

al año, y serían llevadas a cabo por los propios vecinos bajo pena de multa, aunque podrían enviar a sus esclavos o cualquier otro sirviente a representarlos (Muesas 1770).

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de vestigios de los caminos históricos enterrados bajo caminos existentes.

### *Repartición de Tierras*

Por otro lado, el asunto sobre costear el vestuario de las Milicias Disciplinadas causó el re-inicio de los esfuerzos encaminados a solucionar el problema del repartimiento de tierras. En 1774, el Mariscal Alejandro O'Reilly recomendó que se dieran las tierras a los vecinos que durante mucho tiempo habían sido usufructuarios de las mismas, para entonces gravarlas y así costear los uniformes de los milicianos con el importe resultante. Tanto el gobernador como el cabildo, las autoridades locales, y muchos de los hacendados, favorecieron el repartimiento, aunque difiriendo en cuanto a la cantidad del arbitrio a pagar. Por Real orden de junio de 1775 se fijó el arbitrio anual sobre la propiedad en un Real y un Cuartillo por cada cuerda de tierra de estancia, y tres Cuartillos por cada cuerda de tierra de hatos. La misma cédula ordenaba al gobernador a llevar a cabo un inventario de la tierra, incluyendo el área total de las tierras, relación de tierras en cultivo e inútiles, cantidad y extensión de hatos y estancias existentes, frutos producidos, número de habitantes en la isla, poblaciones existentes lugares en que se podrían fundar poblaciones, y usufructuarios con licencia o título de disfrute (Torres 1968).

El inventario produjo gran cantidad de información. La mayoría de las tierras eran vírgenes o muy poco trabajadas, con potencial fructífero en cuanto se intentara cultivarlas. Todas las tierras de los hatos de crianza -- la mayoría de los cuales estaban dedicados al ganado vacuno -- tenían potencial de uso como tierras de labor para producir frutos óptimos. Los que criaban ganado de cerda se denominaban comúnmente *hatos con criaderos*, llamándose *criaderos* aquellos donde pastaban únicamente cerdos. Otras parcelas se denominaban *yeguas* y *burradas*. Aún otros terrenos estaban dedicados al ganado bovino y cabrío, y además habían títulos de montería para el ganado alzado (Torres 1968).

Por un lado, el Cabildo tendía a defender los hatos, ya que el ganado era la primera gran riqueza y alimento insustituible y primordial para los vecinos. Por otro lado, un buen número de propietarios de hatos provenían del importante grupo social compuesto por oficiales militares y agentes de las diferentes compañías comerciales y negreras (Torres 1968).

El Cabildo procedió entonces a publicar una serie de reglas para llevar a cabo el repartimiento. Se necesitaría efectuar una mensura exacta de las tierras poseídas por cada vecino, para lo que el Ayuntamiento tendría que nombrar comisionados en acuerdo con el Gobernador. También se debía examinar el potencial y aplicación de los dueños poseedores de terrenos, y de ser determinada suficiente, se les daría la propiedad condicionada a cultivo o cría, dependiendo de la topografía. Sólo se permitiría producir aguardiente a los que se dedicaran a la fabricación de azúcar, y únicamente empleando el desperdicio resultante de la purga. No se daría mas terreno del que pudiera trabajarse. Los terrenos dedicados a pasto y criaderos debían separarse de los de siembra. Se permitiría introducir negros, herramientas, equipo, operarios, y obreros católicos de las islas vecinas. Los nuevos dueños de terrenos gozarían de la ganancia producida por sus frutos bajo las mismas condiciones que la Compañía de Barcelona. No se honraría ningún título ni asiento de hatos ...dentro

*de la circunferencia de cuat obligadas a sembrar no solo frutos mayores de acuerdo con la calidad del terreno, sino que también cebollas, ajos, coles, lechugas, escarolas, frijoles, batatas, gandures, ñames, perejil, yerbabuena, culantro, orégano, tomates, habichuelas, berenjenas, nabos y otras legumbres y verduras (Torres 1968).*

Los dueños de estancias tendrían la obligación de cercarlas, y para que sirvieran de postes se podrían sembrar domajuanas, limones agrios y dulces, cidras y naranjas. Además se estimulaba que se levantarán pilares de ladrillo, cal y piedra firme, de tres varas de alto ...para que sirvan de mojones, hitos o linderos, y así eliminar el uso de las dudosas guardarrayas (Torres 1968).

En 1776 el Cabildo de San Juan solicitó que se hicieran divisiones de tierras de siembras y tierras para hatos de ganado, y así evitar litigios entre los vecinos (AGI-SD-2301). El 14 de enero de 1778 se concedió a los vecinos la propiedad de las tierras que cultivaban, a cambio del impuesto para costear el vestuario de las milicias. Los trabajos de la Comisión de Repartimiento comenzaron a principios de junio de 1779, pero fueron suspendidos por el gobernador por motivo de los muchos gastos que el proyecto acarrea. El exceso de gastos y la nueva guerra con Inglaterra atrasaron nuevamente el repartimiento de tierras (Torres 1968).

La política de mensura y repartición de tierras vino acompañada de la creación de áreas de mercado organizadas especialmente para estimular el desarrollo de la base agraria, facilitar el acarreo de mercancías, y ofrecer una economía urbana complementaria de servicios e intercambio. Se ordenó que en todos los pueblos se fabricaran casas, y que los ranchos y bohíos fuera reubicados *fuera del toque de la campana*. Sólo se permitirían las casas de las estancias, labranzas, hatos y criaderos para habitación de sus poseedores y trabajadores. Además, cada uno de estos dueños debía mantener casa en el pueblo (Torres 1968).

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de documentos depositados en bibliotecas y archivos.

### *La Fundación del Pueblo de Fajardo*

Como hemos visto, las gestiones para la fundación del pueblo de Fajardo habían dado comienzo en 1759 bajo el Gobernador Bravo de Rivero. El proceso de fundación de pueblos en esa época se iniciaba cuando un vecino de un hato, ribera o encrucijada de caminos rurales, o de cualquier otro paraje despoblado en donde se hubieran construido conjuntos de viviendas que prometieran ir en aumento, solicitaba del gobierno una licencia para fundar el pueblo y edificar una ermita o iglesia. La petición se acompañaba con un poder de sus convecinos. Si el gobierno aprobaba la solicitud, nombraba a un oficial quien repartía los solares y las tierras de cultivo, y designaba los terrenos para la iglesia, casa del rey, la plaza, y las calles, todo mas o menos de acuerdo con las estipulaciones de la Leyes de Indias (Hostos 1976:424).

Las solicitudes de licencia para fundar un pueblo estaban siempre firmadas por un corto número de los solicitantes y por una gran mayoría que se identificaban como personas extrañas que firmaban "a nombre" de ellos. Si se agrega que todos, o casi todos esos solicitantes analfabetos eran indigentes, aunque poseyeran alguna tierra por virtud de una cédula de vecindad, o cuando menos por el permiso de cultivar en calidad de "agregados" del dueño del hato matriz, se comprenderá por que ellos estaban íntimamente sujetos en la práctica al dominio del dueño de dicho hato matriz,

circunstancia ciertamente propicia para originar la aflictiva condición social llamada "peonaje" o "peonazgo" (Hostos 1976:424).

La fundación de Fajardo con título de "pueblo" quedó aprobada durante la década de 1770. Hostos (1992:4) hace referencia a 1774 y 1779, diciendo que fue un error de Córdoba haberla fijado en 1774. Rivera (1986:8) habla de 1772 y 1774, especificando que la mayoría de los historiadores concuerdan en que fue en 1774. Por un lado Hostos (1992:4) dice que la fundación se debe al gobernador Miguel de Muesas, y por el otro Rivera (1986:8) lo atribuye al gobernador Bravo de Rivero "...quien envió un destacamento para que estableciera un poblado." De cualquier forma, Fajardo quedó organizado como "partido urbano", y su comarca tenía una periferia de 109 caballerías con 162 cuerdas (aproximadamente 7 millas de norte a sur, y 5 millas de este a oeste) (Hostos 1992:5).

Para 1780 el nuevo pueblo se encontraba ubicado en la ribera del río, y contaba con nueve casas y la iglesia bajo la advocación de Santiago Apóstol (Hostos 1992:4). El abad Iñigo Lassiera (1959:109) lo describe de la siguiente manera:

*Desde el pueblo de Loysa hasta el de Fajardo se regulan siete leguas, cuyo camino va por la playa hacia el oriente, siguiendo la falda de las montañas de Canóvanas y Loquillo, en cuyo río bajan arenas de oro hasta la mar: todas estas alturas están cubiertas de eminentes cedros, caobas, ucares, dragos, osuas, palmas, ceibas y otras maderas excelentes; y de ellas bajan los ríos Sabana, Juan Martín y Aguas Prietas, que desembocan cerca de la Cabeza de San Juan.*

*La población de Fajardo, situada en la ribera del río de su nombre, es de fundación moderna, tiene nueve casas con su iglesia; los demás vecinos hasta el número de 243 con 1,200 almas, habitan a lo largo del río que baja de la parte austral de la montaña de Loquillo y corre fertilizando una muy dilatada vega cubierta de praderías en que se cria mucho ganado vacuno y mular; tiene buenos plantidos de café, algodón, plátanos, caña de azúcar, frijoles, batatas, calabaza y otras legumbres y frutas.*

*El terreno es de muy buena calidad para toda especie de frutos y abundante de aguas; por el norte y oriente confina con el mar; por el poniente con las montañas de Loquillo; y por el sur tiene una llanura de cinco leguas, cerrada de multitud de excelentes árboles, plantas aromáticas y medicinales; pues aunque la naturaleza liberal viste primorosamente toda la Isla con variedad de ellas, se manifiesta más pródiga en sus producciones por esta parte, bien sea por la calidad del terreno, que es cenagoso, o por las propiedades del aire y mejor situación, o por ser nuevamente abierto, o por otra causa oculta; lo cierto es, que en este territorio son comunes todas las especies de plantas y frutas que se hallan en el resto de la Isla.*

*Este pueblo es establecimiento nuevo: las tierras, que poseen sus habitantes desde el río del Espíritu Santo, que divide términos con Loysa, hasta Quebradabotijas, que los separa de los de Humacao, pertenecía a dos otros particulares, que lo poseían con nombre de hatos o criadero de ganados. Este abuso ha sido y es la principal rémora que ha detenido los progresos de la población y cultivo de la Isla. No hay mayor absurdo, ni más perjudicial a la población que la vanidad de poseer un particular dilatadas tierras que no puede cultivar. Lo peor es que aún hoy subsiste este necio entusiasmo, que intentan*

*cohonestar los favoritos de los gobernadores con el pretexto de la cría de ganados, como si no fuera constante, que procrean más y de mejor calidad en las tierras abiertas y praderías, que en los bosques cerrados, como se patentiza en todos los pueblos de la Isla, y en este mismo de Fajardo. Cuando era hato inculto, sólo daban sus dueños para el abasto de la Capital doce vacas al año; hoy dan sus colonos noventa y pudieran dar triplicadas, si no las vendiesen a los extranjeros, con quienes comercian sus frutos por la costa y puerto en que desagua el río de Fajardo.*

*El puerto es sólo capaz de balandras y otros barcos menores, por estar su entrada circundada de peñascos y bajíos; aunque está bien resguardado por la Cabeza de San Juan y los islotes de Hicacos, Lobos, Palominos, Ramos y otros en que cogen mucho marisco y anfibios. También hay en ellos palomas, flamencos, alcatraces y otras aves marinas y terrestres.*

*Desde Fajardo se toma el camino para el sur por la llanura de que se ha hecho memoria, siguiendo la costa del mar por un bosque espeso, lleno de pantanos, que se forman de las vertientes de la cordillera que corta la Isla a lo largo; y bajan por esta parte los ríos Majaguas, los Cañuelos, Daguao, Quebradabotijas y otros muchos arroyos.*

*A cuatro leguas de Fajardo está el Cabo Piñero, a cuyo frente se descubren las islas de su nombre: las de la Cabra, la Culebra, y otras pequeñas, con la de Vieque...*

Por su parte, Ledrú (1862), quien visitó a Puerto Rico en 1797, dice que para 1778:

*...había en él mil cuatrocientos cincuenta y cuatro habitantes, ciento cincuenta mil cabezas de ganado y docientos cincuenta y cuatro casas; desde aquella fecha tanto la población como los productos han aumentado casi en una mitad.*

En el territorio habían 108 estancias de frutos menores y 9 hatos de crianza (Hostos 1992:7). Cincuenta años más tarde la jurisdicción estaba dividida en once barrios: Pueblo, Sardinera, Cabezas, Quebradas, Fajardo, Florencio, Naranjo, Río Arriba, Río Abajo, Quebrada Vueltas, Demajaguas, y Ceiba (Hostos 1992:11).

El mapa de Puerto Rico en 1775 por Juan de Surville (Sepúlveda 1989:96) indica los topónimos dentro del Partido de Fajardo: *Río de Juan Martín, Río de Aguas Prietas, Punta de San Diego, Cabeza de San Juan, Isla de Lobos, Isla de Fajardo, Río Fajardo, Fajardo [pueblo], Isla de los Ramos, Río de Majagua, Los cañuelos, Punta Gorda, Punta de Naranjo, la Cabra, Río de Daguao, y Punta Lima*. Como podemos discernir de este mapa, el Río Daguao se encontraba entonces dentro del territorio del Partido de Fajardo. Parte de ese río se encuentra hoy dentro de la Estación Naval de Roosevelt Roads, y pasa por el área de *Fort Bundy*, cerca de la colina que se encuentra al sur de un cine. En esa colina se ha encontrado material cultural correspondiente al siglo XVI, así como evidencia de un incendio. ¿Sería ese el poblado del Daguao? No se puede descartar esta posibilidad, pues el sitio se encuentra dentro de la demarcación territorial del Barrio Pueblo Viejo.

Para 1824 en la jurisdicción habían 94 casas, 292 bohíos, 32 tiendas, y 12 ventorrillos. De este total, el pueblo tenía 74 casas y 89 bohíos (Córdova 1968:II-305). La mitad del pueblo de Fajardo sería destruida por incendios en 1832 y 1833 (Rivera 1986:10).

- La evidencia física asociada con el pueblo de Fajardo consistiría de mapas depositados en bibliotecas y archivos, y un posible núcleo de vestigios estructurales cerca del río.
- En el caso del asentamiento del Daguao, la evidencia física consistiría de los vestigios estructurales de la casa de piedra y el yacimiento arqueológico asociado, posiblemente ubicado dentro de los terrenos de la Estación Naval de Roosevelt Roads, en el área del antiguo *Fort Bundy*.

### *Las Tierras del Duque de Crillon-Mahon*

El Teniente General francés don Luis Balbo Bertone, duque de Crillón, pasó al servicio del rey Carlos III en 1768. Al mando de fuerzas españolas el duque de Crillón tomó el castillo de Mahón y recuperó de los ingleses la isla de Menorca. El rey recompensó al general francés con cuatro leguas cuadradas de terrenos en Puerto Rico, otorgándole más tarde el título de Duque de Mahón con Grandeza de España de Primera Clase. En 1792 se entregaron al representante del Duque 43-1/2 caballerías, equivalentes a 8,700 cuerdas, en los términos de Naguabo, Fajardo y Luquillo. En 1852 parte de las tierras fueron confiscadas por el Estado, pero las de Naguabo y Fajardo permanecieron enajenadas bajo apoderados (Coll y Toste 1914:280-281).

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de documentos depositados en bibliotecas y archivos.

### *El Puerto y sus Fortificaciones*

La Real Orden de 17 de febrero de 1804 autorizó la habilitación de Ponce, Cabo rojo, Mayaguez, Aguadilla y Fajardo como puertos menores para el cabotaje, lo que presentó un serio problema defensivo. Para la defensa de los pueblos costaneros no había otro recurso que las compañías de las milicias Disciplinadas y Urbanas. La reconquista de Santo Domingo por los españoles, con ayuda de los británicos, dio comienzo en 1808 utilizando el puerto de San Juan como base, pero la Guerra Peninsular del año siguiente acaparó recursos en Europa que eran necesarios en el Caribe. La situación empeoró radicalmente en 1810, luego de que Napoleón Bonaparte instalara a su hermano José en el trono de España. La invasión francesa desencadenó una revuelta militar a gran escala en Latinoamérica, con la subsiguiente declaración de independencia en Colombia, Venezuela y México. Inglaterra se lanzó de inmediato al comercio con las nuevas repúblicas americanas como una manera de evitar que se restaurara el poder español en Centro y Sur América (Marín & Harrison 1989:7).

Los gobiernos revolucionarios estaban sumamente interesados en llevar la guerra al mar, y adquirieron embarcaciones en Inglaterra y los Estados Unidos. Las nuevas unidades navales fueron armadas en esos dos países, y fueron capitaneadas y tripuladas por marinos ingleses, irlandeses y norteamericanos. Los corsarios de las colonias insurgentes robaban los pueblos de la costa de Puerto Rico continuamente, amenazando sus puertos y el nuevo comercio de cabotaje recientemente legalizado en la Isla. Como en Puerto Rico se carecía de barcos de guerra, y los piratas no habían sido perseguidos, estos continuaron merodeando por las costas de la Isla a voluntad. El gobierno se vio obligado a construir fortificaciones costaneras utilizando los recursos económicos de los pueblos

afectados. Las nuevas obras defensivas se levantaron en Mayaguez, Cabo Rojo, Añasco, Guayanilla, Fajardo, y Vieques. Entonces era Comandante de Ingenieros don Ignacio Mascaró y Homar, siendo Arquitecto y Maestro Mayor de Fortificación don Luis Huertas Toribio (Marín & Harrison 1989:8).

Las nuevas obras de fortificación fueron denominadas como "baterías", aunque fueron mejor conocidas como "puntos artillados", y fueron dotadas con cañones traídos de la Real Maestranza de Artillería de la Plaza de San Juan. La Real Brigada de Artillería, que se alojaba en el Castillo de San Cristóbal, envió destacamentos para guarnecer los puntos artillados (Marín & Harrison 1989:8).

En marzo de 1813 el Intendente don Alejandro Ramírez concedió a los cinco puertos menores la misma categoría que tenía el puerto de San Juan. Un año más tarde Fernando VII, repuesto en el trono español, prometió varias reformas a los territorios de ultramar. Parte de estas reformas prometidas se llevaron a cabo en 1815, cuando la Real Cédula de Gracias gestionada por el Intendente Ramírez abrió las puertas de la Isla a los extranjeros, lo que llevó a la planificación para abrir los puertos menores al comercio general. La inmigración extranjera inmediata vivificó la agricultura, y el comercio se benefició con la abolición del impuesto sobre la destilación del ron, el monopolio de las harinas, y la prohibición de exportar reses vivas. Además, con la reforma que exceptuaba el derecho fiscal sobre las máquinas y artefactos agrícolas, vinieron a la Isla hombres de ideas, al igual que industrias nuevas (Marín & Harrison 1989:9).

Toda esta innovación preocupaba a los militares, quienes no veían con buenos ojos la inmigración extranjera a la Isla, ni el movimiento de barcos extraños en un puerto que no fuera el de San Juan, con sus enormes fortificaciones y murallas protectoras. Además, en 1814 había ocurrido un incidente en el Puerto Real de la isla de Vieques entre la batería española e insurgentes suramericanos (Marín & Harrison 1989:9).

