

LA CARRETERA CENTRAL

UN VIAJE ESCENICO A LA HISTORIA DE PUERTO RICO

Travel Guide to Puerto Rico's most historic and scenic highway

Por: Luis Pumarada O'Neill

María de los Angeles Castro Arroyo

LA CARRETERA CENTRAL

**UN VIAJE ESCENICO A LA HISTORIA
DE PUERTO RICO**

*por: Luis Pumarada O'Neill
María de los Angeles Castro Arroyo*

**Centro de Investigación y Desarrollo
Recinto de Mayagüez
Universidad de Puerto Rico**

para: Oficina Estatal de Preservación Histórica

septiembre de 1997

© Oficina Estatal de Preservación Histórica de Puerto Rico
 San Juan, Puerto Rico, 1996
 ISBN: 0-9650011-2-1

Publicado con la debida autorización por:

Centro de Investigación y Desarrollo
 Recinto de Mayagüez
 Universidad de Puerto Rico

Diseño de Portada: Jesús A. Toro

Mapas y símbolos: Reed Hepperly y Martín Cerame

Fotos: Luis Pumarada y Guarionex Toro

Traducciones: Luis A. del Valle y Yesenia Pumarada

Investigación histórica: María de los Angeles Castro Arroyo

Emplanaje: Mariela Toro Cruz

Esta publicación ha sido financiada en parte con fondos federales provenientes del Servicio Nacional de Parques, Departamento de lo Interior, por medio de la Oficina Estatal de Preservación Histórica del Estado Libre Asociado de Puerto Rico. Sin embargo, el contenido y las opiniones no necesariamente reflejan las opiniones o la política del Departamento de lo Interior, así como la mención de marcas o productos comerciales o consultores, no constituyen endoso o recomendación por el Departamento de lo Interior o la Oficina Estatal de Preservación Histórica.

Bajo el artículo VI del Acta de Derechos Civiles de 1964 y la Sección 504 del Acta Rehabilitadora de 1973, el Departamento de lo Interior de los Estados Unidos prohíbe la discriminación por razones de raza, color, nacionalidad, o impedimento en programas que reciban ayuda federal. Si usted cree haber sido discriminado en algún programa o actividad de este proyecto, o si desea información adicional, escriba a: Office of Equal Opportunity, U.S. Department of the Interior, Washington, D.C. 20240.

TABLA D TA

Sección/Sectio
 -Introducción
 -Trasfondo his
 -Las casillas d
 -La Carretera l
 -Los Puentes
 -Lista de lugar
 -Ubicación de
Location o
English Summ
 -Introduction
 -Historic Ove
 -The Roadmer
 -The Carreter
 Spanish A
 -The Bridges
 -List of Signifi
 -Glosario
 -Bibliografía

**TABLA DE CONTENIDO/
TABLE OF CONTENTS**

Sección/Section	Página/Page
-Introducción	v
-Trasfondo histórico	1
-Las casillas de peón caminero	6
-La Carretera Central en la guerra de 1898	11
-Los Puentes	14
-Lista de lugares de interés	15
-Ubicación de lugares de interés / <i>Location of Significant Sites</i>	37
<i>English Summary</i>	42
<i>-Introduction</i>	43
<i>-Historic Overview</i>	44
<i>-The Roadmen's Houses</i>	50
<i>-The Carretera Central in the Spanish American War</i>	56
<i>-The Bridges</i>	60
<i>-List of Significant Sites</i>	62
-Glosario	83
-Bibliografía / Referencias	84

LISTA DE FOTOS / PHOTOGRAPH LIST

Foto	Lugar/Site	Descripción	Página
1	68	Ermita de la Valvanera	vi
2	30	Puente de Río Piedras	3
3	72	Puente Obispo Zengotita	5
4	66	Piragüero en la Plaza de Coamo	10
5	86	Almacén de la Playa de Ponce	17
6	68	<i>Virgen de la Valvanera</i>	36
7	54	<i>Marcador de kilómetro</i>	39
8	53	<i>Puente del Río Matón</i>	39
9	81	<i>Mansión de la Calle Salud, Ponce</i>	40
10	54	<i>Paisaje del Río de la Plata</i>	41
11	21	Departamento de Salud	46
12	70	Huertos del Caribe (Hcda. Carmen)	46
13	71	Potrero Los Llanos (Noria de riego)	48
14	58	Tienda Super Gangas (Almacén de Tabaco)	49
15	55	<i>Casa de Caminero</i>	51
16	67	Casa-museo de Clotilde Santiago	53
17	22	Escuela Central de Artes Visuales	54
18	69	Puente General Méndez Vigo	58
19	45	Puente Arenas	61
20	66	Plaza de Recreo de Coamo	64
21	77	Plaza de Recreo de Juana Díaz	79
22	75	Grúa de caña	82

Mi Agradecimiento...

A la amiga historiadora María de los Angeles Castro y al compañero colegial Profesor Luis A. del Valle por sus sustanciales contribuciones al libro y al proyecto de Desarrollo Turístico de la Carretera Central. A Humberto Ramos, a mi hija Yesenia Pumarada Cruz, y a Mariela y Guarionex Toro Cruz por sus colaboraciones en cuanto a edición, redacción, traducción, emplanaje, fotografía, y los detalles que requiere este tipo de trabajo. A Edwin Albino Pluges, Ramón Rivera Bermúdez, Martín Cerame, Reed Hepperly Mignucci, Jesús A. Toro y Miguel González por sus aportaciones de información y arte. A los fenecidos pero siempre presentes Aurelio Tio y Juan Rodríguez Cruz por sus aportaciones al tema y su valiosa orientación. A José Marull, Sergio González, Manuel Hernández Avila, Carlos I. Pesquera, María Dumois, y Lillian D. López por su indispensable apoyo al proyecto. A María Rivera de Cansobre y al sinnúmero de personas relacionadas en alguna forma con lugares y estructuras a lo largo de la Carretera que personalmente o por vía telefónica nos aclararon o suministraron datos para esta obra. Al personal del Museo Histórico de Coamo por su atención y amabilidad. Al personal y gerencia de la Antillean College Press por su consecuente apoyo y excelencia. A mi madre por su ejemplo y a mi esposa por su apoyo.

Luis Pumarada O'Neill

A los maestros y profesores de Historia de Puerto Rico que investigan, publican o enseñan nuestro siglo 20.

INTRO

La antigua C...
obra de ingeni...
isla situada en...
importancia ec...
por el gobiern...
y económicos...
de Puerto Ric...
parajes más b...
importancia a...
paseo a lo l...
Puerto Rico u...

A pesar de c...
terminada y...
Carretera Cen...
se completó h...
cónsules ingl...
los generales...
reconocieron...

Muchos de s...
en ladrillo y...
Una parte cor...
más escarpad...
allá de repavi...
Consideranc...
construcción

INTRODUCCION

La antigua Carretera Central de Puerto Rico fue una reconocida obra de ingeniería que unió por tierra a San Juan, la capital de la isla situada en la costa norte, con Ponce, la ciudad de mayor importancia económica del siglo pasado, ubicada al sur. Realizada por el gobierno colonial español con propósitos políticos, militares y económicos, ésta es la carretera de mayor importancia histórica de Puerto Rico. La Carretera Central pasa por algunos de los parajes más bonitos de la isla y discurre junto a estructuras de gran importancia arquitectónica y profundo significado histórico. Un paseo a lo largo de su antigua ruta equivale a atravesar a Puerto Rico tanto en el tiempo como en la geografía.

A pesar de que la carretera San Juan-Caguas, que había sido terminada y pavimentada en 1856, se consideró parte de la Carretera Central cuando esta última se planeó en 1859, la ruta no se completó hasta 1886. Cuando se inauguró fue elogiada por los cónsules ingleses interesados en su impacto comercial. En 1898, los generales estadounidenses, que la usaron como ruta de invasión, reconocieron su excelencia.

Muchos de sus puentes originales, algunos fabricados localmente en ladrillo y otros de hierro importados de Europa, aún se usan. Una parte considerable de esta carretera, sobre todo en los tramos más escarpados del interior, se mantiene en uso sin cambios más allá de repavimentación y mantenimiento.

Considerando la escasa experiencia que había en la isla en la construcción de carreteras de primer orden, la escasez de personal

diestro y de mano de obra, lo rudimentario de la tecnología, y las dificultades que la lluvia y el terreno montañoso y selvático le presentaban al transporte y al acarreo de materiales, hay que reconocer cuán admirable fue la realización de esta obra.

Esta guía es parte del Proyecto de Desarrollo Turístico de la Carretera Central de Puerto Rico, el cual se ha extendido por dos años. Ha contado con apoyo de la Autoridad de Carreteras y Transportación; del Departamento de Transportación y Obras Públicas; de la Administración Federal de Carreteras; del Servicio Nacional de Parques; y de la Oficina Estatal de Preservación Histórica de Puerto Rico. Su realización correspondió al Centro de Investigaciones del Recinto de Mayagüez de la Universidad de Puerto Rico, que también aportó fondos y recursos en especie.

La primera etapa del proyecto fue el diseño de la rotulación de aquellos tramos de la Carretera Central que conservan su integridad histórica y de sus casas de caminero y puentes de importancia histórica. La segunda ha sido esta guía informativa. La tercera, que está en etapa de diseño, es la restauración de la Casa de Caminero de la "curva del traidor" en Juana Díaz para su utilización como museo y centro de visitantes. Se espera que una cuarta etapa sea la erección de dos plataformas de observación que permitan admirar, desde puntos estratégicos, a dos de los puentes de arco de mayor belleza e importancia histórica de Puerto Rico.

El propósito principal de este proyecto es comunicar a nuestros visitantes de ultramar y a nuestras presentes y futuras generaciones la admiración que merecen esa gran obra de ingeniería y las

personas que la erigieron, el significado histórico y económico de la obra y los cambios que han venido ocurriendo en la isla desde que se inició la construcción de la carretera y que se reflejan en ella y en su entorno.

Este escrito se propone estimular al público puertorriqueño y a los que nos visiten a recorrer la antigua Carretera Central. Con esto se pretende interesar a la ciudadanía en la conservación de las partes de la antigua carretera y su entorno que conservan su integridad histórica. Su recorrido nos acerca a nuestros antepasados al permitirnos atravesar las mismas rutas que ellos atravesaron. Cada uno de sus puentes antiguos es una verdadera "pieza de museo", y la mayoría todavía está en uso. También podemos mejorar nuestra visualización de la guerra del 1898 recorriendo por esta carretera su escenario principal.

Esta obra contiene una lista de lugares de interés general a lo largo de la carretera, acoplada a mapas, un glosario de términos y una corta lista de referencias sobre los temas principales que evoca el recorrido: arquitectura, historia, la guerra del 98, etc. Además, hay versiones abreviadas de ambos escritos en inglés.

La lista de lugares de interés que se incluye no pretende ser un inventario completo de todos los sitios de importancia o significado histórico a lo largo de la ruta. La selección de los lugares incluidos estuvo influenciada por su atractivo turístico y representatividad y por nuestra disponibilidad de espacio. Tampoco se intenta describir a cada uno de los incluidos, sino que se busca ayudar al visitante a identificarlos y ofrecer unos datos mínimos que aumenten el disfrute de conocer el lugar de

cuerpo presente. Es más una referencia para visitar los puntos con ella, que para informar en detalle sobre ellos.

La lista presenta los lugares en la secuencia en que éstos se encuentran de norte a sur. Aunque se indica para la mayoría el kilómetro de su ubicación, en partes de la ruta no hay regularidad en ese tipo de rotulación. Recomendamos que se use el marcamillas del automóvil. Una milla es igual a 1.6 kilómetros.

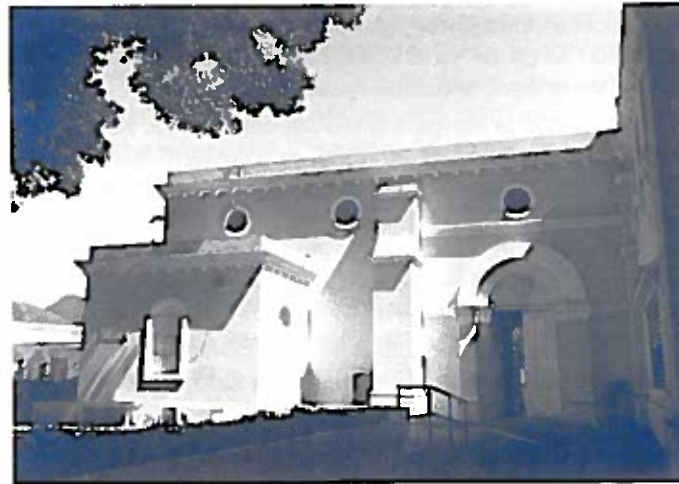


Foto No. 1. Lugar (Site) No. 68.
La Ermita de la Valvanera. Valvanera Chapel. 1685.

TRASF

Reclamado por el nombre de San modesto hasta exportar cantidad había sido una bahía fortificada en su ruta hacia "resto de la isla" escasa población vecinas a los poblaciones sobre agricultura de para el comer

En la segunda a penetrar al interior que se les daban los escasos caminos comunidades de herradura tierra. Para el estado de la económica, pero resultaba viaja

TRASFONDO HISTORICO

Reclamado para España por Cristóbal Colón en 1493 con el nombre de San Juan Bautista, Puerto Rico tuvo un desarrollo muy modesto hasta la segunda mitad del siglo 18, cuando comenzó a exportar cantidades significativas de café y tabaco. Hasta entonces había sido una isla de doble personalidad: un San Juan que era una bahía fortificada para defender las naves cargadas de oro y plata en su ruta hacia España, con su guarnición pagada por el Rey; y un "resto de la isla" muy montañoso y mayormente boscoso, cuya escasa población se distribuía a lo largo de la costa y en las colinas vecinas a los puertos y a las desembocaduras de los ríos. Esa población sobrevivía al margen del poder español a base de una agricultura de subsistencia complementada por alguna producción para el comercio clandestino con las islas vecinas.

En la segunda mitad del siglo 18, la población crecía y comenzaba a penetrar al interior montañoso. Empezaba a abrirse un comercio interno que se llevaba a cabo por medio de pequeñas embarcaciones que le daban la vuelta a la isla, tocando sus varios puertos. Los escasos caminos carreteros conectaban las estancias y las nuevas comunidades rurales con las villas costeras. Sólo algunas veredas de herradura penetraban al interior o conectaban las villas por tierra. Para productos relativamente livianos, como el café, ese estado de la transportación era suficiente para su viabilidad económica, pero no así para el azúcar de caña. Su producción sólo resultaba viable en la vecindad de San Juan, que era entonces el

único puerto autorizado legalmente para la exportación.

El desarrollo que comenzaba se aceleró con la inmigración de hacendados cafetaleros de Haití a fines del siglo 18 y el aumento de los precios de ese producto. La apertura de otros puertos al comercio de exportación que tuvo lugar a principios del siglo 19 hizo rentable la producción azucarera en el oeste y en el llano costero del sur, con lo cual se diversificó y capitalizó una sólida base económica.

Sin embargo, en la transportación no se obraban grandes cambios. Como los buques entraban a los varios y buenos puertos del litoral, la construcción de caminos municipales se limitaba a mejorar la accesibilidad del "interior" de cada puerto.

LOS PRIMEROS CAMINOS Y PUENTES DE LA ISLA

Puerto Rico tiene una escarpada Cordillera Central que cruza la isla de este a oeste. En la época precolombina ésta se hallaba cubierta por espesos bosques. Su vertiente norte es muy lluviosa.

El primer camino europeo de la isla se desarrolló a principios del siglo 16. Fue el llamado "Camino de Puerto Rico", que unía a la antigua villa de San Germán, ubicada entonces en la desembocadura del río Añasco, con Caparra y la Hacienda Real del Toa. Este camino bordeaba la vertiente norte de la cordillera, evitando los ríos anchos y los humedales de la costa. De la misma época era el camino que seguía desde Caparra hasta la Isleta de San Juan, la nueva ubicación de la capital desde 1521.

Los puentes San Antonio y Martín Peña

El primer puente de envergadura que se construyó en la isla fue el de San Antonio, entre la isleta de San Juan y Miramar. La versión más antigua de ese puente se hizo entre 1519 y 1521.

Usando trabajo forzado indígena, se colocó una franja de relleno de piedra sobre el fondo del Caño San Antonio. Esta "calzada" o "pedraplén" dejaba un paso para el agua, sobre el cual había un puentecillo en madera. Desde que en 1558 se colocó sobre esa calzada un canal para conducir agua desde un manantial en Miramar a un depósito ubicado en la isleta, se le conoció también por Puente del Agua.

Contra esa estratégica estructura, defendida por el oficial de milicias Bernabé de Serralta, se estrellaron los esfuerzos del inglés Conde de Cumberland por tomar a San Juan en 1598. Al reconstruirse tras los daños sufridos, el puente se hizo en forma de arcos en piedra. El extremo del puente correspondiente a la isleta terminaba contra el portón de un fortín, llamado San Antonio. El pesado portón de madera se cerraba todas las noches. Cuando en 1846 el puente de San Antonio pasó a ser parte de la carretera que se comenzaba a construir desde San Juan hacia Caguas, todavía el fortín y el portón figuraban en su extremo norte.

La construcción del Puente Martín Peña sobre el caño del mismo nombre fue contemporánea con la del Puente San Antonio. Su primera versión también fue un pedraplén levantado por indígenas. Se cree que su nombre viene del de un pescador que operaba en este lugar un ancón contemporáneo a la construcción del puente. Más tarde, usando el pedraplén como base, se construyó un puente en madera. En 1784 se edificó un puente en ladrillo según diseño de Juan Francisco Mestre.

Ese puente fue escenario de la defensa heroica de milicianos puertorriqueños frente a la invasión inglesa del 1797, que contó

con 3,910 soldados al mando del General Abercromby y del Almirante Harvey. Los ingleses destruyeron el puente tratando sin éxito de evitar que los milicianos del interior intervinieran contra su asedio de San Juan. En la sangrienta batalla por el puente murió el heroico y legendario sargento criollo José Díaz, a quien canta la tradición:

*En el Puente Martín Peña
mataron a Pepe Díaz,
que era el hombre más valiente
que el rey de España tenía.*

La versión de 1846 de este puente pasó, al igual que el puente sobre el Caño San Antonio, a ser parte del tramo San Juan-Caguas de la Carretera Central.

SE IMPULSA LA CONSTRUCCION DE CARRETERAS

Durante la primera mitad del siglo 19 se desarrolló aceleradamente en Puerto Rico una economía de exportación/importación basada en el café y el azúcar. Esta era impulsada por una inmigración de empresarios propiciada por la nueva política colonial española y las guerras de independencia en Latinoamérica. El comercio y el capital europeos establecidos en la vecina isla de San Tomás la fomentaban y financiaban. Por otro lado, la isla dependía para gran parte de sus insumos básicos de las importaciones que se adquirían con la venta de esas exportaciones.

Toda esa época, en la cual se expandían el comercio y la producción sin que hubiera la infraestructura adecuada para ello, estuvo marcada por un continuo lamento de gobernadores y vecinos por la escasez y el mal estado de los caminos. "Caminos para pájaros", llamó en 1809 el alcalde de San Juan a los pocos caminos existentes en la isla.

En 1831 ya existía desde la década anterior un productor azucarero que había obtenido un decreto de "progreso" obligando a la construcción de puentes en los municipios y de

central. En 1842 se inauguraron los Caminos y Carreteras de España creando una red de caminos y autorizó la construcción de puentes. En 1846 se inauguró el primer puente costado por el gobierno en 1818 en el puente Cortijo, el puente elíptico, y un conjunto de puentes de construcción de

entre San Juan y Caguas. A medida que se iban creando los valles y lomeríos se fueron creando los puentes necesarios para la salida de los productos. En 1855, y el Pontón de un flamante ingeniero sobre el río Caño de ingeniería fue el estribo socavado

En 1831 ya existía una carretera pavimentada entre Ponce, que desde la década anterior se había constituido en el principal productor azucarero de la isla, y su puerto del barrio Playa.

Un decreto de 1838 "para evitar la vagancia y estimular el progreso" obligaba a los jornaleros puertorriqueños a trabajar en la construcción de caminos en sus respectivos municipios. La construcción de caminos se venía haciendo por iniciativa de los municipios y de los hacendados, estimulados por el gobierno central.

En 1842 se instaló en San Juan una Comisión Directiva de Caminos y Canales. El gobernador Méndez Vigo consiguió que España creara un fondo para la construcción de caminos en la isla y autorizó un sorteo de lotería para alimentar dicho fondo. En 1846 se inauguró el nuevo y majestuoso Puente Martín Peña, costado por medio de un peaje que se venía cobrando desde 1818 en el puente provisional. Diseñado por el ingeniero Santiago Cortijo, el puente tenía 220 pies de longitud, con nueve arcos elípticos, y un ancho de rodaje de seis metros. Ese año, conjuntamente con la conclusión del puente, se dio inicio a la construcción de una carretera pavimentada de 41 kilómetros entre San Juan y Caguas por Río Piedras.

A medida que la construcción de esa carretera avanzaba por los valles y lomeríos de Río Piedras a Caguas, se iban construyendo los puentes necesarios. El puente sobre el río Piedras (Foto No. 2), a la salida de Río Piedras a Caguas, se terminó en 1853. Le siguieron el puente sobre la quebrada Los Frailes, terminado en 1855, y el Pontón de la Concepción sobre el río Cañas, en 1856. Al año siguiente la carretera quedó terminada con la inauguración de un flamante puente colgante de cables con tablero de madera sobre el río Cagüitas. Desgraciadamente esta importante obra de ingeniería fue desmontada tres años después para reparar un estribo socavado y nunca se volvió a instalar.

En esa época, la pavimentación de las carreteras de primer orden se hacía siguiendo el casi universal método "macadam", de cascajo afirmado sobre arcilla con una base de trozos de piedra. La tecnología y los equipos de construcción de la época eran bastante primitivos: la piedra y el cascajo se apisonaban por un pesado rodillo arrastrado por una yunta de bueyes. El cascajo se obtenía triturando roca a marronzos.

Terminada la carretera, surgieron prontamente empresas que daban servicio de coches para pasajeros entre San Juan, Río Piedras y Caguas. El correo encontró una vía que permitía un recorrido mucho más corto y seguro que cuando había que atravesar espesos bosques por veredas de herradura. Las posibilidades



Foto No. 2. Lugar (Site) No. 30.
Puente de Río Piedras. Río Piedras Bridge. 1853.

económicas que se abrían repercutieron de inmediato en el precio de las tierras. Los terrenos buenos, que con anterioridad se pagaban entre 47 y 60 pesos, habían subido en 1859 hasta 150 y 200 pesos, y los que antes valían de 4 a 6 pesos luego se cotizaban en 20 a 25 pesos.

EL PLAN DE CARRETERAS

El plan general de construcción de carreteras del 1859 incluyó una carretera de primer orden de San Juan a Ponce, pasando por Río Piedras, Caguas, Cayey, Aibonito, Coamo y Juana Díaz, la cual se extendería hasta la Playa de Ponce. Esta carretera, que se denominó "Carretera No. 1", estaba llamada a ser la arteria principal de la isla. Tendría designados varios puntos para la muda de caballos, y al pueblo de Coamo para pasar la noche. Estaría unida a los pueblos vecinos por carreteras secundarias. Se le asignó la principal prioridad a nivel insular, ya que el litoral tenía mejores caminos y estaba servido por líneas de barcos costeros. Al momento de la aprobación del plan, ya existían o se construían algunos caminos carreteros y carreteras pavimentadas correspondiendo con tramos de la ruta designada. Entre estos se destacaba la carretera San Juan-Río Piedras-Caguas, pero además había tramos de caminos y carreteras entre Ponce y Coamo.

A pesar de la alta prioridad asignada, la puesta en marcha de su construcción resultó bastante lenta. A los residentes de la isla les interesaba más conectar a las fincas y caseríos del interior con el puerto más cercano. Como resultado, para 1872, a pesar de que la agricultura y el comercio se desarrollaban hacia el interior, había sólo 48 kilómetros de carretera pavimentada en toda la isla. En ese año, el Ministerio de Ultramar español le dio un impulso a la construcción de carreteras mediante asignaciones de fondos

y de confinados de otras colonias españolas. Los resultados de esta gestión comenzaron a verse en la Carretera Central hacia el 1874.

LOS TRAMOS DEL SUR

Ponce, Coamo y Juana Díaz habían estado unidos por un camino carretero desde antes del 1842. En 1858, el municipio de Coamo comisionó el diseño de una carretera de Juana Díaz a Coamo. En 1861 ya se había concluido un trozo. Sin embargo, en 1875, cuando la Jefatura de Obras Públicas tomó a su cargo esta carretera para hacerla parte de la Carretera Central, aún faltaban partes por pavimentar y algunas estructuras. El vecindario de Juana Díaz y Coamo ayudó en la construcción de los ranchones de madera destinados a albergar a los presidiarios que trabajarían en la conclusión de esas obras.

En 1860 el gobierno central, a petición de Ponce y Juana Díaz, comisionó el trazado de una carretera entre ambas ciudades. Ambos municipios fueron realizando poco a poco las obras bajo la jurisdicción de cada uno, pero la pavimentación no siguió los requisitos de una carretera de primer orden sino los de una carretera municipal. En 1880 el estado se hizo cargo de esta carretera, integrándola a la Carretera Central. Como resultado, se reconstruyeron algunos segmentos y se levantaron tres casillas para camineros (Recuadro de la página 6). Sin embargo, los puentes sobre sus ríos principales, Bucaná, Inabón, Jacaguas y Guayo, continuaron siendo estructuras provisionales debido a que se planeaba la canalización de sus cauces.

En 1880, la carretera de 1831 mencionada arriba entre Ponce y la Playa, con su puente de hierro forjado de 1876 traído desde Francia, pasó a ser oficialmente parte de la Carretera Central.



Foto No. 3. El Puente Obispo Zenghi

LOS TRAMOS DEL SUR

El tramo de la carretera expresamente en 1875 y se construyó en Arenas, aún por la escasez de bienes en los municipios d



Foto No. 3. Lugar (Site) No. 72.
Puente Obispo Zengotita.
Obispo Zengotita Bridge. 1878

LOS TRAMOS DE LA CORDILLERA

El tramo de Caguas a Cayey fue el primero que se hizo expresamente para la Carretera Central. Su construcción se inició en 1875 y se concluyó en 1881, excepto por el magnífico puente Arenas, aún en uso, que se concluyó en 1894 (Foto No. 19). La escasez de brazos para ese tramo llegó a ser tan extrema que los municipios de Caguas y Cayey contribuyeron a sufragar el costo

de la transportación de presidiarios chinos de Cuba para trabajar en ese tramo.

El tramo de Aibonito a Coamo fue trazado en 1861. Su construcción se inició en 1874 y se concluyó en 1881. Este incluye la Cuesta del Asomante, la cual requirió ser rediseñada durante la construcción.

El tramo de Cayey a Aibonito se inició en 1879 y se concluyó en 1886, excepto por los puentes de hierro sobre las quebradas Honda y Toíta. Este tramo fue el más costoso de la carretera, habiendo llegado a costar el doble de su presupuesto original. Esto se debió a lo aislado y agreste del terreno. Fue necesario construir albergues para los trabajadores provenientes de otras comarcas. Hubo que adquirir prensas para formar ladrillos debido a que la humedad en la región no permitía que éstos se secaran y endurecieran lo suficiente como para colocarlos en los hornos. Tanto en este tramo como en el anterior se recurrió a reducir la anchura de la carretera de 6.5 a 6.0 metros para rebajar su costo.

Para el 1886 la Carretera Central, con 134 kilómetros, 33 casillas de caminero y 13 puentes permanentes, era un monumento a la ingeniería hispano-puertorriqueña. Su costo total ascendió a 1.5 millones de pesos, moneda cuyo valor en esa época se aproximaba al dólar estadounidense.

Un viaje de Ponce a Coamo en coche por la Carretera Central, si había buenos caballos en las estaciones de relevo para reemplazar a los que venían cansados, tardaba tres horas; un viaje de Coamo a San Juan de 9 a 10 horas; y uno de Ponce a la Capital de 12 a 13 horas. Un carro de bueyes transportando carga entre San Juan y Ponce tardaba unos tres días, pues tanto los carreteros como los bueyes tenían que descansar y alimentarse. Los carreteros casi siempre pernocaban en la orilla de la carretera, durmiendo en los mismos carros. Antes de que existiera la Carretera, el transporte entre Ponce y San Juan se realizaba en bote.

LAS CASILLAS DE PEON CAMINERO

El sistema español de carreteras, el cual se estaba instituyendo en el Puerto Rico del siglo 19, dependía del concepto del peon caminero residente para su mantenimiento. Este era un técnico diestro, empleado del gobierno, a quien se le asignaba una casa construida al efecto para él y su familia, ubicada en la orilla de la carretera junto al tramo que le tocaba mantener. La longitud de ese tramo era usualmente de unos tres o cuatro kilómetros de carretera. El tipo de pavimento de la época, el empedrado macadam, requería un mantenimiento constante. El caminero almacenaba en su casa oficial los materiales y herramientas necesarios para su labor.

La construcción de estas casillas era parte del proyecto de construcción de la carretera. Las casas de caminero edificadas en Puerto Rico seguían el modelo de España, aunque adaptado a las condiciones del clima tropical: las alturas eran algo mayores y tenían más área de ventana. Excepto por las primeras casillas, que correspondían a la ruta entre San Juan y Caguas, y que eran para una sola familia, las demás se dividían en dos viviendas por medio de un pasillo central de acceso común. A cada familia le tocaba una sala-cocina y dos habitaciones.

