bp-17	040-081-062-17-001	Calle Pardo, número
062	Bp-19	040-081-062-19-001	Calle Pardo, número
062	Bp-26	040-081-062-26-001	Calle Pardo, número
063	Bp-1	040-081-063-01-001	Calle Del Tren, número
063	Bp-2	040-081-063-02-001	Calle Del Tren, número
063	Bp-16	040-081-063-19-001	Calle Pardo, número
063	Bp-21	040-081-063-24-001	Calle Pardo, número
064	Bp-5	040-081-064-05-001	Calle Del Tren, número
064	Bp-6	040-081-064-06-001	Calle Del Tren, número
064	Bp-8	040-081-064-08-001	Calle Del Tren, número
064	Bp-15	040-081-064-22-001	Calle Pardo, número
065	Bp-1	040-081-065-01-001	Calle Del Tren, número
065	Bp-2	040-081-065-02-001	Calle Del Tren, número
065	Bp-3	040-081-065-03-001	Calle Del Tren, número
065	Bp-6	040-081-065-06-001	Calle Del Tren, número
065	Bp-8	040-081-065-08-001	Calle Pardo, número
065	Bp-9	040-081-065-11-001	Calle Pardo, número
065	Bp-10	040-081-065-12-001	Calle Pardo, número
066	Bp-1	040-081-066-01-001	Calle Del Tren, número
066	Bp-2	040-081-066-03-001	Calle Del Tren, número
066	Bp-3	040-081-066-04-001	Calle Del Tren, número
066	Bp-6	040-081-066-09-001	Calle Pardo, número
069	Bp-6	040-082-069-06-001	Calle Pardo, número
072	Bp-5	040-081-072-07-001	Calle Pardo, número
072	Bp-15	040-081-072-17-001	Calle Amparo, número
074	Bp-1	040-081-074-01-001	Calle Pardo, número
074	Bp-15	040-081-074-17-001	Calle Amparo, número
075	Bp-1	040-081-075-01-001	Calle Pardo, número
076	Bp-2	040-082-076-02-001	Calle Pardo, número
076	Bp-9	040-082-076-11-001	Calle Amparo, número
084	Bp-3	040-081-084-03-001	Calle Amparo, número
084	Bp-11	040-081-084-14-001	Calle Caparra, número
085	Bp-2	040-081-085-02-001	Calle Amparo, número
085	Bp-3	040-081-085-04-001	Calle Amparo, número
085	Bp-4	040-082-085-05-001	Calle Amparo, número
085	Bp-8	040-082-085-10-001	Calle Amparo, número
086	Bp-1	040-082-086-01-001	Calle Amparo, número
086	Bp-7	040-082-086-06-001	Calle Amparo, número

Total de Propiedades para Estudio Intensivo - Ciento dieciséis (116) en el Bo. Pueblo



LEYENDA:

-  AREA BAJO ESTUDIO - RECONOCIMIENTO HISTORICO GENERAL
-  PARCELARIO MUNICIPAL - CRIM
-  LIMITE MUNICIPAL

B:\arquitectura\gen_sector_catanao_jm\PLANO BASE\09.26.2006

PLANO BASE - AREA BAJO ESTUDIO (CENTRO URBANO, BAHIA, BAY VIEW Y DESTILERIA BACARDI)

MUNICIPIO DE CATANO - OFICINA DE PLANIFICACION / AREA SISTEMA DE INFORMACION GEOGRAFICA



Inventario de Propiedades
Municipio de Cataño
Mapa I

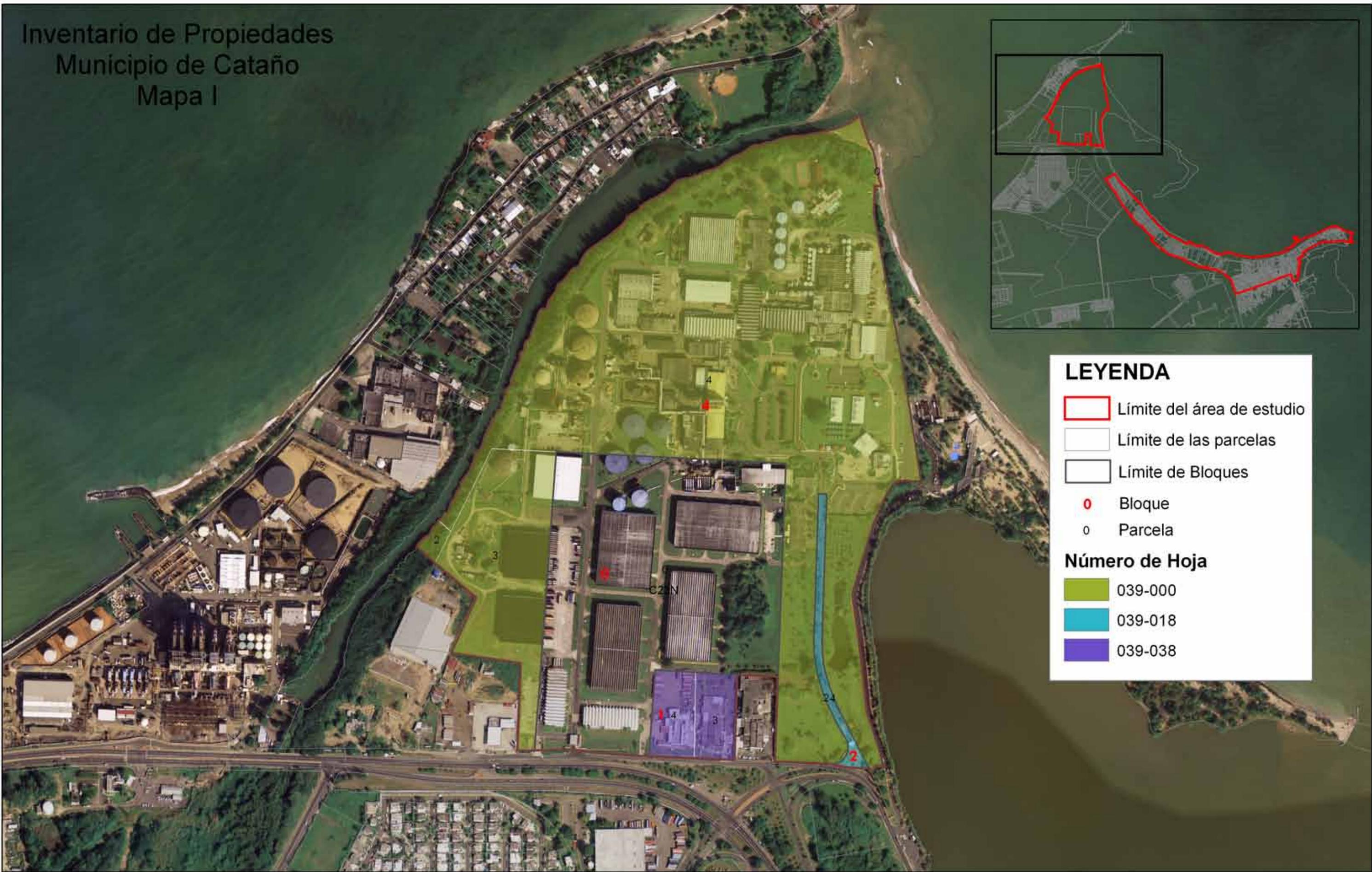


LEYENDA

-  Límite del área de estudio
-  Límite de las parcelas
-  Límite de Bloques
-  Bloque
-  Parcela

Número de Hoja

-  039-000
-  039-018
-  039-038



Inventario de Propiedades
Municipio de Cataño
Mapa III



LEYENDA

-  Límite del área de estudio
-  Límite de las parcelas
-  Límite de Bloques
-  Bloque
-  Parcela

Número de Hoja

- | | |
|---|---|
|  039-000 |  040-081 |
|  039-090 |  040-082 |
|  040-000 |  040-090 |
|  040-072 |  040-091 |
|  040-073 | |

BACARDI

Y LA ARQUITECTURA INDUSTRIAL

Borrador:
CONTEXTO #1

PROYECTO DE RECONOCIMIENTO GENERAL PARA EL SECTOR COSTERO
DEL MUNICIPIO DE CATAÑO

Auspiciadores:

Gobierno Municipal de Cataño
Oficina Estatal de Preservación Histórica de Puerto Rico

Investigador Principal:

JERRY TORRES-SANTIAGO, M Arq, Ph D

Abril 18, 2006

¿IDENTIDADES IDÉNTICAS?

Hace mucho, mucho tiempo me perdí en Sevilla. Aquella Sevilla era la Sevilla antes de los buenos tratos del gobierno socialista de Felipe González, antes de los fastos grandilocuentes de la Exposición Universal, cuando la ciudad era una capital de provincia alegre y tranquila, detenida su conversión a metrópoli por un olvido que casi todos señalaban tenía su origen en Madrid. Era Sevilla acopio de comunidades, donde todavía la buena vecindad y la cortesía no habían pasado de moda. Iba yo caminando lentamente por las callejuelas laberínticas buscando el Palacio de los Duques de Medinaceli, llamado también la Casa de Pilatos.

Una mujer— en la compasión pienso que ellas siempre nos llevan la ventaja— afirmó más que preguntó si estaba perdido con aquel melodioso acento andaluz. Asentí avergonzado, y luego de recibir las indicaciones precisas, proseguí mi camino. Si me reconfortó la amabilidad de la señora, más me alegró ver una imagen conocida que me remitió a mi isla, y sentí el alivio del que se siente cerca de su lugar de origen aunque esté en la luna de Valencia. La imagen que me hizo recordar a Puerto Rico fue un anuncio colocado en la pared de una vieja casa sevillana. En aquel callejón sin nombre vi la imagen del ron Bacardí.

En aquel tiempo yo pensaba que Bacardí era una marca de ron puertorriqueña. El asunto de las identidades parecía algo fácil de adjudicar. Mas adelante compré la especie novelesca de que la familia Bacardí huyó del estrépito de la revolución cubana y se estableció en Palo Seco. Una y otra aseveración eran y son ciertas de algún modo. La materia prima de la historia, el barro con que trabaja el historiador para formar el ladrillo del saber histórico, es una sustancia difícil de manejar, empantanada por la tendencia tan humana a asumir la verdad en pedazos desordenados e incompletos. La pretensión de recuperar el pasado es un proyecto siempre

inconcluso pues la vida, la realidad, siempre es más que su imagen, que la idea que nos formamos de ella. Por eso, el conocimiento histórico es siempre una aproximación, un borrador, un ensayo, por más detallada y exhaustiva que sea la investigación de los hechos.

Este trabajo busca adelantar esquemas de entendimiento estableciendo conexiones que nos parecen significativas entre sucesos, personas, lugares y estructuras. Tanto el contenido como el continente son importantes para el historiador urbano: no solo miramos con interés el flujo y reflujo de los acontecimientos sino también los escenarios físicos donde ocurren. Las silenciosas paredes de acero, hormigón, madera y piedra son documentos tan valiosos como la hoja de jornales de un obrero o la partida de bautismo de un “patriota”.

La primera parte de esta búsqueda de significado y de construcción de un contexto inteligible titulado “Bacardí y la arquitectura industrial” intenta describir la industria del ron y su desarrollo en Puerto Rico como base necesaria para entender todo lo demás. En la segunda parte abordamos el surgimiento y evolución de la empresa Bacardí desde el siglo 19 hasta mediados del siglo 20. En la tercera parte haremos un recuento de la interacción de esa empresa y su principal ejecutivo con la élite política de Puerto Rico. Conoceremos algunos de los vínculos y las estrategias de penetración en el mercado norteamericano de la Bacardí y la dura lucha entre competidores que caracteriza a las empresas comerciales.

En la cuarta y última parte se relaciona el desarrollo de la arquitectura industrial con los movimientos sociales y estéticos del siglo 20 trayendo a colación la necesidad de representatividad de las grandes empresas. Como herramienta propagandística predilecta de la élite, la arquitectura de los edificios industriales ayudó a mercadear la imagen corporativa de la Bacardí. Además observaremos que las estructuras más sencillas, que podrían parecer de poco valor para la memoria colectiva, son

códigos de significado necesarios para tener una idea mas precisa del tema que tratamos.

Lo esencial para muchos lectores de la historia es la pertinencia del asunto tratado con su cotidianidad, saber el cómo este conocimiento memorioso les ayuda a lidiar con el trajín diario de la supervivencia. Mirar la red de conexiones entre los restos físicos del ayer, entre las huellas construídas de los que estuvieron antes, nos ayuda a deconstruir nuestra propia realidad y a reorganizarla con coordenadas entendibles. Entonces, se genera una energía positiva donde la identidad no es una pregunta sino un camino por el que se transita sin miedo a encontrar figuras idénticas, extraños parecidos con otras realidades, fantasmas o dobles que brillan en la oscuridad y, para los incautos, son suficiente causa para temer y paralizarse. La historia es un río sin pausa que no puede congelarse.

DE ROMO Y OTROS ESPÍRITUS

(La industria del ron)

En su celebrado texto El Habla Campesina del País, Manuel Álvarez Nazario(355) registra la frase “palo’e romo” para designar la referencia del jíbaro al trago de ron. La voz romo nos recuerda la palabra francesa “arôme” o aroma. Y es precisamente el aroma, el olor del ron lo que lo distingue del elemental aguardiente. Pues no se deben confundir estas dos bebidas, ambas producto de la destilación de la caña de azúcar.

La producción de bebidas fermentadas o espirituosas a partir de la caña de azúcar se originó muy probablemente en la India o China. Aunque escritores de la antigüedad como el romano Plinio describieron la bebida, su paso desde Oriente hacia Europa fue obra de los árabes quienes llevaron el cultivo de la caña de azúcar y la técnica de destilación a Sicilia y España,¹ dato curioso por ser éste un pueblo abstemio por disposición religiosa. De los árabes heredamos la palabra alambique que designa al artefacto para destilar.

La preparación de bebidas espirituosas en Europa proliferó en la Edad Media por considerarse éstas remedios poderosos que los médicos recetaban mas por razones sicológicas que físicas. (Derry,93) En los monasterios se experimentó con la destilación de la nebrina que produjo la ginebra y del vino que produjo el brandy. Estas bebidas o espíritus se apreciaban grandemente pues aliviaban el rigor de los inviernos nórdicos.

El cultivo de la caña de azúcar pasó de Europa a las Antillas, un lugar mas propicio para su desarrollo; y fue en nuestras islas donde comenzó (algunos alegan que en Barbados) la destilación de las mieles de caña. Sin

¹ El Mundo, 30 oct 1959,12

azúcar no hay mieles y sin mieles no habría ron, anunciaban los miembros de la Asociación de Productores de Azúcar en el periódico El Mundo del 30 de octubre de 1959, en el 25 aniversario de la industria licorera del país. Y es evidente que la industria del ron surgió como un efecto colateral y secundario de la producción azucarera.

Aquellas primeras bebidas producto de la destilación de las mieles eran muy rústicas, espíritus líquidos compuestos casi 100% de alcohol que tenían un fortísimo olor a mosto, que es el residuo fétido del procesamiento de la caña de azúcar. Esta bebida de pobre calidad y muy barata era conocida como aguardiente; en su nombre se resume la extremada pureza del líquido. Los destiladores eventualmente mejoraron la técnica para producir bebidas con menos concentración de alcohol y menos impurezas, lo que se notaba en el olor o aroma y comenzó a llamarse romo o rumme en inglés antiguo al perfumado líquido.

Aun así, para el refinado paladar europeo del siglo 17 la bebida de las Antillas hecha con caña de azúcar era “caliente, infernal y terrible”.² La bebida se hizo popular entre los estratos bajos de la sociedad antillana: esclavos y campesinos, contrabandistas y piratas, prófugos y soldados, por su disponibilidad y su bajo costo. En 1655, después de haber arrebatado Jamaica a los españoles, la Marina Real inglesa sustituyó la ración diaria del costoso brandy francés que daba a sus marineros por el barato ron caribeño de su nueva posesión colonial.

El ron se convirtió durante el siglo 18 en uno de los componentes más importantes del intercambio comercial ilegal (contrabando) que se realizaba, a contrapelo de las autoridades, entre las Antillas y las colonias inglesas de Norteamérica. Los esfuerzos de Inglaterra para detener ese tráfico fue uno de los factores que movieron a las trece colonias hacia la Revolución. El ron fue la bebida favorita de los estadounidenses hasta la Independencia cuando

² <http://en.wikipedia.org/wiki/Rum>

se fomentó el consumo del whiskey local ante el cese del comercio con las Antillas inglesas.

Los rones que se producían en las Antillas hasta el siglo 19 eran rones oscuros y pesados, es decir que variaban entre los 90 y los 151 grados prueba, los de mayor concentración alcohólica. Estos rones no se consideraban apropiados o dignos de la clase alta que prefería licores mas refinados importados de Europa. En la segunda mitad del siglo 19, en sintonía con el renovado espíritu empresarial auspiciado por la monarquía española, se buscó afanosamente la técnica para elaborar un ron mas liviano y fino que pudiera competir con el brandy y la ginebra.

En Puerto Rico como en todo el Caribe, muchos hacendados establecieron rústicos alambiques donde procesaban las mieles residuales de sus trapiches azucareros. Los rones producidos de este modo abastecían esencialmente la demanda local. La exportación de ron a la Metrópoli tuvo muchas trabas, las mas importantes eran los altos impuestos que se debían pagar. En un momento dado se llegó a prohibir el embarque de ron para que no compitiese con la industria licorera española.³

Lidio Cruz Monclova(14) consigna que una de las instrucciones que los cabildos de Puerto Rico le dieron al diputado Ramon Power en 1810 fue que se aboliese el impuesto sobre la destilación del ron. Con todo y restricciones, la naciente industria del ron de Puerto Rico exportó ese año de 1810 una cantidad sustancial ascendente a 6,620 bocoyes de ron o 728,200 galones⁴. No obstante, la exportación de ron fue errática; en 1844 por ejemplo, sólo se exportaron 1,446 bocoyes o 159,060 galones⁵. (Coll,II,236)

La búsqueda de mejores rones para la exportación, principalmente hacia los Estados Unidos, fue un proceso avalado por el Estado y fomentado por la Corona, que con ello pensaba aumentar sus rentas. Coll y Toste

³ El Mundo, 30 de octubre de 1959, p2

⁴ De acuerdo a Manuel Moreno Friginals (II,244) un bocoy es equivalente a 110 galones.

⁵ El contenido alcoholico de los galones que se hace referencia aqui no se puede determinar de la informacion disponible. Por eso no se pueden contrastar con las cifras dadas para el siglo 20.

(III,206) nos indica que durante la celebración en 1854 de la Primera Feria Oficial de Exposiciones de San Juan, el Gobierno premió con medalla de plata a don Rafael Gabino Silva por “una muestra de ron brandi (sic) que elabora y es resultado de un procedimiento suyo por el cual transforma el ron a los cinco días de destilado, con tufo, mal gusto y prueba 27 gs. Inglesa, en la calidad del que espuso(sic), que es excelente y a la vez, fuerte, agradable.”

En 1865 don Juan Serrallés trajo a Puerto Rico un alambique moderno fabricado en Francia para instalarlo en su hacienda Mercedita de Ponce. Hacia 1885, mientras don Juan Serrallés producía ron con su alambique francés, los hermanos Miguel y Antonio Roses en Arecibo hacían lo propio con un alambique alemán. Para 1893 don Antonio Roses trasladó el alambique a una hacienda de su propiedad llamada Santa Bárbara donde producía un ron 60 grados prueba⁶ que se distribuyó bajo la marca Ron Llave, considerada la primera marca de ron puertorriqueño.⁷

La calidad del Ron Llave fue reconocida por la Reina Regente de España María Cristina en 1895, apenas dos años después de iniciada su producción. Se les concedió a los Roses el título de ‘Proveedores de la Real Casa’ y el permiso para reproducir en las etiquetas el escudo de armas de la Corona. Con el cambio de soberanía en 1898 se sentaron las bases para el comercio de exportación de rones hacia Estados Unidos con la nueva Ley de Registro de Marcas que no existía durante la dominación española. La marca Ron Llave fue registrada en 1906.⁸ Ese mismo año se mudó la destilería a la carretera de Arecibo a Mayagüez, al sitio conocido como

⁶ El galón prueba es la medida usada generalmente en la industria para medir el contenido alcohólico del producto usado para consumo humano. Si llenamos un envase de un galón de una solución que contenga el 50% de alcohol absoluto (químicamente puro) y el otro 50% de agua tendremos un galón de esa solución a 100 grados prueba. En otras palabras el contenido alcohólico de un galón a 100 grados prueba es de 50%. Para determinar el contenido volumétrico de alcohol en un ron basta con dividir por 2 el número de grados prueba que contiene dicho ron. En este caso, ron 60 grados prueba tiene un 30% de alcohol.

⁷ El Mundo, 30 de octubre de 1959

⁸ La marca Ron Barrilito producida en Bayamón fue la primera registrada, aunque la fundación de esta destilería fue posterior a la de los Roses de Arecibo.

Miramar. En 1911 la destilería fundada por los Roses, junto a otros negocios relacionados, se incorporaron bajo el nombre de Puerto Rico Distillers Company, fabricantes del Ron Llave y del Alcoholado Superior 70.⁹

Durante los primeros años del siglo XX, la industria del ron puertorriqueño continuó supliendo al mercado local y tímidamente comenzó a penetrar el mercado norteamericano, con una exportación promedio anual de 15,000 galones prueba¹⁰. En 1917 el Congreso de los Estados Unidos concedió una escuálida reforma política con el Acta Jones, la cual, entre otras disposiciones, autorizó al pueblo puertorriqueño a votar en plebiscito a favor o en contra de la prohibición de bebidas alcohólicas. Matizando el asunto como un issue de americanidad sí o no, del mismo modo que se conectó el servicio militar obligatorio con la fidelidad a la recién otorgada ciudadanía, se manipuló a los puertorriqueños para que votaran masivamente a favor de la prohibición. El 2 de marzo de 1918, antes que en los propios Estados Unidos, entró en vigor en Puerto Rico la llamada Ley Seca o Prohibición que conllevó la paralización de la industria de ron local.

La obligada sobriedad oficial de la sociedad puertorriqueña fue un golpe duro para los planes de convertir a San Juan en una competencia para Miami Beach que desde finales del siglo 19 era uno de los lugares preferidos de los turistas norteamericanos. La construcción del Hotel Condado Vanderbilt, nuestro primer “resort”, estuvo planificada bajo esa premisa. La oleada de viajeros que se esperaba llegara sedienta a nuestras costas como náufragos a una isla con ríos de ron, se desvió hacia La Habana. Cuba, siempre Cuba, la primera Antilla, la mas grande y codiciada, la predilecta por los imperios, la hermana, la rival.

⁹ El Mundo, 28 de enero de 1984, PSC-4

¹⁰ La medida galón prueba se refiere a 80 grados prueba que vino a ser la norma para los rones claros y livianos producidos en Puerto Rico.

