



JUAN LLANES SANTOS

EL PLAN CARRETERO DE PUERTO RICO DE 1860:
HISTORIA Y LEGADO TOMO II

RECONOCIMIENTO E INVENTARIO

EDUARDO CANCIO GONZÁLEZ Y SANTIAGO GALA AGUILERA

OFICINA ESTATAL DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA DE PUERTO RICO

JUAN LLANES SANTOS

EL PLAN CARRETERO DE PUERTO RICO DE 1860: HISTORIA Y LEGADO TOMO II

RECONOCIMIENTO E INVENTARIO

EDUARDO CANCIO GONZÁLEZ Y SANTIAGO GALA AGUILERA

OFICINA ESTATAL DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA DE PUERTO RICO

Derechos reservados.

Esta obra no puede ser reproducida por ningún medio, total o parcialmente,
sin previa autorización escrita de la Oficina Estatal de Conservación Histórica de Puerto Rico.

Copyright ©2025

© Juan Llanes Santos

© Oficina Estatal de Conservación Histórica de Puerto Rico

Coordinación: **Lillian Lara Fonseca**

Edición de textos: **Vanessa Droz**

Diseño gráfico y diagramación: **Aaron Salabarrías Valle**

Investigación y redacción: **Juan Llanes Santos**

Fotografías: **Juan Llanes Santos**

Equipo de inventario y reconocimiento: **Juan Llanes Santos, Eduardo Cancio González y Santiago Gala Aguilera**

Sistema de información geográfica y diseño de mapas: **Eduardo Cancio González**

Producción: **Juan Llanes Santos y Eduardo Cancio González**

Colaboración en producción: **Carlos A. Rubio Cancela, Gloria M. Ortiz Lugo, Lillian Lara Fonseca y Santiago Gala Aguilera**

Impresión: **Asia Pacific Offset Ltd**

Edición: **2,500 ejemplares**

ISBN: 978-0-9827579-7-0



JUAN LLANES SANTOS

**EL PLAN CARRETERO DE PUERTO RICO
DE 1860: HISTORIA Y LEGADO** TOMO II

RECONOCIMIENTO E INVENTARIO

EDUARDO CANCIO GONZÁLEZ Y SANTIAGO GALA AGUILERA

OFICINA ESTATAL DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA DE PUERTO RICO

CONTENIDO

8

RECONOCIMIENTO E INVENTARIO

Dr. Juan Llanes Santos

14

LEER EL CAMINO

Eduardo Cancio González

20

CARRETERA CENTRAL

- 24 Caguas
 - 49 Cayey
 - 77 Aibonito
 - 121 Coamo
 - 148 Juana Díaz
 - 168 Puentes individualmente incluidos en el RNLH
-

176

CARRETERA NÚMERO 4

- 180 Guayama
 - 225 Cayey
-

276

CARRETERA NÚMERO 6

- 278 Ponce
 - 336 Adjuntas
 - 398 Utuado
 - 462 Arecibo
-

RECONOCIMIENTO E INVENTARIO. Equipo de trabajo.
De izquierda a derecha: Juan Llanes Santos, PhD,
especialista en propiedad histórica; Arq. Santiago
Gala Aguilera, especialista en propiedad histórica
sénior; Eduardo Cancio González, gerente de
sistemas de información.
Puente Quebrada Jobo, PR-123, km 67, Arecibo



RECONOCIMIENTO E INVENTARIO

CARRETERA CENTRAL
CARRETERA NÚM. 4
CARRETERA NÚM. 6





I. INTRODUCCIÓN

En el verano de 2017, la Oficina Estatal de Conservación Histórica (OECH) se propuso nominar al Registro Nacional de Lugares Históricos (RNLH) la antigua Carretera Central y asignó dicha tarea al que subscribe. Comenzamos el proceso con la identificación y lectura de fuentes secundarias que abordaran la historia de nuestro objeto de estudio. A la par, se inició la identificación y revisión de fuentes primarias en nuestro principal acervo, el Archivo General de Puerto Rico.

Paralelamente al ejercicio de lectura e investigación documental, se comenzó el proceso de investigación de campo que habría de permitirnos determinar si la calzada era aún capaz de comunicar su período de construcción. El RNLH requiere que una propiedad propuesta —para ser alistada— debe tener integridad, que se define como la capacidad que tiene un recurso para transmitir su significado y su periodo constructivo. En otras palabras: era necesario constatar que la Carretera Central retenía la habilidad, a través de sus componentes estructurales, de transportarnos —en pleno siglo XXI— a su pasado decimonónico ciento treinta ochos después de construida. Tanto la lectura de fuentes primarias y secundarias como los recorridos iniciales de la vieja ruta nos llevaron a tomar conciencia de que estábamos ante un rico y desafiante recurso.

El trabajo de investigación de campo y de archivo de la Carretera Central fue dilatado por el poderoso huracán María, que azotó la isla el 20 de septiembre de 2017 y que dejó cerrado durante meses el acceso a la calzada en las secciones esenciales de la Cordillera Central.

Por su parte, el Archivo General de Puerto Rico, principal acervo de fuentes primarias, estuvo fuera de consulta para los usuarios por ocho meses tras el paso del devastador huracán.

Para el momento (2018-2019) en que retomamos el proceso de inventariar la Carretera Central, el equipo de trabajo había crecido con la inclusión de dos miembros del personal de la OECH: el arquitecto Santiago Gala Aguilera —especialista principal en propiedades históricas— y Eduardo Cancio González —gerente de sistemas de información—. La investigación y documentación de la Carretera Central se completó para el 2019.¹ La participación de los compañeros fue invaluable para completar el reconocimiento e inventario de dicha vía.

La presencia de los compañeros fue, asimismo, indispensable para completar exitosamente los reconocimientos e inventarios de otras dos calzadas históricas: la Carretera Núm. 4 y la Carretera Núm. 6. Durante el periodo de investigación de la Carretera Central y del Plan Carretero de Puerto Rico de 1860, plan maestro del cual la Central era su principal obra, se identificaron las dos mencionadas calzadas. Ambas fueron añadidas a la agenda de trabajo con la intención de ser incluidas en el RNLH. Durante el 2020, se realizó el proceso de investigación, documentación y preparación del formulario de nominación de la Carretera Núm. 4.² La Carretera Núm. 6, por su parte, fue trabajada

durante el 2021.³ Ambos recursos fueron trabajados bajo las difíciles condiciones impuestas por el COVID19, que restringió nuestros movimientos e impuso arreglos logísticos particulares.

II. METODOLOGÍA Y EVALUACIÓN

Las calzadas, dada su complejidad estructural como recursos, requieren un acercamiento especial. Desde el momento en que se comenzó la investigación documental de la Carretera Central, nos planteamos la necesidad de establecer una metodología que nos sirviera de herramienta analítica para el estudio de tan complejos recursos. Reconstruir el contexto histórico documental de cada calzada era imperativo, pero no suficiente. La exigencia de determinar la integridad de las calzadas imponía que se rompiera con el cómodo esquema tradicional académico de hacer historia basada exclusivamente en la revisión de viejos documentos primarios. El reconocimiento e inventario es la herramienta que permite identificar y documentar los recursos existentes en el presente inmediato, creando la base cuantitativa que facilita la determinación comparativa del grado de integridad de las propiedades estudiadas.

Percibimos las carreteras como organismos vivos que permutan y se adaptan a las exigencias de su tiempo. Dado nuestro quehacer profesional, sin embargo, nos interesan aquellas calzadas que, aun en

¹ La Carretera Central fue incluida en el RNLH el 2 de mayo de 2019.

² La Carretera Núm. 4 fue incluida en el RNLH el 30 de octubre de 2020.

³ La Carretera Núm. 6 fue incluida en el RNLH el 14 de septiembre de 2021.

su proceso de evolución, mantienen fuertes vínculos tangibles con su periodo constructivo original. Para encontrar estos vínculos que las atan a su pasado, hay que descomponerlas en sus partes y volverlas a armar desde una perspectiva histórica.

Toda carretera se compone de tres partes: la carretera o vía de circulación como tal, el borde o derecho de paso y el entorno inmediato y lejano. Entender los principales elementos distintivos que forman los componentes básicos de estas tres secciones y cómo se complementan entre sí permite articular los rasgos definitorios que definen una carretera histórica.⁴

La vía de rodaje o de circulación de las tres carreteras estudiadas —al igual que el de todas las carreteras del sistema vial en la isla hasta bien entrado el siglo XX— estuvo macadamizada. Durante el siglo XX, en diversos periodos, las calzadas comenzaron a ser asfaltadas. En algunos casos, el macadán fue removido o simplemente cubierto, pasando a formar parte del subsuelo; proporcionaba, así, un soporte de base estable sobre el cual fue colocado la nueva superficie. La posibilidad de que coexistan de forma estratificada diferentes materiales constructivos en las vías de rodaje de las viejas calzadas —especialmente en los tramos menos afectados por las intervenciones modernas— convierte el subsuelo de las carreteras en un potencial recurso arqueológico, lo que añade importancia a la vía de circulación.

Además de la constitución física de la vía, es necesario determinar la integridad de la calzada tanto en su trazado histórico

como en sus desplazamientos horizontales y verticales. El trazado hace referencia a la travesía planificada y construida originalmente. El desplazamiento horizontal se refiere al movimiento de la carretera hacia la izquierda o la derecha, es decir, sus curvas. Mientras que el desplazamiento vertical hace alusión al movimiento de la carretera hacia arriba y hacia abajo: sus cuestas. La investigación de archivo nos permitió localizar cartografía que atestigua la travesía original de nuestras tres protagonistas. Incluso con cambios en su trazado debido a las mejoras y a las intervenciones en su nivelación por razones de seguridad, sus trazados y desplazamientos son en extremo cercanos a los diseños originales y, en muchas instancias, asombrosamente idénticos.

Otra consideración importante en el análisis de la vía de circulación es la permanencia histórica de las estructuras esenciales que sostienen el diseño y la función de la carretera, tales como puentes, alcantarillas, muros de contención y otros. El material gráfico que compone el grueso de este volumen valida que tanto la Carretera Central como la Carretera Núm. 4 y la Carretera Núm. 6 conservan muchas de las estructuras originales diseñadas y construidas durante el siglo XIX y principios del siglo XX que apoyan la función ingenieril de estas.

El borde o derecho de paso de las carreteras es la segunda zona que hay que tener en cuenta para determinar la importancia histórica de cualquier calzada. El borde de la carretera se compone de los elementos y estructuras que están inmediatamente adyacentes a la

⁴ Paul Daniel Mariot, *The Preservation Office Guide to Historic Roads. Clarifying Preservation Goals for State Historic Preservation Offices, Establishing Preservation Expectations for State Transportation Departments*. June 2010.

carretera y que mejoran su función, uso o seguridad. Los elementos asociados al borde de la carretera son: el derecho de paso como tal, las cunetas, las barreras de seguridad y la señalización, entre otros. Las tres carreteras estudiadas en nuestro trabajo tienen en su derecho de paso un componente único: las casillas de peones camineros. Dado que el sistema de peones camioneros no se practicó en el territorio continental de los Estados Unidos, este recurso no forma parte del legado de la construcción de carreteras de ese país. Las casillas de peones camineros de Puerto Rico son un recurso único en el contexto caribeño y en el contexto del legado construido de los Estados Unidos.

El entorno es el tercer aspecto que hay que tener en cuenta para evaluar la importancia y la integridad de una carretera. El entorno se refiere a la zona más allá del derecho de paso, con elementos como las características del paisaje (parques, áreas naturales, plantaciones), el carácter (de naturaleza rural, suburbana o urbana) y la vista (que abarca todo lo que se puede ver desde la carretera a una distancia cercana o lejana).

Cada una de las tres carreteras seleccionadas para nuestro estudio del Plan Carretero de 1860 incorporaba un paisaje urbano y rural. Por partir de centros urbanos, tanto la Carretera Central como la Carretera Núm. 4 y la Núm. 6 atravesaban y unían los cascos urbanos de diversos municipios, haciendo del componente urbano un elemento significativo del entorno de la carretera. Por otro lado, las tres calzadas fueron modelos primerizos de calzadas cuyas travesías domesticaron el terreno duro y “virgen” de nuestra “división continental”, la Cordillera Central. El paisaje rural fue un componente dominante en el diseño y construcción de las tres vías. Las extensas vistas del

mundo de la producción de la ruralidad —con sus cosechas de café o tabaco (en las tierras altas) o los interminables sembradíos de caña de azúcar (en las llanuras costeras)— pasaron a formar parte de la memoria colectiva y de las experiencias profundamente asociadas con la Carretera Central, la Carretera Núm. 4 y la Carretera Núm. 6. El carácter rural inmediato de buena parte de sus respectivas travesías —junto con una cuenca visual dominada por verdes paisajes, cuerpos de agua, valles profundos y aislados, y las vistas de extensas planicies costeras en lejanía— se convirtió en parte del imaginario cultural que se esperaba encontrar en el entorno de las tres grandes calzadas.

La simbiótica relación de los componentes construidos o naturales de estas tres áreas proporciona la base analítica para determinar adecuadamente la capacidad de una carretera en transmitir su significado histórico. En otras palabras: los recursos construidos que conforman la vía, el borde de la carretera y el entorno deben —y tienen— que combinarse con la comprensión de los materiales de construcción, el contexto histórico y los planteamientos de ingeniería para determinar su integridad.

Son pocas las carreteras históricas —si es que hay alguna— que existan sin cambios ni alteraciones desde su concepción y construcción. Muchas carreteras históricas tienen una historia de evolución y cambios que presentan al observador e investigador moderno una serie de capas, alineaciones, materiales, alteraciones, acomodaciones e, incluso, pérdidas a lo largo de los años. Las tres carreteras presentadas en este estudio evolucionaron a través del tiempo debido a nuevos materiales de pavimento, realineamientos, regulaciones de seguridad y velocidad, volumen de tráfico y nuevos



PR-15, km 5.2, Guayama

tipos de vehículos motorizados, entre muchos otros requerimientos estructurales, comerciales y sociales que se les impusieron.

Sin embargo, en cada una de ellas —independientemente de la dificultad— se puede encontrar y “leer” la antigua vía decimonónica y de principios de siglo XX. Con cambios y alteraciones, el pasado sigue siendo el referente de partida para analizar la importancia histórica, de ingeniería y social de las tres grandes calzadas. Sólo la

indisoluble combinación de pasado y presente nos permite captar la fuerza histórica de tan complejos recursos. El primer volumen de este trabajo iba dirigido a reconstruir el pasado. Este segundo volumen va dirigido a resaltar el presente.

Juan Llanes Santos, PhD

LEER EL CAMINO

EDUARDO CANCIO GONZÁLEZ





En enero de 2019, fui convocado por el Dr. Juan Llanes Santos para trabajar en la nominación de la histórica Carretera Central de Puerto Rico. No podría adivinar entonces el alcance que tendría, no solo el proyecto de inclusión de esta antigua “joya viviente” en el Registro Nacional de Lugares Históricos (RNLH), sino también las inclusiones de las antiguas carreteras 4 y 6 como ejemplos distintivos del Plan Carretero para Puerto Rico de 1860.