Las Guerras de Independencia recrudecieron, haciendo que la situación de la Isla fuera de mal en peor, pues las defensas locales quedaron debilitadas en ese año cuando salió para Venezuela el primer contingente del Regimiento Fijo. El General Pablo Morillo, nuevo jefe de las fuerzas españolas en Venezuela, estableció un bloqueo naval de 1,200 millas de costa que incluía al Mar Caribe, las costas de Centro América, el Golfo de México, y parte de Sur América, con el objetivo de evitar que las colonias sublevadas recibieran refuerzos, y a la vez combatir los barcos de guerra revolucionarios. Para llevar a cabo esta función, la marina de guerra española se vio obligada a desatender la piratería (Marín & Harrison 1989:10).

En enero de 1816 los tripulantes de dos embarcaciones venezolanas desembarcaron por las playas de Fajardo, pero fueron obligados a reembarcarse por las milicias del mismo pueblo. Poco más tarde una expedición insurgente llegó a Vieques, asaltando al Comandante Militar don Juan Roselló. Justamente un año más tarde dos barcos piratas entraron en el puerto persiguiendo a una goleta inglesa y desembarcaron gente. El desembarco fue repelido por las milicias de infantería y una batería de dos cañones que había sido emplazada en la altura llamada "La Vigía", conocida actualmente como "Punta Batería". Debido a estos incidentes, los españoles construyeron dos baterías provisionales. Una de estas baterías fue levantada en 1819 en la playa, y la otra en la altura de La Vigía, que también dominaba el camino del pueblo. Cada una de estas baterías fue armada con dos cañones (Marín & Harrison 1989:52). Algunos de estos cañones se encuentran actualmente en la plaza pública de Fajardo. En 1819 los piratas desembarcaron en Boca Santiago, cerca de Humacao, llevándose 30 rehenes cuando fueron obligados a reembarcarse por el fuego de fusilería de los milicianos. En diciembre de ese año también desembarcaron en una rada de Ensenada Honda,

incendiaron una casa, y se reembarcaron a llegar milicias desde Fajardo (Marín & Harrison 1989:12).

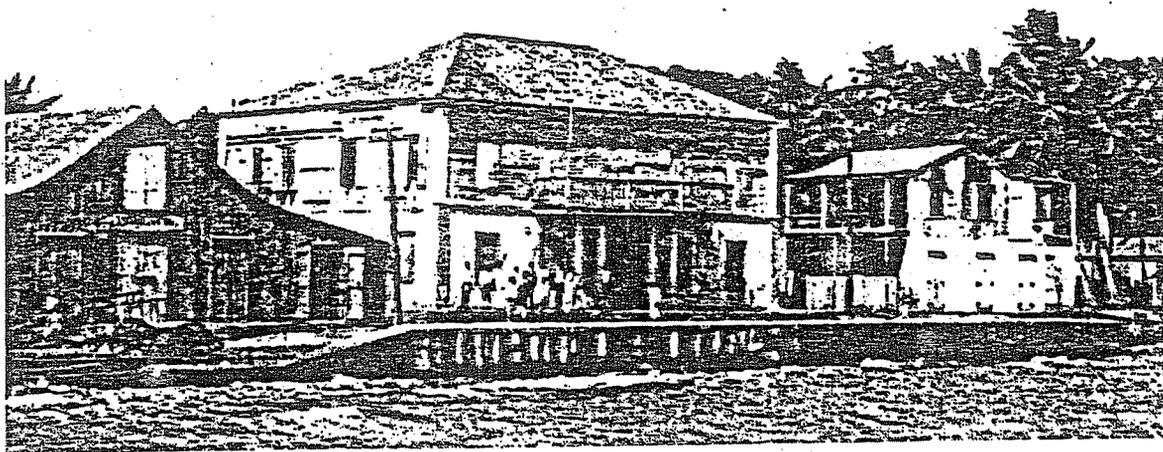
El aumento en la piratería en las costas de Cuba y Puerto Rico en 1821 hizo que los españoles reorganizaran el establecimiento militar, dividiéndose la Isla en cuatro comandancias militares, sin incluir a San Juan. La Comandancia del Este estaba formada 14 pueblos, incluyendo los pueblos costaneros de Humacao, Naguabo, Fajardo, Luquillo y Loiza. Durante el siguiente año se organizaron compañías de artilleros urbanos en Cabo Rojo, Patillas, Ponce y Fajardo (Marín & Harrison 1989:13-14).

El gobierno británico reconoció a las 20 nuevas repúblicas de Centro y Sur América, y propuso una alianza con los Estados Unidos para contrarrestar cualquier intento de reconquista por parte de España. Los términos de la propuesta incluían una cláusula que limitaba la expansión territorial de los Estados Unidos hacia el Sur, a la vez que los ataba a la acción conjunta con Inglaterra. Como Gran Bretaña representaba un sistema monárquico opuesto a los principios norteamericanos de gobierno representativo, el Presidente James Monroe formuló una advertencia independiente en vez de aceptar la propuesta de Inglaterra: América no se encontraba abierta a la colonización o intervención política por potencias europeas (Marín & Harrison 1989:14-15).

En 1823 Inglaterra y los Estados Unidos enviaron escuadrones navales al Caribe para erradicar la piratería. La presencia de la Marina Real Británica en aguas de Puerto Rico dio lugar a preocupaciones que a su vez causaron varios incidentes entre españoles y norteamericanos. En uno de estos incidentes ocurrido en 1824, la goleta de guerra *Beagle* fondeó en el puerto de Fajardo y desembarcó una partida. Ambas fuerzas se enfrentaron en la carretera y sus comandantes intercambiaron "goldalmes y carajos" antes de que los norteamericanos se retiraran. Un mes más tarde una partida de desembarco de la misma goleta de guerra *Beagle*, al mando del Teniente Pendergrast, capturó la batería de la playa después de que los españoles se retiraran de ella, y clavó sus dos cañones de a 18 libras (Marín & Harrison 1989:52).

Para 1825 se comenzó la construcción de una batería permanente en el puerto, y para 1831 existían dos baterías, una sobre una altura que dominaba el puerto, y otra baja con cinco piezas de artillería de a 3 y 16 libras. En 1838 se le agregó un almacén de mampostería para repuesto de pólvora a la batería del puerto, a la que también se le construyó un cuartel de madera para la guardia de artillería en 1842 (Marín & Harrison 1989:53). Según Córdova (1968:II-306) para 1830 el puerto tenía aduana. El movimiento marítimo en ese año fue el siguiente:

País	Entradas	Salidas
España	168	175
Francia	32	33
Gran Bretaña	19	20
Dinamarca	6	8
Total	225	236



Para 1866 Fajardo dejó de figurar entre los once puntos estratégicos de la Isla. Para fines de la década de 1880 el sistema de fortificaciones costaneras había quedado en desuso. Para 1897 a un sector del litoral del pueblo se le conocía como “Punta Batería”, que aparenta ser el mismo que anteriormente fuera conocido como “La Vigía”. En fotografías aéreas de 1936 se podía observar parte de la traza de la batería en el terreno (Marín & Harrison 1989:53).

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de vestigios estructurales de las fortificaciones y obras accesorias enterrados bajo estructuras modernas en Punta Batería y el puerto, y yacimientos arqueológicos asociados.

### *La falta de una red de carreteras*

La economía de Puerto Rico a principios del Siglo XIX era completamente agraria, sin embargo, las vías de comunicación eran tan pocas e inadecuadas que los productores y los transportista se veían obligados a pagar crecidos fletes para llevar sus productos a San Juan, donde ubicaba el único puerto autorizado. Esto se traducía en desventaja para los productos locales en los mercados del exterior y en el encarecimiento de los importados. Una de las causas de que el sistema de caminos se encontrara tan pobre era que en todos los pueblos se producía exactamente lo mismo, lo que eliminaba la necesidad de intercambio y estimulaba la no-especialización. Aún así, los esfuerzos para encaminar la economía de la Isla habían continuado, aunque sin éxito, y en 1810 se estableció la *Junta de Hacendados y Comerciantes*, para la dirección de caminos y puentes, conocida también como la *Junta de Caminos* (Marín 1994).

Durante la década de 1820 se patrocinó otro proyecto para fabricar y recomponer caminos y se impulsó el reparto de terrenos baldíos del Estado, así como el deslinde de las heredades particulares para fomentar la propiedad privada y equiparar el reparto contributivo (Marín 1994). Sin embargo, no fue hasta 1829 que se repararon los caminos que salían en todas direcciones desde el pueblo de Fajardo. Para 1830 se repararon todos los caminos del partido, y en algunos pasos se construyeron puentes de madera. En 1831 se repararon los caminos que comunicaban con Naguabo y Luquillo, el de Puerto Real, y el de el sitio El Convento, este último descrito como un “piso sólido” (Hostos 1992:18).

Según Córdova (1968:II-308-309) en 1824 se dispuso la reedificación de la Iglesia y la composición de caminos, además de que se arbitraron los medios para la construcción de un muelle en el puerto. En 1827 se empedraron algunas calles y se compusieron los caminos. Entre 1828 y 1830 se compusieron los caminos. Córdova menciona que en 1829 el Río Fajardo fue redirigido por su cauce original, lo que tiende a indicar que este había sido desviado anteriormente.

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de vestigios de estos caminos enterrados bajo caminos existentes.

### *La Industria Sacarina en Fajardo*

Según Córdova (1968:II-307), para 1828 habían 10 trapiches de madera y cuatro de hierro, así como cuatro alambiques. En términos generales, sin embargo, se puede decir que la industria sacarina moderna dio comienzo en Fajardo hacia 1832, con el establecimiento de la hacienda de doña Carolina García de Veve. Esta hacienda tenía 300 cuerdas de caña, y llegó a cosechar 4,500 bocoyes. Entre 1832 y 1879 se establecieron 12 haciendas, cuyas extensiones fluctuaron entre 200 y 1,200 bocoyes de azúcar. El primer ingenio de vapor aparenta haber sido el instalado en 1858 en la hacienda de don Manuel M. Baralt (Hostos 1976:379).

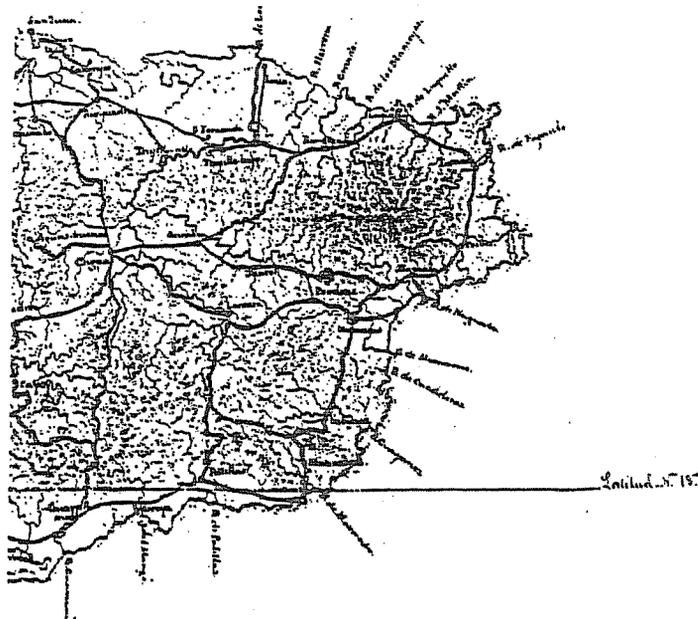
HACIENDAS DE CAÑA EN FAJARDO Siglo XIX				
Nombre	Fundación	Existía en 1885	Existía en 1890	Existía en 1895
Convento	1882-1883	Sí	Sí	Si
Santa Isidra	?	Sí	Sí	Si
San Antonio	?	Sí	Sí	Si
San Pedro	?	Sí	Sí	Si
Paraíso	1847-1850	Sí	Sí	Si
Hoyo Vicioso	1884	Sí	Sí	Si
Carmen	?	No	Sí	Si
Santiago	1838	Sí	Sí	Si
Josefita	?	Sí	Sí	Si
Santa Rita	1860	Sí	Sí	No
Fortuna	?	Sí	Sí	No
Mataredonda	?	Sí	No	No
Bello Sitio	1840	Sí	Sí	No
Juanita	?	Sí	Sí	No

Nombre	Fundación	Existía en 1885	Existía en 1890	Existía en 1895
Santa María	1860	?	?	?
Dos Hermanos	1879-1881	?	Si	No

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de vestigios estructurales y objetos sobre la superficie, y yacimientos arqueológicos asociados bajo la superficie.

### Otro programa de carreteras

En 1860 quedó aprobado el *Plan Carretero de la Isla de Puerto Rico*, que proponía líneas de servicio público de Primer y Segundo Orden. La pavimentación de las carreteras de Primer Orden – como lo era la carretera que pasaría por Fajardo – se hacía siguiendo el método casi universal de Macadam. En el caso de las secundarias, el afirmado – cuando lo había – no era tan riguroso. El método requería que la piedra y el cascajo fuera aprisionado por un rolo de 3,000 kilogramos arrastrado por una yunta de bueyes. El cascajo se obtenía triturando roca a marronazos. Los proyectos costaban entre 7,285 y 23,207 pesos por kilómetro de carretera (AGPR-OP-C:20).



Sto. Domingo, P. R. de Enero de 1879.

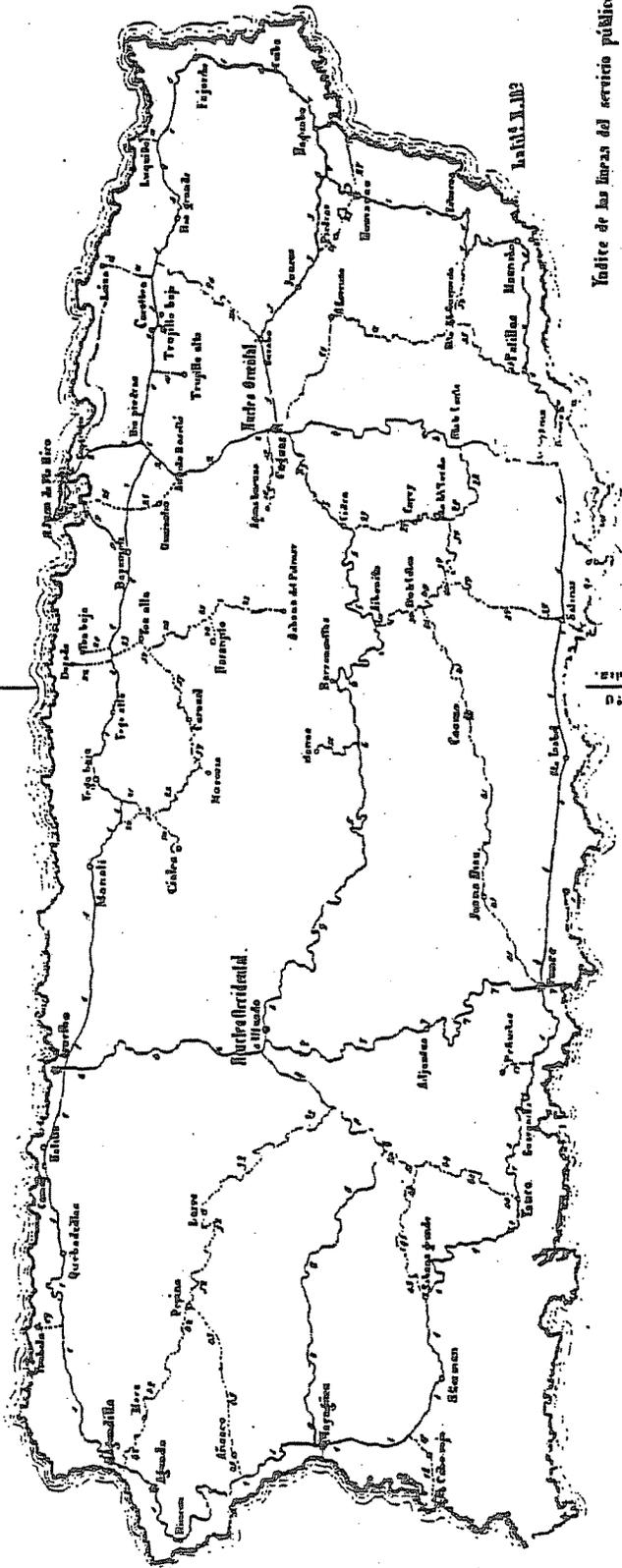
Esta carta es redactada con arreglo a las observaciones y estudios topográficos hechos durante varios años por el Sr. Director de Obras Públicas D. Manuel Sánchez y otros oficios de su nombramiento para este último cargo que hoy desentiende.

El Subsecretario Subyacente.

*Manuel Sánchez*

**PLAN CARREREND DE LA ISLA DE PUERTO RICO**

[a que se refiere el reglamento gal. aprobado por H. orn. de 6 de Diciembre 1860.]



Indice de las lineas del servicio público.  
 de 1.ª orden.  
 de 2.ª orden.

En 1878 se promulgó un *Reglamento de Caminos Vecinales* que entre otras cosas disponía para la construcción y limpieza anual de cunetas, y el mantenimiento de una faja incultivable de un metro a cada margen del camino, y otra faja exterior de 25 metros en la que estaba prohibido el corte de árboles (Marín 1994).

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de segmentos de la carretera original enterrados bajo tramos de la carretera actual.

### *El área de Fajardo durante la Guerra Hispanoamericana*

Rivero (1972:354-378) indica que al declararse la Guerra, Fajardo estaba guarnecido por dos compañías de infantería, una de Voluntarios con su guerrilla montada, y algunas fuerzas de la Guardia Civil. No habían fortificaciones permanentes, pero se habían construido varias trincheras "...en las alturas al Norte de la población y cerca del faro".

Fajardo había sido seleccionado originalmente por el General Miles para el desembarco inicial de las tropas norteamericanas, y desde mediados de julio buques de guerra, transportes y carboneros con bandera de los Estados Unidos navegaban frecuentemente cerca de la costa y/o fondeaban frente al faro, al otro lado de los islotes (Rivero 1972:354-378).

Una vez efectuado el desembarco norteamericano en Guánica, la mayor parte de las tropas regulares españolas se retiraron sobre Carolina, disolviéndose la compañía de Voluntarios y su guerrilla. Había permanecido en Fajardo una sección de infantería, algunos guardias civiles, y la policía municipal (Rivero 1972:354-378).

El 1 de agosto de 1898, a las 4:30 p.m., una partida del monitor *USS Puritan*, que se encontraba anclado frente al faro, desembarcó en la playa y marchó aproximadamente media milla en dirección al pueblo de Fajardo. Las fuerzas españolas se movilizaron, y la partida norteamericana reembarcó. Para el día siguiente habían anclado frente al faro el monitor *USS Amphitrite*, el carbonero *Hannibal*, y el buque *USS Leyden*. Por la noche del mismo día una partida desembarcó y capturó el faro. Los españoles se retiraron a Luquillo. La fuerza norteamericana tenía órdenes de ocupar sólo el faro, pero temiendo la toma del pueblo por partidas sediciosas, el doctor Santiago Veve negoció la ocupación de este con el comandante de las fuerzas navales. El *Leyden* entró al puerto con la ayuda del pescador Benito Suárez. Una partida de desembarco tomó el edificio de la Aduana y continuó su marcha hacia la Alcaldía, acompañado de una multitud de curiosos. A través de Enrique Bird, quien actuaba como traductor del Capitán Barclay, nombró al doctor Veve como Comandante Militar de la Región Oriental de Puerto Rico. Esa misma noche el juez municipal don Antonio R. Barceló levantó el acta de la llegada de las fuerzas norteamericanas a Fajardo (Rivero 1972:354-378).

El doctor Veve nombró al dentista Prisco Vizcarrondo como Sargento Mayor de las fuerzas puertorriqueñas, y le ordenó organizar una *Milicia Ciudadana* a ser armada con fusiles de la marina norteamericana y los que habían dejado abandonados los Voluntarios. Vizcarrondo estableció su cuartel general en el teatro de Fajardo y comenzó a reclutar a los que formarían parte de la nueva milicia. De Humacao había salido una fuerza montada para atacar a Fajardo y capturar a Veve, pero a mitad de camino había recibido un mensaje de La Fortaleza ordenándole desistir (Rivero 1972:354-378).