LA CASA DEL MURCIÉLAGO

(La familia Bacardí)

Producir ron es como producir brandy o champaña, un asunto de familias, de nombres que se identifican con una persona asumiendo en el imaginario colectivo las virtudes y potencias de ese ser vivo. Por ello decir Viuda de Cliquot o simplemente la Viuda era sinónimo de champaña, al igual que Domecq lo era de brandy. Y decir Bacardí era decir ron en Cuba, de la misma manera que decir Serrallés era decir ron en Puerto Rico.¹¹ Y hablamos en pasado, porque las cosas lo mismo que las identidades cambian de la noche a la mañana como los chubascos del trópico: lluvias repentinas y de corta duración que nadie es capaz de pronosticar.

En Cuba, como en todas las regiones azucareras del Caribe, la disposición de las mieles producto de las purgas tomaba dos caminos: su exportación a las destilerías de los Estados Unidos o su conversión en ron para consumo doméstico. Hacia 1840 se fundaron destilerías en La Habana, Matanzas y Cárdenas como negocios subsidiarios del azúcar. (Moreno II, 244) Al igual que los de Puerto Rico, los empresarios cubanos buscaron afanosamente la fórmula para quitarle al ron su desagradable sabor a mosto. Uno de esos empresarios fue don Facundo Bacardí Massó.

Don Facundo nació en Sitges, Cataluña y viajó a las Antillas en la década de 1830 para forjarse un nuevo mundo de oportunidades económicas. Venía acompañado de su hermano José y se estableció en la ciudad oriental de Santiago de Cuba, donde existía una comunidad de inmigrantes catalanes. Igual que su hermano, su padre y la mayoría de sus compatriotas, Facundo se dedicó al comercio. Con el respaldo económico de su esposa Lucía Moreau,

¹¹ El Mundo, 9 de marzo de 1947, 5,7.

formó una sociedad comercial con su hermano José y un destilador arruinado llamado José León Boutellier. El 24 de febrero de 1862 la sociedad Bacardí-Boutellier compró la destilería de Manuel Idral en Santiago de Cuba. (Calvo, 2-3). Boutellier aportó su experiencia y su maquinaria mientras José y Facundo aportaron capital. La vieja estructura donde estaba enclavada la destilería Idral estaba infestada de murciélagos, animales que los Bacardí tomaron como señal de buena fortuna y que se convirtieron en su sello distintivo.

En 1868, la familia Bacardí entró en la vorágine que representó la Guerra de los 10 Años, iniciada precisamente en el oriente de Cuba. Los insurrectos, llamados mambises, luchaban por la independencia de aquella Antilla. Como nos dice Manuel Moreno Friginals(I,235) aquella fue una guerra de “tierra arrasada, expulsando a los campesinos de las zonas de acción bélica. En ese tipo de contraofensiva, los civiles eran acusados de espías, los caseríos (aunque estuviesen abandonados) eran quemados como posibles campamentos enemigos, y matado el ganado y arrasados los sembrados como medio de evitar la subsistencia de los rebeldes.”

Entre los que fueron acusados de espías y de colaborar con la insurrección estuvo el hijo mayor de Don Facundo, Emilio Bacardí Moreau. Una parte de la oligarquía azucarera cubana apoyó el bando de los insurrectos pues en esa época existían fuertes sentimientos en favor de la independencia, que significaba para ellos obtener el comercio sin restricciones con los Estados Unidos. Corrió también como pólvora la noticia de la intención que tenía ese país de comprar la isla a España. Emilio Bacardí fue arrestado y exiliado por cuatro años en el norte de África donde los españoles poseían varios enclaves coloniales.

Al regreso del exilio y retirado su padre de los negocios, Emilio Bacardí, sus hermanos Facundo y José y el esposo de su hermana Amalia, Enrique Schueg, se hicieron cargo de la destilería. Boutellier ya había salido

del negocio previamente en 1874. (Calvo, 3) Prontamente la calidad del ron producido por la familia Bacardí fue reconocida a nivel internacional, ganando medallas de oro en las Exposiciones de Barcelona (1888), París (1889), Chicago (1893) y otra vez París en 1900.¹²

La familia Bacardí estuvo involucrada nuevamente en un conflicto bélico: la segunda Guerra de Independencia de Cuba, que fue planificada en los Estados Unidos por el patriota cubano Jose Martí. En 1895 Martí desembarcó en Cuba e inició el movimiento de insurrección, esta vez, logrando que el Gobierno de Estados Unidos apoyara la causa independentista. Las autoridades españolas de Cuba arrestaron a Emilio Bacardí y también a su cuñado, Enrique Schueg. La voladura del acorazado Maine, en visita “amistosa “ en La Habana fue la excusa para que los Estados Unidos entraran a la guerra y decidieran la suerte de los insurrectos al derrotar a la marina española en el puerto de Santiago de Cuba. Emilio Bacardí retorno victorioso a su ciudad natal que lo recibió como héroe y lo eligió alcalde cuando se celebraron las primeras elecciones municipales de la república libre de Cuba en 1903.¹³

La buena estrella de don Emilio se prolongó en sus negocios, esta vez, bajo la influencia de la administración norteamericana de la Isla, pues la Constitución de 1903 incluía una Sección, la ignominiosa Enmienda Platt, que permitía la intervención de los Estados Unidos en los asuntos internos de la Isla cuando fuese necesario. De hecho, Cuba se convirtió en un protectorado de los Estados Unidos de la misma forma que Sudán lo era de Inglaterra y Marruecos llegó a serlo de Francia, cosa común entre las naciones imperialistas de la época. El capital estadounidense fluyó hacia Cuba y muchos nacionales de ese país se radicaron e hicieron negocios en la isla. En esos años una compañía norteamericana explotaba una mina cerca

¹² Gallo, Bacardí 1862-1962, Sin editor, Sin fecha de publicación, Sin numeración de página.

¹³ La carrera pública de don Emilio Bacardí Moreau culminó con su elección al Senado de la República de Cuba en 1906.

de un pueblo llamado Daiquirí. El encargado de la mina inventó el trago que lleva su nombre cuyo ingrediente esencial era el ron Bacardí. Otro de las invenciones de la época y que en cierto sentido la simboliza con toda su ironía, es el trago conocido como Cuba Libre, mezcla de Coca Cola y ron Bacardí. Si para 1891 los ingresos de la empresa fueron 64,839.45 pesos, en 1917 habían aumentado dramáticamente a \$416,900 pesos. (Calvo, 4-5)

El 2 de mayo de 1919 se incorporó la Compañía Bacardí siendo su primer presidente don Emilio Bacardí Moreau. Un año después comenzó la construcción de la segunda destilería de la familia en La Habana. Al poco tiempo murió don Emilio y la presidencia recayó en Enrique Schueg, que hasta ese momento había fungido como vicepresidente. Schueg continuó y fortaleció una de las iniciativas más importantes de la empresa y que le rindió magníficos frutos, la internacionalización del negocio. En 1910 se había construido una planta embotelladora en Barcelona y en 1917 se abrió una oficina de distribución en la ciudad de Nueva York, la cual fue cerrada un año después, víctima de la Ley Seca. En 1931 se construyó una destilería en México y en 1936 se hizo lo propio con Puerto Rico. Enrique Schueg murió en 1949, uno de sus últimos actos fue la dedicación de la nueva destilería Modelo en La Habana.¹⁴

Una de las cualidades que distinguen a una empresa familiar es que las presidencias son largas, salvaguardando así la continuidad de las iniciativas y los estilos de mando. Por ello, las renunciaciones se planifican y los sucesores, como los herederos al trono, se preparan con mucho cuidado, usualmente ocupando el cargo de vicepresidente. Es una forma que garantiza el suave y ordenado transcurrir de los negocios durante el cambio de liderazgo. En el caso de la Bacardí, al morir Schueg le sucedió el vicepresidente y esposo de su hija, Jose M. Bosch, quien desde mucho antes había dado muestras de sus dotes de liderazgo.

¹⁴ Gallo

El período durante el cual Bosch fue presidente de la Bacardí coincidió con la etapa de crecimiento acelerado de la empresa y su instalación definitiva en Puerto Rico. Bosch incursionó fugazmente en la política en 1951 cuando fue nombrado Ministro de Hacienda de Cuba por el presidente Carlos Prío Socarrás del Partido Revolucionario Auténtico, opositores de Fulgencio Batista. Bosch renunció a los pocos meses de su nombramiento. Poco tiempo después, en 1952 Fulgencio Batista derrocó a Socarrás en un fulminante golpe de estado instalándose como presidente de Cuba en aras de mantener el ‘status-quo’ de corrupción y pillaje. La Habana era para entonces un paraíso para el crimen organizado, los mafiosi norteamericanos.

Mientras la situación política en Cuba se deterioraba la casa Bacardí continuaba la ruta trazada de expansión internacional bajo el liderato de José M. Bosch que inauguró en 1956 un nuevo edificio para destilería en la localidad mexicana de La Galarza, en el estado de Puebla. Después de inaugurar las nuevas facilidades de la destilería en México, Bosch continuó haciendo gestiones para organizar una filial en la ciudad brasileña de Recife. En el año 1959, cuando los revolucionarios “barbudos” dirigidos por Fidel Castro entraron triunfantes a La Habana, la compañía Bacardí era, en efecto, uno de los emporios cubanos más importantes y sus actividades comerciales cubrían cuatro países además de Cuba.

Los Bacardí pertenecían a la élite cubana, muy ligada al capital norteamericano económica y culturalmente, pero también, salvando las contradicciones posibles, tenían fuertes inclinaciones nacionalistas. En 1934 se había derogado la infame Enmienda Platt pero muchos empresarios consideraban que en efecto Cuba seguía siendo propiedad de Estados Unidos. Los negocios de la familia Bacardí eran florecientes. La sede de la compañía en La Habana era uno de los símbolos del poder y la riqueza más notorios de la capital. El presidente de la empresa Bacardí, José M. Bosch,

presidía todas las filiales de la compañía; era condueño del Hotel Nacional, el más importante de la ciudad; y estaba a la cabeza de la corporación de bienes raíces que en 1956 construyó el edificio FOCSA, el más alto de Cuba, con 39 pisos.¹⁵

No es de extrañar que los enfervorizados revolucionarios cubanos vieran en el murciélago de bronce del edificio Bacardí la misma corrupción e injusticia que los bolcheviques rusos relacionaban con el águila imperial de los Romanov. Pero en un principio el ánimo de parte de la oligarquía cubana fue de cooperación. El periodista colombiano Hernando Calvo (15) relata que los Bacardí colocaron un cartel en su sede habanera que leía ‘Gracias Fidel’. La afinidad con el nuevo régimen incluso llevó a varios miembros de la élite, entre ellos a José M. Bosch, a acompañar a Castro en su viaje de buena voluntad a los Estados Unidos ese mismo año de 1959, de acuerdo al testimonio de Carlos Franqui, un ex-revolucionario. (Calvo,16)

La desilusión con el nuevo régimen castrista no se hizo esperar. En julio de 1960 el Gobierno Revolucionario aprobó la ley de nacionalizaciones de todas las propiedades tanto de cubanos como de extranjeros que fueran necesarias para la defensa nacional. Los propietarios expropiados recibirían bonos de la República de Cuba pagaderos a 30 años. Ese mismo mes los Estados Unidos detuvieron sus compras de azúcar cubana. (Calvo, 16-17) Al poco tiempo el gobierno revolucionario de Cuba confiscó las propiedades de la familia Bacardí¹⁶ y la mayoría de sus miembros se exilaron de la isla aséntandose en Estados Unidos y Canadá. La sede corporativa de la compañía se trasladó a Nassau, capital de las Bahamas, a donde había sido trasladado el registro de la marca Bacardí tres años antes.

¹⁵ El Mundo, 28 de enero de 1956, 1. Rodríguez (192)

¹⁶ Las propiedades confiscadas y que los Bacardí todavía aspiran a recuperar, son la destilería y oficinas en Santiago de Cuba, el edificio de oficinas en La Habana, tres cervecerías de la marca Hatuey y la marca de fábrica Hatuey. La marca de fábrica Bacardí había sido sacada del país en 1957 por José M. Bosch y registrada en las Bahamas ante los sucesos violentos de ese año cuando fueron asesinados unos estudiantes que intentaron derrocar al régimen de Batista.

El gobierno de Castro continuó las operaciones en las destilerías cubanas de los Bacardí y colocó en el mercado mundial la marca de ron Havana Club en clara competencia con el ron Bacardí, reconocido internacionalmente como el mejor ron de Cuba y, alegadamente, del mundo. La casa Bacardí, desde mucho antes, aprendió la lección de que debía proteger celosamente no solo el secreto de la destilación de su producto sino también su nombre, su marca y sus símbolos comerciales. Y en esa lucha que enhebra economía y política la experiencia puertorriqueña fue crucial, al punto que no puede ser escrita una historia de la empresa Bacardí sin mencionar a Puerto Rico, donde se libró una de las batallas decisivas en la historia de la casa del Murciélagos.

LA EXTRAÑA CONVIVENCIA

(Bacardí en Puerto Rico)

Desde 1917 hasta 1934 rigió en Puerto Rico la ley seca, que era como el pueblo llamaba a la absurda ley de prohibición de bebidas alcohólicas de los Estados Unidos extendida a la isla por la voluntad forzada de los electores puertorriqueños. Dicha ley, aprobada para complacer y calmar a los grupos religiosos tradicionalistas de Estados Unidos y elevada a rango constitucional como la Enmienda #18, no pudo sofocar ni siquiera aminorar el comercio de bebidas pues lo que no podía hacerse de forma legal se hizo de contrabando. Esa fue la época dorada de Al Capone, Santos Traficante y Meyer Lansky que se lucraron con el tráfico ilícito de bebidas por la ‘ruta del ron’: Jamaica, Cuba, Nueva Orleans. Puerto Rico padeció oficialmente de sed del preciado líquido, para el récord legal; porque a hurtadillas, abrigados por la topografía y la complicidad cultural, nunca le faltó al pueblo el espíritu destilado en cientos de alambiques clandestinos que se burlaba de policías y políticos.

La época fue de cambios turbulentos, tanto en la Metrópoli como en la colonia. Después de 13 años de gobierno republicano, el demócrata Franklin Delano Roosevelt fue electo presidente y con su llegada al poder se instauró la voluntad de reformas drásticas que se conoció como el “Nuevo Trato”. Uno de los primeros cambios que se hicieron en el año inaugural de Roosevelt, 1934, fue la abolición de la enmienda constitucional que hizo posible la ley seca. (Quiñones, 156) Ese año se considera el año cero de la actual industria del ron de Puerto Rico, cuando se reinició la producción tanto para el consumo local como para la exportación a los Estados Unidos. En poco tiempo se multiplicaron las destilerías y se registraron cerca de 200

marcas de ron; sin embargo, el número de marcas realmente en producción era mucho menor, unas 50, de las cuales la mitad eran exclusivamente para la exportación.¹⁷

La familia Serrallés de Ponce, dedicados al negocio de la producción de azúcar en su central Mercedita y que elaboraban ron para el consumo local desde por lo menos 1865, iniciaron en 1936 la producción en grande de su ron marca Don Q. Después de inversiones millonarias, particularmente en el aspecto científico de la destilación, la empresa Serrallés se colocó en el primer lugar de la producción local llegando a tener almacenados 65,000 barriles equivalentes a 3,500,000 galones prueba para 1947. Esa cantidad, según un periódico local era superior a todos los galones de ron envejeciente de todas las destilerías combinadas existentes en la república de Cuba.¹⁸

La condición especial de Puerto Rico dentro del sistema político de los Estados Unidos atrajo empresarios de la industria del ron, no solo a los Bacardí. La Casa Brugal de la República Dominicana y las empresas norteamericanas Schenley Distillers Corporation y Seagrams, por ejemplo, también se establecieron en la Isla. La Ley o Acta Jones de 1917 establecía en uno de sus apartados que los impuestos federales cobrados a los productos de Puerto Rico que se exportaran a los Estados Unidos retornarían al Tesoro Insular. De esta forma, la industria de exportación de los rones puertorriqueños representaría un ingreso importante para el gobierno local, lo que explica la preocupación de los legisladores y funcionarios gubernamentales para beneficiar y proteger dicho sector empresarial.

En 1936, dentro del marco del asesinato del Coronel Riggs y el arresto de Albizu Campos, el empresario cubano José M. Bosch, entonces vicepresidente de la “casa Bacardí” visitó la isla para establecerse aquí. Pero ésa no fue la idea inicial. Primeramente Bosch deseaba fundar una filial de

¹⁷ El Mundo, 9 de marzo de 1947, 5,7.

¹⁸ El Mundo, 9 de marzo de 1947, 5,7

Bacardí en el propio territorio norteamericano eligiendo al estado de Pennsylvania donde pensaron instalar una destilería en 1934. Sin embargo, desistieron del proyecto, de acuerdo al propio Bosch, “al advertir que las leyes del estado en relación con la venta al detalle de bebidas alcohólicas hacía prohibitiva nuestra operación. De ahí pasamos a Tampa, Florida y luego a Puerto Rico, en busca de un lugar adecuado donde instalarnos”.¹⁹

Al llegar a Puerto Rico encontró Bosch una mano amiga en la figura de don Angel Ramos, dueño del periódico El Mundo, quien les arrendó un edificio de madera de considerable tamaño en el sector La Puntilla del viejo San Juan. Allí se estableció la destilería y ya para el 31 de marzo de 1936, se había registrado oficialmente. Poco después pasaron las operaciones de la destilería al antiguo edificio del Hospital Civil en la Parada 8 frente al Parque Muñoz Rivera que había sido la sede de una fábrica de tabaco llamada La Colectiva. En esos años de 1936 y 1937, con la ayuda del licenciado Emilio S. Belaval, don José M. Bosch compró inicialmente una finca de 95 cuerdas y luego, varias más, en el sector Palo Seco del joven municipio de Cataño para trasladar allí las operaciones industriales del negocio.²⁰

La llegada de Bacardí a la Isla, por más que se dijera lo contrario, representaba un golpe fuerte para la industria local dada la fama que ya gozaba el ron cubano. La actitud de muchos destiladores y empresarios puertorriqueños fue de recelo e incertidumbre ante el efecto de la presencia de aquel formidable competidor en la resucitada industria licorera del país. El “lobby” de destiladores y empresarios del ron se hizo sentir en la Legislatura dominada por la Coalición Republicana-Socialista, extraña

¹⁹ El Mundo, 16 de enero de 1958, 27.

²⁰ El Mundo, 16 de enero de 1958, 27. Hoy en día el edificio en cuestión alberga el Archivo General de Puerto Rico.

mezcla política donde se juntaron los intereses de los industriales, hacendados y comerciantes con los de los trabajadores de cuello azul.²¹

El 15 de mayo de 1937, los legisladores de Puerto Rico aprobaron la Ley 149 que enmendaba la Ley vigente de bebidas alcohólicas que había sido redactada por la anterior Legislatura dominada también por la Coalición y en la que figuraban reconocidos propietarios de centrales azucareras como Pedro J. Serrallés y Mario Mercado. La ley fue refrendada por el entonces gobernador de Puerto Rico, el tristemente célebre Blanton Winship. Entre las enmiendas a la ley de bebidas alcohólicas resaltaba, ante los ojos de la empresa Bacardí, la Sección 44, que disponía lo siguiente:

“Ningun tenedor de permiso concedido de acuerdo con las disposiciones de ésta o de cualquier otra ley destilará, rectificará, manufacturará, embotellará o envasará ningún espíritu destilado, espíritu rectificado o bebida alcohólica sobre cuyo recipiente, etiqueta, tapón, o en cualquier otro sitio aparezca cualquier marca de fábrica, marca, nombre, nombre de marca, nombre comercial, nombre corporativo, o cualquiera otra designación, diseño, o dibujo que hayan sido usados previamente en todo o en parte, directa o indirectamente o de cualquier otra manera, en cualquier sitio fuera de la isla de Puerto Rico.”(Leyes, 397)

La empresa Bacardí no tuvo que deducir que dicha enmienda era un ataque directo y prejuicioso de los legisladores puertorriqueños en su contra porque en la propia ley se establecía que su propósito era “proteger a la naciente industria licorera de Puerto Rico de toda competencia del capital extranjero”. Lo que implicaba la Sección 44 era que los Bacardí no podrían poner su nombre, su marca ni su sello en los rones que produjera en Puerto Rico ni gozar de los pingües beneficios de su fama. El quid de la cuestión era la supervivencia misma de la compañía Bacardí en la Isla pues la ley

²¹ En 1936 el Senado estaba presidido por Rafael Martínez Nadal y el presidente de la Cámara de Representantes era -----.

puertorriqueña era un atentado contra el nombre y los símbolos comerciales de la empresa. José M. Bosch declaró en un periódico local que “su vida completa sería un fracaso si Puerto Rico no se siente orgulloso que Bacardí se haya establecido en la Isla.”²²

Pero las palabras de Bosch fueron mas lejos que ese lamento. De inmediato los abogados de la empresa presentaron una demanda en la Corte Federal para el Distrito de Puerto Rico en la cual alegaban discrimin y prejuicio por causa de la Sección 44 de la mencionada Ley 149 y de otra Sección (la 44b) de la misma ley que prohibía la exportación de ron a granel hacia los Estados Unidos. La Corte de Distrito falló a favor de la empresa Bacardí declarando que esas secciones de la ley 149 eran inválidas y adjudicó la petición de “injunction” permanente evitando su puesta en vigor. Entonces, el Gobierno Insular llevó el caso ante el Tribunal Apelativo del Circuito de Boston, Massachusetts. Los jueces del Apelativo fallaron en contra de la Corte Federal de Puerto Rico manteniendo la legalidad de las secciones de la ley. La empresa Bacardí fue al último recurso solicitando un “Certiorari” al Tribunal Supremo de los Estados Unidos.

Como interventor en el caso por la parte demandada, esto es, el Gobierno de Puerto Rico; el Tribunal Supremo de los Estados Unidos aceptó al abogado David A. Buckley que representaba a la Destilería Serrallés. Entre octubre y diciembre de 1940 la Bacardí se enfrentó en Washington al Gobierno de Puerto Rico y a los Serrallés. Y ganó. La opinión de la Corte fue escrita por el Juez Presidente Charles Evans Hughes quien otorgó la razón a los argumentos esgrimidos por los abogados de la Bacardí que recurrieron a la Constitución de los Estados Unidos para defenderse.

En efecto, la Bacardí argumentó que en 1929 los Estados Unidos y Cuba firmaron la Convención General Interamericana sobre Marcas de

²² Gallo

Fábrica, en la cual ambos países reconocían las marcas registradas en las respectivas Oficinas de Patentes y Registros; y que una ley local no podía validarse por encima de dicha Convención o Tratado que estaba protegido por la cláusula de comercio de la Constitución americana y por la quinta enmienda de la misma. La protección de las marcas establecidas en un tratado entre países soberanos no podía negarse o restringirse mediante una ley local.

