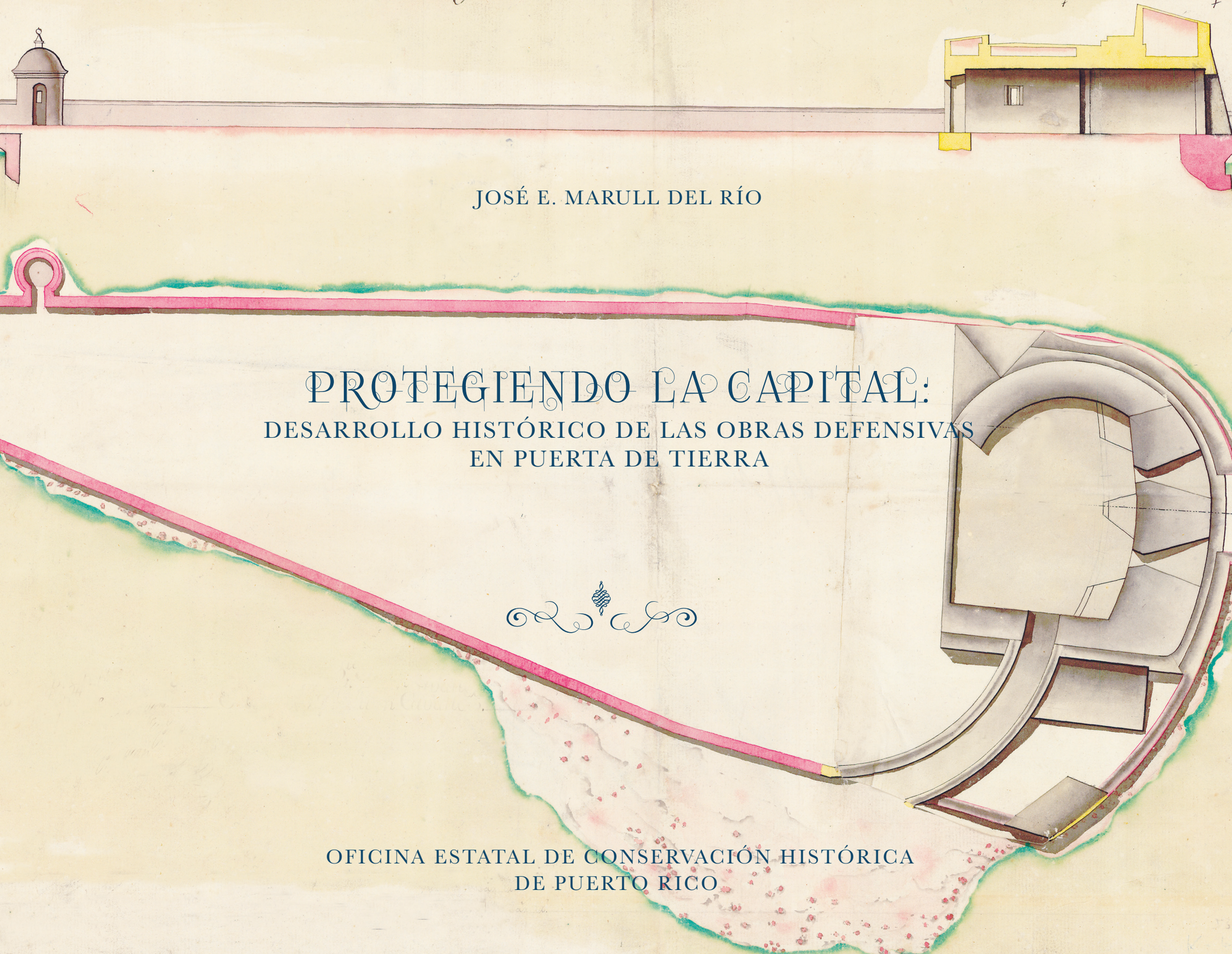


JOSÉ E. MARULL DEL RÍO

PROTEGIENDO LA CAPITAL:
DESARROLLO HISTÓRICO DE LAS OBRAS DEFENSIVAS EN PUERTA DE TIERRA

OFICINA ESTATAL DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA
DE PUERTO RICO

JOSÉ E. MARULL DEL RÍO

Nació el 11 de octubre de 1961 en la ciudad de San José, Costa Rica. En 1987, completó un bachiller en Historia de la Universidad Interamericana de Puerto Rico. Luego cursó estudios en el Centro de Estudios Avanzados de Puerto Rico y el Caribe. En 1990, comenzó su carrera en el campo de la conservación histórica al desempeñarse como historiador estatal de la Oficina Estatal de Preservación Histórica (hoy Oficina Estatal de Conservación Histórica). Entre 1991-1993, comenzó la recopilación de información histórica de las líneas avanzadas de San Juan como parte de un proyecto para designar monumentos históricos nacionales (*National Historic Landmarks*) en Puerto Rico. Desde 1995, se unió al grupo San Juan en Blanco y Negro y asistió al ilustrador puertorriqueño Erick Pérez en la preparación de más de 30 recreaciones gráficas de propiedades históricas desaparecidas o en condición ruinosa en el Municipio de San Juan. Entre estos proyectos se incluyeron siete recreaciones gráficas de las tres líneas avanzadas de San Juan. En 1997, completó la nominación de un distrito descontinuo que incluía cuatro remanentes de la primera línea de avanzada al Registro Nacional de Lugares Históricos (*National Register of Historic Places*). Ha publicado artículos referentes a las líneas avanzadas en las revistas "Patrimonio" (Vol. 2, Núm. 1, Julio-Septiembre 1991) y "Con(servac/ex)ion" (Vol.1, Núm. 2, 1997-1998). Ha ofrecido conferencias sobre el tema de las líneas defensivas en múltiples foros. En la actualidad el Sr. Marull del Río continúa desempeñándose como Especislista Sénior en Propiedad Histórica de la Oficina Estatal de Conservación Histórica.

JOSÉ E. MARULL DEL RÍO

PROTEGIENDO LA CAPITAL:

DESARROLLO HISTÓRICO DE LAS OBRAS DEFENSIVAS EN PUERTA DE TIERRA

OFICINA ESTATAL DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA
DE PUERTO RICO

Derechos reservados.

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

Copyright ©2019

Oficina Estatal de Conservación Histórica de Puerto Rico

Coordinación: Dra. Lillian Lara Fonseca
Edición: Dr. Armando Martí Carvajal, Bibliotecaria Norma E. López de Victoria Plugues
Diseño gráfico y diagramación: Aaron Salabarrías Valle
Sistema de Información Geográfica y diseño del mapa: Eduardo Cancio González, Especialista en Sistemas de Informática

Impresión: Model Offset Printing, Humacao, P.R.
Edición: 1,500 ejemplares

En portada: Plano de Cimientos y a vista de Pájaro, Perfil y Elevación, relativos a una Batería proyectada en suplemento de otra antigua arruinada de resultas del terremoto de 2 de mayo de 1787, y defendia la Cabeza del Puente de Sn Antonio extramuros, y unico paso por tierra a la Plaza de Sn Juan de Puerto Rico. Juan Francisco Mestre, Puerto Rico, 20 de septiembre de 1788. Archivo General Militar de Madrid.

ISBN: 978-0-9827579-4-9

SHPO
OFICINA ESTATAL DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA
OFICINA DEL GOBERNADOR
STATE HISTORIC PRESERVATION OFFICE
OFFICE OF THE GOVERNOR
OECH

SAN JUAN 500
UNA ISLETA, UNA CIUDAD.

TABLA DE CONTENIDO

4 TABLA DE GRÁFICAS

7 MENSAJE DEL DIRECTOR EJECUTIVO (OECH)

9 PREFACIO

13 AGRADECIMIENTOS

15 Capítulo 1 PUENTE DE AGUA Y CANAL DE SAN ANTONIO

29 Capítulo 2 LOS INGENIEROS MILITARES MIRAN A LA CAMPIÑA

53 Capítulo 3 LÍNEAS AVANZADAS DE PUERTA DE TIERRA

91 Capítulo 4 ENSANCHE DE LA CIUDAD DE SAN JUAN Y LA PERDIDA DE LAS OBRAS DEFENSIVAS ESPAÑOLAS EN PUERTA DE TIERRA

TABLA DE GRÁFICAS

CAPÍTULO 1

1. Plano, *Plano del asiento y del puerto de la ciudad de Puerto Rico,* 1519
2. Grabado, *The explanation of the surprise of the towne of Puerto Rico by the Earle of Cumberlande in An[o] 1598, the 15[th] of May*, c 1599
3. Grabado, Detalle del grabado de Conde de Cumberland que ilustra la ciudad de San Juan
4. Grabado, *Porto Rico* de Arnaldo Montanus, c 1671
5. Mapa, *Puerto Rico, puesto en planta don Luis Venegas Osorio*, 1678

CAPÍTULO 2

1. Plano, *Plano Geométrico de Puerto de la Capital de la Ysla dedicado al Exxmo. Sor. General D[n] Segundo Cabo de la misma*, c 1840
2. Plano, *Plano de la Plaza de S[n] Juan de Puerto Rico, y del terreno comprendido desde esta al Puente de S[n] Antonio, en se manifiestan sus fortificaciones, y las Obras Provisionales executadas durante la Guerra*, atribuido a Tomás O'Daly, c 1780
3. Plano, Segmento del plano atribuido a Tomás O'Daly
4. Plano, *Plano Geométrico del Puerto de la Capital de la Isla de Puerto Rico. Levantado en 1794 por D. Cosme de Churruca, Capitán de Navio de la R[l] Armada*
5. Plano, Detalle del plano de Churruca
6. Plano, *Plano de Cimientos y a vista de Pájaro, Perfil y Elevación, relativos a una Batería proyectada en suplemento de otra antigua arruinada de resultas del terremoto de 2 de mayo de 1787, y defendía la Cabeza de Puente de S[n] Antonio extramuros, y único paso por tierra a la Plaza de S[n] Juan de Puerto Rico*, 1788
7. Plano, Detalle segmento del plano de 1788 de la propuesta Cabeza de Puente de San Antonio
8. Pintura, *Gobernador don Ramón de Castro*, 1800
9. Pintura, detalle del óleo de pintura de D. Ramón de Castro mostrando las tropas y obras defensivas españolas en el campo de Puerta de Tierra.
10. Grabado, La Ciudad de San Juan Bautista de Puerto Rico sitiada por los ingleses, Abril 1797

CAPÍTULO 3

1. Dibujo, recreación gráfica de la Cabeza del Puente San Antonio, perspectiva tomada desde Miramar
2. Dibujo, recreación gráfica de la Cabeza del Puente San Antonio, perspectiva tomada desde Puerta de Tierra
3. Plano, *Proyecto de reforma del fuerte de San Antonio*, 1890
4. Dibujo, recreación gráfica del Castillo de San Gerónimo, su camino cubierto Batería de San Ramón y Fuerte de San Antonio
5. Plano, segmento del Plano de *Anteproyecto de recinto de seguridad de la Plaza de San Juan*, 1896
6. Dibujo, Perfiles de la Primera línea y la Línea de contra ataque, 1896
7. Dibujo, recreación gráfica de la Batería de San Ramón
8. Perfil de la nueva batería que se construyó al oeste de San Gerónimo, 1896
9. Dibujo, recreación gráfica de la Batería del Escambrón
10. Plano, *Plano que comprende el terreno desde la Plaza de S[n] Juan P[to] Rico h[ta] parte del Condado, en el qe se manifiestan todas las obras provisionales executadas después de la invasión, o tentatiba de los Yngleses en el año de 1797*, 1801
11. Dibujo, recreación gráfica de la Batería de la Segunda línea defensiva
12. Dibujo, recreación gráfica del Polvorín de Miraflores
13. Plano, *Plano del terreno comprendido entre el glacis de Puerta de tierra y obras exteriores, la costa del N, Puente y Caño de S. Antonio en la Plaza de S. Juan Bautista de Puerto Rico, levantado geométricamente por el Guarda Almacén de Fortificación D. Manuel Sicardo*, 1833
14. Dibujo, recreación gráfica del Polvorín de San Gerónimo y la Línea de contra ataque
15. Detalle del plano de 1833 donde se ilustra la Primera línea, Línea de contra ataque, Polvorín de San Gerónimo y los Fuertes (de San Antonio y San Gerónimo) y del Escambrón
16. Dibujo, recreación gráfica de la Primera línea y Línea de contra ataque
17. Plano, *Plano de las Líneas Avanzadas de la Plaza de San Juan en el año 1879*, 1879
18. Plano, Detalle del mapa del 1862 ilustrando las caponeras (círculo amarillo)
19. Plano, Detalle del plano de 1833 donde se puede observar la Segunda línea, Trincherón, Bajamar (en la costa norte, ver flecha), y una batería
20. Dibujo, recreación gráfica de la Segunda línea de avanzada y Trincherón
21. Plano, *Plano de la Plaza de San Juan Bautista de Puerto Rico hasta la primera línea sacado del que existe en el depósito topográfico de la Comandancia Exenta año 1861*
22. Plano, Detalle del mapa de 1862 ilustrando parte del Trincherón, baterías, muros y Bajamar.
23. Plano, Detalle del *Plano de San Juan de Puerto Rico y sus cercanías*, 1887 – Fuerte en la alturas del Monte Olimpo
24. Plano, Batería proyectada pero no construida para la Isla de Miraflores, 1896
25. Plano, segmento del plano *Proyecto de ensanche de la carretera a la Capital a Ponce en la avenida del puente de San Antonio por el paso del manglar*, 1886
26. Foto, vista antigua del Fuerte de San Antonio, c 1890
27. Plano, *Proyecto de reforma del fuerte de San Antonio*, 1890

CAPÍTULO 4

1. Plano, *Plano de ensanche de San Juan de Puerto Rico por la comisión mixta con arreglo a lo dispuesto en la R. O. de 19 de septiembre de 1884*, 1896
2. Foto coloreada, Puente de San Antonio, sobre el caño del mismo nombre
3. Postal, *The Three Bridges over San Antonio Channel, San Juan, Puerto Rico*
4. Foto, Demolición de las murallas y puerta de San Juan, c 1897
5. Foto, Obús Ordoñez de 24 centímetros, siglo XIX
6. Plano, Segmento de plano con localización de baterías de la Punta del Escambrón, *Defenses of San Juan, San Cristobal & Outworks,* 1901
7. Foto aérea, vista del área del Escambrón, c 1950
8. Plano, Segmento de plano con batería nueva de San Ramón, *Defenses of San Juan, San Cristobal & Outworks,* 1901
9. Foto aérea, acercamiento a Batería de San Ramón, c 1923
10. Foto, Cuartel defensivo de San Ramón, en la Primera línea defensiva de la Plaza de San Juan. c 1922
11. Plano, Proyecto de batería en la 2ª línea para instalar en ella 2 C.H.S. de 24 cm sistema Ordoñez, 1897
12. Foto, Fuerte de San Gerónimo, previo al huracán de 1899
13. Foto, Fuerte de San Gerónimo, después de huracán de 1899
14. Plano, *Plan of San Juan, P.R. showing Military, Naval and Insular Lands according to agreement of 1906-07*, 1907
15. Plano, *No. 9 General Plan of Santurce, First Section, the Porto Rico Fire Underwriters* – Detalle, 1917
16. Foto, *Cercanías de Miramar, P.R.*, 1916
17. Plano, *Proyecto de traslado de los edificios de la feria insular en Santurce, y del hipódromo, a terrenos del gobierno federal en Puerta de Tierra, San Juan, PR*, 1912
18. Foto, *Alrededores de San Juan. La estación inalámbrica y el campo de juego de <<base-ball>>*, 1916
19. Plano, *A Study of a Plan for Muñoz Rivera Park of San Juan, Puerto Rico,* marzo de 1925
20. Foto aérea, mirando hacia noroeste, marzo de 1923
21. Foto aérea, mirando sureste, c 1923
22. Foto, Detalle de figura 20
23. Foto, Detalle de figura 21
24. Foto, Detalle de figura 20
25. Mapa, *Sketch showing location of Bridge over San Antonio Channel and proposed widening of actual road bridge* (1923)
26. Foto, Escambrón Beach Club con el Hotel Normandie en el trasfondo, c 1940
27. Foto, Acercamiento de foto aérea de la Isleta de San Juan, 1937
28. Foto, Detalle de Figura 21
29. Foto aérea, costa este de la Isleta de San Juan, 1930
30. Foto, *Caribe-Hilton Hotel, San Juan, Puerto Rico* - foto #018, 1947
31. Foto, *Caribe-Hilton Hotel, San Juan, Puerto Rico* - foto #026, 1948
32. Foto, *Caribe-Hilton Hotel, San Juan, Puerto Rico* - detalle de foto #026
33. Foto, *Caribe-Hilton Hotel, San Juan, Puerto Rico* - foto #013, 1947
34. Foto, Residencia de la familia Virgil Baker, c 1947