Durante el día 6 Veve recibió un mensaje de Manuel Camuñas, quien era Secretario de las Cámaras Insulares que presidía Luis Muñoz Rivera, informándole que los españoles se preparaban para capturar a Fajardo. La noticia corrió por todo el pueblo, y Rivero (1975:363) dice que "...aquello fue un *sálvese quien pueda*." El pueblo fue totalmente abandonado, y mas de 1,000 personas se refugiaron en el faro. Los milicianos que habían quedado del tropel anterior abandonaron las armas y se unieron a los fugitivos. Veve y sus oficiales se embarcaron en el *Amphitrite* (Rivero 1972:354-378).

El 7 de agosto una fuerza española compuesta por 200 hombres de los batallones Cazadores de la Patria y 3° Provisional, y de la Guardia Civil, llegó a las afueras de Fajardo. La fuerza se había formado en el campamento de Hato Rey y se había trasladado el día anterior en el ferrocarril hasta Carolina, desde donde continuó a pié. De la fuerza se destacó una patrulla de la guerrilla montada del 3° Provisional bajo el mando del Teniente de Voluntarios Rafael Colorado. La patrulla encontró el pueblo abandonado totalmente, y desde una altura cercana reconoció las unidades navales norteamericanas. La patrulla intentó arriar la bandera de los Estados Unidos que flotaba sobre la Aduana, lo que provocó que las unidades navales abrieran fuego con cañones de tiro rápido. La patrulla se retiró. Mas tarde toda la fuerza entró en el pueblo, y durante la noche del día 8 atacó al faro con fuego de fusilería. Los norteamericanos respondieron con fuego de ametralladoras y fusilería, apoyados por la artillería de las unidades navales. Los españoles se alejaron del área, y a las 3:00 p.m. del día 9 se retiraron a San Juan. Los norteamericanos se retiraron a sus barcos (Rivero 1972:354-378).

El 30 de septiembre el pueblo de Fajardo fue oficialmente ocupado por fuerzas del Ejército de los Estados Unidos bajo el mando del Capitán L.H. Palmer (Rivero 1972:354-378).

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de artefactos militares tales como balas, cartuchos y piezas de equipo individual en el área del faro y sus cercanías.

#### *Redistribución territorial*

En 1899 Ceiba, Luquillo y Sabana fueron anexados al territorio de Fajardo. Ceiba y Luquillo permanecieron bajo Fajardo hasta 1914, y Sabana hasta 1920 (Rivera 1986:17).

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de documentos depositados en bibliotecas y archivos.

#### *El Ferrocarril de Circunvalación*

Para mejorar las comunicaciones, desde 1880 se había adoptado un plan general para establecer el ferrocarril de circunvalación. La franquicia de la *Compañía de Ferrocarriles de Puerto Rico* había sido aprobada en 1888, con capital predominantemente francés, y de inmediato había dado comienzo la construcción de líneas e infraestructura de apoyo por los ingenieros don Antonio Ruiz Quiñones y don Tulio Larrínaga (Tió 1973:106-107). Para 1898 el ferrocarril operaba en secciones desde San Juan hasta Camuy, y desde San Juan hasta Carolina, de manera que no llegaba hasta Fajardo (Tió 1973:106-107). En 1899 se incorporó en el Estado de New York la *American Railroad Company*

of Puerto Rico para operar las propiedades de la *Compañía Ferroviaria de Circunvalación de Puerto Rico*. La línea ferroviaria fue completada en 1908 (Tió 1973:107).

Inicialmente se usaron rieles franceses de 20 kilogramos por metro (mas tarde se usaron rieles de 60 libras), equivalente a 40 libras por yarda. El ancho del carril era de 1 metro, con apertura en trincheras de 3.24 metros y alto de 3.70 metros. Las traviesas eran de 6" x 8" x 6', excepto en las agujas, en donde eran mas largas, mayormente de pino creosotado a presión de 10 libras. Habían aproximadamente 1,600 traviesas por kilómetro. El balastro era de piedra de 2 pulgadas. Además de vías férreas, traviesas, balastro, trincheras, terraplenes, puentes, tajeas, túneles, tanques de agua y combustible, canteras y pasos a nivel con vallas, se construirían aproximadamente 260 edificios para estaciones, viviendas de empleados y talleres de reparaciones. La estación central de San Juan – de un elegante diseño francés – contenía las oficinas principales. Las 58 locomotoras originales eran de vapor, y quemaban carbón de piedra (Tió 1973:111). Existían seis tipos diferentes de coches: de 1ª Clase para pasajeros, de 2ª Clase para pasajeros, de 3ª Clase para pasajeros, mixto de 1ª y 2ª Clase para pasajeros, furgón, y correo (AGPR, OP-F/140).

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de elementos de infraestructura ferroviaria, tales como vías, rieles, agujas, etc.

### *La Base Naval Avanzada*

El gobierno de los Estados Unidos se reservaba el “derecho” de intervenir en cualquier lugar del Hemisferio por virtud de la Doctrina Monroe según reforzada por el Destino Manifiesto. De modo que los norteamericanos se sentían con libertad de intervenir en cualquier lugar del Caribe donde ocurrieran problemas políticos que amenazaran sus intereses estratégicos, tanto comerciales como defensivos, incluyendo al Canal Interoceánico. Cualquier aplicación futura de la Doctrina Monroe requeriría de bases navales avanzadas (Marín sf:a).

La *Junta General de la Marina* comenzó a evaluar lugares apropiados para establecer las bases que protegerían al canal interoceánico. Por un lado, la bahía de Guayanilla tenía una topografía mucho mas defensiva que la de San Juan, y por el otro la Capital ya tenía fortificaciones sustanciales que, aunque completamente obsoletas y en pésimas condiciones, podrían defender la base naval una vez fueran reformadas con hormigón reforzado y mejoradas con artillería moderna. Sin embargo, los estudios también reconocían que el área conocida como las Radas de Fajardo constituía un anclaje potencial para la flota. Entonces el Almirante Dewey, quien era Presidente de la Junta, propuso el establecimiento de una base naval avanzada en la Isla de Culebra desde donde la flota pudiera operar para defender al canal interoceánico a la vez que se negaba el uso de las Radas de Fajardo a una flota enemiga (Marín sf:a).

Basandose en la recomendación de Dewey, la Junta General de la Marina decidió que la base de la flota en el Caribe sería establecida en la Isla de Culebra. Aprovechando que un segundo tratado sobre la compra-venta de las Islas Vírgenes Danesas no había sido ratificado por la Asamblea de Dinamarca, la Marina se dio a la tarea de demostrar la viabilidad de una base en Culebra y ordenó que se llevaran a cabo maniobras en aguas de esa isla. Estas maniobras fueron las primeras a gran escala posteriores a la Guerra Hispanoamericana, con la participación de los cuatro escuadrones de la flota que estaban estacionados en el Atlántico. Parte de la flota echó anclas en el área conocida como Las Radas de Fajardo. Una rada es un ancladero abierto, *roads* o *roadstead* en inglés. Mas

tarde el área de las Radas de Fajardo pasó a ser conocida como las *Radas de Roosevelt* o *Roosevelt Roads*. El apodo actual de *Rosey Roads* proviene de *Old Rosey*, apodo de Theodore Roosevelt. Las Radas de Roosevelt incluye el área delimitada al oeste por la costa de Puerto Rico, al norte por los cayos conocidos como "Cordillera Central", al este por la isla de St. Thomas, y al sur por la isla de Vieques. El área de entrada y salida de los barcos capitales era el canal entre Vieques y Puerto Rico (Marín sf:a).

Los alemanes habían preparado varios planes para un guerra eventual contra los Estados Unidos. Estos planes incluían la captura de Culebra y Puerto Rico para establecer un surgidero en las Radas de Fajardo, y desde allí operar contra el territorio continental de los Estados Unidos. Aun así, las facilidades navales en Puerto Rico y Culebra fueron inactivadas en 1912 (Marín sf:a).

La evidencia documental disponible señala la presencia de una "Reservación Militar de Fajardo", pero no indica su ubicación. Sin embargo, dicha Reservación debió ser solo un predio de terreno sin estructuras ni edificios, y en todo caso no debió de estar asociada con la Base Naval Avanzada de Isla de Culebra. Thomas (1933) sugiere que la Marina iba a Fajardo sólo para hacer aguada, pero que tomaba licencia sólo en los puertos de San Juan y Ponce. La "aguada", o reabastecimiento de agua potable, era realizada por botes pequeños y/o barcazas.

- La posibilidad de que en Fajardo exista evidencia física asociada con la Base Naval Avanzada es remota.

#### *La Fajardo Sugar Company*

Para principios del siglo XX la economía de Fajardo se basaba principalmente en el cultivo y procesamiento de la caña sacarina. En 1902 habían 13 haciendas (Rivera 1986:20):

HACIENDAS DE CAÑA EN FAJARDO 1902		
Nombre	Fundación	Total de Cuerdas
Margarita	1829	1300
Unión	1892-93	1570
Convento	1882-83	1100
Dos Hermanos	1879-81	600
Santa Rita	1860	?
San Pedro	?	1200
Hoyo Vicioso	1884	518
Fortuna	?	?

Nombre	Fundación	Total de Cuerdas
Santiago	1838	1000
Tolomesa (antes Bello Sitio)	1840	1000
Paraíso	1817-1850	2130
Concepción	?	3000
Santa María	1860	902

En 1905 varias de las haciendas de Fajardo se fusionaron para formar la *Fajardo Sugar Company*, con accionistas norteamericanos y puertorriqueños, y bajo la administración de Jorge Bird Arias (Rivera 1986:14). La factoría central de esta corporación era la *Central Fajardo* (Hostos 1976:379), y su latifundio llegó a tener más de 30,000 cuerdas. Además, esta central fue una de las primeras tres que establecieron estaciones experimentales agrícolas para mejorar el cultivo de la caña de azúcar en el país (Hostos 1976:379).

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de las estructuras, edificios e infraestructura correspondiente a la Central Fajardo.

### *Efectos de la Gran Depresión*

Como resultado de la crisis económica que llevó a la Gran Depresión en 1929, y bajo la sombrilla de la *Administración Nacional de Recuperación* (NRA), el gobierno federal creó un gran número de agencias para combatir la pobreza y el desempleo, tales como la *Administración de Ayuda Federal de Emergencia* (FERA), que distribuía la ayuda, el *Cuerpo Civil de Conservación* (CCC), que brindaba trabajo a los desempleados mediante proyectos de conservación y protección del ambiente, y la *Administración de Obras Públicas* (PWA), que realizaría un amplio programa de construcción de carreteras y otras obras públicas. En agosto de 1933, la *Administración Federal de Ayuda de Emergencia* (FERA) extendió su programa a Puerto Rico, resultando en la creación de la *Administración de Ayuda de Emergencia de Puerto Rico* (PRERA), y que eventualmente fue reemplazada por la *Administración para la Reconstrucción de Puerto Rico* (PRRA). Entre los múltiples programas de la PRERA se encontraban las áreas de obras públicas y mejoramiento de arrabales y viviendas, pero el funcionamiento de la PRERA resultó deficiente, y en 1934 el Presidente Roosevelt designó una Comisión Puertorriqueña de Normas (PRPC). La comisión, en un documento que pasó a ser conocido como el *Plan Chardón*, recomendó la adopción de un programa de completa rehabilitación económica. El Plan Chardón, que fue sin duda el primer plan de desarrollo económico y social formulado para el caso específico de Puerto Rico, contenía recomendaciones para el fomento de la emigración, reajuste azucarero, rehabilitación rural, y desarrollo industrial. En esencia, en el Plan Chardón se llegó a la conclusión de que la densidad demográfica hacía necesaria la industrialización de la Isla, y que no se podía depender únicamente de la agricultura como base para el desarrollo de Puerto Rico ni para la elevación del nivel de vida (Marín 1994).

En 1935 se inauguró una barriada obrera construida bajo los programas federales de ayuda de emergencia (Hostos 1992:13).

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de obras de infraestructura, teatros, edificios públicos, y residencias.

### *La Segunda Guerra Mundial*

En octubre de 1940 Roosevelt llamó a toda la Guardia Nacional de los Estados Unidos a servicio activo federal, produciéndose la entrada instantánea al Ejército de 278,526 soldados. La *92ª Brigada de Infantería (Puertorriqueña) (Separada)* de la Guardia Nacional de Puerto Rico fue federalizada el 15 de octubre de 1940 y ordenada a concentrarse en el Campamento Tortuguero. Las compañías "K" y "L" del *3er Batallón del 295º Regimiento de Infantería (Puertorriqueño)*, partieron por tren desde Fajardo y Humacao, respectivamente, hacia el Campamento Tortuguero. La Guardia Nacional fue reemplazada con unidades de la "Guardia Estadual" (Marín sf:b).

Los Estados Unidos tenía conocimiento de la existencia de planes alemanes para capturar bases en el Caribe, incluyendo a Puerto Rico. Para lograr el control necesario, el Caribe fue dividido en tres áreas, concentrando las fuerzas en *bases de operaciones navales* en Guantánamo, Trinidad y Puerto Rico. Cada base de operaciones sería suplementada por estaciones o facilidades aeronavales para proveer la vigilancia necesaria (Marín sf:b).

En Puerto Rico, la Base de Operaciones de la Flota sería ubicada en el área de las Radas de Roosevelt, cerca de Ensenada Honda. La Base contaría con facilidades numerosas para apoyar a la flota en operaciones de guerra, así como facilidades para su propio funcionamiento. Para apoyar a la base se construirían aeródromos auxiliares en Vieques, Culebra y Fajardo (Marín sf:b).

Si bien las facilidades navales de Ensenada Honda estarían mas o menos concentradas, las del Ejército estarían dispersas por todo el área general debido a que sus funciones eran la defensa costanera, defensa aérea, vigilancia costanera, y defensa móvil (Marín sf:b). Por lo tanto, los vestigios de las facilidades del Ejército constituirán la mayoría de la evidencia arqueológica asociada con la Segunda Guerra Mundial fuera de la actual Estación Naval de Roosevelt Roads.

El plan inicial para la defensa costanera de la Sonda de Vieques requería baterías permanentes agrupadas bajo dos Comandos de Defensa de Bahía que mas tarde fueron redesignados como "Fuertes". El *Ensenada Honda Harbor Defense Command*, luego *Fort Bundy*, ubicado en Ensenada Honda, controlaría las baterías a ser construidas en Punta Mata Redonda (8"), Punta Yegua/Punta Lima (16"), Isla Piñeros (6"), Monte Pirata (16"), Monte Jalobre (16"), Martineau (6"), y Punta Arenas (6"), estas últimas cuatro en Vieques. El *St. Thomas Harbor Defense Command*, luego *Fort Segarra*, ubicado en Water Island, St. Thomas, controlaría las baterías Cabo San Juan (6") en Fajardo, North Point (6") y Dolphin Head (6") en Culebra, y Fortuna Hill (8"), Flamingo Point (6") y Colina 411 (6"), en St. Thomas. El Plan también requería la construcción de "emplazamientos de Panamá" para material móvil de 105 y 155mm, y emplazamientos para baterías de 37mm y 90mm de fuego rápido, para defensa contra botes torpederos de alta velocidad (Marín sf:b).

De los emplazamientos planificados originalmente se llegó a comenzar la construcción de sólo algunos, y en todo caso con calibres reducidos en vez de los grandes calibres originalmente

planificados. Los emplazamientos mas cercanos al pueblo de Fajardo hubieran sido los de Cabo San Juan y Punta Mata Redonda (Marín sf:b). La construcción de la batería de Cabo San Juan fue suspendida antes de que comenzara. La de Punta Mata Redonda sería reemplazada con una batería de cañones de a 8 pulgadas, de la que se llegaría a construir el bloque para uno de los cañones y las tuberías para la cablería.

El armamento para la defensa contra botes torpederos de alta velocidad consistía de baterías armadas con cañones de a 90mm y 37mm a ser emplazadas en Punta Cascajo, Isla de Cabras, y Punta Puerca (Marín sf:b). Estas instalaciones fueron construidas dentro de la Reservación Naval.

Es posible que la construcción del sistema de control de fuego hubiera comenzado antes de los emplazamientos, en cuyo caso quedarían algunas estructuras del mismo a lo largo de la costa este de la Isla. Para poder disparar a ciegas contra barcos que podían encontrarse hasta 35,000 yardas mar afuera, el sistema de control de fuego tenía al menos dos "estaciones de base terminal" para cada batería. En estas estaciones se tomaban lecturas del objetivo con instrumentos ópticos cada 15 segundos y se transmitían a una "sala de delineación". La data recibida era procesada matemáticamente y transmitida a la batería en forma de un ángulo de deflexión (lateral) y un ángulo de elevación (vertical) que tomaba en consideración el la dirección y velocidad del objetivo, el tiempo de vuelo del proyectil, y las condiciones atmosféricas que podían afectar la balística exterior del proyectil. También existían estaciones para los comandantes de batería y grupo. El sistema usaba básicamente tres tipos de estructura: torre de esqueleto de metal con pisos y paredes de hormigón armado, pozos de hormigón armado, y la estación disfrazada como "casa de campo" (Marín sf:b). Uno de estos pozos de hormigón aun existe en la altura conocida como "El Morrillo", en Humacao, donde también existe una estructura terrera que para 1980 aún conservaba su pintura de camuflaje.

Para apoyar las defensas de Roosevelt Roads se necesitarían 14 estaciones de Radar SCR-296 y una cantidad de reflectores de 24 y 60 pulgadas (Marín sf:b). La mayoría de estas estaciones no llegaron a ser construidas.

La defensa aérea estaba dividida en tres elementos principales: aviación de persecución, artillería antiaérea, y advertencia aérea. Los escuadrones de persecución operaban desde el Campo Borínquen, el Campo Losey, y el Aeródromo Auxiliar de Arecibo, pero sus elementos podían moverse a cualquiera de los aeródromos auxiliares restantes en Dorado, Santa Isabel, Mayaguez, Salinas, y Vega Baja. El aeródromo auxiliar de Fajardo pertenecía a la Base de Operaciones Navales (Marín sf:b).

La artillería antiaérea fue desplegada "en profundidad", por lo que la defensa comenzaba en St. Thomas. Las instalaciones propuestas inicialmente para el Primer Período Defensivo fueron cuatro baterías a ser ubicadas en el Campo Aéreo Norte, Isla Cabeza de Perro, Isla de Cabras, y Punta Algodones. A estas se añadirían las del Segundo Período Defensivo a ser ubicadas en Punta Figura, Punta Medio Mundo, Punta Puerca, Punta Cascajo, Punta Loma, Delicias, Colina 1000, Colina 650, y Ceiba. Además de estas baterías se construiría una serie de 29 plataformas de hormigón y metal para extender la profundidad de la defensa. Estas plataformas, que en esencia hubieran sido parecidas a los fuertes de *Maunsell* que se habían construido en los estuarios de los ríos Thames y Mersey, en Inglaterra, serían levantadas sobre pilotes hincados en el mar sobre 20 bajos naturales y artificiales. Las plataformas montarían cañones antiaéreos de a 4.7 pulgadas y 37mm, equipo de Radar y reflectores. Todas tendrían dos plantas, con cuarteles, comedores, y facilidades de

almacenaje. El acceso a las plataformas tendría necesariamente que ser por bote. Ninguna de estas instalaciones ni plataformas llegó a ser construida (Marín sf:b).