En cuanto a la prohibición de la exportación del ron a granel, la opinión del juez Hughes fue en contra de la posición de la Bacardí. Sentenció que la Legislatura de Puerto Rico no tiene poder para invalidar parte de un Tratado, pero sí lo tiene en cuanto a la manufactura, venta, importación y exportación de productos desde y hacia la isla. Esta decisión está basada en la creencia, afirmó Hughes, de que la intención del Acta Jones fue darle a Puerto Rico

“full power of local self-determination, with an autonomy similar that of the states and incorporated territories... As the grant of legislative power in respect to local matters was ‘as broad and comprehensive as language could make it’” (United States,167)

Sostenida la posición de la Bacardí por la más alta corte de la Metrópoli, poco o nada podían hacer los empresarios y destiladores puertorriqueños sino aceptar la presencia de la competencia cubana en la Isla. La meta principal de la empresa Bacardí era colocar su producto en el mercado norteamericano, por lo que la producción de todas sus plantas en Latinoamérica estaba dirigida mayoritariamente hacia la exportación. Por ello, la peculiar situación del Tesoro Insular puertorriqueño con respecto a los impuestos federales del ron, significaba que el establecimiento de la firma en Puerto Rico sería una estrategia de mercadeo genial.

La peculiaridad del sistema contributivo puertorriqueño promovió una situación de coincidencia venturosa al desatarse la Segunda Guerra Mundial tras la invasión alemana de Polonia en 1939. La guerra, con sus extendidos escenarios internacionales que ocuparon la vida, la fortuna y la siquis de toda una generación, produjo desplazamientos y ajustes trascendentales en todo el planeta. Puerto Rico sufrió el racionamiento de la comida, la escasez generalizada, la presencia de submarinos alemanes por nuestras costas y de dirigibles aliados en nuestro cielo, lo que ilustra la cercanía e inmediatez de la guerra. La vida cotidiana de nuestro pueblo se vio afectada en sus necesidades básicas pero hubo otros efectos, quizás menos sentidos o sufridos, pero de igual o mayor trascendencia. La sombra alargada de la conflagración mundial cayó también sobre los sucesos políticos y económicos que se gestaron en esos años.

La participación indirecta de los Estados Unidos en la Guerra a favor de los Aliados, a quienes se ayudaba de múltiples formas; provocó la virtual parálisis del comercio trasatlántico. La nación norteamericana se preparaba para entrar en la Guerra. Los tambores bélicos también resonaron pronto en la Isla: en 1940 el Secretario de la Marina anunció la creación del Décimo Distrito Naval integrado por Puerto Rico e Islas Vírgenes.(Quiñones,192) Las prácticas de bombardeo de la Marina en Vieques y Culebra aumentaron. En la isla grande cientos de familias fueron desplazadas de sus hogares con la creación y ampliación de las bases navales de Sabana Seca y Ramey. A fines de 1941 ya se había oficializado todo, el Congreso de Estados Unidos declaró la guerra a Japón y eventualmente hizo lo mismo con Alemania.

Cortado el suministro de whiskey escocés al mercado norteamericano por el bloqueo alemán y convertidas en fábricas de alcohol industrial las destilerías de ron de Massachusetts, Kentucky, Pensilvania y la Luisiana; se recurrió a las destilerías puertorriqueñas para saciar la demanda de licor en los Estados Unidos. La exportación de ron puertorriqueño experimentó un

auge sin precedente. En el año fiscal 1939-40 se exportaron a los Estados Unidos 1,115,418 galones prueba de ron. La cifra de exportaciones fue escalando hasta llegar al pico en el año fiscal de 1943-44 cuando se enviaron 8,460,792 galones prueba de ron. (Mayoral,58) La demanda extraordinaria por el ron boricua continuó durante los años de la guerra hasta 1947-48 cuando, acabada ésta y restablecida la normalidad del suministro de whiskey, la exportación se precipitó a los niveles de la preguerra. Ese año sólo se exportaron 268,731 galones prueba.

La cosecha de tributos del Gobierno Insular por el aumento inesperado de las exportaciones de ron fue de tal magnitud que provocó honda preocupación entre los congresistas norteamericanos sobre el uso que Puerto Rico daría a aquel “jackpot”. Entre 1940 y 1948 el Gobierno recibió por concepto de impuestos federales del ron exportado a los Estados Unidos la cantidad de \$190,006,435.(Mayoral,55). La industria del ron se convirtió en el mayor contribuyente del Tesoro insular y, aunque solamente empleaba unas 3,500 personas de forma directa, podía considerarse a sí misma como la responsable fiscal de la política de cambios económicos y sociales que implementó el Partido Popular Democrático (PPD) en esos años.

Un periodista de la época afirmaba que la industria del ron era la ‘gallina de los huevos de oro’ y le recordaba al gobierno del PPD que el producto de la venta de esos huevos, lo necesitaban “los niños portorriqueños(sic) en escuelas; los tuberculosos portorriqueños(sic) en los hospitales; los moradores de nuestras montañas, en caminos y carreteras a través de los cuales ponerse en contacto con la civilización; los necesita Sergio Cuevas Bustamante para hacer los acueductos y alcantarillados; y Antonio Luchetti para intensificar su programa de electrificación insular; lo necesita la Autoridad Insular de Hogares para eliminar los arrabales y la Universidad de Puerto Rico para establecer la Escuela de Medicina”.²³

²³ El Mundo, 9 de marzo de 1947, 5,7.

En las elecciones de 1940, el novel partido PPD ganó el control de la Legislatura y su máximo líder asumió la presidencia del Senado. El discurso populista de Luis Muñoz Marín se fundamentaba en la frase “Pan, Tierra y Libertad”, por lo que apenas llegó al poder político culminó las gestiones que se habían iniciado para una reforma agraria consistente en otorgarles a los sin tierra, los terrenos excedentes de las grandes centrales azucareras. La legislatura dominada por el PPD logró que el gobernador de turno Guy J. Swope, firmara la Ley de Tierras en 1941, quizás lo mas notorio que hiciera este fugaz y oscuro funcionario. Coincidió esta acción con la decisión del Tribunal Supremo de los Estados Unidos — escrita por el juez Hughes, el mismo que emitió la opinión de la corte en el caso de la Bacardí — , en la que se declaró válida la intención del Gobierno de Puerto Rico de obligar a las corporaciones latifundistas a vender sus terrenos en exceso de los 500 acres, como indicaba una vieja Ley que databa del Acta Foraker de 1900.

La buena estrella de Muñoz Marín se hace evidente al considerar que se juntaron en ese año de 1941 tres eventos cruciales: primero, la inclinación de balanza del sistema judicial norteamericano a favor de una mayor parcela de poder para el Gobierno insular— lo cual era un paliativo conveniente para la potencialmente peligrosa posesión antillana en medio de la guerra mundial—; segundo, la disponibilidad de una gran cantidad de dinero proveniente de los impuestos federales al ron. Confirma Dietz (198) que la mayor parte de los fondos de la Autoridad de Tierras, el ente encargado de hacer las expropiaciones y los repartimientos de tierras, provinieron de los impuestos al ron. Y por último, Muñoz contó con la colaboración y ayuda solidaria del gobernador Rexford G. Tugwell, nombrado por Roosevelt en septiembre de 1941.

Después de otro triunfo electoral en 1944, la bien orquestada campaña de creación de un espacio de poder en Puerto Rico dio un fruto muy anhelado cuando el Congreso de Estados Unidos autorizó que la isla

podiera elegir a sus gobernantes, siendo el primero Luis Muñoz Marín. Descartada ya la ruta de la independencia en 1946, Muñoz y su íntimo colaborador Teodoro Moscoso, encaminaron a la isla hacia un proyecto acelerado de industrialización. En 1948, como anuncio de las cosas por venir, la Compañía de Fomento Industrial cambió de nombre y de prioridades. Se vendieron las subsidiarias de la Compañía a las empresas Ferré y con los 10.5 millones de dólares de la transacción, Moscoso inició el proyecto Manos a la Obra de promoción industrial, dentro del cual se incluyó una campaña publicitaria, muy sonada, que se llamó Ronés de Puerto Rico. (Quiñones, 254)

La colaboración íntima entre los productores de ron y el Gobierno del PPD se entiende como una relación mutuamente beneficiosa si consideramos que en ese momento del “lanzamiento industrial”, los ingresos del Tesoro insular podían aumentar considerablemente si la exportación de rones a los Estados Unidos aumentaba también. El objetivo principal de la campaña publicitaria era “identificar el producto nativo en la mente de los consumidores”.²⁴ En publicidad directa para los rones de Puerto Rico el Gobierno de Muñoz Marín gastó en 1956, la cantidad de \$555,500 dólares en periódicos y revistas estadounidenses. Dicho esfuerzo fue reciprocado con las campañas individuales de los productores locales de ron, el primero de los cuales fue Bacardí, que en el año mencionado gastó casi tanto como el gobierno, \$359,381 dólares. El segundo lugar en inversión publicitaria fue del Ron Carioca con \$111,310 dólares; y el tercer lugar fue para Ron Rico con \$103,965 dólares. Los demás exportadores invirtieron muy poco.

La imagen de Puerto Rico que vendió la Administración de Fomento Industrial mediante su División de Turismo, incluía una botella de ron. Durante la década de 1950 los turistas que arribaban al flamante Aeropuerto Internacional de Isla Verde encontraban “una original cantina hecha de

²⁴ El Mundo, 30 de octubre de 1959

bambú en el salón de entrega de equipaje, la cual es operada por las Empresas Bird mediante arreglo con Fomento. Allí el visitante, mientras espera por su equipaje, es obsequiado con bebidas hechas a base de ron puertorriqueño.”²⁵ Entre las botellas que adornaban la cantina del Aeropuerto estaban unas muy particulares: las que en su etiqueta anunciaban al mundo que ese líquido era el afamado ron Bacardí. Arriba del nombre Bacardí había otra divisa con el lema “Puerto Rican Rum”.

En 1958 don José M. Bosch visitó la Isla en compañía de otros miembros de la familia Bacardí para la inauguración de cinco nuevos edificios en la planta de Cataño donde consolidarían las facilidades administrativas, de producción y almacenaje en un solo sitio.²⁶ De una inversión calculada en un millón de dólares cuando comenzaron las obras en 1956, el gasto final ascendió a \$8,000,000 de dólares. Bosch tuvo palabras de elogio para el gobernador Muñoz Marín a quien consideraba el ‘inspirador’ de todo el progreso obtenido por los puertorriqueños en esos años y afirmaba — para consumo de los lectores de periódicos — que “todo el mundo debe copiar el ejemplo de Puerto Rico”.²⁷

Después de la incautación de las propiedades de los Bacardí en Cuba, la destilería de Cataño se convirtió en la más importante de la empresa. En 1961, la planta de Palo Seco producía 60,000 botellas de ron diariamente mientras que la planta de La Galarza en México producía 43,200 botellas. Aun no se había inaugurado la destilería en Brasil. En 1961 se embarcaron por el puerto de San Juan 850,000 cajas (cada una con 12 botellas), la mayoría de las cuales iba hacia puertos estadounidenses. El 63% de todos

²⁵ El Mundo, 30 de octubre de 1959, 8

²⁶ Para esos años las facilidades de la empresa Bacardí incluían la destilería en Cataño, las oficinas administrativas en el edificio La Colectiva de la Parada 8 y los edificios de la antigua destilería Bocoy en Santurce.

²⁷ El Mundo, 28 de enero de 1956, 1. El Mundo, 16 de enero de 1958, 27.

los rones puertorriqueños que entraban al mercado de Estados Unidos era ron Bacardí.²⁸

La fila de camiones cargados de ron Bacardí cruzando las estrechas calles del pueblo de Cataño en dirección hacia los muelles de Puerto Nuevo fue un espectáculo impresionante y el símbolo de una extraña, difícil pero utilísima convivencia. A lo lejos, sobresaliendo por encima del bosquecillo de pinos se podía divisar el volumen vertical de la destilería, la “catedral del ron” como le llamó Muñoz. La memoria se construye con materiales físicos y el paso de los hombres muchas veces solo se recuerda cuando sus huellas les sobreviven. Materiales como piedra, acero, arena y cemento combinados de cierta especial manera — en fin, la arquitectura — dan cuerpo a la historia, para perpetuar el instante.

²⁸ Gallo

EL PROGRESO CONSTRUÍDO

(La arquitectura industrial)

Los orígenes de la arquitectura moderna, sus raíces mas profundas, se hunden en el racionalismo de la Ilustración del siglo 18 y la admiración por la industria del siglo 19. El acelerado desarrollo de los emporios industriales en Europa y Estados Unidos engendró una corriente intelectual que veía en la ‘estética del ingeniero’ y en las máquinas el camino para lograr una arquitectura afin con el espíritu contemporáneo. Muchos artistas y arquitectos compartían la opinión del profesor de filosofía de la Universidad de Nancy, Paul Souriau, quien en 1904 escribió lo siguiente:

“Una locomotora, un autocar eléctrico o una nave de vapor, en espera de la aeronave, son el genio humano que circula. En esta pesada masa que desdeñan los estetas y que aparentemente es el triunfo de la fuerza bruta, hay tanto pensamiento, inteligencia y finalidad o, por decirlo todo en una palabra, auténtico arte como en una obra de pintura de un maestro o en una estatua...”

“Se teme que rebajemos nuestro ideal poniéndolo al nivel de lo útil... En la misma construcción hay arte, tanto arte como en la decoración y tanto arte como en una obra de pintura o de escultura... En la producción de la industria, en una máquina, en un mueble de uso común o en un instrumento, hallaríamos ejemplos de la perfecta y estricta adaptación del objeto a su fin... En una fábrica próspera y en plena actividad hay tantas bellezas reales como en un peñasco y una cascada...” (Ragon, 215)

Entre 1890 y 1910 arquitectos de los países industrializados del norte de Europa iniciaron un movimiento de repulsión hacia los

pastiches historicistas, entonces en boga, y se dejaron seducir por la estética maquinicista y el énfasis en el funcionalismo. El corolario de esta seducción fue el rechazo de la decoración en favor de la autenticidad de las estructuras y del material.²⁹ Una de las figuras más importantes de la incipiente revolución cultural fue el pintor y arquitecto alemán Peter Behrens. Junto a otros once ‘artistas’, entre ellos los arquitectos Van de Velde, Olbrich y Hoffman; Behrens convenció a doce industrias para fundar en 1907 una asociación de artistas e industriales llamada la “Deutscher Werkbund”. (Ragon, 228)

Ese mismo año de 1907 Emil Rathenau, presidente de la compañía de efectos eléctricos AEG, contrató a Behrens como consejero artístico encargado del diseño no sólo de los edificios sino también de las máquinas, embalajes y catálogos de la firma. Kenneth Frampton(112) señala que “Alemania, carente de una fuente de materiales baratos o de unos fáciles canales de salida para los artículos de bajo precio, sólo podía empezar a competir por una porción del mercado mundial mediante productos de una calidad excepcionalmente alta”. El diseño se convirtió en un elemento necesario para asegurar el éxito de la industria alemana.

La fábrica de turbinas eléctricas que Behrens diseñó para la AEG y que se construyera en 1909 fue la manifestación deliberada de la idea de que la industria era el motor de la vida moderna, claro está, bajo la égida del arte, esto es, del diseño. La trayectoria de Behrens en la AEG estableció un precedente importante mediante el cual se trataría de balancear la técnica con el ‘estilo’. La competitividad de

²⁹ Entre los arquitectos que buscaban una nueva forma de expresión encontramos a Henrik Berlage en Holanda; Peter Behrens en Alemania; Adolf Loos, Otto Wagner y Joseph Hoffmann, en Austria; Charles Mackintosh en Escocia; Van de Velde, Horta y Hankar en Bélgica; y los hermanos Perret en Francia. Paralelamente y al otro lado del Atlántico encontramos a Jenney, Sullivan y Wright en los Estados Unidos.

un país dependía de la “existencia de empresas grandes y eficientes, cuyo gusto sea impecable”.(Frampton,114)

Los grandes consorcios y compañías industriales, desde temprano en el siglo XX, buscaron asociar su imagen corporativa con un diseño arquitectónico de calidad. Uno de los ejemplos mas importantes es la Fábrica de automóviles Fiat en Turín, del arquitecto Giacomo Matte-Trucco, construída entre 1915 y 1920, y muy admirada por Le Corbusier. (Weston, 216) La fábrica de café, tabaco y té Van Nelle en las afueras de Rotterdam, obra de los arquitectos Brinkman, der Vlugt y Stam; y construída entre 1926 y 1929, expresa claramente las funciones productivas de su interior, pero dentro de una organización que trasciende lo pragmático y se eleva hacia lo poético. (Curtis, 259)

Al mismo tiempo que se desarrollaba una forma de hacer arquitectura sobre las bases del funcionalismo, la admiración por la estética industrial y el rechazo a la decoración; surgió un estilo de diseño figurativo que tomó el nombre de Art Déco por la Exhibición de Artes Decorativas de París en 1925. Este estilo, con su afiliación a lo exótico, la opulencia de los materiales y la decoración estilizada era lo opuesto al fundamentalismo y al rigor moralista de la nueva arquitectura. (Curtis, 290) El Art Déco fue utilizado extensamente por las empresas comerciales durante de los años 1930 por su enorme atractivo visual.

Un ejemplo clásico del uso publicitario de la arquitectura y uno de los edificios de mayor influencia en la cultura popular es el ‘rascacielos’ Chrysler de Nueva York, diseñado por el arquitecto William van Allen en estilo Art Déco. Construído entre 1928 y 1930, el edificio Chrysler ostenta en su decoración el chevrón característico de la marca de automóviles y en sus esquinas, cuatro gigantescas tapas

de radiador estilizadas. Para Walter Chrysler, la inauguración del edificio mas alto del mundo (por unos cuantos meses) significó la celebración de su personal triunfo comercial y económico.³⁰

La familia Bacardí también quiso perpetuar su éxito industrial con la construcción en un lugar céntrico de La Habana de un edificio que demostrara su ‘estilo’. Convocaron a un concurso en el que se premió el diseño de los arquitectos Esteban Rodríguez Castells, Rafael Fernández y José Menéndez, quienes inicialmente diseñaron el edificio de oficinas en estilo Renacimiento italiano. Después de una visita a París, la versión final del diseño integró los elementos del Art Déco a una volumetría escalonada a la manera de los rascacielos neoyorquinos. (Rodríguez, 222)³¹ Terminado en 1930 el vistoso edificio está recubierto de granito rojo y en su interior se destacan los mármoles, ladrillo y terracota de sus zonas públicas.³² La polícroma estructura está coronada por una torrecilla con techo a cuatro aguas desde donde reina orgulloso sobre el paisaje habanero un murciélago de bronce.

El mito popular sobre la Bacardí en Puerto Rico incluye el convencimiento de que el edificio de la destilería en Cataño reproduce la forma del famoso edificio habanero. Construido en 1942, el edificio de la destilería catañesa tiene rasgos más en sintonía con la modalidad norteamericana del Art Déco llamada “Streamline” que con el efecto sensual afín con la modalidad original francesa del Art Déco que se percibe en el edificio Bacardí de La Habana. La sencillez de los volúmenes, la linealidad de las aberturas, la

³⁰ Curtis (224). La construcción del Edificio Chrysler, con 850 pies de altura, fue paralela a la del Edificio Empire State Building, el cual se terminó unos meses después del Chrysler y se inauguró en 1931.

³¹ El escalonamiento de los rascacielos en Nueva York era el producto de la aplicación de la Ley de Zonificación de 1916 que establecía una proporción entre la altura y la distancia del edificio de la acera, lo que producía una forma de retranqueos semejante a los zigurats babilónicos. La lógica detrás de esta ley era garantizarle a los peatones un máximo de luz solar.

³² En el entresuelo del vestíbulo del edificio Bacardí se instaló un bar que se hizo famoso en la llamada Era de los Cocktails. Una reproducción de este bar se encuentra en el Museo Bacardí de Cataño.

estabilidad formal de la composición y la ausencia de decoración señala también la transición hacia las formas modernas de arquitectura.

Aunque todas las guerras son traumáticas y sus efectos, devastadores en la realidad material y cultural de los pueblos, la Segunda Guerra Mundial marcó un definitivo antes y después en el desarrollo de la arquitectura. Golpeada fuertemente la utopía socialista que los arquitectos modernos anunciaron con su praxis en la década de los 1920; y destruido moral y económicamente el orden social europeo, el optimismo original se desvaneció. Una nueva actitud pragmática se impuso al tiempo que la internacionalización del comercio, con los Estados Unidos a la cabeza, suplió en todas partes los emblemas estándares del progreso.

La necesidad de construir y de producir rápidamente para apuntalar las economías devastadas por la guerra, fue el campo fértil donde se sembró la propagación de la arquitectura moderna con su énfasis en la funcionalidad y la técnica. En los llamados “países en vías de desarrollo” como Brasil y México, la arquitectura moderna fue el vehículo ideal para romper con el pasado colonial de forma clara y contundente. Durante la Posguerra, en efecto, se hizo realidad lo que Hitchcock y Johnson habían bautizado en 1932 con el nombre de ‘Estilo Internacional’. Desde Rio de Janeiro a Nueva Delhi, desde Tokio a Buenos Aires, de Los Angeles a Bucarest, la nueva arquitectura dominó las agendas políticas y la industria de la construcción de los países del Primer, Segundo y Tercer Mundos.

En cierto modo, la emigración hacia los Estados Unidos de algunas de las figuras más importantes de la vanguardia arquitectónica europea de los 1920 (Gropius, Mies van der Rohe y Mendelssohn) permitió la continuación del desarrollo de la estética

industrial hasta sus famosos extremos. La simplificación de formas y programas arquitectónicos, el ‘tour de force’ teórico, en el que desembocó la carrera de Ludwig Mies van der Rohe — autor de la famosa frase “Less is more” — era afin con la estandarización de los mercados y la ampliación de la uniformidad corporativa.

El alemán Ludwig Mies van der Rohe había llegado a los Estados Unidos en 1937 huyendo de la persecución nazi contra los judíos. De inmediato consiguió un puesto en el mundo universitario, recibiendo la importante comisión para el diseño del nuevo campus del Instituto Tecnológico de Illinois en Chicago. Entre 1939 y 1956 se construyeron la serie de volúmenes bajos que diseñó Mies como una abstracción industrial: un parque de fábricas elegantes de acero y cristal.

Mies, que nunca pudo evitar su idealismo alemán ni negar su preparación académica clasicista, diseñó en asociación con su discípulo norteamericano Philip Johnson, uno de los edificios seminales de la historia de la arquitectura. El edificio de la compañía de licores Seagrams en Nueva York (1954-1958) es la abstracción sublime del nuevo orden corporativo que pretendía modelar el mundo de la posguerra. Su prístina planimetría y sus lujosas terminaciones de bronce, mármol y cristal representan la imagen de “eficiencia, organización y estandarización”(Curtis, 409) tan apreciada por las grandes empresas y a la que el dúo Mies-Johnson dieron cuerpo. Como afirma Richard Weston (206)

“Mies’s less-is-more architecture exploited the steel-frame construction which became the commercial vernacular in America”.