35. Artículo de periódico, *Expropian Fuerte – Interior Demolió la Residencia en el Castillo de San Jerónimo*, 1949
36. Foto, Polvorín de San Gerónimo tomada mirando al norte, *Fortin de San Jeronimo , Powder House, San Juan*, c 1935
37. Foto, chimenea del Polvorín de San Gerónimo mirando hacia el suroeste, *Fortín de San Jeronimo, Powder House, San Juan*, c 1935
38. Mapa, *Fortifications of San Juan Outer Defenses, San Juan, Puerto Rico*, 1954
39. Foto, muro aledaño a Batería de San Ramón, *Fortifications of San Juan Outer Defenses, San Juan, Puerto Rico*, 1954
40. Foto de batería baja, Fuerte de San Antonio, *Fortifications of San Juan Outer Defenses, San Juan, Puerto Rico*, 1954
41. Foto, *Castillo San Cristobal, Ravelin, Puerta de Tierra, San Juan*, mirando hacia noreste, 1954
42. Foto, *Castillo San Cristobal, Ravelin, Puerta de Tierra, San Juan*, mirando hacia el este, 1954
43. Foto, Fuerte de San Gerónimo previo a su restauración, c 1956
44. Foto, trabajos de restauración en el portón de entrada al Fuerte de San Jerónimo, 1959
45. Foto, trabajo de restauración en el piso de la batería alta del Fuerte de San Gerónimo, 1960
46. Foto, *Aspecto de la sala de exposición*, 1962
47. Foto, *Modelo de galeón español...del siglo XVI*, 1962
48. Mapa, propiedades de línea avanzada incluidas en el Registro Nacional de Lugares Históricos, 1997
49. Foto aérea, Batería del Escambrón, c 1990
50. Foto, vista de la rampa construida en la Batería del Escambrón, 2000
51. Foto, vista de fachada sur de la Batería del Escambrón, 2000
52. Foto, vista de las troneras y plaza de la Batería del Escambrón, 2000
53. Foto, vista de esquina de la Batería del Escambrón con terreno apisonada, 2000
54. Foto, de uva playera creciendo en la fachada sur de la Batería del Escambrón, 2000
55. Foto, fachada este de la Batería del Escambrón, 2003
56. Foto, fachada sur de la Batería del Escambrón, 2003
57. Foto, condición deteriorada de la batería baja del Fuerte de San Antonio, 2005
58. Foto, condición de la batería baja del Fuerte de San Antonio, 2011
59. Foto aérea, Batería del Escambrón, 2012
60. Foto, vista de troneras de la Batería del Escambrón mirando hacia el norte, 2011
61. Foto, vista de plaza y troneras de la Batería del Escambrón mirando hacia el este, 2011
62. Foto aérea, vista del Fuerte de San Gerónimo, Paseo Caribe y Hotel Caribe Hilton, 2012
63. Foto, puente, portón y edificaciones, Fuerte de San Gerónimo, 2013
64. Foto, batería alta, Fuerte de San Gerónimo, 2014
65. Foto, batería baja del Fuerte de San Antonio, 2014
66. Foto, vista de la garita cercana al área donde estuvo la Batería de San Ramón, 2016
67. Foto, vista de muro y garita cercanos al área de la Batería de San Ramón, 2016
68. Foto, Polvorín de San Gerónimo, fachada este, 2011
69. Foto, Polvorín de San Gerónimo, detalle decorativo en lado sureste, 2011
70. Foto, Polvorín de San Gerónimo, vista del pasillo interior entre muro de protección y almacén de pólvora, 2011
71. Foto, Polvorín de San Gerónimo, vista interior del almacén de pólvora, 2011
72. Foto, batería de la Segunda línea avanzada, vista de fachada este, 2014
73. Foto, batería de la Segunda línea avanzada, vista de fachada sur, 2014
74. Foto, batería de la Segunda línea avanzada, de plaza interior mirando hacia el este, 2014
75. Foto aérea, Bajamar, 2012
76. Foto, Bajamar, vista de remanentes mirando hacia el noreste, 2013
77. Foto, Bajamar, vista de plaza interior, mirando hacia el noroeste, 2013

MENSAJE DEL DIRECTOR EJECUTIVO

CARLOS A. RUBIO CANCELA

Oficina Estatal de Conservación Histórica
12 de septiembre de 2019

El historiador José E. Marull Del Rio, ha dedicado gran parte de su carrera profesional al estudio de las obras defensivas en Puerta de Tierra. Su inquietud surgió cuando, aun siendo un niño de apenas 12 años, visitó por primera vez la playa del Escambrón ubicada en la franja costera noreste de la Isleta de San Juan. En aquella ocasión, descubrió que en las inmediaciones del litoral había una estructura de piedra con una gran escalinata. Se trataba de la Batería del Escambrón, que se encontraba para aquellos tiempos en estado ruinoso. Su curiosidad lo llevó a preguntar, a un adulto que se encontraba en el lugar, sobre el propósito y uso original de la ruina. El hombre, quizá por salir del paso, le dijo que se trataba de un Polvorín, (estructura diseñada para almacenar la pólvora utilizada para los ejercicios de artillería del ejército español).

Al joven José, con visos de historiador a tan temprana edad, la respuesta del adulto le presentó más dudas que certezas. – ¿Por qué los soldados españoles habrían de construir un Polvorín a la orilla de la playa? – fue su primer cuestionamiento. Sin saberlo, el adulto que lo quiso ilustrar sembró en él la necesidad de estudiar e investigar. Años más tarde, ya convertido en un destacado profesional, se especializaba en el estudio de las Líneas Defensivas de Avanzada de Puerta de Tierra.

El historiador Marull Del Rio nos obsequia este magnífico libro, producto de sus investigaciones sobre el sistema defensivo de la Isleta de San Juan, titulado PROTEGIENDO LA CAPITAL: DESARROLLO HISTÓRICO DE LAS OBRAS DEFENSIVAS EN PUERTA DE TIERRA. Hermosamente ilustrado y de exhaustivo contenido, Marull nos invita a realizar un recorrido entre siglos, con el fin de que podamos comprender la magnitud de las obras y la relevancia histórica de un sistema defensivo, un tanto olvidado y del que poco se ha escrito.

La Oficina Estatal de Conservación Histórica de Puerto Rico (OECH), se enorgullece en presentar esta publicación que describe, tanto los aspectos técnicos relacionados al sofisticado planeamiento militar de Puerta de Tierra, como los hechos históricos que fueron transformando, en campo de batalla, el paisaje apacible de los terrenos hacia el este de la ciudad de San Juan. Esta publicación surge en un momento muy oportuno, dentro del contexto del periodo conmemorativo de los 500 de la fundación de la ciudad de Puerto Rico (luego llamada San Juan), concebida como ciudad de la paz en el siglo XVI.

Ausente de murallas durante sus primeros 100 años, el núcleo urbano del nuevo asentamiento se desarrolló en la parte oeste de la isleta. Los terrenos que hoy se conocen como Puerta de Tierra, se reservarían para una futura expansión de la ciudad, para la crianza de ganado, como acceso por tierra desde la isla de Puerto Rico y para la defensa de la ciudad. Mientras el Castillo de San Felipe del Morro controlaba el principal acceso a la bahía de San Juan, la batería del Boquerón (luego Fuerte de San Gerónimo) en el área de Puerta de Tierra, protegía la segunda entrada de la bahía por el caño de San Antonio. Por otro lado, el puente y Fuerte de San Antonio, en el extremo oriental de la isleta protegía la ciudad a la vez que controlaba el único punto de acceso por tierra.

Luego del ataque holandés de 1625, la zona urbana de la ciudad de San Juan fue protegida mediante la construcción de muros y baluartes por sus lados este, sur y oeste. Como resultado se cierra la ciudad y las áreas de Puerta de Tierra, la Puntilla y la Marina se convierten en sectores extramuros. Aún con el dramático cambio, Puerta de Tierra conservaría su importancia y valor estratégico. A partir de ese momento, los militares españoles ejercerán riguroso control sobre el desarrollo de los sectores extramuros. Puerta de Tierra sería entonces dividida en área habitable, al sur del Camino Real y reserva militar al norte.

En el último tercio del siglo XVIII, luego de las reformas de las fortificaciones y la construcción de la muralla norte que dio paso a La Perla como nuevo sector extramuros, Puerta de Tierra comenzó a asumir un rol de mayor protagonismo en la defensa de la ciudad de San Juan. Su misión principal, dilatar el asecho enemigo a las murallas de la ciudad. A partir de ese momento, Puerta de Tierra se convertiría en un campo defensivo de primer orden, particularmente, después del asedio inglés de 1797. Luego de este evento, el Cuerpo de Ingenieros del Ejército Español planificó y ejecutó la construcción de dos líneas defensivas de avanzada, junto a nuevas baterías. Al sumarlas al Trincherón, serían tres las líneas defensivas que debían ser superadas por ejércitos enemigos para avanzar por tierra a la ciudad.

Para la segunda mitad del siglo XIX, sin embargo, surgieron avances tecnológicos en armamentos y transportación marítima, lo que puso en entredicho la viabilidad del sistema abaluartado de la Plaza Fuerte de San Juan. La demolición parcial de las fortificaciones del frente de tierra al este de la ciudad, para dar paso a la expansión urbana en el año 1897, pondría en evidencia este nuevo paradigma. En adelante, el nuevo límite de la ciudad estaría conformado por la Segunda línea de defensa ubicada en Puerta de Tierra.

Llegado el siglo XX, la franja norte de Puerta de Tierra entre la Primera y la Segunda línea de defensa pasa, de ser reserva militar española a ser reserva naval de la marina de guerra estadounidense. Ya para el año 1923 se había demolido gran parte de la infraestructura militar española en Puerta de Tierra. Para la década del 1930, sin embargo, surge el interés por parte de agencias públicas, federales y estatales, en documentar y rescatar los remanentes del sistema militar español.

La OECH ha asumido un rol muy importante en ese esfuerzo. Para el año 1987, realizó un Inventario Histórico de Puerta de Tierra. Posteriormente, subvencionó la publicación "San Juan extramuros: Iconografía para su estudio" (Centro de Investigaciones CARIMAR, 1990) por Aníbal Sepúlveda y Jorge Carbonell. En el año 1997 nominó al Registro Nacional de Lugares Históricos (RNLH), cuatro remanentes de la Primera línea de defensa. Nominación preparada por el autor de este libro. Ya en el siglo XXI, luego de revisar la nominación del Distrito Histórico de San Juan, en el año 2012, comisionó un estudio comprehensivo de Puerta de Tierra que culminaría con la nominación de la zona al RNLH a cargo de Arleen Pabón Charneco. Con ello lograríamos que toda la Isleta de San Juan fuese reconocida como zona histórica a nivel federal. En el año 2019 continuamos esa gesta con la publicación de este libro.

No cabe duda que desde el nacimiento mismo de la ciudad de San Juan, sin murallas o con ellas, Puerta de Tierra ha jugado un rol protagónico en su devenir histórico. Al historiador José E. Marull del Rio mi profundo agradecimiento por haber aceptado el reto y dejar como legado al pueblo de Puerto Rico este maravilloso libro, tan pertinente en medio de la conmemoración de los 500 años de fundación de San Juan. Esperamos que el texto llene las expectativas de un público ávido de conocer en profundidad el proceso histórico de nuestra ciudad Capital – *"Una Isleta - una Ciudad: San Juan de Puerto Rico 500 años".*

PREFACIO

Se han publicado varios libros de la historia del desarrollo del sistema defensivo rodeando la ciudad de San Juan. Es entendible que la atención del público se haya fijado en el oeste de la Isleta por el tamaño monumental de las obras; que tienden a opacar las otras construcciones defensivas en la Isleta. Poco se ha escrito sobre las obras defensivas en el barrio de Puerta de Tierra. Este libro desea proveer un relato sobre el auge y decadencia de las fortificaciones desde el siglo XVI hasta el día de hoy, en un área entre la Puerta de Santiago (también conocida como Puerta de Tierra) de la ciudad de San Juan y el puente de San Antonio. Esta publicación busca rescatar del olvido los remanentes de las fortificaciones construidos en Puerta de Tierra por los militares españoles. En su apogeo, fueron parte de un sistema antiguo de tres líneas que tenían dos propósitos: primero, controlar la entrada de barcazas por el Caño San Antonio hacia la Bahía de San Juan; y, segundo, retrasar el avance por tierra de una fuerza invasora hacia la ciudad de San Juan.

Desde fines del siglo XX, el deterioro y pérdida de los restos de las fortificaciones en Puerta de Tierra se ha acelerado ante la falta de mantenimiento de los recursos públicos existentes y de numerosos proyectos de envergadura para desarrollo del área que ponen en riesgo la continuidad de las antiguas fortificaciones. Comenzando el siglo XXI, el área recibió el impacto de dos proyectos significativos - de Paseo Caribe (2007) y del Paseo Líneal de Puerta de Tierra (2016). Esto hace necesario sacar el relato de estas fortificaciones para que sean entendidas, reconocidas y protegidas como recursos que deben ser conservados para futuras generaciones.

El Fortín de San Gerónimo, frente a la Ensenada del Boquerón, es la obra defensiva más reconocida por el público de este sistema de fortificaciones. Este fortín sirvió, de 1963 hasta fines de los 1980s, como Museo de historia militar y naval de Puerto Rico, y actualmente está cerrado al público. El Dr. Ricardo E. Alegría publicó en 1969 un libro sobre su historia y del museo que instaló allí el Instituto de Cultura Puertorriqueña[1]. En el 1983 el antiguo fuerte se incluyó en el Registro Nacional de Lugares Históricos[2] (*National Register of Historic Places*). Las otras obras defensivas de este sistema que aún sobreviven en Puerta de Tierra son: el Polvorín de San Gerónimo en el Parque Luis Muñoz Rivera; la Batería del Escambrón en el Parque del Tercer Milenio; la batería baja del desaparecido Fuerte de San Antonio, entre el Puente Dos Hermanos y el Puente de San Antonio;

un segmento de muro de la Batería de San Ramón frente al Hotel Caribe Hilton; una batería de la Segunda línea defensiva entre la esquina de avenida Constitución y la calle San Agustín frente al Condominio Torre de la Reina; y Bajamar; en la costa norte, al noreste del edificio de la Guardia Nacional de Puerto Rico.