Para nominar un distrito (clasificación que, como recurso histórico, poseen las tres carreteras incluidas en el RNLH), es imprescindible realizar un reconocimiento e inventario de los recursos que abonan al carácter histórico de este. El Dr. Llanes había dado, en 2017, los primeros pasos para la nominación de la antigua Carretera Central de Puerto Rico, pero dos razones fundamentales pospusieron el intento. Primero, la devastación causada por el huracán María a Puerto Rico a finales de ese año y sus efectos, precisamente, sobre el sistema de carreteras del país y la antigua Central (hoy PR-1, PR-735 y PR-14) en cuanto a comunicaciones y recuperación durante todo el año 2018. En segundo lugar, y más importante, el descubrimiento —en sus primeras visitas a la referida carretera— de la magnitud de la labor que se avecinaba, dada la riqueza histórica atesorada y, por tanto, lo perentorio de formar un equipo de trabajo. Comienzo así, con el Dr. Llanes y el arquitecto Santiago Gala, el trabajo para identificar, inventariar y georeferenciar los recursos que, en su mayoría, se ocultaban, literalmente, bajo el camino.

Posterior a la inclusión (2 de mayo de 2019) de la Carretera Central en el RNLH, el Dr. Llanes decidió extender el proceso de nominación a las antiguas carreteras 4 (hoy PR-15, de Cayey a Guayama) y 6 (hoy

PR-123 de Ponce a Arecibo), incluidas el 30 de octubre de 2020 y el 14 de septiembre de 2021, respectivamente. Ambas carreteras de primer orden —además de la Carretera Central— harían justicia, con su inclusión y como recursos distintivos del período, al reconocimiento del mencionado Plan Carretero para Puerto Rico de la segunda mitad del siglo XIX.

En mi opinión, el pilar fundamental —y el más costoso en su búsqueda— de un sistema de gestión informática es el dato primario. La excelencia en el diseño y puesta a punto de un proyecto de automatización, por obvio que parezca, no alumbrará buenos resultados sin un dato primario actualizado y documentado. Es desde el prisma de la experiencia enriquecida la importancia que adjudico a nuestra participación; participación que comienza con el duro trabajo de campo y cierra el ciclo una vez se han diseñado los mapas y generado las fichas de los recursos que cada carretera, como distrito histórico, amerita.

En la actualidad, tres elementos no pueden faltar en la documentación de reconocimientos e inventarios: un catálogo de imágenes, un sistema de información geográfica que permita geolocalizar cada recurso y un sistema de base de datos que gestione toda la información asociada con el inventario. Estos tres componentes definieron el protocolo de trabajo que, desde el punto de vista informático, constituyen premisas fundamentales del proceso de nominación y foco central de este volumen.

Cuando realizamos un viaje por una carretera —de cuyo trazado histórico mana integridad—, no imaginamos el importante acervo de elementos que sostienen y mantienen, más de un siglo después, su

invaluable ingeniería. Detener el vehículo sobre una alcantarilla, un pontón, un puente o frente a una casilla de peón caminero comenzó a ser, desde el primer día, un viaje a lo desconocido, solo descubierto ante la presencia, bajo la superficie de rodaje o al interior de un incólume zaguán, de asombrosos y cuidadosos diseños de elementos contruidos. En la mayoría de los casos —de muy difícil acceso—, hubo que desbrozar el camino para poder llegar al interior del recurso y fotografiar, desde el mejor ángulo o el más seguro, los elementos constructivos que lo definen.

Por cada recurso —salvo en muy contados casos por gran sedimentación, acceso comprometido o peligro de derrumbe—, se tomaron un mínimo de cinco imágenes, estableciendo, *in situ*, su ubicación por coordenadas UTM (Universal Transversal Mercator) y kilómetro. Posteriormente, se creó un catálogo fotográfico digital estructurado por carretera, municipio, clasificación del recurso y ubicación. La figura 1 ilustra los totales de viajes e imágenes tomadas durante la realización de los tres inventarios. (Figura 1)

En un reconocimiento e inventario, la geolocalización de cada recurso y su correspondiente inclusión en un mapa es de capital importancia. En el caso que nos ocupa, las diferentes visitas al campo nos permitieron acceder a las coordenadas exactas, a los puntos kilométricos precisos y —al establecer una diferenciación acorde a su tipología— definir las capas correspondientes.

Para cada una de las carreteras históricas se definieron los siguientes tipos de capas: en primer lugar, el trazado original (corresponde, como su nombre indica, al diseño primigenio de la carretera según establecido en los planos originales y su funcionalidad);

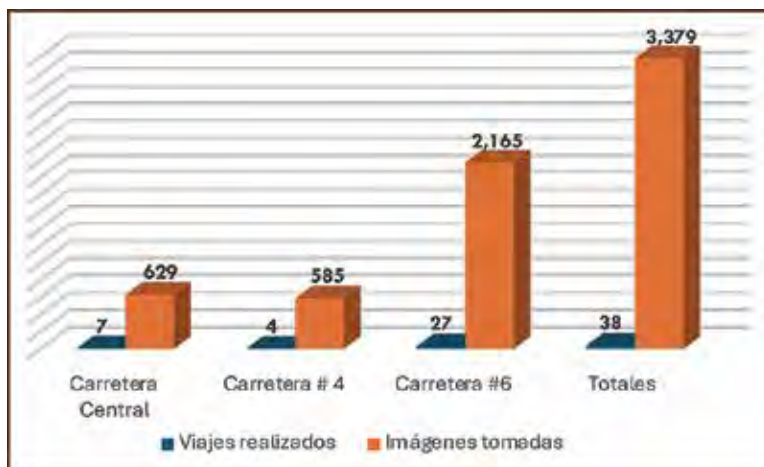


Figura 1

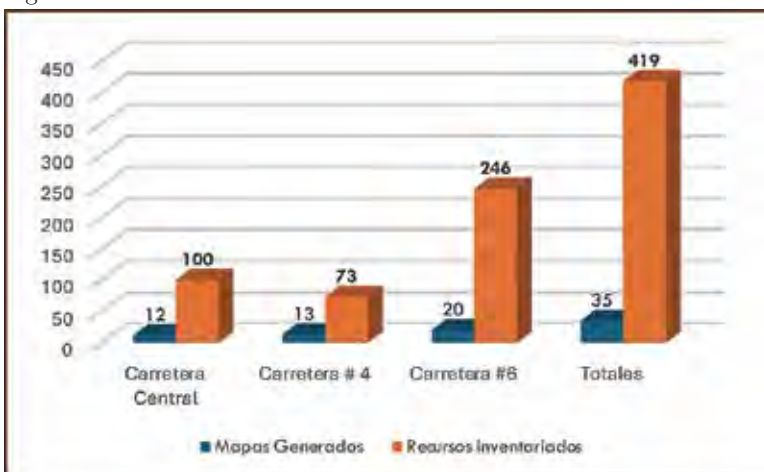


Figura 2

en segundo lugar, el tramo contribuyente (se refiere al tramo de la carretera que, por sus características de integridad histórica, fue finalmente incluido en el RNLH); y, en tercer lugar, las alcantarillas, puentes, muros de seguridad, casillas de peones camineros y otros recursos (el horno de cal en la Carretera # 4, por ejemplo). A partir del diseño y construcción de las capas anteriores, con la ubicación de cada recurso, se generó un total de 35 mapas (Fig. 2). Estos mapas se clasificaron por carretera, tipología y municipio o una combinación de estos. (Figura 2)

Contar, por primera vez, con un conjunto de mapas que complementan estos inventarios es de gran importancia; no solo desde el punto de vista de inclusión de la propiedad en el RNLH sino, también, como instrumento educativo, de investigación y de apoyo en la toma de decisiones en los diferentes estamentos gubernamentales para la conservación de dichos recursos.

Para el caso de reconocimientos e inventarios, contar con una base de datos complementa el trabajo realizado con la información geográfica, toda vez que vincula al elemento en el mapa con un conjunto primario —como es el caso— de atributos por recurso. Además de las visitas de campo, el trabajo de investigación llevado a cabo por el Dr. Llanes permitió estructurar una base de datos en la que a la ubicación del recurso se pudiese asociar el tipo, nombre conocido, época, período de construcción, cuerpo de agua, etc. Esta información es el sustento de la ficha que se generó (Fig. 3) para cada recurso y, a la vez, un importante referente en cuanto a la información estadística que se pueda generar, como, por ejemplo, obtener —sin importar la carretera— “filtros” relacionados con la época, municipio o tipología.

Este es, en síntesis, el trabajo realizado para automatizar el proceso que reconoce e inventaría estas tres carreteras de gran significado histórico; carreteras que, en la actualidad, son perfectamente funcionales y cuyo reconocimiento histórico debería coronarse con un mayor cuidado y conservación. Transcurrida centuria y media, es muy grata la sorpresa —al detenernos ante una casilla de peón caminero— de poder apreciar una bóveda de ladrillos o una pilastra de piedras en buen estado de conservación. El peso y desgaste que supone el incontrolable e incesante flujo vehicular “sobre sus hombros”, la desidia ciudadana y el abandono deberían quedar relegados ante la inmensidad de unas obras ingenieriles de excelencia.

La experiencia ha sido única durante el trabajo de estos casi tres años transcurridos, marcados por desastres naturales, turbulencias políticas y una pandemia, pero el fin justificó los medios a pesar de las sillaneras del camino. Dios permita que esta publicación sea estímulo para divulgar la grandeza de una obra de caminos centenarios, mayormente distantes a los ojos del hombre, pero sostén de sus pasos.

Gracias por su cooperación e inestimable ayuda a cada uno de los puertorriqueños y puertorriqueñas que ha sido testigo de nuestros andares. Gracias al Dr. Juan Llanes Santos por incluirme en este proyecto y, por convertir, junto con el arquitecto Santiago Gala Aguilera, cada viaje en un aula.



CARRETERA CENTRAL

A partir de la investigación de fuentes primarias y secundarias —junto con un estudio y documentación de los 134 kilómetros de la antigua Carretera Central, hoy comprendidos entre las carreteras PR-25, PR-8839, PR-873, PR-1, PR-735, PR-14 y PR-123—, se concluyó que 81 kilómetros con un hectómetro (81,1 km) conservan una cantidad sustancial de recursos en su recorrido, derecho de vía y entorno, lo que permite que este tramo pueda transmitir su significado histórico y su asociación con la antigua Carretera Central. El tramo histórico (81.1 km) es un tramo continuo, comprendido entre las carreteras PR-1, PR-735 y PR-14. En la PR-1, el tramo contribuyente comienza, aproximadamente, en el kilómetro 40 en Caguas y termina en el kilómetro 55.4 en Cayey, conectándose con la PR-14 en este último punto. En la jurisdicción de Cayey se encuentra la PR-735, que cuenta con 2.7 kilómetros adicionales de tramo contribuyente. En la PR-14, el tramo contribuyente va desde el kilómetro 10.0 en Juana Díaz y termina en el kilómetro 74.0 en Cayey. En total, la longitud del distrito lineal —81.1 kilómetros— representa más del 60.5% de la longitud total de la antigua carretera.

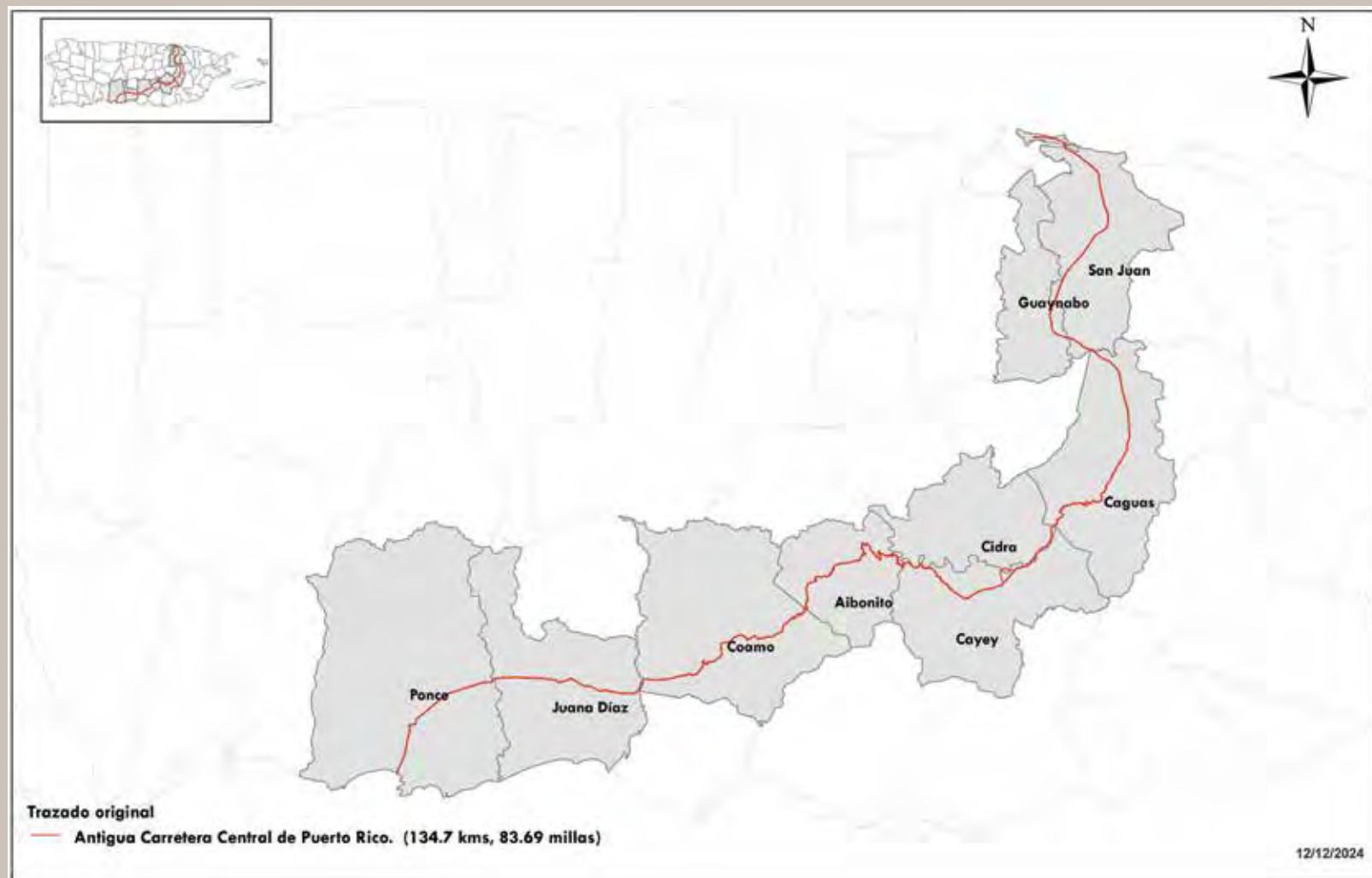
Este distrito lineal incluye la carretera en sí y todos sus componentes estructurales en la vía de circulación, derecho de paso y entorno directamente asociados con la funcionalidad de la carretera. Entre estos componentes están los puentes, casillas de peones camineros, tajeas, alcantarillas, pontones, parapetos de seguridad de piedra/mampostería/hormigón y muros de contención. En total, fueron incluidos como recursos contribuyentes en el distrito histórico de la Carretera Central: 5 puentes (aparte de los 11 puentes previamente listados en el National Register of Historic Places), 14 casillas de peones camineros, 57 subestructuras (tajeas, alcantarillas, pontones), 3 muros de contención y un mirador de principios de siglo XX. Las imágenes y la localización de los recursos están organizados cardinalmente de norte a sur, comenzando en el tramo norte de la PR-1 y terminando en el tramo sur de la PR-14.