Cuando la compañía Bacardí decidió ampliar sus operaciones en México, construyeron una planta embotelladora al norte del DF, en una localidad llamada Tultitlán. El complejo de edificios sería una “verdadera exposición de arquitectura por arquitectos famosos”³³. Para el edificio administrativo, inaugurado en 1960, se contrató a Mies van der Rohe. De esta forma la imagen corporativa de la firma era validada con un diseñador de fama mundial, de forma similar a como la Pepsi Cola había contratado a la firma Skidmore, Owings and Merrill para su sede neoyorquina construída también en 1960, y llamada por los panegiristas del momento, la “Capilla Pazzi” del modernismo. (Weston, 206)

En Cataño, que para esa época era la principal destilería de la firma, la imagen corporativa de la empresa también fue apuntalada con arquitectura de mérito aunque no a los niveles del “showroom” de Tultitlán. El modelo mexicano fue seguido de cerca en tierra boricua. La planta de embotellar y el centro de distribución de Tultitlán fueron diseñados por el ingeniero español radicado en México Félix Candela, cuya fama estaba cimentada en los elegantes techos curvos de sus estructuras. (Pevsner,116)

Hacia finales de los 1950 y comienzos de los 1960, frente a la rigidez fría de las cajas ‘miesianas’ en acero y cristal se desarrolló una ruta alterna de gran expresividad que utilizó el hormigón por sus cualidades esculturales. El dinámico vuelo de los techos era reproducido en los alerones traseros del Cadillac Harley Earl, ambos tenían una misma idea-matriz, la expresión de la libertad en un mundo tensado como piel de tambor entre bloques políticos.

La Terminal de la TWA del aeropuerto de Nueva York, diseñado por el arquitecto Eero Saarinen es uno de los ejemplos más

³³ Gallo

elocuentes de ese esfuerzo expresivo. Las bóvedas de múltiples curvaturas de este edificio, con su fantástica imaginería orgánica, son una proeza técnica y constructiva. Una limitación de estos techos es que los elaborados encofrados (moldes) de madera que se necesitan son mas costosos que el mismo hormigón. (Gössel, 251)

Una alternativa a las complejas conchas de hormigón a lo Saarinen y en la que el ingeniero Félix Candela se especializó son las cubiertas a base de bóvedas paraboloides. El Instituto de Radiación de la UNAM, diseñado en colaboración con el arquitecto José González y construido en 1954 es un ejemplo de cubierta paraboloides. Uno de los más famosos edificios de Candela es el restaurante de Xochimilco, en colaboración con el arquitecto Joaquín Álvarez Núñez. Construido en 1958, su cubierta tiene forma de flor con ocho pétalos paraboloides que se abren sobre un jardín acuático. (Pevsner,116) Un motivo similar sería usado por la firma de arquitectos puertorriqueños Toro y Ferrer en el Hotel La Concha, comenzado en 1956 y terminado en 1958.

Además de cubiertas paraboloides, Candela diseñó techos de doble curvatura conocidos técnicamente como paraboloides hiperbólicos. Las curvas de estos techos son generadas con líneas rectas y por ello, los encofrados se simplifican y el costo de la obra se reduce. (Pevsner, 475)³⁴ El ingeniero Candela diseñó un techo paraboloides hiperbólico para el Centro de Distribución de la compañía Bacardí en Tultitlán. Era la primera vez que estos techos eran utilizados para un conjunto fabril. (Gallo) Para la planta embotelladora Candela usó hileras de bóvedas continuas, las cuales transmiten, en su repetición, el dinamismo de las bandas móviles de la línea de embotellar.

³⁴ El nombre de paraboloides hiperbólicas se debe a que sus principales secciones normales son curvas parabólicas, hacia arriba o hacia abajo, y sus secciones horizontales pares de ramas de hipérbolas.

En Cataño, la casa Bacardí quiso emular lo que con tanto éxito había hecho en México. Para 1960 se terminó la construcción de la estructura conocida como el Pabellón, un airoso techo de hormigón armado formado con paraboloides hiperbólicas. El diseño del Pabellón, utilizado para recibir a los visitantes, fue obra de la firma de arquitectos SacMag. Aparte del Pabellón deportivo de Ponce, no quedan en Puerto Rico otros ejemplos semejantes en tamaño de este tipo de estructura.

En la arquitectura industrial la cobertura de los almacenes siempre fue uno de los detalles más difíciles de solucionar dadas las dimensiones de dichos edificios. Las estructuras de acero, que pueden cubrir grandes luces, son las más utilizadas aunque los riesgos de destrucción por fuego son mayores. Desde las primeras décadas del siglo XX se experimentó con techos de hormigón armado, particularmente en Alemania. En la década de 1960, ingenieros como Candela, popularizaron el uso de techos con secciones estándar de hormigón de distintas composiciones: bóvedas de arco rebajado, losas dobladas como fuelles de acordeón y secciones en forma de zetas o de trapecios.

La mayor parte de las estructuras de la destilería Bacardí en Cataño son almacenes para el envejecimiento del ron, una parte esencial del proceso de manufactura y que determina en buena parte, la calidad final del producto. El añejamiento mínimo por ley en Puerto Rico es de un año para considerarse ron liviano 80° prueba. Los almacenes de Cataño son un muestrario de diferentes tipos de techos de hormigón y por ello, son un reflejo del talento de ingenieros y arquitectos para solucionar con elegancia la más sencilla de las operaciones de la destilería. Los almacenes más antiguos datan de los años 1950 y 1960 y los más recientes de la década de 1970.

Ademas de la destilería, el pabellón y los almacenes; hay otras estructuras que son testigos del devenir de la empresa. El antiguo Museo, llamado originalmente “Museo de la Familia Bacardí”, fue diseñado por el arquitecto J. Benítez Gautier y construído en 1965. La sala central del edificio está techado con un conjunto de bóvedas cónicas que irradian desde un centro hacia el exterior. Las bóvedas están apoyadas por unas delgadas columnas que forman un semicírculo. Estos arcos están cerrados con cristal. El diseño de esta peculiar estructura repite un diseño idéntico que realizara el famoso arquitecto norteamericano Philip Johnson para la familia Bosch en 1957 y que nunca se construyó en Cuba. (Rodríguez, 246)

Don José M. Bosch vivió en Puerto Rico desde 1936 hasta 1940, en lo que se organizaba la compañía filial en la Isla y se daba la batalla legal por el uso de la marca Bacardí. Para 1944 la firma norteamericana fundada por los arquitectos Stephen Arneson y Henry Klumb, discípulos de Frank Lloyd Wright, finalizó los planos de la llamada Casa Bosch en la Isla. La influencia del maestro Wright se percibe claramente en ese diseño. Tanto en Puerto Rico como en México, los Bacardí utilizaron la arquitectura como un vehículo para presentar una imagen corporativa de vanguardia. En la destilería de Cataño quisieron ademas reconstruir su propia historia, tanto para hacerla accesible a otros como para sobrellevar el terrible fardo de la nostalgia. Pues como escribió Mayra Montero en su columna dominical, “todos los exilados, aunque lo nieguen, son unos arrepentidos.”

Con la inauguración de sus nuevos edificios en 1958 y el respaldo del Gobierno, la destilería Bacardí se convirtió en uno de los atractivos turísticos de la Isla. Cientos de visitantes deseaban conocer la “destilería mas grande del mundo” y formar la fila para ver el

proceso de embotellamiento del “romo mentao”. En aquel entonces el edificio de la destilería albergaba la famosa columna de destilación de cobre sólido que había recibido el mote de “El Destructor”. Esta columna tenía unas ventanas circulares por donde los operadores podían observar la destilación de los 50,000 galones de miel que se procesaban diariamente. (Gallo) Hoy ya no existe la escalera que usaban los visitantes para ver de cerca la destilería y la embotelladora. Ahora hay una modernísima instalación museística donde se puede saborear literalmente la experiencia del ron Bacardí.

El silencio y la calma son señores del antiguo solar de los Dávila, los Belmonte y los Torrech en Palo Seco, donde una empresa cubana con una certera visión para los negocios construyó una “catedral del ron”. Ahora que los camiones utilizan la autopista y ya no cruzan el pueblo de Cataño para llegar a los muelles, la presencia visual de Bacardí es menor que en la década de 1950 y 1960, excepto durante los días vertiginosos cuando se celebra la Feria de Artesanías y el prado frente al Pabellón es un mar de gente.

Al comenzar el siglo XXI Bacardí es una de las pocas compañías multinacionales que es propiedad de una sola familia: la casi totalidad de sus 600 accionistas son parientes o descendientes de los primeros Bacardí. Con subsidiarias en 12 países, 24 destilerías, 6,000 empleados y ganancias por 2.5 billones de dólares en el 2000 (Calvo, xiv); la multinacional Bacardí es un emporio comercial de gran envergadura que distribuye no solo su producto sino otros muchos como whiskeys americanos y vinos italianos. La familia Bacardí puede ser considerada un tipo de aristocracia, una casa real moderna, la casa del Murciélagos.

En la época actual de globalización y resurgimiento de los nacionalismos, Bacardí es una de esas identidades difíciles de

describir: cubana y boricua, cubana o boricua, cubana-boricua, boricua-cubana. Pero también Bacardí es bahamense porque allí está registrada su marca de fábrica o bermudense, porque en ese paraíso fiscal está ubicada la actual sede corporativa. La materia prima de que se produce el ron Bacardí viene de todas partes del Caribe (menos Cuba), que es lo mismo que decir de ninguna parte. Las empresas multinacionales no tienen identidad o la tienen a conveniencia. Sin raíces, pero con pie firme; atadas a la tierra de la especulación y con la cabeza en el cielo de la imagen; mezcla de contrarios que no se derriten; péndulo que no cesa.

BIBLIOGRAFIA

- Calvo Ospina, Hernando, *Bacardi: The Hidden War*, Londres: Pluto Press, 2002.
- Coll y Toste, Cayetano, *Boletín Histórico de Puerto Rico*, 12 Tomos, Ed. Facsimilar, San Juan: Ateneo Puertorriqueño, 2004.
- Curtis, William J.R., *Modern Architecture since 1900*, Londres: Phaidon, 1996.
- Cruz Monclova, Lidio, *Historia de Puerto Rico Siglo XIX*, Río Piedras: Universitaria, 1979.
- Derry. T.K. y Trevor Williams, *Historia de la Tecnología desde la Antigüedad hasta 1750*, Vol. 1, México DF: Siglo XXI, 1989.
- Frampton, Kenneth, *Historia crítica de la arquitectura moderna*, Barcelona: Gili, 1987.
- Gössel, Peter y Gabriele Leuthäser, *Arquitectura del Siglo XX*, Colonia: Taschen, 2001.
- Leyes y Resoluciones de la Cuarta Legislatura Extraordinaria de la Décimotercera Asamblea Legislativa de Puerto Rico y Leyes y Resoluciones de la Primera Legislatura Ordinaria de la Décimocuarta Asamblea Legislativa de Puerto Rico*, San Juan: Negociado de Materiales, Imprenta y Transporte, 1937.
- Mayoral, Juan E., “La industria del ron en Puerto Rico” en *Puerto Rico Ilustrado*, 3 de diciembre de 1949, 55-59.
- Moreno Fraginalls, Manuel, *Cuba, España, España, Cuba, historia común*, Barcelona: Grijalbo, 1995.
- _____, *El ingenio*, La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1978.
- Pevsner, Nikolaus, John Fleming y Hugh Honour, *Diccionario de Arquitectura*, Madrid: Alianza Editorial, 1980.
- Quiñones Calderón, *El siglo de la democracia*, San Sebastián PR: The Credibility Group, 2000.
- Ragon, Michel, *Historia Mundial de la Arquitectura y el Urbanismo Modernos*, Tomo I, Barcelona: Ediciones Destino, 1971.
- Rodríguez, Eduardo L., *La Habana, arquitectura del siglo XX*, Barcelona: Blume, 1998.

United States Reports. Volume 311. Cases adjudged in the Supreme Court at October Term, 1940. Washington: United States Government Printing Office, 1941.
Weston, Richard, *Modernism*, Londres: Phaidon, 1996.

OLVIDOS Y DESTIERROS

Quizás la noche anterior la marea estuvo alta y hubo resaca dejando la playa llena de sargazos. Quizás amaneció con cielo brumoso y la ciudad de San Juan parecía un fantasma alargado en la distancia. Quizás los gallinazos y los pelícanos observaban en silencio imperturbable, a la espera del ruido que desperezaría los palmares y los uveros que se asomaban allende la ancha zona de arena blanca. Quizás unos pescadores miraban la escena: fijos los ojos castigados por la resolana en la elegante indumentaria de los señoritos de la capital que caminaban en dirección opuesta. Un sitio despoblado, había dicho el hombre, alejado de todo... Cataño.

El 11 de septiembre de 1849, en las primeras horas del día, el hijo de un militar español y una criolla, de nombre Alejandro Tapia y Rivera se batió en un duelo con un capitán de artillería en la playa de Cataño. El motivo del desafío era tan absurdo como trágico, el joven Tapia (entonces de 22 años) se había negado a cederle el paso en la acera al capitán que se lo exigió de mala manera. El encuentro se hizo con todo el ceremonial: cuatro testigos, trajes de frac, sombreros de copa, dos pistolas, dos intentos. Mientras el capitán salió ileso, Tapia sufrió una contusión en su hombro derecho por la bala que apenas le rozó el cuerpo. (Tapia, 136)

El gobernador Pezuela aprovechó la ocasión – los duelos estaban prohibidos – para acusarlo de “malquerer” a España, de “filibusterismo” político y de ser un elemento que alentaba la sedición. Tapia fue desterrado y marchó a la Península aprovechando la circunstancia de que su padre vivía en Málaga y que algunos de sus mejores amigos (Baldorioty, Acosta) estudiaban en Madrid. Cuando regresó en 1852, gracias a un permiso

otorgado por el gobernador Norzagaray, Tapia siguió siendo el elemento discordante de siempre, apartado de la corriente general, luchando con sus escritos y discursos por la mejora constante del puertorriqueño, por sacarlo de su aislamiento e inculcarle un espíritu de progreso.

Los orígenes de Cataño, en cierta manera, son como el proyecto de vida de Tapia: una senda difícil para superar las circunstancias y hacer de éstas una oportunidad. “Pueblo olvidado, pueblo que se negó a morir” son frases que forman parte de la mitología de Cataño, fórmulas populares para definir la otredad, el orden marginal, la vía alterna. Aquélla que se define en relación con la realidad que juzgamos mejor o correcta. Desde el contexto natural hasta la elaboración artificial de los sistemas de sustentación del hombre, la marginalidad ha sido signo para diferenciar la orilla del centro. Y con ello establecer jerarquías de valor.

Este ensayo es una aproximación al tema de los orígenes de Cataño como realidad, tanto en la materia física de su contorno natural como en la formación de una personalidad propia que intenta establecer sus contornos precisos. ¿Qué es Cataño? ¿Es una lancha que parte las aguas grises y contaminadas de una bahía que aún conserva parte de su belleza? ¿Es un tipo de suelo arenoso de escasa productividad agrícola, de color dorado, como los sueños de riqueza fácil? ¿Es la antesala de la Capital? O tal vez, es todo eso y mucho más.

En la primera parte de este trabajo (Tierra Seca, Tierra Mojada) haremos un viaje al pasado geológico de Cataño para descubrir esas verdades maestras que son las formaciones naturales, ante las cuales — y muchas veces, contra las cuales — se construye la historia de la humanidad. Colocados en el primer lugar por las crisis ambientales y por esa otra generalización que une las palabras Cataño y contaminación, se hace imperativo conocer el escenario frágil donde los catañeses han establecido su lugar en el planeta.

La segunda y tercera partes (La Isla Crece y Vida de Barrio) encaminan al lector a capturar los amplios anillos contextuales de la zona donde surgirá eventualmente y por decreto político la jurisdicción municipal de Cataño. Pues para entender un sitio, hay que mirar a su alrededor y Cataño fue en un principio, solo eso, un alrededor. Y eso era mucho, un alrededor que ocupaba las orillas de la bahía y lo que quedaba más allá. El desarrollo de la economía y de los avatares políticos que inciden sobre ésta también se analizarán en estos capítulos trayendo en consideración la imbrincada red de relaciones entre el puerto de San Juan y algunos de los municipios aledaños.

En la última parte (Cabeza de Playa), iremos desvelando la formación de una realidad que precede a la fundación del pueblo y la hace posible. Es un lento surgimiento, es una fuerza que va emergiendo como la nereida del mito griego, del mar mismo. La creación de las condiciones apropiadas para la segregación de Cataño de Bayamón son el motivo que subyace esta última parte, pues solo así, entendiendo cómo echaron a caminar sin muletas los primeros catañeses se podrá aquilatar lo que vino después y la formación de los mitos que adornan o pesan sobre la cotidianidad de sus descendientes.

Negarse a morir es una postura de vida, es pararse frente a la adversidad — sea ésta natural o creada por la vileza del hombre— y resistir la marejada. Un mito popular que recoge Laura Vélez establece que hay que ser pescador valiente para ser catañés, porque la mar está llena de tiburones pero hay que salir a pescar...

TIERRA SECA, TIERRA MOJADA

(El escenario natural)

Cataño es hijo de la bahía que originalmente se llamó Caparra, luego el Puerto Rico y finalmente San Juan. Este cuerpo de agua es una de las pocas bahías naturales de la Isla y la única de la costa norte. Según el geólogo Rafael Picó (144), como la isla fue el producto del fallamiento y elevación del terreno debido a movimientos bruscos de la corteza terrestre, nuestras costas tienden a ser regulares ofreciendo pocos lugares de refugio. En términos similares, le informó Juan Ponce de León al virrey Nicolás de Ovando el primero de mayo de 1509 sobre el recorrido que hizo con su carabelón por la costa norte buscando sitio donde asentarse. Cuenta Ponce que lo primero que hizo fue entrar a la bahía “e allí vi tan buen puerto e ysla por fuera; entré en ella e andove por la bahya al rededor, creyendo allar assiento e agua, e non lo allé” (Coll: I,120)

Quien sería conquistador de la isla que los indígenas llamaron Boriquén salió de la bahía y se asentó en un sitio llamado Ana, el cual es identificado por Cayetano Coll y Toste como la desembocadura del río Toa aunque otros opinan que es la desembocadura del río Cocal. En este sitio Ponce de León estuvo 3 meses y allí construyó unos cuantos bohíos, un desembarcadero y caminos. Por ese tiempo sobrevino una tormenta que metió el mar en el asentamiento, por lo que decidió regresar a la bahía y se asentó en el lado sur de la misma. En este lugar, que posteriormente se conocerá como Pueblo Viejo, Ponce de León construyó un gran bohío, caminos y una calzada hasta el desembarcadero. No duró mucho el alivio de

los que vinieron con él desde La Española pues debido a la “demasiada” humedad del sitio y otras dificultades que no enumera, Ponce de León abandonó el lugar y se mudó media legua tierra adentro pues le pareció mejor y muy “en propósito de las minas.”(Coll I,120)

Caparra, la capital de la isla de San Juan, se fundó de esta forma en 1509 a una distancia de 1.75 millas del borde sur de la bahía.¹ ¿A qué se refería Ponce con el comentario sobre “demasiada” humedad para justificar el traslado del asiento? ¿Cuáles eran las condiciones naturales de la bahía en aquella época? Para entender esto debemos remontarnos un poco más en el tiempo, algún momento entre 130 y 150 millones de años atrás cuando la Placa Tectónica del Caribe chocó con la Placa Tectónica de Norteamérica provocando una actividad volcánica de donde surgen unos islotes que eventualmente se convertirán en nuestro Puerto Rico. (Seguinot, 18)

Los islotes primigenios fueron sometidos a grandes movimientos telúricos que doblaron y partieron las piedras volcánicas creando el área de colinas que hoy conocemos como Guaynabo, Monacillos y Cupey. Los ríos arcanos, como el río Bayamon y el río Puerto Nuevo desgastaron las rocas a lo largo de los milenios y llevaron sedimentos a las partes bajas creando nuevas tierras. Nos dice Seguinot (21) que para mediados del Mioceno, unos 24 millones de años atrás, la costa norte de Puerto Rico estaba ubicada en la hilera de mogotes que corre de este a oeste, cuyos restos hoy conocemos con el nombre de Montes de Caneja.

Subsiguientes levantamientos y sacudidas de la corteza terrestre alteraron el curso de los ríos arcanos formando nuevos meandros o curvaturas. Entonces le llegó el turno al mar con sus subidas y bajadas, producto de las glaciaciones, para formar lo que sería la costa actual de Puerto Rico. Cuando los glaciares de los polos aumentaron, el nivel del mar bajó y la costa de la isla aumentó significativamente. Seguinot calcula que el

¹ Francisco Moscoso en su libro incluido en la bibliografía señala que una legua es equivalente a 3.5 millas.

nivel del mar llegó a unos 35 metros por debajo del actual. Por el contrario, cuando parte de los glaciares se derritió el nivel del mar aumentó y la costa de nuestra isla se contrajo. El nivel del mar aumentó entre 38 y 40 metros por encima del nivel actual.

Durante la última glaciación o Edad de Hielo, el nivel del mar bajó nuevamente y dejó expuesta la arena del fondo oceánico. La acción de los poderosos vientos alisios en la costa norte formaron una hilera de dunas de arena paralela al litoral que con el tiempo se solidificaron hasta convertirse en piedra: son las llamadas dunas eolianitas. La más extensa de estas dunas forma el peñasco que conocemos como la isleta de San Juan. (Bush: 5) Unos 18,000 años atrás, debido al calentamiento global, los glaciares comenzaron a derretirse y el mar subió hasta su nivel actual.

La hilera de dunas creadas por la acción del viento interrumpía parcialmente el flujo de los ríos hacia el mar formando una zona de tierra mojada caracterizada por lagunas, ciénagas, humedales, manglares y caños de agua salada o dulce, lo que se conoce actualmente como un estuario. Las inundaciones periódicas de los ríos nutrieron y aumentaron estas zonas bajas; así el río Bayamon formó los pantanos del área de Sabana Seca y el caño de Aguas Frías dio vida a la ciénaga de las Cucharillas. (Seguinot,24) Las sedimentaciones causadas por el flujo de los ríos Bayamón y Puerto Nuevo hacia la bahía a lo largo de milenios contribuyeron a que ésta se caracterize por tener poca profundidad, que fuera ‘aplayerada’ como dicen los marinos.

Aguas llanas, tranquilas, de poco oleaje. Esta condición reseñada por los navegantes es producto de la existencia de “bancos de muy poca agua” (Coll: XII,264), esto es, dunas sumergidas localizadas en las zonas cercanas a la costa. Los bancos de la bahía de San Juan eran muchos y peligrosos, su cartografía se hizo necesaria a medida que los buques aumentaban su

calado.² Para entrar a la bahía existían dos canales , el principal está ubicado en la llamada Boca del Morro. Existía otro canal, ya desaparecido, llamado el Cañuelo, que estaba entre la Isla de Cabras y la Punta de Paloseco. Sus aguas eran muy llanas por lo que solo podían cruzarlo botes de poco calado.