Aún cuando todas las unidades de artillería antiaérea que llegaron a servir en el área fueron "móviles" o "semi-móviles", y la mayoría fueron emplazadas cerca de la Base de Flota, su presencia hubiera dejado algún tipo de evidencia debido a la necesidad de elementos auxiliares tales como emplazamientos semi-permanentes, edificios y estructuras para el almacenaje de campo de municiones, herramientas y equipo.

Se llegó a construir tres estaciones permanentes de advertencia aérea: en las montañas El Yunque y Santa Ana, ambas en Puerto Rico, y en Crown Mountain, St. Thomas. También se emplazó una estación provisional de advertencia aérea en un monte de Naguabo, y se llegó a planificar el desplazamiento y despliegue de dos batallones de globos cautivos, aunque estos nunca fueron traídos a la Isla (Marín sf:b).

La función de observación costanera era responsabilidad del Ejército, con la Marina, la Guardia Costanera, y la Oficina de Inteligencia Naval como agencias auxiliares y cooperadoras. Esta función era realizada de acuerdo con el Plan de Observación Costanera preparado por la Fuerza Conjunta Defensiva Local de Puerto Rico, y requería a grades rasgos la detección de actividad sospechosa y la prevención del desembarco de agentes, saboteadores y partidas pequeñas de fuerzas hostiles por medio de la observación de la línea costanera, las áreas marítimas adyacentes, y las comunidades que bordeaban las playas. De acuerdo con este Plan, la Fuerza Móvil Puertorriqueña y el Comando de Artillería Antiaérea mantendrían la observación continua de la línea costanera y las aguas adyacentes durante horas del día, mientras que durante horas de la noche o períodos de visibilidad reducida, la vigilancia sería mantenida por la artillería de costa, la Guardia Costanera, y el Puesto de Control de Entrada de Bahía. Además, durante la noche la Fuerza Móvil mantendrían patrullas en playas selectas, extendiendo las patrullas a playas adicionales para el mantenimiento de la red de informantes de la Oficina de Inteligencia Naval.

Las embarcaciones de la Guardia Costanera y de la Patrulla Costanera de la Marina mantendrían la observación de áreas específicas según fuera requerido. Además, otros objetivos de superficie podrían ser detectados por el sistema de advertencia aérea y las estaciones de radio (Marín sf:b).

El sistema de observación costanera hizo uso de estructuras y edificios existentes, por lo que no es probable que se hubieran construido estructuras dedicadas. La evidencia física asociada con esta función sería principalmente las estaciones de control de fuego de artillería que aún puedan existir, y el faro de las Cabezas de San Juan.

La defensa móvil de Ensenada Honda sería responsabilidad del regimiento de infantería estacionado en el Campamento O'Reilly, Gurabo.

- Fuera de los terrenos navales existentes, la evidencia física asociada con estos eventos consistiría de estaciones de control de fuego en lugares altos de la costa, vestigios de emplazamientos de cañones particularmente al sur de la estación naval existente, pistas de emergencia que han sido convertidas en aeropuertos locales, edificios asociados, y elementos de infraestructura tales como carreteras y caminos mejorados y pavimentados para facilitar el movimiento motorizado rápido de las unidades de combate.

## SINTESIS DE ACTIVIDAD HUMANA DURANTE EL PERIODO PRECOLOMBINO

Contribución de J.J. Ortiz Aguilú

### Período Inicial Indígena: Colonización Aborigen de Puerto Rico (ca. 4000 a.C. - 300 a.C.)

Las comunidades mas tempranas en la historia aborigen de Puerto Rico se ubican actualmente dentro de la Tradición Paleoindia (ca. 4000 a.C. hasta aproximadamente 1700 a.C.) Usualmente estos son sitios pequeños caracterizados por un ajuar de instrumentos lasqueados en materiales criptocristalinos tales como el sílex. Su contexto refleja una economía litoral-marítima y/o de zonas de humedales. Sitios como Angostura en Barceloneta y Maruca en Ponce han presentado hasta ahora las fechas mas antiguas.

Otros yacimientos, tales como Caño Hondo (Vieques, ca. 1700 a.C.), Cayo Cofresí (Salinas, ca. 400 a.C.), y Cueva María la Cruz (Loiza, ca. 100 a.C.), parecen definir una fase más tardía, y que posiblemente representa una tradición cultural un poco diferente a la anterior. Algunas investigaciones recientes sugieren no solamente una economía de litoral, sino también un posible uso de horticultura incipiente, así como la explotación de ciertos puntos en el piemonte y en el interior montañoso, cerca de los principales cuerpos de agua.

### Periodo Intermedio Indígena 1: Llegada y colonización de comunidades ceramistas (300 a.C. - 600 d.C.)

La Tradición comúnmente denominada "Saladoide" (ca. 300 a.C. - 600 d.C.) está ubicada dentro de este período. La representan los materiales excavados en sitios tales como Hacienda Grande en Loiza, Cuevas en Trujillo Alto, Tecla-Cucharal en Guayanilla, Las Flores en Coamo y Punta Borinquen en Aguadilla. Recientemente las investigaciones de Chanlatte-Baik, de la U.P.R., han traído a la luz materiales un poco mas antiguos pero básicamente contemporáneos con los materiales Saladoides temprano e intermedio en el sitio Sorcé-La Hueca en Vieques. Chanlatte (1983, 1984) ha propuesto la existencia de una segunda tradición cultural que precede y luego co-existe dentro de este período con la ya establecida Tradición Saladoide en Puerto Rico.

Podemos organizar este período en varias subdivisiones cronológicas, a saber: temprano, intermedio y tardío. Los estilos La Hueca (Vieques) y Hacienda Grande (Loiza) compiten para las Fases mas tempranas del Período. Es posible la existencia en los sitios de Canas (Ponce), Tecla (Guayanilla), Las Flores (Coamo), Hernández Colón (Ponce), Candelero (Humacao) y Aguacate (Yabucoa) de materiales que componen una fase Saladoide- La Hueca intermedia, ca. 200-400 d.C. Finalmente, los sitios de Cuevas (Trujillo Alto) y Punta Borinquen (Aguadilla) han producido materiales ubicados en la fase mas tardía de este período.

### Período Intermedio Indígena 2: Desarrollo autóctono y transformación política (600 d.C. - 1200 d.C.)

El Período Intermedio esta caracterizado en su cerámica por estilos cerámicos de decoración sencilla al inicio de la secuencia hasta culminar en unas combinaciones y técnicas más burdas. Al mismo lo hemos subdividido como sigue:

- El Cerámico Intermedio - Fase Inicial (600 d.C.-800 d.C.), según la descripción clásica de Rouse (1952) incluye cerámica con decoración pintada con engobes internos y externos, parciales y a veces totales. Se usan franjas negras y rojas mayormente en el interior de las vasijas. El modelado - inciso se hace mas frecuente a través del tiempo con la eliminación casi total de la decoración pintada.

Durante esta fase se comienza a densificar las partes altas de muchos de los valles de la zona sur y norte-noroeste. Ciertos estudios recientes sugieren el mismo proceso para el noreste de Puerto Rico. El sureste de Puerto Rico carece de suficiente información sistemática para postular los posibles procesos de la colonización del interior durante esta fase. El numero de yacimientos incrementa relativo al periodo Saladoide, y es posible que se haya comenzado una centralización sociopolítica en algunas regiones tales el centro-sur y el sur-suroeste de la Isla.

- El Periodo Intermedio - Fase Media - (800 d.C.- 1,000 d.C.) se caracteriza en sus materiales por una progresiva disminución de la decoración pintada y un tratamiento de moderado inciso en las superficies externas de la cerámica. Los artefactos líticos incluyen amuletos colgantes, pequeños trigonolitos, y cuentas tubulares en granito y otros materiales igneos. Yacimientos pertenecientes a esta fase se encuentran distribuidos en casi todos los valle interiores de la Cordillera Central, así como en toda la banda sur y oeste de la Isla. Una posible contradicción, denominada "Elenoide" por el arqueólogo G.S. Vescelius hace su incursión significativa en los valles y piemonte del este-noreste de Puerto Rico. Estos grupos denominados como "Elenoides" posiblemente tienen su origen en la zona de Vieques y las Islas Vírgenes. Al día de hoy se desconoce la relación histórica entre estos grupos y aquellos mas representativos de la tradición "Ostionoide" hacia el centro y oeste de la Isla de Puerto Rico. Es significativo que durante esta fase se manifiestan extensos asentamientos asociados a terrazas agrícolas y plazas "estructurales" tales como "Las Planas" (Cayey), "Las Flores" (Coamo), "Tibes" (Ponce), "Vivi" (Utua), "Capa" (Utua), y "Las Mesas" (Mayaguez). La formación social comúnmente denominada como "cacicazgo" posiblemente ha sido ya manifestada durante esta fase (Ortiz-Aguilú *et al* 1991).

- Periodo Intermedio - Fase Tardía - (ca. 1000 - 1200 d.C.) Durante esta fase se continúan los procesos anteriores de una asentación en la decoración de "modelado-inciso" en la cerámica. La centralización sociopolítica aparenta intensificarse, ya que los yacimientos anteriormente señalados continúan vigentes, e inclusive expanden su tamaño y numero de estructuras. Según la evidencia disponible, entendemos que todos los valles interiores, así como algunas laderas y múltiples cimas fueron colonizadas durante este periodo.

#### Período Tardío Indígena: Centralización y Contacto Europeo (ca. 1200 - 1500 d.C.)

Los materiales cerámicos de este período se reconocen como pertenecientes a la Tradición "Chicoide"(ca.1200 - 1500 d.C.), que en Puerto Rico se manifiesta a través de los estilos "Capá" y "Esperanza".

Sin embargo, los artefactos líticos son los más distintivos de este período. Estos yacimientos precolombinos tardíos de Puerto Rico se caracterizan por esculturas en granito y otras piedras ígneas. Los artefactos diagnósticos de este período podrían ser los cemíes o trigonolitos, los aros líticos, y los denominados "codos de piedra" podrían ser los artefactos diagnósticos. Las cuevas fueron ampliamente utilizadas para diferentes propósitos, inclusive funerarios y rituales. Los petroglifos aparecen en los monolitos de algunas plazas, así como en monolitos asociados con el cauce de ríos, y en las entradas e interior de muchas cuevas. La cultura "Taina" registrada en las fuentes etnohistóricas es parte de este período en donde la evidencia de cacicazgos y relaciones intra- e inter-islas están plenamente evidenciadas.

Los modos de vida de los pueblos no-alfareros precolombinos se asocian principalmente con un modo de vida de recolección, en el que los recursos materiales principales para el éxito de la sociedad están centrados en la disponibilidad de fuentes de alimento y materia prima para herramientas (Pantel 1988). En estos casos, el movimiento de grupos del litoral hacia áreas interiores fue motivado principalmente por la necesidad de recolectar y/o capturar su alimento, ya fuera este vegetal o animal. Por el contrario, los pueblos alfareros tardíos practicaban la domesticación de sus fuentes principales de alimento, y por lo tanto eran capaces de asentarse en áreas de producción, pero no necesariamente conteniendo el alimento en sí.

La costa este de la isla ha sido notoriamente pobre en cuanto a este tipo de evidencia. Sin embargo, es lógico esperar que existan dentro de esta zona y que su ausencia se debe en realidad a la falta de exploración arqueológica sistemática.

## SINTESIS DE ACTIVIDAD HUMANA DURANTE LOS PERIODOS COLONIALES EUROPEOS Y DEL SIGLO XX

### *Del paisaje natural al paisaje cultural*

La cultura se refleja de forma no-intencional en el paisaje vernáculo ordinario, incluyendo los elementos culturales de cambio, convergencia, difusión, regionalismo, y gusto. Por lo tanto, todo paisaje creado o modificado por el hombre tiene significado cultural, sin importar lo ordinario de ese paisaje. Ese *paisaje cultural* de que hablan los historiadores y geógrafos refleja gustos, valores, aspiraciones, y miedos de forma tangible (Meinig 1979).

Los elementos del paisaje cultural hacen poco sentido si se estudian fuera de su contexto geográfico, por lo que estudiar un sitio aislado de sus alrededores equivale a remover parte de la evidencia más importante. Para comprender el significado cultural de los elementos del paisaje, es esencial conocer de forma particular la mecánica de la tecnología y las comunicaciones que hicieron posible cada elemento. Debido a que en la investigación cultural ningún elemento del paisaje es más o menos importante que otro (Lewis 1979), debemos analizar el significado social del paisaje con relación a las categorías comunes usadas para describir los asentamientos: *pasos*, o canales de movimiento; *bordes*, o lindes entre dos áreas; *distritos*, o secciones de tamaño mediano o grande; *nodos*, puntos de actividad intensa; e *hitos*, u objetos físicos que sirven como referencia y llegan hasta los nodos (Spates & Macionis 1982).

Wheeler y Kostbade (1993) han establecido que los procesos humanos geográficos creadores del orden espacial son: cambio poblacional natural, migración, innovación y la difusión de la innovación, explotación de los recursos naturales, selección y desarrollo de sitio, especialización e intercambio, inercia, e interacción y organización geopolítica. Estos elementos no pueden ser aislados unos de otros, y es necesario apreciarlos en conjunto.

### *El patrón de asentamiento europeo y el uso del suelo; hatos, estancias y trapiches*

El patrón general de la interacción económica, cultura, social y política es un componente importante de su geografía total. Esas conexiones y relaciones incluyen el intercambio cultural, técnico, informacional y comercial, las influencias políticas y militares, el flujo diario de decisiones personales y grupales que afectan el uso y organización del suelo, y la migración (Wheeler & Kostbade 1990). Pero el proceso geográfico humano que creó el orden espacial del área es más fácil de definir que los procesos humanos que lograron tales metas. Esto se debe al hecho de que los humanos basan el proceso decisional en motivaciones caprichosas y desconocidas para el investigador. Este proceso decisional -- que produjo resultados geográficos definibles -- en sí puede ser visto como la determinación de: 1) ubicación del asentamiento, 2) subsistencia, 3) estructura social, 4) organización, y 5) relaciones interpersonales y ambientales (Wheeler & Kostbade 1990).

Tanto la economía y su estructura ocupacional, como las unidades de organización económica y las líneas de transportación y comunicación que las conectan, ejercen influencia sobre el orden espacial. Por otro lado, la explotación de los recursos naturales afectan el orden espacial y la diferenciación entre áreas. Además, la formación de unidades políticas tenía metas económicas y sociales. Por

último, el cambio poblacional produce cambios en los patrones geográficos del uso del suelo y la urbanización (Wheeler & Kostbade 1990)

La explotación de los recursos naturales y la organización general de la superficie de la tierra requirió la selección y desarrollo de sitios particulares, cada uno caracterizado por una asociación pre-existente de rasgos de ubicación. El conocimiento de porque un sitio particular fue escogido para una empresa en particular, y los motivos por los cuales el desarrollo del sitio procedió de cierta forma, ayuda a comprender las consecuencias (Wheeler & Kostbade 1990).

Puerto Rico sólo tenía los núcleos urbanos de San Juan y San Germán, familias ganaderas establecidas en las riberas, y muchos españoles asentados en las estancias de las serranías (Coll y Toste 1925). El patrón de asentamiento inicial fue lineal, de forma similar la mayoría las comunidades aledañas a ríos en Europa, y que en Puerto Rico fue casi exclusivamente en el lado oeste del curso de agua. El río ofrecía la conveniencia de servir como ruta de comunicación y suministro, fuente de agua potable, y fuente de energía industrial, y por tales razones era un elemento principal en la infraestructura del asentamiento ribereño (Kostof 1992).

Hasta entonces los pobladores habían mantenido su ganado en *estancias* [sitios de *estar*] sobre las que no tenían título de propiedad. En 1541 el Emperador Carlos V expidió una provisión para que los pastos, montes y aguas, en general, fueran comunes en Puerto Rico. Al quedar establecidos estos *hatos públicos*, los vecinos elevaron una protesta por conducto eclesiástico. La Real Cédula, sin embargo, quedó en pie (Coll y Toste 1914). El asunto degeneró en disturbios, y los hatos no pudieron ser establecidos de inmediato debido a la tenaz oposición de los Regidores de la Capital. Aún con la intervención de la Real Audiencia de Santo Domingo, la rebeldía de los vecinos fue tal que cuatro años más tarde aún existían las estancias particulares (Marín 1994).

Según Hostos (1992:4), el pueblo primitivo de Fajardo se encontraba aparentemente en la ribera de un río muy rico en oro, posiblemente el Río Juan Martín que bajaba de las alturas de Luquillo y Canóvanas. El pueblo había sido destruido por los "caribes", lo que causó su despoblamiento.

Cuando a partir de 1540 comenzó a disminuir la explotación minera en la Isla, la economía fue reorientada hacia el cultivo de caña de azúcar y frutos menores. El área de Fajardo contaba con todos los elementos necesarios para la manufactura azucarera: 1) tierras fértiles de fácil acceso, 2) bosques para madera de construcción y leña, y 3) ganado para proveer fuerza motriz, transporte y carne. Entonces comenzaron a surgir los trapiches "de sangre" movidos por fuerza animal, estimulando el crecimiento poblacional del área (Coll y Toste 1914).

El Cosmógrafo Cronista Juan López de Velazco (1571) describió efímeramente el área como:

*La cabeza de la Isla de sant xoan, que es á la parte é punta desta ysla mas oriental, xunto á las sierras del loquillo, está en 17 grados é medio. Ay en la cabeza de la usla un puerto, que se dice sanctiago, é dende á dos leguas otros que se dice yabucoa, que el uno de los dos se debe de llamar por otro nombre puerto feroso, donde esthá un ingenio de azúcar, que se ha despoblado por los yndios Caribes.*

El presbítero Juan Ponce de León, comisionado por el rey en 1582 para hacer una Memoria y Descripción de la Isla de Puerto Rico, también describió el área:

*...legua y media de allí [el Río Jumacao] hacia la cabeza y principio desta isla, que se dize la cabeza de San Juan, esta otro río, que llaman Pedagua [Daguao] en lengua de yndis; tiene buen puerto para naos, que se dize el puerto de Santiago; fué poblado de mucahs minas y estancias por ser fertilisima tierra y darse bien en ella cañafistolas, y aunque se hizo una casa de piedra para defensa de los caribes, casa fuerte, no se pudieron defender de los dichos caribes y ansi prendieron allí un caballero llamado Cristobal de Guzman con muchos esclavos suyos y de otros vecinos y lo mataron y quemaron la dicha casa y al fin se despoblo la dicha ribera por esta razón; dende la dicha cabeza de San Juan, viniendo por la costa abajo, á la cibdad de Puertorrico, por la banda del Norte, está otro río que se dize Fajardo, el qual descubrio un hi-dalgo del mismo nombre, el qual río ha sido muy rico de oro y al presente lo és, si hubiese negros con que sacallo; despoblose su ribera por la misma ocasión dicha de caribes; al Oeste de este río, quatro leguas grandes, hacia la cibdad de Puertorrico, sale otro río, que llaman Rio-Grande, que también fue rico de oro, estancias de mantenimientos, está despoblado por la razón dicha...*

Para 1692 Fajardo era un “lugarejo” sin fundación religiosa, ubicado en el Partido de Loiza (Hostos, 1992:4). En otras palabras, era un núcleo de casas sin organización política ni urbana, y sin iglesia. Es posible que al igual que muchos otros pueblos de la Isla, el “lugarejo” de Fajardo tuviera sus orígenes en una hacienda de caña. De haber sido este el caso, Fernández-Méndez (1971) indica que de acuerdo con descripciones documentales, la plantación azucarera típica contaba una casa grande para el dueño, una capilla, y casas separadas para los españoles y los negros.