El techo de la casilla era de losa de ladrillo sobre vigas de madera. El piso era de argamasa en el pasillo central, y de tabloncillo de pino ('pichipén') en las salas y dormitorios. Adosado a la casilla rectangular, había un cobertizo para el excusado y las cuatras que se proyectaba hacia atrás formando una 'L' con la estructura principal. Este se cubría con hierro galvanizado (zinc). A las casillas no se les construía ni cocina ni comedor porque se esperaba que se usara la sala para esos propósitos. Cuando no estaban cerca de cuerpos de agua, se les proveía de un aljibe con brocal que recogía las aguas de lluvia del techo.

Se notan diferencias en cuanto a los detalles arquitectónicos entre las casillas de los diversos tramos de la Carretera Central. El diseñador de cada tramo de carretera y el presupuesto disponible han de haber influido en los diversos estilos. Las casillas del sur, entre Coamo y Ponce, se construyeron después que las carreteras servidas, tras el nombramiento de los antiguos caminos municipales pavimentados como tramos de la Carretera Central. Las casillas de la cordillera, levantadas conjuntamente con la carretera, son más elaboradas. Están hechas de mampostería expuesta y utilizan ladrillo en los marcos de puertas y ventanas, en las esquinas y en las cornisas con dentellones.

Las casillas tenían también un propósito militar. Podían albergar tropas que defendieran la carretera de un avance enemigo. A eso obedecían sus gruesos muros de piedra y sus ventanas de madera sólida provistas con troneras.

Cuando entrando el siglo 20 se abandonó la institución del peon caminero residente, el gobierno insular les cedió el uso de las casillas a los camineros que las ocupaban al momento y dedicó las que estaban desocupadas al almacenaje de materiales y equipo de mantenimiento. Hoy día, varias de las casillas existentes están ocupadas por descendientes de camineros. Otras han sido cedidas por el Departamento de Transportación y Obras Públicas para usos de interés social, tales como centros culturales, escuelas o museos. La mayoría de las casillas del siglo pasado que sobreviven se encuentran en la Carretera Central.

DIFICULT

La construcción no contaba con aguda falta de experiencia y la isla generaba experiencia y c

La escasez

No fue hasta financiar las obras de bonos de largo gobierno proyectaría propiciaría obra se construyó insular y metropolitana.

Las quejas se debieron a la escasez de presupuesto. En 1859 se solicitó la aprobación de directores solicitó la aprobación de "conductor de

Escasez d

La dificultad pública, y en el de jornaleros q

DIFICULTADES PRINCIPALES

La construcción de obras públicas en el Puerto Rico del siglo 19 no contaba con un presupuesto apropiado. Existía también una aguda falta de personal en todos los niveles. La naturaleza misma de las obras y las características topográficas y climatológicas de la isla generaban problemas que se complicaban por la falta de experiencia y equipo adecuado.

La escasez de presupuesto y personal

No fue hasta 1906 que se estableció en la isla el mecanismo de financiar las obras de infraestructura mediante la emisión de bonos de largo plazo garantizados por los futuros ingresos que el gobierno proyectaba tener como consecuencia del desarrollo que estaría propiciando la obra financiada. Hasta entonces, este tipo de obra se costaba con los ingresos corrientes del gobierno insular y ocasionalmente con aportaciones del gobierno metropolitano.

Las quejas continuas de los ingenieros por el exceso de trabajo debido a la escasez de personal, chocaba contra la escasez de presupuesto. El gobierno, sin embargo, intentaba preparar personas en el ramo del diseño y la dirección de trabajos de construcción. En 1859 se sometió un reglamento que creaba y regulaba plazas de directores de caminos vecinales. Algunos años más tarde, se solicitó la aprobación de un proyecto que creaba la plaza de "conductor de obras públicas."

Escasez de mano de obra

La dificultad más seria que afectaba el desarrollo de las obras públicas, y en especial la construcción de carreteras, era la escasez de jornaleros que acudiesen espontáneamente, en número suficiente

y con la constancia necesaria. La dificultad no era exclusiva de las obras públicas; esa misma era la queja más persistente de los propietarios agrícolas.

El ausentismo lo provocaba, según los informes oficiales, la cultura de subsistencia de la clase pobre. La población rural vivía en bohíos diseminados por campos sin dueño, y dependía principalmente de frutos menores que cosechaba junto a sus moradas. Completaba sus pocas exigencias recurriendo al trabajo a jornal por algunos días. Esa irregularidad en la asistencia evitaba que pudiera crearse una clase de obreros especializados en las destrezas de la construcción de caminos. Otro rasgo cultural del jíbaro que impactaba negativamente la construcción de caminos era su resistencia a alejarse de su residencia.

La necesidad de aumentar la supervisión por la falta de destreza de los obreros ocasionaba un aumento en el costo de las obras. Para corregir el problema se intentaron varios medios, entre los cuales estaba el aumentar los salarios que se ofrecían. Estos superaban en 30% a los que se pagaban en las Antillas Menores.

Utilización de confinados

La mano de obra para los caminos, puentes y carreteras provenía, a fin de cuentas, de confinados, obreros libres y vagos convictos, aunque hacendados vecinos y alcaldes cooperaban enviando a algunos de sus trabajadores.

De todos los recursos utilizados en la construcción de la Carretera Central para aliviar la escasez de mano de obra, el más efectivo fue el empleo de presidiarios. El gobierno comenzó por emplear a los confinados del presidio de la capital. Les asignaban principalmente las tareas más fuertes, como la extracción de piedra, machaqueo y transporte. Dichas labores eran las más arduas y conllevaban jornales más altos para el operario libre. Los confinados devengaban

un real de vellón contra un promedio de 10 reales de vellón para los obreros libres.

Se establecieron normas para la selección de los reclusos que trabajarían en las obras, su vigilancia, atención médica, la distribución de gastos entre el presidiario y el proyecto, el vestuario y alimentación de los reclusos, y los castigos y permisos. Los confinados rendían una labor por día considerablemente menor que la de los trabajadores libres, por lo cual se recurrió al sistema de tareas: se establecía la labor que cada uno debía ejecutar al día y, tras completarla, el confinado quedaba en libertad de descansar o realizar alguna otra faena con paga adicional.

La urgencia de brazos era tal, a pesar del empleo de presidiarios puertorriqueños, que se solicitó y obtuvo del gobernador de Cuba en 1879 el envío de 300 confinados. Estos eran mayormente chinos. El tramo Coamo-Aibonito empleó un total de 600 confinados, y en el cementerio de Coamo hubo que construir un "panteón de chinos" para enterrar a los chinos no-cristianos que murieron durante esa construcción.

Los confinados se alojaban en grandes ranchos de madera que se construían expresamente en sitios estratégicos a lo largo de la ruta. En cada uno de estos ranchones había guardianes, mensajeros, aguadores, cocineros, almacén para las herramientas, y otras facilidades para dar apoyo al grupo de trabajadores. En Coamo, uno de estos ranchones que se utilizaba como albergue de la tropa y de los confinados estaba ubicado en el sector "Las Calabazas" del Barrio Cuyón y medía 100x36 metros.

Tal era la escasez de mano de obra que aún cuando se estaba importando presidiarios para trabajar hubo que recurrir a la adquisición de maquinaria. En 1879 se importaron dos máquinas trituradoras para producir cascajo.

La aportación de los presidiarios a la construcción de la Carretera Central fue decisiva. De no haber sido por su participación,

hubiera resultado muy difícil llevar a cabo determinados trabajos que por su dureza no ejecutaban los obreros libres. Sin su aportación, es probable que la Carretera Central hubiera estado sin terminar para el momento en que cesó en la Isla la soberanía española.

LA GUERRA DE 1898

Muy poco tiempo restaba al régimen español en Puerto Rico cuando terminó de construirse la Carretera Central. La mayor parte de sus múltiples beneficios habrían de obtenerse bajo la sombra de otra bandera. Para la fecha de la invasión estadounidense, Puerto Rico contaba con 267.4 kilómetros de carreteras pavimentadas de primer orden en condiciones de uso, aunque algunos trozos todavía no se habían abierto al público. De este total, aproximadamente la mitad correspondía a la Carretera Central.

Estados Unidos le declaró la guerra a España en 1898, estando en pleno apogeo la guerra de independencia en Cuba, tras la excusa que proveyó la sospechosa explosión ocurrida en el acorazado "Maine" cuando se hallaba anclado en la bahía de La Habana. Seguidamente, invadió la isla de Cuba, el mayor productor azucarero del mundo. Buscando tomar control de algunas de las últimas colonias de la decaída potencia ibérica antes de que ocurriera una anticipada pronta rendición, Estados Unidos se apresuró a invadirlas. Puerto Rico, que recién estrenaba un gobierno autónomo, fue invadido cuatro días antes de que España accediera a negociar el fin de la guerra.

Fue precisamente la Carretera Central, erigida con propósitos militares defensivos, la que utilizaron los invasores de 1898 en su marcha hacia la capital luego de los desembarcos de Guánica, Ponce y Arroyo. Una sección en recuadro (páginas 11-13) resume

las acciones de la Carretera Central.

A pesar de que la San Juan, durante continuaron activo propio Estados Unidos causó grandes de ocurrir robos y m hambrientos.

Después de haber España derrotada pero antes de haber autoridades españolas su gobierno sub dependencias militares recibió todos los fortificaciones, los carreteras, puentes Estados Unidos lo concluyó todo, el t moneda de oro cu

LA CARRE

Desde fines del s los segmentos de entre San Juan y R o "trolleys." En su a vapor livianos, p inicios, los tranvía

El puente de a reemplazado en 18

las acciones de guerra que ocurrieron sobre y en torno a la Carretera Central.

A pesar de que la armada estadounidense bloqueó el puerto de San Juan, durante ese periodo los demás puertos de la isla continuaron activos y ni siquiera suspendieron el comercio con el propio Estados Unidos. Sin embargo, la disrupción de la guerra causó grandes desajustes sociales y económicos, llegando a ocurrir robos y matanzas de ganado por parte de campesinos hambrientos.

Después de haberse firmado en París el tratado por el cual una España derrotada militarmente cedió Puerto Rico a Estados Unidos, pero antes de haberse hecho oficial el cambio de soberanía, las autoridades españolas dispusieron de las propiedades muebles de su gobierno subastando el material existente en todas las dependencias militares y civiles. El gobierno estadounidense recibió todos los inmuebles: edificios y terrenos públicos, las fortificaciones, los arsenales, muelles y obras públicas tales como carreteras, puentes y faros. También se declararon propiedad de Estados Unidos los archivos y documentos públicos. Cuando concluyó todo, el tesoro de Puerto Rico quedó con solamente una moneda de oro cuyo valor era de \$3.80.

LA CARRETERA EN EL SIGLO 20

Desde fines del siglo 19 y durante la primera mitad del siglo 20, los segmentos de la Carretera Central entre Ponce y su Playa y entre San Juan y Río Piedras sirvieron también a sendos tranvías o "trolleys." En sus comienzos, los tranvías eran en realidad trenes a vapor livianos, pero a fin de siglo se hicieron eléctricos. En sus inicios, los tranvías usaron puentes de la Carretera Central.

El puente de arcos de piedra de San Antonio había sido reemplazado en 1894 por uno de cuatro tramos de vigas de hierro.

Las murallas, el portón y la batería superior del Fortín San Antonio fueron eliminados en ese mismo año, quedando en pie solamente la base del fortín y las baterías inferiores a ambos lados del puente. Al mismo tiempo que se levantaba un puente nuevo en el Caño San Antonio, se estaba reconstruyendo el del Caño Martín Peña. Esta reconstrucción la realizó Tulio Larrinaga, reconocido ingeniero que una década después sería Comisionado Residente de Puerto Rico en Washington.

Durante el primer cuarto del siglo veinte, se mejoraron las curvas, las alcantarillas y las cunetas de la carretera. Durante la década del 1920, la Carretera Central, como la mayoría de las carreteras de la época, vio a su pavimento macadam cubierto con asfalto. Eso permitió reducir el costo de mantenimiento en un momento en el cual los automóviles comenzaban a hacerse comunes en la isla. El pavimento macadam, adecuado para el tráfico de bestias y vehículos de llantas rígidas, sufría mucho con las llantas de caucho de los automóviles, que tendían a arrancarle la grava. Otra mejora de envergadura fue el reemplazo en 1927 del puente San Antonio por una estructura de cuatro carriles diseñada por un renombrado arquitecto. Desgraciadamente, esto resultó en la destrucción de la batería oeste del antiguo fortín. Este nuevo puente se denominó Guillermo Esteves.

Un viaje en un buen automóvil entre Ponce y San Juan por la Carretera Central ya mejorada se tomaba por lo menos tres horas y media, lo cual se vino a considerar inadecuado a fines del 1920. Esto motivó que para entonces se comenzara a construir una carretera de Cayey a Salinas, conocida por "La Piquiña", que empalmaba con la de Salinas-Ponce. A principios de la década del 1940, esa nueva ruta sustituía al tramo Cayey-Ponce de la Carretera Central. Como resultado, ese tramo de la Carretera Central pasó a denominarse PR-14, quedando como PR-1 la ruta San Juan-Caguas-Cayey-Salinas-Santa Isabel-Ponce.



Foto No. 4. Lugar (Site) No. 66
Piragüero on la plaza de recreo de Coamo.
Selling snowcones in Coamo's town square.

A fines de la década de 1940 se hizo una variante a la ruta junto al norte de Cayey. Esta dejó fuera de la carretera principal al tramo que contenía los puentes Arenas y La Liendre, que por su estrechez no podían manejar el volumen de tráfico existente. En la década de 1960 se ensanchó significativamente el tramo Caguas-Cayey, con lo cual perdió mucha de su integridad histórica. En la misma época

se alteró y se ensanchó radicalmente el tramo Río Piedras-Caguas, dejando fuera de la PR-1 a los tramos que contenían los puentes Río Piedras, Norzagaray, y el Pontón La Concepción. Estos tramos se denominaron respectivamente PR-8839, PR-873 y PR-798. Esas obras de ensanchamiento hicieron desaparecer o alteraron totalmente la mayor parte de las estructuras, terraplenes y otras obras originales de la ruta impactada. A fines de la década del 1980, el tramo Ponce-Juana Díaz de la PR-14 se ensanchó a tal grado que hizo desaparecer los puentes y alcantarillas originales.

En muchos casos, las alteraciones y ensanchamientos también echaron abajo casillas de camineros. Los tramos que mejor conservan su integridad histórica corresponden a los tres segmentos mencionados arriba en adición a la PR-735 en Cayey y la PR-14 entre Cayey y Juana Díaz. Otros tramos originales paralelos a la PR-1 entre Río Piedras y Caguas llevan hoy los números 8838 y 8834 (Ver mapas).

A medida que la vetusta Carretera Central ha ido perdiendo importancia vial a nivel insular y se ha ido integrando a los pueblos y ciudades que sirve, ha visto sus tramos urbanos bautizados con los nombres de patriotas como Eugenio María de Hostos, Ramón Emeterio Betances y José de Diego, de políticos como Luis Muñoz Rivera, de músicos y literatos como José Ignacio Quintón y José Gautier Benítez, y hasta de conquistadores, como Juan Ponce de León.

LA CARRETERA

La Carretera Central
acción de la Guerra
bombardeo naval e
atención estadouni
más rica y la menos
puerto de Guánica.
que, a las 3 PM d
desembarcar allí e
conquistar terreno
Los cruceros apu
ciudad y la Playa,
rendición. El estad
que tenían órdenes
de lo contrario, se
El comandante es;
vicecónsul Toro, i
general. Enseguid
Macías:

Escuadra ameri
playa y ciudad. E
sólo tengo tres
Ruégole remita i
que ha desembar
La contestación e
Poco después, To
negociación recibie
de Puerto Rico los
nosotros no hemos
tiempo a los estado
de Macías que le u

LA CARRETERA CENTRAL EN LA GUERRA DE 1898

La Carretera Central fue tanto objetivo estratégico como escenario de acción de la Guerra de 1898 en Puerto Rico. Tras haber efectuado el bombardeo naval de San Juan como su primera acción de guerra, la atención estadounidense se concentró en el suroeste de la isla, la región más rica y la menos defendida. El 25 de julio se escenificó la invasión del puerto de Guánica. Dos días después salieron de Guánica tres cruceros que, a las 3 PM del día 27, entraron al puerto de Ponce. Buscaban desembarcar allí con el propósito de usar la Carretera Central para conquistar terreno y llegar hasta la capital.

Los cruceros apuntaron sus cañones amenazadoramente contra la ciudad y la Playa, y enviaron a tierra a un teniente para negociar la rendición. El estadounidense envió aviso al vicecónsul inglés al efecto de que 'tenían órdenes de exigir la rendición inmediata de la ciudad, o que, de lo contrario, sería bombardeada por los buques'.

El comandante español de Ponce contestó al mensaje recibido por vía del vicecónsul Toro, 'que nada podía hacer sin autorización del capitán general'. Enseguida dirigió el siguiente telegrama al capitán general Macías:

'Escuadra americana, fondeada en el puerto, amenaza bombardear playa y ciudad. Descontadas fuerzas enviadas a Guánica y Tallaboa, sólo tengo tres compañías de Patria, voluntarios y guerrilleros. Ruégole remita instrucciones. Me he negado recibir parlamentario que ha desembarcado.'

La contestación de Macías fue: 'Cumpla usted con su deber'.

Poco después, Toro y los demás viceconsules que se habían añadido a la negociación recibieron un telegrama de Macías lamentando 'como amante de Puerto Rico los destrozos que el enemigo pueda hacer en una guerra que nosotros no hemos buscado'. Después que los consules habían pedido más tiempo a los estadounidenses, el comandante mostró a Toro otro telegrama de Macías que le instruía a evacuar la ciudad.

Sin embargo, antes de que se hubiera actuado sobre ese mensaje, Macías anuló su contenido y dio órdenes de resistir. Los consules apelaron entonces a la palabra de honor recibida poco antes de parte del comandante de Ponce para pedir a Macías que reconsiderara esta última decisión. La respuesta del último fue que, en vista de la palabra de honor empeñada por el jefe y para no hacer quedar mal al cuerpo consular, ordenaba que se cumpliera lo antes pactado.

A las cinco y treinta de la mañana del 28 de julio, mientras las fuerzas españolas se retiraban por la Carretera Central, desembarcaba un pelotón de marinos estadounidenses en la Playa de Ponce.

La retirada española de Ponce a Aibonito tomó dos días, pasando una noche en Coamo. Quedaron allí, al mando del comandante Rafael Martínez Illescas para defender la retirada, dos compañías del Batallón Cazadores de la Patria y algunos guardias civiles y guerrilleros puertorriqueños. En total, eran 248 infantes y 42 caballeros, pero ni un solo cañón. Una guerrilla anti-española, al mando de Pedro María Descartes, atacó más de una vez las posiciones de Martínez y llegó a herir de muerte a un guardia civil.

Mientras tanto, parte de la tropa invasora acampó su primera noche a ambos lados de la Carretera Central entre Ponce y la Playa.

Desde que se había iniciado el avance estadounidense por la Carretera, el alto mando español había resuelto cerrar el paso a los invasores en un punto del interior en el cual no pudiesen ser auxiliados por sus fuerzas navales. El lugar elegido estaba dos millas y media de Aibonito. Desde dicho sector, ubicado al lado sur de la cúspide de la cordillera y llamado Asomante, se dominan algunas millas de la sinuosa carretera pertenecientes al tramo conocido por 'Cuesta del Asomante'. Había en la meseta y en las laderas unos 1,280 infantes, 70 hombres a caballo y dos cañones. Se excavaron algunas trincheras para la infantería, mientras que en lo más alto del Asomante los artilleros construyeron una ligera batería de campaña.

Una vez establecidas las posiciones de ocupación estadounidenses en Ponce y Juana Díaz, un regimiento estadounidense fue enviado a rodear a Coamo por el norte, usando "caminos de herradura" a través de las montañas. Su objetivo era alcanzar la Carretera Central a milla y media al este de Coamo, debiendo llegar a dicho punto a las 7 AM del día 9 de agosto.

Simultáneamente, a las seis de la mañana de ese mismo día, se iniciaba un ataque frontal a Coamo por ambos lados de la ciudad. Cuatro cañones tomaron posición al sur de la Carretera Central en la Hacienda Carmen de Clotilde Santiago. A las siete, los cañones rompieron fuego sobre un cuartelillo de madera que guardaba el camino a los Baños de Coamo. Un pelotón vadeó el río Coamo y tomó el camino de los Baños. Un batallón que avanzaba por la Carretera tuvo que detenerse frente al puente Méndez Vigo (Foto No. 18), que había sido volado por la retirada española, para buscar un punto donde vadear el río. La batería de cañones se movió entonces unos 1,000 metros más al frente, a un punto desde el cual era visible el pueblo de Coamo a una distancia de dos millas. Desde ese sitio se dispararon tres cañonazos. El general Ernst presenció toda la operación desde la Casa Grande de la Hacienda Carmen, donde fue muy bien recibido y obsequiado por su propietario.

Mientras tanto, al amanecer de ese 9 de agosto, el comandante español Martínez Illescas, alojado en la casa del alcalde de Coamo, Florencio Santiago, hijo de Clotilde, se disponía a tomar su desayuno cuando llegó la noticia de que fuerzas americanas avanzaban sobre Coamo en gran número. Martínez Illescas ordenó reunir a su fuerza y marchar en dirección a Aibonito. Cuando sonaron los primeros cañonazos de esa mañana, la columna de soldados salía hacia el Puente Padre Inigo cargando sus pertenencias y municiones en carretones de bueyes y en mulas. Al llegar a la casilla de caminero del otro lado del puente, mientras se les unían varios soldados que se habían quedado atrás, el comandante desplegó la fuerza que quedaría como retaguardia en la retirada. Martínez permaneció al mando de esos hombres, que buscaron el abrigo de una

cuneta profunda que había a la izquierda de la Carretera, bastante resguardada por frondosos árboles. El resto de su tropa, con el convoy al frente, pudo seguir sin obstáculo alguno hacia Aibonito.

Algunos minutos antes de las ocho, el regimiento estadounidense que avanzaba por las montañas hizo contacto con esa retaguardia. El fuego comenzó casi a un mismo tiempo por ambas partes. Martínez iba y venía a caballo, recorriendo la línea una y otra vez, exponiéndose al fuego enemigo y empujando hacia retaguardia a los rezagados que seguían llegando por el puente. Al cabo de una hora, las tropas atacantes lograron escalar una loma que dominaba las posiciones españolas y comenzaron desde allí un fuego mortífero. Cerca de las 9 AM, Rafael Martínez Illescas cayó del caballo, muerto. El capitán Frutos López, segundo en el mando, al ver en tierra a su jefe, salió de la sombra de un corpulento árbol de flamboyán y corrió en su auxilio. Pero anduvo muy pocos pasos cuando rodó sin vida. Con otros tres soldados también muertos y varios cayendo heridos, el capitán Yfita, en quien había recaído toda la autoridad, ordenó la rendición. Cinco oficiales y 162 soldados españoles fueron hechos prisioneros. Cinco españoles quedaron muertos.

Varios suboficiales y soldados no se rindieron y prefirieron retirarse por la vereda de Palmarejo. Horas más tarde, alcanzaron la Carretera cerca del Asomante.

Mientras tanto, la caballería estadounidense, habiendo llegado hasta el propio hotel de los Baños de Coamo sin hallar resistencia, se dirigió al pueblo tras haber consumido sus comandantes algunos refrescos en el bar del hotel. Encontrando que el enemigo había evacuado las trincheras levantadas a la entrada de Coamo, la caballería atravesó a todo galope la población y siguió al este por la Carretera en persecución de la retirada española. Pero cuando alcanzó a los soldados que no se habían rendido en Coamo, ya estos se encontraban dentro del alcance protector de los fusiles de sus compañeros atrincherados en las laderas del Asomante. Tan pronto las tropas españolas, que ocupaban cunetas de la Cuesta del Asomante o se parapetaban detrás de los árboles que le dan sombra, avistaron a la

caballería enemiga de la posición española, una loma para donde se les recibió a Asomante y los i del medio día, lo

En total murieron cinco soldados y pérdidas estadou

Esa noche, los g de Coamo, la mis del fenecido M educado en Esta alcalde por los n

Los invasores, días 10 y 11 en h decidió entonces artillería, mient defensores por d Barranquitas po llegaría a la Ca

El día 12 a la Central a inicia animal y una con tarde avistaron cañonazos desde para emplazar l arriba de la ca Calabazas. Los fuego de cañón,

caballería enemiga rompieron fuego. La caballería, al apreciar la fortaleza de la posición española, abandonó la persecución y se escondió detrás de una loma para contestar el fuego. Al llegar más tropas estadounidenses, se les recibió a cañonazos por las baterías situadas en la meseta del Asomante y los invasores optaron por la retirada. Así terminaron, antes del medio día, los sangrientos eventos del nueve de agosto.

En total murieron ese día 13 personas, entre ellos dos guardías civiles, cinco soldados y un músico; además una mujer y un muchacho. Las pérdidas estadounidenses fueron seis heridos, sólo uno de ellos de gravedad.

Esa noche, los generales Wilson y Ernst se alojaron en la casa del alcalde de Coamo, la misma donde horas antes había quedado intacto el desayuno del fenecido Martínez Illescas. Florencio Santiago, quien se había educado en Estados Unidos, fue prontamente confirmado en su puesto de alcalde por los militares.

Los invasores, auxiliados por asistentes puertorriqueños, emplearon los días 10 y 11 en hacer reconocimientos de esa fuerte posición española. Se decidió entonces simular un ataque frontal casi exclusivamente con artillería, mientras que el verdadero ataque pretendería sorprender a los defensores por detrás. El grueso de las fuerzas estadounidenses iría hacia Barranquitas por un camino de herradura y, bajando desde esta población, llegaría a la Carretera Central detrás del Asomante para efectuar un ataque de sorpresa.

El día 12 a las diez y treinta de la mañana salieron por la Carretera Central a iniciar su ataque una batería de cañones halados por fuerza animal y una compañía del tercer regimiento de infantería. A la una de la tarde avistaron las posiciones españolas, pero fueron recibidos con cañonazos desde antes que tuvieran oportunidad de desacoplar los animales para emplazar los cañones. Bajo fuego, situaron a estos últimos poco más arriba de la casilla de caminero que está al norte del Puente de las Calabazas. Los defensores del Asomante reanudaron con mayor brío su fuego de cañón, acompañado ahora con descargas de fusil, de forma que

obligaron a retirarse a los estadounidenses. En esa acción murieron dos soldados estadounidenses y hubo dos oficiales y tres soldados heridos. De las fuerzas españolas, sólo un artillero resultó levemente herido.

Esa noche, un teniente coronel estadounidense subió al Asomante con bandera blanca y le propuso al comandante español que se rindiera 'para evitar más derramamiento de sangre.' Al amanecer del día siguiente, un oficial español con bandera blanca llegó al campamento estadounidense portando un telegrama de Macías negándose. Apesar de esa negativa, las fuerzas estadounidenses no reanudaron el combate. Tenían, desde la noche anterior, un telegrama del Presidente McKinley pidiendo la suspensión de todas las operaciones de guerra por estarse a punto de acordar los términos de la paz. El movimiento de flanqueo por Barranquitas se había suspendido en el momento en que la fuerza se ponía en marcha.

Cuando al día siguiente a los españoles les llegaron instrucciones similares, en los límites de ambos campos militares se plantaron banderas blancas. Había terminado el combate.

Durante el resto del mes de agosto se allegaban hasta las posiciones españolas grupos de soldados estadounidenses sin armas ofreciendo cigarrillos y comida a cambio de botones de uniformes y otros recuerdos militares de los soldados españoles.

Antes de que se retirasen los españoles y se hiciera oficial el cambio de soberanía, un capitán estadounidense le envió una carta a la viuda de Martínez Illescas. En ésta le ofreció su más honda simpatía y le expresó su profunda admiración al valor de su esposo. Le contaba en la carta cómo, durante el combate de Coamo, Martínez se paseó a caballo frente a sus tropas por lo menos seis veces, exponiéndose a los disparos que sin interrupción le hicieron por espacio de una hora, hasta caer muerto. Le dio a entender que Martínez, viendo que la derrota era inevitable y encontrando la rendición personalmente inaceptable, vio en su propia muerte la salvación de la vida de sus hombres y no la evitó. Concluyó el capitán enemigo: "Su muerte fue la de un héroe".

LOS PUENTES

En la Carretera Central quedan en pie la gran mayoría de los puentes permanentes del siglo pasado. Sobre los ríos Jacaguas y Guayo de Juana Díaz no existían puentes permanentes en 1898 debido a los planes que tenía el gobierno colonial español de canalizar esas corrientes de agua. Entre las primeras obras públicas que realizó el nuevo gobierno, sin embargo, estuvieron precisamente esos dos puentes.

En 1899, el gobierno militar encargó ambas estructuras a una firma estadounidense, la cual los realizó en hormigón. Hasta entonces, el hormigón se había usado en Puerto Rico mayormente en cimientos. El poco uso dado a este material en la isla se debía a que el cemento se traía desde Bélgica y Alemania a un alto costo, y a menudo se recibía dañado por la humedad. Los dos puentes se terminaron para el 1900 y ambos fueron demolidos en la década del 1980.

Los puentes existentes de más de 50 años se clasifican en varios tipos. El puente de Río Piedras (Foto No. 2) y el de Norzagaray, ambos entre Río Piedras y Caguas, el Pontón de la Concepción de Caguas, y el puente Méndez Vigo de Coamo (Foto No. 18), son de bóvedas semicirculares de ladrillo cubiertas con argamasa. El pontón de la quebrada Santo Domingo en Cayey consiste de dos bóvedas rebajadas en ladrillo, con muros frontales y bordes en piedra tallada.