Las aguas de la bahía, aunque resguardadas de las fuertes olas del Atlántico, reflejan este movimiento y tienen a su vez, un movimiento paralelo a la costa que fluye en dirección este-oeste, movimiento que es conocido como la corriente del litoral. La acción combinada de las olas y del viento forman las playas que, como aclara un estudio comisionado por la National Audubon Society en 1995(Bush:17), no solamente incluye la playa visible sino también una parte sumergida de arena, usualmente relacionada con un banco o bajo³. Los billones de granos de arena de una playa arriba y debajo del agua se mueven con el batir constante de las olas. Por esto, una playa puede cambiar dramáticamente su composición después de una tormenta. Como son una especie de ‘parachoques’ naturales, las playas tienen una flexibilidad enorme para resistir la energía avasalladora del mar, particularmente, cuando hay — citando al gran Laguerre—, “mar gruesa”.

Las aguas de la bahía de San Juan y el viento, en su constante movimiento del oriente al occidente, formaron una extensa zona de playa al sur del litoral de lo que se conoce como Bahía Exterior, esto es la parte de la bahía que queda más expuesta al océano. La Bahía Interior, por su parte, corresponde a la zona protegida por los manglares y de aguas más tranquilas en lo que hoy conocemos como Puerto Nuevo. En la costa sur de la Bahía Exterior, entre la Punta Cataño y la Punta de Paloseco se formó una playa que, en algunas partes, tenía más de 120 pies de ancho en su lado visible. Frente a este litoral estaban algunos bajos que formaban parte de la playa y

² Los bancos o bajos más conocidos de la bahía de San Juan eran los siguientes: Bajo Largo, Bajo de la Puntilla, Bajo de Cataño, Bajo Punta Larga, Bajo Santa Elena, Bajo San Agustín, Bajo de los Alfeñiques, Bajo Yufri, Bajo Anegado y Bajo Yabau.

³ La relación entre la parte visible de la playa y la sumergida se dramatiza cuando se elimina la parte sumergida con los trabajos de dragado. Al no existir una fuente de arena sumergida que permita la sustitución de la arena visible, la desaparición eventual de la playa es un hecho predecible.

detrás de la misma, había una extensa zona de humedales, tierras bajas y anegadizas, que eran una defensa natural contra los enemigos y un lugar secreto idóneo para los escapados o los que buscaban una vía alterna al mundo oficial.

Cataño es, pues, una “pequeña isleta rodeada de un lodazar”, frase que recoge Laura Vélez Gracia en su libro monográfico.⁽³³⁾ Lodazar, pantano, manglares, tierra mojada... lugar considerado equivocadamente como de poco valor, un sitio insalubre, un sitio que “apesta”. (Picó, Fernando:17). Por la humedad del sitio de Pueblo Viejo, Ponce de León mudó el asiento original de Caparra tierra adentro en 1509; a un lugar que, según sus propias palabras era llano, donde no se acumulaban las aguas y que no se hacía lodo aunque lloviera mucho. (Coll: III,85). La mayoría de los vecinos de Caparra, por no decir todos, propusieron al rey regente Fernando el Católico, la mudanza de la capital a la isleta pues era un sitio que “esta averiguado e visto por médicos, ser el mas sano que ay en estas partes, por estar en parte alta e sobre peña, donde todos los aires le corren lympios de la mar; lo cual solo considerado deste asiento e cienagas de questá cercado, bastaría para non thener contradycion; pues lo prencipal en todas las cosas es la salud, la qual falta, que nendguna criatura se cria.” (Coll: III,87)⁴

Los argumentos de Ponce de León a favor de una sociedad minera y agrícola, atenta a los reclamos de la tierra, se estrellaron contra los de sus vecinos, ansiosos por adelantar sus sueños dorados con el comercio y el tráfico marítimo, pues aunque el sitio donde se asentaría la ciudad fuese “esteril”, estaban convencidos de que el comercio por la mar solamente lo sostendría y haría próspero. Poco les importó a los vecinos de Caparra tener que construir dos “pasos”, especie de puentes terraplenados, sobre los dos

⁴ Los que se pronunciaron a favor de la mudanza en el proceso oficial dirigido por el Licenciado Rodrigo de Figueroa, juez de residencia y justicia mayor de La Espanola, fueron los siguientes: Sancho Velazquez, justicia mayor; Andres de Haro, tesorero y regidor; Hernando Mogollón, regidor; Sancho de Aragon, regidor; Diego Darze, veedor y regidor; Pero Moreno, alcalde ordinario; Baltasar de Castro, factor; y Antonio de Sedeño, contador.

caños que separaban la isleta de la Tierra Seca⁵; como tampoco consideraron válida la preocupación sobre la falta de agua potable en la isleta. Un vecino, Miguel de Aguilar, de oficio cantero, testificó que en la isleta había un pozo de agua “muy buena” y una laguna de agua dulce en el sitio donde se pensaba mudar la ciudad y que había un manantial hacia el centro de la isleta. Con todo, también dijo que hacia el este había un río “que se disce Bayamon, del qual se podria muy bien proveer el pueblo de agua e muy buena, la qual se podria traer en canóas.” (Coll III: 105).

El licenciado Rodrigo Figueroa, encargado del proceso y supuesto juez imparcial del mismo, apoyó la petición de los vecinos, escribiendo al rey que Caparra era “muy pesada de ayres e muy calurosa, vi en ella casi toda la gente enferma, a todos amarillos, muchos llenos de llagas en las piernas... e sobre todo muy cara en los mantenimientos, casi doblados, e en algunas cosas algo mas de lo que vale en esta ysla Española, debiendo valer mucho mas barato, por estar en el camino e ser el puerto tan bueno...” (Coll: III, 117). La decisión final era predecible, se autorizó el traslado y para 1521, se había oficializado la mudanza de la capital de la isla a la isleta. Ese mismo año murió Ponce de León en La Habana y con él también murieron el nombre de Caparra y el proyecto de una capital agraria, de tierra adentro.

La relación del asiento urbano principal de la isla con su entorno natural cambió con el traslado a la isleta. En Caparra, todo lo importante quedaba cerca: el agua potable, la madera y la piedra para las construcciones, las minas, las labranzas, el puerto. La isleta, a pesar de los testimonios que decían lo contrario, no tenía una fuente constante de agua potable. El pozo, el manantial y la laguna mencionados tenían agua salobre y cuando había

⁵ Los Frailes Jeronimos que ocupaban la gobernacion interina de La Espanola y que tenian la jurisdiccion sobre Puerto Rico, prestaron al cabildo de Caparra los indios que habian sido encomendados al secretario Lope de Conchillos, al mando del cacique Xamayta y sus naborias. Estos indios construyeron el primer paso ubicado sobre el Caño Martin Peña. Este primer paso estaba terminado para julio de 1519 y estaba formado por un terraplen de piedra y una parte central de madera. El segundo paso, ubicado sobre el Caño San Antonio, se comenzaria ese mismo año y debio estar listo antes de 1521, pues fue una de las condiciones para permitir la mudanza hacia la isleta. El tesorero Andres de Haro presto a los vecinos 500 pesos de oro para los gastos de ambos pasos.

sequía, la ciudad se quedaba sedienta. La misma incapacidad para autosustentarse se refería a la madera y la piedra. Aislada en su roca de arena solidificada, el nuevo asiento de la capital dependería, para sus necesidades más básicas de su periferia, lo que Ramos y Marin llaman el “hinterland”.(6) Ya desde el 1519 se menciona al río Bayamón como suplidor de agua potable, la “mejor de la isla”, para la ciudad que originalmente se llamó Puerto Rico y que casi de inmediato, estableció su rol hegemónico apropiándose del nombre de toda la isla: San Juan.

La simbiosis entre ciudad y periferia, entre la alta tierra seca del islote y la tierras mojada conformada por las lagunas, ríos, caños y pantanos de los alrededores, era un hecho que se iba fortaleciendo con el tiempo. Desde los ríos llegaban el pescado, los cangrejos y los careyes, de los manglares se traía el carbón, de las vegas ribereñas, se llevaban a San Juan frutas y viandas; de las tierras secas propicias para el pastoreo, se llevaba la carne de los ganados, el cuero, el sebo y tantas otras cosas. En atención a este tráfico interior, en 1620 el Cabildo de San Juan ordenó el control de los “pasajes” o pasos de agua entre la ciudad y su periferia, formalizando lo que hasta ese momento fue una actividad al margen de lo oficial. Los primeros pasajes, como nos relata Aída Caro(10), fueron los de la capital hacia los ríos Bayamón y Toa. Mas tarde el Cabildo amplió su radio de acción para incluir los pasajes de la ciudad hacia “Martin Peña, Palo Seco, Pueblo Viejo (y) Boca Habana”.⁶

Los pasajes o pasos de agua eran arrendados por el Cabildo al mejor postor. Todos los años se sacaban a subasta pública en una ceremonia oficiosa con pregonero, regidor y procurador presentes: escena de sainete cervantino de una urbanidad europea trasplantada al trópico donde a duras penas se quería construir un orden sobre el desorden natural de los pobladores, a quienes había que concentrarlos en pueblos para inculcarles respeto y temor a la autoridad del Rey y de la Iglesia. Por cien años la ciudad miró hacia la isla con fachada abierta,

⁶ También se incluyeron en las ordenanzas del Cabildo, alega Aida Caro, los pasajes desde la capital hasta la desembocadura de los ríos Arecibo, Loiza, Manatí y Sibuco. El lugar de Boca Habana es identificado por algunos como la desembocadura del llamado río Cocal en el municipio de Toa Baja.

conciente de que su supervivencia estaba íntimamente unida a aquel litoral perlado de mangles y orillado de arenas blancas. ¡Qué imagen tan extraña y a la misma vez, fantástica, tendrían los que viniendo por el lado de tierra, se embarcasen en alguna canoa o yola por el río Puerto Nuevo y navegasen sin prisas hasta su desembocadura; tupida con los manglares! Entrar a la bahía era descubrir una planicie de aguas rizadas por la brisa en donde aparecían como espectros verdes los islotes de mangles de Miraflores, Isla Grande; apenas visible la línea azul profundo del horizonte, el mar océano que se intuía lejos, detenido el remar, en medio del silencio, un rumor poderoso acercándose... Cerrando la imagen, levantada en su tabla de piedra, el caserío de San Juan recibía al visitante mostrando la firmeza de sus pocos edificios de piedra que como guardianes celosos rodeaban las casas de los vecinos, techadas de yaguas y tejas.

Las torres circulares de la Fortaleza y el cubo pétreo de la casa de los Ponce de León reinaban sobre sendos promontorios que marcaban el lindero oeste de la ciudad. El embarcadero o puerto donde echaban ancla los navíos estaba ubicado en esta caleta o pequeña bahía, frente por frente con la catedral que señoreaba en lo alto de la ladera con el báculo de piedra de su campanario. Hacia el norte, resistiendo los vientos marinos y atalaya privilegiada, se alzaba el convento de los Dominicos, con la mole del crucero gótico de la iglesia monacal, compitiendo en prepotencia con el Obispo. Y en la punta de la isleta, el castillo de San Felipe del Morro, con sus baterías, foso y hornabeque renacentista.

Fuera de la ortogonalidad precisa de la traza residencial donde se ubicaba el mercado, la Catedral y el Cabildo; los demás edificios principales de San Juan se colocaron en lugares estratégicos del islote rocoso para obtener el máximo de ventaja de las brisas y las vistas espectaculares hacia el mar y la bahía. Eso ocurrió antes de Drake, antes de Cumberland, antes de los holandeses. La ciudad, en esta época, contrario a lo que plantea Enrique Rodríguez Juliá (203) pudo apropiarse de su asentamiento. Entonces vinieron los ataques de los enemigos —los herejes en contra de Su Católica Majestad— de 1595, 1598 y 1625. Este último fue especialmente decisivo para el desarrollo futuro de la ciudad. Los holandeses atacaron duramente, la población huyó hacia la periferia y dejaron la

defensa en manos de los soldados de la guarnición de El Morro. Al no poder vencer la resistencia de los defensores del castillo, los holandeses se retiraron no sin antes incendiar el caserío y destruir parcialmente la Fortaleza y la Catedral. Entonces, luego de la reflexión sobre lo ocurrido, la ciudad decidió ensimismarse, construirse una tapia alrededor, pidió y obtuvo permiso para la construcción acelerada de murallas que la protegerían de los sitiadores pero también la aislarían de la otra orilla, la de su periferia, la de la bahía que le daba razón de ser. Se estableció, de acuerdo a Fernando Pico, una dualidad entre la realidad intramuros y la realidad extramuros; una polaridad que se ha pretendido ver con una extremidad irreconciliable. La realidad es, como la vida misma, más diversa; hay muchos grises en la penumbra.

Mediatizada por un cinturón de piedra, San Juan continuó manteniendo sus flujos vitales con las tierras allende el agua, no solo con las tierras inmediatas a la costa sino con todo el territorio que caía bajo la jurisdicción de su cabildo, desde Fajardo hasta Arecibo. Muchos de los vecinos con “casa poblada” en la ciudad vivían de continuo en sus estancias y haciendas de la periferia, asistiendo a la urbe para las necesidades de negocios y los trámites administrativos de rigor. Pero la ciudad capital, más que ningún otro centro urbano de la Isla, estuvo caracterizada por el núcleo de mercaderes que, a fin de cuentas, fueron la fuerza viva que obligó a su traslado.

La bahía pues, ante todo, fue lugar de comunicación de la isleta con la Isla. Desde el siglo XVI habí dos rutas o pasos de agua ‘oficiales’ entre la ciudad y el oeste de la isla: la de Pueblo Viejo y la de Palo Seco. Esta última era la principal y la que quedaba más cerca de la ciudad, cuya puerta principal y fondeadero estaban ubicados en el lado oeste de las murallas. Para el tránsito entre la ciudad y el oeste eran preferidos dichos pasos de agua al paso de tierra. Este paso era un fragoso camino que, saliendo del Pueblo Viejo llegaba hasta la zona de Hato Rey y desde allí, por la ruta de la actual Avenida Ponce de León, remontaba hacia el norte hasta alcanzar el primer paso por el Caño de Martín Peña, cruzaba el espinazo de la ‘isla’ de Cangrejos hasta el segundo paso sobre el Caño de San Antonio, y desde allí, por el lado de barlovento de la isleta hasta el

recinto amurallado. ¿Por qué dar ese rodeo si se podían cruzar las aguas tranquilas de la bahía en una simple lancha de remos!

Cataño, presente en la cotidianidad de sus esporádicos habitantes, era todavía un sitio secreto, ausente de la cartografía, escondido en el trajín de la vida diaria, invisible como algo que, por su presencia insoslayable, pasa inadvertido. Pero allí está, la larga barra de arena formada por las aguas de la bahía, la playa blanquísima, con el fondo de manglares y la hilera de los mogotes antiguos en la distancia. Era lugar colindante con la tierra malsana, anegadiza y orillera; la otredad como diría Fernando Picó, el reverso de la historia de la ciudad sitiada y tapiada, plena de luces y de cronistas. Allí estaba Cataño, insinuado, apenas un suspiro vital, emergente para ser visto y nunca más borrado, naciendo de sí mismo para formar la metáfora marina que la urbe complicada no ha podido realizar. Pero para entender esto, hay que esperar la marea, el cambio que la suave ondulación del tiempo proveerá silenciosamente.

LA ISLA CRECE

(Desarrollos alrededor de la bahía)

Los límites territoriales de los municipios de la isla grande de Puerto Rico, y por supuesto los límites de cualquier demarcación política del mundo aparte las insulares, son arbitrarios. No responden a criterios lógicos o de alguna objetividad. En algunas ocasiones algún rasgo geográfico como un río o la cima de una cordillera puede servir de límite; pero en general, las jurisdicciones municipales carecen de una clara identidad. Surgidas por una negociación o una imposición, los municipios pueden solaparse en las zonas de influencia de sus cabeceras. En otros casos, existe más de un centro urbano local que compiten entre sí para obtener la centralidad en la vida del municipio. Actualmente, con la explosiva ampliación de algunas zonas urbanas, los límites jurisdiccionales tienden a confundirse y a confligir a la hora de determinar quién presta los servicios a los ciudadanos.⁷

El rastro histórico de lo que hoy conocemos como Cataño no puede, entonces, circunscribirse a los estrictos límites de su territorio. Tenemos que conocer el desarrollo de una zona mayor, una perspectiva que nos permita entender procesos complejos de mayor alcance que la localidad. Como hemos indicado antes, la zona suroeste de la bahía de San Juan, desde el río Puerto Nuevo hasta el río Bayamon tiene unas características ambientales semejantes, un pasado geológico común. La atomización del conocimiento contemporáneo tiene una explicación, una mal entendida proyección del método científico al saber histórico con la pretensión de aislar — para definirlo mejor— el objeto de nuestro estudio. Se nos olvida muchas veces la concatenación de los múltiples datos que

⁷ Tal es el caso de los municipios de Guaynabo y Bayamon, de Caguas y Gurabo, de San Juan y Carolina.

forman la realidad y que la historia de un municipio es también la historia de sus vecinos inmediatos, por solamente nombrar un nivel de complejidad.

Las tierras ‘mojadas’ al sur y oeste de la bahía de San Juan, como hemos visto, fueron ocupadas desde el siglo XVI, y por lo menos desde esa época, se mencionan los sitios del actual Pueblo Viejo y las riberas del río Bayamón. En 1582, por ejemplo, el clérigo Juan Ponce de León, nieto del conquistador, informaba al Rey Felipe II que por la boca del río Bayamón subían “barcos del servicio de la cibdad a traer leña, yerba para los caballos y fruta de naranxas, limas, platanos y sidra y otras cosas; sírvense por este rio quatro ingenios de moler azúcar que llaman trapiches, por que vuelven con caballos que estan en la rivera del dicho rio y por él traen los azúcares a los nabíos que están en el puerto cargando para España, aunque en la boca de dicho rio ay banco de arena que muchas veces no pueden pasar sino es a mareas.” (Coll: I,80)

Lo que describió el clérigo es un proceso natural que se produce cuando las corrientes costeras forman una barrera de arena que obstruye parcialmente el flujo del agua en la desembocadura de los grandes ríos como el de Bayamón. (Bush:26) Cuando llegan las tormentas y los ríos crecen, estas barreras son destruídas naturalmente. En otras ocasiones, el río se desvía y busca otra salida. La desembocadura original del río Bayamon estuvo localizada en lo que hoy se conoce como Ensenada de Boca Vieja. La arena depositada por la fuerte corriente del litoral en esa zona desvió las aguas del río hacia la bahía de San Juan por la punta de Palo Seco.

La barra de arena llamada Palo Seco, formada por las fuertes olas del Atlántico, adquirió una importancia estratégica militar enorme por servir de lindero al segundo canal de entrada a la bahía, el llamado Cañuelo. A fines del siglo XVI se había construído una estacada de madera formando un cuadro en una roca de ese canal donde se ubicaron los 80 soldados que lo defendieron durante el ataque de Sir Francis Drake en 1595, primer intento de Inglaterra por arrebatarle a España parte de sus inmensas posesiones americanas. Nos indican Ramos y Marin (10) que entre 1608 y 1610 se construyó una torre cilíndrica de madera dentro de la estacada nombrándose el lugar como Fuerte de San Gabriel. Los holandeses

encontraron el fuerte abandonado cuando sitiaron la ciudad en 1625 y lo ocuparon para ser desalojados rápidamente por 30 hombres al mando del capitán Andrés Botello. Desde el fuerte reconquistado y utilizando lanchas y piraguas, Botello mantuvo la línea de suministro de alimentos y agua a los sitiados defensores de El Morro permitiendo su victoria final sobre los holandeses.

Un nuevo fuerte en piedra fue construido sobre los restos del anterior entre 1662 y 1664, nombrándose esta nueva estructura San Juan de la Cruz. (Ramos:13) El fuerte era un reducto sobre el mar, un cubo de piedra flotando en las aguas limpias de la bahía exterior, el guardián irreductible de la boca del Morro y el paso de Palo Seco. El río Bayamón era navegable por botes de poco calado desde su desembocadura hasta el llamado Alto del Embarcadero. En sus orillas, a derecha e izquierda, se habían establecido desde el siglo XVI varias estancias y haciendas, aprovechando la circunstancia de la fácil conducción de los productos hacia la bahía.⁸ Harrison (28) señala la existencia de una hacienda tan temprano como 1545, la de doña María Rincón. La fértil llanura aluvial del río Bayamón fue terreno propicio para el asentamiento de estas unidades agrícolas que producían principalmente azúcar de caña, renglón económico al que se dedicaron los pobladores de la Isla cuando la economía minera se redujo drásticamente con el despoblamiento indígena. Las haciendas que se conocían como Trapiches tenían molinos de azúcar movidas por fuerza animal como la hacienda Santa Ana y las que se conocían como Ingenios tenían molinos movidos con fuerza hidráulica como la hacienda de Nuestra Señora de Valle Hermoso, ambas en las riberas del río Bayamón. (Harrington,29)

Al comenzar el siglo XVII, el Estado — con su perenne proyecto de orden y respeto a la autoridad — quiso extender el radio de su influencia directa y fue así como en 1611 los habitantes de las orillas del río Bayamón quedaron

⁸ Por lo general, se da el nombre de hacienda a una propiedad agrícola que incluye la transformación o procesamiento de algún producto, principalmente la caña de azúcar. Independientemente de su tamaño, la existencia de una hacienda suponía la inversión de un caudal de dinero considerable, además de la existencia de una mano de obra considerable y de edificios de cierta importancia como las ermitas: capillas rurales que los hacendados estaban obligados a construir y mantener para ofrecer a sus esclavos y peones los servicios religiosos. Los hacendados tenían que pagarle a un cura capellán para que viniera a la ermita a ofrecer la misa por lo menos 4 veces al año, debía pagarseles 50 pesos cada 6 meses y proveerles de ornamentos, vino, cera y todo lo necesario para la celebración eucarística.

“reducidos” al nivel de Ribera, un nivel de organización cívica menor al de pueblo. Esta especie novel de conglomeración de vecinos quedaba fuera de la jurisdicción de los funcionarios a cargo de la ruralía en el cabildo de San Juan y se colocaba bajo la jurisdicción directa de los alcaldes ordinarios del mismo. Durante el siglo XVIII la autoridad sobre la Rivera de Bayamón pasó a un teniente a guerra con lo que la militarización de la organización municipal se oficializó en un tiempo cuando las acciones bélicas de España en Europa repercutían en América como las ondas expansivas de una piedra lanzada en un estanque.