El tramo de la Carretera Central conocido como la Cuesta de Asomante, comprendido entre Aibonito y Coamo, recibió un reconocimiento especial, no sólo como una sección contribuyente en una carretera histórica, sino como sitio histórico en sí mismo. Dentro de estos 10.5 kilómetros, se dieron los últimos enfrentamientos militares de la Guerra Hispanoamericana de 1898.

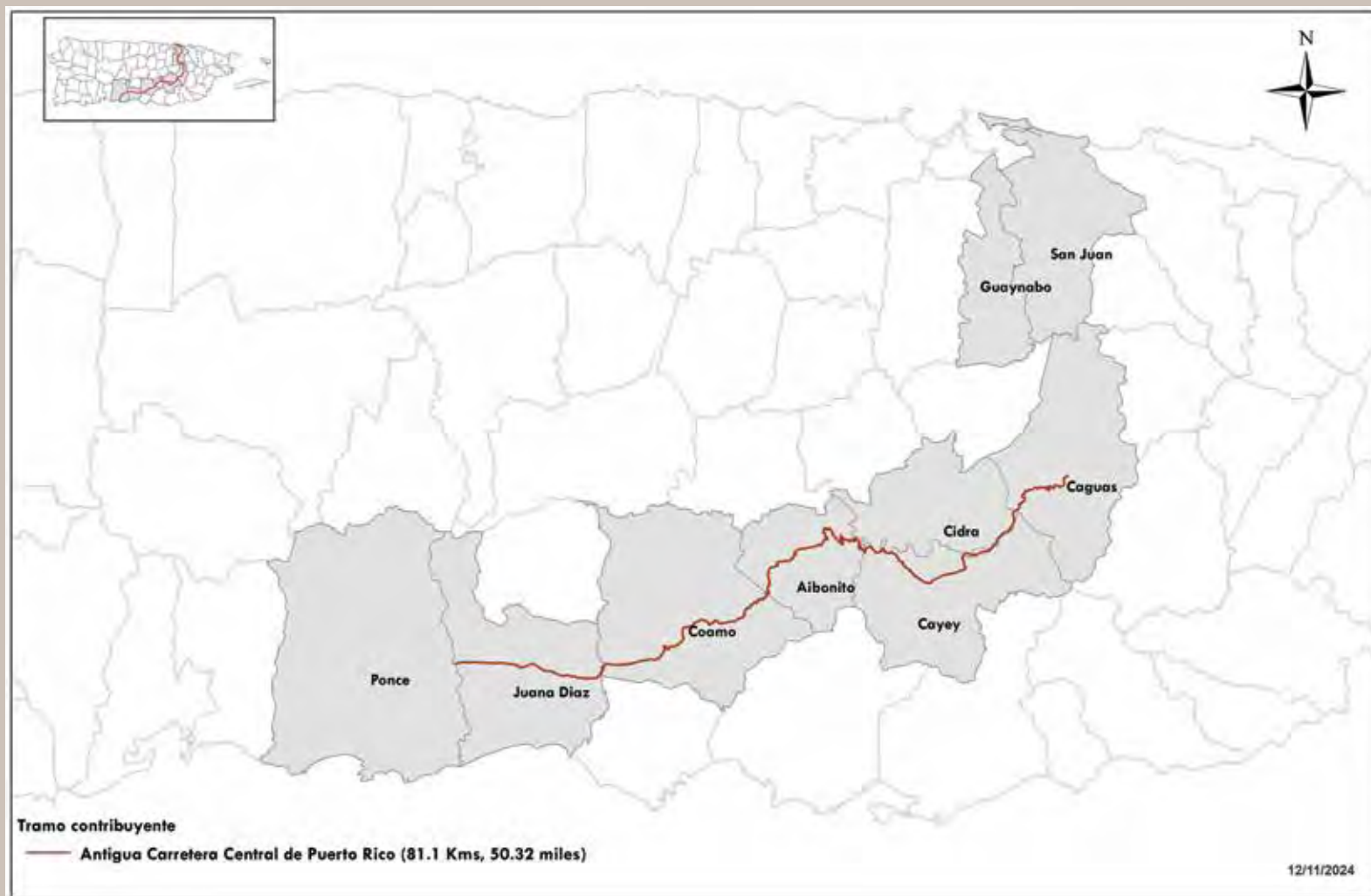
El distrito histórico de la Carretera Central fue incluido en el Registro Nacional de Lugares Históricos el 2 de mayo de 2019.