Cuando comencé a trabajar en la Oficina Estatal de Preservación Histórica[3] (OEPH) en septiembre de 1990, me interesó la evolución del sistema defensivo en Puerta de Tierra. Previamente había leído con mucho interés la publicación *Puerto Rico and Forts of Old San Juan* (1982) de Albert Manucy y Ricardo Torres Reyes donde descubrí las líneas defensivas dentro del contexto del desarrollo de la fortificaciones en la Isleta de San Juan. Con el aval del Director Ejecutivo, Arq. Mariano Coronas Castro, y el Subdirector, Arq. Luis Irizarry, se empezó la investigación enfocada en los archivos y las bibliotecas en San Juan (OEPH, Archivo General de Puerto Rico; Colección Puertorriqueña, Biblioteca Lázaro, Universidad de Puerto Rico; Biblioteca del Centro de Estudios de Puerto Rico y el Caribe; Archivo Militar Arquitectónico en el Castillo de San Cristóbal) buscando detalles sobre la historia de las fortificaciones españolas del sector de Puerta de Tierra. En esta etapa inicial encontré datos importantes para la investigación sobre el desarrollo histórico de las obras defensivas de Puerta de Tierra en las publicaciones del Dr. Juan Manuel Zapatero, historiador militar español y el Dr. Adolfo de Hostos, historiador de Puerto Rico[4]. En los acervos de la agencia encontré un estudio e inventario de 1987 de Puerta de Tierra preparado por el Centro de Investigaciones CARIMAR. Este fue el primer proyecto de investigación donde se identificaron los recursos de la Primera y la Segunda línea defensiva como candidatos a nominarse al Registro Nacional. Tres años después la OEPH auspició la publicación *San Juan Extramuros: Iconografía para su estudio* (1990) que preparó el Dr. Aníbal Sepúlveda y el arquitecto Jorge Carbonell donde se menciona e ilustra gráficamente la Primera línea defensiva de San Juan. En 1991 y 1992 se visitaron los restos de este sistema para documentar fotográficamente (fotos y diapositivas) el estado de las fortificaciones.

Armar el rompecabezas de datos aislados en documentos de distintos acervos tomó varios años. Sin embargo, uno de los productos inesperados de este esfuerzo fue la preparación de recreaciones gráficas gracias al talento del Sr. Erick Pérez Gómez; ilustrador puertorriqueño oriundo de Nueva York. En 1995 el señor Pérez voluntariamente empezó a reunirse con personal de la OECH y un grupo de profesionales (historiador, arqueólogos y arquitectos), para recrear en dibujos a lápiz y tinta varias edificaciones y estructuras en ruinas, desaparecidas o poco conocidas en el área de San Juan. A través de este esfuerzo se logró recrear la apariencia histórica del Fuerte de San Antonio, la Batería del Escambrón y la Batería de la Segunda línea defensiva.

En 1997, la OEPH nominó un distrito discontinuo de los restos de la Primera línea avanzada[5] al Registro Nacional de Lugares Históricos. Esta nominación de distrito discontinuo incluía la batería baja del Fuerte de San Antonio entre los puentes Dos Hermanos y el Puente de San Antonio; el Fuerte de San Gerónimo al este del Hotel Caribe Hilton; la Batería del Escambrón al noreste del Hotel Normandie, y el Polvorín de San Gerónimo en el Parque Luis Muñoz Rivera. De los remanentes existentes; estos fueron considerados como los más amenazados por el desarrollo urbano.

Esta publicación que presentamos se encuentra dividida en cuatro capítulos donde se busca explicar el desarrollo histórico de las obras defensivas de Puerta de Tierra. En el primer capítulo, titulado el "Puente de Agua y Canal de San Antonio", se describe las condiciones de la Isleta de San Juan, entre 1519 y 1521, cuando la ciudad se trasladó de Caparra a la Isleta de San Juan. Las primeras baterías y fuertes se construyen en el área de Puerta de Tierra para proteger contra el desembarco de enemigos en la costa este y proteger el acceso de tierra por el Puente de Agua. Se hace un recuento de las acciones tomadas por las fuerzas defensoras tomadas en Puerta de Tierra durante los primeras tres asedios a la ciudad de San Juan (ingleses, 1595 y 1598 y holandeses, 1625). Posterior al ataque holandés, el Gobierno Español invierte entre 1635-1656, en el amurallamiento de la ciudad de San Juan.

En el segundo capítulo, titulado "Los ingenieros militares miran hacia la campiña", describe los ingenieros militares de la Plaza de San Juan tornan su atención hacia Puerta de Tierra después de completado la reforma en 1773 de las fortificaciones en el Frente de Tierra [sector este] de la ciudad de San Juan. Entre 1783 y 1794 los ingenieros militares mejoran las fortificaciones de Puerta de Tierra estableciendo avanzadas con doce apostaderos en la costa este; se reforman los dos fuertes existentes (San Antonio y San Gerónimo), se construye un polvorín y se trabaja con las obras de la Línea de medianía. Este sistema recibe su prueba de fuego entre abril 17 y mayo 1 de 1797 cuando la ciudad de San Juan fue asediada por una fuerza Británica bajo el mando del general Ralph Abercromby. Las operaciones inglesas durante el asedio se dieron primordialmente desde baterías establecidas en el área del Condado contra las posiciones defensivas en Puerta de Tierra. El objetivo inglés era desembarcar tropas en la costa este de la Isleta para luego marchar hacia las defensas de la ciudad de San Juan.

En el tercer capítulo, titulado "Las Líneas avanzadas de Puerta de Tierra", relata cómo después del asedio de 1797 los ingenieros militares españoles bajo el mando del Capitán General Ramón de Castro, reforman el sistema defensivo construyendo las tres líneas provisionales. Estas líneas tenían parapetos para proteger la infantería y troneras para baterías de campo. Este sistema luego fue hecho en materiales permanentes. Puerta de Tierra se convierte como una de las zonas polémicas de la plaza militar de San Juan, donde el Ejército Español ejerce control en su desarrollo. A finales del siglo XIX los militares se ven obligados a adaptar el sistema defensivo ante los nuevos adelantos tecnológicos en las armas, municiones y en los barcos de guerra.

El cuarto capítulo, titulado "Ensanche de la ciudad de San Juan y la perdida de las obras defensivas españolas en Puerta de Tierra" se explican los cambios que ocurren a finales del siglo XIX, cuando se aprueba el ensanche de la ciudad de San Juan. El rápido desarrollo urbano en Puerta de Tierra durante el siglo XX y principio del siglo XXI llevan a la pérdida del sistema español de fortificación en Puerta de Tierra. Las líneas se demuelen y quedan fragmentos escondidos por la construcción de edificios y estructuras en el área: en la Base Naval (hoy Casa Cuna) en la parada 7 ½; Carretera #125, hoy Avenida Luis Muñoz Rivera, Parque Luis Muñoz Rivera, Hotel Normadie, Hotel Caribe Hilton, el edificio de la Tribunal Supremo, y el Paseo Caribe.

NOTAS

1 *El Fuerte de San Jerónimo del Boquerón: Museo de Historia Militar de Puerto Rico*. (Barcelona: Manuel Pareja, 1969).
2 El Registro Nacional de Lugares Históricos es una lista de propiedades históricas reconocidas por el Gobierno Federal por su importancia en la historia, arquitectura, ingeniería, arqueología y cultura. Esta lista es mantiene el Servicio Nacional de Parques, Departamento de lo Interior de los Estados Unidos de América. La Oficina Estatal de Conservación procesa las nominaciones de propiedades públicas y privadas de Puerto Rico al Registro Nacional.
3 La Oficina Estatal de Preservación Histórica fue la agencia antecesora de la Oficina Estatal de Conservación Histórica (OECH). La OECH se crea por virtud de la Ley 183 del 2000.
4 Juan Manuel Zapatero, *La Guerra en el Caribe en el Siglo XVIII*. (Barcelona: Manuel Pareja, 1964); Adolfo de Hostos, *Historia de San Juan Ciudad Murada: Ensayo acerca del proceso de la civilización en la ciudad Española de San Juan Bautista de Puerto Rico. 1521-1898*. (Santo Domingo, República Dominicana: Editoria Corrimpio, C. por A, 1983). La primera edición de este libro salió en el 1948.
5 "Línea Avanzada", nominación preparada por el autor en función de mi trabajo en la OEPH. Nominación completada el 14 de febrero de 1997. Se agradece la ayuda en la edición del este documento por el Dr. Mark Barnes, Oficina Regional del Sureste-Servicio Nacional de Parques de los Estados Unidos y del fenecido historiador militar Héctor Marín.

AGRADECIMIENTOS

Sin lugar a dudas, para este servidor, la preparación de este libro ha sido uno de los retos más complicados e interesantes de mi carrera. Desde su inicio, este proyecto se trabajó como un esfuerzo colaborativo de algunas personas claves que pusieron su granito a lo largo de este proceso. Reconozco primeramente, que la idea de esta publicación fue de nuestro director ejecutivo el Sr. Carlos A. Rubio Cancela. Desde la presentación que hice en el 2017, como parte del Cuarto Congreso de Historia de la Ciudad de San Juan, el señor Rubio me instó a producir un libro donde se recogiera la historia y desarrollo de las líneas avanzadas de Puerta de Tierra. Gracias a su apoyo y del personal de la Oficina Estatal de Conservación Histórica se logró completar exitosamente esta encomienda.

Agradezco el apoyo de la arquitecta Gloria Milagros Ortiz Lugo, Subdirectora, la arquitecta Berenice R. Sueiro Vázquez y la Dra. Lillian Lara Fonseca, coordinadora educativa de la OECH. Sus atinados consejos sobre el libro y su inmensa paciencia durante las fases de investigación y redacción fueron de gran ayuda. Asimismo, quiero resaltar la labor de los editores de esta publicación el Dr. Armando Martí Carvajal, catedrático de la Universidad Interamericana de Puerto Rico y la Bibliotecaria Norma E. López de Victoria Plugues (M.L.S.).

La narrativa del texto fue enriquecida con los materiales gráficos del Archivo General Militar de Madrid, Archivo de las Indias en Sevilla, *British Museum*, Archivo histórico del *San Juan National Historic Site*, Archivo General de Puerto Rico y Archivo histórico de la Fundación Luis Muñoz Marín. Quisiera agradecer a los custodios de estos acervos por hacer disponible los recursos gráficos y dar el permiso para el uso de los mismos. En el Archivo General de Puerto Rico le agradezco a Pedro Roig de la sala de referencia y a la Sra. María Isabel Rodríguez en el archivo fotográfico por ayudarme a localizar y reproducir material gráfico para esta publicación. Reconozco al historiador Eric López de la División de Recursos Culturales, Sitio Histórico Nacional de San Juan, por su valiosa aportación de fotografías antiguas de piezas de artillería, fotos aéreas, de fortificaciones en San Juan y de planos antiguos del siglo XX. Además quisiera resaltar la ayuda del Sr. Joseph Harrison, investigador de muchos años sobre el tema y director del Archivo Digital Nacional de Puerto Rico que me proveyó fotos aéreas antiguas de principios del siglo y copias digitales de mapas del siglo XX.

Además de los planos, mapas y fotos antiguas, fui afortunado de contar con las recreaciones gráficas producidas por el ilustrador puertorriqueño, Sr. Erick Pérez Gómez y el grupo San Juan en Blanco y Negro. Estas imágenes sirvieron como un puente gráfico cuando no había fotografías antiguas para ilustrar la apariencia histórica de las obras defensivas. Le agradezco mucho al señor Pérez por autorizarme incluir sus bellísimas obras. Entiendo que estos dibujos son otra herramienta necesaria para ayudar a comprender y valorar mejor el distintivo patrimonio fortificado en Puerta de Tierra.

También, el Sr. Andy Rivera, del *Puerto Rico Historic Building Drawing Society*, hizo una contribución destacada al proyecto, donó fotografías recientes de los remanentes de las líneas avanzadas. Estas fotos, tomadas con un ojo artístico, sirven de introducción al lector de los restos del sistema defensivo español disperso por Puerta de Tierra.

Desde 1990, cuando comencé la búsqueda de la documentación del tema me he encontrado y compartido con otros insigne investigadores que me han ayudado a comprender la evolución del sistema defensivo español en Puerta de Tierra. Algunos historiadores, arquitectos y arqueólogos desprendidamente me han provisto datos importantes y a veces copias del material gráfico. Quisiera que conste que aunque no los mencione por nombre reconozco su valiosa contribución y siempre tendrán mi más profunda estimación y respeto.

CAPÍTULO 1

PUENTE DE AGUA Y CANAL DE SAN ANTONIO

La mudanza de la ciudad de Puerto Rico desde su localización original en el sitio conocido como Caparra hasta el extremo noroeste de la estrecha isleta al norte de la actual isla de Puerto Rico se llevó a cabo durante los años de 1519 y 1521. La nueva localización colindaba con una amplia bahía y ofrecía como ventajas la facilidad de comercio marítimo, la salubridad de los constantes vientos alisios y la protección geográfica contra acciones bélicas.

Según se avanza hacia el oeste, la costa norte de la isleta se elevaba significativamente sobre el nivel del mar y presentaba formaciones rocosas dentro sus estrechas playas, que ofrecían una barrera natural contra un desembarco marino. Entonces la isleta era más estrecha y la costa sur estaba bordeada por una amplia área de mangles y ciénagas que se extendían hasta llegar a la actual zona portuaria. La proliferación de espesos bosques de mangle y suelo pantanoso en la costa sur y el extremo este también servía de obstáculo a cualquier ataque invasor. Eran terrenos a nivel o por debajo del nivel marino cuyo deficiente drenaje propiciaba la formación de charcas, ciénagas y canales donde el agua salobre fluía lentamente hacia el mar.[1] El área libre del nuevo centro urbano que era campiña (Puerta de Tierra) quedaba reservada para ejidos y la futura expansión de la ciudad.

Era el extremo este de la isleta el flanco más vulnerable a un ataque. Un área baja en ese extremo, terminaba en tres puntas que proyectaban hacia una ensenada con acceso al Atlántico. La ensenada, hoy conocida como la Laguna del Condado, se le conocía también como Ensenada de Cangrejos, Ensenada de Zalemas y Ensenada del Condado. A través de la ensenada también podía llegarse hasta el caño[2] o Canal de San Antonio y lograr acceso a la bahía de San Juan y su poblado. Este comenzaba al sur de la ensenada y corría a lo largo del lado sur de la isleta. Las puntas (de norte a sur) que proyectaban a la ensenada o laguna se conocían como Punta Escambrón (otros nombres de esta punta eran Cabrón y Cambrón), Punta Boquerón o Morrillos y Punta San



Figura 1. **Plano del asiento y del puerto de la ciudad de Puerto Rico**, por licenciado Rodrigo de Figueroa, 1519, ES.41091.AGI/27.23//MP-SANTO_DOMINGO,1

Antonio. Inicialmente la población improvisó calzadas vaciando carretadas de piedra en los canales para facilitar parcialmente el paso a caballo.[3]

Uno de los requerimientos de los representantes de la Corona Española a las autoridades locales para mudar la población a la isleta fue que se construyeran puentes flotantes o pontones sobre los dos caños que conectaban el nuevo asentamiento con el resto de la isla: el caño de San Antonio y el caño de Martín Peña. El primero separaba la isleta del área oeste de Cangrejos (hoy Miramar y Santurce), mientras el caño de Martín Peña; limitaba el acceso en la isla mayor al área del Roble (hoy Río Piedras) y el Hato del Rey (hoy Hato Rey). Estos puentes en madera se deterioraban rápidamente en el trópico por la extrema humedad y el intenso calor. Las obras de piedra, aunque más duraderas, también necesitaban mantenimiento y reemplazo con el pasar de los años. En 1534 el Consejo de la ciudad de San Juan exponía la problemática situación de estos puentes a la consideración del Rey:

> […]esta ciudad está en una isleta pequeña, que tiene media legua de cumplido, y para pasar a la isla principal, adonde se saca el oro y adonde hay granjerías y de donde nos proveemos de mantenimientos, hay dos calzadas, hechas de piedra, las cuales han costado mucha suma de pesos de oro, las cuales están en la mar y son muy grandes; y como en la mar hay grandes corrientes, las cuales las desbaratan y hunden, cada día hay gran necesidad de repararlas y también la fuente donde todo el pueblo bebe, que está en la dicha isla grande; y para ir por el agua, que han de pasar por las calzadas, está derribada […][4]

En 1571 el cronista Juan López de Velasco indicaba que el puente sobre el caño de San Antonio era de madera y piedra, con una longitud aproximada de "dos tiros de ballesta".[5] Posiblemente los estribos y puntos de apoyo eran de piedra o sillería; utilizándose la madera para la parte más profunda.[6]