Los tramos metálicos de los puentes anteriores al 1898 se traían a la isla de Francia y Bélgica. El puente de la quebrada de Las Quebradillas y el del río Matón (Foto No. 8) son de vigas laterales hechas de hierro forjado. Los puentes Obispo Zengotita (Foto No. 3) y Calabazas, y los de las quebradas Toita, Beatriz y Honda, son similares a los anteriores, pero los elementos verticales de sus

vigas principales están hechos de listones diagonales entrecruzados, formando celosías. El Puente Padre Iñigo de Coamo también es de celosía, pero consiste de dos tramos continuos con una gran pilastra de piedra en el medio.

El único puente de armadura que existe en la Carretera Central es el Puente Arenas, del 1894, sobre el Río de la Plata en Cayey (Foto No. 19). Ese tipo de estructura se vino a aplicar mucho a carreteras en 1907 y 1908 con la construcción de varios puentes traídos de Estados Unidos, como el Puente Plata y los puentes de Gurabo, Manatí, Utuado y Toa Alta.

El puente francés del 1876 sobre el río Portugués entre Ponce y la Playa, un tipo intermedio entre viga de celosía y armadura, se conserva en Yauco. Fue trasladado allí después de haber caído ante el huracán San Ciriaco del 1899. Se usó hasta 1991, pero hoy descansa en un parque pasivo cerca de la carretera PR-128.

La mayoría de los puentes modernos se sostienen directamente a base de vigas ubicadas bajo la plataforma de hormigón que sostiene el pavimento. Estas vigas, a su vez, se sostienen sobre una serie de apoyos intermedios de hormigón, llamados pilastras. En la Carretera Central quedan tres puentes antiguos de este tipo. Corresponden a las décadas de 1920 y 1930, y son los puentes Guillermo Esteves y Martín Peña en San Juan, y el del río Portugués en la Playa de Ponce. Los tres están adornados por balaústres y faroles de hierro.

Los puentes puertorriqueños anteriores al 1898, tanto los abovedados de ladrillo y piedra como los de vigas o armazones de hierro y acero importados de Francia y Bélgica, son únicos en la jurisdicción de Estados Unidos. Más de la tercera parte de ellos se encuentra en la Carretera Central.

LUGARES LOS PUEBLOS

San Juan

Fundación: 1.

Población (1990):
449,285

Río Piedras

(Dejó de ser municipio al integrarse a San Juan en 1951.)

Caguas

Fundación: 1

Población (1990):

urbana 122,4

rural 10,5

total 133,4

LUGARES DE INTERES A LO LARGO DE LA CARRETERA CENTRAL: LOS PUEBLOS Y CIUDADES

<p>San Juan Fundación: 1521 Población (1990) 449,285</p>	<p>San Juan, capital de Puerto Rico, es la ciudad más antigua que existe en la isla y una de las más antiguas del Nuevo Mundo. Hasta el siglo 17 se le llamó Puerto Rico a la capital y San Juan Bautista a la isla.</p> <p>Desde su fundación ha sido la ciudad principal de la isla en términos institucionales y de gobierno. Fue el principal bastión militar español del Caribe oriental. En el siglo 19 era el principal puerto de importación, pero era superado por Mayagüez y Ponce en exportaciones, riqueza y población. En la actualidad es la ciudad más poblada y sostiene la mayor parte de la actividad industrial, comercial, portuaria y turística de la isla.</p> <p>Fue blanco de ataques ingleses en 1595, 1598 y 1797, y de un ataque holandés en 1625. Fue bombardeada por la armada estadounidense en 1898 y fue escenario de incidentes de la Revuelta Nacionalista de 1950.</p> <p>Lugares de interés turístico: las tiendas, museos, paseos y fuertes del Viejo San Juan; playas, zonas turísticas del Condado e Isla Verde; Recinto de Río Piedras de la Universidad de Puerto Rico; y Jardín Botánico.</p>
<p>Río Piedras (Dejó de ser municipio al integrarse a San Juan en 1951.)</p>	<p>Originalmente se llamó "El Roble". Su vecindad era lugar de residencia de verano de muchas familias de dinero y de altos funcionarios gubernamentales en el siglo 19.</p> <p>Río Piedras fue el destino del primer ferrocarril público a vapor de Puerto Rico, establecido en 1880. Este tren consistía de una locomotora y dos coches de pasajeros que corrían entre San Juan y Río Piedras por rieles adyacentes a la Central. Para 1896, este servicio fue transferido a la recién creada compañía eléctrica canadiense de San Juan, la firma <i>Porto Rico Railroad, Light & Power Co.</i> Esta lo electrificó para prestar servicios de tranvía ("trolley") desde ca. 1900 hasta ca. 1950.</p> <p>Todavía Río Piedras sigue siendo el nodo principal del transporte entre la capital y el resto de la isla.</p>
<p>Caguas Fundación: 1775 Población (1990) urbana 122,475 rural 10,972 total 133,447</p>	<p>Su nombre deriva del cacique indígena Caguax.</p> <p>En el siglo 19 y hasta la primera mitad del 20, Caguas fue un importante productor de azúcar y tabaco. Hoy es mayormente una zona industrial y comercial y es el eje de la transportación regional. Es un lugar residencial preferido por muchas personas que trabajan en San Juan.</p> <p>La plaza de Caguas es una de las más grandes e interesantes de Puerto Rico.</p>

Cayey	Su nombre histórico es Cayey de Mueas. La palabra "cayey" es de origen indígena.
Fundación: 1773	En el siglo 19 fue un gran productor de café y tabaco. En la primera mitad del 20 fue un importante
Población (1990):	productor de tabaco y azúcar. Producía la hoja tabacalera de mejor calidad en Puerto Rico y era la sede de
urbana 34,059	más de una fábrica de cigarros. Hoy es mayormente una zona industrial, agrícola y ganadera.
rural <u>12,494</u>	Entre sus atractivos se destacan el Bosque de Guavate, varios restaurantes en la zona rural, la
total 46,553	Carretera Panorámica, el Monumento al Jibaro Puertorriqueño, y la Carretera PR-15 (Jájome).
Aibonito	El nombre Aibonito probablemente deriva de "Aibonicu", el nombre indígena del río Cuyón.
Fundación: 1824	En el inicio del siglo 19, los hatos ganaderos del área fueron sustituidos por estancias agrícolas dedicadas
Población (1990):	al café y a los frutos menores. Su principal producto en la primera mitad del presente siglo fue el tabaco.
urbana 11,016	Su economía actual gira sobre la avicultura y la producción de plantas ornamentales y flores.
rural <u>13,955</u>	Ganó notoriedad en 1887 cuando se instaló aquí el capitán general español Romualdo Palacio, creador de
total 24,971	la represión con tortura llamada "compontes". Palacio fue removido por España con motivo de denuncias
	realizadas por los puertorriqueños.
	Aibonito es famoso por su clima fresco. Se ha dado a conocer también por su Festival de las Flores, que
	se celebra anualmente en junio. Son de interés turístico la Carretera Panorámica y el mirador Piedra Degetau.
Coamo	Su nombre histórico es Villa de San Blas de Illescas. El nombre "Coamo" probablemente se deriva de un
Fundación: 1579	vocablo indígena. Es el tercer pueblo de mayor antigüedad en la Isla y fue uno de los puntos de mayor
Población (1990):	actividad durante la guerra de 1898. El casco urbano fue declarado zona histórica por el valor de su
urbana 13,266	arquitectura doméstica y religiosa. Merece verse a pie..
rural <u>20,571</u>	Hasta el siglo 18, Coamo se destacó por sus hatos ganaderos. En 1755 inició el cultivo comercial del café
total 33,837	en Puerto Rico. En el siglo 19 produjo, además, caña de azúcar, reses, caballos, mulas y frutos menores.
	Hasta mediados del siglo 20 también producía bastante tabaco. En la actualidad, su economía gira en torno
	a la ganadería, la agricultura, la avicultura, los frutos menores y la crianza de caballos de carrera.
	Desde tiempos remotos, los Baños de Coamo han gozado de merecida fama. Se trata de manantiales de
	aguas termales sulfurosas. Desde 1847 existen allí un hotel (Parador de los Baños de Coamo) y pequeñas
	albercas en piedra y ladrillo. También le ha dado notoriedad internacional a Coamo la "Media maratón de
	San Blas", celebrada anualmente durante las fiestas patronales.

Juana Díaz
Fundación: 1
Población (1
urbana 20,8
rural 24,3
total 45,1

Ponce
Fundación: 1
Población (1
urbana 175,
rural 12,
total 187,

Foto 1
Lugar
N
Almacén
Playa de F
Sig
Warehous
Pe
wate
19th Ce

Juana Díaz**Fundación:** 1798**Población (1990):***urbana* 20,870*rural* 24,328*total* 45,198

Juana Díaz fue el nombre impuesto a la ciudad por la donante de sus terrenos originales.

Durante el siglo 19 y la primera mitad del 20 fue un importante emporio azucarero. Hoy, las principales actividades económicas son las minas de mármol y el cultivo comercial del mangó. Tiene también industria ligera, como el enlatado de gandures, textiles y electrónica, y desarrolla actividad comercial.

El pueblo se ha empeñado en preservar la tradición de los Reyes Magos, y cada seis de enero celebra la "cabalgata de los Reyes Magos", que atrae a miles de turistas locales y del exterior.

Ponce**Fundación:** 1692**Población (1990)***urbana* 175,199*rural* 12,550*total* 187,749

Ponce debe su nombre al conquistador de Boriquén y descubridor de Florida, Juan Ponce de León.

Fue el principal centro azucarero, cafetalero, financiero y comercial del siglo 19, y uno de los principales del 20. En la actualidad sostiene actividad industrial, comercial y turística.

Es la segunda ciudad más importante de Puerto Rico. Fue sede de la Masacre de Ponce, perpetrada contra una marcha nacionalista por la policía colonial el Domingo de Ramos de 1937.

Su zona histórica tiene una gran importancia arquitectónica, sobre todo en las casas de fines del siglo 19 y de la transición al siglo 20. Sus lugares de interés incluyen al Museo de Arte, Museo de la Ciudad, Museo de la Masacre, Museo de la Música, Castillo Serrallés, Teatro La Perla y la Plaza Las Delicias. En su ruralia están la Hacienda Buena Vista y el Parque Ceremonial Indígena de Tibes. También resulta interesante la Playa de Ponce, tanto el antiguo puerto con sus elaborados almacenes del siglo 19 como el moderno Pasco Tablado La Guancha, al este.

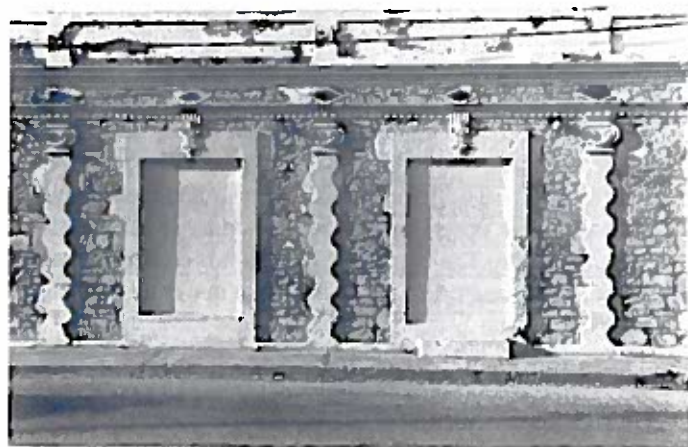


Foto No. 5.
Lugar (Site)
No. 86.
Almacén de la
Playa de Ponce.
Siglo 19.
Warehouse at
Ponce's
waterfront.
19th Century.

LUGARES HISTORICOS A LO LARGO DE LA CARRETERA CENTRAL DE INTERES ARQUITECTONICO, ESCENICO, INDUSTRIAL, MILITAR, Y OTROS IDENTIFICADOS EN LOS MAPAS DE LAS PAGINAS 37-40; LISTADOS AQUI DE NORTE A SUR.

Plaza de Colón (1)	El extremo norte de la Carretera Central	La Carretera Central nació dentro de las murallas de San Juan, en la antigua Plaza de Santiago, ubicada frente a la puerta del mismo nombre, que era la entrada principal de la ciudad. En 1830, esta plaza pasó de ser un campo abierto usado por los soldados del Castillo San Cristóbal para prácticas militares a ser una plaza pública. Con motivo del cuarto centenario del descubrimiento de Puerto Rico en 1893, la plaza recibió un monumento al descubridor y se le cambió el nombre a "Plaza de Colón". Ha sufrido muchas remodelaciones durante el presente siglo, la más reciente por los arquitectos Jorge Rigau y Héctor Arce. En las calles que limitan la plaza por el norte y el oeste, pueden admirarse varias casas con balcones abiertos en las plantas superiores, un rasgo de la arquitectura sanjuanera de raíces andaluzas y canarias. Hacia el noreste se ven las murallas del Castillo San Cristóbal, una de las principales fortificaciones de América.
Teatro Tapia (2)	Plaza de Colón (costado sur)	Este fue el primer teatro de San Juan; se inauguró en 1830. Su diseño original de aspecto pesado armonizaba con las murallas que lo rodeaban para entonces por el sur y el este. En 1878, el ingeniero Tulio Larrínaga le cambió los pesados muros originales por columnas de hierro, pero mantuvo su estilo neoclásico. La estructura de hoy responde a la remodelación de 1976, responsable por su techo de mansarda y el pórtico oeste. Su nombre honra la memoria de Alejandro Tapia, el primer dramaturgo puertorriqueño.
Centro Oficial de Recepciones (3)	Ave. Ponce de León No. 1	Esta estructura se inauguró en 1917 en el lugar que ocupaba la antigua Puerta de Santiago. Fue la sede del Casino Español de Puerto Rico hasta que en 1941 lo incautó el ejército estadounidense para Club de Oficiales. Fue el motivo y escenario de la película "La Gran Fiesta". Diseñado por Carlos y Rafael del Valle Zeno, recoge el espíritu francés de la Belle Époque. Se inauguró con un gran baile en 1917 y desde entonces hasta 1941 fue la sede del Casino Español. Fue restaurado en 1984 por el Departamento de Estado de Puerto Rico.

Comité Olímpico de Puerto Rico (4)

Paseo de Covadonga

Ateneo Puertorriqueño (6)

Biblioteca Carnegie (7)

Casa de España (8)

Capitolio Insular (9)

Departamento de Recursos Naturales y Medioambiente (10)

Parque Lu Muñoz Rivera Polvorín S Gerónimo (11)

Comité Olímpico de Puerto Rico (4)	Ave. Ponce de León No. 3	Este edificio fue inaugurado en 1913 como sede de la YMCA ("Young Men's Christian Association") de Puerto Rico. Ha sido sometido a varias extensas remodelaciones, aunque la más reciente, de 1992, intentó devolverle su aspecto original de estilo neoclásico estadounidense, obra del arquitecto B. V. White.
Paseo de Covadonga (5)	Margen sur de la Ave. Ponce de León	Al sur del entonces camino que salía de las murallas de San Juan, se edificó este pasco en 1838. Aún quedan partes de sus tres plazoletas. Se extiende desde frente al Comité Olímpico hasta el sur del Capitolio.
Ateneo Puertorriqueño (6)	Ave. Ponce de León No. 5	El Ateneo Puertorriqueño se fundó en 1876 para promover la actividad cultural e intelectual puertorriqueña. Esta sede, de 1923, es del Arq. Francisco Roldán.
Biblioteca Carnegie (7)	Ave. Ponce de León No. 7	Se estableció esta biblioteca por un donativo de la <i>Carnegie Corporation</i> . Se construyó entre 1915-16 en estilo neoclásico estadounidense según diseño del Arq. Ramón Carbia. Se restauró en 1995. Su primer bibliotecario fue Manuel Fernández Juncos, el español a quien en esa misma época se le encargó escribir una letra para La Borinqueña que sustituyese al himno revolucionario de Lola Rodríguez de Tío.
Casa de España (8)	Ave. Ponce de León No. 9	Construida entre 1933-35 por el Arq. Pedro de Castro en estilo neo-español con fuerte inspiración andaluza, es un centro socio-cultural de la comunidad española.
Capitolio Insular (9)	Ave. Ponce de León No. 11	Se inauguró en 1929. Reproduce el modelo típico de los capitolios estadounidenses. Es la sede de la legislatura de Puerto Rico.
Departamento de Recursos Naturales y el Medioambiente (10)	Ave. Ponce de León No. 13	Esta atractiva estructura se construyó originalmente para la Escuela de Medicina Tropical. Esta facultad se fundó conjuntamente por la Universidad de Puerto Rico y la Universidad de Columbia (Nueva York) para el estudio y la prevención de las enfermedades tropicales, la primera de su clase en el hemisferio. Hoy día es la sede de uno de los departamentos más importantes del gobierno de Puerto Rico.
Parque Luis Muñoz Rivera y Polvorín San Gerónimo (11)	Ave. Ponce de León	El parque, de diseño "art nouveau", fue construido en 1928-32. Incorporó al antiguo almacén de pólvora ("polvorín") del 1769 que servía a los fuertes San Antonio y San Gerónimo, el cual se pasó a usar como museo de historia natural. Fue restaurado en 1992-94 por el gobierno estatal. Está dedicado a Luis Muñoz Rivera, destacado líder político de fines del siglo 19 y principios del siglo 20.

Archivo y Biblioteca General de Puerto Rico (12)	Ave. Ponce de León No. 460	Fue el último edificio de envergadura construido durante el régimen español en la isleta de San Juan. Aunque se proyectó para hospital civil, cuando se terminó, en 1887, se dedicó a cárcel provincial. Su estructura neoclásica ha servido posteriormente para distintos usos, entre ellos, fábrica de cigarrillos La Colectiva (de la <i>Porto Rican American Tobacco Co.</i> , 1905-1936) y almacén de la destilería de ron Bacardí (1936-60). En 1960 el Instituto de Cultura Puertorriqueña lo adquirió para restaurarlo y desde 1973 es la sede del Archivo Histórico y la Biblioteca General de Puerto Rico.
Puente Guillermo Esteves (Puente San Antonio) y ruinas del Fortín San Antonio (13)	Ave. Ponce de León (Cruza el caño San Antonio)	Esta obra del 1927, diseñada por el Arq. Rafael Carmoeaga, corresponde al cuarto puente en ocupar este lugar. También se le conoce por Puente del Agua debido a que sobre la estructura original se colocó, en 1558, un pequeño canal elevado que traía agua desde Miramar hasta un depósito en la isleta de San Juan. La estructura original, construida entre 1519 y 1521, fue el primer puente de envergadura que tuvo Puerto Rico. Su extremo norte terminaba contra un pesado portón que pertenecía al fortín San Antonio. Contra esa estratégica estructura, defendida por el oficial de milicias Bernabé de Serralta, se estrellaron los esfuerzos del inglés Conde de Cumberland por tomar a Puerto Rico en 1598. Las murallas del fortín se derribaron en 1894, pero quedan vestigios de una batería al noreste del puente. El Caño San Antonio conecta la bahía de San Juan con la laguna del Condado y el Océano Atlántico.
Fortín de San Gerónimo (14)	Boca de la Laguna del Condado, al norte del Puente Esteves	Este fortín, cuya versión original se erigió en 1608, protegía el extremo este de la isleta de San Juan contra desembarcos enemigos. Fue casi destruido por el ataque inglés del 1797, y reconstruido en 1799. El Instituto de Cultura Puertorriqueña lo renovó en 1952. Detrás del fortín está el Hotel Caribe Hilton, erigido por el gobierno de la isla y arrendado a esa cadena en la década del 1960. Este fue el primer gran hotel de estilo moderno de la capital y marcó el despegue del turismo como industria importante en Puerto Rico.
Puente del Ferrocarril (15)	Caño de San Antonio	Este puente se construyó entre 1923 y 1932, reemplazando poco a poco, y sin afectar el itinerario de los trenes, a un puente de acero del 1890. Tras la desaparición del tren en 1957, el puente sobrevive en uso peatonal y recreativo.

Capilla de Nuestra Señora de Lourdes (16)

Colegio de Abogados de Puerto Rico

Centro Cultural Ramón Abó Miranda (17)

Sinagoga Shaare Zedek (18)

Escuela Ray M. de Labra (19)

Departamento de Salud (20)

Foto No. 11 Escuela Celedonia de Artes Visuales (21)

Foto No. 12 Gran Loggia Soberana (22)

Foto No. 13 (23)

Capilla de Nuestra Señora de Lourdes (16)	Ave. Ponce de León esq. Ave. Miramar	Fue construida según diseño de Antonin Nechodoma en 1907 para la Iglesia Metodista Episcopal. Responde al estilo neogótico inglés y tiene unos vitrales exquisitos.
Colegio de Abogados de Puerto Rico (17)	Ave. Ponce de León No. 808	El Colegio de Abogados de Puerto Rico se fundó en 1840. La estructura que hoy alberga a esta organización profesional se edificó en 1954, diseñada por el arquitecto René Ramírez.
Centro Cultural Ramón Aboy Miranda (18)	Ave. Ponce de León No. 900	Esta casa, diseñada por Miguel Ferrer y Francisco Pons, sigue un estilo ecléctico con fuerte influencia del estilo de pradera. Fue edificada ca. 1910-1912 por Ramón Aboy Benítez como obsequio de bodas para su hijo. La adquirió el gobierno en 1989.
Sinagoga Shaare Zedeck (19)	Ave. Ponce de León No. 903	Diseñada en 1917 por Antonin Nechodoma como residencia para la familia Korber, fue clasificada por el propio arquitecto como de estilo ultramoderno. Reinterpreta las formas de la Prairie School de Chicago de forma cónsona con el trópico.
Escuela Rafael M. de Labra (20)	Ave. Ponce de León esq. Ave. Roberto H. Todd	Esta escuela fue construida usando ladrillo expuesto en 1916 al estilo más típico de la escuela urbana estadounidense. Por su estilo, escala de volúmenes y méritos arquitectónicos se le considera uno de los mejores ejemplos de arquitectura escolar.
Departamento de Salud (21) Foto No. 11	Ave. Ponce de León No. 1300	Este edificio se terminó de construir en 1880 para sede del Instituto Civil de Segunda Enseñanza de la orden jesuita. Es de estilo neoclásico, diseñado por Tulio Larrínaga. La vecina Iglesia del Sagrado Corazón, del 1940, ocupa el lugar de la iglesia que estaba originalmente adosada a este edificio.
Escuela Central de Artes Visuales (22) Foto No. 17	Ave. Ponce de León No. 1359	Esta fue originalmente la Escuela Superior Central, la de mayor tamaño e importancia que existía en Puerto Rico para la época de su construcción, el año 1925. Su diseño, con un estilo dominante neo-español, fue responsabilidad de Adrián Finlayson.
Gran Logia Soberana (23)	Ave. Ponce de León No. 1707	Esta estructura fue construida c.1910 según diseño de los hermanos Del Valle Zeno como residencia de José de Diego, líder máximo de la política puertorriqueña de principios del siglo 20. En 1951 fue remodelada extensamente por los masones.

Puente de Martín Peña (24)	Ave. Ponce de León (Cruza el Caño de Martín Peña)	En este lugar han existido puentes desde ca. 1523. Aquí se escenificó en 1797 uno de los eventos principales en la heroica defensa de San Juan frente al tercer gran ataque inglés, perdiendo la vida en una cruenta batalla el legendario sargento boricua José (Pepe) Díaz, "el hombre más valiente que el rey de España tenía". El puente actual fue construido en 1939 con elementos decorativos propios del "art deco", estando los más llamativos en ambos lados de sus pilares de esquina. El caño Martín Peña conecta la laguna de San José con la bahía de San Juan, y separa la península de Santurce de la isla principal. Le debe su nombre a un pescador del siglo 16 que con su barca hacía la travesía de un lado a otro del caño transportando personas y mercancías cuando no había puente.
Universidad Politécnica de Puerto Rico (25)	Ave. Ponce de León No. 377 (entre las calles Alhambra y José Martí)	Las estructuras originales pertenecieron a la Clínica Mario M. Juliá, primer hospital psiquiátrico privado de la isla. El edificio principal, de 1933, fue diseñado por Pedro de Castro. Esta zona de Hato Rey se comenzó a desarrollar como centro bancario en la década del 1970. Se le ha llamado "Nuevo Centro de San Juan" y "Milla de Oro".
Hospital Auxilio Mutuo (26)	Ave. Ponce de León No. 715	La Asociación Española de Auxilio Mutuo y Beneficencia, dedicada a proveer servicios médicos a sus socios, edificó el cuadrángulo central original de esta institución en 1908, en estilo afrancesado según diseño del Arq. Rafael del Valle Zeno.
Recinto de Río Piedras de la Universidad de Puerto Rico (27)	Ave. Ponce de León, entre Ave. Piñero y Ave. Gándara (Río Piedras)	Fundado en 1903, éste es el recinto principal del sistema universitario del estado. Tiene edificios de diferentes épocas y estilos arquitectónicos. Su cuadrángulo principal se construyó a mediados de la década del 30, con rasgos de estilo neo-español. Preside ese conjunto la Torre Roosevelt, emblema del Recinto. Junto a la entrada norte hay un interesante museo de historia, arte y arqueología.
Paseo de Diego (28)	Empalma con la Ave. Ponce de León, 100 m. al norte de la Plaza	Río Piedras se ha mantenido como un baluarte comercial metropolitano. La calle De Diego fue convertida en paseo peatonal comercial ca. 1983 desde la avenida Ponce de León hasta la Plaza del Mercado. El paseo es diseño de Thomas Marvel.

Plaza de la Convalescencia Iglesia Ntra. del Pilar
(29)

Puente de Río Piedras
(30)
Foto No. 2

Estación Experimental Agrícola y Jardín Botán
(31)

Puente de Norzagaray
(32)

Plaza de la Convalecencia; Iglesia Ntra. Sra. del Pilar (29)	Ave. Ponce de León	La plaza de recreo de Río Piedras tiene la iglesia en el centro y no frente a ella, como es más típico. La parte de la plaza ubicada detrás de la iglesia está sobre un estacionamiento soterrado. La actual iglesia parroquial riopedrense, de estilo neogótico, se construyó en 1931 para sustituir la anterior del siglo 19 que fue demolida.
Puente de Río Piedras (30) Foto No. 2	PR-8839 (Cruza el río Piedras)	Construido en 1853 en ladrillo revestido de argamasa, es el más antiguo de los puentes que todavía se mantienen en uso en la antigua Carretera Central. Tiene tres tramos abovedados, con el arco central de mayor tamaño. Destacan sus majestuosas pilastras, así como los parapetos continuos de bordes redondeados. Está contiguo a la entrada al Jardín Botánico.
Estación Experimental Agrícola y Jardín Botánico (31)	PR-8839, Int. PR-1	Esta estación experimental fue establecida en 1901. En 1910 la <i>Sugar Growers Association</i> la administraba bajo el nombre de <i>Sugar Cane Experimental Station</i> . Cuatro años más tarde pasó a manos del gobierno insular. Desde 1933 pertenece a la Facultad de Ciencias Agrícolas de la Universidad de Puerto Rico. Hasta ca. 1960 esta parte de Río Piedras estaba sembrada de caña, y a unos 200 m. al sur de la Estación había una central azucarera. El Jardín Botánico se estableció en 1971. Exhibe una bonita colección de plantas y árboles nativos e importados. En estos predios se encuentran también una represa, una casa de bombas a vapor y restos de tanques de tratamiento, del 1897, que le proveían agua del río Piedras a San Juan.
Puente de Norzagaray (32)	PR-873, Km. 0.8 (Cruza la quebrada Frailes)	Este espectacular puente data de 1855. Su nombre oficial honra la memoria de uno los principales promotores de la construcción de la Carretera Central, Fernando de Norzagaray, capitán general de Puerto Rico entre 1852 y 1855. Lo diseñó Manuel Sánchez Núñez y lo erigió Gustavo Steinacher. Tiene ocho arcos, algunos de los cuales sobrepasan los 20 pies de altura. En 1927 fue necesario reforzarlo interiormente con vigas de acero y losas de hormigón. Gracias a esa reparación, la cual desgraciadamente afectó la fachada, ha podido seguir en uso.

La Muda (33)	PR-1, Int. PR-8834	Este cruce del camino hacia Guaynabo con la Carretera Central (que en este punto coincide con la PR-1) conserva el nombre popular derivado de haber estado ubicada allí una estación para cambiar los caballos de la línea de coches que hacía el viaje Ponce-San Juan.
Pontón La Concepción (34)	PR-798, Km. 1.0 (Cruza el río Cañas)	Este puente abovedado de 1856 se mantiene en uso. Se le denomina "pontón" por no abarcar ninguno de sus tramos más de 6 metros. Fabricado en ladrillo revestido, se compone de dos arcos de medio punto y una pilastra central. Cruza sobre uno de los varios ríos que existen en Puerto Rico con el nombre de "cañas". Este en particular es un afluente del Río Grande de Loíza.
Plaza de Recreo de Caguas; Alcaldía y Catedral (35)	Ave. Muñoz Rivera (El tramo San Juan-Caguas de la carretera central termina frente a la alcaldía; y el tramo Caguas-Cayey empieza frente a la iglesia, al lado opuesto de la plaza.)	En esta plaza, una de las mayores de Puerto Rico, vieron los cagüceños por primera vez el juego de béisbol, practicado por las tropas de ocupación estadounidense en 1898. La Alcaldía fue construida en estilo neoclásico entre 1856 y 1887. En la segunda planta estaba la sala consistorial, donde se reunían los concejales, provista de un balcón que abre a la plaza, en eje con la iglesia que queda al lado opuesto. También se ubicaban en este edificio la cárcel pública, la biblioteca, el cuartel de milicias, y la primera escuela pública que tuvo la ciudad. La Catedral está bajo la advocación del Dulce Nombre de Jesús desde su fundación, ca. 1730. La iglesia tuvo que ser reconstruida muchas veces. La actual se edificó después de que el huracán San Felipe de 1928 hubiera dejado en muy mal estado a la estructura que se había levantado en 1830. La nueva iglesia, inaugurada en 1930, se construyó alrededor de la antigua, que fue entonces demolida.
Mansión de las Novias/ Optica Lee Borinquen (36)	Plaza de Caguas, esq. Muñoz Rivera y Ruiz Belvis	En la planta baja de esta estructura, cuando era la residencia de la familia Solá, se estableció Luis Muñoz Rivera después de que sus adversarios políticos le destruyeron en 1900 la imprenta donde publicaba su periódico <i>El Diario</i> . Muñoz mudó también a estos bajos la imprenta donde publicaba en Ponce su otro periódico, <i>La Democracia</i> .