En su visita pastoral, el Obispo don Pedro Martínez Oneca (1760) describe los problemas relacionados con la tenencia de tierras:

*...encontrando una vega de tierra llana, allí, sin atender a la mucha o poca distancia, se pedía y concedía tierras para hacer estancias (así se nombra a un pedazo de tierra con su casa) y de este modo se han poblado y son los que allí llaman pueblos, pues todas las estancias son de aquella Parroquia bajo cuyos linderos o límites están sitas... No es embarazo para esto el tener sus casas hechas, pues con facilidad, cuando bien les parece, mudan aquí la casa de una parte a otra porque como son todas las de fuera de la Ciudad de madera las transportan con facilidad... Parece al Obispo sería muy útil a lo espiritual y temporal fomentar en esta Isla con eficacia el cultivo de la tierra, pues ya se ha comenzado, aunque muy poco, a ararla con bueyes...*

Justamente en el año anterior había comenzado el proceso de fundación del “pueblo” de Fajardo. O'Reilly (1765) dice en sus *Memorias* que los gobernadores que conocieron los males sociales creyeron hallar el remedio en repartir tierras a los pobres, lo que a su vez empeoró la situación. O'Reilly cita los ejemplos de la Aguada y Fajardo, y sobre el último dice:

*El mismo gobernador que empezó el reparto de tierras, consideró conveniente, como lo era y es, el formar una población en Faxardo, que está al este de la isla, en donde hay un escelente rio y un puerto para abrigo de embarcaciones pequeñas de comercio, la fundó con el mexor celo, pero sabido los medios de que se valió, no se estrañaran los efectos: destacó a dicho paraje algunos soldados del Batallón Fixo, les incitó á que se estableciesen allí, dió á cada uno una caballería*

*de tierra y á todo el que quiso agregarse á estos le franqueó también tierras: fueron allá algunos mal hallados en sus pueblos: en el día ascienden á 474 personas las que hay en este nuevo pueblo, pero es tan poca la labranza que tienen y el desmonte que han hecho, que está aún muy á los principios: toda la industria y modo de vivir de estos habitantes se reduce al trato ilícito que tienen con las islas danesas de San Thomas y Santa Cruz: los vecinos de Faxardo son los comisarios o factores de aquellas. Y ¿qué otra cosa se podía esperar de unos soldados pobres y desidiosos, y de unos hombres vagos á quienes faltaban todos los medios necesarios para desmontar bosques y fabricar casas? Este nuevo pueblo depende para su pasto espiritual del Cura ó Capellan de Loisa, que dista de Faxardo siete leguas larguissimas y de mal camino; añádase a esto, que el Cura que vive en Loisa tiene más que hacer en aquella jurisdicción, la que es más dilatada de lo que puede cumplir. Lo que sucede es, que en Faxardo se mueren los más sin asistencia espiritual, que los niños se bautizan muy tarde, y si no se toman otras providencias, estará esta nueva población muchísimos años en el mismo infeliz estado, y solo útil a los extranjeros para la introduccion de sus géneros. Repito que tengo por muy conveniente una población en Faxardo, pero con gente de otro fundamento, auxilios y reglas.*

• La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de documentos depositados en bibliotecas y archivos, y vestigios estructurales dispersos, y yacimientos arqueológicos asociados.

### *Un programa de infraestructura vial*

Uno de los factores determinantes en el desenvolvimiento de la actividad económica fue el clima, pues las tormentas tropicales y los huracanes ocurrían tan frecuentemente que durante el Siglo XVIII tres de ellas cruzaron la Isla durante un mismo mes. Los caminos quedaban inservibles y cubiertos con árboles caídos, y la planicie cubierta con el agua de los ríos y quebradas (Hostos 1994).

En 1770 el Gobernador Muesas había promulgado un *Directorio General* cuyo Artículo 22 se refería específicamente a caminos y puentes. El Directorio requería que todos los caminos reales fueran puestos en buenas condiciones, y que se les diera un ancho de cinco varas castellanas donde el terreno fuera bueno, y cincuenta varas castellanas donde el suelo fuera pantanoso. El Diccionario de Autoridades (Real Academia Española 1732) define al camino real como:

*...el mas ancho, principal, fácil y curfado de los paffagéros, y el mas público: y por effo tienen obligación las Justicias de tenerle llano, y compuesto, y en partes empedrado. Llámase Real, porque es público, o guía a paráges grandes, y fe camina por él con mas conveniencia.*

Para que los caminos reales quedaran “comerciables”, se tumbarían los troncos de los árboles que fueran derribados. Las cañadas, zanjones, hoyos y “malos pasos” serían terraplenados y cubiertos con una calzada de piedra de no menos de tres varas. Los caminos debían ser enderezados en lo posible, y las piedras grandes removidas de los mismos. Se levantarían los puentes que fueran necesarios “con la mayor firmeza y estabilidad”. Las obras de reparación tomarían lugar dos veces

al año, y serían llevadas a cabo por los propios vecinos bajo pena de multa, aunque podrían enviar a sus esclavos o cualquier otro sirviente a representarlos (Muesas 1770).

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de vestigios de los caminos históricos enterrados bajo caminos existentes.

### *Repartición de Tierras*

Por otro lado, el asunto sobre costear el vestuario de las Milicias Disciplinadas causó el re-inicio de los esfuerzos encaminados a solucionar el problema del repartimiento de tierras. En 1774, el Mariscal Alejandro O'Reilly recomendó que se dieran las tierras a los vecinos que durante mucho tiempo habían sido usufructuarios de las mismas, para entonces gravarlas y así costear los uniformes de los milicianos con el importe resultante. Tanto el gobernador como el cabildo, las autoridades locales, y muchos de los hacendados, favorecieron el repartimiento, aunque difiriendo en cuanto a la cantidad del arbitrio a pagar. Por Real orden de junio de 1775 se fijó el arbitrio anual sobre la propiedad en un Real y un Cuartillo por cada cuerda de tierra de estancia, y tres Cuartillos por cada cuerda de tierra de hato. La misma cédula ordenaba al gobernador a llevar a cabo un inventario de la tierra, incluyendo el área total de las tierras, relación de tierras en cultivo e inútiles, cantidad y extensión de hatos y estancias existentes, frutos producidos, número de habitantes en la isla, poblaciones existentes lugares en que se podrían fundar poblaciones, y usufructuarios con licencia o título de disfrute (Torres 1968).

El inventario produjo gran cantidad de información. La mayoría de las tierras eran vírgenes o muy poco trabajadas, con potencial fructífero en cuanto se intentara cultivarlas. Todas las tierras de los hatos de crianza -- la mayoría de los cuales estaban dedicados al ganado vacuno -- tenían potencial de uso como tierras de labor para producir frutos óptimos. Los que criaban ganado de cerda se denominaban comúnmente *hatos con criaderos*, llamándose *criaderos* aquellos donde pastaban únicamente cerdos. Otras parcelas se denominaban *yeguas* y *burradas*. Aún otros terrenos estaban dedicados al ganado bovino y cabrío, y además habían títulos de montería para el ganado alzado (Torres 1968).

Por un lado, el Cabildo tendía a defender los hatos, ya que el ganado era la primera gran riqueza y alimento insustituible y primordial para los vecinos. Por otro lado, un buen número de propietarios de hatos provenían del importante grupo social compuesto por oficiales militares y agentes de las diferentes compañías comerciales y negreras (Torres 1968).

El Cabildo procedió entonces a publicar una serie de reglas para llevar a cabo el repartimiento. Se necesitaría efectuar una mensura exacta de las tierras poseídas por cada vecino, para lo que el Ayuntamiento tendría que nombrar comisionados en acuerdo con el Gobernador. También se debía examinar el potencial y aplicación de los dueños poseedores de terrenos, y de ser determinada suficiente, se les daría la propiedad condicionada a cultivo o cría, dependiendo de la topografía. Sólo se permitiría producir aguardiente a los que se dedicaran a la fabricación de azúcar, y únicamente empleando el desperdicio resultante de la purga. No se daría mas terreno del que pudiera trabajarse. Los terrenos dedicados a pasto y criaderos debían separarse de los de siembra. Se permitiría introducir negros, herramientas, equipo, operarios, y obreros católicos de las islas vecinas. Los nuevos dueños de terrenos gozarían de la ganancia producida por sus frutos bajo las mismas condiciones que la Compañía de Barcelona. No se honraría ningún título ni asiento de hato ...*dentro*

*de la circunferencia de cuat obligadas a sembrar no solo frutos mayores de acuerdo con la calidad del terreno, sino que también cebollas, ajos, coles, lechugas, escarolas, frijoles, batatas, gandures, ñames, perejil, yerbabuena, culantro, orégano, tomates, habichuelas, berenjenas, nabos y otras legumbres y verduras (Torres 1968).*

Los dueños de estancias tendrían la obligación de cercarlas, y para que sirvieran de postes se podrían sembrar domajuanas, limones agrios y dulces, cidras y naranjas. Además se estimulaba que se levantaran pilares de ladrillo, cal y piedra firme, de tres varas de alto ...para que sirvan de mojones, hitos o linderos, y así eliminar el uso de las dudosas guardarrayas (Torres 1968).

En 1776 el Cabildo de San Juan solicitó que se hicieran divisiones de tierras de siembras y tierras para hatos de ganado, y así evitar litigios entre los vecinos (AGI-SD-2301). El 14 de enero de 1778 se concedió a los vecinos la propiedad de las tierras que cultivaban, a cambio del impuesto para costear el vestuario de las milicias. Los trabajos de la Comisión de Repartimiento comenzaron a principios de junio de 1779, pero fueron suspendidos por el gobernador por motivo de los muchos gastos que el proyecto acarrea. El exceso de gastos y la nueva guerra con Inglaterra atrasaron nuevamente el repartimiento de tierras (Torres 1968).

La política de mensura y repartición de tierras vino acompañada de la creación de áreas de mercado organizadas especialmente para estimular el desarrollo de la base agraria, facilitar el acarreo de mercancías, y ofrecer una economía urbana complementaria de servicios e intercambio. Se ordenó que en todos los pueblos se fabricaran casas, y que los ranchos y bohíos fuera reubicados *fuera del toque de la campana*. Solo se permitirían las casas de las estancias, labranzas, hatos y criaderos para habitación de sus poseedores y trabajadores. Además, cada uno de estos dueños debía mantener casa en el pueblo (Torres 1968).

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de documentos depositados en bibliotecas y archivos.

### *La Fundación del Pueblo de Fajardo*

Como hemos visto, las gestiones para la fundación del pueblo de Fajardo habían dado comienzo en 1759 bajo el Gobernador Bravo de Rivero. El proceso de fundación de pueblos en esa época se iniciaba cuando un vecino de un hato, ribera o encrucijada de caminos rurales, o de cualquier otro paraje despoblado en donde se hubieran construido conjuntos de viviendas que prometieran ir en aumento, solicitaba del gobierno una licencia para fundar el pueblo y edificar una ermita o iglesia. La petición se acompañaba con un poder de sus convecinos. Si el gobierno aprobaba la solicitud, nombraba a un oficial quien repartía los solares y las tierras de cultivo, y designaba los terrenos para la iglesia, casa del rey, la plaza, y las calles, todo mas o menos de acuerdo con las estipulaciones de la Leyes de Indias (Hostos 1976:424).

Las solicitudes de licencia para fundar un pueblo estaban siempre firmadas por un corto número de los solicitantes y por una gran mayoría que se identificaban como personas extrañas que firmaban "a nombre" de ellos. Si se agrega que todos, o casi todos esos solicitantes analfabetos eran indigentes, aunque poseyeran alguna tierra por virtud de una cédula de vecindad, o cuando menos por el permiso de cultivar en calidad de "agregados" del dueño del hato matriz, se comprenderá por que ellos estaban íntimamente sujetos en la práctica al dominio del dueño de dicho hato matriz,

circunstancia ciertamente propicia para originar la aflictiva condición social llamada "peonaje" o "peonazgo" (Hostos 1976:424).

La fundación de Fajardo con título de "pueblo" quedó aprobada durante la década de 1770. Hostos (1992:4) hace referencia a 1774 y 1779, diciendo que fue un error de Córdoba haberla fijado en 1774. Rivera (1986:8) habla de 1772 y 1774, especificando que la mayoría de los historiadores concuerdan en que fue en 1774. Por un lado Hostos (1992:4) dice que la fundación se debe al gobernador Miguel de Muesas, y por el otro Rivera (1986:8) lo atribuye al gobernador Bravo de Rivero "...quien envió un destacamento para que estableciera un poblado." De cualquier forma, Fajardo quedó organizado como "partido urbano", y su comarca tenía una periferia de 109 caballerías con 162 cuerdas (aproximadamente 7 millas de norte a sur, y 5 millas de este a oeste) (Hostos 1992:5).

Para 1780 el nuevo pueblo se encontraba ubicado en la ribera del río, y contaba con nueve casas y la iglesia bajo la advocación de Santiago Apóstol (Hostos 1992:4). El abad Iñigo Lassiera (1959:109) lo describe de la siguiente manera:

*Desde el pueblo de Loysa hasta el de Fajardo se regulan siete leguas, cuyo camino va por la playa hacia el oriente, siguiendo la falda de las montañas de Canóvanas y Loquillo, en cuyo río bajan arenas de oro hasta la mar: todas estas alturas están cubiertas de eminentes cedros, caobas, ucares, dragos, osuas, palmas, ceibas y otras maderas excelentes; y de ellas bajan los ríos Sabana, Juan Martín y Aguas Prietas, que desembocan cerca de la Cabeza de San Juan.*

*La población de Fajardo, situada en la ribera del río de su nombre, es de fundación moderna, tiene nueve casas con su iglesia; los demás vecinos hasta el número de 243 con 1,200 almas, habitan a lo largo del río que baja de la parte austral de la montaña de Loquillo y corre fertilizando una muy dilatada vega cubierta de praderías en que se cría mucho ganado vacuno y mular; tiene buenos plantidos de café, algodón, plátanos, caña de azúcar, frijoles, batatas, calabaza y otras legumbres y frutas.*

*El terreno es de muy buena calidad para toda especie de frutos y abundante de aguas; por el norte y oriente confina con el mar; por el poniente con las montañas de Loquillo; y por el sur tiene una llanura de cinco leguas, cerrada de multitud de excelentes árboles, plantas aromáticas y medicinales; pues aunque la naturaleza liberal viste primorosamente toda la Isla con variedad de ellas, se manifiesta más pródiga en sus producciones por esta parte, bien sea por la calidad del terreno, que es cenagoso, o por las propiedades del aire y mejor situación, o por ser nuevamente abierto, o por otra causa oculta; lo cierto es, que en este territorio son comunes todas las especies de plantas y frutas que se hallan en el resto de la Isla.*

*Este pueblo es establecimiento nuevo: las tierras, que poseen sus habitantes desde el río del Espíritu Santo, que divide términos con Loysa, hasta Quebradabotijas, que los separa de los de Humacao, pertenecía a dos otros particulares, que lo poseían con nombre de hatos o criadero de ganados. Este abuso ha sido y es la principal rémora que ha detenido los progresos de la población y cultivo de la Isla. No hay mayor absurdo, ni más perjudicial a la población que la vanidad de poseer un particular dilatadas tierras que no puede cultivar. Lo peor es que aún hoy subsiste este necio entusiasmo, que intentan*

*cohonstar los favoritos de los gobernadores con el pretexto de la cria de ganados, como si no fuera constante, que procrean más y de mejor calidad en las tierras abiertas y praderias, que en los bosques cerrados, como se patentiza en todos los pueblos de la Isla, y en este mismo de Fajardo. Cuando era hato inculto, sólo daban sus dueños para el abasto de la Capital doce vacas al año; hoy dan sus colonos noventa y pudieran dar triplicadas, si no las vendiesen a los extranjeros, con quienes comercian sus frutos por la costa y puerto en que desagua el rio de Fajardo.*

*El puerto es sólo capaz de balandras y otros barcos menores, por estar su entrada circundada de peñascos y bajios; aunque está bien resguardado por la Cabeza de San Juan y los islotes de Hicacos, Lobos, Palominos, Ramos y otros en que cogen mucho marisco y anfibios. También hay en ellos palomas, flamencos, alcatracés y otras aves marinas y terrestres.*

*Desde Fajardo se toma el camino para el sur por la llanura de que se ha hecho memoria, siguiendo la costa del mar por un bosque espeso, lleno de pantanos, que se forman de las vertientes de la cordillera que corta la Isla a lo largo; y bajan por esta parte los ríos Majaguas, los Cañuelos, Daguao, Quebradabotijas y otros muchos arroyos.*

*A cuatro leguas de Fajardo está el Cabo Piñero, a cuyo frente se descubren las islas de su nombre: las de la Cabra, la Culebra, y otras pequeñas, con la de Vieque...*

Por su parte, Ledrú (1862), quien visitó a Puerto Rico en 1797, dice que para 1778:

*...había en él mil cuatrocientos cincuenta y cuatro habitantes, ciento cincuenta mil cabezas de ganado y docientos cincuenta y cuatro casas; desde aquella fecha tanto la población como los productos han aumentado casi en una mitad.*

En el territorio habían 108 estancias de frutos menores y 9 hatos de crianza (Hostos 1992:7). Cincuenta años mas tarde la jurisdicción estaba dividida en once barrios: Pueblo, Sardinera, Cabezas, Quebradas, Fajardo, Florencio, Naranjo, Río Arriba, Río Abajo, Quebrada Vueltas, Demajaguas, y Ceiba (Hostos 1992:11).

El mapa de Puerto Rico en 1775 por Juan de Surville (Sepúlveda 1989:96) indica los topónimos dentro del Partido de Fajardo: *Río de Juan Martín, Río de Aguas Prietas, Punta de San Diego, Cabeza de San Juan, Isla de Lobos, Isla de Fajardo, Río Fajardo, Fajardo [pueblo], Isla de los Ramos, Río de Majagua, Los cañuelos, Punta Gorda, Punta de Naranjo, la Cabra, Río de Daguao, y Punta Lima.* Como podemos discernir de este mapa, el Río Daguao se encontraba entonces dentro del territorio del Partido de Fajardo. Parte de ese río se encuentra hoy dentro de la Estación Naval de Roosevelt Roads, y pasa por el área de *Fort Bundy*, cerca de la colina que se encuentra al sur de un cinema. En esa colina se ha encontrado material cultural correspondiente al siglo XVI, así como evidencia de un incendio. ¿Sería ese el poblado del Daguao? No se puede descartar esta posibilidad, pues el sitio se encuentra dentro de la demarcación territorial del Barrio Pueblo Viejo.

Para 1824 en la jurisdicción habían 94 casas, 292 bohíos, 32 tiendas, y 12 ventorrillos. De este total, el pueblo tenía 74 casas y 89 bohíos (Córdova 1968:II-305). La mitad del pueblo de Fajardo sería destruida por incendios en 1832 y 1833 (Rivera 1986:10).

- La evidencia física asociada con el pueblo de Fajardo consistiría de mapas depositados en bibliotecas y archivos, y un posible núcleo de vestigios estructurales cerca del río.
- En el caso del asentamiento del Daguao, la evidencia física consistiría de los vestigios estructurales de la casa de piedra y el yacimiento arqueológico asociado, posiblemente ubicado dentro de los terrenos de la Estación Naval de Roosevelt Roads, en el área del antiguo *Fort Bundy*.