En el extremo noroeste de Cangrejos; cercana al Puente de San Antonio; y a media legua de la población estaba una fuente de agua conocida como la Fuente de Aguilar.[7] A finales de siglo XVI era descrita como una fuente en piedra bien labrada; recibiendo el agua de un manantial que brotaba al suroeste de la laguna o ensenada y era de uso común a la población y a los barcos.[8] Aunque la isleta contaba con algunos pozos y aljibes la calidad y volumen del agua no era la óptima. La cercanía de la fuente al camino principal de la ciudad facilitaba la transportación del líquido que aguadores transportaban en botes o por arrieros hasta la población. En 1551 Felipe II ordenó que se hicieran los trabajos necesarios para un sistema que permitiera llevar el agua de la fuente hasta la ciudad de San Juan. El deterioro de ambos puentes dificultaba llevar el agua a la población, por lo que el Cabildo acordó arreglar primero los puentes que estaban en malas condiciones. Eventualmente el proyecto fue cancelado; pero es posible que el agua haya podido llevarse solamente hasta el terraplén del puente de San Antonio. [9]

El terreno de Cangrejos cercano al puente también era suelo pantanoso con poco drenaje y mucho mangle, con la excepción de algunos promontorios o cerros que se levantaban sobre el nivel topográfico. Los más cercanos al caño de San Antonio se conocían como la Sabana de Carrasquillo, Miraflores y el Monte de Rodeo. Este último se encontraba muy cercano al puente de San Antonio, y podía servir como lugar de observación.[10]

Los ataques de los indígenas, así como de expediciones navales de las potencias europeas en la primera mitad del siglo XVI; hizo necesaria la construcción de baterías y pequeños fuertes en la Isleta para defender a la ciudad de San Juan. La pérdida de población española que abandonaba la isla hacía temer a los colonos una insurrección de la población africana, acentuándose el problema de seguridad. En 1527 el procurador de la ciudad (todavía conocida como de Puerto Rico), Pedro Sánchez de Valtierra; le hizo una relación a la Corona, de la necesidad de construir una

torre, […] “en una calzada que se ha hecho en un brazo de mar por donde entran y salen a ella para todo el servicio de la tierra, porque todo lo otro está cerrado de mar a la redonda, porque sin ella la dicha isla y vecinos de ella están a mucho peligro” […].[11] En 1532, un año antes de comenzarse la construcción del modesto fuerte de Santa Catalina, el Cabildo de San Juan solicitaba al Rey la construcción de un muro en el área del Boquerón para colocar en el mismo varias culebrinas. [12] Dos años más tarde el cabildo le escribió nuevamente al Rey indicándole la necesidad de construir una torre y fortaleza en la calzada principal[13] que unía la isleta “donde está asentada la ciudad para proteger y defender esta vía”, contribuyendo la ciudad con parte de los gastos. [14] El Rey dio su aprobación en 1537 condicionada a que el cabildo se hiciera cargo de su conservación y mantenimiento. A la construcción también se le añadió […]“cerrar la boquilla de la calzada de Aguilar, por donde en tiempo de guerra, podrían ofender los enemigos a los vecinos de la dicha ciudad y hacer una torrecilla en la puente, para seguridad de la tierra”. [15] Las actividades en torno al Puente de San Antonio y su posición estratégica hacía que el puente también fuera conocido como el Puente de los Soldados, Puente de Aguilar, Puente del Agua, o simplemente “la puente”. [16]

En 1556 el Gobernador Diego de Carasa informa al rey de las mejoras hechas en el área; ante el temor causado a la población por la toma de La Habana; preparó una carabela para ser hundida en el Puente de Aguilar,[17] indicando además la gran necesidad de un torrejón a la entrada del puente de Aguilar con cuatro falcones[18] con dos medios pasa muros […] “que allá al presente tengo en un baluartejo de emprestado que allí se hizo”. […] En 1560 Carasa indicaba haber construido un bastión con una casa y troneras a la entrada del puente de la ciudad. Añadía a esto nuevos caminos abiertos donde la gente de caballo pudiese andar y acudir a la playa a donde estaba el desembarcadero de Escambrón, a velar y guardar la costa; para lo cual debió quebrar las rocas que allí impedían el paso a los caballos. Además de las piedras, despejó la vegetación, permitiendo a los jinetes salir a la playa y correr la misma.[19]

En 1583, continuaba el trabajo de mejorar y acondicionar la costa este de la isleta. El gobernador Diego Menéndez de Valdés informó al Rey sobre la construcción de un puente y una batería en Boquerón. El puente se “hizo a manera de los diques que hay en Flandes” y en las partes anegadizas se preparó una puerta fuerte de rastrillo para su defensa. Atendiendo la necesidad de apoyar el puente y batería se cavó una trinchera para proteger la defensa con el fuego de arcabuces y mosquetes. En el camino hacia la ciudad en los montes espesos, al oeste del puente, cavó tres trincheras adicionales, dos con ellas con fosos. En la playa del Escambrón, entonces con arrecifes y suelo boscoso; cavó otra trinchera para bloquear cualquier paso de enemigos.[20]

Cuatro años más tarde, Menéndez de Valdés, envió una relación al Rey sobre las defensas y las fortificaciones de la isla de Puerto Rico, señalando las previsiones tomadas para asegurar el puente contra un ataque por tierra y resguardar las playas de la isleta que miran hacia la Ensenada del Boquerón contra un desembarco. En la punta del Cangrejos el enemigo podía:

> […] echar gente en tierra con mar bonança desde la dicha punta que es tres leguas desta ciudad hasta media legua cerca della o poco mas esta gente a de entrar en esta ysleta por un braço que le ataxa que esta casi media legua desta ciudad entrase por este braço a esta ysleta por un puente que tiene 500 pies de largo que es hecha a manera a de los diques de Flandes salvo que como ellos son de tierra esta es de piedra en medio del esta un ojo por donde desagua la marea que tiene mas de dos braças de agua la defensa que tengo hecha para este puente es a la vanda de [del lado de] esta ciudad junto al dicho ojo una puerta de rastrillo No.2 con su çerrojo fuerte y a un lado y a otro della una alas que estorvan de pasar por los lados 20 pasos de esta puerta hacia la çiudad a un lado del puente e pegado con el hice un valuarte – No.3 con harto trabajo en el qual tengo plantadas cuatro pieças dos falcones pedreros y dos pieças de hierro colado de 8 y 9 quintales juegan por troneras y lavan el puente de manera que tengo por ymposible recibirse por allí daño alguno tengo [en] este baluarte un caporal y doce soldados y hacese allí una posta muy en orden de día y de noche tiene el dicho caporal una llave de la puerta rreferida ansí para la guarda de los que podían entrar como para la gente que ay en la ciudad que porque no se me salgan al campo y me la dexen pasar con mi çedula dandolas como conbiene de manera que reçiban el menos perjuicio que puedo tres troneras deste baluarte miran al voqueron que adelante diere hasta donde cabra dosçientos y cincuenta pasos.[21]

Respondiendo a los ataques contra la flota mercantil y las posesiones españolas en el Nuevo Mundo, a partir de 1586, la Corona Española, inició un plan de defensa y fortificación en diez puntos estratégicos en las Américas. Siendo la isleta un punto de gran importancia estratégica; en 1589 llegan a Puerto Rico el maestre de campo Juan de Tejada y el ingeniero Bautista Antonelli para llevar a cabo tres proyectos de fortificación de la plaza de San Juan. La construcción de un fuerte en el Morro y los muros en la Fortaleza de Santa Catalina, son los proyectos más reconocidos, pero además había un proyecto para hundir el casco de un buque en la entrada del Boquerón y así bloquear el acceso a la segunda entrada a la bahía de San Juan. Sin embargo, este proyecto para cerrar la ensenada del Boquerón no se implementó.

En los últimos cinco años del siglo XVI (1595 y 1598), dos expediciones inglesas atacaron a la ciudad de San Juan de Puerto Rico; poniendo a prueba las reformas acometidas por los ingenieros militares.[22]

La primera gran expedición inglesa a Puerto Rico fue dirigida por Francis Drake y llegó el 22 de noviembre de 1595 al litoral de Cangrejos. La expedición contaba con 26 buques y sobre tres mil hombres.[23] El gobernador de Puerto Rico, Pedro Suarez Coronel, se había preparado con antelación a la llegada de la expedición y distribuyó soldados de la plaza y efectivos de las naves que se encontraban en la bahía (cinco fragatas y el galeón Santa María de Cabogeña); hacia los fuertes, reductos y trincheras de la plaza.[24] Al este de la Isleta se apostaron 100 hombres en la punta del Escambrón y 150 hombres en la batería del Boquerón y el Puente de Agua. Ese día los buques ingleses empezaron a reconocer el área del Boquerón por considerarlo Drake la mejor área para desembarco. Los ingleses quedaron frustrados en este objetivo, al tratar anclar en la ensenada de Salemas[25]; recibiendo sus buques fuego de fusilería y artillería proveniente de la batería del Boquerón y una plataforma en el Escambrón.[26] Esa noche en respuesta a este intercambio, Drake movió la flota al oeste de la entrada del canal del Morro, cerca de isla de Cabras. Durante el día de 23 de noviembre, los ingleses abrieron fuego de artillería contra el castillo del Morro y cinco fragatas españolas que se encontraban en la bahía de San Juan. Durante la noche de ese día trataron de quemar las fragatas. Esta última operación no tuvo éxito; y después de merodear nuevamente por el Boquerón, la flota de Drake abandonó el ataque zarpando el 25 de noviembre.[27]

A pesar del fracaso de Drake, la Reina Isabel I de Inglaterra continuaba firme en su interés de tomar a Puerto Rico y usarla como una base de operaciones contra las flotas españolas en el Caribe. Por esta razón escogió a uno de sus mejores estrategas, George Clifford, Conde de Cumberland; para organizar otra expedición contra Puerto Rico. Poco más de dos años después de la expedición de Francis Drake, la segunda expedición inglesa de 20 buques llegó a las playas de Cangrejos el 16 de junio de 1598, al mando de George Clifford. Tomando las lecciones aprendidas del fallido ataque de Drake en 1595, las fuerzas inglesas llegaron con el objetivo de forzar el desembarco en la isleta desde el área del Boquerón. El 16 de junio comenzaron las operaciones con un desembarco de dos regimientos, uno dirigido por George Clifford y el otro por John Berkeley; cuya fuerza terrestre combinada era



Figura 2. **The explanation of the surprise of the towne of Puerto Rico by the Earl of Cumberlande in Anº c 1599**. Courtesía de Trustees of the British Museum.

de 960 soldados en el área de Cangrejos. Los ingleses atravesaron la densa vegetación de Cangrejos marchando hasta llegar a la Punta del Condado donde descansaron por esa noche. [28]

El próximo día (17 de junio) los ingleses marcharon hasta el puente que cruza el caño de San Antonio. Cuando llegaron al lado este del puente observaron que el puente había sido cortado en dos partes y que el mismo estaba […] "cerrado con una puerta fuerte abovedado, con troneras sobre la cual había una batería de seis piezas, una barricada una casa de o cuartelillo" […].[29]Según lo describió John Layfield, capellán inglés y cronista de la expedición.

> El paso sobre dicho puente […] podía ser cerrado por una pesada puerta, fuertemente construida, provista de un postigo que permitía el tráfico de uno en fila. La gran puerta encajaba en una abertura abovedada que había en un lienzo de muralla almenada construido a la entrada del puente, del lado de la isleta. El tablero o piso estaba cortado en dos sitios. Defendía su acceso por la isleta un fortín artillado con guarnición de cinco españoles. […][30]

En este sector la pequeña dotación española había sido reforzada con 80 voluntarios. Después de dos horas de intenso combate, el primer ataque de los soldados ingleses fue repelido por los defensores apoyados por el fuego de la batería de Boquerón. En este combate, que se detuvo cuando subió la marea, los ingleses perdieron medio centenar de soldados y dos oficiales. El Conde de Cumberland planificó entonces su próximo asalto sobre el puente. Los buques de su flota se acercaron a la Punta de Escambrón y abrieron fuego contra la batería del Boquerón mientras desembarcaban 250 piqueros y 50 mosqueteros a la playa de Salemas.[31] Este asalto, combinado con el fuego de los buques, anuló la batería del Boquerón. Los defensores del puente, temiendo ser flanqueados por los ingleses, se replegaron hacia la ciudad. Antes del amanecer del 18 de junio los ingleses marcharon a través del espeso bosque en Puerta de Tierra y llegaron al centro urbano de la ciudad de San Juan. Como la ciudad no estaba amurallada los ingleses marcharon por sus calles hasta llegar al campo del Morro. Ya la mayor parte de la población había huido a través del Río Bayamón. El Gobernador Antonio de Mosquera, cuatrocientos soldados y algunos vecinos de San Juan se refugiaron en el Castillo de San Felipe del Morro. El 29 de junio comenzó el bombardeo inglés al castillo del Morro abriendo brechas en las murallas; y comprometiendo su integridad. La guarnición española se rindió el 1 de julio de 1598, y el próximo día entró la flota inglesa a la bahía de San Juan. Durante ese mes de julio se suscitó una epidemia de disentería que mató a 400 ingleses y enfermó a muchos ingleses.[32] Ante la realidad de no contar con suficiente fuerza para retener la plaza se decidió abandonarla. El Conde de Cumberland se embarca el 24 de agosto con parte de su fuerza hacia las islas Azores para atacar a la flota de México. John Berkeley, segundo al mando de la expedición inglesa, se quedó con parte de contingente en San Juan mientras convalecía; abandonando la plaza a principios del mes de septiembre.[33]

La captura de San Juan por el Conde de Cumberland confirmó a los militares españoles que el área este de la isleta era un flanco vulnerable y la urgencia de reforzarla. Durante las primeras décadas del siglo XVII dos gobernadores tomaron acción para mejorar las fortificaciones principales de esa área. El gobernador Gabriel de Roxas Páramo (1608-1614) reconstruyó la batería del San Gerónimo en piedra y su sucesor, Felipe de Beaumont, (1614-1620) construyó en piedra el fuerte del puente de San Antonio.[34]

En los siglos XVI y XVII los conflictos dinásticos en la lucha por la independencia de los Países Bajos (Guerra de Ochenta Años, 1568-1648) trajeron como resultado ataques holandeses a las posesiones españolas en el Nuevo Mundo. En 1621 se funda la Compañía de las Indias Occidentales; facilitando una guerra económica contra España y Portugal, atacando sus posesiones en las Américas y en África. En 1625 una flota holandesa dirigida Boudewijn Hendrickszoon (conocido en castellano como Boudino



Figura 3. Detalle del grabado del Conde de Cumberland donde se muestra la Isleta de San Juan ante avance de huestes inglesas, 1598.