**Paseo Pea
Gautier B**
(37)

**Escuela Jc
Gautier
Benítez**
(38)

**Escuela
Luis Ramo
González (**
**Casa de
camintero (**
**Puente de
Quebradil**
(41)

**Escuela L
Muñoz Gr
(Casa de
camintero)**
**Alto de las
Cruces (43**

**Puente
La Liendro**
(44)

Paseo Peatonal Gautier Benítez (37)	Calle José Gautier Benítez	El tramo de la Carretera Central que sale desde la plaza de Caguas hacia el sur se ha convertido en un pasco peatonal comercial.
Escuela José Gautier Benítez (38)	Calle José Gautier Benítez esq. Cristóbal Colón	Este edificio se construyó en 1924 para albergar la escuela superior de Caguas. Su estilo es neoclásico según el modelo de las misiones californianas que se adoptó para las escuelas de la isla a la llegada de los estadounidenses. Tiene algunos elementos arquitectónicos interesantes, incluyendo unas torrecillas de campanario.
Escuela Luis Ramos González (39)	Gautier Benítez esq. Mercado (Caguas)	En esta escuela de fines de la década de 1930 se destaca la decoración en estilo "art deco", lograda mediante molduras o estrias que se acentúan por medio de un color diferente.
Casa de caminero (40)	PR-1, Km. 41.4	Pertenece al Departamento de Transportación y Obras Públicas, pero no se está utilizando.
Puente de las Quebradillas (41)	PR-1, Km. 41.3 (Cruza la quebrada Las Quebradillas)	Terminado en 1881, este puente de vigas laterales sólidas de hierro forjado se levanta sobre magníficos estribos de mármol tallado en bloques. Los elementos de metal se encargaron a la compañía <i>Eugene Rollin & Cía.</i> , de Ouburg, Bélgica. Este puente de 18 metros de longitud, diseñado por el Ing. Manuel López Bayo, marca el extremo norte de la Cuesta de las Cruces.
Escuela Luis Muñoz Grillo (Casa de caminero) (42)	PR-1, Km. 47.9 (Cuesta de las Cruces)	Esta antigua casilla de caminero, ubicada en lo alto de la Cuesta de las Cruces, fue cedida al Departamento de Instrucción para la Escuela Luis Muñoz Grillo. Este nombre perteneció a la persona que donó los demás terrenos de la escuela.
Alto de las Cruces (43)	PR-1, Int. PR-787	Se conoce así por ser el punto más alto de la carretera sobre la Sierra de las Cruces. Corresponde al extremo sur de la Cuesta de las Cruces, desde donde se divisan bonitos paisajes de Caguas y del Valle del Turabo.
Puente La Liendre (44)	PR-735, Km. 0.7 (Cruza la quebrada Beatriz)	El más antiguo entre los puentes de viga de celosía de Puerto Rico, éste se terminó de construir en 1877. Se distingue por sus estribos en piedra tallada y por el hecho de que la celosía abarca toda la altura de las vigas laterales. Lo diseñó Manuel López Bayo y lo fabricó la empresa belga <i>Eugene Rollin & Cía.</i>

Puente de Arenas (45) Foto No. 19	PR-735, Km. 1.3 (Cruza el Río de la Plata)	Este puente de armazón de acero consta de un tramo único, el más largo construido durante el régimen español, que descansa sobre estribos de piedra tallada. Se terminó en 1894, según diseño de Mariano Schar. El armazón rectangular de metal se encargó a la fábrica <i>Niccrise & Decluve</i> , de Bélgica. Es notable su excelencia en mano de obra. Tulio Larrinaga dirigió su ensamblaje. Se eleva unos 60 pies sobre el nivel normal de las aguas del río de la Plata. Este es el río más largo de Puerto Rico, con 73 kilómetros de longitud. Nace en el municipio de Cayey, a una altura de 500 metros sobre el nivel del mar. Desemboca en el Océano Atlántico, en la jurisdicción del pueblo de Dorado, después de recorrer los municipios de Cayey, Aibonito, Comerío, Naranjito, Cidra, Toa Alta y Toa Baja.
Almacén de las Mueblerías Mendoza (con chimenea) (46)	PR-1, Km. 54.5 (por un camino hacia el este)	Estos almacenes ocupan los edificios principales de acero y zinc de la antigua Central Cayey, que cerró en 1967. Esa fábrica azucarera, que molía las cañas de este valle, comenzó en el 1903. En la década de 1930 pasó a ser parte del conglomerado estadounidense "Eastern Sugar Associates". Todavía conserva su chimenea.
Centro Cultural El Polvorín (47)	PR-14, Km. 70.9 (Cayey)	Un grupo de ciudadanos de Cayey remodeló esta Casilla de Caminero en 1989 para establecer en ella un centro cultural afiliado al Instituto de Cultura Puertorriqueña.
Colegio Universitario de Cayey (CUC) (48)	PR-14, Km. 70.8	Parte del sistema de la Universidad de Puerto Rico, el CUC está ubicado en el lugar del antiguo Cuartel Español de Infantería que fuera convertido por los estadounidenses en el campamento "Henry Barracks". Destruído en 1928 por el huracán San Felipe, el campamento se reconstruyó en hormigón en 1931. Sus estructuras pasaron al CUC en 1971.
Centro Comercial Sierra de Cayey (49)	PR-14, Km. 70.6	Esta estructura albergó a la mayor de las fábricas de cigarros que tenía en Cayey la <i>Porto Rican American Tobacco Co.</i> (La Colectiva). En los 1930s fue vendida a una cooperativa de agricultores y estuvo activa hasta la década de 1950. Después de años de abandono, se rehabilitó para uso comercial ca. 1995.

Pontón Santo Domingo (50)

Centro de Rehabilitación Psicosocial de Cayey (51)

Puente de Toíta (52)

Puente del río Matón (53)
Foto No. 8

Marcador de kilómetro original (54)
Fotos Nos. 7

Pontón Santo Domingo (50)	Ave. José de Diego (PR-14, Km. 70.4) (Cruza la Quebrada Santo Domingo)	Este pontón del 1881 consiste de dos tramos de arcos rebajados en ladrillo, con muros frontales, pilastra central y estribos en mampostería, y bordes reforzados con piedra tallada. Es muy atractivo visto de lado y desde abajo, pero no puede apreciarse desde la calle que lo cruza. Se ve bastante bien desde el puente paralelo de la Ave. Luis Muñoz Rivera, justo antes de llegar a la PR-15.
Centro de Rehabilitación Psicosocial de Cayey (51)	PR-14, Km. 69.3 (Ave. José de Diego No. 392, Cayey)	Este complejo de edificios de hormigón, que data de principios del siglo 20, fue un "despallado de tabaco" y almacén que perteneció a Agustín Echevarría. Aquí se recibía y pagaba el tabaco a los agricultores y se le removía a las hojas el "palote" o nervadura central. Con esto las hojas quedaban listas para fermentarse e integrarse a tabacos o cigarrillos. En una época, su producción se le vendía a la firma Lucky Strike. Al cesar la operación tabacalera, el lugar pasó a ser hospital de tuberculosos antes de dedicársele a su uso actual.
Puente de Toíta (52)	PR-14, Km. 65.5 (Cruza la quebrada Toíta)	Este puente de vigas laterales de celosía se terminó de construir en 1892. El tramo de hierro forjado se encargó, junto con el del puente de Quebrada Honda, a <i>Nicrisse & Decluve</i> , de Bélgica. Siendo tan estrecho y estando en un área densamente poblada, se le tuvo que añadir una pasarela para peatones.
Puente del río Matón (53) Foto No. 8	PR-14, Km. 63.2 (Cruza el río Matón)	Este diseño de Manuel López Bayo es el más atractivo y mejor conservado de los puentes de vigas laterales de alma llena en hierro forjado construidos por el régimen español. Terminado en 1886, está localizado en el tramo más accidentado de la Carretera Central. Tiene unos estribos casi monumentales en piedra y ladrillo. La estructura de hierro se adquirió en Europa. El río Matón es uno de los tributarios del río de la Plata, que en este sector fluye paralelo a la Carretera Central.
Marcador de kilómetro original (54) Fotos Nos. 7 y 10	PR-14, Km. 61.3	En este punto, que corresponde al tramo de más difícil construcción de la Carretera Central, puede observarse el único marcador de kilometraje antiguo que se conserva en la ruta. El marcador o "mojón" es de piedra tallada en una sola pieza, de forma rectangular con coronamiento redondeado. Escritos en bajo relieve en tres de sus caras anuncian las distancias que faltan para llegar a Ponce y a San Juan. Es el único mojón que queda en su lugar original. Desde el lugar se domina una hermosa vista del río de la Plata y del Barrio Honduras de Cidra.

Casilla de caminero (55) Foto No. 15	PR-14, Km. 60.1	Esta casilla, de ca. 1887 y típica de este tramo, se encuentra abandonada y casi en ruinas. Ofrece un precioso contraste entre el color del ladrillo expuesto y el gris verdoso de las piedras volcánicas de la mampostería. Los ladrillos hechos a máquina de esta casilla, que llevan impreso "Puerto Rico", ganaron medalla de plata y mención honorífica de primera clase en la Feria Exposición de Ponce de 1882. Al fondo, contiguo a la casa, conserva completo el cobertizo.
Puente de quebrada Honda (56)	PR-14, Km. 57.2 (Cruza la quebrada Honda)	Este puente de vigas laterales de celosía en hierro forjado, se terminó en 1892 según diseño del ingeniero Manuel Maese. Los estribos ornamentados son de piedra tallada. La parte metálica se encargó a Bélgica, a la fábrica <i>Nicrisse & Decluve</i> . Su ensamblaje y pintura estuvieron a cargo de Tulio Larrínaga.
Centro Cultural de Aibonito (57)	PR-14, Km. 51.8 (Aibonito)	Esta casilla de caminero es actualmente la sede del Centro Cultural de Aibonito, afiliado al Instituto de Cultura Puertorriqueña. Como a las demás casillas de este tramo, la diseñó el ingeniero Manuel Maese, ca. 1887.
Tienda Super Gangas (58) Foto No. 14	Ave. San José (PR-14, Int. PR-722)	Nicolás Ortiz era el dueño de este antiguo despallado y almacén de tabaco de las primeras décadas del siglo 20, hoy convertido parcialmente en edificio comercial. El tabaco fue el producto principal de esta región entre las décadas de 1900 y 1950.
Intersección con la Ruta Panorámica (59)	PR-14, Int. PR-7718 (Aibonito)	La Ruta Panorámica cruza a Puerto Rico de este a oeste a lo largo de la Cordillera Central, revelando hermosos paisajes. En este lugar, a la Ruta le corresponde la numeración PR-7718. A pocos minutos hacia el este se encuentra el parque-mirador de la Piedra Degetau.
Casa de caminero (60)	PR-14, Km. 46.4, Int. PR-123	Esta casilla diseñada por el Ing. Manuel Maese es actualmente un almacén del Departamento de Transportación y Obras Públicas. Su estilo sobrio es similar al de las casillas del sur. Marca el extremo norte de la Cuesta del Asomante, con sus impresionantes vistas del litoral sur y la Cordillera Central.
Cuesta del Asomante (61)	PR-14, Km. 46.6-Km. 40	En esta cuesta de bellos paisajes y de curvas y recurvas los soldados españoles interrumpieron el avance de las tropas estadounidenses en 1898 hasta que sobrevino la tregua final. Se dominan vistas de la Cordillera Central y de los barrios Cuyón de

...continuación
¡Cuesta Asom

Puente de las Calabazas (62)

Obeliscos a los héroes españoles (63)

...continuación
(Cuesta Asomante)

Puente de las Calabazas (62)	PR-14, Km. 39 (Cruza el río Cuyón)	<p>Coamo y Asomante de Aibonito. Los árboles de tronco rojizo, llamados almácigos, dominan el paisaje. Algunos de los antiguos parapetos que se ven a lo largo de la ruta marcan dónde alcantarillas abovedadas de ladrillo cruzan bajo la carretera, conduciendo los torrentes de agua de lluvia que ocasionalmente bajan por las laderas.</p> <p>Este puente marca el extremo sur de la Cuesta del Asomante. Es un puente de vigas laterales de celosía en hierro forjado, terminado en 1882. Las partes metálicas se encargaron a la fábrica belga <i>Eugene Rollin & Cía.</i> Aún en uso, tiene una longitud de 21.4 m. en un tramo único. Descansa sobre estribos ornamentados de piedra tallada sostenidos sobre cimientos de hormigón. Fue diseñado por Ramundo Camprubí, padre de Zenobia Camprubí, la esposa puertorriqueña del poeta español Juan Ramón Jiménez.</p> <p>Junto a una casilla de caminero, que es actualmente una residencia privada y está ubicada al norte de este puente, las tropas estadounidenses establecieron una batería de 6 cañones y sostuvieron un fracasado duelo contra la artillería española apostada en el Asomante.</p> <p>El río Cuyón nace en el Barrio Cuyón del municipio de Aibonito, y forma parte de la cuenca hidrográfica del río Coamo. Desde su nacimiento hasta donde se une al Coamo, cerca de ese pueblo, recorre una distancia aproximada de 15 kilómetros de este a oeste.</p>
Obeliscos a los héroes españoles (63)	PR-14, Km. 34.5	<p>En las cunetas profundas que había en 1898 al lado norte de la Carretera Central, se atrincheraron los soldados españoles del Capitán Rafael Martínez Illescas para proteger la retirada de sus hombres hacia el Asomante, resistiendo el ataque de los soldados estadounidenses por más de una hora. Las tropas españolas se rindieron cuando Martínez y su segundo en mando, el Capitán Frutos López, fueron heridos de muerte. Los cadáveres de los dos oficiales fueron trasladados en los primeros momentos a la casilla de caminero ubicada en la vecindad.</p> <p>Hoy día, estos dos pequeños obeliscos, en lados opuestos de la Carretera, marcan los lugares en que cayeron los españoles. Erigidos en 1927 y 1930, honran la memoria de los dos oficiales y los tres soldados desconocidos que murieron el 9 de agosto de 1898 en esa batalla.</p>

Puente Padre Iñigo (Puente de Palmarejo) (64)	PR-14, Km. 34.3 (junto al puente actual; cruza el río Coamo)	La construcción de este puente fue autorizada inicialmente mediante la Real Orden de fecha 28 de junio de 1876. Las partes de metal se ordenaron a la firma belga <i>Eugene Rollin & Co.</i> , con oficinas en París, Francia, la cual se llevó la subasta pública efectuada. El puente fue construido en Braine le Compte, Bélgica. Este puente es de tipo de vigas laterales de celosía en hierro forjado. Los estribos y pilastras son de mampostería con revestimiento y adornos en piedra tallada. Tiene dos tramos continuos. Fue obra del ingeniero Raimundo Camprubí, y se terminó en 1879.
Casa de Florencio Santiago (65)	Calle José I. Quintón esq. Ruiz Belvis (Coamo)	El Río Coamo, que discurre bajo este puente, nace a una elevación de 2,396 pies (730 m.) sobre el nivel del mar y tiene una longitud aproximada de 30.4 km. Bordea el pueblo de Coamo y desemboca en el Caribe al suroeste del pueblo de Santa Isabel. Esta casa la construyó Raimundo Camprubí en 1877 para Clotilde Santiago, pero luego pasó a su hijo, Florencio Santiago (1856-1925). Este último se distinguió en la cría de mulas y caballos, incluyendo purasangres de carreras, además de realizar importantes donaciones filantrópicas. Era alcalde al momento de la invasión y del cambio de soberanía, pero en ese período no residía en esta casa.
Plaza de Recreo de Coamo; Iglesia San Blas de Illescas (66) Fotos Nos. 4 y 20	Calle José I. Quintón	La plaza de Coamo es una de las más grandes y atractivas de Puerto Rico. Las calles circundantes conservan su carácter histórico. La iglesia parroquial de Coamo es uno de los monumentos religiosos más importantes y antiguos de Puerto Rico. Se terminó de construir en 1784, sobre las bases de la anterior del siglo 17. Tiene planta rectangular, dividida en tres naves sencillas y el coro sobre la entrada. La nave central se techó con bóveda de medio cañón. El campanario luce líneas curvas y quebradas de gusto barroco.
Casa-Museo de Clotilde Santiago (67) Foto No. 16	Calle José I. Quintón esq. calle Mario Braschi	Esta estructura la construyó José Picó Pomar ca.1850, y fue vendida a Clotilde Santiago en 1863. En 1877 fue ampliada bajo la dirección de Raimundo Camprubí. En los bajos albergaba originalmente el establecimiento comercial de su dueño. Santiago vivió entre 1826 y 1909; fue el personaje más rico del pueblo y el dueño de la extensísima hacienda Carmen. Ostentaba un título nobiliario español, lo cual no

*...continuación
(Casa-Museo de Clotilde Santiago)*

*Ermita de la Valvanera
(en el patio del Colegio de Ntra Señora de Valvanera)
(68)*

*Fotos Nos. 1 y
Puente Genera Méndez Vigo
(69)*

Foto No. 18

...continuación
(Casa-Museo
de Clotilde
Santiago)

le impidió albergar en su casa de la hacienda al comandante estadounidense que en 1898 atacaba a Coamo. En 1898, esta casa la vivía su hijo Florencio, educado en Estados Unidos, quien se desempeñaba como alcalde de Coamo. Clotilde estaba residiendo para entonces en la Carmen.

La Casa-Museo Clotilde Santiago conserva algunas habitaciones y mobiliario en la forma en que se encontraban a fines del siglo 19, incluyendo el comedor en cual el comandante español Martínez Illescas dejó intacto su desayuno para iniciar la retirada que culminó en su heroica muerte. También se exhiben objetos relacionados con la historia del pueblo y sus personajes destacados.

**Ermita de
 la Valvanera
 (en el patio del
 Colegio de Ntra.
 Señora de
 Valvanera)**
 (68)

Ave. José I.
 Quintón esq.
 Tomás Carrión
 Maduro
 (Coamo)

Esta ermita se erigió en 1685 como acto de agradecimiento a Nuestra Señora de la Valvanera por los sobrevivientes de la epidemia de cólera que azotó a Coamo en 1683. Hubo en ella una imagen de esta virgen pintada sobre una tabla de cedro, donada en 1689 por un vecino, la cual se conserva ahora en otro lugar. En la capilla se exhibe una imagen similar hecha por un artesano de este siglo.

La capilla ha sido remodelada varias veces durante su existencia, entre otras en 1820, 1894 y ca. 1950. En el lugar de su antiguo solar y su cementerio se ubica hoy una escuela católica, cuyas estructuras integran parcialmente a la ermita.

**Puente General
 Méndez Vigo**
 (69)
 Foto No. 18

PR-14, Km. 30.4
 (Cruza el río
 Las Minas)

Es el único puente de mampostería que queda en la parte sur de la Carretera Central. Tiene un sólo tramo en forma de arco semi-circular en ladrillo cubierto en argamasa con relieves. Se terminó de construir en 1862 según diseño de Timoteo Luberza. Méndez Vigo fue un capitán general español de la década de 1840.

Durante la guerra del '98 este puente fue averiado por las fuerzas españolas en retirada, que dinamitaron la parte superior del arco para retrasar el avance invasor. El cuerpo de ingenieros del ejército estadounidense lo reconstruyó en poco tiempo. En la clave del arco reconstruido aparece, por un lado, un relieve de un casullo, emblema del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos. Al lado opuesto, una placa informa que fue reconstruido en 1898 por el Primer Regimiento del Quinto Batallón de dicho cuerpo.

Huertos del Caribe (Hacienda Carmen) (70) Foto No. 12	PR-14, Km. 29.1	<p>Los terrenos de la antigua hacienda azucarera Carmen se dedican hoy a la siembra de mangó y aguacates para la exportación.</p> <p>La Hacienda Carmen tuvo el primer ingenio a vapor de Coamo, instalado ca. 1870. Fue la hacienda azucarera más grande y productiva del municipio hasta que cerró en 1912. Mirando hacia el sur desde el Km. 29.1 de la carretera, se puede ver la antigua chimenea en ladrillo, el único remanente azucarero de la Carmen. Además de azúcar, la hacienda producía caballos, reses y mulas. Albergaba una herrería y taller donde se fabricaban coches y carretones, aprovechando la ubicación privilegiada de Coamo en la Carretera Central.</p> <p>Cerca de la chimenea, un comandante estadounidense emplazó una batería de cuatro cañones y disparó varias andanadas hacia una posición española mientras observaba los resultados desde la Casa Grande de la Carmen, donde era huésped de su propietario, Clotilde Santiago.</p>
Potrero Los Llanos (Noria para riego) (71) Foto No. 13	PR-14, Km. 28.7	<p>Este es uno de los potreros de caballos de carrera más importantes y antiguos de la Isla. Ocupa parte de los terrenos de la antigua Hacienda Carmen.</p> <p>Visibles al norte de la carretera se encuentran los restos de una noria impulsada por fuerza animal que perteneció al sistema de riego de la Hacienda Carmen. En la parte superior de la máquina está la pieza metálica donde entraba la vara de madera que era volteada por una mula. La máquina de hierro subía agua desde un pozo localizado debajo de ella, por medio de una cadena con recipientes que se llenaban en el fondo y subían para verter su contenido en una bandeja cuando volteaban sobre la rueda que hacía mover la cadena. El agua fluía entonces desde la bandeja hasta un canal de riego, hoy desaparecido. La máquina proviene, según una inscripción en relieve, de "Daniel Puch/Fundación Aguilar/Sevilla".</p>
Puente Obispo Zengotita (72) Foto No. 3	PR-14, Km. 23.9 (Cruza el río Descalabrado)	<p>Este puente de vigas laterales de celosía en hierro forjado, de un tramo único, fue erigido en 1879 por Raimundo Camprubí. El tramo metálico fue fabricado por la compañía belga <i>Eugene Rollin & Cía.</i> según las especificaciones de José de Echevarría. Los estribos ornamentados están hechos de piedra tallada de mármol nativo. Se mantiene en uso.</p> <p>El río Descalabrado nace al este del cerro Petronila, a 500 m. sobre el nivel del mar,</p>

...Continuación
(Puente Obispo)

Casa de caminero de la Curva del Traidor (futuro centro de visitantes) (73)

Escuela Rural (74)

Grúa de caña (75)
Foto No. 22

Canal de Juana Díaz (76)

Plaza de Recreo e Iglesia de Juana Díaz (77)
Foto No. 21

...Continuación (Puente Obispo Zengotita)		
		y recorre una distancia de 16 km. hasta desembocar en el Mar Caribe al oeste de Playa Cortada, Santa Isabel.
Casa de caminero de la Curva del Traidor (futuro centro de visitantes) (73)	PR-14, Km. 21.8	Hay un proyecto del Departamento de Transportación y Obras Públicas para restaurar esta casilla de 1886-88, diseñada por el Ing. Manuel Maese y construida por Adrieu Duffaut y Julio M. Larrauri, para servir de museo y centro de visitantes para la Carretera Central. Al inicio del proyecto turístico, ésta era la única que mantenía la mayor parte de las puertas, ventanas y techo originales, así como su aljibe. Esto puede deberse a que tras permanecer abandonada por algunos años nunca fuera reutilizada debido a leyendas de aparecidos que se le adjudicaron. A la curva cerrada que le sigue al oeste se le conoce como "la curva del traidor".
Escuela Rural (74)	PR-14, Km. 19.4	La estructura central de esta escuela corresponde a una de las muchas escuelas rurales elementales de una sola aula que construyó el gobierno colonial estadounidense en la primera década del siglo 20.
Grúa de caña (75) Foto No. 22	PR-14, Km. 16.2	Esta es la única que queda de las decenas de grúas de caña que estaban ubicadas a lo largo de la Carretera Central. Estas se usaban para transbordar la caña de carretones, ya fueran halados por bueyes o tractores, a camiones o a vagones de ferrocarril. Estos, a su vez, llevaban la caña hasta las centrales cercanas. Hasta que en 1965 comenzó a menguar la caña de azúcar, se veían grúas de este tipo cada 3 ó 4 kilómetros a lo largo de la carretera en todo el litoral sur y en los campos de Río Piedras, Caguas y Cayey.
Canal de Juana Díaz (76)	PR-14, Km. 14.6 (Juana Díaz)	En este punto, protegido por verjas de alambre eslabonado, el Canal de Riego de Juana Díaz cruza bajo la Carretera Central. Este canal corresponde al Sistema de Riego Agrícola del Sur, que distribuye agua de los embalses de Guayabal y Coamo, construidos por el gobierno insular ca. 1911.
Plaza de Recreo e Iglesia de Juana Díaz (77) Foto No. 21	Calle del Comercio	En esta bonita Plaza de Recreo se levanta un monumento a los Reyes Magos. La iglesia parroquial se construyó por etapas a lo largo del siglo 19, entre 1807 y 1895. Edificada en ladrillo y mampostería, tiene planta de tres naves separadas por columnas y ábside con dos sacristías, una a cada lado. La fachada, con dos altas torres-campanarios poligonales, tiene bastante parecido con la catedral de Ponce.

Cantera Naranja (78)	(Al oeste del pueblo de Juana Díaz, PR-551, Km. 4.)	Desde la Carretera Central se divisa en lo alto de la montaña hacia el noreste, una cantera de mármol que contiene túneles de una mina de manganeso que fue explotada en los 1900s por una compañía estadounidense. El material extraído se molía hasta convertirlo en un polvillo negro, y así se exportaba. Los túneles cortados en el mármol siguiendo la veta mineral han sido en su mayoría destruidos por la explotación de la cantera. Sobrevive un pequeño edificio de piedra donde estaba la oficina de la mina.
Casa de caminero (79)	PR-14, Km. 10.4	Esta casa de caminero abandonada fue una de las tres construidas en 1886 por Eduardo Armstrong para el tramo de Juana Díaz a Ponce. Tras haber cesado su uso original, fue sala de fiestas, barra y burdel, conocida como "El Reloj" y "La Pamela".
Casas de la Ave. Betances (80)	Ave. Betances, (Ponce PR-14)	En este tramo, antiguamente llamado Calle del Coto, se aprecian casas típicas de la clase trabajadora urbana de la primera mitad del siglo 20.
Casas de la Calle Salud (81) Foto No. 9	Calle Salud (PR-14)	En esta calle se encuentran algunas de las casas señoriales más hermosas de Ponce. Se trata mayormente de una arquitectura modernista (para la época) con aires neoclásicos, tropicales y catalanes. Entre las principales destacan: <ul style="list-style-type: none"> - Calle Aurora esq. Salud-Residencia de Isabel Oppenheimer (1913), obra del arquitecto Alfredo Wilchers. - Museo de la Música, Calle Salud esq. Isabel-Residencia de la familia Serrallés (1910), de Alfredo Wilchers. - Calle Salud No. 86 esq. Isabel-Residencia Sastre Wirshing (ca.1910-20). - Calle Salud No. 77-Residencia de la familia Ruiz. - Calle Salud No. 39-Residencia Valdejully/ Poggio (1914), obra del arquitecto Blas Silva. (Foto No. 9) - Calle Sol esq. Salud-Residencia del Lic. José Méndez Moll (ca. 1920). - Calle Salud No. 8-Logia Aurora No. 7 (1918). Arquitecto Juan R. Bertoly.
Parque Abolición (82)	Calle Salud Int. Calle Marina	Obelisco a la abolición de la esclavitud en Puerto Rico (en 1873). Ponce, por tener la industria azucarera más desarrollada, era el distrito con mayor número de esclavos en la isla.
Casa de caminero (83)	Ave. Hostos (PR-10, Km. 1.9)	Otra de las casillas construidas por Armstrong en 1886; ha sido muy remodelada. Perteneció al Departamento de Transportación y Obras Públicas, pero hoy se encuentra abandonada.