### *Las Tierras del Duque de Crillon-Mahon*

El Teniente General francés don Luis Balbo Bertone, duque de Crillón, pasó al servicio del rey Carlos III en 1768. Al mando de fuerzas españolas el duque de Crillón tomó el castillo de Mahón y recuperó de los ingleses la isla de Menorca. El rey recompensó al general francés con cuatro leguas cuadradas de terrenos en Puerto Rico, otorgándole más tarde el título de Duque de Mahón con Grandeza de España de Primera Clase. En 1792 se entregaron al representante del Duque 43-1/2 caballerías, equivalentes a 8,700 cuerdas, en los términos de Naguabo, Fajardo y Luquillo. En 1852 parte de las tierras fueron confiscadas por el Estado, pero las de Naguabo y Fajardo permanecieron enajenadas bajo apoderados (Coll y Toste 1914:280-281).

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de documentos depositados en bibliotecas y archivos.

### *El Puerto y sus Fortificaciones*

La Real Orden de 17 de febrero de 1804 autorizó la habilitación de Ponce, Cabo rojo, Mayaguez, Aguadilla y Fajardo como puertos menores para el cabotaje, lo que presentó un serio problema defensivo. Para la defensa de los pueblos costaneros no había otro recurso que las compañías de las milicias Disciplinadas y Urbanas. La reconquista de Santo Domingo por los españoles, con ayuda de los británicos, dio comienzo en 1808 utilizando el puerto de San Juan como base, pero la Guerra Peninsular del año siguiente acaparó recursos en Europa que eran necesarios en el Caribe. La situación empeoró radicalmente en 1810, luego de que Napoleón Bonaparte instalara a su hermano José en el trono de España. La invasión francesa desencadenó una revuelta militar a gran escala en Latinoamérica, con la subsiguiente declaración de independencia en Colombia, Venezuela y México. Inglaterra se lanzó de inmediato al comercio con las nuevas repúblicas americanas como una manera de evitar que se restaurara el poder español en Centro y Sur América (Marín & Harrison 1989:7).

Los gobiernos revolucionarios estaban sumamente interesados en llevar la guerra al mar, y adquirieron embarcaciones en Inglaterra y los Estados Unidos. Las nuevas unidades navales fueron armadas en esos dos países, y fueron capitaneadas y tripuladas por marinos ingleses, irlandeses y norteamericanos. Los corsarios de las colonias insurgentes robaban los pueblos de la costa de Puerto Rico continuamente, amenazando sus puertos y el nuevo comercio de cabotaje recientemente legalizado en la Isla. Como en Puerto Rico se carecía de barcos de guerra, y los piratas no habían sido perseguidos, estos continuaron merodeando por las costas de la Isla a voluntad. El gobierno se vio obligado a construir fortificaciones costaneras utilizando los recursos económicos de los pueblos

afectados. Las nuevas obras defensivas se levantaron en Mayaguez, Cabo Rojo, Añasco, Guayanilla, Fajardo, y Vieques. Entonces era Comandante de Ingenieros don Ignacio Mascaró y Homar, siendo Arquitecto y Maestro Mayor de Fortificación don Luis Huertas Toribio (Marín & Harrison 1989:8).

Las nuevas obras de fortificación fueron denominadas como "baterías", aunque fueron mejor conocidas como "puntos artillados", y fueron dotadas con cañones traídos de la Real Maestranza de Artillería de la Plaza de San Juan. La Real Brigada de Artillería, que se alojaba en el Castillo de San Cristóbal, envió destacamentos para guarnecer los puntos artillados (Marín & Harrison 1989:8).

En marzo de 1813 el Intendente don Alejandro Ramírez concedió a los cinco puertos menores la misma categoría que tenía el puerto de San Juan. Un año más tarde Fernando VII, repuesto en el trono español, prometió varias reformas a los territorios de ultramar. Parte de estas reformas prometidas se llevaron a cabo en 1815, cuando la Real Cédula de Gracias gestionada por el Intendente Ramírez abrió las puertas de la Isla a los extranjeros, lo que llevó a la planificación para abrir los puertos menores al comercio general. La inmigración extranjera inmediata vivificó la agricultura, y el comercio se benefició con la abolición del impuesto sobre la destilación del ron, el monopolio de las harinas, y la prohibición de exportar reses vivas. Además, con la reforma que exceptuaba el derecho fiscal sobre las máquinas y artefactos agrícolas, vinieron a la Isla hombres de ideas, al igual que industrias nuevas (Marín & Harrison 1989:9).

Toda esta innovación preocupaba a los militares, quienes no veían con buenos ojos la inmigración extranjera a la Isla, ni el movimiento de barcos extraños en un puerto que no fuera el de San Juan, con sus enormes fortificaciones y murallas protectoras. Además, en 1814 había ocurrido un incidente en el Puerto Real de la isla de Vieques entre la batería española e insurgentes suramericanos (Marín & Harrison 1989:9).

Las Guerras de Independencia recrudecieron, haciendo que la situación de la Isla fuera de mal en peor, pues las defensas locales quedaron debilitadas en ese año cuando salió para Venezuela el primer contingente del Regimiento Fijo. El General Pablo Morillo, nuevo jefe de las fuerzas españolas en Venezuela, estableció un bloqueo naval de 1,200 millas de costa que incluía al Mar Caribe, las costas de Centro América, el Golfo de México, y parte de Sur América, con el objetivo de evitar que las colonias sublevadas recibieran refuerzos, y a la vez combatir los barcos de guerra revolucionarios. Para llevar a cabo esta función, la marina de guerra española se vio obligada a desatender la piratería (Marín & Harrison 1989:10).

En enero de 1816 los tripulantes de dos embarcaciones venezolanas desembarcaron por las playas de Fajardo, pero fueron obligados a reembarcarse por las milicias del mismo pueblo. Poco más tarde una expedición insurgente llegó a Vieques, asaltando al Comandante Militar don Juan Roselló. Justamente un año más tarde dos barcos piratas entraron en el puerto persiguiendo a una goleta inglesa y desembarcaron gente. El desembarco fue repelido por las milicias de infantería y una batería de dos cañones que había sido emplazada en la altura llamada "La Vigía", conocida actualmente como "Punta Batería". Debido a estos incidentes, los españoles construyeron dos baterías provisionales. Una de estas baterías fue levantada en 1819 en la playa, y la otra en la altura de La Vigía, que también dominaba el camino del pueblo. Cada una de estas baterías fue armada con dos cañones (Marín & Harrison 1989:52). Algunos de estos cañones se encuentran actualmente en la plaza pública de Fajardo. En 1819 los piratas desembarcaron en Boca Santiago, cerca de Humacao, llevándose 30 rehenes cuando fueron obligados a reembarcarse por el fuego de fusilería de los milicianos. En diciembre de ese año también desembarcaron en una rada de Ensenada Honda,

incendiaron una casa, y se reembarcaron a llegar milicias desde Fajardo (Marín & Harrison 1989:12).

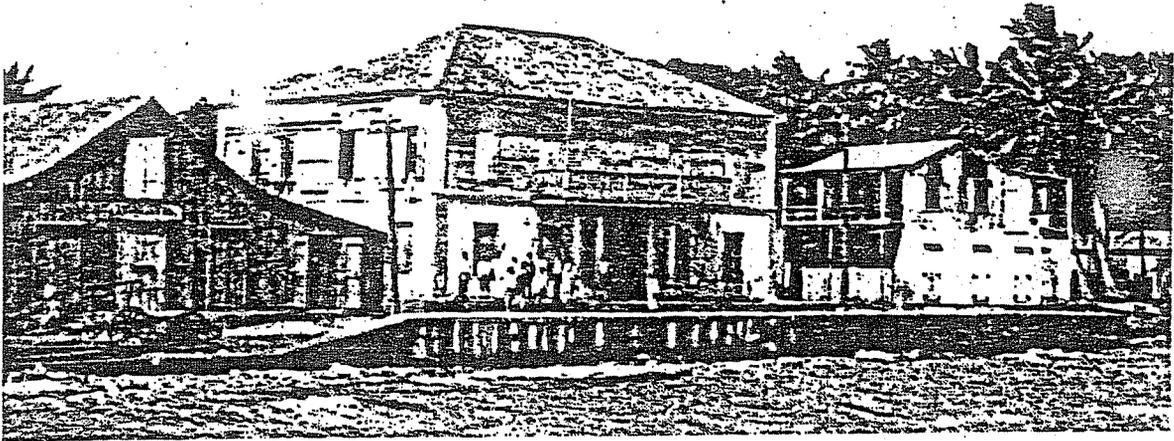
El aumento en la piratería en las costas de Cuba y Puerto Rico en 1821 hizo que los españoles reorganizaran el establecimiento militar, dividiéndose la Isla en cuatro comandancias militares, sin incluir a San Juan. La Comandancia del Este estaba formada 14 pueblos, incluyendo los pueblos costaneros de Humacao, Naguabo, Fajardo, Luquillo y Loiza. Durante el siguiente año se organizaron compañías de artilleros urbanos en Cabo Rojo, Patillas, Ponce y Fajardo (Marín & Harrison 1989:13-14).

El gobierno británico reconoció a las 20 nuevas repúblicas de Centro y Sur América, y propuso una alianza con los Estados Unidos para contrarrestar cualquier intento de reconquista por parte de España. Los términos de la propuesta incluían una cláusula que limitaba la expansión territorial de los Estados Unidos hacia el Sur, a la vez que los ataba a la acción conjunta con Inglaterra. Como Gran Bretaña representaba un sistema monárquico opuesto a los principios norteamericanos de gobierno representativo, el Presidente James Monroe formuló una advertencia independiente en vez de aceptar la propuesta de Inglaterra: América no se encontraba abierta a la colonización o intervención política por potencias europeas (Marín & Harrison 1989:14-15).

En 1823 Inglaterra y los Estados Unidos enviaron escuadrones navales al Caribe para erradicar la piratería. La presencia de la Marina Real Británica en aguas de Puerto Rico dio lugar a preocupaciones que a su vez causaron varios incidentes entre españoles y norteamericanos. En uno de estos incidentes ocurrido en 1824, la goleta de guerra *Beagle* fondeó en el puerto de Fajardo y desembarcó una partida. Ambas fuerzas se enfrentaron en la carretera y sus comandantes intercambiaron "goldalmes y carajos" antes de que los norteamericanos se retiraran. Un mes más tarde una partida de desembarco de la misma goleta de guerra *Beagle*, al mando del Teniente Pendergrast, capturó la batería de la playa después de que los españoles se retiraran de ella, y clavó sus dos cañones de a 18 libras (Marín & Harrison 1989:52).

Para 1825 se comenzó la construcción de una batería permanente en el puerto, y para 1831 existían dos baterías, una sobre una altura que dominaba el puerto, y otra baja con cinco piezas de artillería de a 3 y 16 libras. En 1838 se le agregó un almacén de mampostería para repuesto de pólvora a la batería del puerto, a la que también se le construyó un cuartel de madera para la guardia de artillería en 1842 (Marín & Harrison 1989:53). Según Córdova (1968:II-306) para 1830 el puerto tenía aduana. El movimiento marítimo en ese año fue el siguiente:

País	Entradas	Salidas
España	168	175
Francia	32	33
Gran Bretaña	19	20
Dinamarca	6	8
<b>Total</b>	<b>225</b>	<b>236</b>



Para 1866 Fajardo dejó de figurar entre los once puntos estratégicos de la Isla. Para fines de la década de 1880 el sistema de fortificaciones costaneras había quedado en desuso. Para 1897 a un sector del litoral del pueblo se le conocía como “Punta Batería”, que aparenta ser el mismo que anteriormente fuera conocido como “La Vigía”. En fotografías aéreas de 1936 se podía observar parte de la traza de la batería en el terreno (Marín & Harrison 1989:53).

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de vestigios estructurales de las fortificaciones y obras accesorias enterrados bajo estructuras modernas en Punta Batería y el puerto, y yacimientos arqueológicos asociados.

#### *La falta de una red de carreteras*

La economía de Puerto Rico a principios del Siglo XIX era completamente agraria, sin embargo, las vías de comunicación eran tan pocas e inadecuadas que los productores y los transportista se veían obligados a pagar crecidos fletes para llevar sus productos a San Juan, donde ubicaba el único puerto autorizado. Esto se traducía en desventaja para los productos locales en los mercados del exterior y en el encarecimiento de los importados. Una de las causas de que el sistema de caminos se encontrara tan pobre era que en todos los pueblos se producía exactamente lo mismo, lo que eliminaba la necesidad de intercambio y estimulaba la no-especialización. Aún así, los esfuerzos para encaminar la economía de la Isla habían continuado, aunque sin éxito, y en 1810 se estableció la *Junta de Hacendados y Comerciantes*, para la dirección de caminos y puentes, conocida también como la *Junta de Caminos* (Marín 1994).

Durante la década de 1820 se patrocinó otro proyecto para fabricar y recomponer caminos y se propulsó el reparto de terrenos baldíos del Estado, así como el deslinde de las heredades particulares para fomentar la propiedad privada y equiparar el reparto contributivo (Marín 1994). Sin embargo, no fue hasta 1829 que se repararon los caminos que salían en todas direcciones desde el pueblo de Fajardo. Para 1830 se repararon todos los caminos del partido, y en algunos pasos se construyeron puentes de madera. En 1831 se repararon los caminos que comunicaban con Naguabo y Luquillo, el de Puerto Real, y el de el sitio El Convento, este último descrito como un “piso sólido” (Hostos 1992:18).

Según Córdova (1968:II-308-309) en 1824 se dispuso la reedificación de la Iglesia y la composición de caminos, además de que se arbitraron los medios para la construcción de un muelle en el puerto. En 1827 se empedraron algunas calles y se compusieron los caminos. Entre 1828 y 1830 se compusieron los caminos. Córdova menciona que en 1829 el Río Fajardo fue redirigido por su cauce original, lo que tiende a indicar que este había sido desviado anteriormente.

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de vestigios de estos caminos enterrados bajo caminos existentes.

### *La Industria Sacarina en Fajardo*

Según Córdova (1968:II-307), para 1828 habían 10 trapiches de madera y cuatro de hierro, así como cuatro alambiques. En términos generales, sin embargo, se puede decir que la industria sacarina moderna dio comienzo en Fajardo hacia 1832, con el establecimiento de la hacienda de doña Carolina García de Veve. Esta hacienda tenía 300 cuerdas de caña, y llegó a cosechar 4,500 bocoyes. Entre 1832 y 1879 se establecieron 12 haciendas, cuyas extensiones fluctuaron entre 200 y 1,200 bocoyes de azúcar. El primer ingenio de vapor aparenta haber sido el instalado en 1858 en la hacienda de don Manuel M. Baralt (Hostos 1976:379).

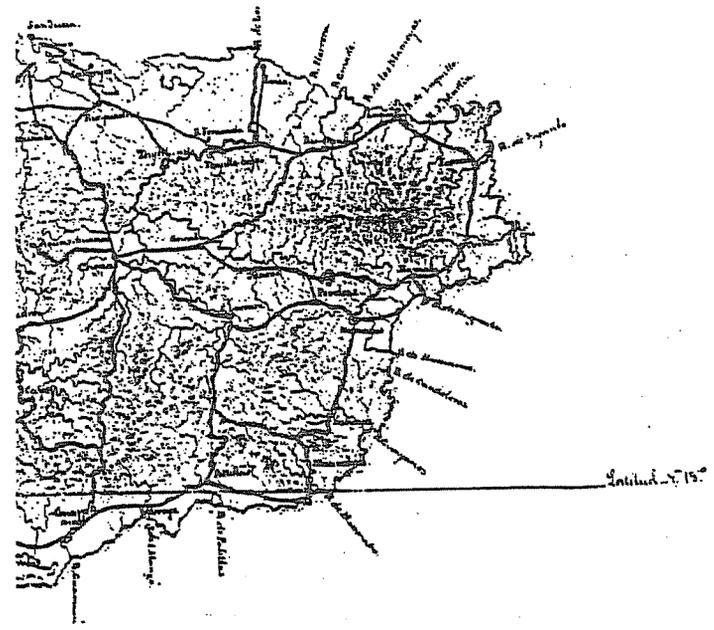
HACIENDAS DE CAÑA EN FAJARDO Siglo XIX				
Nombre	Fundación	Existía en 1885	Existía en 1890	Existía en 1895
Convento	1882-1883	Sí	Sí	Si
Santa Isidra	?	Sí	Sí	Si
San Antonio	?	Sí	Sí	Si
San Pedro	?	Sí	Sí	Si
Paraíso	1847-1850	Sí	Sí	Si
Hoyo Vicioso	1884	Sí	Sí	Si
Carmen	?	No	Sí	Si
Santiago	1838	Sí	Sí	Si
Josefita	?	Sí	Sí	Si
Santa Rita	1860	Sí	Sí	No
Fortuna	?	Sí	Sí	No
Mataredonda	?	Sí	No	No
Bello Sitio	1840	Sí	Sí	No
Juanita	?	Sí	Sí	No

Nombre	Fundación	Existía en 1885	Existía en 1890	Existía en 1895
Santa María	1860	?	?	?
Dos Hermanos	1879-1881	?	Si	No

• La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de vestigios estructurales y objetos sobre la superficie, y yacimientos arqueológicos asociados bajo la superficie.

*Otro programa de carreteras*

En 1860 quedó aprobado el *Plan Carretero de la Isla de Puerto Rico*, que proponía líneas de servicio público de Primer y Segundo Orden. La pavimentación de las carreteras de Primer Orden – como lo era la carretera que pasaría por Fajardo – se hacía siguiendo el método casi universal de Macadam. En el caso de las secundarias, el afirmado – cuando lo había – no era tan riguroso. El método requería que la piedra y el cascajo fuera aprisionado por un rolo de 3,000 kilogramos arrastrado por una yunta de bueyes. El cascajo se obtenía triturando roca a marronazos. Los proyectos costaban entre 7,285 y 23,207 pesos por kilómetro de carretera (AGPR-OP-C:20).



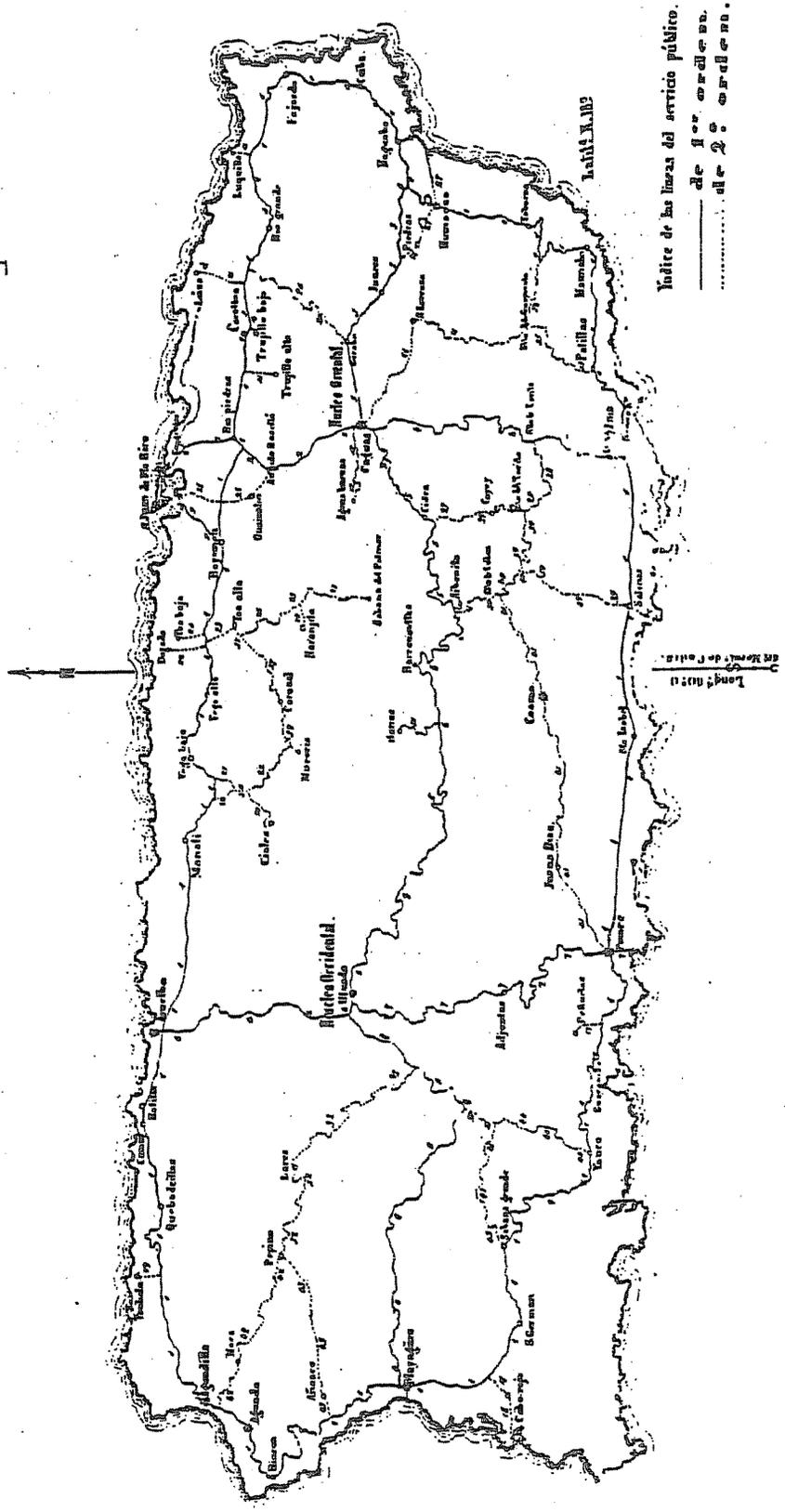
Sta. Sico l. de Enero de 1859.