Enrico) salió de Texel, Holanda para reforzar una guarnición holandesa que se encontraba en Bahía, Brasil. Sin embargo, al llegar a Bahía encontraron que la plaza había caído en manos de una fuerza española-portuguesa. Buscando sacarle provecho a la situación, Enrico decidió entonces dirigir una parte su fuerza para tomar la ciudad de San Juan.[35]

La expedición holandesa llegó al litoral de San Juan con 17 buques el 25 de septiembre de 1625. Recordando el ataque del Conde de Cumberland, el gobernador Juan de Haro despachó dos piezas de artillería del Castillo del Morro y ordenó hacer trincheras en la playa del Escambrón para fortalecer las defensas en la costa este de la isleta de San Juan. Contrario a la expectativa del gobernador de Haro, la flota holandesa sorprendió a los españoles cuando sus navíos entraron por el canal del Morro, frente a las baterías del Castillo, y aprovechando la fuerza del viento que soplaba a su favor, lograron entrar cómodamente a la Bahía de San Juan con pocos daños. La mañana del próximo día los holandeses bombardearon la Puntilla; logrando desalojar a los soldados españoles allí atrincherados en un desesperado esfuerzo de detener la invasión. Luego desembarcaron 800 soldados y entrando por las calles de la ciudad tomaron la Fortaleza. Con la ciudad asegurada empezó el asedio a la guarnición española en el Castillo de San Felipe del Morro. El campo de operaciones principal fue el campo abierto frente al Castillo. Buscando forzar una rendición, los holandeses tomaron el fortín del Cañuelo, cerrando la ruta de abastecimiento por mar; cortaron el Puente de Aguilar y cavaron una trinchera a su lado para cerrar el acceso por el este. A pesar de estas acciones, los españoles retomaron el fortín del Cañuelo. El 22 de octubre, al no lograr la rendición del Castillo del Morro los holandeses prendieron fuego a la ciudad. Ante esta situación el Gobernador Juan de Haro emprendió una ofensiva contra los holandeses – una fuerza de tropa regular bajo el mando del Capitán Amézquita saliendo del Morro, y otra fuerza de criollos bajo el mando del Capitán Andrés Botello cruzando la isleta desde Miramar. Las tropas holandesas batidas por las fuerzas españolas se embarcaron apresuradamente el 27 de octubre de 1625. El 2 de noviembre, bajo fuego del Castillo del Morro, la flota holandesa logró salir de la bahía de San Juan.[36]

En respuesta a la quema de la ciudad por los holandeses, las autoridades españolas, decidieron implementar la construcción de un proyecto de construcción para dotar a la ciudad con un cinturón de murallas y bastiones y así protegerla de un ataque por mar o por tierra. Entre 1634 y 1678 se construyó un fuerte de forma circular al este de ciudad (Fuerte San Cristóbal), murallas y bastiones encerrando los lados oeste, sur, y este de la ciudad, y tres puertas de acceso a la ciudad, (las puertas de Santiago, San Justo y San Juan); con un revellín para la puerta de Santiago. El proyecto se hizo mayormente bajo la administración de los gobernadores Enrique Enríquez de Sotomayor (1631-1635) y Iñigo de la Mota Sarmiento (1635-1641); concluyéndose durante la gobernación de José Novoa y Moscoso (1656-1661).[37] En este período, sólo hay dos instancias donde se atienden las obras defensivas de Puerta de Tierra. El Fuerte de San Gerónimo fue reconstruido en 1635 bajo la dirección del maestro de obras Domingo Cortinas,[38] y en 1660 el Gobernador José Novoa y Moscoso ordenó la construcción de un nuevo puente de Aguilar. La madera del puente Aguilar se encontraba muy deteriorada; por lo que se mandó a derribar toda la estructura, reconstruyéndose definitivamente en piedra.[39] La situación defensiva de la isleta no sería objeto de estudios y reformas adicionales hasta mediados del siglo XVIII bajo el auspicio de la dinastía borbónica que gobernara España.

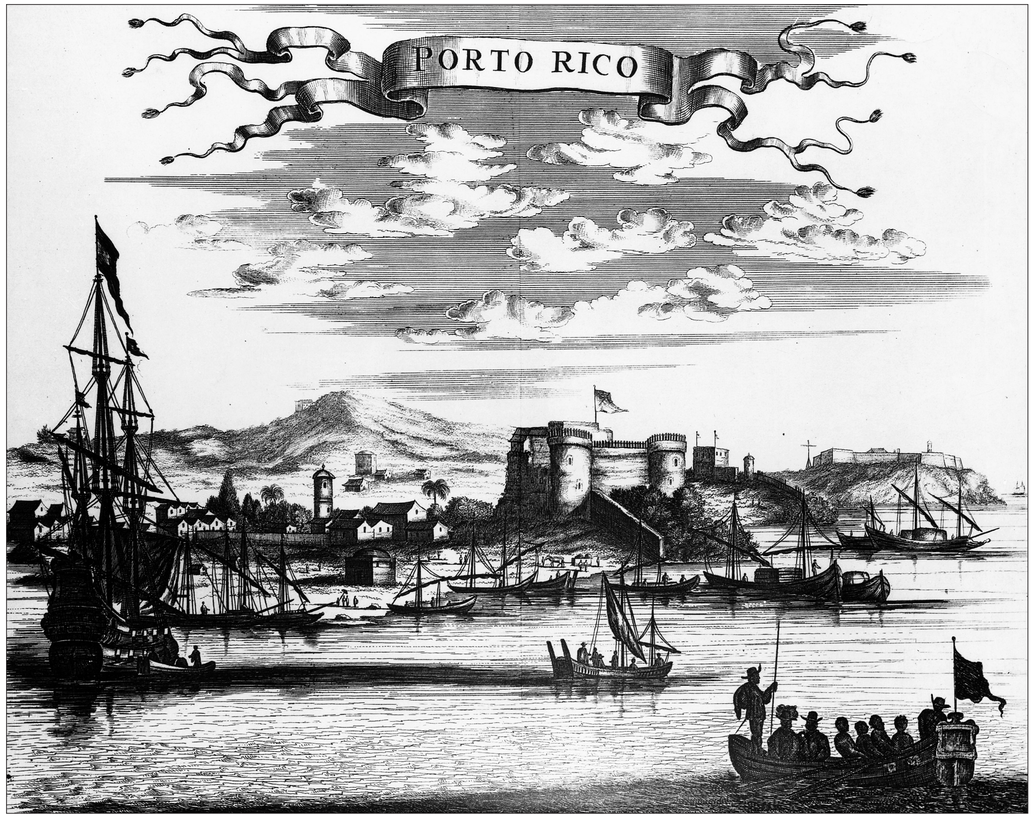


Figura 4. **Porto Rico**, grabado de Arnaldus Montanus, c.1671. Colección Casa del Libro, San Juan.

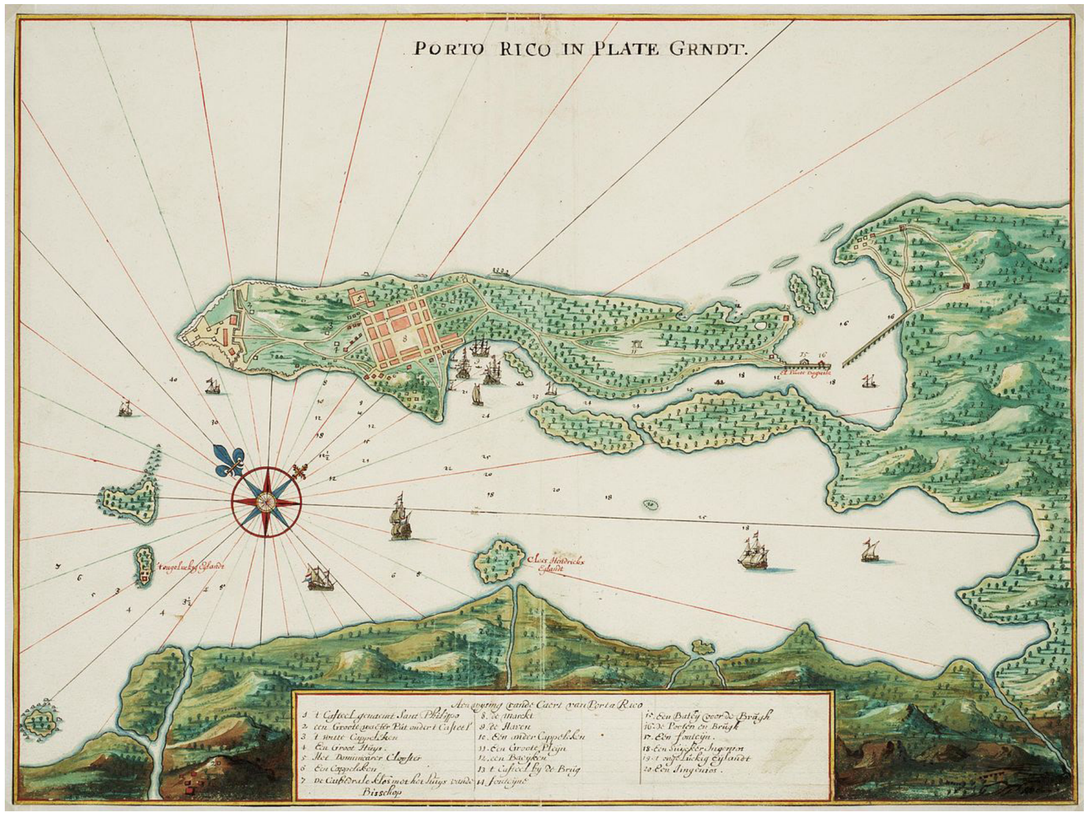


Figura 5. Mapa holandés de la ciudad de San Juan de Puerto Rico c 1665 de Johannes Vingboons, Atlas of Mutual Heritage and National Archief, Archivo Nacional de Holanda.



Figura 6. **Puerto Rico, puesto en planta don Luis Venegas Ossorio, theniente del castillo de la ciudad de Badajos,yngeniero maior de la frontera de Estremadura y sarjento general de batalla por Su Magestad, bisitador general de las fortificasiones de Tierra Firme y costas del mar del Sur, el año del señor de 1678 años**.ES.41091.AGI/27.23//MP-SANTO_DOMINGO,74.

NOTAS

1 Empezando en las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del siglo XX los mangles del caño San Antonio fueron secados para ampliar el área urbanizable en Puerta de Tierra. La extensión original de la isleta era aproximadamente de 260 cuerdas. Aníbal Sepúlveda Rivera, *San Juan: Historia Ilustrada de un desarrollo urbano, 1508-1898* (San Juan: Ramallo Bros. Printing Inc., abril 1989), 219.

2 Caño – canal angosto, aunque navegable de Puerto o Bahía. Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Española*, Vigésima segunda edición, Tomo I (Madrid: Editorial Espasa Calpe, 2001), 433.

3 Adolfo de Hostos, *Historia de San Juan Ciudad Murada: Ensayo acerca del proceso de la civilización en la ciudad española de San Juan Bautista de Puerto Rico* (Santo Domingo: Editora Corripio, 1948), 22.

4 Vicente Murga Sanz, editor, *Historia Documental de Puerto Rico, Vol. 1, El Concejo o Cabildo de la Ciudad de San Juan de Puerto Rico (1527-1550)* (Río Piedras: Editorial Plus Ultra, 1948), 125.

5 Ibid., 23.

6 Ibid.

7 Adolfo de Hostos estimaba que la fuente de Aguilar debía estar "muy cerca de la orilla de la ensenada del Condado", a la altura de la antigua parada 11 en Santurce. *Historia de San Juan Ciudad Murada: Ensayo acerca del proceso de la civilización en la ciudad española de San Juan Bautista de Puerto Rico, 22.*

8 Aníbal Sepúlveda Rivera, *Acueducto. Historia del agua en San Juan*, (San Juan: Para la Naturaleza, 2016), 18-19.

9 Adolfo de Hostos, *Historia de San Juan Ciudad Murada*... 22.

10 Posteriormente su nombre cambió al de "Alto del Olimpo"; perdurando la toponimia hasta el día de hoy en la calle Olimpo que ubica donde se encontraba el cerro.

11 Vicente Murga Sanz, editor, "A los oficiales, para que informen sobre la petición de la ciudad […]", *Cedulario Puertorriqueño III (1526-1528)* (Ponce: Universidad Católica de Puerto Rico, 1986), 349.

12 Culebrina – Antigua pieza de artillería, larga y de poco calibre. Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Española*, Tomo I, 712.

13 Era esta la calzada que conducía al poblado, cercana a la Fuente de Aguilar; construidas ambas por el poblador de ese nombre.

14 La contribución del Cabildo fluctuaba entre una quinta parte y la mitad del costo de construcción. José Joaquín Real Díaz, *Catálogo de cartas y peticiones del cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico en el Archivo General de Indias (siglos XVI-XVIII).* (Barcelona: M. Pareja, 1968), 21. Vicente Murga. *Historia Documental de Puerto Rico,* Vol. 1 (Río Piedras: Editorial Plus Ultra, enero 1956), 40.

15 Vicente Murga Sanz, editor, *Historia Documental de Puerto Rico, Vol. 1, El Concejo o Cabildo de la Ciudad de San Juan…*, 279.

16 Adolfo de Hostos, *Historia de San Juan, Ciudad Murada*, 23-25. María de los Ángeles Castro, *Arquitectura de San Juan de Puerto Rico (Siglo XIX)* (Barcelona: Talleres Gráficos de Manuel Pareja, 1980), 8, nota 9.

17 "Carta de Diego de Carasa, gobernador de la isla de San Juan dando cuenta de lo que ha pasado en la isla de San Juan […]". Ricardo E. Alegría, editor. *Documentos históricos de Puerto Rico*, Volumen IV, 1546-1580 (Bogotá: Quebecor World Bogotá S.A., 2009), 109.

18 Falcón pedrero – pequeña pieza de artillería montada sobre una horquilla. Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa. http:// bibliotecavirtualdefensa.es

19 "Información de los servicios del licenciado Diego de Carasa, gobernador […]". Ricardo E. Alegría, editor. *Documentos históricos de Puerto Rico*. Volumen IV, 1546-1580, 124-155.

20 "El gobernador Diego Menéndez de Valdés a S.M. con informe de la «armada de corsarios» que merodean en las costas de la Isla." Alvaro Huerga, editor, *Cartas de los Gobernadores,* Vol. 2 (1580-1592). (Madrid: Imprenta Taravilla, 2011), 172.

21 "Relación del gobernador Diego Menéndez de Valdés sobre las defensas y fortificaciones para defensa de la isla de San Juan. Descripción de las defensas y la casa fuerte de los Ponce de León." Ricardo E. Alegría, editor, *Documentos históricos de Puerto Rico. Volumen V, 1581-1599* (Bogotá: Quebecor World Bogotá S.A., 2009), 318.

22 En los recursos consultados para esta obra se ve una disparidad de las fechas del asedio del Conde de Cumberland (1598) en los libros de los autores consultados. Adolfo de Hostos (1983), Juan Manuel Zapatero (1964) y Enrique T. Blanco (1968). Se utiliza las fechas provistas por el trabajo del Albert Manuncy y Ricardo Torres-Reyes, *Puerto Rico and the Forts of Old San Juan* (Connecticut: The Chatham Press, 1982).

23 Juan Manuel Zapatero, *La Guerra del Caribe en el Siglo XVIII* (Barcelona: Manuel Pareja, 1964), 291.

24 La escuadra española de cinco fragatas bajo el mando del almirante Tello Guzmán capturó el buque inglés *Francis*, que formaba parte de la flota de Francis Drake, cercano a la isla de Guadalupe. Al cuestionar a los tripulantes se enteraron que Puerto Rico era el objetivo de la expedición de Drake. Kenneth R. Andrews, *The Last Voyage of Drake and Hawkins* (Cambridge: University Press, 1972), 164.

25 Se ha encontrado escrito el nombre de esta ensenada o playa como Salemas o Zalemas en los documentos oficiales españoles de dos maneras.

26 Zapatero, *La Guerra en el Caribe en el Siglo XVIII*, 290. Los españoles desde sus posiciones en el Boqueron y el Escambron lograron hacerle 28 tiros de gran calibre a los buques ingleses antes que éstos lograran reposicionarse al oeste de la Isleta. Adolfo de Hostos, *Historia de San Juan, Ciudad Murada*, 36.

27 Zapatero, *La Guerra en el Caribe en el Siglo XVIII*, 292.

28 Ibid., 297-298.

29 Enrique T. Blanco, *Los tres ataques británicos a la ciudad de San Juan Bautista de Puerto Rico* (San Juan de Puerto Rico: Editorial Coquí, 1968), 37.

30 Adolfo de Hostos, *Historia de San Juan: Ciudad Murada*, 23.

31 El área de desembarco es descrita como ensenada de Salemas entre el Escambron y el Baluarte. Zapatero, *La Guerra en el Caribe en el Siglo XVIII*, 298. Uno de los buques, una urca, encalló y se hundió en los arrecifes que bordean la costa norte de la Isleta. Walter Cardona Bonet, *Shipwrecks in Puerto Rico's history 1502-1650*, Volume I (San Juan: Model Offset Printing, 1989), 198-202.