sobre con mapa
Recursos en la Carretera Central

TRAZADO ORIGINAL

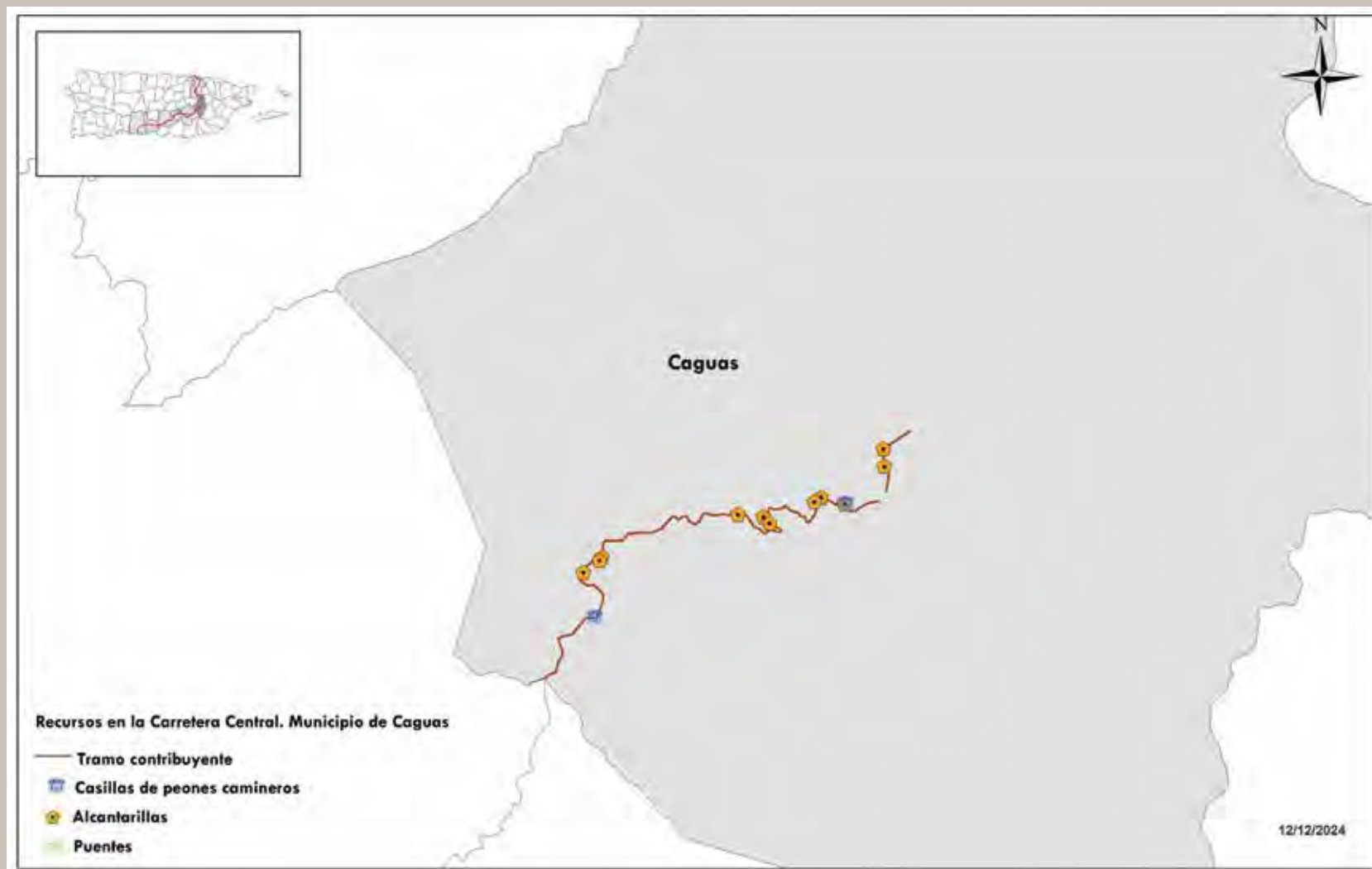


TRAZADO CONTRIBUYENTE



Caguas

RECURSOS EN LA CARRETERA CENTRAL





CASILLAS

DE PEONES CAMINEROS



PR-1, km 41, Caguas



PR-1, km 47, Caguas





km
4
7



PUENTES

Puente Las Quebradillas, PR-1, km 41, Caguas

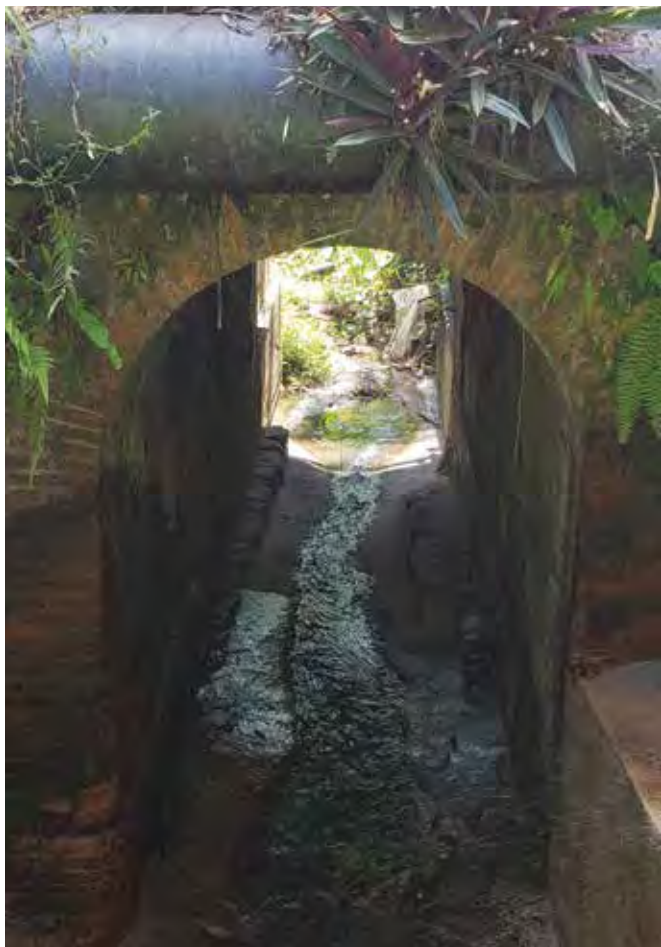






ALCANTARILLAS

PR-1, km 40.4, Caguas



PR-1, km 40.6, Caguas



PR-1, km 41.6, Caguas



PR-1, km, 41.9,
Caguas



PR-1, km 42, Caguas



PR-1, km 43, Caguas



PR-1, km 43.1, Caguas



PR-1, km 43.9, Caguas



PR-1, km 45.9, Caguas



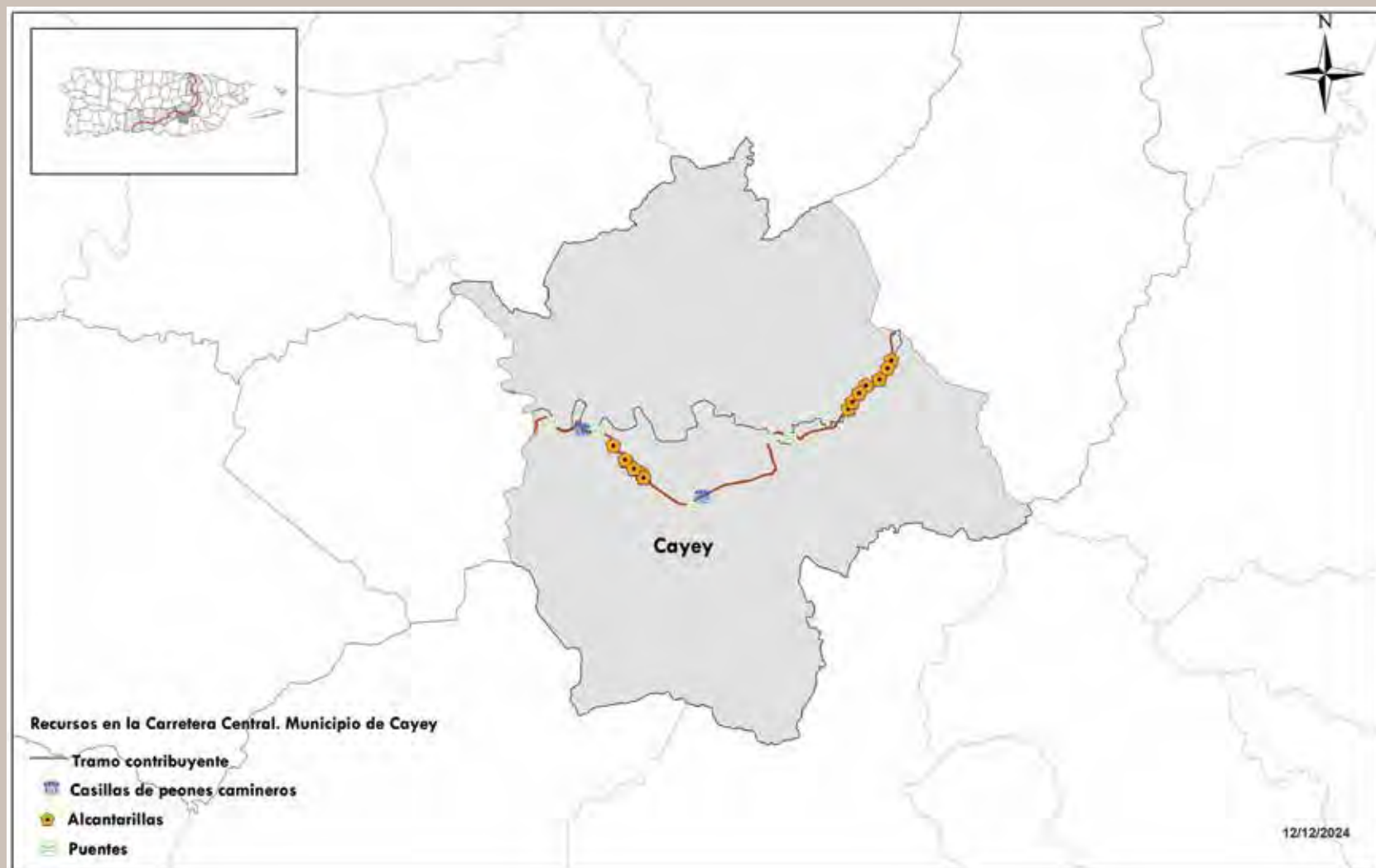
PR-1, km 46, Caguas



PR-1, km 46.2, Caguas



Cayey





CASILLAS

DE PEONES CAMINEROS



PR-14, km 70.8, Cayey





PR-14, km 64.3, Cayey





PUENTES

Puente Quebrada Toita, PR-14, km 65.5 , Cayey



Puente Santo Domingo, PR-14, km 69, Cayey

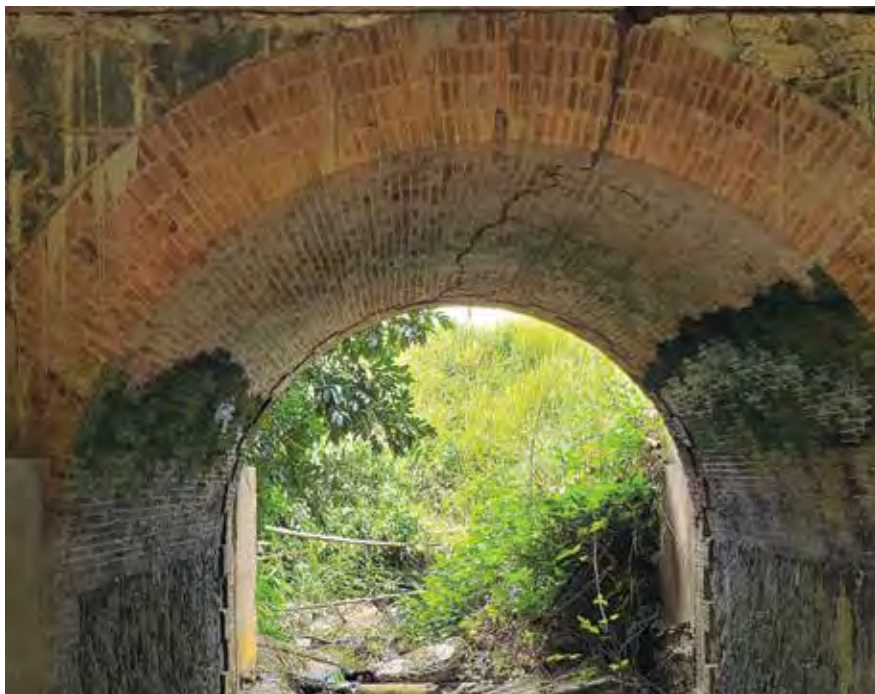




ALCANTARILLAS



PR-1, km 49.5, Cayey



PR-1, km 49.7, Cayey



PR-1, km 50.2, Cayey



PR-1, km 50.8, Cayey



PR-1, km 51.1, Cayey







PR-1, km 51.5, Cayey



PR-1, km 51.8 Cayey

PR-14, km 65.8, Cayey





PR-14, km 66.7, Cayey

PR-14, km 66.8, Cayey



PR-14, km 67.3, Cayey



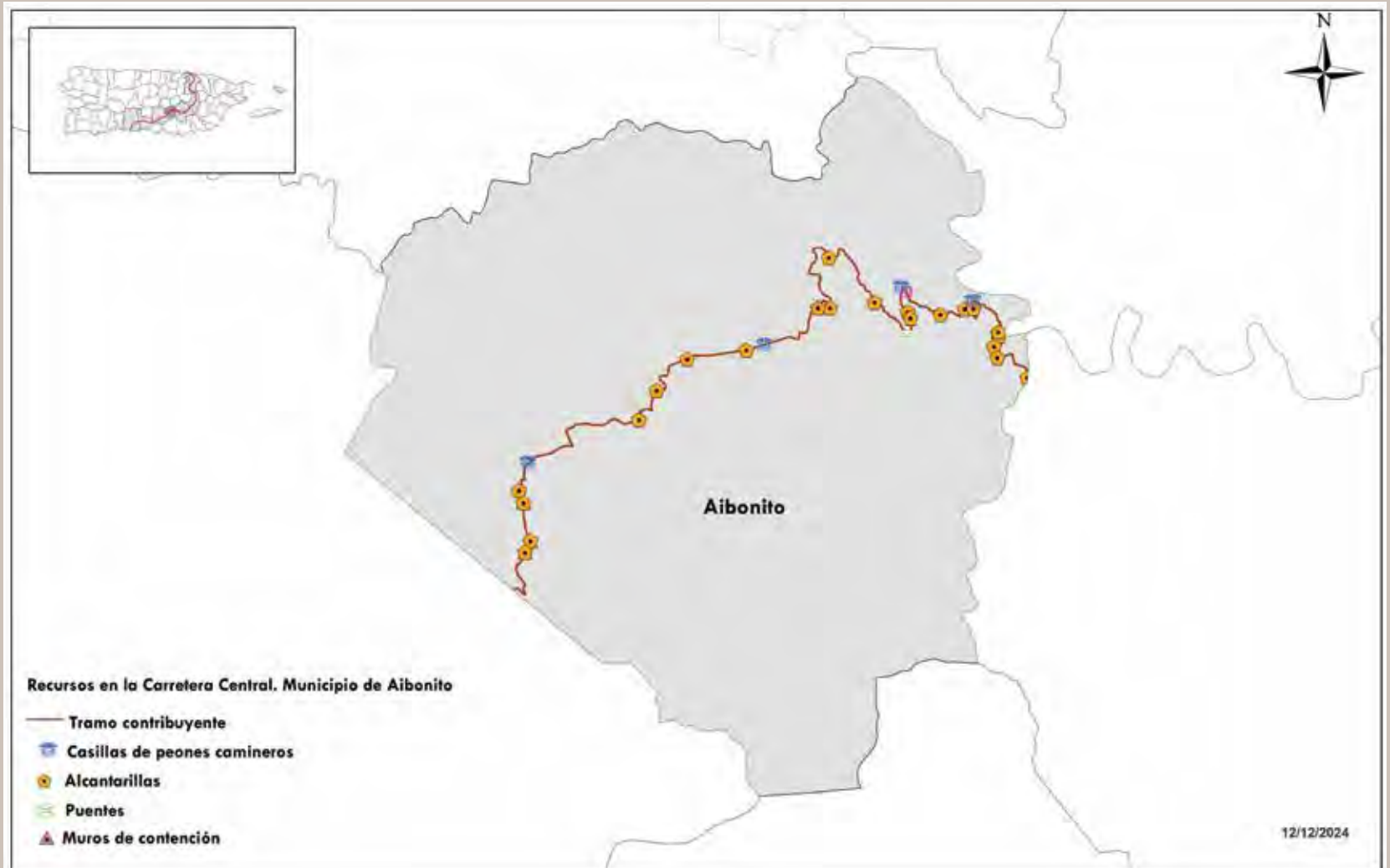
PR-14, km 67.5, Cayey



PR-14, km 67.7, Cayey



Aibonito





CASILLAS

DE PEONES CAMINEROS



PR-14, km 60.1, Aibonito





PR-14, km 60.1, Aibonito





PR-14, km57.7, Aibonito





PR-14, km 51.7, Aibonito



PR-14, km 45.9, Aibonito







PUENTES

Puente Quebrada Honda, PR-14, km 57.2, Aibonito





En el 2021, la Autoridad de Carreteras removió el tramo metálico del Puente Quebrada Honda reemplazándolo con la camada actual. Desde su remoción, el tramo metálico está abandonado en las inmediaciones del histórico puente.