Minimizada en los grandes planes del Imperio, echada a su suerte la mayor parte del siglo excepto por los esporádicos arranques de celo que producía encarcelamientos ruidosos de gobernantes contrabandistas y de enemigos rechazados en intentos de invasión; la isla de Puerto Rico desarrolló en el siglo 18 una sociedad diferente, alterna si se quiere, donde los usos y costumbres distaban del modelo europeo, de los “hombres de la otra banda”. Así lo reseña y subraya el monje Iñigo Abbad cuando escribe en 1788 que los pobladores son “bien hechos y proporcionados”, de “constitución delicada”, “perezosos”, “pausados”, “taciturnos” , “de una imaginación viva”, “aman la libertad, son desinteresados y usan de la hospitalidad con los forasteros pero son vanos e inconstantes en sus gustos. Tienen inclinación a las acciones brillantes y de honor: han manifiestado intrepidez en la guerra y sin duda son buenos soldados para expediciones y campañas cortas, pues acostumbrados a una vida sedentaria sienten dejarla por mucho tiempo; se inclinan más a las expediciones navales y se dedican al corso y contrabando con afición y valentía; resisten mucho el hambre y tienen grande espíritu y resolución para un abordage”.(Abbad, 493) El ilustrado monje, con espíritu de objetividad científica, señala como dato que la mayor parte de la población de la Isla era mulata. Alejandro O’Reilly, delegado regio, en su informe a la corona, no fue tan diplomático como el religioso, le comentaba asombrado al Rey que los blancos “ninguna repugnancia tienen en estar mezclados con los pardos”(mulatos). (Coll: VIII, 110)

Precisamente, una de las características esenciales para entender el siglo XVIII puertorriqueño y lo que ocurrió después es la posición mayoritaria de la población mulata y su relativa importancia social. Para mediados del mencionado siglo, en la margen derecha del río Bayamón, existía una hacienda llamada La Candelaria, propiedad del “mulato contrabandista Miguel Henríquez”, cuyas tierras se extendían desde dicho río hasta el río Toa, llegando al sur hasta el sitio llamado Sabana Seca y por el norte, hasta el Atlántico. (Harrison, 35) Nieto de una esclava angoleña, Henríquez, de oficio zapatero, llegó a ser uno de los hombres más ricos y envidiados de su tiempo. Con el apoyo inicial del Estado que lo convirtió en corsario, Henríquez operó entre 1735 y 1737 una flota de 300 embarcaciones de todo tipo y llegó a tener 250 esclavos. La hacienda de Henríquez tenía una casa grande llamada El Plantaje, una ermita y dos ingenios, incluyendo el antiguo trapiche de Santa Ana. (Moscoso, 115)

El corsario Henríquez fue perseguido, marginado y obligado a refugiarse en el Convento de los Dominicos hasta su muerte en 1742. La hacienda La Candelaria fue adquirida “en pública subasta” por un antiguo empleado de Henríquez, Pedro Vicente de la Torre. Para fines del siglo XVIII solo quedaban en toda la isla ocho haciendas azucareras; de las cuales 3 estaban localizadas en la zona al suroeste de la bahía de San Juan. Estas haciendas eran la Candelaria, en la orilla derecha del río Bayamón, propiedad del referido don Pedro Vicente de la Torre; la San Patricio, en el sitio conocido como Puerto Nuevo, propiedad del inmigrante irlandés Tomás O’Daly; y la hacienda de Pueblo Viejo Abajo, en el sitio de Pueblo Viejo; propiedad de don Severino Xiorro. (Moscoso, 163). Todas estas haciendas tenían comunicación con la bahía de San Juan por agua y esta condición era parte esencial de su desarrollo y supervivencia.

El aumento de población que experimentó la Isla en el siglo XVIII, deteniendo la curva descendente de los siglos anteriores, fomentó a su vez la división de la jurisdicción municipal de la capital con la organización de nuevos partidos. Recuérdese que la intención del estado español era mantener el orden y ejercer la autoridad civil, militar y religiosa sobre los pobladores; por ello, el partido o pueblo era el instrumento esencial del dominio colonial. A mayor

población, mayor número de partidos organizados. En 1714 se autoriza la erección del pueblo de Nuestra Señora del Pilar de El Roble en el actual sitio de Río Piedras, cuya jurisdicción se extendía hasta el caño Martín Peña, el río Puerto Nuevo y la quebrada Margarita. Para 1760 el asentamiento de negros libres de San Mateo de Cangrejos en la península conocida hoy como Santurce, fue formalizado autorizando su erección como pueblo, un hecho insólito e imposible en épocas posteriores. Para 1745 se concede permiso para la fundación del pueblo de San Pedro de Toa Baja cuyo límite territorial oriental se marcó con el curso del río Bayamón hasta la Punta de Palo Seco. En 1764 se autoriza la fundación del pueblo de San Pedro de Guaynabo, cuya jurisdicción incluía el sitio de Pueblo Viejo en la orilla sur de la bahía de San Juan. Finalmente, en 1772 las tierras comprendidas entre el sitio de Pueblo Viejo al este y el río Bayamón al oeste incluyendo la Punta de Cataño, se adjudican al nuevo partido de la Santa Cruz de Bayamón. (Negroni, 517) Al finalizar el siglo XVIII, las tierras en el sur y oeste de la bahía de San Juan están divididas entre 4 partidos, a saber: El Roble, Guaynabo, Toa Baja y Bayamón.

Los vecinos que otorgaron poder para que se gestionase su organización como el nuevo partido de Bayamón se venían reuniendo para los oficios religiosos desde mucho antes. Estos servicios se ofrecían en la antigua ermita de madera de la hacienda Santa Cruz, capilla que era atendida por los frailes dominicos del Convento de San Juan. En 1770 se trasladó el culto religioso a una nueva estructura que los vecinos construyeron en el Alto del Embarcadero, sitio del actual pueblo. (Harrison,43) Entre las familias que favorecieron el traslado estaban los Ramírez de Arellano, los Dávila y los López, todos los cuales eran miembros de la élite política-militar que formaba el cabildo de San Juan. Señala Harrison(45) que los vecinos que formaron el nuevo pueblo testimoniaron que el sitio era “alto, enjuto y ameno, vañado de sol y ventilado, circulado de los ríos de aguas delgadas y buenas”. Una vez más la justificación de la tierra seca contra la tierra mojada...

Las orillas de la bahía eran la Última Thule, un sitio lejano física y psicológicamente, propicio a la aislación y a la marginalidad, apropiada solo para

las funciones que nadie quiere tener cerca. La Isla de Cabras, por ejemplo, era desde 1620 el sitio donde los barcos cargados de negros esclavos tenían que dejarlos para pasar la cuarentena obligatoria antes de entrarlos a la ciudad de San Juan. (Caro, 34) Dos siglos después, en 1801, se propuso levantar una casa de degredo, esto es, para enfermedades contagiosas, en la Punta de Cataño o en Pueblo Viejo. (Harrison, 71) Degredo es una palabra portuguesa que significa lugar de destierro: y eso, precisamente, eran estos lugares, un más allá de la tierra seca, un más allá de la ciudad que todos pensaban que estaba muy lejos y que pocos querían visitar y menos, quedarse.

La travesía desde la ciudad hacia el oeste de la isla se hacía por tres rutas de agua, todas partían desde la caleta de San Juan que era el sitio donde fondeaban los barcos. La primera ruta y la más importante era la que cruzaba la bahía hacia el oeste hasta la boca del río Bayamón y la punta de Palo Seco. La segunda ruta, era hacia el sur-sureste, hasta la rada de Pueblo Viejo (el sitio donde actualmente está el llamado Army Terminal). La tercera ruta era una alternativa para llegar al río Bayamón cuando se tapaba la desembocadura o las condiciones del mar frente a la boca del Morro eran peligrosas. Esta ruta alterna se dirigía hacia el sur-sureste hasta el Caño de Cataño (llamado posteriormente Caño de San Fernando) remontando el mismo hasta llegar a un “camino infernal” que conectaba con el río Bayamón, donde nuevamente se embarcaban los viajeros. (Harrison, citando a Stahl, 47)

Las orillas de la bahía eran, en cierto sentido y para la élite blanca que gobernaba el país, como los mulatos que describe Iñigo Abbad(495): de color “oscuro desagradable, sus ojos turbios...” . El monje erudito consigna que con todo lo valioso que puedan ser en términos de sus acciones, “no hay cosa más afrentosa en esta isla que ser negro o descendiente de ellos; un blanco insulta a cualquiera de éstos impunemente con las expresiones más vilipendiosas.” Las orillas de la bahía eran la marginalidad, lugar de lo desagradable, lo peligroso, lo ilegal, el sitio de la cimarronada, de aquel que no se amolda a bandos de policía ni se amedrenta con las patrullas de soldados. Algo de corsario sagaz, algo de viejo marino, algo de rebelde mudo... tienen estos sitios. Pero cuando se alza el grito de

abordaje, cuando aparece el tiburón o la ola asesina, cuando se intenta atacar la Isla, cuando la marea del tiempo hace ver el mar como oportunidad de progreso, estas arenas del olvido adquieren relevancia, serán lugares de futuro.

VIDA DE BARRIO

(Impacto de la organización municipal)

La evolución de la economía y de la organización social envejece unos asentamientos y renueva otros. Cambios en los mercados y en las rutas de transportación, incluso las transformaciones en la mentalidad colectiva, alteran la importancia relativa de sitios y cosas. Con todo, es el *hágase* político, la voluntad férrea de los gobernantes — la particular modalidad del proyecto colonial de la metropoli — lo que conforma la realidad urbana. Los municipios, esos frágiles artificios que crea el Estado, van adquiriendo personalidad y forma de acuerdo a las fuerzas internas de sus pobladores y dirigentes; y a las fuerzas externas del gobierno y el mercado. Ya hemos visto como el proyecto de una economía minera y agrícola de Ponce de León, centrado en ‘su’ Caparra y en ‘su’ persona, no le sobrevivió. En aquel esquema olvidado, la zona de producción principal de la Isla era el valle del río Toa. Allí se fundó la Granja Real, signo de distinción y promesa de una prosperidad que nunca llegó.

La ribera del río Toa (o La Plata), una de las más antiguamente pobladas, tuvo un crecimiento importante durante los primeros dos siglos: las grandes haciendas⁹ y las iglesias de piedra erigidas en Toa Baja y Toa Alta durante el siglo XVIII son testimonio de la pujanza de la zona. La diferencia cualitativa y espacial entre la iglesia de Toa Alta y la de Toa Baja se explica por la mayor importancia que tenía este último sitio, donde estaba ubicado el hospital para los soldados convalecientes de la guarnición de San Juan debido a su clima saludable. (Abbad, 307) El sitio de Toa Baja, por su parte, antes como hoy, estaba limitado por la inundabilidad del lugar. Abbad (309) comenta además que la salida de las

⁹ Abbad (309) da cuenta en 1788 de la hacienda de don Agustín de Losúa en la ribera de Toa Baja, en la cual se obtiene “el mejor azúcar y aguardiente de la isla”.

lanchas por la boca del río Toa era peligrosa en días de marejada, para lo cual propuso que se construyera un canal entre el río Toa y el río Bayamón para evitar la travesía por el mar abierto. A finales del siglo XVIII, la ribera de Bayamón era secundaria con relación a Toa Baja, al punto que Abbad (307) describió el sitio de la iglesia como “pobre y peor situada”.

El tiempo no le dio la razón al ilustrado monje. Bayamón desplazó a Toa Baja por, entre otros factores, la localización del asentamiento en un sitio alto, tierra seca alejada de las inundaciones. Cuando las ruedas de la historia y los que las mueven destruyeron los lazos coloniales que ataban España con el continente americano, la metrópoli nos miró con nuevos y atentos ojos. Herida en el amor propio, no permitiría que las colonias antillanas — sus primeras posesiones — le fueran arrebatadas por la “hidra revolucionaria”. Si en el siglo XVIII la militarización de la Isla se dio al grado de la puesta en valor de las milicias voluntarias de los vecinos y la construcción de impresionantes obras de fortificación; en el siglo XIX, después de Ayacucho y Carabobo, la militarización tendría otros afanes más directos y contundentes.

El miedo a la independencia trajo otro miedo aún mayor — dado el ejemplo de Haití, declarada república independiente en 1805 —, era el temor ancestral a la negrada, a la sublevación de los esclavos. Precisamente en esos años ocurrieron dos de las rebeliones más importantes, ambas tuvieron como escenario la tierra ‘húmeda’ entre los ríos Toa y Bayamón. En 1821 las autoridades informaron — como verdad o como truco justificatorio de la represión — que más de mil quinientos esclavos de las haciendas de Bayamón, Río Piedras, Guaynabo y Toa Baja, a los que se unirían esclavos de Toa Alta y Manatí, proyectaron un plan para sublevarse; el cual fue oportunamente descubierto. En 1824 se informó que nueve esclavos “bozales” de la hacienda Juan Sánchez de Bayamón se escaparon en una lancha rumbo a Santo Domingo, que había sido “liberado” por los revolucionarios haitianos.

La institución de distritos militares en la Isla en 1825 no es un hecho aislado, se inserta en un diseño de mayor control gubernamental sobre los pobladores de la Isla en momentos en que el olor a la pólvora de los cañones del

“Libertador” estaba aún en el aire. Bayamón adviene a ser la cabeza del Primer Distrito Militar de los 7 en que se dividió la Isla.¹⁰ Esta nueva jerarquía político-militar apuntaló el crecimiento de Bayamón y en el largo término, ayudó a la marginación de Toa Baja. Bayamón se convirtió en la cabeza oficial de una región que abarcaba 14 pueblos desde Loíza hasta Vega Baja, todo el “hinterland” de la capital.¹¹

En tanto cabecera del primer distrito militar, Bayamón tenía asignado un destacamento de soldados con su comandante. Esta nueva función traería otros beneficios, entre ellos y quizás el más importante, una preeminencia a la hora de asignar fondos para la construcción de caminos, cuya importancia militar es obvia. La designación de cabeza de departamento significaba también un intento de dirigir y organizar, por parte del Estado, la actividad económica hacia un esquema predeterminado. La región que conformó el departamento de Bayamón era, en 1830, de acuerdo a Córdoba (11-36)¹², la primera en cuanto a riqueza. En población y en el valor de los productos agrícolas, Bayamón ocupaba el tercer lugar entre los departamentos de la Isla.

Cada uno de los siete departamentos contaba con uno o más puertos oficiales, abiertos al comercio exterior después de siglos de monopolio del puerto capitalino. El distrito interior de Caguas tenía su puerto en Salinas. El distrito de Humacao tenía tantos como 8 puertos oficiales, pero el departamento de Bayamón no tenía ninguno, mejor dicho, tenía uno, el más importante y mayor de todos: el de San Juan.¹³ Los pueblos que formaban parte del departamento de Bayamón al oeste de la ciudad de San Juan estaban ligados a Bayamón por lazos político-

¹⁰ Los siete departamentos o distritos militares en que se dividió la Isla de Puerto Rico en 1825 fueron los siguientes: Bayamón, Arecibo, Aguada, San German, Ponce, Humacao y Caguas. (Córdoba, 11) El distrito de Bayamón era el de mayor extensión territorial y el que mayor número de pueblos incluía.

¹¹ Los pueblos incluidos en el Primer Distrito Militar o Departamento en 1825 eran Morovis, Corozal, Vega Alta, Vega Baja, Toa Alta, Toa Baja, Naranjito, Bayamón, Guaynabo, Cangrejos (Santurce), Río Piedras, Trujillo Bajo (Carolina), Trujillo Alto y Loíza.

¹² El valor de la riqueza del departamento de Bayamón en 1830 era de 5,227,913 pesos en comparación con el segundo distrito de mayor riqueza, San German, que era de 4,749,456 pesos. En cuanto al valor de los productos agrícolas, vemos que San German encabeza la lista con 1,037,903 pesos seguido de Ponce con 603,884 pesos y Bayamón con 412,570. La población del departamento de Bayamón era, por su parte, la tercera con unos 41,109 habitantes; el primer lugar lo ocupaba San German con 64,939 habitantes y luego Aguada con 43,009 habitantes.

¹³ Los puertos del departamento de Humacao, según Córdoba, eran los de Guayama, Patillas, Maunabo, Yabucoa, Humacao, Naguabo, Fajardo y Luquillo.

militares que pronto se convirtieron en flujos económicos. Hacia el este, una funcionalidad similar se desarrolló con el pueblo de Río Piedras, aunque, careciendo éste del rol de cabeza del departamento que tenía Bayamón, no evolucionó tan rápidamente como aquél.

La conexión de Bayamón con la ciudad y puerto de San Juan adquirió una redoblada importancia al punto que ya desde 1826 hay constancia de las obras de reparación del camino real que discurría desde Bayamón hasta la Punta de Cataño. Este fue uno de los primeros proyectos auspiciados por la recién creada Comisión Directiva de Caminos y Canales, organismo supervisada por los ingenieros militares adscritos a la ciudad de San Juan. (Ramos,42) Resulta un claro signo de los tiempos que esta comisión, dirigida por un miembro del ejército español en Puerto Rico, sustituyó la Junta de Hacendados y Comerciantes o Junta de Caminos, formada en 1810 y que, como su nombre indica, estaba compuesta por civiles, empresarios interesados en mejorar las condiciones de transportación de la zona.

La economía estuvo, como antes, como siempre, entrelazada con el factor militar. Por eso en Puerto Rico todavía hay quien se acuerda que la antigua Carretera Central de San Juan a Ponce se conocía también como la carretera militar. El designio nuevo de las autoridades gubernamentales otorgaba un lugar de privilegio al sitio de Cataño en la perspectiva de fomento del partido de Bayamón. Era ciertamente Cataño, a mediados del siglo XIX, “el negocio que debe adelantarse”. (Morales,117) Y esto se pensó y se hizo a expensas del antiguo “pasaje” o paso de agua por Palo Seco porque este representaba, para muchos, el pasado, lo obsoleto. ¿Cómo ocurrió este cambio de mentalidad? ¿Cuáles fueron las bases materiales para la selección y ulterior fomento de un sitio sobre otro? Para responder a estas preguntas debemos ahondar someramente en la historia de Palo Seco.

Situada en una posición estratégica desde todos los puntos de vista posibles, la península de Palo Seco advino a una importancia temprana en nuestra historia. Una parte considerable de la ribera del río Bayamón incluida la desembocadura vino a formar el barrio de Palo Seco cuando se autorizó la

fundación del partido de Toa Baja, bajo cuya demarcación política vino a estar sujeto. La antigua y rica hacienda de La Candelaria fue incluida en el mencionado barrio de Palo Seco, con lo que buena parte de la fuerza económica del partido de Toa Baja se ubicó en este lugar. El poblado, aldea o agrupación de casas, como se le quiera llamar, que se formó en la orilla norte de la boca del río fue creciendo “a su aire”, beneficiándose del tráfico de lanchas. Diferente a otras localidades que pudieron capturar sus “playas” o aldeas costeras como Mayagüez o Fajardo; el núcleo urbano de Toa Baja no estableció fuertes lazos funcionales con el caserío de Palo Seco. Estaban dadas las condiciones para lo que he designado como la “desvinculación estructural del territorio”, esto es, que la centralidad de la vida económica no coincide con la centralidad política. Factores semejantes promovieron, por ejemplo, que el barrio Guayanilla se desligara de Yauco en 1833 y se organizara como municipio aparte.

El caso de Palo Seco fue por los mismos senderos aunque no tuvo iguales resultados. Veremos porqué. Para 1824 el barrio Palo Seco era el más próspero de Toa Baja por la sola ubicación de la antigua hacienda La Candelaria, también llamada Plantaje. Su dueño en ese momento, don Enrique Buist, era el mayor contribuyente del municipio. (Baralt, 31) Ese mismo año, la diferencia entre la cabeza del partido y el poblado de Palo Seco era notable: Palo Seco tenía más pulperías (tiendas) que Toa Baja y allí estaba localizado el principal almacén comercial. El viejo pueblo, señala Baralt (52), estaba a orillas del río Toa y era un lugar fácilmente inundable. Poco cambiaría el pueblo desde que Abbad lo describió con “cinco casas junto a la iglesia”(Abbad, 309). Palo Seco, por lo contrario, era un vórtice de actividad típica de los lugares de trasbordo.

El embarcadero bullía con los movimientos de las lanchas, botes y yolas con sus pasajeros y mercancías, a la espera de la próxima salida o de que la mar estuviera calmada para hacer el viaje. Los jinetes tenían un gran corral donde dejar sus caballos o alquilar unos frescos, para el viaje de regreso. Y para todos los que les “cogiera la noche” en el embarcadero, estaba la casa de alojamiento, y anexa a ésta, las casas de los vecinos: pescadores y dueños de los botes que tenían el arriendo del pasaje, los dueños de las tiendas y del almacén con sus familias.

Unos 600 vecinos se congregaban en la red de caminos arenosos que formaba el poblado, que era también la ciudad alterna, una especie de extraterritorialidad típica de las orillas, ajena al rigor y la moral, donde la ley se relaja y el aire parece más puro.

El comandante del distrito militar de Bayamón, don Julio O'Neill, declaraba en un informe al gobernador don Rafael de Arístegui en 1844 que el poblado de Palo Seco se constituía de “pescadores y gente por lo común viciosa, que prefería la vida libre en aquella nueva colonia a la disciplina del orden social.” (Morales,49) También alegaba O'Neill que se debía intervenir para “ahuyentar de aquel punto muchos hombres que en él existen sin otra industria que la Gallera.” (Morales, 59). Lugar de paso pero también lugar de escapada de las normas paralizantes de la ciudad murada, más de uno de los “señoritos” ciudadanos cruzaría la bahía para ir a jugar gallos a Palo Seco...

El clérigo don Agustín Valldejuli, que era capellán de la ermita de la hacienda El Plantaje (antigua hacienda Candelaria), consiguió convencer a 27 vecinos del caserío de Palo Seco que le otorgaran un poder para representarlos ante el Gobierno y lograr la “erección” de un nuevo partido en la comarca. Así pues, el gobernador don Santiago Méndez de Vigo, antecesor de Arístegui, autorizó la petición de Valldejuli en 1839 asignándole como jurisdicción los barrios Palo Seco y Sabana Seca de Toa Baja y los barrios Hato de la Teja y el barrio Palmas de Bayamón. El nuevo partido se llamó Pueblo de la Trinidad de Palo Seco.