32 Previo a la llegada de las fuerzas inglesas en 1598 la población de la ciudad había sido mermada por un brote de disentería.

33 Hay diferencia en las cronologías de los autores principales en cuanto a la toma, captura del Castillo del Morro y reembarque de las tropas inglesas. Enrique T. Blanco, *Los tres ataques británicos a la ciudad de San Juan Bautista de Puerto Rico,* 39, 40 y 45.

34 Edward A. Hoyt, A History of the Harbor Defenses of San Juan P.R., under Spain, 1509-1898 (San Juan: *Puerto Rico Coast Artillery command*, 1943), 59-60.

35 Cornelius C. Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast 1580-1680* (Gainesville: University of Florida Press, 1971), 158.

36 Zapatero, *La Guerra en el Caribe en el Siglo XVIII*, 304-307. Albert Manuncy y Ricardo Torres-Reyes, *Puerto Rico and the Forts of Old San Juan* (Connecticut: The Chatham Press,1982), 55-58.

37 Zapatero, *La Guerra en el Caribe en el Siglo XVIII*, 312-315.

38 Ricardo E. Alegría, *El Fuerte de San Jerónimo del Boquerón: Museo de historia militar de Puerto Rico* (Barcelona: Manuel Pareja, 1969), 7.

39 Ángel López Cantos, *Historia de Puerto Rico (1650-1700)* (Sevilla: Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1975), 214. También en Adolfo de Hostos, *Historia de San Juan: Ciudad Murada*, 24.

CAPÍTULO 2

LOS INGENIEROS MILITARES MIRAN A LA CAMPIÑA

En respuesta a la toma por los ingleses de las islas de Martinica, Santa Lucía, Granada y de la ciudad de La Habana en 1762, Carlos III, rey de España, envió altos oficiales militares a América para evaluar las condiciones defensivas de sus posesiones y proponer medidas para mejorarlas. Es así como en abril de 1765 el mariscal de campo e inspector de obras militares en las Antillas; Alejandro O' Reilly llega a San Juan de Puerto Rico. Fue acompañado en la inspección de las defensas por el Gobernador de Puerto Rico; teniente coronel Ambrosio de Benavides, el comandante de ingenieros Tomás O' Daly Blake, el Teniente a Rey Pedro Carrasco, y el sargento mayor Pablo Castello.[1]

El mariscal O'Reilly completó un estudio estratégico y técnico de las fortificaciones, fechado 20 de mayo de 1765. Su gran plan de fortificaciones fue aprobado por la Corona Española el 25 de septiembre de ese año.[2] Para hacer posible las nuevas obras de fortificación de la plaza fuerte se ordenó al Virreinato de Nueva España en México proveer una subvención anual al gobierno de Puerto Rico.

Las obras de fortificaciones para la plaza de San Juan comenzaron un año más tarde, utilizando como base el plan del mariscal O'Reilly. Sin embargo, según se llevaron a cabo los trabajos en San Juan;[3] los ingenieros militares de la plaza desarrollaron estudios adicionales para la consideración y aprobación de la Junta Consultativa de Fortificación y Defensa de la Indias en Madrid.

En el área extramuros al este de la actual área de Puerta de Tierra se construyó el Polvorín de San Gerónimo en 1769[4] para proveer pólvora, cureñas y pertrechos a las posiciones avanzadas en la costa este. En febrero de 1773, una vez completados los trabajos del Revellín de San Carlos, la Batería de Trinidad y el Revellín el Príncipe; en el Castillo de San Cristóbal; el ingeniero militar Tomás O' Daly formó un nuevo proyecto de ampliar las defensas. El nuevo proyecto incluía un terreno elevado al este del revellín de San Carlos; donde se construyeron tres fuertes: La Princesa,

El Abanico y Santa Teresa, además del Espaldón de la Marina, Taxamar, y la primera y segunda cortadura del sistema Ignacio Salas.[5] En 1776 también se inició el proyecto de ampliación del fuerte del puente de San Antonio bajo la dirección del ingeniero O' Daly.

Los ingenieros militares españoles planificaron las defensas de plaza considerando a Inglaterra como su principal enemigo potencial. Esto significaba que la plaza fuerte debía resistir por si sola el ataque de una expedición inglesa sin esperar asistencia de los buques de guerra de la armada española. Las defensas de la isleta debían cubrir ambos flancos – al oeste; la entrada marítima por el canal del Morro a la bahía de San Juan y al este de la ciudad; el camino real desde el puente de San Antonio hasta el frente de tierra de la plaza de San Juan. Los ingenieros militares miraban con preocupación esta área extramuros ya que, a pesar de las reformas de las fortificaciones, continuaba siendo el flanco débil de las defensas de la isleta. Se buscaba obstaculizar y retrasar el avance desde el puente de una hueste enemiga debilitándola en su camino a la ciudad y finalmente venciéndola frente a las puertas de la población:

> En todas las Plazas fortificadas importa mucho retardar a los enemigos cuanto sea factible la empresa de sus ataques principales, a fin de que con la demora, consuma sus vivieres, municiones, y gente, dando lugar entretanto a los defensores para precaverse mejor en su oposición, pero con mayor razón en la marítimas de América, porque su invasión haber forzosamente grandes convoyes, sostenidos de numerosas escuadras que conduzcan tropas, bastimentos, y demás útiles necesario[s] de largas distancias a unos climas donde su detención destruye aquella y estos, expone los buques a los temporales regionales y de consiguiente frustra el proyecto[…].[6]

Esas consideraciones estratégicas del Plan de Defensa validaban la conveniencia de dividir las defensas de la isleta en dos gestiones; la primera, contribuir a retardar un posible desembarco, manteniendo siempre la comunicación con la isleta, y la segunda; mantener los recursos para asegurar las obras exteriores, así como las de su recinto.

Entre 1777 y 1779, previo a completarse el segundo proyecto de ampliación del Frente de Tierra, Tomás O' Daly comenzó a preparar un proyecto adicional para desarrollar obras defensivas en el flanco débil de la plaza fuerte de San Juan. El ingeniero tomó en consideración el terreno elevado que corre a lo largo de la costa norte de la isleta, la ciénaga en el Escambrón y los mangles que corrían por la costa sur. Aprovechando estos obstáculos naturales, O' Daly consideró la construcción de doce apostaderos mirando al Boquerón apoyados por trincheras, y una Línea de medianía para retardar el avance de una fuerza enemiga hacia el Frente de Tierra de la plaza de San Juan.[7]

A medio camino hacia las fortificaciones del Frente de Tierra; al oeste de las fortificaciones costeras, se formaba una Línea o depresión geográfica conocida como Línea de medianía. Esta línea corría del norte desde un nivel elevado del terreno hasta los manglares en el sur.[8] Conocido también como el Trincherón, fue construida entre 1779 y 1783 cuando España estaba en guerra con Gran Bretaña,[9] situada "en el paraje mas inmediato a la plaza forman[do] de obra […] de mar a mar, que proporcionaría la mejor defensa, y de tener alejados a los enemigos".[10] Sobre la estructura, ingeniero Juan Francisco Mestre escribió:

> El Trincheron, que en la pasada guerra se estableció en la medianía de la Plaza, y Puente de San Antonio apoyado el estremo [sic] del sur por un caño que se abrió, y se introduce con el que sigue al espresado [sic] Puente, y por el otro hacia el mar del Norte por un apostadero, que se construyó de mampostería y cierra con la Playa espresada [sic] obra, teniendo armar en cada uno, foso y contrafoso fue el fin de que sirbiese [sic] de una segura retira[da] a todas las tropas avanzadas a impedir el desembarco



Figura 1. **Plano Geométrico de Puerto de la Capital de la Ysla dedicado al Eccmo Sor. General Dn Segundo Ulibarri Segundo Cabo de la misma**, c 1840-1850". España. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Militar, Centro Geográfico del Ejército, AR_J_T_4_C_2_56.



Figura 2. **Plano de la Plaza de Sn Juan de Puerto Rico, y del terreno comprendido desde esta al Puente de Sn Antonio, en que se manifiestan sus fortificaciones, y las Obras Provisionales executadas durante la Guerra.** Plano de la Isleta de San Juan, atribuido por el historiador militar español Juan Manuel Zapatero a Tomás O'Daly, c. 1780. España. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo General Militar de Madrid, PRI-15-08.

al Enemigo por esta parte […] Su reparación en el día no puede ser de mucho costo con reflexión a que siendo el terreno en se formó toda esta obra de naturaleza consistente, se mantiene hasta la presente con solo algunos pequeños derumbos [sic] en el Talud de sus rampas, que pueden ser reparados con solo minorar algo el espesor de sus parapetos, que así estos como el todo de lo demás de la obra, nunca han tenido otro revestimiento que el corte natural del terreno hallándose en el propio caso la retirada que tiene a su espalda.[11]

Al morir O'Daly en 1781, Mestre continuará la labor de desarrollar las defensas extramuros; completando el proyecto y sometiéndolo al gobernador de la Isla, Juan Dabán y Busterino, en 1783. El proyecto de defensa tocaba cuatro puntos de interés en Puerta de Tierra – La punta del Escambrón, el paso del Boquerón; el puente fortificado de San Antonio y el terreno de medianía.[12] El documento indicaba que ya se habían construido obras provisionales en las áreas de desembarco y en la Línea de medianía. En este documento el ingeniero abogaba por que se le diera el necesario revestimiento para hacer las obras duraderas:

> Se continuo hasta poner en su entera perfección todas las Obras que se han aumentado, y quedan expresadas, las Provisionales en los parajes de desembarco, la Línea provisional que media entre la Plaza, y Puente de Sⁿ Antonio, y arreglo de tierra en el frente de Sn Cristóbal para la mejor salida de sus fuegos… = La conservación de la Línea exterior establecida en la medianía de la Plaza, y Puente de Sⁿ Antonio, le consta bien a V.S. por cuantas veces la ha reconocido: su situación ventajosa bien defendía promete retardar considerablemente los progresos del Enemigo para llegar al Cuerpo principal de la Plaza; los gastos causados consecuentes a su utilidad propuesta, piden en ahorro del Real Erario su permanencia = Esta obra que fue determinada bajo el principio de correr por toda ella un terreno naturalmente sólido de un Barro gredoso, formándose su Escarpa en un Angulo de 55" grados con Horizonte, y la contra escarpa con el 70"; sus Parapetos a prueba hechos del propio Barro, sin otro revestimiento ha subsistido y […] pero como las copiosas, y frecuentes lluvias de este Clima con el curso del tiempo destruyen lo más sólido, especialmente en lo que está expuesto a la Briza (sic), se hace preciso a todo el frente de la Línea a quien bate esta, cubrirlo con un pequeño revestimiento en su escarpa, y contra escarpa de un pie de grueso con mezcla de Barro, y poca cal que con el ningún empujo del terreno, la experiencia tiene aquí acreditado su consolidez [sic], y duración, no siendo de mayor costo la Piedra por la inmediación a la Cantera de Sⁿ Gerónimo que puede conducirse hasta el pie de la Obra por agua, sirviéndole este reparo de hacerla una permanente duración en lo principal, y que solo en caso de Guerra habría que reparar los Parapetos, y algunas desigualdades en la Obra que sigue al Norte; esta se cortó igualmente en el terreno natural, siguiendo sus desigualdades a unir con el Espaldón de Sillería que cierra con la Playa […] Proyecto de defensa que acompaño V.S. y empezó solo este objeto mi antecesor Dⁿ Thomas O' Daly, habiéndolo yo seguido adaptando, y combinando con sus primeros pensamientos las defensas aumentadas después en la Cabeza del Puente y Línea principal de que se trata […][13]

Cuando en 1783 Mestre presenta su plan de defensa, incluye un plano que ilustra doce apostaderos y trincheras a lo largo de la costa este de la isleta y la Línea de medianía.[14] Estos apostaderos tenían el propósito de oponer un desembarco en las playas y caletas y de apoyar al Fuerte de San Gerónimo así como el Puente fortificado de San Antonio. Los apostaderos, enumerados del núm. 1 al 12, quedaban en el área baja del este de la isleta, aledaña a la Ensenada del Boquerón. En el proyecto se describe el rol defensivo de los apostaderos:

- **Punta y playa del Escambrón** - Los apostaderos 1, 2, 3 y 4 estaban situados en el puesto del Escambrón construidos de tierra y fajina en la esquina noreste de la isleta. Debido a su proximidad al mar fueron hechos "*a prueba*" o resistentes al fuego de navíos enemigos. En particular los primeros tres custodiaban la playa del Escambrón contra desembarcos. En esa playa se podían efectuar desembarcos en tiempo que el mar estuviese calmado. Allí se construyeron obstáculos […] "a la lengua del agua […] troncos de árboles, los quales [sic] afianzados por la parte inferior en el terreno y ajuntadas bien las ramas, entrelazándose unas con otras, formando una defensa acreditada por la experiencia, superior a los mejores Caballos de Frisa" […]. El cuarto apostadero estaba situado en la punta del Escambrón donde años más tarde se construiría la Batería del Escambrón.[15]

- **Playa Salemas** – los tres apostaderos 5, 6 y 7 estaban situados en la Playa Salemas. Esta playa se encontraba entre la Punta Escambrón y la Punta Boquerón. En esa playa, según describe el plan, los enemigos sólo podían entrar dos lanchas de frente. En estos apostaderos se concentraría la tropa mientras el enemigo dirigiese fuego sobre el área, y saldrían cuando el enemigo llegara en lanchas para desembarcar en la playa.

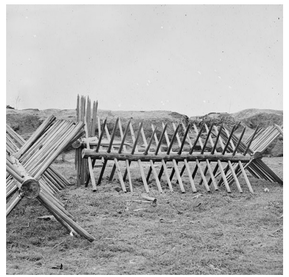
- **Posición de refuerzo** – el apostadero núm. 8, situado entre la punta del Boquerón y la Playa Salemas servía como retén para proveer refuerzo a los demás puestos y podía usarse para apoyar una retirada. Allí se asignó una batería de cañones de batallón con alcance de 292.35 metros.

- **Punta de Boquerón, Playa y punta de San Antonio** Los apostaderos 9, 10, 11 y 12 se situaron en la playa de San Antonio y el último al norte del tramo del camino real que llevaba al Puente fortificado de San Antonio. Estos apostaderos se les dio la función de prevenir un desembarco enemigo en la playa más vulnerable del área. El apostadero núm. 9 se estableció al oeste de la punta Boquerón en el área cercana a donde se construiría la batería de San Ramón. El apostadero núm. 10 estaba aledaño al Castillo de San Gerónimo. A estos apostaderos, que contaban con la protección del Castillo San Gerónimo y del puente fortificado de San Antonio, se les asignó una batería de cañones ligeros.

Las obras defensivas (apostaderos y fuertes) del sector se complementarían con la confección de obstáculos contra la caballería inglesa en las playas como caballos de frisas,[16] mantas con clavos y otros. Lanchas y pontones cañoneras proveerían apoyo adicional a los defensores de estas posiciones atacando las fuerzas terrestres y emplazamientos de artillería de un enemigo. [17] Se consideró también hundir lanchas cargadas de piedras en el Boquerón para negarle el acceso a las lanchas enemigas; pero dejando algunos pasajes para la movilidad de las lanchas cañoneras españolas.

Estudiando la geografía del área, los ingenieros militares entendían que en el área de Santurce, la altura del Monte de Rodeo ofrecía al enemigo un punto idóneo donde cañonear las posiciones españolas en el área del Boquerón. Por esta razón, consideraron establecer allí un puesto con piezas de artillería ligera. De encontrarse ante la posibilidad de perder este puesto, los soldados le prenderían fuego al monte para dejarlo al descubierto.[18]

Como parte de la Línea de medianía se cortó un canal de mangles que conectaban al caño de San Antonio. Apoyando a esta línea se construyeron cuatro baterías donde se podían colocar hasta 12 cañones de batallón. Se indicaba que esta posición sería un seguro punto de reunión para los defensores del Fuerte de San Antonio y de los apostaderos.[19]



Caballos de frisia usados durante el sitio de Petersburg, en la guerra de Secesión. Title from Milhollen and Mugridge - División de Impresiones y Fotografías de la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos bajo el código digital cwpb.02598.