ALCANTARILLAS

PR-14, km 61.9, Aibonito



PR-14, km 61.1, Aibonito



PR-14, km 60.8, Aibonito



PR-14, km 60.7, Aibonito



PR-14, km 60.3, Aibonito



PR-14, km 59.4, Aibonito



PR-14, km 58.7, Aibonito



PR-14, km 57.1, Aibonito



PR-14, km 56.9, Aibonito



PR-14, km 56, Aibonito



PR-14, km 54.6, Aibonito



PR-14, km 53, Aibonito



PR-14, km 52.6, Aibonito



PR-14, km 52, Aibonito



PR-14, km 51.1, Aibonito



PR-14, km 48.3, Aibonito



PR-14, km 48.3, Aibonito





MUROS DE SEGURIDAD

PR-14, desde km 60.4 - 60.7 Aibonito



PR-14, desde km 60.4 - 60.7 Aibonito



PR-14, km 44.6, Aibonito



PR-14, km 44.1, Aibonito





MIRADOR

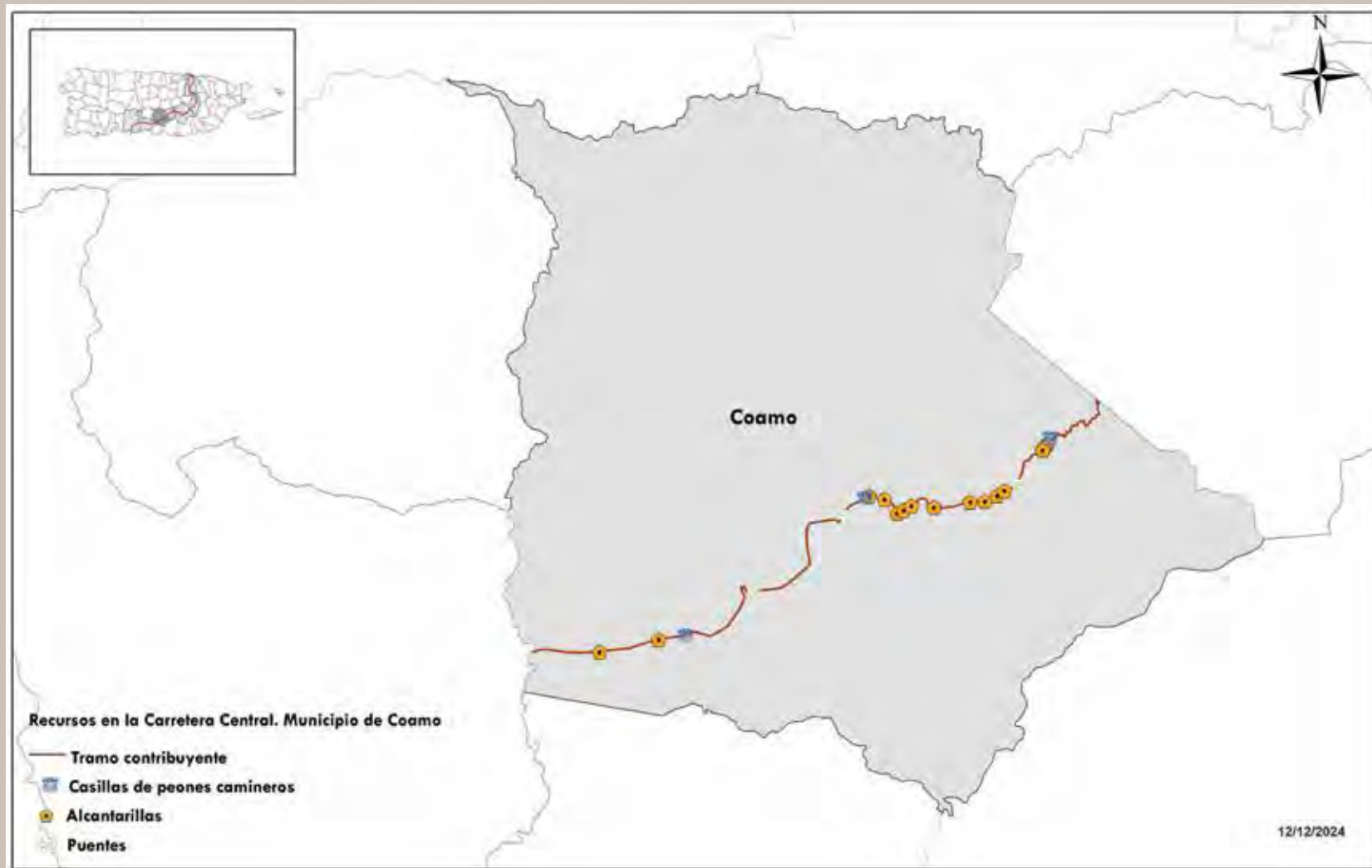
Mirador, PR-14, km 57.8, Aibonito





Coamo

RECURSOS EN LA CARRETERA CENTRAL





104
K^o

CASILLAS

DE PEONES CAMINEROS



PR-14, km 40.5, Coamo





PR-14, km 34.3, Coamo





PR-14, km 27.8, Coamo





PUENTES

Puente Obispo Zengotita, PR-14, km 23.9, Coamo





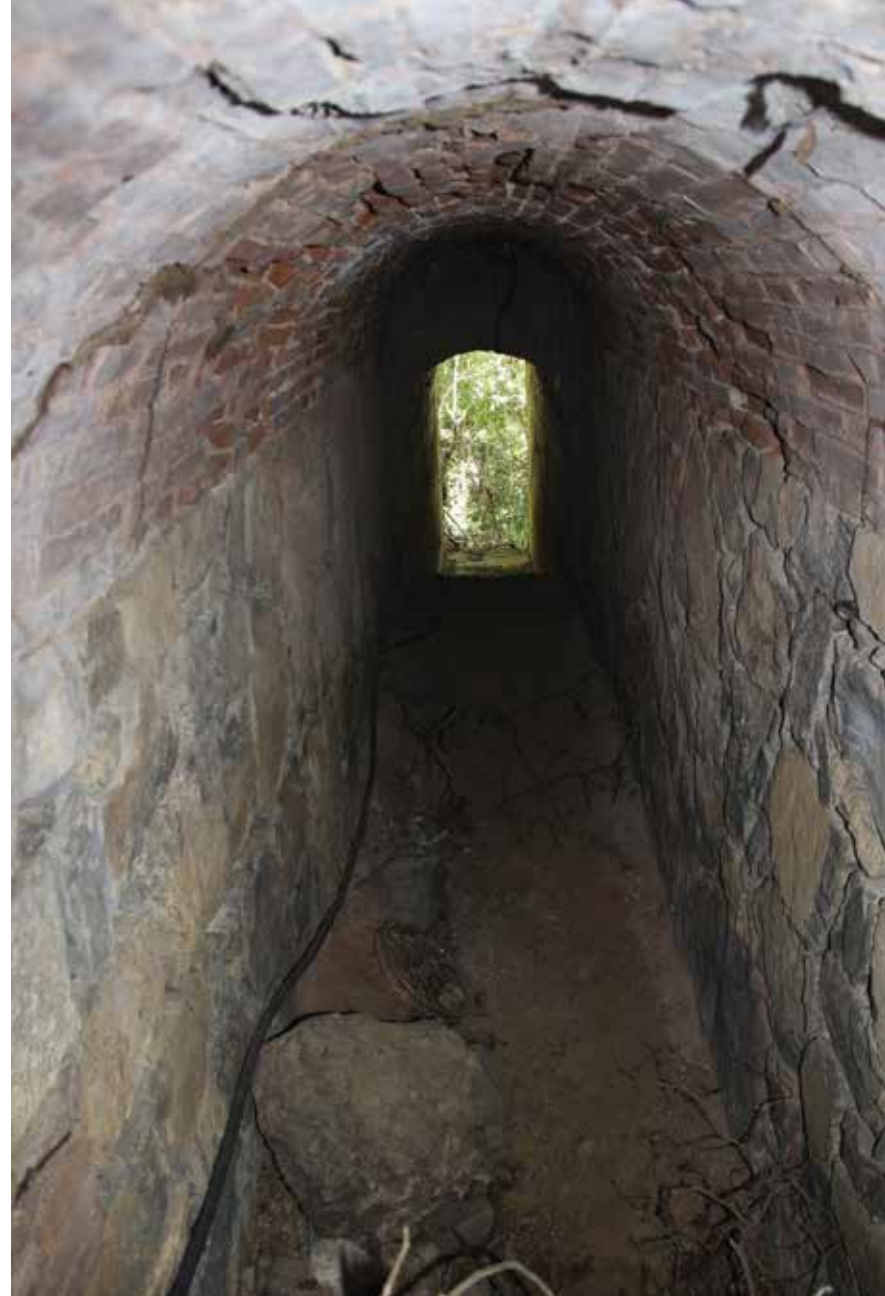


ALCANTARILLAS

PR-14, km 42.8, Coamo



PR-14, km 40, Coamo



PR-14, km 40.3, Coamo



PR-14, km 38.4, Coamo



PR-14, km 38, Coamo



PR-14, km 37.9, Coamo



PR-14 km 37.5, Coamo



PR-14, km 36.6, Coamo



PR-14, km 35.8, Coamo



PR-14, km 35.6, Coamo



PR-14, km 35.3, Coamo



PR-14, km 34.8, Coamo



PR-14, km 34.5, Coamo



PR-14, km 27, Coamo



PR-14, km 25.6, Coamo



Juana Díaz





CASILLAS

DE PEONES CAMINEROS



PR-14, km 21.8, Juana Díaz





PR-14, km 16.4, Juana Díaz





PR-14, km 10.3, Juana Díaz





ALCANTARILLAS

PR-14, km 22.9, Juana Díaz



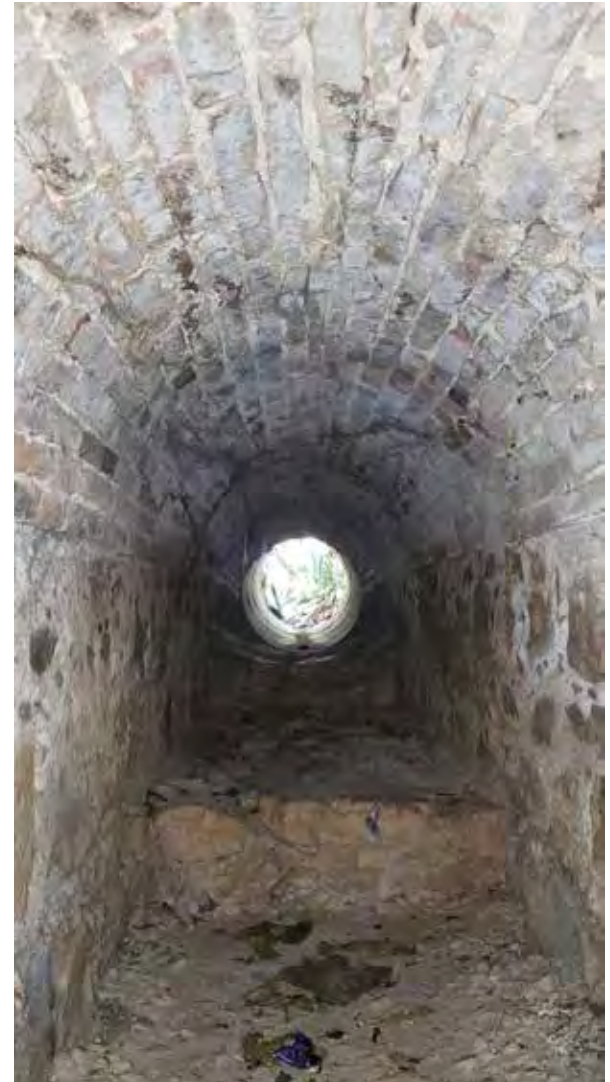
PR-14, km 22.1, Juana Díaz



PR-14, km 21.7, Juana Díaz



PR-14, km 21.5, Juana Díaz



PR-14, km 20.9, Juana Díaz



PR-14, km 19.7, Juana Díaz



PR-14, km 19.7, Juana Díaz



PR-14, km 18.0, Juana Díaz



PR-14, km 16.7, Juana Díaz



PR-14, km 11.5, Juana Díaz



**PUENTES INCLUIDOS
INDIVIDUALMENTE EN EL RNLH EN
EL TRAMO CONSTIBUYENTE DE
LA CARRETERA CENTRAL**



Puente Río Matón, PR-14, km 63.2, Cayey (RNLH-19 de julio 1995)





Puente Arenas, PR-735, km 1.3, Cayey (RNLH-19 de julio 1995)



Puente La Liendre, PR-735, km 0.7, Cayey (RNLH-19 de julio 1995)



Puente Méndez Vigo, PR-14, km 30.4, Coamo



Puente Las Calabazas, PR-14, km 38.8, Coamo (RNLH-11 de febrero 2009)



CARRETERA NÚMERO 4

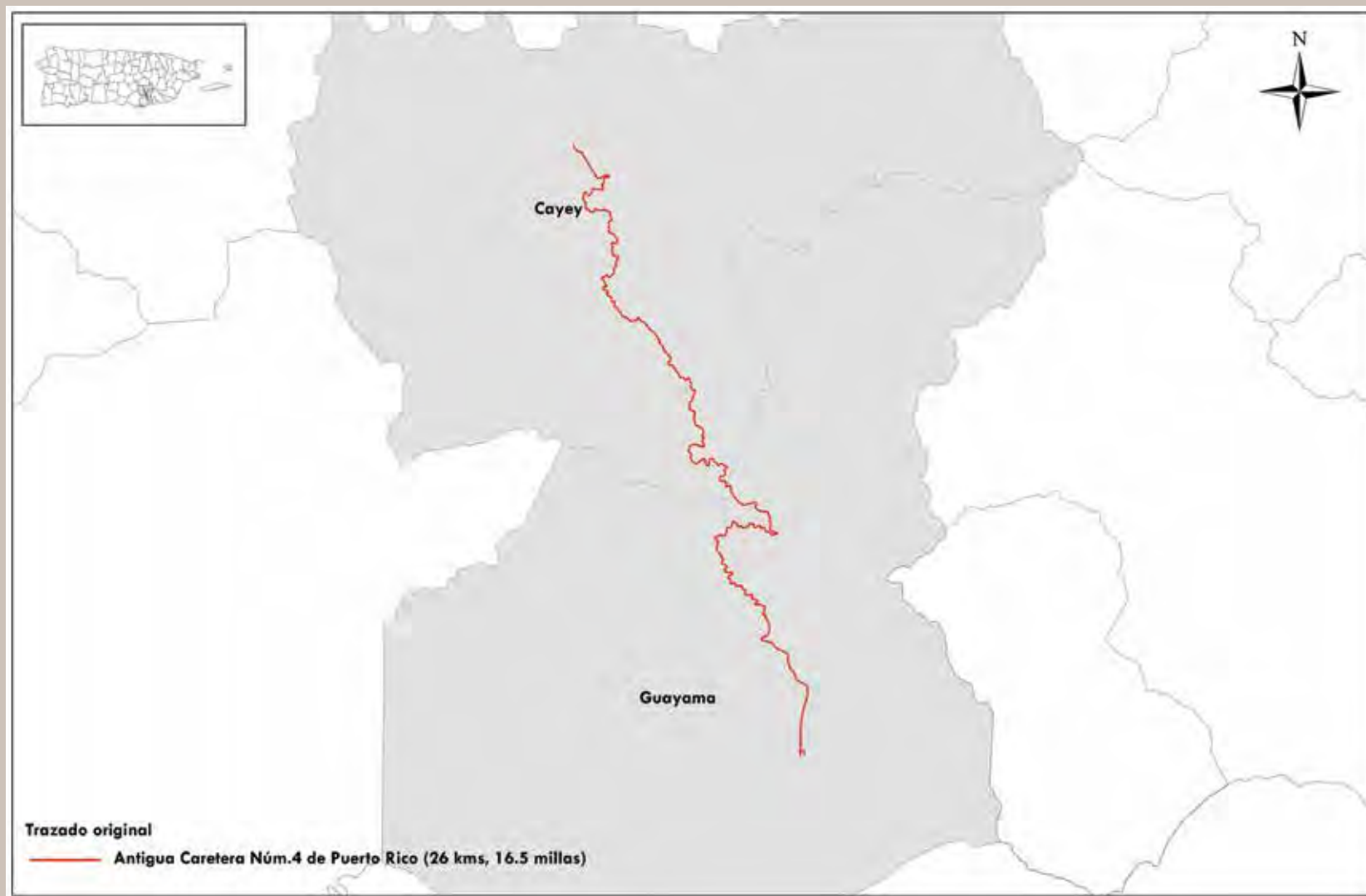
A partir de la investigación de fuentes primarias y secundarias, junto con el reconocimiento e inventario de los 26 kilómetros de la antigua Carretera Núm. 4 —hoy comprendidos en la designada carretera PR-15—, se concluyó que 25.7 kilómetros conservan una cantidad sustancial de recursos en su recorrido, derecho de vía y entorno, lo que permite que este tramo pueda transmitir su significado histórico y su asociación con la antigua calzada. Estos 25.7 kilómetros, equivalentes al 99% de la longitud total de la carretera, conforman un distrito lineal continuo, del cual 14.4 kilómetros están en la jurisdicción del municipio de Cayey y los restantes 11.3 en el de Guayama.

El distrito lineal incluye la carretera en sí y todos sus componentes estructurales en la vía de circulación, derecho de paso y entorno, directamente asociados con la funcionalidad de la carretera. Entre estos componentes están los puentes, casillas de peones camineros, tajeas, alcantarillas, pontones, parapetos de seguridad históricos de piedra/mampostería/hormigón y muros de contención. En total, fueron incluidos como recursos contribuyentes en el distrito histórico de la Carretera Núm. 4: 2 puentes; 3 casillas de peones camineros; 4 muros de contención; 63 subestructuras entre tajeas, alcantarillas y pontones; y un horno de cal del siglo XIX.

El distrito histórico de la Carretera Núm. 4 fue incluido en el Registro Nacional de Lugares Históricos el 30 de octubre de 2020.