En el minucioso proceso establecido en las leyes para la fundación de pueblos en las posesiones españolas, se incluía la obligación de construir los edificios principales en un período máximo de 2 años, pero no se especificaba la forma exacta de los mismos. Para la segunda mitad del siglo XIX, a tenor con la ampliación de la ingerencia del Estado en los asuntos cívicos, la intervención en la forma arquitectónica se convirtió en la norma. Al comienzo de la gobernación del general Arístegui, en agosto de 1844, se le ordenó a Valldejuli que repartiera entre los vecinos del nuevo pueblo de Palo Seco el gasto para la construcción de los edificios públicos “de necesidad, como Yglesia, Casa del Rey, la del Cura y

Cementerio” de acuerdo al plano y presupuesto que habia preparado el arquitecto municipal de San Juan. El costo ascendia a 20,388 pesos. (Morales, 44)

Para esa fecha ya se había organizado una Junta Vecinal compuesta por los vecinos más importantes: don Miguel de Andino, don Jose Plácido Náter, don Ramón Dávila y don Ricardo Geygel. Este último era hijo de don Marcelino Geigel y dona Asunción González, dueños de la hacienda El Plantaje. La Junta Vecinal devolvió los planos y el presupuesto al arquitecto municipal solicitando una reducción; lo cual se hizo resultando el proyecto enmendado con un costo estimado en 11,860 pesos con 4 reales. A pesar de esto, los miembros de la Junta unidos a los 12 mayores contribuyentes se negaron a sufragar los gastos de los nuevos edificios, alegando que lo vendrían a pagar “un número pequeño de los mayores contribuyentes, puesto que uno solo de ellos contribuye con la mitad del subsidio y que por lo tanto le cabría igual proporción en el reparto para aquéllos, manifestando en conclusión el mayor contribuyente de los referidos que es doña Asunción González que en caso de llevarse a cabo la erección del pueblo fuere por cuenta de quienes la solicitaron pues si el vecindario quería Yglesia y pasto espiritual, en su Hermita tenía una Capilla con su Capellán a donde siempre ha concurrido el vecindario.”(Morales, 45)

En aquella época la contribución personal llamada ”subsidio” estaba limitada a los propietarios siendo lo que le tocaba a cada uno proporcional al valor tasado de su propiedad; por lo que los más ricos propietarios aportaban más. Con la concentración de tierras y de riqueza típico del capitalismo agrario del siglo XIX, era común que un puñado o un solo propietario pagase muchísimo más que todos sus pares. Si los mayores contribuyentes no fueron evidentemente quienes solicitaron la erección del pueblo de Palo Seco, ¿quiénes fueron? En el expediente del caso, transcrito por Generoso Morales Muñoz (128), se acusa abiertamente al clérigo Valldejuli de promover la fundación del pueblo para su beneficio personal¹⁴ y de “seducir” a la “gente sencilla” del territorio que le

¹⁴ Se acusaba al clérigo de querer anadir a su sueldo anual de 300 pesos como capellan el sueldo de parroco ascendente tambien a 300 pesos. Morales senala que esta era una acusacion infundada pues de acuerdo al derecho eclesiastico, no se podian cobrar ambos sueldos a la vez.

otorgaron el poder con la oferta de que no tendrían que pagar la contribución especial que les tocó para la reconstrucción de la iglesia de Toa Baja.

El gobernador Arístegui nombró al comandante Julio O'Neill comisionado especial para estudiar el caso de Palo Seco. En el informe del comandante se menciona la desaparición misteriosa del expediente original donde se consigna quienes fueron los que dieron el poder para la fundación del pueblo; también señala que la Junta Vecinal y la mayoría de los grandes propietarios se oponen a que se continúe con el proceso; además de consignar la oposición de los ayuntamientos de Toa Baja y Bayamón. Finalmente sugiere que se reviertan las cosas a su estado anterior, bueno, casi a su estado anterior, pues señala que el barrio Palo Seco debe incorporarse a Bayamón por estar más cerca de éste que de Toa Baja. El gobernador acogió las recomendaciones de O'Neill y el 8 de noviembre de 1845 retiró la "gracia concedida" para la fundación del pueblo de la Trinidad de Palo Seco. (Morales, 61)

La triste historia del partido de Palo Seco, que solo existió en los documentos oficiales por 6 años, ilustra en cierto modo el cambio mental que se iba imponiendo en el gobierno colonial de la isla. La figura de un clérigo vilipendiado, acusado de lucro por un asesor del gobernador, es una imagen que no cabe en la idea de la España apasionadamente católica de los siglos anteriores. Pues lo que pasó fue precisamente eso, España se había transformado, había triunfado el liberalismo minoritario y selecto, donde el monarca reina, pero no gobierna. Pero tampoco gobierna la Iglesia y mucho menos el pueblo. La élite gobernante estaba compuesta por los intelectuales, los hombres de negocio y los militares. "La débil burguesía española tiene que apoyarse en el brazo militar para sostenerse. Los militares se encaraman en los altos puestos políticos y a mediados de siglo, será muy raro el gobierno que no esté presidido por un general".(Comellas 441)

El liberalismo político fomentó el liberalismo económico en la Península, promoviendo, con la libertad de precios y contratación, el aumento del margen de ganancias de los empresarios apuntaladas por un plan de construcción de obras públicas sin precedente. El afán de progreso, de emular a Francia e Inglaterra,

catapultó las iniciativas encaminadas a mejorar la infraestructura. Entre 1851 y 1852 se hizo un plan completo de ferrocarriles y se diseñó el plan maestro de carreteras para toda España. (Comellas 468) Lo que sucedía en la metrópoli se reflejaba en la colonia, a veces como reflejo, mayormente, como contradicción. Alejandro Tapia (119) recuerda que un gobernador, del cual no refiere el nombre, decía que las órdenes reales “eran reales sino hasta que llegaban a la boca del Morro, refiriéndose a que nada eran sin el Cúmplase que él les ponía”.

Sin embargo, la marea del cambio liberal arropó a todos. Para 1842 se autorizó que los fondos provenientes de uno de los sorteos de la lotería de Puerto Rico (¿suena familiar?) se destinaran a la construcción de caminos, sueño dorado de empresarios y militares por igual. El general Arístegui, nos cuenta Pumarada (19) ordenó que en cada una de las cabeceras de departamento existiera una comisión para la construcción de caminos y personalmente se encargó de promover el proyecto de un camino desde Cangrejos hasta la punta de Cataño y desde allí hasta Vega Baja. Un interés similar por desarrollar el camino a Cataño tuvo, nos dice Cruz Monclova (284) el general don Juan Prim. Cuando llegó a la Isla en 1847, Prim venía aureolado con la fama de héroe liberal por ser parte del grupo de generales que dieron el golpe de estado de 1832 que instauró el régimen liberal en España. Prim fue recibido con gran alborozo por los vecinos de la capital, aunque Tapia(119), siempre desconfiado, decía que su liberalismo era puro barniz mencionando como prueba que el gobernador había dicho a un concejal de Mayagüez que España era otra cosa y se gobernaba de otro modo y que “nunca debía tratarse aquí de lo que allí pasaba”.

La estadía de Prim en Puerto Rico fue breve, pues ya en 1848 era sustituido por el Teniente General Juan de la Pezuela, quien ordenó la reconstrucción del camino de la Punta Cataño hasta Bayamón. El gobernador de la Pezuela, otro de aquellos militares liberales que ostentaban el poder en la nueva España, patrocinó la organización de una sociedad por acciones llamada la Empresa del Vapor de Cataño en 1848. (Cruz, 293) Esta iniciativa no fue un asunto baladí sino una decisión política de suma importancia. Los gobernadores de Puerto Rico eran proclives al inmovilismo, a detener, suprimir o dilatar las

iniciativas de la élite local, particularmente en términos de educación y cultura. Como ejemplo claro de este oscurantismo queda la negativa tajante de las autoridades españolas a la solicitud de fundación de una universidad en nuestro suelo, institución que los militares consideraban nido de la insurrección.

Afín con el espíritu ilustrado heredado del siglo anterior y aguijoneados por la necesidad de hacer rentable la Isla, el gobierno colonial auspició la fundación de instituciones de fomento como la Sociedad Económica de Amigos del País. EL gobernador Pezuela, de acuerdo a Tapia (117), era de aquellos que sentían estar en “tierra de conquista”, acostumbrados a mandar, no a gobernar, como en el ejército; quien opinaba que “los que quisiesen estudiar fuesen a España” y que los puertorriqueños éramos una “sociedad que se arrastra torpe y perezosamente sin otros estímulos que los apetitos carnales, con una generación vagabunda, sin fe, sin religión, sin pensamiento”. (Tapia, 120) Puede sorprender a algunos que el autoritarismo opresivo pueda también estar acompañado de gestiones de avanzada como el patrocinio de la mencionada empresa. Pezuela, como Prim antes que él, eran hombres de su tiempo: convencidos de pertenecer a la minoría de liberales capaces, que tenían el derecho y el deber de gobernar a los débiles e incapaces. En ellos las facultades omnímodas no estaban regidas con su visión de progreso y modernidad. Seguros estaban que ese “negocio” que había que encaminar en Cataño, la empresa del vapor, era el futuro.

Después del golpe de estado que instauró el gobierno liberal en España, se entronizó en aquella nación el deseo de correr la carrera de progreso que habían comenzado hacía mucho tiempo otros países europeos. El porvenir era una revolución, pero una revolución industrial como la que vivió Inglaterra en el siglo XVIII; y el símbolo de ese gran paso hacia adelante era el vapor. Hasta la aplicación industrial de la máquina de vapor en los 1770 las únicas dos fuentes mecánicas de energía que conoció la humanidad eran la fuerza del agua y la del viento. El vapor cambió la velocidad de la producción centuplicando la capacidad de la mano del hombre. La palabra que definía el progreso era velocidad, por lo que la utilización de la máquina de vapor al transporte fue solo cuestión de tiempo. El primer paso se dio aplicando estas máquinas a los barcos, porque el

tráfico a vela era el más rápido, además porque el tamaño y peso de estos primeros aparatos impedían usarlos en otros medios de locomoción.

El primer éxito comercial de una embarcación movida a vapor ocurrió en el 1807 cuando el americano Robert Fulton instaló una máquina de vapor a un barco de paletas que surcaba el río Hudson desde Nueva York hasta Albany. (Derry, 476) Otros inventores y empresarios fueron mejorando la aplicación del vapor a la navegación hasta que en 1838, en Inglaterra, se construyó el primer barco con motor de hélice movido por una máquina de vapor. (Derry, 478) En las décadas de los 1830 y 1840 los grandes ríos y estuarios de Europa y Estados Unidos se poblaron con barcos impulsados por el vapor. Y esta idea de modernidad absoluta, este proyecto de futuro, fue traído a Puerto Rico para aplicarla al paso de agua entre Cataño y San Juan, lo que prometía abrir el Primer Departamento, con cabecera en Bayamón, a la explotación capitalista acelerada. La promesa que flotaba en el aire como un auspicio benéfico era la velocidad: hacer el cruce de la bahía más rápidamente que con los arcaicos lanchones de vela y las prehistóricas piraguas por la ruta más corta y directa.

CABEZA DE PLAYA

(Desarrollo del poblado de Cataño)

Desde finales del siglo XVIII, el fondeadero de la ciudad capital se había trasladado desde su antigua ubicación frente a la Puerta de San Juan hacia la pequeña rada protegida de los vientos y las corrientes al sur del recinto murado. La Puerta de San Justo permitía el acceso de pasajeros y mercancías al interior de la ciudad teniendo frente a ella una zona relativamente amplia en la que se construyeron almacenes, muelles y diferentes establecimientos comerciales a medida que el movimiento mercantil del puerto aumentaba. La ciudad, entonces, cambió su ‘fachada’ y se puso a mirar hacia el sur, allende la bahía, donde la punta de Cataño era la orilla cercana, aquélla que era la antesala del interior productivo. Palmares y mangle, arena y agua; una lengua de tierra firme proyectándose en medio de la “tierra mojada” que separaba la bahía de las fértiles planicies de las riberas del río Bayamón.

El camino de Cataño a Bayamón reconstruido en 1826, años después, estaba “inútil” por la falta de mantenimiento. Así lo expresaba el Director de los Ingenieros Militares en carta del 17 de septiembre de 1845 al gobernador Arístegui aconsejando se hicieran las mejoras pertinentes en vista a que el pasaje de Palo Seco debía abandonarse por ser “peligroso e incómodo”.(Morales, 114) En 1848 el gobernador Pezuela ordenó la construcción de una moderna carretera sobre el antiguo camino con fondos del Estado y de acuerdo al diseño de los ingenieros de la Dirección de Obras Públicas. La construcción de la carretera comenzó en 1849 mediante un contrato con Jose Juan Marién por la cantidad de 6,000 pesos. Posteriormente, en 1850 se le suspendió el contrato y se le otorgó a Juan Bértoli.¹⁵ El agrimensor Saturnino Rivera junto a la Comisión Directiva de

¹⁵ Archivo General de Puerto Rico, Fondo de Obras Publicas, Serie Caminos Vecinales, c.1384.

Caminos y Canales trazaron la ruta de la carretera proyectando la misma en alineación con la ruta de la línea del vapor.¹⁶

En las zonas bajas al sur de la punta de Cataño se construyó un terraplén de unos 5 pies promedio de altura con sus alcantarillas para el paso de las aguas durante las inundaciones. La vía de rodaje se realizó con un “bombeo” de su perfil transversal de 6 pulgadas. El material de construcción era piedra desmenuzada y apisonada. Las piedras eran extraídas por peones asalariados de las inmediaciones de la carretera, con el permiso de los propietarios que estaban obligados a ello.¹⁷ En algunas ocasiones se usaron presidiarios para el duro trabajo de triturar la piedra a marronzos. (Pumarada, 20)

Aproximadamente cada 1,100 pies de carretera requería 12 carretadas, esto es, doce carretas cargadas de piedra con el trabajo de 4 peones por carreta. El costo por carretada estimado por el ingeniero del Estado era de 23 reales, equivalentes a unos 3 pesos, o 36 pesos por cada 1,000 pies de carretera.¹⁸ Si aplicamos ese costo por kilómetro a la longitud total de la carretera que era de 7 kilómetros tendremos una erogación de fondos públicos de aproximadamente 8,300 pesos. La considerable inversión del Estado, aparte las consideraciones económicas ya mencionadas, estaba enunciada también para obtener la estabilidad del régimen garantizando el rápido traslado de las fuerzas militares.

Aparentemente la Empresa del Vapor de Cataño, promovida por Pezuela, recibió los terrenos que forman la parte central de la península pues Ramos y Marin(6), citando a Adolfo de Hostos, señalan que en 1852 una empresa dedicada al transporte de pasajeros y carga acordó “conceder solares en el área a los vecinos de Palo Seco para inducirlos a establecerse en la Punta de Cataño”. Los habitantes de Palo Seco eran usufructuarios de los terrenos donde tenían enclavadas sus casas, pues la finca toda era propiedad de un tal Francisco de la O Pacheco. (Morales, 142) La empresa del vapor de Cataño aparece en los

¹⁶ AGPR, FOP, Serie Caminos Vecinales, c.1384.

¹⁷ Archivo General de Puerto Rico, en adelante AGPR; Fondo de Obras Públicas, en adelante FOP; Serie Caminos, “Proyecto de un trozo de la carretera de Cataño a Bayamón desde el puente al pueblo de este nombre, Don Juan Manuel Lombera, 1853.”

¹⁸ AGPR, FOP, Serie Caminos, “Proyecto...1853”.

documentos también con el nombre de Compañía Puertorriqueña del Vapor de Cataño, pero el nombre que más aparece es el de “empresa de Cataño”.

La Comisión Directiva de Caminos y Canales solicitó mediante carta del 24 de noviembre de 1850 al presidente de “la empresa de Cataño”, don Jose Guillerminy que costeara la terminación del camino de las Mazas existente entre el embarcadero de Cataño y la ribera sur del río Bayamón (por la zona actualmente conocida como BayView) y que construyese un puente o, en su defecto, estableciese un “ancón” para que cesaran los embarques por el paso de Palo Seco. Guillerminy contestó que sería buena idea pero se limitó a ofrecer la madera para realizar el puente sugerido.¹⁹

El tramo final de la carretera de Cataño a Bayamón, el más cercano a la punta de Cataño y que atravesaba la ciénaga, fue sufragado por la “empresa de Cataño”. En efecto, el 20 de julio de 1852 se firmó un contrato entre Guillerminy y los contratistas, Francisco Irmando y el ingeniero Gustavo Scheinacher. Las obras terminaron para 1854. Ese mismo año se realizó una subasta para el servicio de carretas desde la Punta de Cataño hasta Bayamón.²⁰ Así se abrió una ruta de transportación moderna y amplia entre la bahía y el “hinterland” de San Juan. La perspectiva era halagüeña, pues se pensaba y se afirmaba que la nueva carretera comunicaría eventualmente con todos los pueblos del oeste “hasta Mayagüez”.²¹ Esta promesa, como tantas otras que abonan el escepticismo secular del boricua, tardó en cumplirse. Para 1860 solo se había extendido la carretera desde Bayamón hasta Vega Baja (Ramos, 103) y para 1870 se había reemplazado el antiguo puente de madera sobre el río Bayamón por un elegante puente de hierro laminado cuya ornamentación lo distinguía de entre el resto de los puentes de la Isla, que no rebasaban la simple estética utilitaria. El Puente del Marques de la Serna²², su nombre oficial, viene a representar la importancia

¹⁹ Archivo General de Puerto Rico, Fondo de Obras Publicas, Serie Caminos Vecinales, c. 1383.

²⁰ AGPR, FOP, Serie Caminos Vecinales, c.1383

²¹ AGPR, FOP, Serie Caminos Vecinales, c.1383.

²² El nombre del Puente se refiere al título nobiliario del General Felix Maria de Messina, Marques de la Serna, quien gobernó la Isla de forma interina en 1862. El Puente, nos dice Pumarada, se hizo con arcos rebajados de hierro laminado, análogo al Puente de Arcole en París, primero en que se usaron estos. La barandilla estaba formada por postes de hierro rematados con florones y en el centro de la misma tenía el

enorme que le concedía el gobierno colonial a la carretera de Cataño hacia Bayamón, que era uno de las pocas carreteras construídas en esa época.²³

Mientras se instalaba en Bayamón el puente de hierro, en España un golpe de hierro demolía la arcaica monarquía de los Borbones. En 1868 estalló en Cádiz la revolución, que se llamó en seguida “La Gloriosa”, la cual destronó a la reina Isabel II y, despues de una breve regencia, estableció el primer gobierno republicano en aquel país el ano de 1873, gesta que tuvo entre sus principales actores al general Juan Prim, ex-gobernador de Puerto Rico. La República española tuvo una vida breve, unos once meses, pues en 1874, otro golpe militar proclamó rey al hijo de Isabel II y la monarquía fue restaurada. Alfonso XII, el nuevo rey, dejó hacer a los políticos y a los militares, quienes llevaron al país por la senda de la “continuidad y el orden”, con una nueva constitución hecha a la medida de la élite.(Comellas, 499)

En Puerto Rico, la restauración de la monarquía significó el fin de los fugaces “ayuntamientos populares” elegidos en 1873 y el regreso de los sistemas despóticos de acuerdo a Tapia (56). Sin embargo, para otros como la élite propietaria y política de Bayamón, la restauración significó una nueva era de bonanza, pues en 1873 Puerto Rico se convirtió en provincia española y algunas leyes peninsulares se aplicaron acá como la ley de municipios. Por causa de dicha ley, en 1875 se reorganizaron los municipios de la Isla y los barrios de Guaynabo se anexaron a Bayamón.²⁴ (Harrison, 112) El barrio Pueblo Viejo pasó a formar parte de Bayamon, que tenía en 1878 tres núcleos poblados: el pueblo, Guaynabo y Cataño. La Empresa del Vapor de Cataño contaba en ese tiempo con dos vapores “cada uno de los cuales remolcaba una embarcación resguardada del sol y

escudo del marques. Los elementos de hierro fueron prefabricados en Francia e instalados por Isidoro Abarca, sobre las bases o estribos de mampostería del puente anterior.

²³ Hay que diferenciar entre camino y carretera. Los caminos eran de tierra y estaban divididos entre los vecinales, de uso común y mantenimiento voluntario, y los Reales, al que estaban obligados a mantener todos los vecinos. Las carreteras eran obras de ingeniería diseñadas según el sistema MacAdam y eran conservadas con fondos del estado que para ello tenía contratados empleados especializados llamados “camineros”.

²⁴ En 1857 el barrio Palo Seco de Bayamon había sido devuelto a Toa Baja. En 1838 el barrio Juan Asencio de Bayamon pasa a Adjuntas.

la lluvia y arreglada con todo lujo y comodidad para uso de los pasajeros.” (Harrison,108)

Al finalizar la década de los 1870, comenzó en Puerto Rico otra de las crisis cíclicas en los precios del azúcar, provocando que algunos propietarios de los barrios llanos de Bayamón vendieran sus tierras. Esa fue la circunstancia propicia para que el comerciante asturiano radicado en el pueblo de Bayamón, Cándido Cobián, adquiriera 215 cuerdas en el barrio Palmas. (Gonzalez, 98). Cobián, junto a Claudio Miranda y Soledad Prieto viuda de Dávila, van a adquirir muchas propiedades en el barrio Palmas en la década de 1880 al punto que el antiguo barrio caracterizado por los “medianos y pequeños propietarios” va a sufrir un proceso de concentración de la tierra en pocas manos. (Gonzalez,107). Para esa misma época, el comerciante mallorquín Antonio Monroig comienza a comprar tierras en Bayamón y Toa Baja. Monroig había llegado a Puerto Rico en 1868 y se estableció inicialmente en el caserío de Cataño donde estableció un pequeño negocio de compraventa de ganado. Eventualmente, Monroig se mudó a Bayamón y fundó en la década de 1890 la central azucarera más importante de la zona, la central Juanita. (Gonzalez, 131)

Las oportunidades de desarrollo de la zona costera de Bayamón, que incluía los barrios llanos de Palmas, Pueblo Viejo y Juan Sánchez, dedicados a la ganadería y al cultivo de la caña de azúcar, se multiplicarían con la construcción de la Línea Férrea del Oeste; aunque la justificación de esta empresa rebasaba el límite del territorio inmediato. En efecto, el propio nombre de la empresa va signado con un sueño de hegemonía sobre los partidos al oeste de la capital. Precisamente, una de las justificaciones para la autorización del proyecto de “tranvía” desde la Punta de Cataño hasta el pueblo de Bayamón es que este último es “la plaza comercial de los (pueblos) de Corozal, Naranjito, Toa-alta, Toa-baja, Vega-alta, Sabana del Palmar (Comerío) y Dorado que tienen unos treinta y cuatro á treinta y cinco mil habitantes y los frutos que producen, en particular, Tabaco, Café y Ganado Vacuno, son recolectados por el Comercio de Bayamon, que despues los transporta á la Capital”.²⁵

²⁵ Archivo General de Puerto Rico, Fondo de Obras Publicas, Subfondo Ferrocarriles y TRanvias, Exp.41

El proyecto que se presentó a las autoridades en 1880 estaba firmado por el Ayudante de Obras Públicas Julián Cruellas y Rovira. En el mismo se proponía un tranvía servido por locomotoras a vapor con un ancho de vía de 0.76 metros; pero se advertía que si la “empresa, antes de dar principio á los trabajos, creyera en la posibilidad de poder continuar la vía hasta los Pueblos de Vega-baja y Arecibo” se le daría un ancho de 1.067 metros que era el que llevaba el Ferrocarril de Circunvalación ²⁶que se estaba construyendo con capital francés. La ruta del tranvía aprovechaba el terraplén construido para la carretera de Cataño a Bayamón, siendo las únicas obras mayores las de las respectivas estaciones con sus vías de acceso y el refuerzo del puente Marqués de la Serna para el peso de las locomotoras con sus “wagones”.