Puente de la Playa (84)

Porto Rico Iron Works (85)

Playa de Ponce (86)
Foto No. 5

Restaurante El Ancla (87)

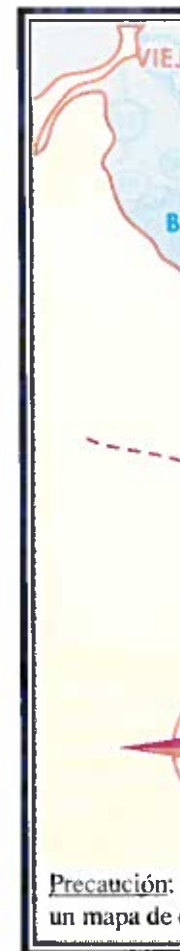
Puente de la Playa (84)	Ave. Hostos (PR-10, Km. 1.6)	Puente tipo monumental, de vigas mdrinas y losa en hormigón, con faroles en hierro colado y barandas ornamentales. Fue hecho en 1933 según diseño del conocido ingeniero de puentes Rafael Nones.
Porto Rico Iron Works (85)	Ave. Hostos (PR-10, Km. 0.6)	Esta fue, en sus orígenes, una modesta herrería fundada en 1918 por Antonio Ferré Bacallao. El edificio lleva las fechas de 1928 y 1932, cuando se construyeron las estructuras existentes. Esta fundición y taller mecánico se dedicaba a fabricar maquinaria y piezas de repuesto para la industria azucarera. También instalaba maquinaria proveniente de fábricas extranjeras con las que estaban asociados, y fabricaba piezas de puentes de acero, los cuales ocasionalmente también llegaba a erigir. Estuvo activa hasta la década de 1970. Fue el negocio que dio origen a la fortuna de la familia Ferré.
Playa de Ponce (86) Foto No. 5	Ave. Hostos y Calle Comercio	<p>El puerto de Ponce era el de mayor movimiento mercantil en Puerto Rico a fines del siglo 19. Las estructuras de los antiguos almacenes del puerto de antaño testifican con su tamaño y rasgos arquitectónicos su pujanza económica, producto de la exportación del café y el azúcar de la región.</p> <p>En junio del 1880, Juan Torruella inauguró un tranvía de vapor a lo largo de la Carretera Central entre Ponce y la Playa. Este tranvía tuvo una vida muy corta. Para 1897, conjuntamente con la planta generatriz y el alumbrado eléctrico, se inició un tranvía eléctrico en la misma ruta.</p> <p>Junto al puerto moderno, hacia el este del viejo poblado, queda el Paseo Tablado La Guancha, un importante desarrollo recreativo.</p>
Restaurante El Ancla (87)	Ave. Hostos (final)	<p>La estructura que hoy alberga este restaurante fue construida en 1925 como almacén portuario de la American Railroad of Porto Rico. El proyecto para construir un ramal de ferrocarril de 1,200 metros entre Ponce y la Playa se había aprobado en 1891.</p> <p>Detrás de la estructura está el antiguo fondeadero del siglo 19, donde anclaron los tres cruceros estadounidenses que forzaron la rendición de Ponce en 1898 bajo amenazas de repetir un bombardeo naval como el efectuado semanas antes en San Juan.</p>



Foto No. 6. Lugar (Site) No. 68.
Virgen de La Valvanera. Our Lady of Valvanera.

**LISTA DE
SIMBOLOS.**

Arquitectónico		Architectural
Puente		Bridge
Casilla de caminero		Roadman's House
Urbano		Urban
Industrial		Industrial
Militar		Military
Vista panorámica		Scenic View
Sistema de riego		Irrigation System



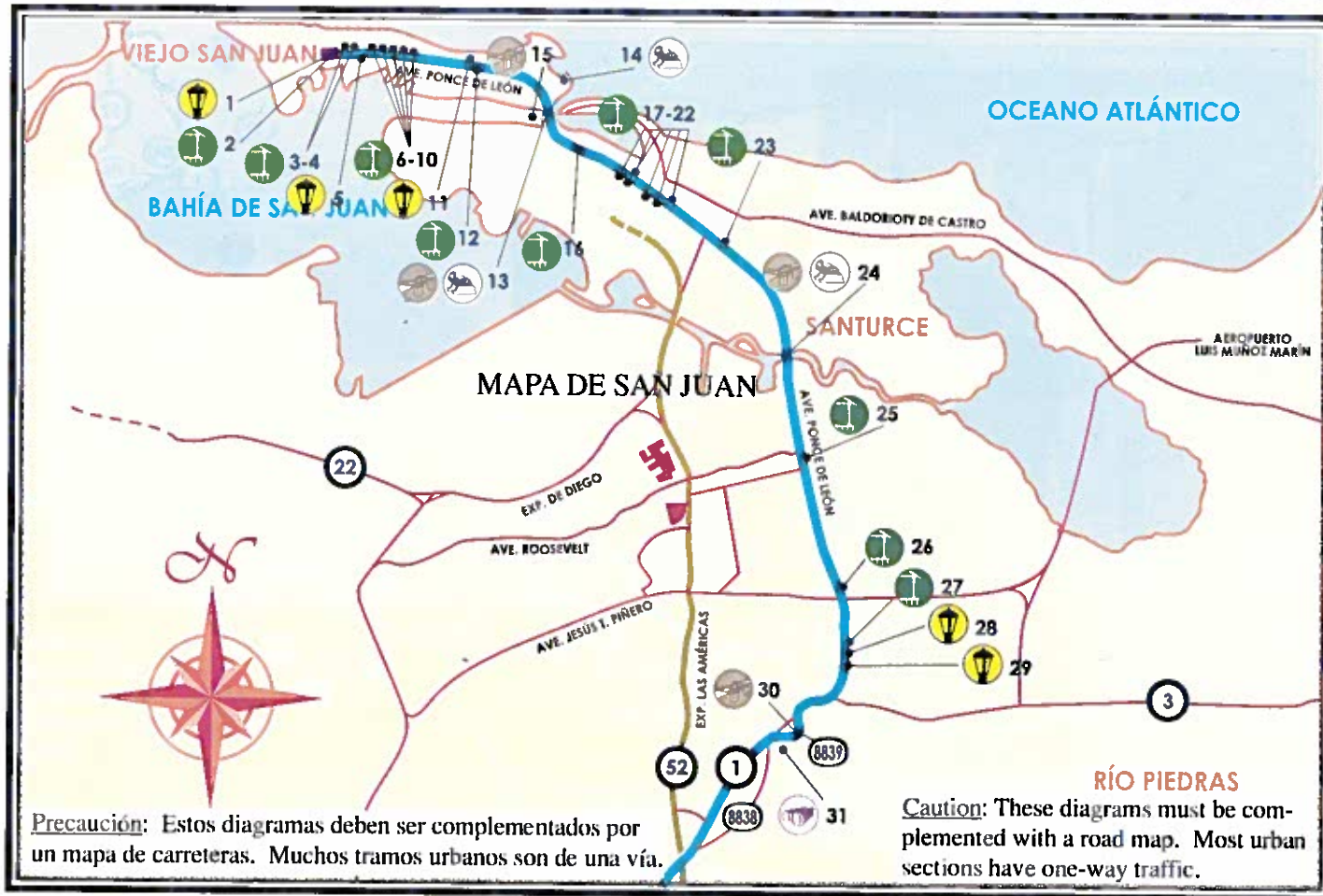




Foto No. 7.
Lugar (Site) No. 5
Marcador de kilón
Stone kilometer nr
1886.



Foto No. 7.
Lugar (Site) No. 54.
Marcador de kilómetros.
Stone kilometer marker.
1886.



Foto No. 8.
Lugar (Site) No. 53.
Puente del Río Matón.
Río Matón Bridge.
1886.



Foto No. 9. Lugar (Site) No. 81.
Casa de la Calle Salud de Ponce.
House on Salud Street. 1914.

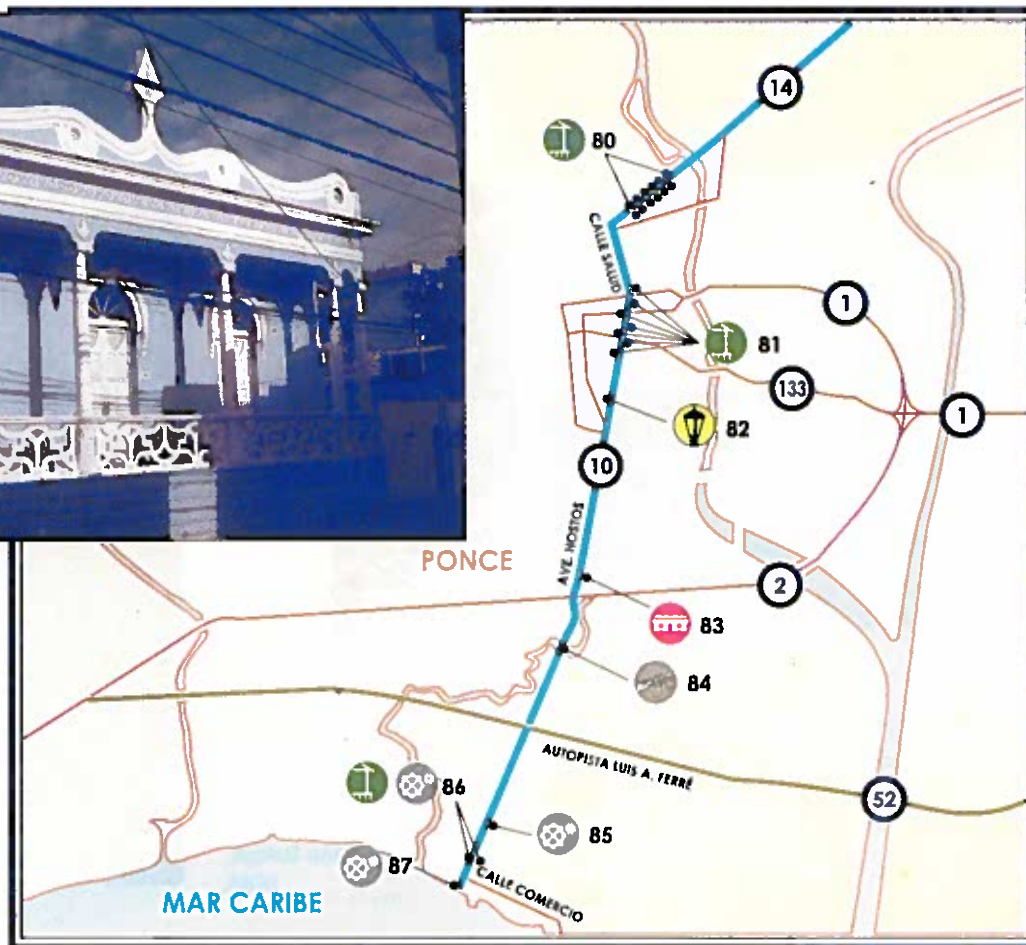




Foto No. 10. Lugar (Site) No. 54. Paisaje del Río Plata. Scenic view from the highway.

PUERTO RICO'S CARRRETERA CENTRAL:

A SCENIC TRIP THROUGH HISTORY

*by: Luis Pumarada-O'Neill
María de los Angeles Castro-Arroyo*

**Research and Development Center
University of Puerto Rico
Mayagüez Campus**

for: Puerto Rico State Historic Preservation Office

September, 1997

INTRODUCTION

Puerto Rico's 19th Century Carretera Central was an impressive engineering feat which connected San Juan, the island's capital, located on the Atlantic coast, with Ponce, its most important commercial center, on the south side of the island. Planned by the Spanish colonial government in 1859 with political, military, and economic purposes, this is undoubtedly Puerto Rico's most important historical route. The Carretera Central features some of the island's most beautiful landscapes, and it is lined with structures of architectural value and historical significance which span five centuries. A scenic trip along the Carretera Central is a trip through history.

Even though the San Juan-Caguas highway, which was included in the Carretera Central's 1859 plans as its northernmost stretch, had existed since 1856, the entire length of the Carretera Central was not completed until 1886. Upon its inauguration, it was praised by the English consuls who were interested in its economic impact. The US generals who used it as an invasion route in the Spanish-American War of 1898 recognized its excellence.

Most of its original bridges, some built locally and others imported from Europe, are still standing. A good part of this highway, especially in the most difficult parts of the interior, is still in use without major changes other than repaving and maintenance. Considering the unfavorable conditions prevailing, such as local lack of experience in highway construction, scarcity of labor and skilled personnel, reliance on manual labor over machinery, rainy weather, and very rough terrain, one must respect even more the final result.

This guide culminates a tourism development project which aims to enhance Puerto Rico's Carretera Central. So far, the

project has received funds from Puerto Rico's Department of Transportation and Public Works, the Federal Highway Administration, and the Puerto Rico State Historic Preservation Office. It has been developed under the Research and Development Center of the University of Puerto Rico's Mayagüez Campus, which also contributed funds and in-kind.

The first stage of the project was the identification of the stretches of the Carretera Central which conserve their historic integrity and their most important historic structures. The second stage has been the publication of this visitors' guide. The third is the restoration of a *Casa de Camineros* (roadman's house) at Juana Díaz as a museum and visitors' center. A fourth stage shall be the erection of two observation decks from which to observe two of the most beautiful and important vault bridges of the Carretera Central.

The main purpose of this project is to communicate to our visitors from abroad and to our present and future generations the admiration that this great feat of engineering deserves; the deference owed to the people who erected it; the historic and economic significance of this work and of transportation in general; and the changes that have been occurring in the island since the construction of the Carretera began, which are reflected upon it and its surroundings.

This book pretends to have the Puerto Rican public as well as the island's visitors become interested in traveling along the Carretera Central, and to get the citizenry interested in its conservation. Each one of its old bridges is a "museum piece", and most are not only there for viewing, but still remain in use. One can appreciate the Puerto Rican scenario of the Spanish-American War by visiting this highway, which witnessed its main battle scenes.

This guide consists of historical notes on the construction and

circumstances surrounding the Carretera Central, and a list of sites of general interest along the route, linked to a location map. The sites listed were selected according to their attractiveness and representativity. The list, limited in length by the nature of this publication, is meant to help one who is actually viewing the sites; it does not pretend to be a complete inventory of the interesting places along the route, nor does it intend to provide full descriptions of the places included. It merely tries to help the visitor identify a site and offer enough information about it to enhance his enjoyment and understanding.

The sites are listed in geographical order from north to south. Although most sites are identified with their corresponding kilometer, there are only a few kilometer markers along the route. We advise that you get a road map and use your car mileage indicator. One mile equals 1.6 kilometers.

HISTORICAL NOTES

GEOGRAPHY AND CLIMATE

Puerto Rico is the smallest and easternmost of the Greater Antilles. It measures approximately 100x35 miles, with an area of 3,435 square miles (8,897 sq. km), similar in size to Connecticut. Over three fourths of this area is comprised of mountains and rugged terrain. It is roughly rectangular; circled by coastal plains and crossed by a lengthwise, east-west, mountain range with its highest peaks surpassing elevations of 3,000 feet.

The island is sub-tropical and most of it is humid. When it was inhabited by the Taino Indians, most of it was covered by

forests. Its ecological zones go from rain forest (northeastern mountains) to dry forest (southwest coastal plain). There are no large rivers. The climate is pleasant all year long, except for warm Summer days along the low lands and coastal plains.

THE FIRST ROADS

Although Columbus claimed Puerto Rico for the Spanish crown in 1493 (naming it San Juan), its settlement did not begin until early in the sixteenth century under Juan Ponce de León. For defensive reasons, he established the capital, Caparra, in a region bordered by wetlands about two kilometers south of the main bay of the north coast, which he named Puerto Rico (rich port).

The first European "road" in the island was a dry-weather pathway developed in the second decade of the 16th century. It linked the original site of San Germán, which was then located at the mouth of the Añasco River, with Caparra and its bay.

Inaccessibility and mosquitoes soon forced the Caparra settlers to move in 1521 to the dry, rocky islet of San Juan, which divides the bay from the Atlantic Ocean and is separated from the main island by the San Antonio Channel. This move was preceded by the construction of a road linking both sites.

The San Antonio and Martín Peña Bridges

The first large-scale bridge built in Puerto Rico was the San Antonio Bridge, between the San Juan islet and the main island. The first version of this bridge was erected between 1519 and 1521, as part of the San Juan-Caparra road.

Using enslaved Indians as laborers, a stone causeway was erected across the bottom of the San Antonio Channel. The causeway left an open space for water passage, over which

stood a small was built over Miramar to a has been also

The English Rico in 1598 forces commu its reconstruc stone arches. animals and Fort San Ant soldiers and a part of the h Caguas, but t

A second b natural estuar that of the S causeway ere named Martí during the cc later built upc in 1784.

This latter st defense by I invasion of Admiral Har reinforcements destroyed this forces. After wooden bridg

stood a small wooden bridge. Since 1558, when an aqueduct was built over these features to bring water from a spring in Miramar to a deposit located in the islet, the San Antonio Bridge has been also known as *Puente del Agua*, "the water's bridge".

The English Earl of Cumberland's efforts to conquer Puerto Rico in 1598 crashed against this strategic access, defended by forces commanded by militia officer Bernabé de Serralta. Upon its reconstruction following this attack, the bridge was built in stone arches. A fort was built just off its northern end. People, animals and vehicles entering the islet had to cross through Fort San Antonio passing a heavy, wooden gate, defended by soldiers and artillery. In 1846 the San Antonio Bridge became part of the highway that was being built from San Juan to Caguas, but the Fort and its gate still guarded its northern end.

A second bridge carried the San Juan-Caparra road over a natural estuary channel. Its construction was contemporary to that of the San Antonio Bridge. Its first version was also a causeway erected by enslaved Indians. It is said that a fisherman named Martín Peña operated a ferry at this place before and during the construction of the bridge. A wooden bridge was later built upon the causeway. A masonry structure was erected in 1784.

This latter structure was the object of a heroic but unsuccessful defense by Puerto Rican militia men against the English invasion of 1797, led by General Ralph Abercromby and Admiral Harvey. The Englishmen, in trying to fend off the reinforcements that were marching in from the island's interior, destroyed this bridge after a bloody battle with the Puerto Rican forces. After the invaders were finally repelled, a temporary wooden bridge was erected at this crossing.

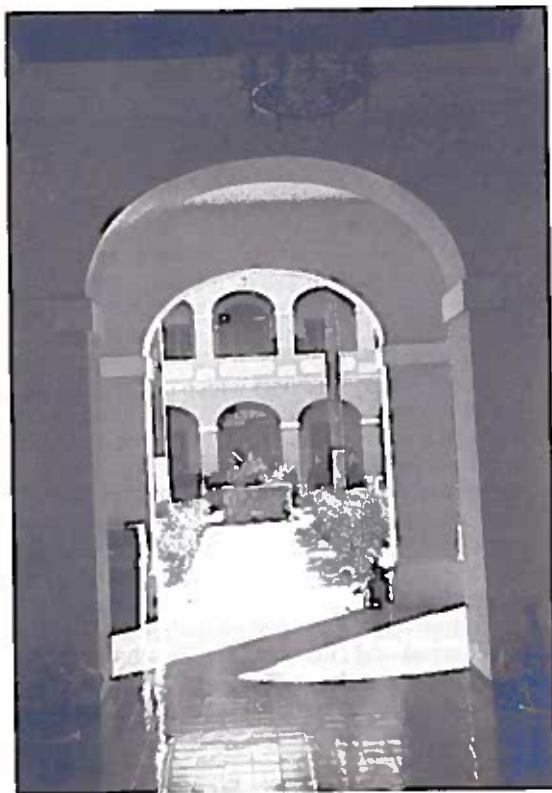
A CENTURY OF GROWTH

During the first three hundred years of Spanish rule, Puerto Rico's role in the Spanish Empire was relatively minor except in military terms. Spain had fortified the port of San Juan and the access routes to the city since the 16th century, and maintained a garrison which defended them successfully in several occasions. Meanwhile, the rest of the island remained sparsely settled. The island's economic activity was limited to a few cattle ranges and a handful of small cane sugar and tobacco plantations, plus disperse logging and small-scale ginger and hog production. By the mid-seventeenth century, all the main settlements were either on or near the coast. Most transportation took place by barges along short navigable stretches of rivers and by sailboats which circumnavigated the island. Transportation by land was mostly limited to bridle paths and wagon trails radiating from river and coastal ports.

However, during the first half of the nineteenth century, Puerto Rico developed a rapidly growing import/export economy based on coffee and cane sugar. It was stimulated by the immigration of entrepreneurs who were either attracted by a liberalized Spanish colonial policy or displaced by the independence wars which were taking place all over Latin America. European investors and merchants from the neighboring island of St. Thomas encouraged and financed this development. On the other hand, Puerto Rico depended for many of its staples on imports that were acquired with the proceeds of the sugar and coffee exports.

A Highway Construction Boost

Despite not having an adequate transportation infrastructure, Puerto Rico's trade and production expanded. Most of the 19th



*Foto No. 11. Lugar (Site) No. 21.
Departamento de Salud. Department of Health. 1880.*



*Foto No. 12. Lugar (Site) No. 70.
Huertos del Caribe (Hacienda Carmen) c.1860.*

century was i
citizens abou
and the absen
merchandise.
few roads in

The sugar i
urgent need a
Since 1831 d
previous dec:
island, to its j

A decree p
stimulate pr
construction
municipalitie
left up to the i
stimulated b
obstacle encc

In 1842, G
construction
In 1846, the j
Channel was
for by a toll
This bridge v
six meters v
construction
Juan and Cag

As the const

century was marked by frequent laments from governors and citizens about the precarious conditions of the existing roads and the absence of land routes for the transport of people and merchandise. The mayor of San Juan described the island's few roads in 1809 as "roads for birds".

The sugar industry's boom in the 1820s provided both the urgent need and the resources for highways to serve the ports. Since 1831 there was a paved road from Ponce, which in the previous decade had become the main sugar producer in the island, to its port.

A decree pronounced in 1838, "to prevent vagrancy and stimulate progress", forced all landless men to work on the construction of roads and highways in their respective municipalities. The building of roads and highways had been left up to the initiative of municipalities and plantation owners, stimulated by the central government. The most difficult obstacle encountered had always been the labor shortage.

In 1842, Governor Méndez-Vigo created a fund for the construction of roads, and authorized a lottery game to feed it. In 1846, the provisional wooden bridge over the Martín Peña Channel was replaced by a majestic new stone structure, paid for by a toll established in the provisional bridge since 1818. This bridge was 220 ft. long, with nine elliptical arches, and six meters wide. As this bridge was being finished, the construction of the 25 miles of paved highway between San Juan and Caguas was begun.

As the construction of this highway advanced through the hills

and valleys of Río Piedras and Caguas, other bridges were being erected. The bridge over the Piedras River (Photo No. 2), south of the town of Río Piedras, was finished in 1853. It was followed by Norzagaray Bridge, completed in 1855, and the Concepción Bridge over the Cañas River in 1856. The following year, the highway was completed with the inauguration of a magnificent cable-supported suspension bridge with a wooden deck over the Caguitas River, designed by Gustavo Steinacher. Unfortunately, this important structure was dismantled three years later to repair an eroded abutment and was never reinstalled. A conventional truss bridge was erected in its place.

The *macadam* method of crushed gravel in an impervious clay matrix was the almost universal mode of paving used at the time. The technology and the construction equipment of the period were rather primitive. Stone and gravel were compressed by a roller that weighed 2,600 pounds and was pulled by oxen. Gravel was obtained by crushing rocks manually with hammers, a tedious and difficult job.

When this highway was finished, firms dedicated to transporting passengers on horse-drawn coaches were created. The mail service now had a route that allowed a much safer passage than steep, slippery horse trails through thick forests. The highway's impact immediately reflected upon the land prices. Prime land that had prices between 47 to 60 pesos before 1859, was now being sold for 150 and even 200 pesos. Parcels of inferior quality went up in price from about 5 pesos to as high as 25 pesos.

Planning the Highway

The Island's first highway plan, from 1859, was soon modified to include a highway from San Juan to Ponce passing through Caguas, Cayey, Aibonito, Coamo and Juana Díaz. This highway, which was denominated as Number 1, was to be the island's main artery. Various points were identified for changing horses, and Coamo was designated for an overnight stay. This highway would be linked to neighboring towns by secondary roads. It became the government's main priority because the coasts were already being served by coastal shipping and had better roads.

Official priority notwithstanding, the highway's construction did not start for many years. The island residents were more concerned with connecting farms and settlements with the nearest ports. Along those lines, in 1860 the southern municipalities of Ponce and Juana Díaz began to pave the stretch of road existing between them. Ponce, Juana Díaz, and Coamo had been linked by an unpaved road since before 1842.

Despite the economic and commercial expansion of the island's interior, only 30 miles of highway were paved in the

entire island by 1872. That year, Spain bolstered highway construction by assigning funds and authorizing the work of convicts from other Spanish colonies. The results were reflected in 1874 in the Carretera Central.

The Southern Stretches

In 1858, the town of Coamo had commissioned the design of a highway from Juana Díaz to Coamo, and by 1861 some stretches had been completed. Nonetheless, when the insular government took over this road upon its designation as part of the Carretera Central in 1875, there were still many parts yet unpaved and structures that had not been built. The towns of Juana Díaz and Coamo helped in the construction of the wooden ranches built to house the convicts that worked in the project.

In 1860, compelled by Ponce and Juana Díaz, the insular government commissioned the design of a highway between both cities. The two municipalities slowly completed



Foto No. 13.
Lugar (Site)
No. 71.

Potrero los
Llanos (Noria
para riego).

Los Llanos
Horse Ranch
(Animal-powered
irrigation wheel)

Siglo 19.

the stretches
the insular
Central. As
houses (See
provisional
control proj

In 1880, th
1876 bridge
Carretera C



Foto No. 14.
Vista trasera
(antiguo alm
Back view of

the stretches that were under their respective jurisdictions. In 1880 the insular government integrated this highway to the Carretera Central. As a result, some parts were rebuilt and three roadmen's houses (See page 50) were erected, but the bridges continued to be provisional structures because the government planned flood-control projects for those rivers.

In 1880, the 1831 highway between Ponce and its port, with its 1876 bridge imported from France, was also made part of the Carretera Central.



Foto No. 14. Lugar (Site) No. 58.
Vista trasera de Tienda Super Gangas
(antiguo almacén tabacalero y despalillado). ca. 1915
Back view of Super Gangas Store (former tobacco works).

The Mountain Range

The stretch from Caguas to Cayey was the first one built specifically for the Carretera Central. Its construction was begun in 1875 and finished in 1881, except for the magnificent truss bridge which still spans the Plata River (Photo No. 19), which was concluded in 1894. The scarcity of labor was so severe that the salary paid to free men for crushing rocks rose to 1.25 pesos daily, and, when that salary still did not attract laborers, a crushing machine was acquired. Nonetheless, the towns of Caguas and Cayey had to help pay for the transportation of Cuban prisoners who were brought in to work on this section of the road.

The stretch of highway between Aibonito and Coamo, which included the slopes of Asomante, was designed in 1861. Its construction was begun in 1874 and was concluded in 1881.

The segment between Cayey and Aibonito was started in 1879 and was completed in 1886, except for the iron bridges over the Honda and Toíta creeks. This was the most expensive stretch. It had a 100% cost overrun, due to the roughness and remoteness of the terrain. It was necessary to house the laborers that came from afar, and to acquire presses to shape the bricks, because the excessive humidity and rain did not allow them to dry and solidify before firing. In this stretch, as in the preceding one, the width of the road was reduced from 6.5 to 6.0 meters to reduce its cost.

After the Carretera Central had been concluded, a trip by coach from Ponce to Coamo took three hours, with good horses at the relay stations. A trip from Coamo to San Juan took 9 to 10 hours. A cargo trip with ox-carts from Ponce to the capital took three days, since the drivers as well as

THE ROADMEN'S HOUSES

The macadam method of paving, which was the universal method used in the 19th century, required constant maintenance. The Spanish highway system, which was being instituted in Puerto Rico in the 19th century, relied upon the "resident roadman" for this maintenance. The roadman was a skilled technician whose job was to maintain and repair a given stretch of highway. The length of these stretches was usually three to four kilometers. For this purpose the government assigned him a house, located at the side of this road. In his official house, the roadman stored the necessary tools and materials.

The construction of these houses was normally part of the highway construction project. The roadman houses built in Puerto Rico followed the Spanish model, although they were adapted to the tropical climate: they were taller and had more windows. Except for the first ones built, which correspond to the San Juan-Caguas route and were all for a single family, the rest were divided into two homes by a central hallway. Each home had a living room and two bedrooms.

The roof was built of brick slabs over wooden beams. The floor was of mortar on the central hallway, and of pine wood on the bedrooms and living room. At the back of the house, forming an "L" with the main structure, a shed roofed with corrugated steel sheets housed the latrine and a stable. The houses were built without either dining room or kitchen because the living room was to serve both purposes. If they were not close to a river or lake, they were provided with a cistern to store rainwater collected from the roof.

There are noticeable architectural differences between the houses of the various stretches of the Carretera Central. The designer and the available budget account for the diversity of their styles. The houses in the southern sections, between Coamo and Ponce, were built much later than the highways they served, after the paved municipal roads were officially incorporated into the Carretera Central. The houses in the mountain range stretches, built together with the highway, are more elaborate. They are made of exposed masonry with brick on the door and window frames, as well as at the edges and cornices.

These houses also had military purposes. They could harbor troops that defended the highway, and were thus built with thick stone walls and solid wooden windows with embrasures.

Under the American colonial regime, the institution of the resident roadman was abolished. The insular government assigned the houses to the roadmen who inhabited them at the time, and used the empty ones as warehouses. Today, many are still occupied by the roadmen's descendants. Others have been released by the Department of Transportation and Public Works for social uses, such as community centers, schools or museums. The majority of the surviving roadmen's houses are along the Carretera Central.



*Foto No. 15. Lugar (Site) No. 55.
Casilla de caminero. Roadman's house. 1886.*

the oxen, had to sleep and eat along the way. The drivers usually slept on or under the carts. Before the construction of the Carretera Central, the trip from San Juan to Ponce was done by boat.

Repairing the Old Bridges

In 1894 a new structure was erected on the site of the old San Antonio Bridge. This "modern" bridge had brick vault access spans and four iron lattice spans at the center over stone piers. The upper part of the San Antonio Fort and the gate were demolished in 1894. Some of its embrasures are still visible to the east of the northern abutment of the existing bridge.

The Martín Peña Bridge underwent substantial repairs in different occasions. In 1894-95, distinguished Puerto Rican engineer Tulio Larrinaga conducted substantial repair work that required traffic to be detoured over the railroad bridge that ran parallel to it.

OBSTACLES FACED DURING THE CONSTRUCTION OF THE HIGHWAY

The construction of public works in the island during the Spanish regime was never supported by an adequate budget. There was also an acute shortage of personnel at all levels. The nature of the projects and the difficulties posed by the island's topography and climate generated complex problems, complicated by the lack of experience and proper equipment.