sobre con mapa
Recursos de la Carretera Núm. 4

TRAZADO ACTUAL



TRAMO CONTRIBUYENTE



Guayama





CASILLAS

DE PEONES CAMINEROS





PR-15, km 6.1, Guayama





PUENTES

Puente de Cayey, PR-15, km 1.9, Guayama







ALCANTARILLAS

PR-15, km 0.9, Guayama



PR-15, km 1.0, Guayama



PR-15, km 1.5, Guayama



PR-15, km 2.4, Guayama



PR-15, km 2.9, Guayama



PR-15, km 3, Guayama



PR-15, km 3.4, Guayama



PR-15, km 3.9, Guayama



PR-15, km 4.2, Guayama



PR-15, km 4.2, Guayama



PR-15, km 4.6, Guayama



PR-15, km 4.9, Guayama



PR-15, km 5.2, Guayama



PR-15, km 5.3, Guayama



PR-15, km 5.7, Guayama



PR-15, km 5.9, Guayama



PR-15, km 6.3, Guayama



PR-15, km 6.5, Guayama



PR-15, km 6.9, Guayama



PR-15, km 7, Guayama



PR-15, km 7.1, Guayama



PR-15, km 7.4, Guayama



PR-15, km 7.5, Guayama



PR-15, km 7.7, Guayama



PR-15, km 8, Guayama



PR-15, km 8.1, Guayama



PR-15, km 8.3, Guayama



PR-15, km 8.6, Guayama



PR-15, km 8.7, Guayama



PR-15, km 8.9, Guayama



PR-15, km 9.2, Guayama



PR-15, km 9.9, Guayama



PR-15, km 10.7, Guayama



PR-15, km 1.3, Guayama





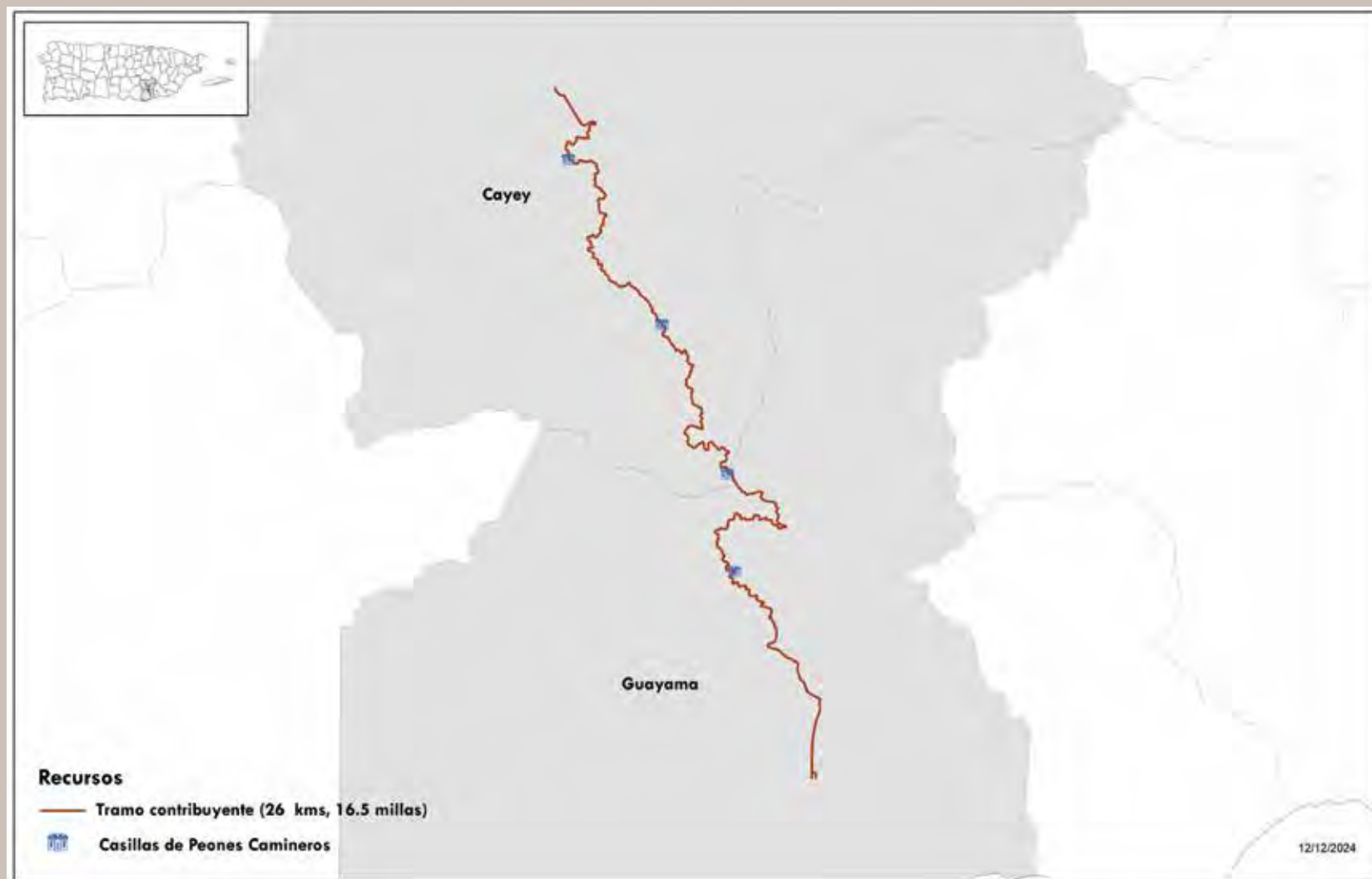
HORNO DE CAL

PR-15, horno de cal, km 7.5, Guayama





Cayey





CASILLAS

DE PEONES CAMINEROS

PR-15, km 11.6, Cayey



PR-15, km 11.6, Cayey



PR-15, km 23.3, Cayey







PUENTES

Puente Alfonso XIII, PR-15, km. 22.3, Cayey







ALCANTARILLAS

PR-15, km 11.7, Cayey



PR-15, km 11.8, Cayey



PR-15, km 14.4, Cayey



PR-15, km 14.9, Cayey



PR-15, km 15.3, Cayey



PR-15, km 15.3, Cayey



PR-15, km 15.6, Cayey



PR-15, km 16.3, Cayey

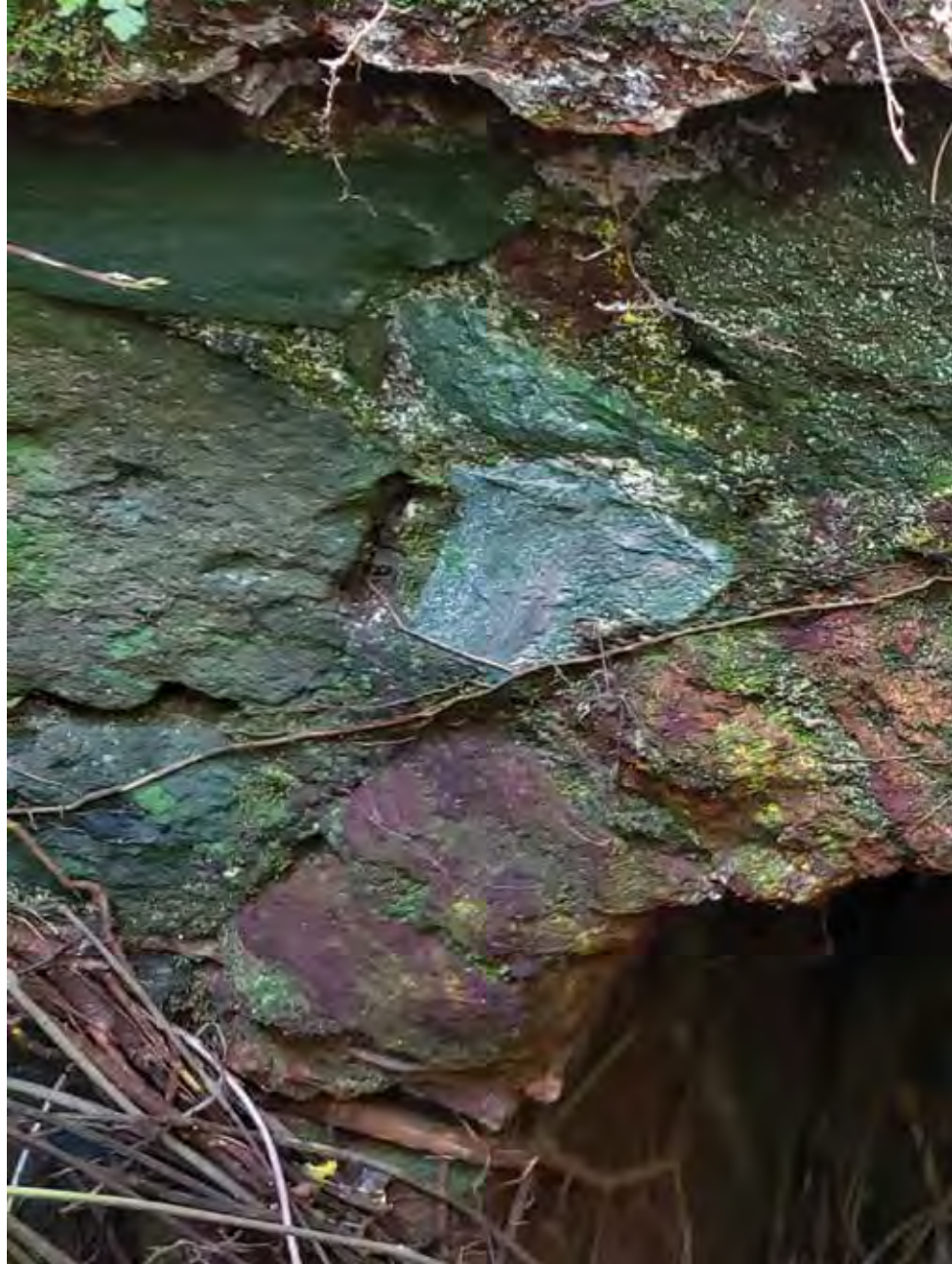


PR-15, km 16.5, Cayey





PR-15, km 16.8, Cayey





PR-15, km 17.8, Cayey





PR-15, km 18, Cayey



PR-15, km. 20.2,
Cayey



PR-15, km 20.3, Cayey





PR-15, km 20.7, Cayey





PR-15, km 21.1, Cayey



PR-15, km 21.3, Cayey



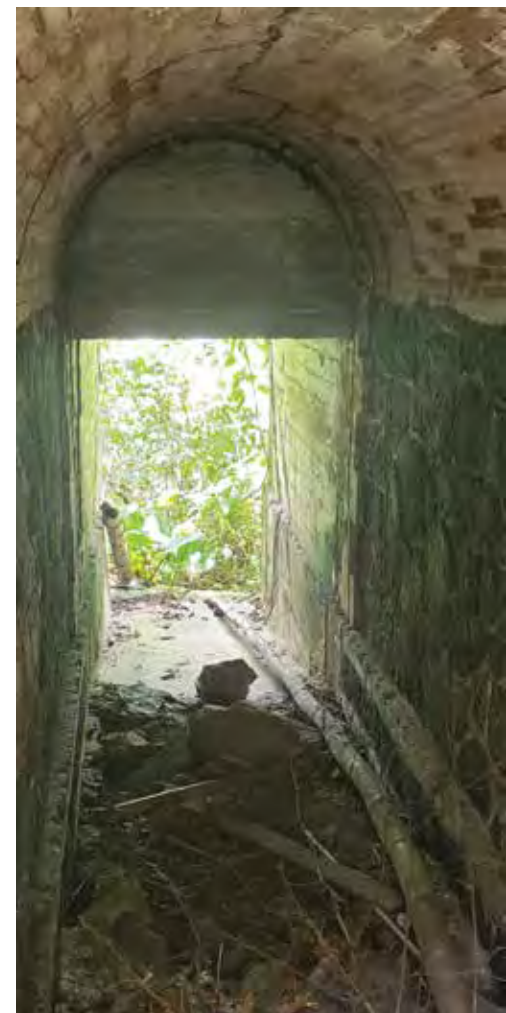
PR-15, km 22.6, Cayey



PR-15, km 23.3, Cayey



PR-15, km 23.6, Cayey



PR-15, km 24.1, Cayey





PR-15, km 24.2, Cayey





PR-15, km 24.3, Cayey



PR-15, km 24.4, Cayey



PR-15, km 25.7, Cayey







MUROS DE SEGURIDAD





km 15.8, Cayey



km 16.1, Cayey



km 23.5, Cayey



CARRETERA NÚMERO 6

A partir de la investigación de fuentes primarias y secundarias, junto con el reconocimiento e inventario de los 82 kilómetros que componen la Carretera Núm. 6 –hoy designada PR- 123–, se concluyó que 75.4 kilómetros conservan una cantidad sustancial de recursos en su travesía, derecho de vía y entorno, lo que les permite transmitir su significado y su asociación con la antigua Carretera Núm. 6. El tramo histórico es un distrito lineal continuo del cual 17.3 kilómetros están en la jurisdicción de Ponce; 22 kilómetros en Adjuntas; 19.4 kilómetros en Utuado; y 16.7 kilómetros en Arecibo. En total, el tramo designado como histórico representa el 92% de la longitud total de la antigua carretera.

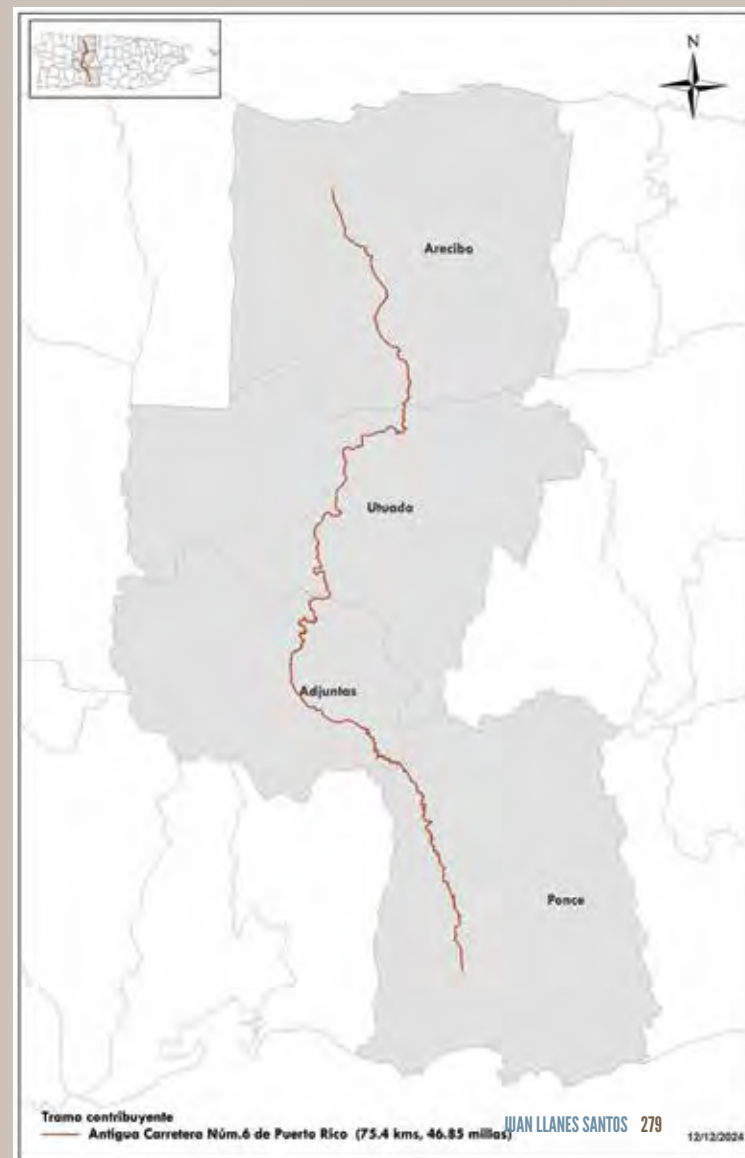
El distrito lineal incluye la carretera en sí misma y todos sus componentes estructurales en su vía de circulación, en el derecho de paso y en el entorno directamente asociados con la funcionalidad de la carretera. Entre estos componentes, están los puentes, pontones, casillas de camineros, alcantarillas, barandillas o postes de seguridad históricos de piedra/hormigón o metálicos y muros de contención. De un total de 55 puentes y pontones identificados, 53 fueron designados como recursos contribuyentes. También fueron incluidos como recursos históricos 2 casillas de peones camineros en la jurisdicción municipal de Ponce, ubicadas estas últimas en los kilómetros 9.1 y 15.5.

Además, fueron designadas como recursos históricos todas las alcantarillas del siglo XIX, las construidas durante los primeros años del siglo XX –para cuando se terminó la carretera– y todas las alcantarillas de construcción previa a 1970 que se utilizaron para extender y ampliar las existentes; es decir, 177 alcantarillas identificadas y designadas como recursos contribuyentes. Además, 14 muros de contención fueron incluidos como recursos contribuyentes. En total, se documentaron 248 recursos, con 246 identificados como contribuyentes al carácter histórico del distrito de la Carretera Núm. 6.

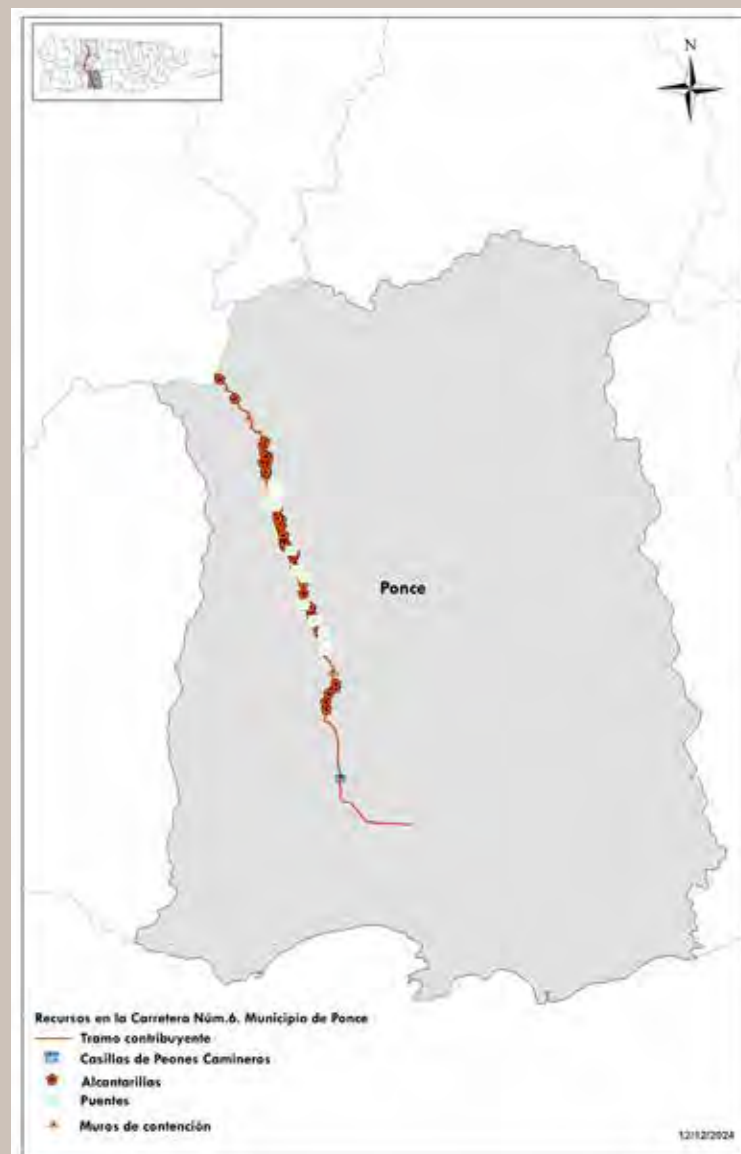
El distrito histórico de la Carretera Núm. 6 fue incluido en el Registro Nacional de Lugares Históricos el 14 de septiembre de 2021.