Esta carta fue redactada con arreglo a las observaciones y estudios topográficos hechos durante nueve años por el Sr. Director de obras públicas D. Manuel Benítez Rivera antes de su nombramiento para este último cargo que hoy desempeña.

El Secretario Subyacente.  
*Manuel Benítez Rivera*

**PLAN CARRETERO DE LA ISLA DE PUERTO RICO**

[a que se refiere el reglamento genl. aprobado por Hl. ord. de 6 de Diciembre 1869.]



En 1878 se promulgó un *Reglamento de Caminos Vecinales* que entre otras cosas disponía para la construcción y limpieza anual de cunetas, y el mantenimiento de una faja incultivable de un metro a cada margen del camino, y otra faja exterior de 25 metros en la que estaba prohibido el corte de árboles (Marín 1994).

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de segmentos de la carretera original enterrados bajo tramos de la carretera actual.

### *El área de Fajardo durante la Guerra Hispanoamericana*

Rivero (1972:354-378) indica que al declararse la Guerra, Fajardo estaba guarnecido por dos compañías de infantería, una de Voluntarios con su guerrilla montada, y algunas fuerzas de la Guardia Civil. No habían fortificaciones permanentes, pero se habían construido varias trincheras "...en las alturas al Norte de la población y cerca del faro".

Fajardo había sido seleccionado originalmente por el General Miles para el desembarco inicial de las tropas norteamericanas, y desde mediados de julio buques de guerra, transportes y carboneros con bandera de los Estados Unidos navegaban frecuentemente cerca de la costa y/o fondeaban frente al faro, al otro lado de los islotes (Rivero 1972:354-378).

Una vez efectuado el desembarco norteamericano en Guánica, la mayor parte de las tropas regulares españolas se retiraron sobre Carolina, disolviéndose la compañía de Voluntarios y su guerrilla. Había permanecido en Fajardo una sección de infantería, algunos guardias civiles, y la policía municipal (Rivero 1972:354-378).

El 1 de agosto de 1898, a las 4:30 p.m., una partida del monitor *USS Puritan*, que se encontraba anclado frente al faro, desembarcó en la playa y marchó aproximadamente media milla en dirección al pueblo de Fajardo. Las fuerzas españolas se movilizaron, y la partida norteamericana reembarcó. Para el día siguiente habían anclado frente al faro el monitor *USS Amphitrite*, el carbonero *Hannibal*, y el buque *USS Leyden*. Por la noche del mismo día una partida desembarcó y capturó el faro. Los españoles se retiraron a Luquillo. La fuerza norteamericana tenía órdenes de ocupar sólo el faro, pero temiendo la toma del pueblo por partidas sediciosas, el doctor Santiago Veve negoció la ocupación de este con el comandante de las fuerzas navales. El *Leyden* entró al puerto con la ayuda del pescador Benito Suárez. Una partida de desembarco tomó el edificio de la Aduana y continuó su marcha hacia la Alcaldía, acompañado de una multitud de curiosos. A través de Enrique Bird, quien actuaba como traductor del Capitán Barclay, nombró al doctor Veve como Comandante Militar de la Región Oriental de Puerto Rico. Esa misma noche el juez municipal don Antonio R. Barceló levantó el acta de la llegada de las fuerzas norteamericanas a Fajardo (Rivero 1972:354-378).

El doctor Veve nombró al dentista Prisco Vizcarrondo como Sargento Mayor de las fuerzas puertorriqueñas, y le ordenó organizar una *Milicia Ciudadana* a ser armada con fusiles de la marina norteamericana y los que habían dejado abandonados los Voluntarios. Vizcarrondo estableció su cuartel general en el teatro de Fajardo y comenzó a reclutar a los que formarían parte de la nueva milicia. De Humacao había salido una fuerza montada para atacar a Fajardo y capturar a Veve, pero a mitad de camino había recibido un mensaje de La Fortaleza ordenándole desistir (Rivero 1972:354-378).

Durante el día 6 Veve recibió un mensaje de Manuel Camuñas, quien era Secretario de las Cámaras Insulares que presidía Luis Muñoz Rivera, informándole que los españoles se preparaban para capturar a Fajardo. La noticia corrió por todo el pueblo, y Rivero (1975:363) dice que "...aquello fue un *sálvese quien pueda*." El pueblo fue totalmente abandonado, y mas de 1,000 personas se refugiaron en el faro. Los milicianos que habían quedado del tropel anterior abandonaron las armas y se unieron a los fugitivos. Veve y sus oficiales se embarcaron en el *Amphitrite* (Rivero 1972:354-378).

El 7 de agosto una fuerza española compuesta por 200 hombres de los batallones Cazadores de la Patria y 3° Provisional, y de la Guardia Civil, llegó a las afueras de Fajardo. La fuerza se había formado en el campamento de Hato Rey y se había trasladado el día anterior en el ferrocarril hasta Carolina, desde donde continuó a pié. De la fuerza se destacó una patrulla de la guerrilla montada del 3° Provisional bajo el mando del Teniente de Voluntarios Rafael Colorado. La patrulla encontró el pueblo abandonado totalmente, y desde una altura cercana reconoció las unidades navales norteamericanas. La patrulla intentó arriar la bandera de los Estados Unidos que flotaba sobre la Aduana, lo que provocó que las unidades navales abrieran fuego con cañones de tiro rápido. La patrulla se retiró. Mas tarde toda la fuerza entró en el pueblo, y durante la noche del día 8 atacó al faro con fuego de fusilería. Los norteamericanos respondieron con fuego de ametralladoras y fusilería, apoyados por la artillería de las unidades navales. Los españoles se alejaron del área, y a las 3:00 p.m. del día 9 se retiraron a San Juan. Los norteamericanos se retiraron a sus barcos (Rivero 1972:354-378).

El 30 de septiembre el pueblo de Fajardo fue oficialmente ocupado por fuerzas del Ejército de los Estados Unidos bajo el mando del Capitán L.H. Palmer (Rivero 1972:354-378).

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de artefactos militares tales como balas, cartuchos y piezas de equipo individual en el área del faro y sus cercanías.

### *Redistribución territorial*

En 1899 Ceiba, Luquillo y Sabana fueron anexados al territorio de Fajardo. Ceiba y Luquillo permanecieron bajo Fajardo hasta 1914, y Sabana hasta 1920 (Rivera 1986:17).

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de documentos depositados en bibliotecas y archivos.

### *El Ferrocarril de Circunvalación*

Para mejorar las comunicaciones, desde 1880 se había adoptado un plan general para establecer el ferrocarril de circunvalación. La franquicia de la *Compañía de Ferrocarriles de Puerto Rico* había sido aprobada en 1888, con capital predominantemente francés, y de inmediato había dado comienzo la construcción de líneas e infraestructura de apoyo por los ingenieros don Antonio Ruiz Quiñones y don Tulio Larrínaga (Tió 1973:106-107). Para 1898 el ferrocarril operaba en secciones desde San Juan hasta Camuy, y desde San Juan hasta Carolina, de manera que no llegaba hasta Fajardo (Tió 1973:106-107). En 1899 se incorporó en el Estado de New York la *American Railroad Company*

of Puerto Rico para operar las propiedades de la *Compañía Ferroviaria de Circunvalación de Puerto Rico*. La línea ferroviaria fue completada en 1908 (Tió 1973:107).

Inicialmente se usaron rieles franceses de 20 kilogramos por metro (mas tarde se usaron rieles de 60 libras), equivalente a 40 libras por yarda. El ancho del carril era de 1 metro, con apertura en trincheras de 3.24 metros y alto de 3.70 metros. Las traviesas eran de 6" x 8" x 6', excepto en las agujas, en donde eran mas largas, mayormente de pino creosotado a presión de 10 libras. Habían aproximadamente 1,600 traviesas por kilómetro. El balastro era de piedra de 2 pulgadas. Además de vías férreas, traviesas, balastro, trincheras, terraplenes, puentes, tajeas, túneles, tanques de agua y combustible, canteras y pasos a nivel con vallas, se construirían aproximadamente 260 edificios para estaciones, viviendas de empleados y talleres de reparaciones. La estación central de San Juan – de un elegante diseño francés – contenía las oficinas principales. Las 58 locomotoras originales eran de vapor, y quemaban carbón de piedra (Tió 1973:111). Existían seis tipos diferentes de coches: de 1ª Clase para pasajeros, de 2ª Clase para pasajeros, de 3ª Clase para pasajeros, mixto de 1ª y 2ª Clase para pasajeros, furgón, y correo (AGPR, OP-F/140).

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de elementos de infraestructura ferroviaria, tales como vías, rieles, agujas, etc.

### *La Base Naval Avanzada*

El gobierno de los Estados Unidos se reservaba el “derecho” de intervenir en cualquier lugar del Hemisferio por virtud de la Doctrina Monroe según reforzada por el Destino Manifiesto. De modo que los norteamericanos se sentían con libertad de intervenir en cualquier lugar del Caribe donde ocurrieran problemas políticos que amenazaran sus intereses estratégicos, tanto comerciales como defensivos, incluyendo al Canal Interoceánico. Cualquier aplicación futura de la Doctrina Monroe requeriría de bases navales avanzadas (Marín s.f.a).

La *Junta General de la Marina* comenzó a evaluar lugares apropiados para establecer las bases que protegerían al canal interoceánico. Por un lado, la bahía de Guayanilla tenía una topografía mucho mas defensiva que la de San Juan, y por el otro la Capital ya tenía fortificaciones sustanciales que, aunque completamente obsoletas y en pésimas condiciones, podrían defender la base naval una vez fueran reformadas con hormigón reforzado y mejoradas con artillería moderna. Sin embargo, los estudios también reconocían que el área conocida como las Radas de Fajardo constituía un anclaje potencial para la flota. Entonces el Almirante Dewey, quien era Presidente de la Junta, propuso el establecimiento de una base naval avanzada en la Isla de Culebra desde donde la flota pudiera operar para defender al canal interoceánico a la vez que se negaba el uso de las Radas de Fajardo a una flota enemiga (Marín s.f.a).

Basandose en la recomendación de Dewey, la Junta General de la Marina decidió que la base de la flota en el Caribe sería establecida en la Isla de Culebra. Aprovechando que un segundo tratado sobre la compra-venta de las Islas Vírgenes Danesas no había sido ratificado por la Asamblea de Dinamarca, la Marina se dio a la tarea de demostrar la viabilidad de una base en Culebra y ordenó que se llevaran a cabo maniobras en aguas de esa isla. Estas maniobras fueron las primeras a gran escala posteriores a la Guerra Hispanoamericana, con la participación de los cuatro escuadrones de la flota que estaban estacionados en el Atlántico. Parte de la flota echó anclas en el área conocida como Las Radas de Fajardo. Una rada es un ancladero abierto, *roads* o *roadstead* en inglés. Mas

tarde el área de las Radas de Fajardo pasó a ser conocida como las *Radas de Roosevelt* o *Roosevelt Roads*. El apodo actual de *Rosey Roads* proviene de *Old Rosey*, apodo de Theodore Roosevelt. Las Radas de Roosevelt incluye el área delimitada al oeste por la costa de Puerto Rico, al norte por los cayos conocidos como "Cordillera Central", al este por la isla de St. Thomas, y al sur por la isla de Vieques. El área de entrada y salida de los barcos capitales era el canal entre Vieques y Puerto Rico (Marín sf:a).

Los alemanes habían preparado varios planes para un guerra eventual contra los Estados Unidos. Estos planes incluían la captura de Culebra y Puerto Rico para establecer un surgidero en las Radas de Fajardo, y desde allí operar contra el territorio continental de los Estados Unidos. Aun así, las facilidades navales en Puerto Rico y Culebra fueron inactivadas en 1912 (Marín sf:a).

La evidencia documental disponible señala la presencia de una "Reservación Militar de Fajardo", pero no indica su ubicación. Sin embargo, dicha Reservación debió ser solo un predio de terreno sin estructuras ni edificios, y en todo caso no debió de estar asociada con la Base Naval Avanzada de Isla de Culebra. Thomas (1933) sugiere que la Marina iba a Fajardo sólo para hacer aguada, pero que tomaba licencia sólo en los puertos de San Juan y Ponce. La "aguada", o reabastecimiento de agua potable, era realizada por botes pequeños y/o barcazas.

- La posibilidad de que en Fajardo exista evidencia física asociada con la Base Naval Avanzada es remota.

### *La Fajardo Sugar Company*

Para principios del siglo XX la economía de Fajardo se basaba principalmente en el cultivo y procesamiento de la caña sacarina. En 1902 habían 13 haciendas (Rivera 1986:20):

HACIENDAS DE CAÑA EN FAJARDO 1902		
Nombre	Fundación	Total de Cuerdas
Margarita	1829	1300
Unión	1892-93	1570
Convento	1882-83	1100
Dos Hermanos	1879-81	600
Santa Rita	1860	?
San Pedro	?	1200
Hoyo Vicioso	1884	518
Fortuna	?	?

Nombre	Fundación	Total de Cuerdas
Santiago	1838	1000
Tolomesa (antes Bello Sitio)	1840	1000
Paraíso	1817-1850	2130
Concepción	?	3000
Santa María	1860	902

En 1905 varias de las haciendas de Fajardo se fusionaron para formar la *Fajardo Sugar Company*, con accionistas norteamericanos y puertorriqueños, y bajo la administración de Jorge Bird Arias (Rivera 1986:14). La factoría central de esta corporación era la *Central Fajardo* (Hostos 1976:379), y su latifundio llegó a tener mas de 30,000 cuerdas. Además, esta central fue una de las primeras tres que establecieron estaciones experimentales agrícolas para mejorar el cultivo de la caña de azúcar en el país (Hostos 1976:379).

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de las estructuras, edificios e infraestructura correspondiente a la Central Fajardo.

### *Efectos de la Gran Depresión*

Como resultado de la crisis económica que llevó a la Gran Depresión en 1929, y bajo la sombrilla de la *Administración Nacional de Recuperación* (NRA), el gobierno federal creó un gran número de agencias para combatir la pobreza y el desempleo, tales como la *Administración de Ayuda Federal de Emergencia* (FERA), que distribuía la ayuda, el *Cuerpo Civil de Conservación* (CCC), que brindaba trabajo a los desempleados mediante proyectos de conservación y protección del ambiente, y la *Administración de Obras Públicas* (PWA), que realizaría un amplio programa de construcción de carreteras y otras obras públicas. En agosto de 1933, la *Administración Federal de Ayuda de Emergencia* (FERA) extendió su programa a Puerto Rico, resultando en la creación de la *Administración de Ayuda de Emergencia de Puerto Rico* (PRERA), y que eventualmente fue reemplazada por la *Administración para la Reconstrucción de Puerto Rico* (PRRA). Entre los múltiples programas de la PRERA se encontraban las áreas de obras públicas y mejoramiento de arrabales y viviendas, pero el funcionamiento de la PRERA resultó deficiente, y en 1934 el Presidente Roosevelt designó una Comisión Puertorriqueña de Normas (PRPC). La comisión, en un documento que pasó a ser conocido como el *Plan Chardón*, recomendó la adopción de un programa de completa rehabilitación económica. El Plan Chardón, que fue sin duda el primer plan de desarrollo económico y social formulado para el caso específico de Puerto Rico, contenía recomendaciones para el fomento de la emigración, reajuste azucarero, rehabilitación rural, y desarrollo industrial. En esencia, en el Plan Chardón se llegó a la conclusión de que la densidad demográfica hacía necesaria la industrialización de la Isla, y que no se podía depender únicamente de la agricultura como base para el desarrollo de Puerto Rico ni para la elevación del nivel de vida (Marín 1994).

En 1935 se inauguró una barriada obrera construida bajo los programas federales de ayuda de emergencia (Hostos 1992:13).

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de obras de infraestructura, teatros, edificios públicos, y residencias.

### *La Segunda Guerra Mundial*

En octubre de 1940 Roosevelt llamó a toda la Guardia Nacional de los Estados Unidos a servicio activo federal, produciéndose la entrada instantánea al Ejército de 278,526 soldados. La 92ª *Brigada de Infantería (Puertorriqueña) (Separada)* de la Guardia Nacional de Puerto Rico fue federalizada el 15 de octubre de 1940 y ordenada a concentrarse en el Campamento Tortuguero. Las compañías "K" y "L" del 3er Batallón del 295º Regimiento de Infantería (Puertorriqueño), partieron por tren desde Fajardo y Humacao, respectivamente, hacia el Campamento Tortuguero. La Guardia Nacional fue reemplazada con unidades de la "Guardia Estadual" (Marín sf:b).

Los Estados Unidos tenía conocimiento de la existencia de planes alemanes para capturar bases en el Caribe, incluyendo a Puerto Rico. Para lograr el control necesario, el Caribe fue dividido en tres áreas, concentrando las fuerzas en *bases de operaciones navales* en Guantánamo, Trinidad y Puerto Rico. Cada base de operaciones sería suplementada por estaciones o facilidades aeronavales para proveer la vigilancia necesaria (Marín sf:b).

En Puerto Rico, la Base de Operaciones de la Flota sería ubicada en el área de las Radas de Roosevelt, cerca de Ensenada Honda. La Base contaría con facilidades numerosas para apoyar a la flota en operaciones de guerra, así como facilidades para su propio funcionamiento. Para apoyar a la base se construirían aeródromos auxiliares en Vieques, Culebra y Fajardo (Marín sf:b).

Si bien las facilidades navales de Ensenada Honda estarían mas o menos concentradas, las del Ejército estarían dispersas por todo el área general debido a que sus funciones eran la defensa costanera, defensa aérea, vigilancia costanera, y defensa móvil (Marín sf:b). Por lo tanto, los vestigios de las facilidades del Ejército constituirán la mayoría de la evidencia arqueológica asociada con la Segunda Guerra Mundial fuera de la actual Estación Naval de Roosevelt Roads.