Budget and Personnel Scarcity

There was no mechanism for financing infrastructure projects in the island until 1906, when the government issued long-

term bonds guaranteed by the future revenues that would be generated as a consequence of the economic development that the projects would stimulate. Until then, public work projects were budgeted year by year, stage by stage, using the government's current income. Occasional contributions were made by the imperial government.

The island government took steps to train and employ people to assist in the design and construction supervision of highways, and with projects that aimed to establish and classify positions for directors and conductors of roads and public works. However, the frequent complaints of government engineers about their excessive workload due to the scarcity of personnel clashed with the inadequate budgets.

Labor Shortage

The most serious obstacle hindering the development of public works, especially highway construction, was the scarcity of laborers who would work willingly, in sufficient numbers, and with reasonable regularity. This problem was not exclusive to public works, being also the landowners' most persistent complaint.

According to official reports, absenteeism was caused by the subsistence culture of the rural population. These families lived in huts dispersed throughout the countryside on unclaimed lands, and depended primarily on subsistence farming. If they needed any complementary income, the men worked for wages for a few days and, once satisfied, returned home.

The labor turnover which resulted from this lifestyle prevented the development of a skilled working class specialized in road construction. The need for increased supervision caused by the workers' lack of skills raised project costs. Another cultural

trait that no construction relocate or to deal with measures we wages. Sal 30% higher!



Foto No. 16.
Comedor de
Dining Room

trait that negatively impacted road construction was an unwillingness to relocate or to travel far from home. To deal with these problems, many measures were tried, including higher wages. Salaries in Puerto Rico were 30% higher than in the Lesser Antilles.

Convict Labor

Of all the measures used in the construction of the Carretera Central to alleviate the scarcity of labor, the most effective was the use of convicts. The government began by employing the prisoners from the capital city jail. They were assigned the toughest jobs, such as stone quarrying, crushing and transport. These tasks were the most strenuous, and paid higher wages to the free laborers. Prisoners, however, earned only one tenth of the free workers' salary.

Rules were established for selecting which prisoners would work in the projects. Regulations were made regarding security, medical attention, cost distribution between the prison and the project, prisoners' dress and food, punishments and permits. Because convicts were considerably less productive than free laborers, a system of tasks was created: each convict was given a particular task for the day, and once he finished he was free to rest or to work more for additional pay.

In spite of the utilization of local prisoners, the scarcity of labor remained so serious that Cuba was asked in 1879 to send in 300 prisoners. Most of the ones sent were Chinese.

The Coamo-Aibonito stretch employed 600 convicts, and in the Coamo cemetery a so-called "Chinese pantheon" was built for those non-Christian convicts who died while working in the highway. The prisoners were housed in large wooden barracks that were built at strategic sites along the route. In each barrack there were cooks, guards, messengers, water carriers, a tool shed, and other support facilities. One of the barracks used to house the crew and prisoners in Coamo, measured 335 x 110 feet.

However, despite the use of convict labor, two rock-

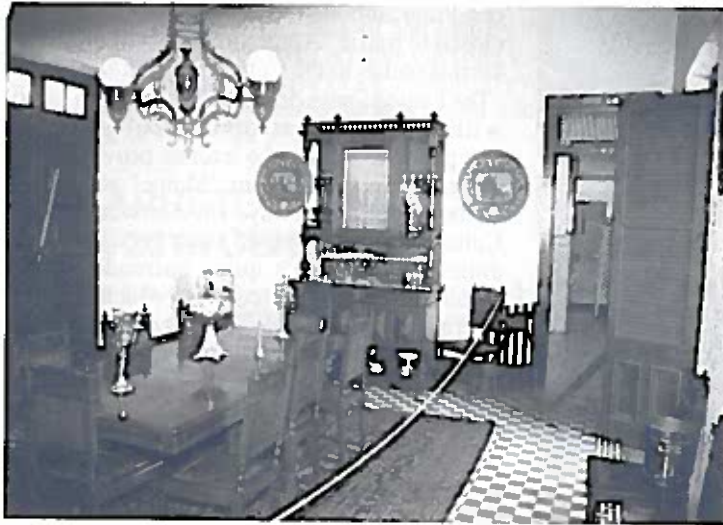


Foto No. 16. Lugar (Site) No. 67.
Comedor de la Casa-Museo Clotilde Santiago.
Dining Room of the Clotilde Santiago House-Museum. ca. 1850.

crushing machines had to be imported in 1879.

The labor supply for roads, bridges, and highways was made up of prisoners, free workmen and convicted vagrants. Neighboring plantation owners and mayors cooperated by sending some of their workers. The prisoners' contribution to the construction of the Carretera Central was decisive. Had it not been for their participation, it would have been very difficult to complete the tough, strenuous jobs that free workers avoided. Had it not been for them, it is very likely that the Carretera

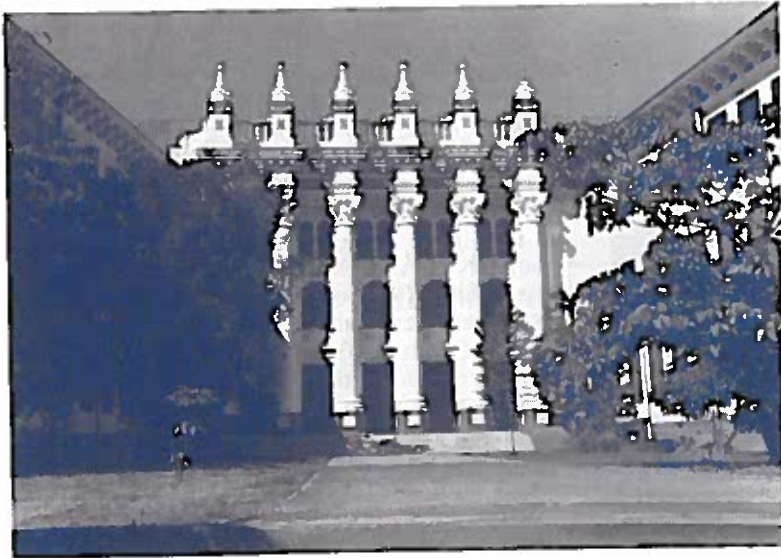


Foto No. 17. Lugar (Site) No. 22.
Escuela Central de Artes Visuales. Central School of Visual Arts. 1925.

Central would not have been completed by the time that Spanish sovereignty over Puerto Rico ended.

THE SPANISH-AMERICAN WAR

By the time the Carretera Central was completed, Spanish rule had only a short time left in the island. Most of the highway's benefits would be enjoyed under a different flag. By the time the United States invaded Puerto Rico, the island had 133 miles of paved highways in good condition, although some new stretches were still closed to traffic. Approximately half of that total corresponded to the Carretera Central.

The United States declared war on Spain in 1898, within the context of the Cuban war for independence, after the excuse provided by an explosion in the warship "Maine" while it was anchored at Havana Bay. The Americans invaded Cuba, the world's largest sugar producer. Then, anticipating Spain's quick surrender, the US invaded other Spanish colonies which it coveted. Puerto Rico, which was just beginning to enjoy an autonomous government, was invaded just four days before Spain agreed to negotiate the end of the war.

The Carretera Central was the route used by the Americans in their march towards San Juan after they had disembarked in Guánica, Ponce, and Arroyo. (See page 56.)

After having defeated Spain but before America the Spanish civilian government received fortification: well as the at the Puerto Rico left for a new

Despite the during the short the other part United States disruptions.

THE CARRETERA CENTRAL IN THE

Since the beginning of Ponce and it also used by steam-powered had been elevated bridges of the

During the 1920s, the and culverts the 1920s, the highways in macadam pavement

After having signed the Treaty of Paris, through which a defeated Spain surrendered Puerto Rico to the United States, but before American rule over the island had become official, the Spanish authorities auctioned off all island military and civilian government equipment and materials. The new colonial power received all of the real estate (buildings and public lands, fortifications, docks, highways, bridges, and lighthouses), as well as the archives and public documents. When all was over, the Puerto Rican treasury had only a single, small gold coin left for a new start.

Despite the fact that the blockade of San Juan by the US navy during the short conflict did not actually interrupt trade because the other ports remained active (trade continued even with the United States), the war caused serious social and economic disruptions.

THE CARRETERA CENTRAL IN THE 20TH CENTURY

Since the last decade of the 19th century and during the beginning of the 20th, the route of the Carretera Central between Ponce and its port and between San Juan and Rio Piedras was also used by trolleys. At first these "trolleys" were really light, steam-powered trains, but by the end of the 19th century they had been electrified. For a few years, these trolleys used the bridges of the Carretera Central in their routes.

During the first quarter of the 20th century, the curves, drains and culverts of the Carretera Central were improved. During the 1920s, the Carretera Central, as well as most of the existing highways in the island and in most of the world, saw their macadam pavements substituted by asphalt. This reduced

maintenance costs at a time when cars were becoming more common. Macadam pavement, which had been adequate for hoofs and cart wheels, suffered greatly with rubber tires, which tended to pull out the gravel from its clay matrix. In the 1930s an automobile trip from San Juan to Ponce on the improved highway took about three and a half hours.

Alternate routes between Ponce and San Juan were sought to substitute the more troublesome stretches of the Carretera Central. Thus, work on a new road between Cayey and Salinas was begun in the late 1920s. By the early 1940s, the Cayey-Ponce traffic was by-passing the section of the Carretera Central that went through Aibonito, Coamo and Juana Díaz. This section of the historic highway was renamed PR-14. The new Cayey-Salinas-Santa Isabel-Ponce route was then named PR-1, the old designation of the Carretera Central. By the end of the 1940's, a by-pass was made north of Cayey to leave out of PR-1 the stretch that contained the narrow La Liendre and the Arenas (Photo No. 19) Bridges. The Río Piedras-Caguas stretch was rebuilt to more than twice its original width, and some narrow bridges, steep slopes and winding passages were by-passed. Most of the original structures, road-beds, and other original works disappeared as a result. The stretches that contained the Norzagaray and Río Piedras bridges, as well as the Concepción Bridge, were thus left out of PR-1. The maps (pages 37-40) identify the location and present numbering of the surviving original stretches, now parallel to PR-1, in which these magnificent bridges can be appreciated. Finally, in the 1980s, the Ponce-Juana Díaz stretch was widened, and the original culverts and bridges were destroyed or buried. In most cases, the reconstruction work also destroyed the roadmen's

THE CARRETERA CENTRAL IN THE WAR

The Carretera Central was a strategic objective as well as a battlefield during the Spanish-American War in Puerto Rico. After a naval bombardment of San Juan, US attention focused on the rich and relatively undefended southwestern part of the island. On July 25th, American troops invaded Puerto Rico through Guánica. Three days later, three warships sailed into the port of Ponce.

The US demanded Ponce's immediate surrender under the threat of bombing the city. After a series of telegrams and discussions, the Spanish preferred to abandon the city to prevent the bloodshed and destruction that would be inflicted against the civilian population, and retreated through the Carretera Central. The US soldiers disembarked in the Playa sector of Ponce on July 29th, 1898. They meant to go through the Carretera Central to reach the capital city, claiming as much land as was possible along the way.

The Spanish troops retreating from Ponce towards the East spent the night in Coamo and reached Aibonito the next day. A group of Spanish regulars and some Puerto Rican guerrillas remained in Coamo to cover the retreat under Spanish Commander Rafael Martínez-Illescas. They totaled 248 foot soldiers and 42 cavalry, without any artillery.

Ever since the American advance through the Carretera Central had begun, the Spanish high command had resolved to fight the invasion from a site in the interior, where the enemy could not use his naval forces. The place chosen, called Asomante, is about two and a half miles south of Aibonito. From this sector, located on the top of the

southern slopes of the Central Mountain Range, the Spanish would dominate several miles of highway. There were 1280 infantrymen and 70 mounted soldiers, plus two pieces of artillery. They dug trenches for the infantry, and built a small artillery camp on the highest point of Asomante.

Once the military occupation of Ponce and Juana Diaz had been organized, a U.S. regiment set out to cut off the Spanish forces in Coamo by surrounding Coamo's north side. They would use the horse trails in the mountains and reach the Carretera Central a mile and a half east of Coamo at 7:00 A.M. on August 9th.

Meanwhile, at 6:00 A.M. on August 9th, Coamo was put under attack on two sides. Four artillery pieces took position south of Coamo at Clotilde Santiago's Hacienda Carmen. At 7:00, the battery opened fire against a small wooden building that guarded the road to the Coamo hot springs hotel. One platoon waded the Coamo River and took the road to the hotel. Meanwhile, a unit that was advancing through the Carretera Central had to stop before the Méndez-Vigo Bridge (Photo No. 18), whose vault had been blown up by the retreating Spaniards. After finding a spot to wade the river, they continued their advance. The artillery battery had now moved some 1,000 meters ahead, to a point from which the town of Coamo was visible about two miles away. From there they fired three times. General Ernst saw this entire operation from the owner's house in Hacienda Carmen, where he had been well received.

The same morning, in the house that belonged to Coamo's mayor, Florencio Santiago, whose father Clotilde was hosting General Ernst, Commander Martínez-Illescas abandoned his breakfast untouched

when he
towards
them to
Frigo Br
column r
and am
house on
that wo
who had
this unit
hidden b
and mul

Several
the mour
simultan
his troop.
while rus
arrive up
it up to a
began a d
fell from
came out
took only
dead, ana

Five off
soldiers lo
preferring

when he received the news that American forces were advancing towards Coamo. Martínez-Illescas gathered his troops and ordered them to take defensive positions beyond the town and the Padre Inigo Bridge. When the first artillery shots were heard, the Spanish column was crossing the Padre Inigo Bridge, carrying their belongings and ammunitions on mules and ox carts. Beyond the roadman's house on the other side of the bridge, Martínez deployed the force that would resist the attackers while a trickle of Spanish soldiers who had lagged behind joined them. Martínez stayed in charge of this unit, which sought protection in the deep roadside ditches, well-hidden by thick and leafy trees. The rest of his troops, with the carts and mules, reached Aibonito without difficulty.

Several minutes before 8:00 A.M., the US regiment that was crossing the mountains met the Spaniards. Fire started on both sides almost simultaneously. Martínez rode his horse back and forth in front of his troops under enemy fire, urging his men on and exposing himself while rushing back to push the straggling soldiers that continued to arrive up from the bridge. After an hour, the attacking troops made it up to a hill from which they dominated the Spanish positions and began a deadly attack. Close to 9:00 A.M., Rafael Martínez-Illescas fell from his horse, dead. Captain Frutos-López, second-in-command, came out from under the cover of a large tree and ran to his aid. He took only a few steps before he too was shot down. With five soldiers dead, and many wounded, Captain Hita surrendered his troops.

Five officers and 162 Spanish soldiers were captured. Five Spanish soldiers laid dead. Some junior officers and soldiers did not surrender, preferring to escape through the Palmarjo trail. They reached the

Carretera Central hours later, near the point where it begins to climb the slopes of the Asomante heights.

As this battle was taking place, the US cavalry reached the hot springs hotel without encountering any resistance, and its officers had some refreshments in the hotel bar. Upon reaching the town later on, and discovering that the Spanish troops had abandoned the trenches dug at the entrance to Coamo, they galloped through the town and followed the Carretera Central looking for Spanish soldiers. Ever since the American advance through the Carretera Central had begun, the high Spanish command had resolved to fight the invasion from a strategic site in the interior where the enemy could not rely on his naval forces. The place chosen was about two and a half miles south of Aibonito. From this sector, on the Asomante, located on the top of the southern slopes of the Central Mountain Range, the Spanish position dominated several miles of the Carretera Central. There were 1,280 infantry soldiers and 70 mounted soldiers, plus two pieces of artillery. The Spanish dug trenches for the infantry at strategic points on the slope and along the highway, and on the highest point of the Asomante they prepared a small artillery position.

As soon as the Spanish soldiers who lay waiting behind trees along the highway saw the approaching enemy cavalry, they opened fire. The cavalry, after appreciating the strength of the Spanish position, hid behind a hill to return the fire. When more US units joined the cavalry, they were also attacked by the artillery located at the Asomante heights, and they opted to retreat. Thus, before noon, ended the bloody events of August 9th.

Thirteen people lost their lives that day, including two Spanish civil

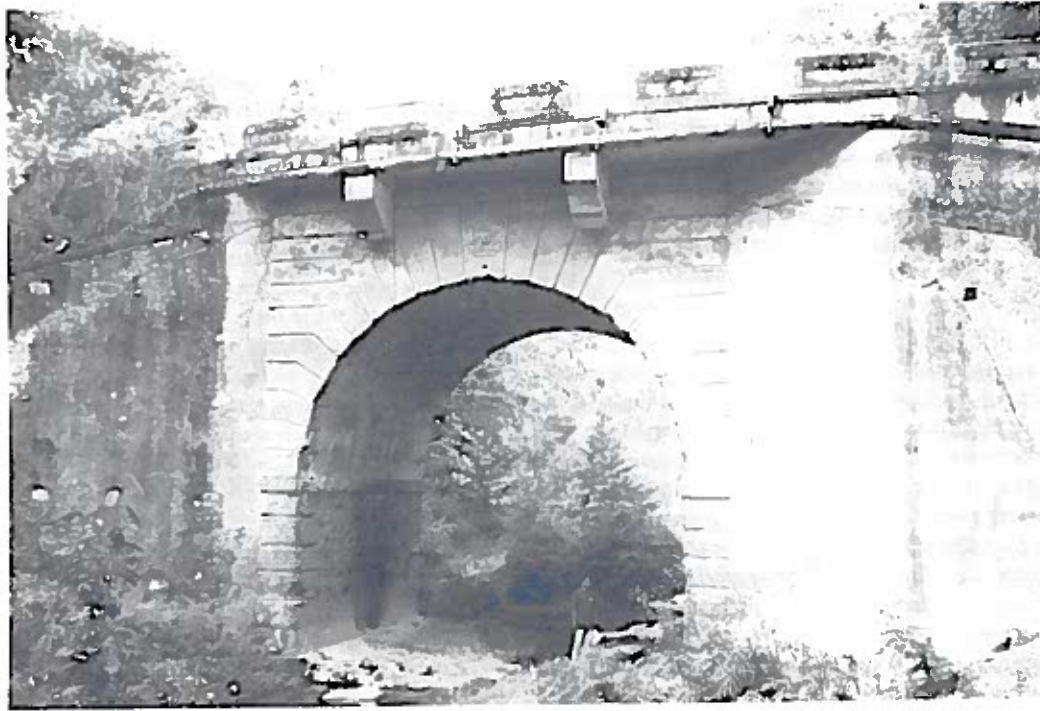


Foto No. 18. Lugar (Site) No. 69.
 Puente General Méndez Vigo. General Méndez-Vigo Bridge. 1862/1898.

guards, fi
 American

That ni
 Coamo's 1
 before the
 Florencio
 United St

The inv
 10th and
 simulate a
 would try
 forces wi
 mountain
 Carretera
 from behi

On the 1:
 towards 2
 and an art
 they were
 had an opp
 the guns a
 the north
 their attac
 This force
 soldiers die
 the Spanis

guards, five soldiers, a regiment musician, a woman, and a boy. The American casualties were six wounded soldiers.

That night, Generals Wilson and Ernst slept in the house of Coamo's mayor, dining at the very table (Photo No. 16) where hours before the breakfast of Martínez-Illescas had remained untouched. Florencio Santiago, a young man who had been educated in the United States, was soon confirmed as Coamo's mayor by the officers.

The invading army, aided by Puerto Rican scouts, spent August 10th and 11th reconnoitering the Spanish position. They decided to simulate a frontal attack using mostly artillery, while the real attack would try to surprise the Spaniards from behind. Most of the US forces would go to Barranquitas through a footpath in the mountains, and, descending from this town, would reach the Carretera Central north of the Asomante and attack the Spaniards from behind.

On the 12th, near 10:30 in the morning, US soldiers began moving towards Asomante to simulate an attack with one infantry unit and an artillery battery pulled by mules. At 1:00 in the afternoon, they were sighted by the Spaniards, and were fired on before they had an opportunity to disengage the mules. Under fire, they pulled the guns a small distance from the roadman's house that stands to the north of the Calabazas bridge. The Spaniards then renewed their attack even more strongly, adding rifle fire to the artillery. This forced the invading forces to retire. In this battle, two US soldiers died, and two officers and three soldiers were wounded. On the Spanish side, one artillery soldier was lightly wounded.

On the night of the 12th, an American officer climbed to Asomante with a white flag, and proposed to the Spanish commander that he surrender "to prevent more bloodshed." The next morning, a Spanish officer with a white flag reached the US camp with a telegram from the Spanish commander refusing to surrender and adding that "if you want no bloodshed don't attack us". The Americans did not attack. They had, since the night before, a telegram from President McKinley asking for a cease fire because peace terms were being agreed on. The surprise attack through Barranquitas had been suspended on the very moment the troops were about to march.

When the Spanish soldiers received similar instructions the next day, white flags were raised at both camps. The fighting was over.

During the rest of August, groups of American soldiers would arrive at the Spanish position bearing cigarettes and food in exchange for Spanish uniform buttons and other military souvenirs.

Before the Spaniards finally retreated and the transfer of colonial authority was completed, a US captain sent a letter to the widow of Rafael Martínez-Illescas, offering his deepest sympathy and expressing his profound admiration for the fallen commander. He told her in the letter how during the Coamo battle Martínez rode his horse in front of his troops at least six times, exposing himself to American fire, until at last he fell. He implied that Martínez, seeing how defeat was inevitable and finding surrender personally unacceptable, saw in his own death the survival of his men. The American captain concluded this letter: "His death was that of a hero".

houses that stood along the road. The stretches that keep their historic integrity, except for a few shorter ones with abandoned bridges, correspond to PR-735 in Cayey and PR-14 between Cayey and Juana Díaz.

As the Carretera Central lost importance at the island level and became integrated into the urban fabric of the towns and cities it serves, its urban segments were named after patriots such as Eugenio María de Hostos, Ramón Emeterio Betances, and José de Diego; politicians such as Luis Muñoz-Rivera; musicians and writers such as José Ignacio Quintón and José Gautier-Benítez; and even Conquistadors, such as Juan Ponce de León.

THE BRIDGES

Many of Puerto Rico's historic bridge types are unique within the jurisdiction of the United States. The pre-1898 vaulted brick bridges are the only ones under the US flag built following Spanish technology. Because all four surviving ones in the Carretera Central are different from each other, each is unique. Puerto Rico's Belgian- and French-made iron bridges are also the only ones of their types under American jurisdiction. The ones in the Carretera Central account for about one third of these. The Arenas, Padre Iñigo, and La Liendre bridges are each unique within their respective types.

Most of the permanent bridges that served the Carretera Central by 1900 are still standing. The existing Carretera Central bridges which are over fifty years old can be grouped into several main types:

The Río Piedras (Photo No. 2) and Nozagaray bridges, both between Río Piedras and Caguas; the Concepción Bridge in Caguas; and the Méndez-Vigo Bridge (Photo No. 18) in the Ponce-Juana Díaz stretch, are all of semicircular brick vaults covered with lime mortar. The small bridge over the Santo Domingo Creek in Cayey consists of two segmented arches in brick with spandrel walls and edges in ashlar stone.

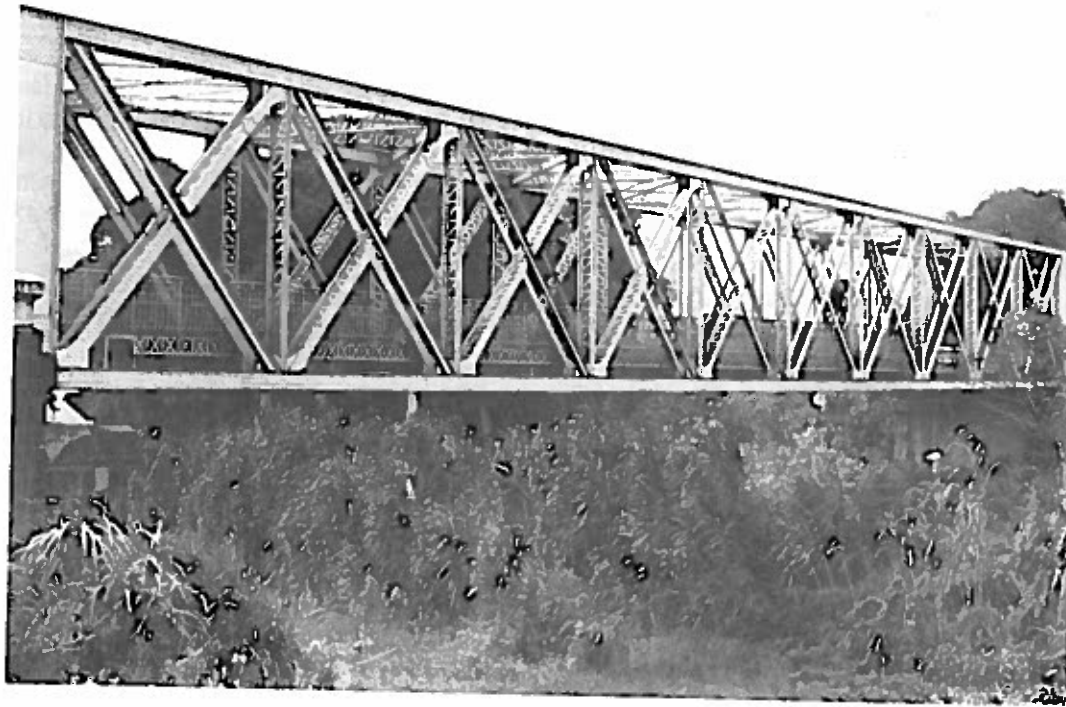
Masonry and brick arches in Puerto Rico gave way after 1870 to wrought iron beams and trusses. The metal spans of the island's bridges erected before 1898 were fabricated in France and Belgium. The bridge over the Quebradillas creek and the one over the Matón river (Photo No. 8) are supported on lateral beams or girders. The Obispo Zengotita (Photo No. 3), La Liendre, Calabazas, and Toita bridges, as well as the bridge over Honda creek, are similar to the above, but their lateral girders consist of an iron lattice. Unlike the other bridges, the lattice of La Liendre extends for the full height of the beam. The Padre Iñigo Bridge is a lattice structure also, but it has two continuous spans supported on a central massive stone pier.

The Carretera Central's only truss bridge is the Arenas Bridge (Photo No. 19) in Cayey. The metal truss highway bridge did not become popular in the island until 1907 and 1908, with the construction of various parabolic trusses such as the Plata Bridge and the Gurabo, Utuado, and Toa Alta bridges. The metal bridges erected in Puerto Rico after 1898 were imported from the United States.

Most modern bridges are supported directly on steel or concrete beams located under the bridge's concrete deck. These *longitudinal beams* are supported by a series of piers anchored



into the river
There are
Central, built



*Foto No. 19.
Lugar (Site) No. 45.*

*Puente Arenas.
Arenas Bridge.*

1894.

into the riverbed.

There are three longitudinal beam bridges in the Carretera Central, built in the 1920s and 1930s. They are the Guillermo

Esteves and Martín Peña bridges in San Juan, and the bridge over the Portugués River in Ponce. All of them are decorated with balustrades and iron lamp-posts.

SITES ALONG THE CARRETERA CENTRAL: CITIES AND TOWNS

<p>San Juan <i>Foundation:</i> 1521 <i>Population (1990):</i> <i>total:</i> 449,285</p>	<p>Originally, the name of the island was San Juan Bautista, and its capital was called Puerto Rico. San Juan was Spain's main military outpost in the Eastern Caribbean. In the 19th century, San Juan was an important commercial port, but was surpassed in exports by Ponce and Mayagüez. Today it sustains intensive industrial, tourism, port, and commercial activity.</p> <p>San Juan is the oldest city of Puerto Rico and one of the oldest in the New World. It was the target of three English and one Dutch invasion between the 16th and 18th centuries; of a US naval bombardment in 1898; and the site of incidents related to the 1950 Nationalist Revolt.</p> <p>Tourist attractions: Old San Juan's forts, museums, stores, and boulevards; Condado and Isla Verde tourist areas; beaches; University of Puerto Rico; Botanical Gardens.</p>
<p>Río Piedras <i>(It is no longer an independent municipality, having become part of San Juan in 1951.)</i></p>	<p>At the time of its first settlement, this town was known as "El Roble". Its vicinity was a Summer home area for many wealthy families and high government officials from San Juan in the 19th century.</p> <p>Río Piedras was the destination of the island's first public rail line, established in 1880. It consisted of one steam locomotive with two coaches that ran adjacent to the Carretera Central between San Juan and Río Piedras. By 1896, the franchise was transferred to a recently created Canadian company, the Porto Rico Railroad, Light & Power Co. This firm introduced electric trolley cars and operated them from c.1900 to c.1950. Río Piedras continues to be San Juan's transportation hub.</p>
<p>Caguas <i>Foundation:</i> 1775 <i>Population (1990):</i> <i>urban:</i> 122,475 <i>rural:</i> <u>10,972</u> <i>total:</i> 133,447</p>	<p>Its name is derived from the name of Taíno chieftain Caguax.</p> <p>During the 19th century and until the first half of the 20th, Caguas was an important sugar and tobacco producer. Today, it is mostly an industrial and commercial district, and it is the axis of the region's transport system. Caguas is a preferred residential area for many people who work in San Juan.</p> <p>Its town square is one of Puerto Rico's largest and most interesting.</p>

Cayey
Foundation: 1777
Population (1990):
urban: 34,059
rural: 12,494
total: 46,553

Aibonito
Foundation: 1822
Population (1990):
urban: 11,016
rural: 13,955
total: 24,971

Coamo
Foundation: 1571
Population (1990):
urban: 13,266
rural: 20,571
total: 33,837

Cayey**Foundation:** 1773**Population (1990):***urban:* 34,059*rural:* 12,494*total:* 46,553

Its original name is "Cayey de Mueasas". The word "cayey" is of Taíno origin.