sobre con mapa
RECURSOS EN LA CARRETERA NÚM. 6

TRAMO CONTRIBUYENTE



Ponce





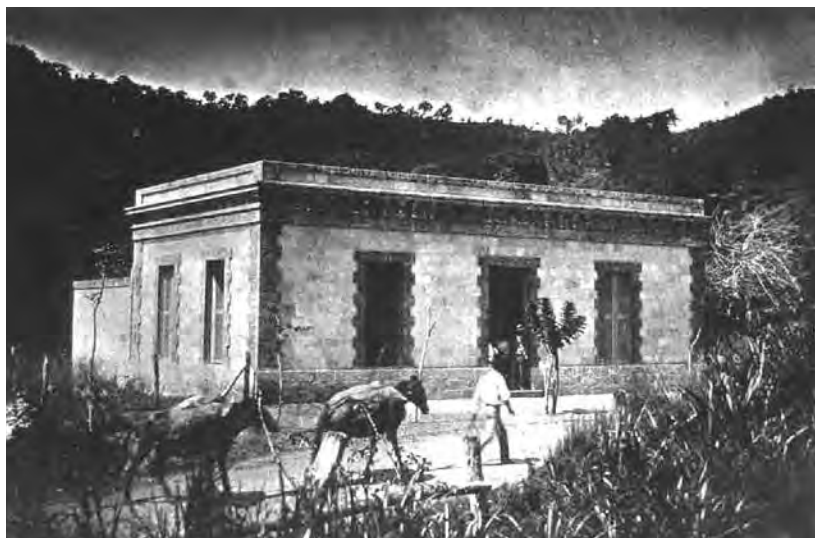
CASILLAS

DE PEONES CAMINEROS

PR-123, km 9.1, Ponce



PR-123, km 15.7, Ponce





PUENTES

Puente Quebrada Juana Matos, PR-123, km 14.9, Ponce





PR-123, km 13.6, Ponce



PR-123, km 14. 2, Ponce



PR-123, km 14.5, Ponce



PR-123, km 15.8, Ponce



PR-123, km 16.6, Ponce



PR-123, km 16.8, Ponce



PR-123, km 17.8, Ponce



PR-123, km 18.9, Ponce



PR-123, km 19.1, Ponce



PR-123, km 19.8, Ponce



PR-123, km 20, Ponce



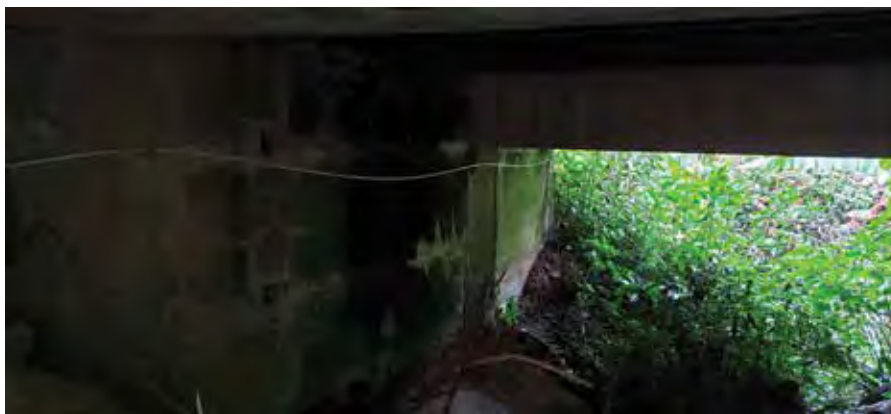
PR-123, km 20.4, Ponce



PR-123, km 20.5, Ponce



PR- km 20.5, Ponce



PR-123, km 20.7, Ponce





ALCANTARILLAS

PR-123, km 11.5, Ponce



PR-123, km 11.7, Ponce



PR-123, km 12.1, Ponce





PR-123, km 12.4, Ponce



PR-123, km 12.5, Ponce



PR-123, km 14.6, Ponce



PR-123, km 14.7, Ponce



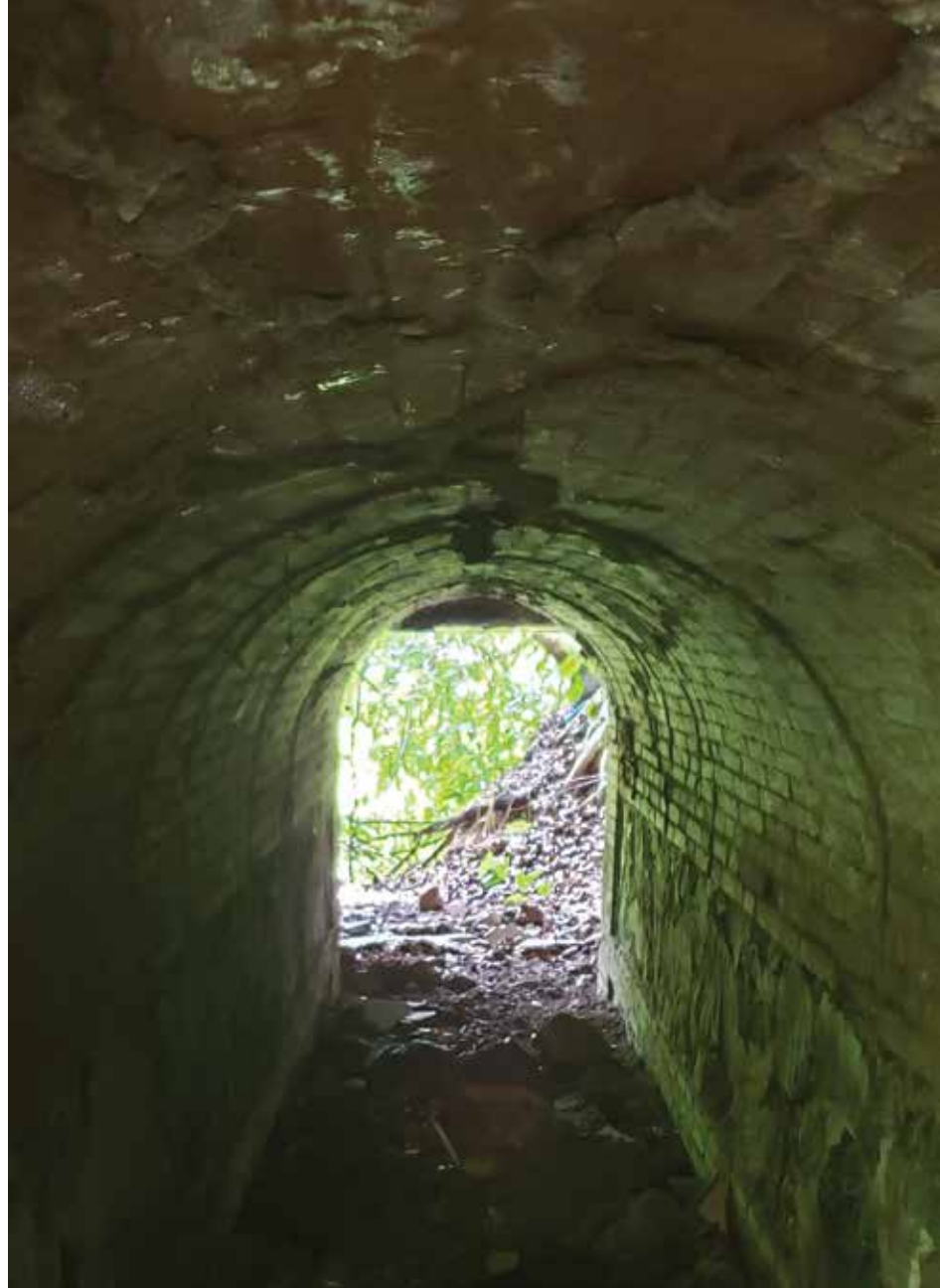
PR-123, km 15.3, Ponce



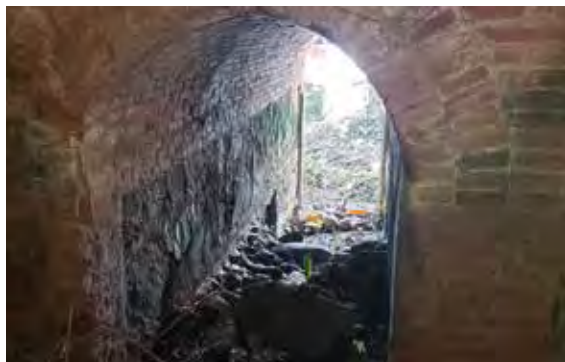
PR-123, km 15.5, Ponce



PR-123, km 15.6, Ponce



PR-123, km 16.4, Ponce



PR-123, km 16.5, Ponce



PR-123, km 17.2, Ponce



PR-123, km 17.5, Ponce



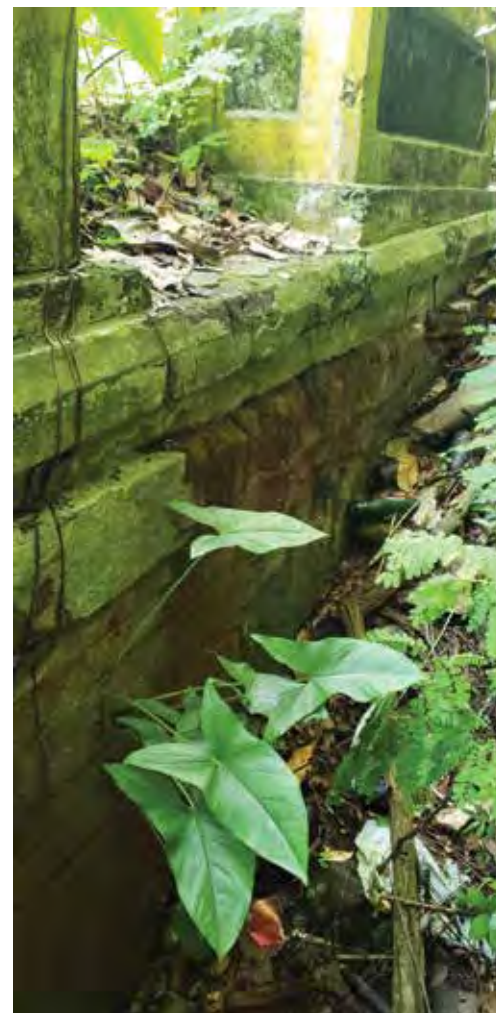
PR-123, km 17.6, Ponce



PR-123, km 17.6, Ponce



PR-123, km 17.7, Ponce



PR-123, km 17.8, Ponce



PR-123, km 18, Ponce



PR-123, km 18.1, Ponce



PR-123, km 18.2, Ponce



PR-123, km 18.4, Ponce



PR-123, km 18.4, Ponce



PR-123, km 18.8, Ponce



PR-123, km 18.8, Ponce



PR-123, km 19.4, Ponce



PR-123, km 19.6, Ponce



PR-123, km 21.5, Ponce



PR-123, km 21.7, Ponce



PR-123, km 22, Ponce



PR-123, km 22.1, Ponce



PR-123, km 22.3, Ponce



PR-123, km 22.4, Ponce



PR-123, km 23, Ponce



PR-123, km 23.2, Ponce



PR-123, km 25.1, Ponce



PR-123, km 26, Ponce



Adjuntas

RECURSOS EN LA CARRETERA NÚM. 6





PUENTES

Puente Chavier, PR-123, km 36.4, Adjuntas





PR-123, km 31.4, Adjuntas





PR-123, km 32.2, Adjuntas



PR-123, km 34.7, Adjuntas



PR-123, km 35.2, Adjuntas



PR-123, km 35.2, Adjuntas



PR-123, km 46.7, Adjuntas



PR-123, km 47.5, Adjuntas





ALCANTARILLAS

PR-123, km 27.6, Adjuntas



PR-123, km 27.9, Adjuntas



PR-123, km 28.4, Adjuntas



PR-123, km 28.6, Adjuntas



PR-123, km 29.2, Adjuntas



PR-123, km 29.3, Adjuntas



PR-123, km 29.4, Adjuntas



PR-123, km 29.5, Adjuntas



PR-123, km 29.5, Adjuntas



PR-123, km 29.8, Adjuntas



PR-123, km 31.8, Adjuntas



PR-123, km 31.8, Adjuntas



PR-123, km 32.9, Adjuntas



PR-123, km 33.8, Adjuntas (innaccesible)



PR-123, km 34.5, Adjuntas



PR-123, km 36.3, Adjuntas



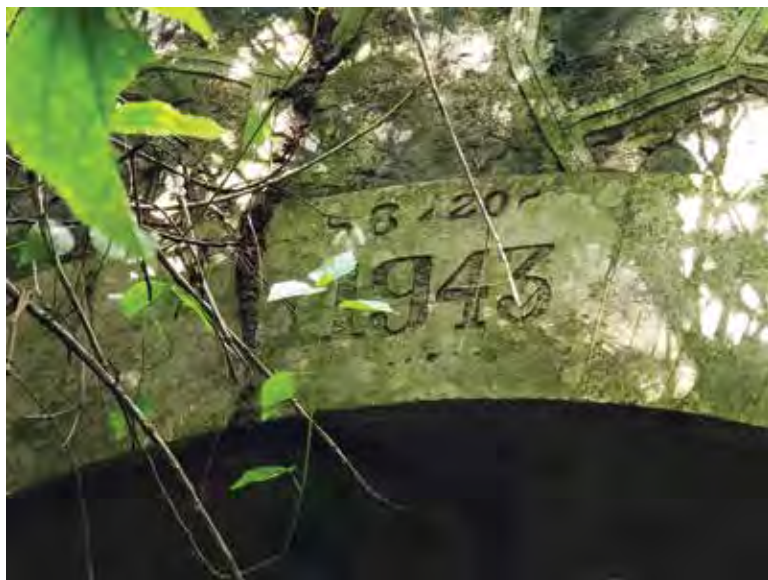
PR-123, km 36.7, Adjuntas



PR-123, km 36.7, Adjuntas



PR-123, km 36.8, Adjuntas





PR-123, km 36.9, Adjuntas



PR-123, km 37, Adjuntas



PR-123, km 37, Adjuntas



PR-123, km 37.1, Adjuntas



PR-123, km 37.3, Adjuntas



PR-123, km 37.4, Adjuntas



PR-123, km 37.9, Adjuntas



PR-123, km 38.3, Adjuntas (inaccesible)



PR, km 38.4, Adjuntas



PR-123, km 38.4, Adjuntas



PR-123, km 38.8, Adjuntas



PR-123, km 39, Adjuntas (muro y alcantarilla)



PR-123, km 39.2, Adjuntas (alcantarilla con canal de conducción)



PR-123, km 39.8, Adjuntas



PR-123, km 39.9, Adjuntas (alcantarillas gemelas)