El plan inicial para la defensa costanera de la Sonda de Vieques requería baterías permanentes agrupadas bajo dos Comandos de Defensa de Bahía que mas tarde fueron redesignados como "Fuertes". El *Ensenada Honda Harbor Defense Command*, luego *Fort Bundy*, ubicado en Ensenada Honda, controlaría las baterías a ser construidas en Punta Mata Redonda (8"), Punta Yegua/Punta Lima (16"), Isla Piñeros (6"), Monte Pirata (16"), Monte Jalobre (16"), Martineau (6"), y Punta Arenas (6"), estas últimas cuatro en Vieques. El *St. Thomas Harbor Defense Command*, luego *Fort Segarra*, ubicado en Water Island, St. Thomas, controlaría las baterías Cabo San Juan (6") en Fajardo, North Point (6") y Dolphin Head (6") en Culebra, y Fortuna Hill (8"), Flamingo Point (6") y Colina 411 (6"), en St. Thomas. El Plan también requería la construcción de "emplazamientos de Panamá" para material móvil de 105 y 155mm, y emplazamientos para baterías de 37mm y 90mm de fuego rápido, para defensa contra botes torpederos de alta velocidad (Marín sf:b).

De los emplazamientos planificados originalmente se llegó a comenzar la construcción de sólo algunos, y en todo caso con calibres reducidos en vez de los grandes calibres originalmente

planificados. Los emplazamientos mas cercanos al pueblo de Fajardo hubieran sido los de Cabo San Juan y Punta Mata Redonda (Marín sf:b). La construcción de la batería de Cabo San Juan fue suspendida antes de que comenzara. La de Punta Mata Redonda sería reemplazada con una batería de cañones de a 8 pulgadas, de la que se llegaría a construir el bloque para uno de los cañones y las tuberías para la cablería.

El armamento para la defensa contra botes torpederos de alta velocidad consistía de baterías armadas con cañones de a 90mm y 37mm a ser emplazadas en Punta Cascajo, Isla de Cabras, y Punta Puerca (Marín sf:b). Estas instalaciones fueron construidas dentro de la Reservación Naval.

Es posible que la construcción del sistema de control de fuego hubiera comenzado antes de los emplazamientos, en cuyo caso quedarían algunas estructuras del mismo a lo largo de la costa este de la Isla. Para poder disparar a ciegas contra barcos que podían encontrarse hasta 35,000 yardas mar afuera, el sistema de control de fuego tenía al menos dos "estaciones de base terminal" para cada batería. En estas estaciones se tomaban lecturas del objetivo con instrumentos ópticos cada 15 segundos y se transmitían a una "sala de delineación". La data recibida era procesada matemáticamente y transmitida a la batería en forma de un ángulo de deflexión (lateral) y un ángulo de elevación (vertical) que tomaba en consideración el la dirección y velocidad del objetivo, el tiempo de vuelo del proyectil, y las condiciones atmosféricas que podían afectar la balística exterior del proyectil. También existían estaciones para los comandantes de batería y grupo. El sistema usaba básicamente tres tipos de estructura: torre de esqueleto de metal con pisos y paredes de hormigón armado, pozos de hormigón armado, y la estación disfrazada como "casa de campo" (Marín sf:b). Uno de estos pozos de hormigón aun existe en la altura conocida como "El Morrillo", en Humacao, donde también existe una estructura terrera que para 1980 aún conservaba su pintura de camuflaje.

Para apoyar las defensas de Roosevelt Roads se necesitarían 14 estaciones de Radar SCR-296 y una cantidad de reflectores de 24 y 60 pulgadas (Marín sf:b). La mayoría de estas estaciones no llegaron a ser construidas.

La defensa aérea estaba dividida en tres elementos principales: aviación de persecución, artillería antiaérea, y advertencia aérea. Los escuadrones de persecución operaban desde el Campo Borinquen, el Campo Losey, y el Aeródromo Auxiliar de Arecibo, pero sus elementos podían moverse a cualquiera de los aeródromos auxiliares restantes en Dorado, Santa Isabel, Mayaguez, Salinas, y Vega Baja. El aeródromo auxiliar de Fajardo pertenecía a la Base de Operaciones Navales (Marín sf:b).

La artillería antiaérea fue desplegada "en profundidad", por lo que la defensa comenzaba en St. Thomas. Las instalaciones propuestas inicialmente para el Primer Período Defensivo fueron cuatro baterías a ser ubicadas en el Campo Aéreo Norte, Isla Cabeza de Perro, Isla de Cabras, y Punta Algodones. A estas se añadirían las del Segundo Período Defensivo a ser ubicadas en Punta Figura, Punta Medio Mundo, Punta Puerca, Punta Cascajo, Punta Loma, Delicias, Colina 1000, Colina 650, y Ceiba. Además de estas baterías se construiría una serie de 29 plataformas de hormigón y metal para extender la profundidad de la defensa. Estas plataformas, que en esencia hubieran sido parecidas a los fuertes de *Maunsell* que se habían construido en los estuarios de los ríos Thames y Mersey, en Inglaterra, serían levantadas sobre pilotes hincados en el mar sobre 20 bajos naturales y artificiales. Las plataformas montarían cañones antiaéreos de a 4.7 pulgadas y 37mm, equipo de Radar y reflectores. Todas tendrían dos plantas, con cuarteles, comedores, y facilidades de

almacenaje. El acceso a las plataformas tendría necesariamente que ser por bote. Ninguna de estas instalaciones ni plataformas llegó a ser construida (Marín sf:b).

Aún cuando todas las unidades de artillería antiaérea que llegaron a servir en el área fueron "móviles" o "semi-móviles", y la mayoría fueron emplazadas cerca de la Base de Flota, su presencia hubiera dejado algún tipo de evidencia debido a la necesidad de elementos auxiliares tales como emplazamientos semi-permanentes, edificios y estructuras para el almacenaje de campo de municiones, herramientas y equipo.

Se llegó a construir tres estaciones permanentes de advertencia aérea: en las montañas El Yunque y Santa Ana, ambas en Puerto Rico, y en Crown Mountain, St. Thomas. También se emplazó una estación provisional de advertencia aérea en un monte de Naguabo, y se llegó a planificar el desplazamiento y despliegue de dos batallones de globos cautivos, aunque estos nunca fueron traídos a la Isla (Marín sf:b).

La función de observación costanera era responsabilidad del Ejército, con la Marina, la Guardia Costanera, y la Oficina de Inteligencia Naval como agencias auxiliares y cooperadoras. Esta función era realizada de acuerdo con el Plan de Observación Costanera preparado por la Fuerza Conjunta Defensiva Local de Puerto Rico, y requería a grades rasgos la detección de actividad sospechosa y la prevención del desembarco de agentes, saboteadores y partidas pequeñas de fuerzas hostiles por medio de la observación de la línea costanera, las áreas marítimas adyacentes, y las comunidades que bordeaban las playas. De acuerdo con este Plan, la Fuerza Móvil Puertorriqueña y el Comando de Artillería Antiaérea mantendrían la observación continua de la línea costanera y las aguas adyacentes durante horas del día, mientras que durante horas de la noche o períodos de visibilidad reducida, la vigilancia sería mantenida por la artillería de costa, la Guardia Costanera, y el Puesto de Control de Entrada de Bahía. Además, durante la noche la Fuerza Móvil mantendrían patrullas en playas selectas, extendiendo las patrullas a playas adicionales para el mantenimiento de la red de informantes de la Oficina de Inteligencia Naval.

Las embarcaciones de la Guardia Costanera y de la Patrulla Costanera de la Marina mantendrían la observación de áreas específicas según fuera requerido. Además, otros objetivos de superficie podrían ser detectados por el sistema de advertencia aérea y las estaciones de radio (Marín sf:b).

El sistema de observación costanera hizo uso de estructuras y edificios existentes, por lo que no es probable que se hubieran construido estructuras dedicadas. La evidencia física asociada con esta función sería principalmente las estaciones de control de fuego de artillería que aún puedan existir, y el faro de las Cabezas de San Juan.

La defensa móvil de Ensenada Honda sería responsabilidad del regimiento de infantería estacionado en el Campamento O'Reilly, Gurabo.

- Fuera de los terrenos navales existentes, la evidencia física asociada con estos eventos consistiría de estaciones de control de fuego en lugares altos de la costa, vestigios de emplazamientos de cañones particularmente al sur de la estación naval existente, pistas de emergencia que han sido convertidas en aeropuertos locales, edificios asociados, y elementos de infraestructura tales como carreteras y caminos mejorados y pavimentados para facilitar el movimiento motorizado rápido de las unidades de combate.

### *El desarrollo suburbano*

Después de la Segunda Guerra Mundial, la carrera hacia los suburbios fue impulsada por los proyectos de construcción de carreteras hacia el suelo agrícola, por los métodos de construcción rápida de bajo costo, y por los préstamos garantizados para los veteranos que regresaban (Marín 1994).

La densificación de la periferia, ya fuera con enclaves de las clases altas o con improvisaciones de las clases bajas, fue causada por el cambio en el concepto del suelo y la disposición del mismo. Tradicionalmente, el suelo había estado atado a los usos específicos que el dueño hacía del mismo, y la alienación del terreno estaba sujeta a restricciones muy severas. En el sistema introducido por los norteamericanos el suelo era una comodidad especulativa que podía ser dividida en unidades abstractas para la compra-venta (Kostof 1991). Esto ayudaba directamente al desarrollo de una *diferenciación residencial* que a su vez imponía un sistema que dividía la población en agrupaciones sociales. De ese modo la división urbana segregaba a grupos cuya cohabitación podía resultar en serios conflictos culturales y sociales. El paisaje de esta división urbana era mayormente invertebrado, y las barreras incluían rasgos topográficos (Kostof 1991). Además, la especialización del suelo creó patrones espaciales de distribución definibles que contribuyeron a la diferenciación (Wheeler & Kostof 1990:45).

- La evidencia física asociada con estos eventos consistiría de casas de “parcela” y “arrabal” (Jopling 1988:179-193) cursos de agua, montes, llanos, líneas de transportación incluyendo ferrovías, y espacios abiertos de gran tamaño.

### *Los camiones y los “públicos” desbancan al ferrocarril*

En 1940 había comenzado la introducción de 23 locomotoras eléctricas con motores *Diesel*. Diez de estas máquinas desarrollaban 500 caballos de fuerza con velocidad de hasta 80 kilómetros por hora y un peso de 44 toneladas, y podían arrastrar 25 vagones de a 20 toneladas en pendientes menores al uno por ciento. Las restantes 13 locomotoras *Diesel* eran de 380 caballos de fuerza. Del total de 1,722 vagones de carga, 1,055 eran para el transporte de caña de azúcar que constituía el 58.6% del total de los ingresos de operación en 1940, con un 10.3% de azúcar ensacada y 0.90% de mieles. El largo de los trenes de carga promediaba de 14 vagones, los de caña eran de 15 vagones, y los de pasajeros de 5 vagones (Tió 1973:112).

Durante la Segunda Guerra Mundial el Ejército de los Estados Unidos y las agencias del Nuevo Pacto mejoraron grandemente la red de carreteras de la Isla con el propósito de mover material de guerra y desplazar tropas con rapidez a cualquier punto que se viera amenazado. Al finalizar la Guerra quedó en Puerto Rico una gran cantidad de vehículos militares que fueron eventualmente vendidos a la población civil, uniéndose a la flota existente (Marín sf:b). Mientras tanto, el ferrocarril tenía gastos de operación que constituían aproximadamente 48% de todos los gastos, incluyendo 19% de aceite combustible. El número de empleados ascendía a 1,600 durante la cosecha azucarera, y a 1,200 durante el resto del año. El ferrocarril fue valorado en mayo de 1943 en \$10,000,000, valor depreciado. Se calculaban los ingresos brutos en un año normal en \$1,400,000, con gastos de \$1,000,000, y un beneficio de \$300,000. La depreciación fijada por la Comisión de Servicio Público era de \$250,000, por lo que el beneficio neto ascendía a \$50,000, o cinco milésimas del uno por ciento. Con resultados como estos la corporación no podía subsistir,

pues tenía que pagar jornales excesivos, cumplir estrictamente con una franquicia que cubría rutas y tarifas fijas, y la competencia cada vez mayor de camiones que no tenían que pagar el mantenimiento de vías. La competencia de los camiones no tardó en imponerse, pues el ferrocarril no podía cubrir sus altos costos ni rebajar sus fletes (Tió 1973:112).

La operación de la empresa del ferrocarril resultaba onerosa, y se llevó a cabo una reorganización de acuerdo con un plan de pagos a los acreedores, mayormente obreros y sus abogados. La dirección fue entregada a una Junta de Administración que representaría los intereses de los obreros ferroviarios a quienes se les debían jornales incurridos casi desde que la Ley federal "Fair Labor Standards Act" entrara en vigor en 1938 (Tió 1973:113). La empresa se reorganizó como la *Puerto Rico Railroad & Transport Company*, con la mayor parte de las acciones en manos de los trabajadores. Se logró pagar todas las reclamaciones de los acreedores y los dividendos de los accionistas, pues aun cuando la empresa no tenía dinero, contaba con gran cantidad de bienes en tierras, metales y equipo. Aun así, para 1950 los boletos de 1ª y 2ª Clase costaban \$1.50 y 95 centavos, respectivamente. Los domingos la locomotora arrastraba varios vagones de pasajeros, pero los días de semana había un solo vagón de 1ª Clase y otro de 2ª, además de un vagón de equipaje y otro de correo. Entonces entró en la escena el "carro público" que ofrecía un viaje mas rápido y mas barato. En 1957 se dieron por terminadas las operaciones del ferrocarril (Tooker 1964).

- La evidencia física asociada con estos eventos que pudo haber permanecido consistiría de elementos de infraestructura ferroviaria tales como vías, rieles, agujas, etc.

## BASE DE DATOS SOBRE LOS RECURSOS CULTURALES

A continuación se detallan en forma anotada las investigaciones y evaluaciones previamente realizadas en el área circundante a los predios bajo evaluación que se encontraban disponibles al momento de la investigación. Esta información representa de la información en dominio público en poder de las agencias reguladoras de la conservación del patrimonio que se encontraban disponibles en el momento de la investigación.

### INFORMES

#### Oficina Estatal de Preservación Histórica

##### Programa "Survey & Planning"

Marín, Héctor R. & Joseph Harrison Flores

1989 *Inventario Histórico Arquitectónico del Sistema Defensivo Costanero Insular de Puerto Rico*, Asociación de Amigos de los Castillos de Puerto Rico y Oficina Estatal de Preservación Histórica, San Juan, 1989.

• En este documento se señala la existencia de dos fortificaciones costaneras españolas en el área general de la bahía de Fajardo: una en el área aun conocida como Punta Batería, y otra en un lugar desconocido del puerto.

Pumarada, Luis

1989 *Trasfondo Histórico del Ferrocarril en Puerto Rico*. Oficina Estatal de Preservación Histórica/Recinto Universitario de Mayaguez.

*Inventario Histórico de Ingeniería e Industria de Puerto Rico*. Oficina Estatal de Preservación Histórica/Recinto Universitario de Mayaguez.

*La Central Azucarera en Puerto Rico (1898-1952)*. Oficina Estatal de Preservación Histórica/Recinto Universitario de Mayaguez.

#### Informes Arqueológicos

Informes arqueológicos sobre sitios ubicados aproximadamente a una milla o menos del sitio del proyecto propuesto.

García Goyco, Osvaldo, Adalberto Maurás, y Aramis Font Negrón

1991 *Evaluación Arqueológica Fase II, Proyecto Hotel Conquistador Resort and Country Club, Fajardo, Puerto Rico*. SHPO 10-02-90-01.

Maíz, Edgardo

1989 *Informe de Evaluación Cultural Fase IA y IB, Proyecto Marina Real, Fajardo, Puerto Rico*. SHPO 12-20-87-01. Lebrón Associates.

Molina Feal, Daniel

1987 *Evaluación Arqueológica Fase IA y IB en los terrenos de Villa Las Gaviotas, Fajardo.* SHPO 09-08-89-02.

**"Site Forms"**

Prehistoric Site T-1  
RR FJ 008  
E22062 N202850

Cabezas de San Juan  
F00100002  
(Informant: Ovidio Dávila)

Playa Sur CI-1  
Isla Palominos  
Prehistoric  
(Informant: Osvaldo García Goyco) ..

Punta Aguila CI-2  
Isla Palominos  
Prehistoric  
(Informant: Osvaldo García Goyco)

**Instituto de Cultura Puertorriqueña**  
**Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico**

En los archivos del Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico existen numerosos informes para el Municipio de Fajardo, por lo que se decidió reducir esta amplitud a un radio de aproximadamente una milla o menos del sitio del proyecto propuesto.

Martí Carvajal, Armando J.

1995 *Estudio de Recursos Culturales Fase I, Parte A, para el Proyecto Centro Judicial de Fajardo.* Carhill Developers, Inc.

**Proyecto de desarrollo:**

Construcción de tres edificios en un solar de 8 cuerdas propiedad de la Administración de Terrenos, incluyendo estacionamiento para 600 vehículos de motor.

**Conclusiones:**

"En el lugar bajo estudio, ni en el área inmediata, no aparece registrado ningún yacimiento arqueológico en los archivos gubernamentales. Ninguna propiedad en el área aparece formalmente en el Registro Nacional de Lugares Históricos.

El examen de las fotos aéreas solo reveló las pequeñas estructuras de concreto asociadas a la Central Fajardo, que observamos en el examen de campo. Estas no parecen tener ningún valor histórico o arquitectónico.

La evidencia recopilada indica claramente que el lugar bajo estudio ha sido alterado significativamente en nuestro siglo por la construcción de la Central Fajardo, el ferrocarril y las facilidades de apoyo. Hecho reflejado en el Soil Survey, en el plato topográfico y en la foto aérea del 1990. Estas alteraciones destruyeron, de haber existido, cualquier recurso cultural prehistórico o colonial en el lugar.

El otro recurso señalado por Koski-Karell y Ortiz en la zona es la Central Fajardo. Esta ha alcanzado tal estado de deterioro que su integridad física peligró. En adición, como informó el Sr. González, la maquinaria de la factoría y los equipos ferroviarios fueron desmantelados y vendidos en el extranjero. Ciertamente las estructuras podrían ser restauradas, pero dado su estado el costo sería enorme y la acción poco práctica. Consideramos que la mejor ruta a seguir en un caso como este es levantar un registro y documentar las estructuras siguiendo los procedimientos del National Register. Esto, según entendemos, fue lo que hicieron los estudios de Rodríguez y Pumarada."

**Recomendaciones:**

"Basados en toda esta información, consideramos que en el lugar no existe ningún tipo de recurso cultural significativo, por lo cual recomendamos que se le de el visto bueno a este proyecto para proseguir con su desarrollo.

Debe quedar claro que a pesar de la baja probabilidad de que existen recursos culturales, siempre existe la posibilidad de que descubra algo durante la realización del proyecto. De esto suceder, se debe detener el trabajo en el lugar y notificar inmediatamente a las autoridades y a este investigador."

1989 *Cultural Resources Survey Stage IA-IB, Project: "X-TRA Consumer Mall", Fajardo, Puerto Rico. Pueblo International.*

**Proyecto de desarrollo:**

Desarrollo de un centro comercial en el Barrio Quebrada Fajardo.

**Conclusiones:**

"As we saw, there is no evidence of cultural remains within the project area nor in the immediate region. The site doesn't correspond with any of the known settlement patterns of the Island's indian cultures. Furthermore, the topography of the area and lack of water make it difficult for any type of settlement to be located within this area, mainly when there are no propitious sites nearby."

Based on these facts, we must conclude that the probability that an archaeological site is located within the project area is very small."