During the 19th century, Cayey was an important coffee and tobacco producer. In the first half of the 20th century, it also became an important sugar producer. It grew the best tobacco leaves in Puerto Rico, and harbored two large cigar factories in the first half of the 20th century. Today, it is mostly an industrial, poultry, and cattle raising zone.

Its main attractions are: the Guavate Forest; various restaurants in the rural area; the Panoramic Route; the Monument to the Puerto Rican *Jibaro*; and Route PR-15 (a scenic highway built in the 1890s).

Aibonito**Foundation:** 1824**Population (1990):***urban:* 11,016*rural:* 13,955*total:* 24,971

Its name is probably derived from "Atibonicu", Taíno name for the Cuyón River.

During the 19th century, the area's cattle ranches were substituted by agricultural concerns dedicated to coffee and minor crops. The first half of the 20th century saw the emergence of tobacco and its processing as Aibonito's main economic activity. Today its most important industry is aviculture, followed by the production of ornamental plants and flowers.

Aibonito became notorious in 1887, when Spanish Captain General Romualdo Palacio, housed in its townhall, led a repressive wave of torture and terror against Puerto Rican autonomists. He was eventually removed by the Spanish government due to the denouncements made against him.

Aibonito, blessed with a cool, mild climate, has become well-known through its Flower Festival, held annually in June. Other attractions are the Panoramic Route and the Degetau Lookout.

Coamo**Foundation:** 1579**Population (1990):***urban:* 13,266*rural:* 20,571*total:* 33,837

Its historic name is "San Blas de Illescas". "Coamo" is probably derived from a Taíno word.

Until the 18th century, its economy relied on cattle raising. Coamo's jurisdiction hosted the initiation of the commercial farming of coffee in Puerto Rico in 1755. In the 19th century, Coamo also participated in the sugar industry; cattle, horse, and mule raising; and in the cultivation of minor crops. Until the first half of the 20th century, it produced and processed tobacco. Today, its economy focuses mostly on cattle raising, aviculture, minor crops and race horse breeding.

Coamo is the third oldest town in the island, and it was one of the main activity centers during the 1898 war.

Its urban center was declared a Historic District due to the significance of its residential and religious architecture. It deserves to be seen on foot.

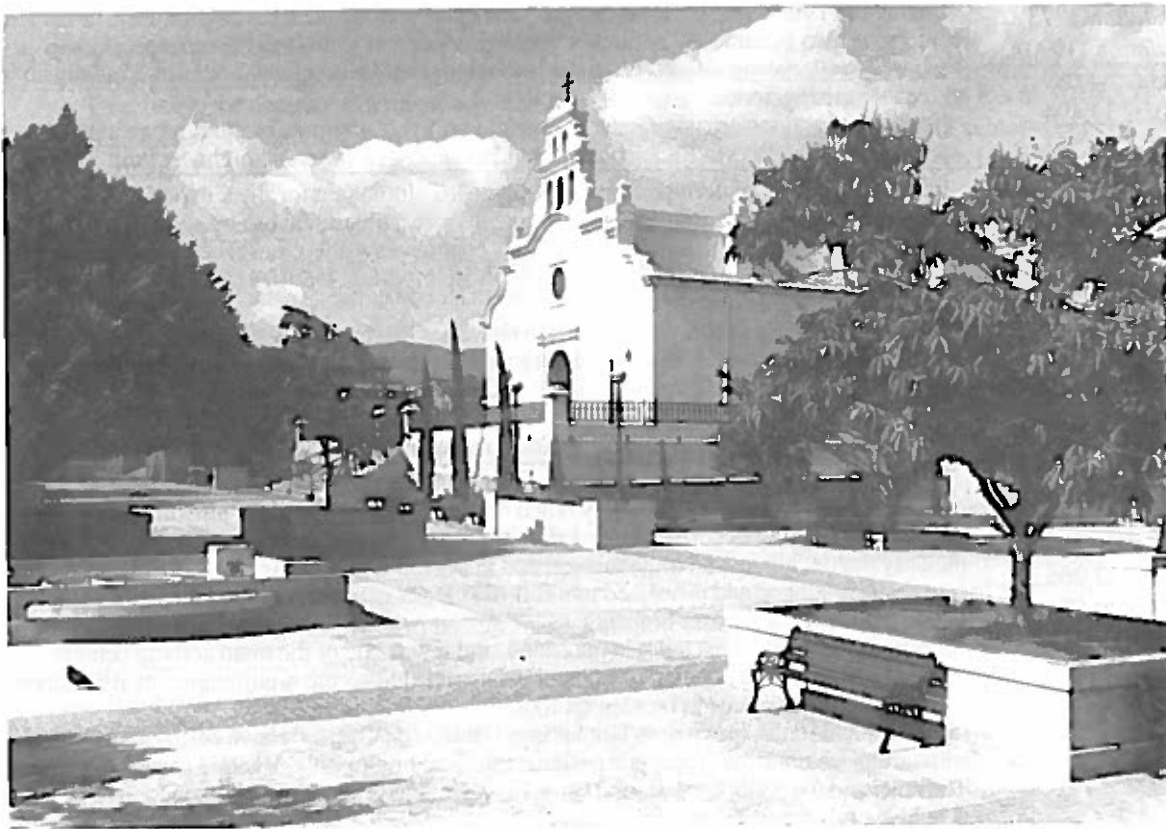
Since ancient times, the Coamo Hot Springs ("Baños de Coamo") have enjoyed well-deserved fame. Thermal sulphurous waters flow from springs into stone and brick pools. Visitors can stay at a hotel built on the site. The hotel and the pools have existed since 1847. Coamo is known worldwide for its San Blas Marathon, which is held every year.

Foto No. 20.
Lugar (Site)
No. 66.

Plaza de
recreo e
iglesia de
Coamo.

Coamo's
Town Square
and Church.

1784.



Juana Díaz
Foundation: 179
Population (199
urban: 20,870
rural: 24,328
total: 45,198

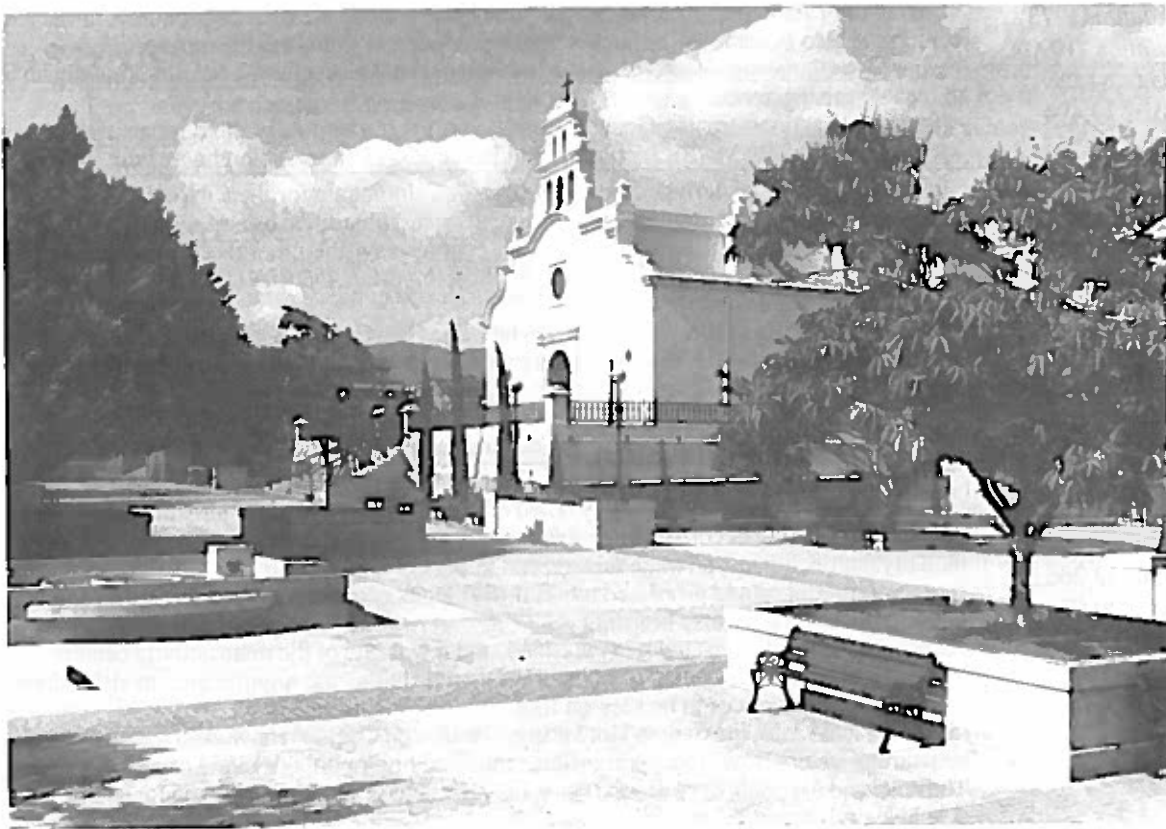
Ponce
Foundation: 169
Population (199
urban: 175,19
rural: 12,551
total: 187,74

Foto No. 20.
Lugar (Site)
No. 66.

Plaza de
recreo e
iglesia de
Coamo.

Coamo's
Town Square
and Church.

1784.



Juana Díaz
Foundation: 179
Population (195
urban: 20,870
rural: 24,328
total: 45,198

Ponce
Foundation: 169
Population (199
urban: 175,19
rural: 12,551
total: 187,74

Juana Díaz**Foundation:** 1798**Population (1990):***urban:* 20,870*rural:* 24,328*total:* 45,198

Juana Díaz got its name from the person who donated its original land.

During the 19th century and until the first half of the 20th century, Juana Díaz was an important sugar emporium. Today, its main economic activities are its marble quarries and commercial mango farming. It also has light industry, such as pea canning, textiles and electronics, agriculture, plus a significant commercial activity.

The townspeople strive to preserve the Puerto Rican "Three Kings" tradition (Three Wise Men, or Magi), and every January 6 they celebrate the Magi's visit to Baby Jesus in Bethlehem with a horseback parade which attracts thousands of visitors from within the island and beyond.

Ponce**Foundation:** 1692**Population (1990):***urban:* 175,199*rural:* 12,550*total:* 187,749

Ponce's name honors Puerto Rico's Conquistador and Florida's discoverer, Juan Ponce de León.

This city was the island's most important sugar, coffee, commercial, and financial center during most of the 19th century. Today, it hosts significant industrial, commercial, and tourist development.

The Spanish garrison gave it up without a fight in 1898 to avoid subjecting it to bombardment by the US Navy. In 1937, the Ponce Massacre was perpetrated by the colonial police against marching Nationalist demonstrators on Palm Sunday.

Among its many points of interest, these stand out: Ponce Art Museum, "Museo de la Ciudad" Museum, Museum of the Massacre, Museum of Music, and Serrallés Castle, as well as Las Delicias Square. Ponce's historic district, which definitely deserves a walking tour, is dotted by magnificent houses and other structures built at the turn of the century. In the rural area, it has the Hacienda Buena Vista Museum and the Indian Ceremonial Park of Tibes.

ARCHITECTURAL, SCENIC, MILITARY AND OTHER SITES

(LISTED FROM NORTH TO SOUTH; SEE THE LOCATION MAPS ON PAGES 37-40)

Plaza de Colón, Old San Juan (1)	Northern end of the Carretera Central	<p>The Carretera Central entered Puerto Rico's capital through the main gate of the city walls into an open space, formerly known as Plaza Santiago. This space was used for military drills by the soldiers of Fort San Cristóbal. It was converted into a public square in 1830, following the inauguration of the Tapia Theater on its south side. In 1893, during the celebrations of the fourth centennial of the discovery of Puerto Rico, the government placed a statue of Columbus in the square and changed its name to Plaza de Colón. It has since undergone many transformations and interventions.</p> <p>Along the streets which border its north and west sides, one may see the upper-story balconies which are distinctive of Old San Juan architecture. These balconies are of Andalusian and Canarian origin. Parts of the walls of Fort San Cristóbal, one of the principal fortifications of the Spanish Empire in America, are visible to the northeast of the square.</p>
Tapia Theater (2)	Plaza de Colón (south side)	<p>This theater, the first that the city of San Juan ever had, was inaugurated in 1830. Its original aspect was similar to that of a fort and it blended well with the ramparts that stretched along its south and east sides. In 1878, its thick walls were substituted by iron columns which lightened the structure, but the building's neoclassical character was preserved. The structure which stands today corresponds to a 1976 renovation. The theater's name honors the memory of the first Puerto Rican playwright.</p>
Government Reception Center (3)	1 Ponce de León Ave.	<p>This structure of French aura was inaugurated in 1917. It housed the social club Casino de Puerto Rico until it was appropriated by the US Army in 1941 to serve as an Officer's Club in World War II. It was acquired by the government of Puerto Rico and restored in 1984.</p>
Puerto Rico Olympic Committee (4)	3 Ponce de León Ave.	<p>This building of American Neoclassical style was inaugurated in 1913. It housed the YMCA of Puerto Rico. The structure has undergone extensive remodelations in 1988 and 1992, although the most recent one tried to return it to its original character.</p>

Covadonga Boulevard

(5)

Puerto Rican Athenaeum

(6)

Carnegie Library

(7)

Casa de España (8)

Capitol of Puerto Rico (9)

Department of Natural Resources and the Environme (10)

Luis Muñoz-Rivera Park

(11)

Puerto Rico Historical Archives and General Librar (12)

Covadonga Boulevard (5)	Southern side of Ponce de León Ave.	This boulevard was built near the starting point of the old Carretera Central on its south side in 1838. Parts of its three original gazebos are still in place. It runs from opposite the Olympic Committee's site to south of the Capitol building.
Puerto Rican Athenaeum (6)	5 Ponce de León Ave.	The Puerto Rican Athenaeum or Cultural Academy was founded in 1876 to promote cultural and intellectual activity in the island. The building that houses it was built in 1923.
Carnegie Library (7)	7 Ponce de León Ave.	This library was established thanks to a donation by the Carnegie Corporation. It was built between 1915-16 in the American Neoclassical style and restored in 1995. Since 1950 it is run by the Department of Education of Puerto Rico.
Casa de España (8)	9 Ponce de León Ave.	Built between 1933 and 1935 in Neo-Spanish style, with strong Andalusian influence, this building houses the main social center of Puerto Rico's Spanish community.
Capitol of Puerto Rico (9)	11 Ponce de León Ave.	Inaugurated in 1929, this structure reproduces the typical state capitol building. It houses the Puerto Rican legislature.
Department of Natural Resources and the Environment (10)	13 Ponce de León Ave.	This attractive structure was constructed for the School of Tropical Medicine. This school was founded jointly by the University of Puerto Rico and Columbia University (New York) to do research on the prevention of tropical diseases, being the first institution devoted to this endeavour in the hemisphere. It has been dedicated to its present use since 1973.
Luis Muñoz-Rivera Park (11)	Ponce de León Ave.	This park, built between 1928-1932 and restored in 1992-94, incorporated in its Art Nouveau design Fort San Gerónimo's 1769 powder house, which was converted into a natural history museum. The park is dedicated to Luis Muñoz-Rivera, an important political leader from the end of the 19th century to the beginning of the 20th.
Puerto Rico Historical Archives and General Library (12)	460 Ponce de León Ave.	This was the last large building constructed during the Spanish regime in the San Juan islet. Although originally intended to serve as a public hospital, it was used as a provincial jail upon its completion in 1887. Its Neoclassical structure has since served many other purposes, having harbored the tobacco factory La Colectiva (of the Puerto Rican American Tobacco Co., 1905-1936) and a Bacardi Rum warehouse (1936-1960). The Institute of Puerto Rican Culture restored and reopened it in 1973 for its present use.

Guillermo Esteves Bridge (13)	Ponce de León Ave. (spans the San Antonio Channel)	This 1927 structure corresponds to the fourth bridge to occupy this place. The original structure, built between 1519 and 1521, was the first large-scale bridge ever erected in Puerto Rico. It is popularly referred to as "Puente del Agua", the Water's Bridge, because in the 16th Century it supported a small channel which carried water from Miramar to a deposit in the San Juan islet. Its northern section ended in a heavy gate which was part of Fort San Antonio. The English efforts to conquer Puerto Rico in 1598 and 1797 crashed against this strategic structure. The fort was demolished in 1894, but there are still remnants of its lower battlements northeast of the existing bridge. The San Antonio Channel connects the San Juan Bay with the Condado Lagoon and the Atlantic Ocean.
Fort San Gerónimo (14)	North of the Guillermo Esteves Bridge	This fort's original version was erected in 1608 to protect against enemy landings on the eastern end of the San Juan islet. The Fort was almost destroyed in the 1797 English attack, but was rebuilt by 1799. It underwent repairs and restorations in 1952 and 1982. Behind San Gerónimo stands the Caribe Hilton Hotel, San Juan's first modern hotel. It marked the importance of tourism as a key industry in Puerto Rico.
San Antonio Railroad Bridge (15)	San Antonio Channel (between the highway bridges)	This concrete bridge was erected between 1923 and 1932, replacing little by little the original 1890 metallic structure without interrupting or affecting the train schedule. After the railroad was eliminated, the bridge was turned to pedestrian use and recreational purposes.
Our Lady of Lourdes Chapel (16)	Corner of Ponce de León and Miramar Avenues	This lovely building was erected according to a design by Antonin Nechodoma in 1907 for the Methodist Episcopal Church. It follows the English Neo-Gothic style, and is decorated with exquisite stained glass windows.
Puerto Rico Bar Association (17)	806 Ponce de León Ave.	The Puerto Rico Bar Association was founded in 1840. The structure which today houses the Bar was erected in 1954.

Aboy Cultural Center (18)
Shaare Zedek Synagogue (19)

Rafael M. de Labra School (20)

Department of Health (21)
Photo No. 11
Central School of Visual Arts (22) Photo No. 17

Gran Logia Soberana (23)

Martín Peña Bridge (24)

Polytechnic University of Puerto Rico (25)

Auxilio Mutuo Hospital (26)

Aboy Cultural Center (18)	900 Ponce de León Ave.	This house of eclectic style was commissioned by Ramón Aboy-Benítez in 1910-1912 as a wedding gift for his son. It was bought by the government in 1989 for its present use.
Shaare Zedeck Synagogue (19)	903 Ponce de León Ave.	Designed by Antonin Nechodoma for the Korber family, its style reinterpreted the forms and elements of the Chicago Prairie School to create a design that blends well with the tropics.
Rafael M. de Labra School (20)	Ponce de León and R. H. Todd Avenues	This school was built in 1916 following the US urban school model. It is considered one of the most representative of this type in Puerto Rico. It features the use of exposed brick in its construction.
Department of Health (21) Photo No. 11	1300 Ponce de León Ave.	This building was finished in 1880 to house the Civil Institute of Secondary Education, a Jesuit institution. It was designed in the Neoclassical style.
Central School of Visual Arts (22) Photo No. 17	1359 Ponce de León Ave.	This was the Central High School, the largest and most important school that existed in Puerto Rico at the date of its construction in 1925. It is mainly of Neo-Spanish style.
Gran Logia Soberana (23)	1707 Ponce de León Ave.	This structure, built in 1910 and extensively remodeled in 1951 by the Masonic Lodge, was originally the residence of José de Diego, the top figure of Puerto Rican politics in the early 20th century.
Martín Peña Bridge (24)	Ponce de León Ave. (Spans the Martín Peña Channel)	There have been bridges in this place since c.1523. One of the most heroic battles against the 1797 English invasion was fought here, in which legendary Puerto Rican sergeant Pepe Díaz lost his life. The present bridge was erected in 1939 with elements of the Art Deco movement, of which the most attractive ones are on both sides of the corner pillars. This channel owes its name to a 16th century fisherman who operated a ferry here.
Polytechnic University of Puerto Rico (25)	377 Ponce de León Ave.	This building housed Puerto Rico's first private psychiatric hospital. The original main structure was built in 1933. This part of Hato Rey began to develop as an important financial center in the 1970's. It is known today as the Golden Mile or the New San Juan Center.
Auxilio Mutuo Hospital (26)	715 Ponce de León Ave.	In 1908 the Spanish Association of Mutual Aid and Beneficence, dedicated to providing health services to its members, erected the original central quadrangle which is of French style.

University of Puerto Rico, Río Piedras Campus (27)	Ponce de León Ave. (between Piñero and Gándara Avenues)	Founded in 1903, this is the main campus of the state university system. It has buildings of different architectural epochs and styles. Its main "quadrangle", built in the 1930's, has traces of the Neo-Spanish style. The building complex is presided over by the Roosevelt Tower, the campus' symbol. Next to the entrance on the northern side of the main green area, there is an interesting art and archaeology museum.
De Diego Boulevard (28)	Corner with Ponce de León Ave.	Río Piedras still remains a commercial and transportation axis of the Metropolitan Area. The De Diego Street, turned into a commercial pedestrian walkway in the 1980's, leads to the public market.
Río Piedras Town Square; Church of Our Lady of Pilar (29)	Ponce de León Ave.	The Río Piedras square has the parish church inside it instead of facing it, as is typical. Behind the church there is an underground parking lot. The parish church of Neo-Gothic style was built in 1931 to substitute a 19th century structure which had been demolished.
Río Piedras Bridge (30) Photo No. 2	PR-8839 (Spans the Piedras River)	Erected in 1853, it is the oldest standing Carretera Central bridge and is still in use. It is a three-span brick bridge with lime-mortar facing. Its central span is accentuated by a larger vault. The bridge is beautifully built on majestic piers with buttresses and buttress caps, guarded by continuous parapets of rounded edges. It is near the entrance to the Botanical Garden.
Agricultural Experiment Station and Botanical Garden (31)	PR-8839, Int. PR-1	This agricultural experiment station was established in 1901. It was transferred to the insular government by the Sugar Growers Association in 1914. In 1933 it was placed under the College of Agriculture and Mechanical Arts of the University of Puerto Rico. The Botanical Garden was established in 1971. It exhibits an impressive collection of native and imported tropical plants and trees. In these same grounds there is an 1897 dam which provided water for the city of San Juan from the Piedras River.
Norzagaray Bridge (32)	PR-873, Km. 0.8 (Spans Frailes Creek)	The construction of this spectacular bridge was finished in 1855. Its official name honors one of the main supporters of the construction of the Carretera Central, Fernando de Norzagaray, Captain General of Puerto Rico from 1852-1855. The bridge has eight arches, some of which surpass 20 ft. in height. It was necessary to reinforce it structurally in 1927 with steel girders and concrete slabs housed within its walls. Thanks to this repair, which unfortunately affected its historic integrity, it is still in use today.

La Muda
(33)

La Concepción Bridge
(34)

Caguas Town Square; Town Hall; and Cathedral
(35)

Mansión de la Novias/Optica Lee Borinquer
(36)

Gautier-Beníte Boulevard (37)

La Muda (33)	PR-834, Int. PR-1	People still refer to this intersection of the Carretera Central with the road to Guaynabo with the slang/popular term for the relay station once located here, which provided stage coach travelers with fresh horses and a resting place between Caguas and San Juan.
La Concepción Bridge (34)	PR-798, Km. 1.0 (Spans Cañas River)	Completed in 1856, this small bridge is still in use. This brick structure is composed of two symmetric barrel vaults and a central pier ornamented with buttress caps that reach the capstone course. It is the only example left in Puerto Rico bearing this type of decoration. Originally it had small turrets over the buttress caps.
Caguas Town Square; Town Hall; and Cathedral (35)	Muñoz-Rivera St. and José Gautier- Benítez St. (The Carretera Central is Muñoz- Rivera St. to the north and José Gautier-Benítez St. to the south)	As in every Spanish colonial town, the town square played a central role in Caguas' urban life. The church, the town hall, and important stores (with the owner's residence in the second story) were erected around it. The central squares were, at the same time, places for meetings and festivities, fields for military drills, stages for religious ceremonies, popular markets, and sometimes yards for sun drying grains of coffee beans. In this square, Caguas folk saw a baseball game for the first time, as practiced by U.S. occupation forces in 1898. The town hall was built between 1856 and 1887 in the Neoclassical style. In the second story, the city councilmen met at the "sala consistorial", which opened to the balcony that overlooked the square, with the church at the opposite side. At one time or another, this building also housed the jail, a library, a militia room, and the city's first public school. Caguas' Cathedral has been under the advocacy of the Sweet Name of Jesus since its foundation, c.1730. This church was rebuilt several times. The present one was built after a hurricane heavily damaged the previous one, which dated from 1830. The new church, inaugurated in 1930, was built around the old one, which was then demolished.
Mansión de las Novias/Optica Lee Borinquen (36)	Corner of Muñoz- Rivera and Ruiz- Belvis Streets	This building was the Solá family residence when Luis Muñoz-Rivera established a printing shop in its ground floor for his newspaper <i>El Diario</i> , after its original shop had been destroyed by political opponents. Muñoz also moved here his Ponce newspaper, <i>La Democracia</i> .
Gautier-Benítez Boulevard (37)	José Gautier- Benítez St.	This stretch of the Carretera Central heading south from the town square has been turned to a commercial pedestrian walkway.

José Gautier-Benítez School (38)	José Gautier-Benítez St.	This building was finished in 1924 to house the city's public high school. Its Neoclassical style follows that of the California missions that was adopted as the model for the island schools after the US invasion. It has interesting architectonic elements, including the two small turrets behind the facade.
Luis Ramos-González School (39)	José Gautier-Benítez St.	This school was built in the Art Deco style. Its decorative elements are very attractive and interesting: the mouldings and grooves stand out over the façade and are accentuated by the use of a different color. It was probably built at the beginning of the 1930's.
Roadman's house (40)	PR-1, Km. 41.4	This roadman's house belongs to the Department of Transportation and Public Works, but it is not in use. It is a short distance away from the Las Quebradillas Bridge.
Las Quebradillas Bridge (41)	PR-1, Km. 41.3 (Spans Las Quebradillas Creek)	This bridge, no longer in use, was completed in 1881. It is a single-span with a total length of 59 feet, consisting of two lateral solid-web iron girders supported on magnificent marble block abutments. The iron members were ordered from <i>Eugene Rollin & Co.</i> , Ouburg, Belgium. It marks the beginning of the highway's "Cuesta de las Cruces" slope, with its grand views of the Turabo Valley.
Luis Muñoz-Grillo School (42)	PR-1, Km. 47.9	This small roadman's house was transformed into a school and named after the wealthy landowner who donated its land.
Alto de las Cruces (43)	PR-1, Int. PR-787	This is the highest point of the stretch which crosses over the Sierra de las Cruces Mountain Range.
La Liendre Bridge (44)	PR-735, Km. 0.7 (Spans Beatriz Creek)	This is the oldest remaining lattice girder bridge in the island. It was completed in 1877 and is still in use. The bridge rests upon ashlar masonry end supports with concrete foundations. The iron elements were fabricated by <i>Eugene Rollin & Co.</i> , Belgium. A parallel bridge of a larger capacity and width is being built to replace it.
Arenas Bridge (45) Photo No. 19	PR-735, Km. 1.3 (Spans the Plata River)	This single-span bridge, with the longest span built in Puerto Rico during the Spanish regime, rests upon ashlar masonry abutments. Remarkable in its workmanship, the bridge rises 60 ft. above the Plata River. It was completed in 1894. The rectangular metal truss was ordered from <i>Nicrisse & Decluve</i> iron works in Belgium.

Mueblerías Mendoza warehouse (chimney) (46)
El Polvorín Cultural Center (47)
Cayey University College (CUC) (48)

Sierra de Cayey Shopping Mall (49)

Santo Domingo Bridge (50)

Psychosocial Rehabilitation Center of Cayey (51)

Mueblerías Mendoza warehouse (chimney) (46)	PR-1, Km. 54.5 (access road to the east)	This warehouse occupies what were the main buildings of the Cayey Sugar Mill, which closed down in 1967. This 1903 mill, which processed this valley's sugar cane, became part of the "Eastern Sugar Associates" conglomerate in the 1930's.
El Polvorín Cultural Center (47)	PR-14, Km. 70.9	A group of Cayey citizens remodelled this roadman's house in 1989 to establish in it a cultural center affiliated to the Institute of Puerto Rican Culture.
Cayey University College (CUC) (48)	PR-14, Km. 70.8	Cayey University College is part of the University of Puerto Rico system. It is located since 1971 on the site of the old Spanish infantry quarters, which were turned into the Henry Barracks Camp by the US Army. Most of the original buildings were destroyed by a hurricane in 1928 and rebuilt in concrete in 1931.
Sierra de Cayey Shopping Mall (49)	PR-14, Km. 70.6	This structure housed the most important of the two cigar factories that the Porto Rican American Tobacco Co. had in Cayey. It was sold to a farmer's cooperative in the 1930s and was active until the 1950s. After years of being abandoned, it was rehabilitated for commercial use c.1995.
Santo Domingo Bridge (50)	José de Diego Ave. (PR-14, Km. 70.4; (Spans Santo Domingo Creek)	This small bridge was finished in 1881. It has two spans, consisting of brick barrel vaults with spandrel walls of rubble masonry. The end supports and the central pier are also of rubble masonry, with some ashlar elements. This bridge is very attractive when seen from the sides and underneath, but looks quite plain from the road above it. It can be best appreciated from Luis Muñoz-Rivera Ave., near its intersection with PR-15.
Psychosocial Rehabilitation Center of Cayey (51)	PR-14, Km. 69.3 (392 José de Diego Ave.)	This concrete building complex, dating from the beginning of the 20th century, was a warehouse and "tobacco leaf-stemming" ranch belonging to Agustín Echevarría. The tobacco farmers brought in their tobacco and sold it here, where workers removed the central nerve of the tobacco leaves. The leaves were then ready to be fermented and turned into cigars or cigarettes. For some time, production was sold to the firm Lucky Strike. When tobacco production stopped, the place was converted into a hospital for tuberculosis patients before being dedicated to its present use.