Figura 3. Segmento del plano atribuido a Tomás O' Daly. Identificación de los doce apostaderos, fuertes, batería, polvorín y elementos geográficos (playas y acantilado).



Figura 4. **Plano Geométrico del Puerto de la Capital de la Isla de Puerto Rico. Levantado en 1794 por D. Cosme de Churruca, Capitán de Navio de la R^l^ Armada.** España. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Militar, Centro Geográfico del Ejército, AR_J_T_4_C_2_59.



Figura 5. Acercamiento del plano de 1794 que ilustra el Trincherón y Bajamar.

El plano atribuido a Tomás O' Daly indica que,

> La línea construida en la situación más angosto de la Lengua de Tierra, desde la Plaza al Puente de S^n^ Antonio, está apoyada por un costado por la costa alta del Norte, y cerrado en esta Parte por medio de un espaldón de sillería, y por el otro de los Manglares, y de un fosete de agua, introducido en el Principal de la Línea desde el Caño de S^n^ Antonio".[20]

En el caso de que los enemigos lograran el desembarco en el área del canal de Jorge, y en las playas Salema y San Antonio (ver figura 3), las tropas y la artillería ligera se retirarían al Trincherón, volando el fuerte del puente y el Polvorín de San Gerónimo. Durante su retirada los defensores debían tomar toda oportunidad de atacar, con fuego de fusilería y artillería, a las fuerzas del enemigo. Según las fuerzas del enemigo se adentraran en Puerta de Tierra, estarían expuestos al fuego de las piezas de artillería de las lanchas cañoneras y de los buques de guerra en la bahía de San Juan; de los cañones del frente de Tierra (Castillo San Cristóbal y obras exteriores) y del Castillo de San Felipe del Morro. Las fuerzas concentradas en el Trincherón continuarían ofendiendo a la fuerza enemiga según se acercase a la ciudad. De tener que replegarse del Trincherón, las fuerzas defensoras se moverían a la ciudad.[21]

El 2 de mayo de 1787 un fuerte terremoto de magnitud 8 a 8.1 en escala Richter impactó la ciudad de San Juan; quebrando parte las murallas de los castillos de San Felipe del Morro y de San Cristóbal además de la Catedral y muchas casas, la muralla del recinto norte y los fuertes de San Antonio y de San Gerónimo.[22] Al momento del sismo, el Fuerte de San Antonio era una pequeña estructura localizada al norte del puente de los Soldados, que quedó arruinada. En el proyecto formado en 1788 se presentaba un nuevo fuerte con una batería alta, cuerpo de guardia, cuarto de oficiales, rampa de subida a la batería alta, repuesto de pólvora, y rastrillo que cerraba por la gola de la obra. En este proyecto se integra el fuerte y la esquina oeste del puente que comunicaba con el área de Miramar

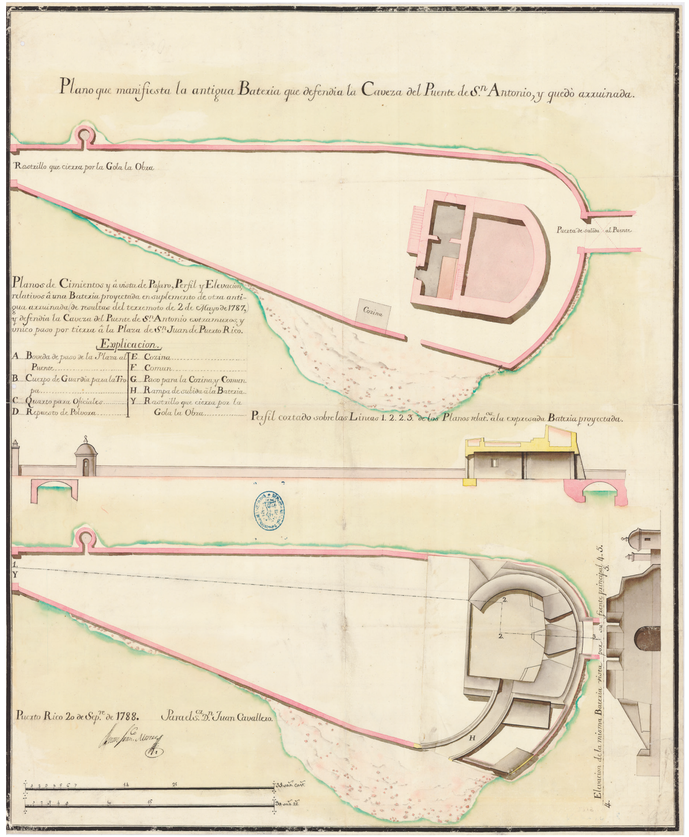


Figura 6. **Planos de Cimientos y a vista de Pájaro, Perfil y Elevación, relativos a una Bateria proyectada en suplemento de otra antigua arruinada de resultas del terremoto de 2 de mayo 1787, y defendia la Cabeza del Puente de Sn Antonio extramuros, y unico paso por tierra a la Plaza de Sn Juan de Puerto Rico**. Juan Francisco Mestre, Puerto Rico 20 de septiembre de 1788. España. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo General Militar de Madrid, PRI-26-01.

formando la construcción conocida como cabeza del puente.[23] Aunque el fuerte fue reconstruido, las autoridades españolas reconocían que era vulnerable al fuego de las baterías enemigas colocadas en los terrenos elevados al otro lado del caño de San Antonio:

> La nueba [sic] Bateria del Puente de Sn Antonio es de poca dificultad al Enemigo que Dueño de la altura opuesta la destruira en brebe [sic] y desde luego será poco serbible [sic] y siendo este puesto uno de los que sin duda pueden ser atacados para pasar a la Ysleta, se hace forzoso precaberlo [sic] por obras Provisionales.[24]

En el caso del Fuerte de San Gerónimo, para 1790 se indicaba que no se podía contar en él […] "por hallarse todo quarteado [sic] de mala construcción y peores mesclas [sic], lo que obligó a no haberle reparado el daño que le aumento el temblor de tierra" […]. Ante el estado del fuerte, los ingenieros militares desarrollaron un nuevo proyecto general para su reconstrucción.

Último ataque inglés contra San Juan – se prueban las defensas del sector este

En 1793, después de la ejecución del rey Luis XVI de Francia, el rey Carlos IV de España se unió a una coalición de naciones europeas que incluía Austria, Holanda, Prusia e Inglaterra para hacerle la guerra al gobierno revolucionario de Francia. Dos años, después, en 1795, España hace la paz con Francia,[25] y un año más tarde, firma el tratado de San Ildefonso para



Figura 7. Detalle segmento del plano de 1788 de la propuesta cabeza de puente de San Antonio.



Figura 8. **Gobernador don. Ramón de Castro**, 1800, óleo sobre lienzo por José Campeche. Colección Museo de San Juan, Municipio de San Juan.

formar una alianza con la Francia Revolucionaria; que incluía entre sus provisiones, entrar en la guerra contra Inglaterra.[26] Al declararse la guerra la flota principal española se refugió en el puerto francés de Tolón en el Mediterráneo, dándole la oportunidad a las fuerzas inglesas de tomar la ofensiva contra las posesiones españolas en el Caribe.[27]

En Puerto Rico; al recibir noticias de la declaración de guerra, el Gobernador Capitán General Ramón de Castro, comenzó los preparativos para enfrentar un ataque inglés. Se comenzaron a llenar plazas vacantes en el Regimiento Fijo y en el cuerpo de artilleros con efectivos de las milicias disciplinadas. Se inspeccionaron y repararon las baterías, fuertes y otras fortificaciones. Además, se completó la construcción de la batería de San Francisco de Paula y la reparación del Fuerte de San Gerónimo.

En noviembre de 1796 una poderosa escuadra inglesa bajo el mando del General Ralph Abercromby y el Almirante Henry Harvey zarpó de Inglaterra con el objetivo de reforzar las guarniciones de las pocas posesiones bajo control inglés en Saint Domingue (Haití) y conquistar las islas de Puerto Rico y Trinidad. El objetivo principal – en cuanto a los ataques – era Puerto Rico; debido al interés de los ingleses por adquirir territorios donde fuera posible repatriar habitantes y hacendados de las islas de Saint Domingue, de Martinica y Guadalupe[28] que se encontraban bajo la protección de la Corona Británica. Además, Puerto Rico podría recibir los habitantes españoles que huyeron de Santo Domingo cuando ésta fue cedida por España a Francia.

La decisión de atacar primero a Trinidad se tomó debido a […] "que los hacendados de Granada y Tobago y de otras Isla de Barlovento habían expresado su alarma y preocupación por quedarse desamparados sin la protección de la fuerza naval y las tropas inglesas en sus territorios".[29] El 16 de febrero de 1797 la fuerza británica llegó a Trinidad y el próximo día Abercromby desembarca tropas; logrando la rendición de las fuerzas españolas bajo el mando el Gobernador José Cachón. El General inglés consideró que Trinidad era muy valiosa para ser abandonada por lo que decidió dejar una guarnición de 1,000 hombres. Al bajar el número de efectivos para el ataque a Puerto Rico, se decidió esperar en la isla de Martinica hasta recibir refuerzos para proceder con la expedición a Puerto Rico. El 8 de abril la expedición británica sale rumbo a Puerto Rico a fuerza terrestre aumentada por refuerzos de Saint Domingue y de Portsmouth (Inglaterra).[30]

A las seis de la mañana del 17 de abril de 1797, la escuadra inglesa de 60 buques de guerra y transportes fue avistada frente a las costas de Loíza. La expedición bajo el General Abercromby contaba con una fuerza de campo mixta de 3,910 efectivos.[31] El gobernador Ramón de Castro se reunió con los jefes de la guarnición y se implementó el plan de defensa de la plaza; movilizándose 4,029 efectivos, que incluía soldados regulares del Regimiento Fijo y de las milicias disciplinadas. De diversas partes de Puerto Rico también llegó multitud de voluntarios para colaborar con la defensa de la plaza. En adición, se unieron entre 200 y 300 marineros de dos buques corsarios franceses que estaban en la bahía de San Juan y un grupo de ciudadanos franceses-residentes de la ciudad. Se formó también un cuerpo volante compuesto de soldados veteranos voluntarios bajo las órdenes del teniente general graduado y capitán del Regimiento Fijo, Isidoro Linares. Este cuerpo, que contaba con cuatro cañones, se trasladó a las playas de Cangrejos, la Punta del Condado y el Monte de Rodeo para ofrecer la primera resistencia al enemigo. Como parte de los preparativos el capitán de fragata Francisco de Paula Castro movilizó fuerzas sutiles compuestas por cuatro gánguiles, dos pontones y doce lanchas cañoneras a los puntos preseleccionados en el caño San Antonio. También se reforzaron los fuertes de San Gerónimo[32] y de San Antonio con pertrechos, suministros, soldados, cañones y municiones. Un grupo de voluntarios franceses fue enviado a proteger el Fuerte de San Gerónimo.

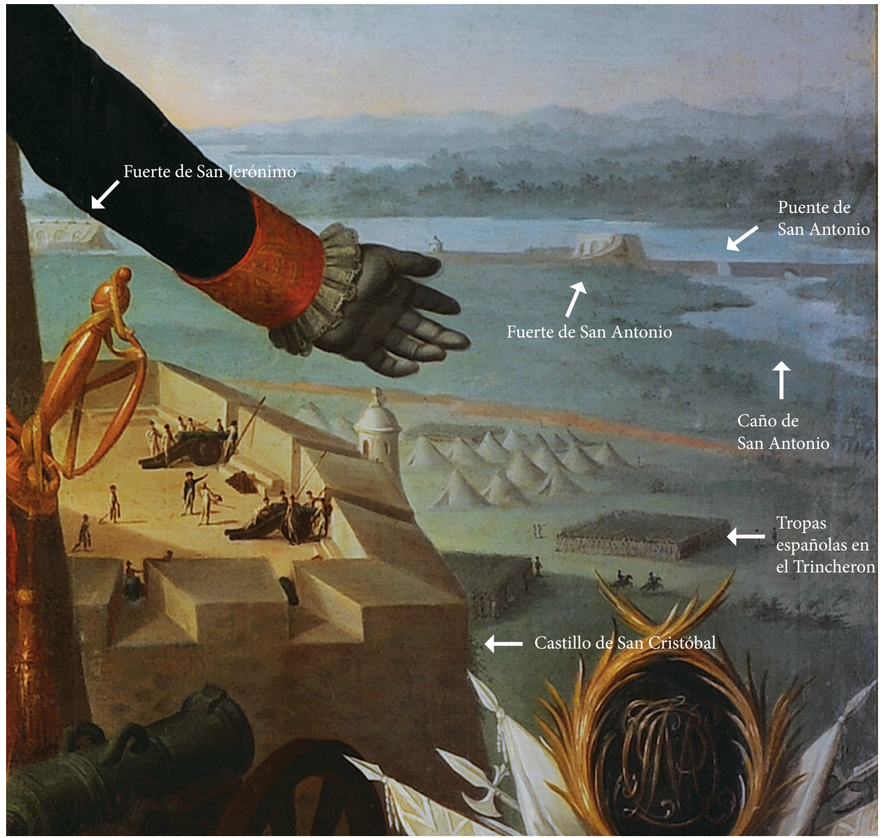


Figura 9. Detalle del óleo de D. Ramón de Castro mostrando las tropas y obras defensivas españolas en el campo de Puerta de Tierra.

En el área del Trincherón se movilizaron trabajadores para construir "útiles y efectos necesarios, á fin de formar una línea de defensa en aquel sitio".[33] Como medida de precaución se transfirió, previo a la llegada de la escuadra, toda la pólvora de los dos polvorines exteriores (San Gerónimo en Puerta de Tierra y Miraflores en Miramar) a los barcos de la bahía de San Juan. Para apoyar las defensas del Boquerón se le destacaron dos gánguiles con piezas de artillería de 16 libras. Además, se le ordenó al ingeniero capitán Ignacio Homar y Mascaró que pasase a Santurce con un grupo de obreros para montar una batería el lugar conocido como Seboruco de Barriga para la defensa del paso de la Laguna al caño del puente de Martín Peña.

En la madrugada del 18 de abril se comenzó a sentir el fuego de los buques ingleses cuando éstos protegían el desembarco de sus tropas.[34] Ese día ocurrió el primer combate entre en las playas de San Mateo y Torrecilla en Santurce. El cuerpo volante bajo el comando de Isidoro Linares se había atrincherado con 100 hombres en la playa "La Pasa", aledaña a la Playa de Cangrejos, 100 hombres en la playa San Mateo y 100 hombres adicionales en Torrecillas. Aunque en el primer intento los defensores pudieron repeler al invasor, los ingleses lograron desembarcar sobre 3,000 efectivos con el apoyo del fuego naval de la escuadra inglesa. Las fuerzas españolas, en acorde con las instrucciones dadas, retrocedieron por los puentes San Antonio y Martín Peña. Durante el resto del día el cuerpo volante continuó operaciones de reconocimiento de las posiciones del enemigo en Santurce.