La novedad y absoluta modernidad del proyecto era su particular sistema intermodal en el que se unía la transportación terrestre con la marítima. Unos 30 años después de establecida la Empresa del Vapor de Cataño, el servicio de “pasaje” hasta la capital se consideraba inseguro y sin comodidad. Se argumentaba que el nuevo servicio de lanchas garantizaría a los comerciantes que las cargas no sufrirían averías ni desperfectos. Las mercancías se cargarían en la estación de Bayamón y se trasladarían en vagones protegidos del sol y la lluvia hasta la estación de Cataño; y desde allí se cargarían en las lanchas de vapor que rápidamente cruzarían los 3 kilómetros existentes entre la punta de Cataño y el muelle de San Juan.²⁷ Este movimiento de carga se llevaría a cabo de manera rápida y constante, un paso enorme de avance en comparación con los caballos y los carros tirados por bueyes que se usaban en aquel momento.

La mente y el bolsillo detrás de aquella empresa era el comerciante español radicado en Bayamón, don Ramón Valdés Cobián, que junto a otros empresarios, aportó el capital requerido para la fundación de la Línea Férrea del Oeste. El momento era propicio. En 1882 se aplicó a la Isla la ley de puertos de España, creándose una Junta de Obras del Puerto que reunía los intereses de los comerciantes siendo los militares una minoría en sus constitución. De acuerdo a

²⁶ AGPR, FOP, Subfondo de Ferrocarriles y Tranvías, Exp.41

²⁷ Archivo General de Puerto Rico, Fondo de Obras Publicas, Subfondo Ferrocarriles y Tranvías, Exp.41

Rivera Belardo (99) este dato era indicativo de la “política de desmilitarización del puerto”. Don Ramón Valdés formaba parte de dicha Junta. En 1888 se adquirió en Francia un “tren de dragado” y al año siguiente la Junta de Obras del Puerto de San Juan inició el dragado del canal de entrada y del fondeadero (Rivera, 100). Para esas fechas, los principales puertos de la isla eran los de la Capital, Ponce y Mayagüez. (Coll V, 310)

En 1884 don Ramón Valdés, junto a don Manuel Jiménez, sometieron al gobernador el general Miguel de la Vega Inclán, un proyecto para construir una “Factoría Central” en Bayamón (Harrison, 120). La idea era clara, aprovechar las incomparables facilidades de comunicación de la zona de Bayamón que el mismo Valdés había ayudado a mejorar, para obtener ganancias adicionales en el negocio del azúcar. Para 1894 el 93% de la producción de caña de azúcar del municipio de Bayamón estaba localizada en los barrios costeros de Juan Sánchez, Palmas y Pueblo Viejo. (Gonzalez, 54) Esta era también la zona de mayor concentración de tierras, “teniendo Juan Sánchez un promedio de 255.55 cuerdas por persona, Palmas reporta por persona 110.3 (y) Pueblo Viejo 120.33.” Afirma González (70) que en esta zona 70 propietarios controlaban unas 11,700 cuerdas de terreno. Entre los propietarios del barrio Palmas figuraban Cándido Cobián (201 cuerdas), Antonio Puigdollers (742 cuerdas), Tomás Dávila (361 cuerdas), Ramón Valdés (135 cuerdas) y Catalina Córdova (108 cuerdas) entre otros.

El proyecto de Valdes de la “factoría central” lo realizaron Antonio Monroig que fundó la Central Juanita y la sociedad comercial de A. Masson que estableció la Central Unión. Para 1897 la Juanita producía 10,000 sacos de azúcar mientras la Unión, solamente unos 600 sacos. (Harrison,121) Aún se mantenía operando el ingenio de la hacienda La Palma, ubicada en el barrio Palmas, y que era propiedad de Antonio Puigdollers. El ingenio de La Palma fue construido por don Bartolomé Puigdollers en 1843 (Gonzalez, 126) pero 40 años después su hijo y heredero Antonio, no logró ponerse a la altura de los tiempos. Los tiempos del cambio, del gran cambio, llegaría más pronto que tarde...

Durante el innecesario y brutal bombardeo de la ciudad de San Juan en las primeras horas de la mañana del 12 de mayo de 1898, los habitantes aterrorizados

cruzaron la bahía buscando refugio en la playa de Cataño. Eran los aldabonazos devastadores que el coloso norteamericano dio en la desvencijada puerta del imperio colonial español. Y la puerta se abrió apenas sin esfuerzo. La soberanía sobre la Isla, no obstante la autonomía recién inaugurada, paó de un país a otro sin levantar protestas masivas. Los que antes eran españoles “mojados” que miraban por encima del hombro a los criollos “secos” se transformaron en extranjeros y constituyeron enclaves de protección como la “Colonia Española de Bayamón” fundada en 1899 por don Ramón Valdés Cobián. (Harrison, 127) Otro signo de los arreglos que se hicieron necesarios ante el nuevo estado de cosas fue la franquicia que tuvo que solicitar el mismo Valdés en 1909 para su Línea Férrea del Oeste. (Harrison, 132)

Una de las primeras gestiones del gobierno militar estadounidense fue la realización de un censo en 1899. Para ese año el municipio “agrandado” de Bayamón tenía 19,940 habitantes de los cuales 10,160 fueron clasificados como blancos. El municipio era el más poblado de su departamento.²⁸ En ese tiempo, la jurisdicción municipal abarcaba 20 barrios, incluyendo los “barrios urbanos” de Pueblo y Cataño. El Pueblo de Bayamón en 1899 tenía 2,218 habitantes y el “caserío” de Cataño, 2,331. Para el mismo año, el Barrio Palmas tenía apenas 406 habitantes y era el barrio menos poblado²⁹, lo que apuntala la tesis de González sobre el acaparamiento de tierras ocurrida en las últimas décadas del siglo XIX.

Sin contar con una clara política colonial como Inglaterra y Francia, los Estados Unidos colocaron a la isla bajo la autoridad directa del Departamento de la Guerra. Uno de los primeros efectos del cambio de soberanía fue la reorganización de la Junta de Obras del Puerto de San Juan, sustituyendo a los militares españoles con militares estadounidenses y a los comerciantes con otros, fieles al nuevo régimen. El 21 de noviembre de 1898, Ramon Valdés Cobián, indignado, presentó su renuncia alegando que no iba a prestar juramento de

²⁸ Los municipios que componían el departamento de Bayamón en 1899 eran Bayamón, Carolina, Corozal, Dorado, Loiza, Naranjito, Río Grande, Río Piedras, Toa Alta, Toa Baja, Trujillo Alto, Vega Alta y Vega Baja.

²⁹ Departamento de la Guerra, Informe sobre el Censo de Puerto Rico, 1899, Washington: Imprenta del Gobierno, 1900. Edición facsimilar, San Juan: Academia Puertorriqueña de la Historia y Ediciones Puerto, 2003.

obediencia al nuevo gobierno. El 15 de febrero de 1899, el gobernador General Guy V. Henry disolvió por decreto la Junta alegando que ésta no era “compatible con los procedimientos americanos, que encomiendan estas funciones a la Marina y al Cuerpo de Ingenieros Militares.” Otra vez, el puerto quedaría, según Rivera Belardo (103) a merced del estamento militar.

Disuelta la Junta de Obras del Puerto los trabajos de dragado de la bahía se detuvieron hasta 1903 cuando por una proclama del presidente William McKinley el rol de San Juan como base naval de los Estados Unidos quedó fijado con la reserva inicial de 80 cuerdas en La Puntilla. El dragado del puerto se hizo necesario para acomodar los grandes barcos de guerra que tenía la flota estadounidense. (Rivera, 107) En 1906 el Congreso norteamericano aprobó una ley otorgando la autoridad exclusiva sobre las aguas costeras y los “terrenos sumergidos” de Puerto Rico al Cuerpo de Ingenieros Militares con lo que esta dependencia del ejército quedó a cargo de los muelles, malecones y todas las obras proyectadas para los puertos de la Isla. (Rivera, 110)

El dragado de la bahía de San Juan se reactivó y el producto del mismo se usó para comenzar el relleno de los manglares al sur de Puerta de Tierra. Las actividades del puerto estaban concentradas en dos muelles. Uno, llamado por los norteamericanos del Quartermaster y por los españoles, el “Muelle de las Goletas” era una estructura de mampostería paralela a la costa. Para 1903, tres vapores pequeños y 42 veleros entre goletas, balandros y faluchos pesqueros³⁰, realizaban el viaje de “cabotaje”, esto es, alrededor de la Isla. (Rivera,106). También estaba ubicado en esta zona el muelle o embarcadero de “los Valdés” donde atracaban las lanchas de Cataño y donde los vagones eran subidos, descargados y girados para embarcarlos nuevamente en una especie de correa sin fin. Cuenta Jose I. De Diego Padró que los veleros “alegraban el ambiente con los gritos de sus tripulaciones, con la mezcla de olores sanos y penetrantes de la brea y la cola, del pescado fresco y salado, de los cueros recién curtidos, las cargas de verduras y frutas del país, el pachulí, el azúcar, los envases de sus abiertas y atestadas bodegas.” (Rodríguez, 109)

³⁰ Las denominaciones de los veleros tienen que ver con su tamaño y la forma de sus velas.

Los grandes barcos de vela y los de vapor no podían atracar en el muelle debido al poco calado. Esto cambió a partir de 1899 cuando la New York and Porto Rico Steamship Company consiguió una franquicia para construir un muelle de espigón o perpendicular a la costa. Fue conocido como el “Muelle Número Uno” y sirvió preferencialmente a los barcos de dicha compañía, la cual había sido fundada en 1885 por Archibald H. Bull para cubrir la ruta de Puerto Rico a Nueva York. Bull hacía viajes a la Isla desde 1873. En 1900, poco después de construir el muelle en San Juan y por causa de la Ley Foraker que colocó a Puerto Rico bajo las leyes de cabotaje de Estados Unidos, la compañía de Archibald Bull se encontró con un dilema. Sus barcos habían sido construidos en Inglaterra y navegaban bajo esta bandera. La ley de cabotaje de Estados Unidos exigía que solamente barcos construidos en los Estados Unidos podían llevar la bandera estadounidense y atracar como buques domésticos en los puertos norteamericanos y de sus posesiones.³¹

Obligados a comprar nuevos barcos, los accionistas de la New York and Porto Rico Steamship Company, excepto Bull, decidieron vender su parte a John Berwind, que exigió un acuerdo de “todo o nada”. Bull fue obligado, entonces, a vender y fundar en 1900 una nueva compañía, la A.H. Bull Line, para continuar operando la ruta entre Nueva York y San Juan. Ambas líneas de vapores ofrecían un viaje semanal para pasajeros y otro exclusivamente para carga. Durante la época de zafra, la Bull Line añadía más barcos de carga a su servicio regular. Además de las líneas estadounidenses, hacían escala en el puerto de San Juan vapores con bandera española, cubana, francesa, alemana y venezolana. (Register, 151)

La ampliación de las actividades del puerto de San Juan en la primera década del siglo XX significó progreso sostenido para el municipio de Bayamón. Entre 1899 y 1910 la población se duplicó. De acuerdo al censo de 1910, el pueblo de Bayamón tenía 5,572 habitantes mientras que el “poblado” de Cataño contaba con 4,736 habitantes. La población del barrio Palmas, por el contrario, se había mantenido prácticamente igual que en 1899. (González, 78) Los mayores

³¹ www.fotw.net/Flags

propietarios del barrio en 1910 eran Antonio Puigdollers con 978 cuerdas, Antonio Monroig con 636 cuerdas y Claudio Miranda con 251 cuerdas. (González, 82) La importancia de la zona residía, en su cercanía al puerto y el de éste puerto y el de toda la Isla, estaba no solo en su potencial económico sino y primero que todo, en su valor estratégico. Cuando se terminó en 1914 la construcción del añorado canal interoceánico por Panamá, se fortaleció el rol de la Isla como base militar en el diseño imperialista de Estados Unidos.

El dominio del Caribe comenzó a asegurarse desde 1903 cuando Estados Unidos obtuvo el control de la Zona del Canal de Panamá. En 1904 el presidente Theodore Roosevelt declaró que su país “no solo tenía derecho a oponerse a la intervención de Europa en el hemisferio occidental, sino también el derecho a intervenir en los asuntos internos de sus vecinos, si estos vecinos demostraban ser incapaces de mantener el orden por cuenta propia.” (Brinkley, 491) El vecino con mano de hierro, aplicando una “política del garrote” envió tropas a Nicaragua en 1909, Haití en 1915 y la República Dominicana en 1916, tropas que se mantuvieron en esos países por décadas. En 1917, las tropas de Estados Unidos, entraron a México para capturar al notorio líder y aspirante a la presidencia, Pancho Villa, quien un año antes había mandado fusilar a 16 ingenieros norteamericanos. Estados Unidos y México estuvieron a punto de una guerra regional.

Fue precisamente un rumor, avalado por un supuesto telegrama donde el gobierno alemán prometía a México devolverle California si este país se unía a las potencias del Eje en la Guerra Mundial, lo que movió a la opinión pública norteamericana a apoyar el ingreso de Estados Unidos en el conflicto europeo. El momento de la decisión, 1917, fue muy propicio pues colocó a los americanos del lado de los vencedores con una pérdida de vidas humanas relativamente pequeña. Después de la Guerra, la posición de Estados Unidos como potencia mundial se acrecentó, y con ello, la necesidad de fortalecer su estructura militar. En 1923, el ejército de los Estados Unidos adquirió 300 cuerdas de terreno al sur de la bahía de San Juan para establecer un campo de entrenamiento y maniobras para el

Regimiento 65 de Infantería, que se conoció como Camp Buchanan.³² Este cuerpo había sido creado originalmente en 1899 como un batallón voluntario conocido como Regimiento de Puerto Rico y reorganizado en 1900 para convertirlo en una unidad regular del ejército. El primer oficial comandante del Regimiento fue el Teniente Coronel James A. Buchanan. (Negroni, 373) El Regimiento de Puerto Rico fue estacionado en el Canal de Panamá durante la Primera Guerra Mundial de 1917 al 1918, en 1920 es reorganizado y se le da el nombre de 65 de Infantería.

El Campamento Buchanan fue construido en terrenos del barrio Pueblo Viejo en la jurisdicción de Guaynabo, pues dicho municipio había sido restaurado mediante legislación del año 1912. La instalación del campamento que fue la sede del Regimiento 65 de Infantería sería de gran importancia en el desarrollo de la zona. Una de las primeras obras que se hicieron fue la construcción del llamado Caño de la Malaria, para el drenaje de los terrenos del Campamento que se extendían hasta el borde mismo de la bahía. Conjuntamente con el Caño de la Malaria, durante la década de los 1920 se realizaron otras obras de ingeniería importantes como el dragado de los canales de navegación de la bahía.³³ El material obtenido en este dragado se usó para rellenar la zona de Isla Grande con lo que desaparecieron las islas de mangle y humedales del sector. (Seguinot, 67) Las tierras adquiridas por el relleno pasaron a formar parte de la Estación Naval de San Juan.

La bahía ciertamente era un hervidero de actividad pues allí se concentraba no solamente la mayor parte de la exportación e importación mercantil de toda la Isla sino también las actividades militares asociadas al rol de Puerto Rico en la estrategia de dominio hemisférico de los Estados Unidos. Entre los mástiles de los balandros y las yolas, el humo negro de las chimeneas de los vapores trasatlánticos y los altos palos de las goletas, imponían su presencia los buques de guerra de la Marina estadounidense. Las aguas de la bahía eran surcadas por la lancha, llamado “Ferry” por los nuevos soberanos, hasta la

³² www.buchanan.army.mil

³³ Los fondos para el dragado de la bahía de San Juan durante la década de 1920 fueron autorizados por una ley del Congreso del 8 de agosto de 1917. (Register, 151)

cercana orilla que comunicaba no tan solo con Bayamón y su departamento sino también con el nuevo campamento militar y la “playa” de Cataño. Los tiempos, una vez más, habían cambiado y los hombres como ayer como siempre, estaban obligados a ajustarse al cambio.

Para 1921, la empresa familiar de los Valdés, su Línea Férrea del Oeste, llegó a su fin. Ese año fue adquirida por la Bull Line que continuó operando el tren y las lanchas desde su embarcadero en el Caño de Cataño. El costo del viaje de 15 minutos era de 5 centavos de dólar. Entonces, para contrarrestar dicho costo y “mejorar” el servicio de pasaje se fundó ese mismo año, la Compañía Popular de Transporte. A la una de la tarde del 7 de enero de 1921 quedó inaugurado el muelle de la compañía ubicado en la Playa de Cataño. “Varias prominentes personalidades, la Comisión de Servicio Público y los representantes de la prensa fueron invitados a la inauguración de este servicio, que ha venido a resolver el serio conflicto que se avecinaba por la falta de lanchas que condujeran la enorme congestión de pasajeros que palpablemente veíamos diariamente entre San Juan y Cataño y viceversa.”³⁴ Entre las “personalidades” que asistieron a la inauguración estaban Ramón Córdova, presidente de la compañía, el Licenciado Artemio Rodríguez, vicepresidente y Carlos Ochoa, secretario. El costo del pasaje en las lanchas de la compañía Popular era de 3 centavos, por lo que absorbió eventualmente todos los pasajeros de la Línea Férrea del Oeste. (Harrison, 140)

Unos años después, la Compañía Popular de Transporte obtuvo una franquicia del gobierno insular para establecer una línea de autobuses desde Cataño hasta Bayamón. La rapidez del sistema — la velocidad, siempre será la velocidad la causa última del cambio — provocó que los pasajeros prefirieran los autobuses a los pequeños vagones del “Tren de Valdés” como se conocía a la Línea Férrea del Oeste. Así, en 1927, la compañía Bull suspendió el servicio del tren de pasajeros, escasamente unos 46 años después de establecido. El tren de Valdés tampoco sobrevivió a su creador. La Popular de Transporte significó una nueva etapa en la historia del lugar que ya despuntaba con su propio carácter. El

³⁴ El Mundo, 7 de enero de 1921, p1.

poblado de Cataño tenía en el censo de 1920 unos 6,500 habitantes. Era una cabeza de playa de un proyecto de futuro que siete años mas tarde se haría realidad. Pero ésa, ésa es otra historia.

BIBLIOGRAFIA

- Abbad y Lasierra, Iñigo, *Historia geografica, civil y natural de la Isla de San Juan Bautista de Puerto Rico*, 1788, Edicion Facsimilar, San Juan: Doce Calles, 2000?
- Baralt, Guillermo, *Azucar y esclavitud en Toa Baja*, Toa Baja: Municipio de Toa Baja, 1983.
- Brinkley, Alan, *Historia de Estados Unidos*, Mexico: McGraw-Hill/ Interamericana Editores, 1996.
- Bush, David M., Richard M. Webb, Jose Gonzalez Liboy, Lisbeth Hyman y William J. Neal, *Living with the Puerto Rico Shore*, Nueva York: National Audubon Society y Duke University, 1995.
- Caro Costas, Aída R., *Legislacion Municipal Puertorriquena del Siglo XVIII*, San Juan: Instituto de Cultura Puertorriquena, 1971.
- Coll y Toste, Cayetano, *Boletin Historico de Puerto Rico*, 12 Tomos, Ed. Facsimilar, San Juan: Ateneo Puertorriqueño, 2004.
- Comellas, Jose L., *Historia de Espana Moderna y Contemporanea (1475-1975)*, Madrid: RIALP, 1985.
- Cordoba, Pedro Tomas de, *Memoria de todos los ramos de la administracion de la Isla de Puerto Rico*, Madrid: Imprenta de Yenes, 1830, Edicion facsimilar, San Juan: Academia Puertorriquena de la Historia, 2001.
- Cruz Monclova, Lidio, *Historia de Puerto Rico, Siglo XIX*, Rio Piedras: Universitaria, 1979.
- Departamento de la Guerra, *Informe sobre el Censo de Puerto Rico 1899*, Washington: Imprenta del Gobierno, 1900, Edicion facsimilar, San Juan: Academia Puertorriquena de la Historia y Ediciones Puerto, 2003.
- Derry, T.K. y Trevor Williams, *Historia de la Tecnologia desde la Antiguedad hasta 1750*, Vol. 1, Mexico,D.F.: Siglo XXI 1989.
- Gonzalez Velez, Pedro A., *Tenencia de tierra y produccion agraria en Bayamon 1890-1910*, Tesis, Maestria en Historia, Universidad de Puerto Rico, 1986.
- Harrison Flores, Joseoh, Ed., *Bayamon, desarrollo urbano durante el periodo pre-industrial 1509-1946*, Bayamon: Imprenta Rivera Hermanos, 1996.
- Instituto de Historia y Cultura de Bayamon, *Cuaderno historico de Bayamon*, Bayamon: Municipio de Bayamon, 1983.
- Morales Munoz, Generoso, *Fundacion del pueblo de Catano*, San Juan: Imprenta Venezuela, 1946.

- Moscoso, Francisco, *Agricultura y sociedad en Puerto Rico, Siglos 16 al 18*, San Juan: Instituto de Cultura Puertorriquena, 2001.
- Negrón, Hector A., *Historia militar de Puerto Rico*, Madrid: Siruela, 1992.
- Pico, Fernando, *Historia General de Puerto Rico*, San Juan: Huracán-Academia, 1986.
- Pico, Rafael, *Nueva geografía de Puerto Rico*, Río Piedras: Universitaria, 1975.
- Pumarada O'Neill, Luis F., *Los puentes históricos de Puerto Rico*, San Juan: Autoridad de Transportación y Carreteras y Centro de Investigación y Desarrollo UPR-Mayagüez, 1991.
- Ramos Velez, Marlene y Hector R. Marín Roman, *Trasfondo histórico del desarrollo de la zona costanera de los municipios de Catano y Toa Baja*, Catano: Municipio de Catano, 1985.
- Register of Porto Rico for 1926*, San Juan: Bureau of Supplies, Printing and Transportation, 1926.
- Rivera Belardo, Benjamin, "El puerto de San Juan en la coyuntura de 1898" en Álvarez Curbelo, Silvia, Mary Frances Gallart y Carmen I. Rafucci, eds., *Los actos de la memoria: el '98 en los pueblos puertorriqueños*, San Juan: Oficina del Presidente de la UPR, Comité del Centenario de 1898 y Asociación Puertorriquena de Historiadores, 1998, p.95-118
- Rodríguez Juliá, Edgardo, *San Juan, ciudad soñada*, San Juan: Tal Cual, 2005.
- Seguinot Barbosa, José, *San Juan, Puerto Rico: la ciudad al margen de la bahía*, San Juan: Ediciones Geo, 1997?
- Tapia y Rivera, Alejandro, *Mis memorias* (1882), San Juan: Coqui, 1966.
- Velez Gracia, Laura N., *Catano: notas para su historia*, San Juan: Comité Historia de los Pueblos y Banco Popular, 1986?

FUENTES PRIMARIAS

Archivo General de Puerto Rico

Fondo de Obras Públicas, Serie Caminos Vecinales, C. 1383

Fondo de Obras Públicas, Serie Caminos Vecinales, C. 1384

Archivo General de Puerto Rico

Fondo de Obras Públicas, Subfondo Ferrocarriles y Tranvías, Exp. 41

OTRAS FUENTES

Periodico El Mundo

www.fotw.net/Flags

www.buchanan.army.mil