PR-123, km 40, Adjuntas



PR-123, km 40.2, Adjuntas



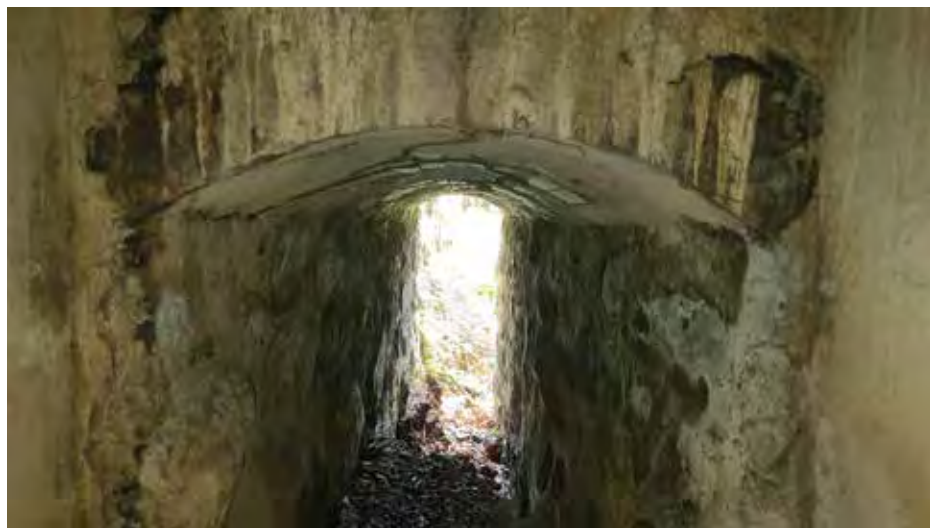
PR-123, km 40.3, Adjuntas



PR-123, km 40.6, Adjuntas



PR-123, km 40.8, Adjuntas



PR-123, km 41.1, Adjuntas



PR-123, km 41.5, Adjuntas



PR-123, km 41.8, Adjuntas



PR-123, km 42.1, Adjuntas



PR-123, km 42.4, Adjuntas



PR-123, km 42.5, Adjuntas



PR-123, km 42.6, Adjuntas



PR-123, km 42.7, Adjuntas



PR-123, km 43, Adjuntas



PR-123, km 43.6, Adjuntas



PR-123, km 44.1, Adjuntas



PR-123, km 44.3, Adjuntas



PR-123, km 44.3, Adjuntas



PR-123, km 44.6, Adjuntas



PR-123, km 44.6, Adjuntas



PR-123, km 44.7, Adjuntas



PR-123, km 44.7, Adjuntas



**PR-123, km 45.1,
Adjuntas**



PR-123, km 45.2, Adjuntas



PR-123, km 46.2, Adjuntas



PR-123, km 47.2, Adjuntas





MUROS DE SEGURIDAD

PR-123, km 28.3, Adjuntas



PR-123, km 30.5, Adjuntas



PR-123, km 30.9, Adjuntas



PR-123, km 38.9, Adjuntas



Utuado

RECURSOS EN LA CARRETERA NÚM. 6





PUENTES

PR-123, km 56.5, Utuado



PR-123, km 53.5, Utuado



PR-123, km 56.3, Utuado



PR-123, km 57, Utuado



PR-123, km 57.1, Utuado



PR-123, km 57.2, Utuado



PR-123, km 58, Utuado



PR-123, km 58.1, Utuado



PR-123, km 58.2, Utuado



PR-123, km 58.3, Utuado



PR-123, km 58.7, Utuado



PR-123, km 58.8, Utuado



PR-123, km 59.4, Utuado



PR-123, km 59.6, Utuado



PR-123, km 65.4, Utuado



PR-123, km 65.7, Utuado



PR-123, km 66.5, Utuado



PR-123, km 67, Utuado



PR-123, km 67.4, Utuado







ALCANTARILLAS

PR-123, km 58.8, Utuado



PR-123, km 59.3, Utuado



PR-123, km 47.6, Utuado



PR-123, km 47.9, Utuado



PR-123, km 48, Utuado



PR-123, km 48.1, Utuado



PR-123, km 48.2, Utuado



PR-123, km 48.7, Utuado



PR-123, km 48.9, Utuado



PR-123, km 49.1, Utuado



PR-123, km 49.2, Utuado



PR-123, km 49.7, Utuado



PR-123, km 49.9, Utuado



PR-123, km 50, Utuado



PR-123, km 50.3, Utuado



PR-123, km 50.6, Utuado



PR-123, km 50.8, Utuado



PR-123, km 51.3, Utuado



PR-123, km 51.5, Utuado



PR-123, km 51.6, Utuado



PR-123, km 51.7, Utuado



PR-123, km 51.9, Utuado



PR-123, km 52, Utuado



PR-123, km 52.3, Utuado



PR-123, km 52.4, Utuado



PR-123, km 52.6, Utuado



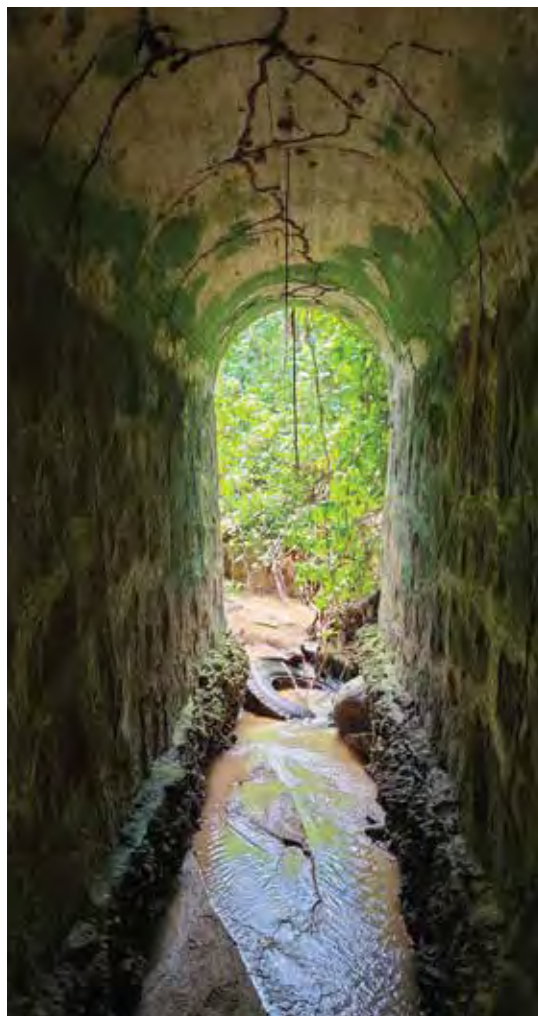
PR-123, km 53.9, Utuado



PR-123, km 54.4, Utuado



PR-123, km 54.7, Utuado



PR-123, km 54.9, Utuado



PR-123, km 55.1, Utuado



PR-123, km 56.8, Utuado



PR-123, km 57.9, Utuado



PR-123, km 58, Utuado



PR-123, km 60.2, Utuado



PR-123, km 60.4, Utuado



PR-123, km 60.5, Utuado



PR-123, km 61.3, Utuado



PR-123, km 61.4, Utuado



PR-123, km 61.5, Utuado



PR-123, km 61.8, Utuado



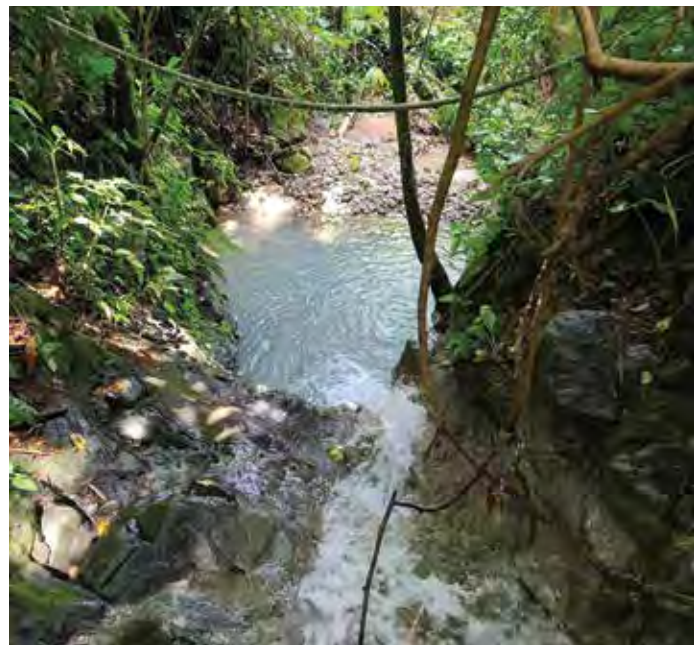
PR-123, km 62, Utuado



PR-123, km 62.2, Utuado



PR-123, km 62.5, Utuado



PR-123, km 63.2, Utuado



PR-123, km 63.3, Utuado



PR-123, km 63.8, Utuado



PR-123, km 64.3, Utuado



PR-123, km 64.4, Utuado



PR-123, km 64.5, Utuado



PR-123, km 65.3, Utuado



PR-123, km 65.5, Utuado



PR-123, km 65.8, Utuado



PR-123, km 66, Utuado



PR-123, km 66.1, Utuado



PR-123, km 66.2, Utuado





MUROS DE SEGURIDAD

PR-123, km 58.8-58.9, Utuado



PR-123, km 60, Utuado



PR-123, km 60.1, Utuado



PR-123, km 60.6-60.7 , Utuado



PR-123, km 64.9, Utuado



PR-123, km 65.1, Utuado



Arecibo

RECURSOS EN LA CARRETERA NÚM. 6





PUENTES

PR-6609, km 2 (Final), remanentes Puente Río Tamaná, Arecibo



PR-6609, km 2 (Final), remanentes Puente Río Tamaná, Arecibo





ALCANTARILLAS

PR-123, km 66.7, Arecibo



PR-123, km 67.1, Arecibo



PR-123, km 67.3, Arecibo (alcantarilla con muro de contención)



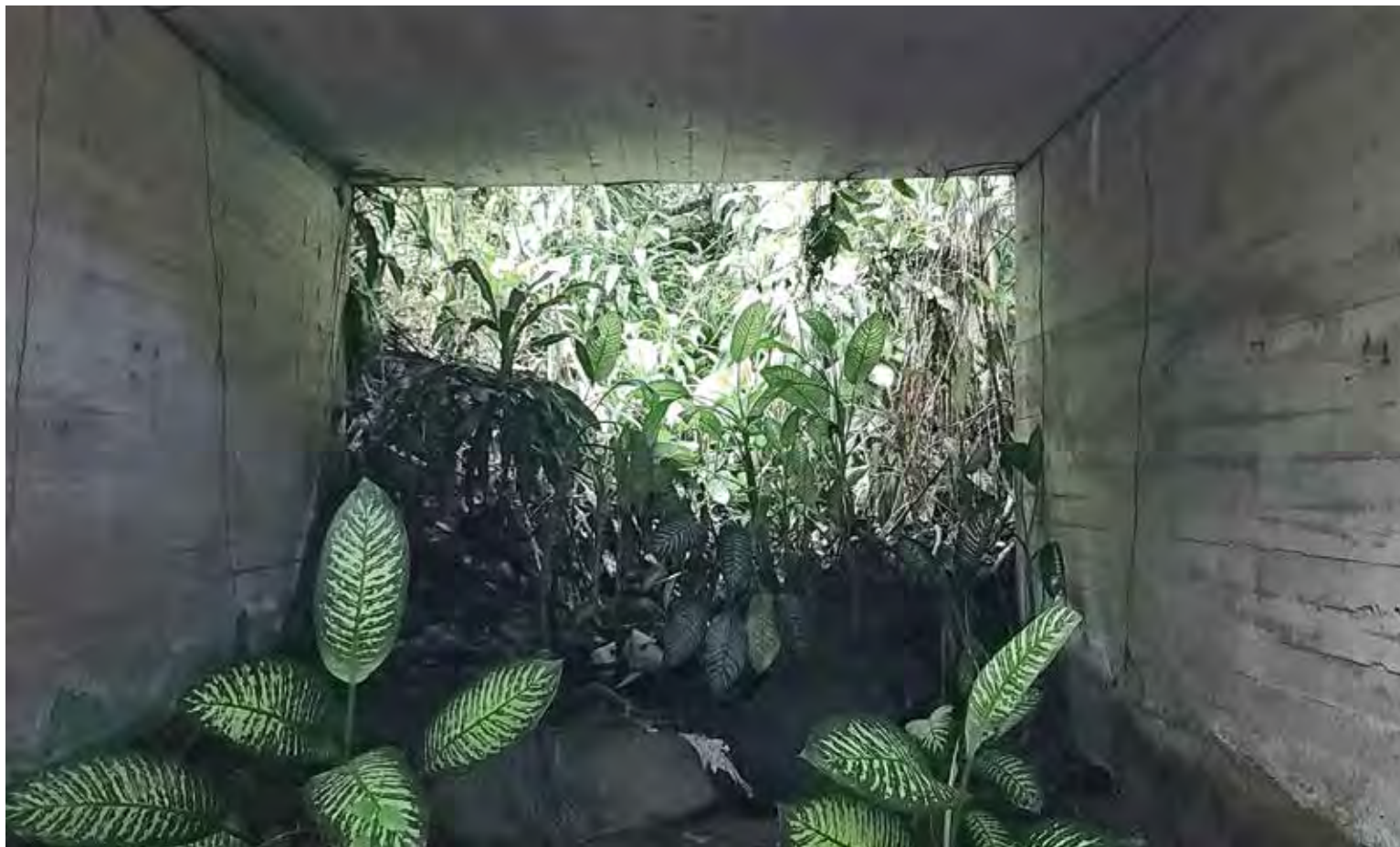
PR-123, km 67.3, Arecibo (alcantarilla con muro de contención)



PR-123, km 67.5, Arecibo



PR-123, km 67.5, Arecibo



PR-123, km 67.9, Arecibo



PR-123, km 68.2, Arecibo



PR-123, km 68.3, Arecibo



PR-123, km 68.6, Arecibo



PR-123, km 69.1, Arecibo



PR-123, km 69.3, Arecibo



PR-123, km 69.5, Arecibo



PR-123, km 69.9, Arecibo



PR-123, km 70, Arecibo



PR-123, km 71.4, Arecibo



PR-123, km 71.9, Arecibo



PR-123, km 77, Arecibo



PR-123, km 77.4, Arecibo



PR-6609, km 4, Arecibo



En una entrevista publicada en el periódico *El Mundo* el 13 de abril de 1959, el Sr. Ángel Silva, entonces director del Negociado de Carreteras del Departamento de Obras Públicas, mencionó que se estaba en el proceso de completar los últimos 12 kilómetros de la PR-143, carretera que conduciría de Barranquitas a Adjuntas a lo largo de la cima de la Cordillera Central. Una vez finalizada, la calzada sería la más alta en el país y pasaría al sur del Cerro Punta. Sus últimos 5,597 metros discurrirían a través del sitio llamado “Cerro Maravilla”. Silva resaltó que la nueva ruta habría de ser “una carretera bellísima”.

El funcionario comentó que la travesía de la PR-143 aparecía ya trazada en un “plan maestro” diseñado por los españoles desde mediados del siglo XIX y que —con la construcción de lo que faltaba de la PR-143— prácticamente todas las carreteras que aparecían en ese viejo plan se habían ya completado. En otras palabras: pasada la primera mitad del siglo XX, todavía estábamos siguiendo la propuesta vial del Plan Carretero de 1860.

Para los años de la mencionada entrevista, Puerto Rico ya contaba con más de 6,000 kilómetros de carreteras. Hoy tenemos un sistema vial que consiste aproximadamente de unos 32,136 kilómetros de carreteras públicas, de las cuales 14,400 kilómetros son carreteras estatales mantenidas por el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP). Inclusive, Puerto Rico cuenta con tres vías designadas como carreteras interestatales — PR-1, PR-2, PR-3— ; esto a pesar de que el archipiélago carece de colindancias terrestres con otros estados de Estados Unidos.

El reconocimiento/inventario presentado aquí corresponde a solo tres calzadas que fueron parte del Plan Carretero de 1860: la Carretera Central (134 km de extensión), la Carretera Núm. 4 (26 km) y la Carretera Núm. 6 (82 km). Entre las tres vías hacen un total de 242 kilómetros. Esta cantidad era escasamente el 4% del número de vías públicas existentes para el 1960 y solo es el 0.7% del actual kilometraje de carreteras públicas en el país. En otras palabras: en términos de probabilidades, las tres calzadas objeto de nuestro estudio representan un minúsculo porcentaje dentro del posible

universo de carreteras con valor histórico en el Puerto Rico actual.

El Registro Nacional de Lugares Históricos (RNLH) tiene establecido — dentro de sus criterios— que, para ser elegible a inclusión en la prestigiosa lista, un recurso cuando menos debe haber alcanzado significación en los últimos cincuenta años. Si tomamos el año 2025 como punto de partida, esto hace posible que carreteras construidas antes de 1975 cuenten con la edad suficiente para ser elegibles como propiedades históricas. Su elegibilidad final, sin embargo, solo puede ser realmente determinada después de un proceso insoslayable de investigación, documentación y evaluación.

Ante esto, resulta un deber ineludible el esforzarnos por recuperar la memoria machacada, rota y asfaltada que aún queda en nuestras viejas y no tan distantes calzadas. Debemos investigar con ahínco para rescatar del olvido la historia de nuestras viejas rutas. Debemos metamorfosearnos en útiles peones camineros y asumir la responsabilidad de proteger y vigilar la integridad del sistema vial que, con gran esfuerzo, generaciones previas nos han dejado como legado.