Toita Quebrada Bridge (52)	PR-14, Km. 65.5 (Spans the Toita Creek)	This iron lattice girder bridge was completed in 1892. The iron elements were ordered, along with the ones for the Honda Creek Bridge, from <i>Nicrisse & Decluve</i> in Belgium. Because it is located in a densely populated rural neighborhood, a pedestrian walk was added to the narrow structure.
Matón River Bridge (53) Photo No. 8	PR-14, Km. 63 (Spans the Matón River)	This is the most attractive of Puerto Rico's solid-web iron lateral girder bridges. Completed in 1886, it has striking abutments of brick and stone elements. The wrought iron structure was brought from Europe.
Original kilometer marker (54) Photos No. 7 & 10	PR-14, Km. 61	At this point, which is part of the most difficult stretch in the construction of the Carretera Central, one can see the only original road marker that remains in situ. The stone marker has a rectangular shape with an arched top. The distances between it and Ponce, and between it and San Juan, appear in bass relief on three of its faces. A beautiful view of the Plata River and the Honduras ward of Cidra may be seen from this location.
Roadman's house (55) Photo No. 15	PR-14, Km. 60.1	This rubble masonry house has windows, doors, and other elements ornamented with exposed brick frames which contrasts in color with the volcanic rocks of the exposed masonry. The shed that was originally used for the privy and the stable remains unaltered. The bricks in this house, fabricated by the highway contractor, have the words "Puerto Rico" pressed upon them by their machine molds. They won a silver medal and a honorary mention of first class in an Expo Fair held in Ponce in 1882.
Quebrada Honda Bridge (56)	PR-14, Km. 57.2 (Spans Honda Creek)	This iron lattice girder bridge was completed in 1892. Its ornamental abutments are of ashlar masonry. The metallic elements were ordered from the Belgian iron works <i>Nicrisse & Decluve</i> .
Aibonito Cultural Center (57)	PR-14, Km. 51.8	This roadman's house (c.1886-88) is now the seat of the Cultural Center of Aibonito, affiliated to the Institute of Puerto Rican Culture.
Super Gangas Store (58) Photo No. 14	PR-14, Int. PR-722	This building served a tobacco leaf-stemming works owned by Nicolás Ortiz during the first decades of the 20th century.

Intersection with the Panoramic Route (59)
Roadman's house (60)

Asomante Slope (61)

Calabazas Bridge (62)

Obelisks to the 1898 Spanish heroes (63)

Intersection with the Panoramic Route (59)	PR-14, Int. PR-7718	The Panoramic Route crosses Puerto Rico from East to West along the Cordillera Central Mountain Range, revealing one spectacular view after another. In this area, the Route is numbered PR-7718. A few minutes east from here along PR-7718, is the Degetau Rock Lookout Park.
Roadman's house (60)	PR-14, Km. 46.4, Int. PR-123	At present, this c.1886-88 structure is used as a warehouse by the Department of Transportation and Public Works. It marks the northern end of the Cuesta del Asomante slope, with its spectacular views of the southern coastal plains and the Cordillera Central.
Asomante Slope (61)	PR-14, Km. 46.6-Km. 40	In this impressive slope, the Spanish soldiers stopped the advance of the US troops in 1898. The Spanish troops and artillery were entrenched in the upper part of these mountains, from where they dominated the highway and the foothills. The winding highway offers views of the Cordillera Central mountains and the Cuyón area. The reddish-trunks of mastic trees dominate the landscape. One may appreciate old brick parapets along the side of the road. Many of these mark ravines where vaulted brick culverts cross under the road.
Calabazas Bridge (62)	PR-14, Km. 39 (Spans the Cuyón River)	This iron lattice girder bridge marks the southern end of the Asomante. It was completed in 1882, and is still in use. It is 70 feet long with a single span, resting upon ashlar abutments. Its approaches have continuous parapets in rubble masonry. The metal elements were ordered from the Belgian factory <i>Eugene Rollin & Co.</i>
Obelisks to the 1898 Spanish heroes (63)	PR-14, Km. 34. 5	Close to the roadman's house north of this bridge (which is today a private residence), a battery of US artillery engaged in a duel against the Spanish guns firing down from Asomante, but was forced to retreat by rifle fire. On August 9th, 1898, entrenched in the Carretera Central's original deep drainage ditches, Spanish troops led by Commander Rafael Martínez-Illescas covered the retreat of their comrades to the hills of the Asomante. They resisted an attack by US troops for more than an hour. The Spanish troops surrendered when Martínez-Illescas and his second-in-command, Captain Frutos-López, were killed. Today, two small obelisks on opposite sides of the highway mark the places where they fell.

Padre Iñigo Bridge (Palmarejo Bridge) (64)	PR-14, Km. 34.3 (Spans the Coamo River)	Completed in 1879, this structure is of the iron lattice girder type. Its abutments and pier are of rubble masonry with ashlar edges. The wrought iron structure was imported from <i>Eugene Rollin & Co.</i> , Belgium. This is one of two lattice girder bridges with two spans in the island, and the only one in which the spans are continuous.
Florencio Santiago's House (65)	José I. Quintón St., corner of Ruiz Belvis	This house was built in 1877 for Clotilde Santiago, but it later belonged to his son, Florencio Santiago (1856-1925). Florencio excelled in the raising of mules and horses, including race thoroughbreds, and made important philanthropic donations.
Coamo Town Square; San Blas de Illescas Church (66) Photos Nos. 4 and 20	José I. Quintón St.	Coamo's square is one the largest and prettiest of Puerto Rico, and it preserves its historic character. Coamo's parish church is one of Puerto Rico's most important religious monuments. Completed in 1784, it was built on the foundations of the previous one, which dated from the 17th century. It has a rectangular floor plan, divided into three bays, with the central one situated under the barrel vault ceiling. The bell tower shows Baroque curves and elements.
Clotilde Santiago House-Museum (67) Photo No. 16	José I. Quintón St., (opposite the southwestern corner of the square)	This structure was built c.1850, and was sold to Clotilde Santiago in 1863. It was enlarged in 1877. The lower level originally housed the commercial establishment of its owner. Santiago lived between 1826 and 1909. He was the town's richest man and owned the large Hacienda Carmen. He held a Spanish nobility title, but this did not prevent him from lodging in his house at Hacienda Carmen the US commander who in 1898 attacked the city of Coamo. Santiago's son, Florencio, who had been educated in the United States and was the mayor of Coamo at the moment of the US invasion, lived here in 1898. Some of the rooms in the House-Museum still have their 1890s furniture, including the dining room where the Spanish commander Martínez-Illescas left his breakfast untouched to lead the retreat in which he eventually lost his life. The museum also exhibits objects related to the town's history.

Valvanera Chapel (on the grounds of Valvanera School) (68)

Photos No. 1 & 2

Méndez-Vigo Bridge (69)

Photo No. 18

Huertos del Caribe Orchard (Hacienda Carmen) (70)

Photo No. 12

<p>Valvanera Chapel (on the grounds of Valvanera School) (68) Photos No. 1 & 6</p>	<p>Corner of José Ignacio Quintón Ave. and Tomás Carrión Maduro St.</p>	<p>This chapel was erected in 1685 as an act of thanks to Our Lady of the Valvanera by the survivors of the cholera epidemic that struck Coamo in 1683. The chapel housed an image of this virgin painted on a wooden board donated by a neighbor in 1689, but this image is now kept somewhere else. Nonetheless, there is an image carved and painted by a 20th century craftsman in the chapel today.</p> <p>The chapel has been remodeled many times, yet it still has most of its original walls and some of its old doors. Today its grounds are the site of a Catholic school, which partially integrates the chapel into its main building.</p>
<p>Méndez-Vigo Bridge (69) Photo No. 18</p>	<p>PR-14, Km. 30.4 (Spans the Las Minas River)</p>	<p>This is the only masonry bridge that is still standing in the southern part of the Carretera Central. This single-span structure, with a brick barrel vault, was finished in 1862. Méndez-Vigo was an important Spanish captain general in the 1840's.</p> <p>During the 1898 war, the Spanish troops set off dynamite charges on the bridge's keystones, to slow down the invader's advance. The engineers' battalion of the US Army Corps of Engineers quickly rebuilt it. There is a castle relief on one side of the keystones, the emblem of the Corps of Engineers. On the other side, a plaque indicates that the bridge was rebuilt in 1898 by the First Regiment of the Fifth Battalion of the Corps.</p>
<p>Huertos del Caribe Orchards (Hacienda Carmen) (70) Photo No. 12</p>	<p>PR-14, Km. 29</p>	<p>Clotilde Santiago's Hacienda Carmen sugar plantation had Coamo's first steam-powered cane mill, installed c.1870. It was the town's largest and most productive hacienda until it closed down in 1912. The old square brick chimney, visible from Km. 29.1 to the south, is the hacienda's only sugar era remnant. Besides producing sugar and breeding horses, Hacienda Carmen also raised cattle and mules, and housed a blacksmith shop which produced carts and carriages.</p> <p>It was close to this chimney that a U.S. Army commander set a battery of four cannons which shot several volleys at a Spanish position as he watched the results from the balcony of the plantation owner's house, where he was Santiago's guest.</p> <p>The lands of the old hacienda are now used to cultivate mangos and avocados for export, in addition to their continued use for horse breeding .</p>

<p>Los Llanos Horse Ranch (Animal-powered irrigating wheel) (71) Photo No. 13</p>	<p>PR-14, Km. 28.7</p>	<p>This is one of the most important race horse breeding operations in the island and probably the oldest. It occupies a part of Clotilde Santiago's old Hacienda Carmen. Just to the north of the highway, east of the main gate, stand the remnants of an animal-powered irrigation wheel which served the hacienda's canal system. On the top part of the machine is the metal piece which gripped the end of a wooden pole that was turned by a mule. The iron machine raised water from a well underneath by means of a double chain fitted with containers which filled up at the bottom and poured their contents unto a tray as they turned over on the wheel which moved the chain. The water would then flow from the tray down an irrigation channel, which no longer exists. According to its inscription, the machine comes from "Daniel Puch/Fundación Aguilar/Sevilla".</p>
<p>Obispo Zengotta Bridge (72) Photo No. 3</p>	<p>PR-14, Km. 23.9 (Spans the Descalabrado River)</p>	<p>This wrought iron, single-span lattice girder bridge was finished in 1879. The metallic structure came from the Belgian iron works <i>Eugene Rollin & Co.</i> The ornamental buttresses are of carved native marble. The bridge is still in use.</p>
<p>Roadman's house (future visitor's center) (73)</p>	<p>PR-14, Km. 21.8</p>	<p>This house will be restored by the Department of Transportation and Public Works to serve as a museum and visitor's center for the Carretera Central. It still has most of its original doors and windows, as well as its original cistern. Its state of preservation may be due to the ghost stories that grew around it, which seem to have prevented its continued use and remodeling. The dangerous curve that follows to the west is known throughout the region as "the traitor's curve".</p>
<p>Rural School (74)</p>	<p>PR-14, Km. 19.4</p>	<p>The present central structure of this school used to be the original school building. It was one of the various single-classroom rural elementary schools built during the decade which followed the US take over in 1898.</p>
<p>Cane Field Hoist (75) Photo No. 22</p>	<p>PR-14, Km. 16.2</p>	<p>This is one of the few cane field hoists that remain along the Carretera Central. These cranes were used to transfer bundles of sugar cane from the tractors or ox carts which brought them from the fields into the railroad cars or trucks that would carry them to the "centrales" (sugar mills). Until the sugar cane industry began its decline in the 1950's, there were cranes of this type every 3 to 4 kilometers along this highway, throughout the entire southern coastal region, and the Caguas, Cayey and Rio Piedras valleys.</p>



Foto No. 21. Lug Plaza de Recreo



*Foto No. 21. Lugar (Site) No. 77.
Plaza de Recreo de Juana Díaz. Juana Díaz Town Square.*

Juana Díaz Channel (76)	PR-14, Km. 14.6	The Juana Díaz irrigation channel crosses under the Carretera Central at this point, protected by iron fences. It is part of the Southern Irrigation System, which distributes water from the Guayabal and Coamo reservoirs. It was built in 1911.
Juana Díaz Town Square; John the Baptist and San Ramón Nonato Church (77) Photo No. 21	PR-14, Town Square	A monument to the Three Wise Men stands in this attractive town square. The town hall is on its north side, across from the fountain. This parish church was built in stages between 1807 and 1895. It has three bays separated by columns and a presbytery with two sacristies, one on each side. Built of brick and rubble masonry, its façade somewhat resembles that of Ponce's cathedral.
Naranjo Quarry (78)	(Visible from PR-14, just west of Juana Díaz)	This marble quarry can be seen on a mountain top northeast of the town. It reveals some of the tunnels made during the first decades of the present century for a manganese mine exploited by a U. S. company. The extracted vein mineral was ground until it became a fine black dust, which was then exported. These tunnels have been partially destroyed by the present marble mining activities. The quarry is located at PR-551, Km. 4.
Roadman's house (79)	PR-14, Km. 10.4	This abandoned roadman's house was one of the three built in 1886 on the road from Juana Díaz to Ponce. It later became, at different occasions, a dance hall, a bar, and a brothel.
Bentances Ave. houses (80)	Bentances Ave., Ponce (PR-14)	Along this urban stretch of the highway, once known as Coto St., one may see houses typical of the urban working classes of the first half of the 20th century in Puerto Rico.
Salud Street houses (81) Photo No. 9	Salud Street	One may see some of the loveliest manorial houses of Ponce along this street. Most are of a Modernistic architecture (for their time) with Neoclassic, Catalanian, and tropical tendencies. Some of the most outstanding are: <ul style="list-style-type: none"> • Corner of Aurora St. - Isabel Oppenheimer Residence (1913). • Museum of Music, corner of Isabel St.- former Serrallés Family Residence (1910). • 86 Salud St., corner of Isabel St.- Sastre-Wirshing Residence (1910s). • 77 Salud St. - Ruiz Family Residence. • 39 Salud St. - Poggio / Valdejully Residence (1914). (Photo No. 9) • Corner of Sol St. - José Méndez-Moll Residence (c.1920). • 8 Salud St. - Logia Aurora No. 7 (1918).

Abolition Parl (82)

Roadman's House (83)

Playa de Ponce Bridge (84)

Porto Rico Iron Works (85)

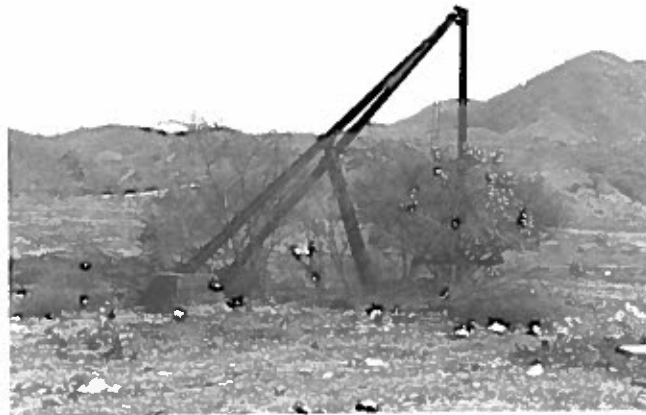
Playa de Ponce (86)

Photo No. 5

El Ancla Restaurant (87)

Abolition Park (82)	Salud and Marina Streets	This obelisk commemorates the abolition of slavery in the island in 1873. Ponce was the district with the largest slave population, for it had the most developed sugar industry.
Roadman's House (83)	Hostos Ave. (PR-10, Km. 3.5)	This roadman's house belongs to the Department of Public Works and lies abandoned. It was built c.1886 by Eduardo Armstrong for the Playa de Ponce stretch of highway.
Playa de Ponce Bridge (84)	Hostos Ave. (PR-10, Km. 1.6)	This monumental 1933 bridge with cast iron lamp posts and concrete balustrade was designed by the well-known engineer Rafael Nones. Its structure consists of concrete girders and slabs. It spans the historic bed of the re-routed Portugués River.
Porto Rico Iron Works (85)	Hostos Ave. (PR-10, Km. 0.6)	This was originally a modest machine shop and iron works established in 1918 by Antonio Ferré-Bacallao. The existing buildings date from 1928 to 1932. The firm was dedicated to the production and distribution of machinery and spare parts for the sugar and coffee industries. It also fabricated steel bridge elements, which it also erected on some occasions. This company was active until the late 1970s. One of its owners, Luis Ferré-Aguayo, an MIT engineering graduate, was elected governor of Puerto Rico in 1968.
Playa de Ponce (86) Photo No. 5	Hostos Ave. and Comercio Street	Ponce's port was the most active in Puerto Rico at the end of the 19th century. Its majestic warehouses testify to the economic well-being of 19th Century Ponce, a result of the region's coffee and sugar cultivation, processing and exports. In June, 1880, a steam-powered streetcar was inaugurated to travel the stretch of the Carretera Central between Ponce and its port, but it was short-lived. In 1897, an electric car was set up on the same route, together with a power generating facility and electric light works. Next to the modern port, to the east of the old Playa, is the La Guancha boardwalk, an important recreational development.
El Ancla Restaurant (87)	End of Hostos Ave.	The structure that houses this restaurant was built in 1925 as a warehouse for the American Railroad Company of Porto Rico. The 19th century wharf lies behind this structure. Anchored in this wharf in 1898, US warships forced the surrender of the city of Ponce by threatening a naval bombardment similar to the one perpetrated against San Juan a few weeks earlier.

*Foto No. 22.
Lugar (Site) No. 75.
Grúa de caña.
Sugar cane hoist.
ca. 1930.*



GLOSAR:

acero: hierro b.
combina durc
alcantarilla: estr
de menos de
aljibe con brocal
abertura redo:
arco de medio pu
circular o bów
argamasa: mezc
de una estuctu
armadura, entram
elementos est
longitud con t
cadena: element
piedra o ladril
calzada: un terrap
cortos que cru
cantonera o aristé
estribo o pilas
celosía: patrón for
clave: el punto m
compresión: fuer
un elemento ci
coronamiento: ad
estribo: soporte d
hormigón armado
acero en su int.

GLOSARIO

- acero:** hierro bastante puro con un bajo contenido de carbón, que combina dureza con flexibilidad.
- alcantarilla:** estructura similar a un puente, pero que salva una distancia de menos de tres metros.
- aljibe con brocal:** un tanque subterráneo para almacenar agua cuya abertura redonda está protegida por un muro a manera de un pozo.
- arco de medio punto, semicircular, o de medio cañón:** arco de trazado circular o bóveda constituido por un semicírculo completo.
- argamasa:** mezcla de cal, agua, y arena usada para cubrir la superficie de una estructura o como unión entre ladrillos o piedras.
- armadura, entramado o armazón:** estructura formada por la unión de elementos esbeltos en una geometría diseñada para alcanzar gran longitud con un uso mínimo de material.
- cadena:** elemento vertical de piedra tallada que refuerza un muro de piedra o ladrillo.
- calzada:** un terraplén o pedraplén en combinación con uno o más puentes cortos que cruza sobre un cuerpo de agua poco profundo.
- cantonera o aristón:** cadena que refuerza la esquina o extremo de un estribo o pilastra.
- celosía:** patrón formado por diagonales entrecruzadas en forma de malla.
- clave:** el punto más alto de un arco.
- compresión:** fuerza que tiende a comprimir a una estructura, empujando un elemento contra el otro.
- coronamiento:** adorno que termina la parte superior de una estructura.
- estribo:** soporte de extremo de un puente.
- hormigón armado o concreto reforzado:** hormigón con un armazón de acero en su interior diseñado para resistir tensión.
- longitudinal:** paralelo a la dirección del puente o de un elemento.
- macadam:** pavimento a base de capas sucesivas de cascajo apisonado por rodillos en una matriz de arcilla, nombrado según su inventor, el británico MacAdam.
- mampostería:** construcción a base de piedras de forma y tamaño irregulares colocadas con argamasa.
- muros frontales o tímpanos:** muros que se levantan sobre las caras de los arcos para contener el relleno que sostiene al tablero.
- parapeto:** elementos sólidos, continuos o interrumpidos, que forman una baranda.
- pedraplén:** un montículo largo y plano hecho de piedra para sobrellevar una superficie de rodaje sobre una depresión o cuerpo de agua llano.
- pilastra:** soporte intermedio de un puente.
- pontón:** estructura similar a un puente, pero de entre 3 y 5.9 metros de longitud.
- puente:** estructura que sostiene a una carretera o un camino sobre un cuerpo de agua y que tiene una longitud mayor de 6 metros.
- sillería o piedra labrada:** construcción a base de piedra de forma rectangular de tamaño uniforme o modular cogida con argamasa.
- subestructura:** los estribos y pilastras con sus cimientos.
- sumergible:** un puente o calzada diseñado para quedar bajo el nivel de las crecientes o la marea sufriendo poco o ningún daño.
- tensión:** fuerza que tiende a separar a los componentes de un elemento, estirándolo.
- terraplén:** un montículo largo y plano hecho de tierra para sobrellevar una superficie de rodaje sobre una depresión o hasta alcanzar el borde de un puente.

BIBLIOGRAFIA / REFERENCIAS**OBRAS GENERALES**

Cruz Monclova, Lidio, *Historia de Puerto Rico (Siglo XIX)*. Editorial de la Universidad de Puerto Rico, San Juan, 1970. (Seis tomos)

Dávila Cox, Emma A., *Este inmenso comercio. Las relaciones entre Puerto Rico y Gran Bretaña. 1844-1898*. Editorial de la Universidad de Puerto Rico-Instituto de Cultura Puertorriqueña, San Juan, 1996.

Davis, George, *Report on Industrial and Economic Conditions of Puerto Rico*. US Dept. of War, Bureau of Insular Affairs, Washington D.C., 1899.

Fernández, Ronald, *The Disenchanted Island*, 2nd edition. Praeger Publishers, Westport, CN, 1996.

Picó, Fernando, *Historia General de Puerto Rico*. Ediciones Huracán, San Juan, 1986.

Pumarada O'Neill, Luis F., *Breve historia de las obras de ingeniería de Puerto Rico*. Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico, San Juan, 1982.

PUNTES Y CARRETERAS

Esteves, Guillermo, "Construcción de carreteras y puentes en el año económico 1923-24". Tomado del Informe Anual del Comisionado del Interior, *Revista de Obras Públicas* 1:9 (octubre 1924), pp.339-350.

Martínez de Hernández, Tomasita y Rivera Cruz, Lourdes, *Índice a la Revista de Obras Públicas de Puerto Rico*. Serie de índices, Núm. 2. Biblioteca del Recinto Universitario de Mayagüez, Mayagüez, PR, octubre de 1985.

Pumarada O'
Universi

—, et. al.,
Bibliotec
Puerto R

Revista de Ob
Públicas

Tio, Aurelio,
Historia.

PUEBLOS

Bunker, Oscar

Neumann. Edi
prologada

Oficina Estata
los archiv

Peña Marazue
España". I

Rivera Bermúe
tomos, 19'

- Pumarada O'Neill, Luis F., *Los puentes históricos de Puerto Rico*. Centro de Investigación y Desarrollo, Recinto Universitario de Mayagüez, Mayagüez, PR, 1992.
- , *et. al.*, "Inventario histórico de ingeniería e industria de Puerto Rico". Fichero encuadernado disponible en la Biblioteca de la Escuela de Arquitectura del Recinto de Rfo Piedras. Oficina del Presidente de la Universidad de Puerto Rico, San Juan, 1977-78. 10 tomos.
- Revista de Obras Públicas de Puerto Rico, "Obras públicas de Puerto Rico: resumen histórico". *Revista de Obras Públicas* 1:4 (abril 1924), pp.151-166.
- Tío, Aurelio, "Trazado y construcción de carreteras y puentes", *Boletín de la Academia Puertorriqueña de la Historia*. 3:10 (30 de junio de 1973), pp.81-104.

PUEBLOS EN LA RUTA

- Bunker, Oscar L., *Historia de Caguas*. s.c., Caguas, 1975.
- Neumann, Eduardo, *Verdadera y auténtica historia de la ciudad de Ponce*. Edición facsimilar de la original del 1913, prologada por Guillermo Baralt. Instituto de Cultura Puertorriqueña, San Juan, 1987.
- Oficina Estatal de Preservación Histórica de Puerto Rico, *et al.*, *El San Juan español, 1519-1898: mapas y planos en los archivos de España*. Catálogo de la exhibición «El San Juan Español», s.c., s.l., 1989.
- Peña Marazuela, María T. *et al.*, "Inventario de la Serie Fomento de Puerto Rico del Archivo Histórico Nacional de España". Madrid (1972), Sección de Ultramar, pp.99,103 y 130.
- Rivera Bermúdez, Ramón, *Historia de Coamo, la villa añeja*. Edición del autor. Imprenta Costa, Coamo, PR. Dos tomos, 1979 y 1992.

LA CARRETERA CENTRAL

- Alemán Crespo, Harry E., "El inventario y estudio del valor arquitectónico-arqueológico e histórico-social de las casillas de peones camineros de la isla de Puerto Rico, 1844-1954". Preparado por Sibancán, Investigaciones Arqueológicas e Históricas, Inc., Ponce, para la Oficina Estatal de Preservación Histórica, marzo 1991.
- Castillo, Juan E., "La Carretera Central." *Revista de Obras Públicas*, 6:12 (diciembre 1929), pp.316-320; 7:1 (enero 1930) pp.21-28; 7:2 (febrero 1930) pp.36-41; 7:3 (marzo 1930) pp.64-68; 7:4 (abril 1930) pp.96-100; 7:5 (mayo 1930) pp.126-129; 7:6 (junio 1930) pp.143-147.
- Castro Arroyo, María de los Angeles, "Implicaciones político-militares y socio-económicas en la construcción de la Carretera Central de Puerto Rico durante la segunda mitad del siglo XIX" en *La Torre, revista general de la Universidad de Puerto Rico*, Año XXX, Núm. 116, abril-junio 1982, pp. 73-107.
- , "Implicaciones político-militares y socio económicas en la construcción de la Carretera Central de Puerto Rico durante la segunda mitad del siglo XIX." Versión preliminar presentada en la XIII Conferencia de la Asociación de Historiadores del Caribe, Guadalupe, 13-18 de abril de 1981.
- , "La construcción de la Carretera Central en Puerto Rico (siglo XIX)". Tesis de MA, sometida al Departamento de Historia, Universidad de Puerto Rico, Río Piedras, P.R., 1969.
- Ferrer, Melba, "Casas de Camineros: Housing men who paved the road to the future", *The San Juan Star Sunday Magazine*, December 15, 1991.
- Meléndez Muñoz, Miguel, *Cuentos de la Carretera Central*, Barcelona, Ediciones Rumbos, 1963.
- Oficina Estatal de Preservación Histórica, "Casillas de camineros en Puerto Rico. Su estructura y aportación al desarrollo del país", *Patrimonio, Boletín de la Oficina Estatal de Preservación Histórica*, vol. 1, núm. 6, abril-junio 1990, pp. 14-15.

GUERRA |Rivero, Angé
1973.Pabón Cham
Histórica

GUERRA DE 1898

Rivero, Angel, *Crónica de la Guerra Hispanoamericana*, Plus Ultra Educational Publishers, Inc., New York, NY, 1973.

Pabón Charneco, Arleen y Regis, Eduardo A., *Guánica: el origen de su memoria*, Oficina Estatal de Preservación Histórica, San Juan, 1996.

NOTAS:

La Carretera Central fue la primera carretera pavimentada de Puerto Rico. Se comenzó en 1846 con el tramo San Juan-Río Piedras (hoy ensanchado y nombrado Avenida Ponce de León). En 1886 se completó el recorrido hasta Ponce, atravesando la agreste y entonces despoblada Cordillera Central y los pueblos de Caguas, Cayey, Coamo y Juana Díaz. Todavía se conserva la mayor parte de la ruta y los puentes originales. Sinuosa y escénica, abarca desde ciudades del siglo 16 hasta el Nuevo Centro de San Juan y campos de batalla de la guerra de 1898. El recorrerla, admirando sus paisajes e interesantes edificaciones es adentrarnos en el corazón y la esencia de Puerto Rico.

The Carretera Central was Puerto Rico's first paved highway, completed in 1886 after 40 years of intermittent hard work. It links San Juan with Ponce, the main city on the Caribbean coast of the island, passing through its rugged Central Mountain Range. Most of its original route and European-made iron bridges survive. A leisurely drive through this winding, scenic highway will take us through 16th Century cities, San Juan's high-rise financial district, and Spanish American War battlefields: a most interesting tour through the heart and essence of Puerto Rico.



Plaza y casa alcaldía de Juana Díaz. *Juana Díaz town square and City Hall.*

Luis Pumarada O'Neill es profesor del Departamento de Ingeniería General del Recinto de Mayagüez de la Universidad de Puerto Rico y consultor en arqueología industrial. Ha dictado cursos sobre arqueología industrial e historia de la tecnología. Ha publicado los libros *La industria cafetalera de Puerto Rico, 1736-1969*, *Los puentes históricos de Puerto Rico*, y *Los túneles de San Germán: del abovedado a las leyendas*, además del CD-ROM *Imágenes de Arqueología Industrial de Puerto Rico*.

María de los Angeles Castro Arroyo es profesora de Historia de Puerto Rico del Recinto de Río Piedras de la Universidad de Puerto Rico. Ha publicado los libros *Arquitectura del Siglo XIX de San Juan de Puerto Rico* y *Los primeros pasos, una bibliografía para empezar a estudiar la historia de Puerto Rico*, y varios artículos en revistas de prestigio.