Ante el avance y fuego de dos columnas de fusileros ingleses, Mascaró y su grupo desalojaron el área de Seboruco y se dirigieron al caño de Martín Peña. Una vez allí el capitán Mascaró se embarca con su contingente, bajo el fuego de fusilería enemiga, para regresar a San Juan. Mientras tanto el cuerpo volante; ante el avance de las fuerzas enemigas, se replegó a la Isleta de San Juan. Al comenzar a llegar soldados ingleses a la laguna y la punta del Condado; una partida de 50 soldados del Regimiento Fijo y milicias disciplinadas, 100 ciudadanos franceses y 30 de la compañía de Bayamón cruzaron el puente para amedrentarlos. Cuando regresan a la ciudad, el gobernador Ramón de Castro, que estaba observando las operaciones desde el Castillo de San Gerónimo, ordenó cortar el puente de San Antonio. Cuando las lanchas que traían de vuelta a Mascaró y su grupo llegaron a la isleta; el Gobernador lo nombra para dirigir la defensa del puente y Fuerte de San Antonio.[35] Las baterías flotantes españolas se mantuvieron disparando durante el día y la noche para evitar que los ingleses establecieran posiciones de ofensiva.[36]

El 19 de abril Mascaró asumió la dirección del Fuerte de San Antonio mientras el Castillo de San Gerónimo quedó bajo el teniente coronel Teodomiro del Toro. Ese día los ingleses hicieron un reconocimiento al oeste de la isleta en el área de la Punta de Salinas, Isla de Cabras y el Cañuelo. Por su parte, los españoles enviaron efectivos a Palo Seco para evitar un desembarco al oeste de San Juan y mantener abierta la ruta primaria de abastecimiento de la plaza de San Juan.

El 20 de abril los españoles pudieron ver a los ingleses en el cerro del Condado montando una batería al este de la isleta apuntando hacia las defensas españolas del Boquerón. El próximo día se detectó que los ingleses estaban construyendo una segunda batería en monte Rodeo de Santurce, al sur del puente. Del 21 al 24 de los españoles continuaron los preparativos para el asalto al puente dedicándose hostigar las fuerzas enemigas y a mejorar las obras de defensa en la costa este de la isleta. Los dos fuertes recibieron piezas de artillería, tropas, pertrechos y suministros durante este período.

Como parte de sus preparativos, el 21 de abril, Ignacio Mascaro ordenó la mudanza de dos piezas de artillería a los niveles bajos del Fuerte de San Antonio y mandó a demoler los pretiles del puente de San Antonio para que no sirvieran de resguardo de los enemigos. Este día los españoles lograron reconquistar el Puente Martín Peña.

El 22 de abril el Gobernador De Castro regresó al Castillo de San Gerónimo para estudiar la orilla oeste que tenía un bajo calado y podía ser usado por el enemigo para vadear hacia la isleta a caballo. El Gobernador ordenó las siguientes precauciones:

- Colocar caballos de frisa en las playas.
- Como segunda línea de obstáculos colocar "mantas" o tablas con peines de clavos.
- Instalar "salchichas" cargadas de combustible y quintales de pólvora.
- Hacer una trinchera detrás del Fuerte de San Antonio para resguardar a 400 fusileros y detener la caballería enemiga.
- Preparar parapetos en la gola indefensa del Castillo San Gerónimo que tendría una batería de tres cañones – dos de 12 libras y uno de 8 libras.[37]

El 22 de abril se destacaron al Trincherón del Castillo de San Cristóbal 1,500 soldados de infantería, una compañía de caballería y cañones de campaña para proveer apoyo a la guarnición destacada en los dos fuertes en la costa este.[38]

El Gobernador De Castro pasó la noche del 23 de abril bajo las bóvedas del Castillo de San Gerónimo reunido; discutiendo las acciones a tomarse con la alta oficialidad de la Plaza ante el inminente bombardeo inglés a las fortificaciones de las avanzadas. Se decidió enviar un contingente temprano en la mañana del próximo día para atacar la batería inglesa en el monte Rodeo en Miramar.

Temprano en la mañana del 24 de abril, setenta soldados bajo el sargento 1º de las milicias disciplinadas Francisco Díaz lograron cruzar el caño de San Antonio en piraguas y avanzar por tierra hacia la batería inglesa. Esta partida logró tomar, aunque brevemente, la batería inglesa que estaba en construcción. Aunque no pudieron inutilizar los cañones, trajeron de vuelta prisioneros a un capitán y trece soldados. A las ocho de la mañana, las baterías inglesas comenzaron a abrir fuego contra los fuertes costeros. Debido al alto calibre de las piezas (cuatro piezas de 12 libras, más de cuatro de 24 libras y uno de 36 libras) y la proximidad de sus baterías, los ingleses lograron impactar severamente a los fuertes españoles.

En los siete días subsiguientes (25-31) los ingleses y españoles se mantuvieron intercambiando fuego de cañones. La guarnición de los fuertes recibió un flujo continuo de trabajadores, suministros y municiones del Trincherón por vía de una trinchera construida al comenzar el asedio. Se aprovechaba las horas de la noche para hacer las reparaciones en los fuertes. Además de resistir el bombardeo los fuertes españoles tenían que prevenir la entrada de lanchas cañoneras enemigas al Boquerón y al caño de San Antonio.

Durante la tarde del 25 de abril, los ingleses se movieron al islote de Miraflores y capturaron el polvorín que allí se encontraba. El próximo día una partida de voluntarios que fue enviada para desalojar a los invasores fue rechazada por 300 fusileros, y caballería inglesa apoyados con piezas de artillería de campo. Allí los ingleses trataron de montar una batería para batir a los fuertes españoles de la costa este y el Trincherón. El fuego de la artillería de una nueva batería en la Puntilla y las baterías en el Frente de Tierra neutralizaron la efectividad de la batería en Miraflores.

El Fuerte de San Antonio, blanco principal del ataque, fue impactado por las baterías en el Condado y en Miramar. Ante este embate al Fuerte de San Antonio le quedaba poco espacio para resguardar la guarnición o almacenar sus pertrechos, suministros y municiones. Durante el bombardeo, continuamente los defensores, heridos o muertos, eran retirados del fuerte.

> […] como una bala de caño[n] de los enemigos dio muerte a un soldado, herido dos y otro contuso, y que otra bala ha pegado en la boca del caño que ha quedo en la batería alta, habiéndole inutilizado; también el enemigo

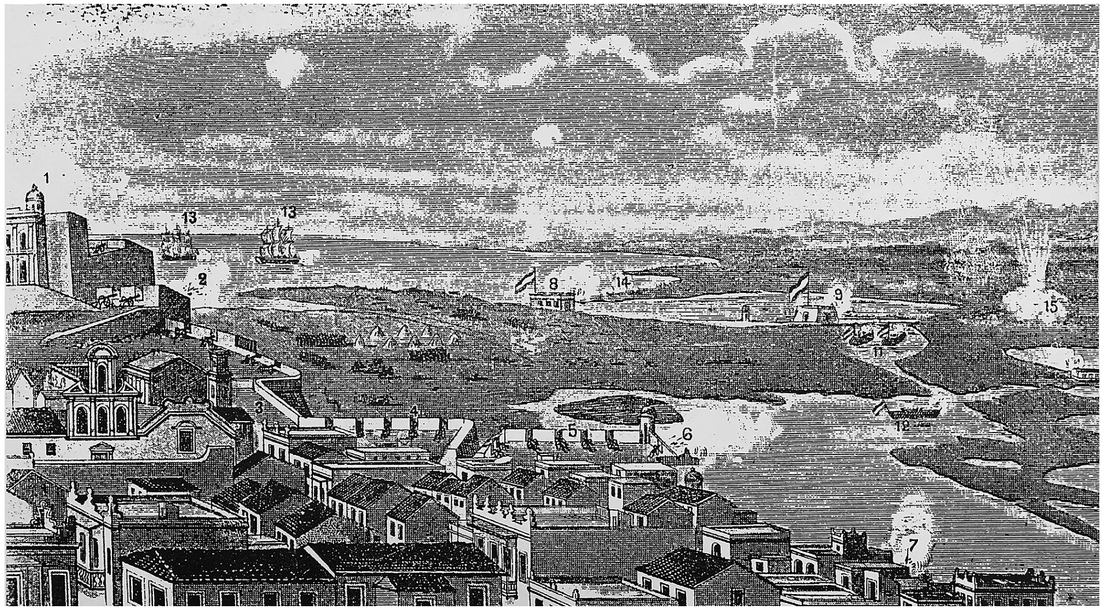


Figura 10. **La Ciudad de San Juan Bautista de Puerto Rico sitiada por los ingleses. Abril de 1797**. Grabado basado en la pintura al óleo por Campeche. Sacado de Enrique T. Blanco, *Los Tres Ataques Británicos a la ciudad de San Juan Bautista de Puerto Rico* (San Juan: Editorial Coquí, 1968), 83. El grabado aparece originalmente en *Lealtad y heroísmo de la isla de Puerto Rico, 1797-1897* (San Juan: Imp. de A. Lynn e Hijos de Pérez Morris, 1897), entre páginas 182 y 183. El Fuerte San Gerónimo esta identificado con el número 8 y la Cabeza de Puente de San Antonio con el número 9.

dirige sus fuegos a la puerta principal, de manera que es inhabitable, porque la puerta es sencilla y el espaldar que se le ha hecho lo pasan las balas, y al dar en la muralla salieron varios pedazos de piedra, que hacen mucho daño, siendo uno de los comprendidos yo, que aier [sic] tarde recibí una contusión. El cornisón [sic] que está encima de la puerta recibió un balazo que lo ha demolido enteramente; el fuego es insezante [sic], y las desgracias se aumentan […][39]

En el Castillo de San Gerónimo al mando de Teodomiro del Toro, la situación también era difícil. Las azoteas del cuerpo de guardia y de los cuartos inferiores tuvieron que llenarse con arena después que una bomba estallase matando e hiriendo algunos soldados de la guarnición. Como manera de refuerzo los fuertes los españoles usaron barriles y sacos llenos de arena para tapar los agujeros y cubrir áreas derrumbadas por las cañoneadas inglesas.

> […] El Castillo no ofrece en su vista otra cosa que pedazos, quitado el frente á la Ciudad, y aún este ésta con algunos balazas [sic]. La rampa para subir á la batería alta no se halla en estado de poder subir la artillería por ella y el cañon único que tiene lo ha inutilizado el enemigo […] No he reparado otra habitación, tanto para tropa como para los oficiales y municiones, que el cuerpo de guardia de la tropa, que está expuesto con todo a la Artillería del enemigo y tiene varios balazos; y como son tan continuos temo suceda en este como en la habitación del oficial, que después de los primeros balazos entraban las balas dentro y por consiguiente se inutilizo. La batería alta, aunque cubierta de los tiros de la batería enemiga de la punta del Condado por la obra provisional, que á más de la que tenía ella le añadí esta noche: por la parte del monte del Rodeo destruido todo sin merlones porque los tiros del enemigo se han dirigido desde ayer tarde a desmontar el cañón derribado que se ha contruido.[40]

Ante el embate que sufrían los fuertes, los españoles hicieron otra trinchera y un camino de comunicación para resguardar el acceso de la tropa y trabajadores a los fuertes de avanzada.

El 29 de abril las fuerzas españolas; al mando del agregado de correos marítimos Miguel Asaldegui, junto a 100 hombres en piraguas, tiraron piedras al agua en "los parajes más oportunos" para bloquear el paso por el Boquerón a las lanchas cañoneras inglesas. Pudieron llevar a cabo su tarea hasta que fueron detectados por el enemigo y se tuvieron que retirar. Deseando tomar la ofensiva contra el enemigo el gobernador se reunió con la oficialidad en La Fortaleza y prepararon un plan contra las fuerzas del General Abercromby.

El 30 de abril por la noche los ingleses continuaron el intercambio de fuego con las posiciones españolas en la línea de avanzada mientras comenzaban a reembarcar sus tropas en las playas de Cangrejos. Posteriormente el General Abercromby, devuelta en Inglaterra, explicó su decisión de levantar el sitio:

> […] Es preciso hacer presente aquí, que como el Castillo del Morro domina completamente la entrada de la bahía, el enemigo tiene abierta su comunicación con las partes Sur y Oeste de la Isla; y aun así molestaban y acosaban nuestro lado izquierdo con sus cañoneras. De manera que el solo punto desde el cual nosotros podíamos atacar el pueblo era el lado Este, donde está defendido por el castillo e líneas de San Cristóbal; y para acercarnos a él fue necesario forzar nuestro camino sobre la laguna, que forma este lado de la isla. El paso estaba fuertemente defendido por dos reductos y cañoneras, y el enemigo había destruido el Puente que conecta en el trozo de mar estrecho la isleta con la isla principal. Después de todo esfuerzo de nuestra parte no pudimos imponer suficiente silencio sobre el fuego del enemigo, que habían atrincherado en la última línea de los reductos, para aventurarnos a forzar el paso en la isla con una fuerza tan pequeña, y esto, no obstante, hubiera sido en vano, pues el enemigo podía soportar un fuego diez veces mayor que el que nosotros podíamos llevar en su contra. Lo único que nos quedaba era tratar de bombardear el pueblo al Sur de él, cerca de un gran almacén abandonado por el enemigo. Esto se ensayó por unos cuantos días sin un gran efecto por causa de la distancia. Resultando, pues, que ningún acto de energía nuestra parte o ninguna operación combinada con los servicios de mar y tierra, podía en manera laguna ser hecha, determiné retirarnos y embarca las tropas, lo que se efectúo en la noche del 30 de Abril con el mayor orden y regularidad. Toda nuestra artillería y provisiones fueron recogidas, excepto siete cañones de hierro, cuatro morteros de hierro y dos obuses de bronce que se habían puestos inservibles, siendo imposible removerlos.[41]

Temprano del próximo día, 1º de mayo de 1797, cuando las fuerzas españolas se percataron de la retirada de tropas inglesas movilizaron tropas a Cangrejos para atacarlos. Sin embargo, ya para las siete de la mañana las fuerzas inglesas se habían reembarcado sin incidente, dejando detrás un extenso material bélico.[42]

El asedio inglés fue la prueba de fuego de las obras defensivas desarrolladas en Puerta de Tierra a partir de 1780. Se destacó en la defensa de la Isleta los dos fuertes costeros del este que resistieron el embate de la artillería inglesa en las baterías del monte del Condado y del monte de Rodeo en Miramar. Aunque los defensores en ambos fuertes lograron resistir el embate y lograr su misión – de evitar el cruce a Puerta de Tierra de una fuerza terrestre enemiga –la comunicación y el movimiento de tropas, equipo y materiales entre las posiciones avanzadas de la costa, el Trincherón y la ciudad, había sido difícil. Los ingenieros militares comprendieron que era necesario trabajo adicional en el sector este de la Isleta para asegurar este frente contra un futuro ataque.

NOTAS

1 Adolfo de Hostos, *Historia de San Juan Ciudad Murada: Ensayo acerca del proceso de la civilización en la ciudad española de San Juan Bautista de Puerto Rico* (Santo Domingo: Editora Corripio, 1948), 190.

2 Juan Manuel Zapatero, *La Guerra del Caribe en el siglo XVIII* (Barcelona: Manuel Pareja, 1964), 316.

3 Esto aplicaba a los trabajos en el Castillo de San Felipe del Morro, el recinto oriental, en el Castillo de San Cristóbal, y el amurallamiento del sector norte.

4 Tomás O' Daly, *Plano, perfil y elevación de un almacén nuevo de pólvora, construido extramuros de la plaza de San Juan de Puerto Rico con su cuerpo de guardia, situado a la parte oriental de la ciudad y en la cercanía del fuerte de San Gerónimo y puente de San Antonio*. Puerto Rico, 4 de octubre de 1769. ES.41091.AGI/27.23//MP-SANTO_DOMINGO,366

5 El sistema Salas fue incorporado entre 1779 y 1783 con dos cortaduras en la tierra, además de parapetos, caminos cubiertos y estacadas entre el revellín de San Carlos y la Fuerte del Abanico. Zapatero, *La Guerra del Caribe en el siglo XVIII*, 372.

6 Autor desconocido, Plan de Defensa de la Plaza de Puerto Rico Año de 1793. ES.28079.AHN/5.1.15//Diversos-Colecciones, 3.1, N.99.

7 Zapatero, *La Guerra del Caribe en el siglo XVIII*, 382. El autor identifica un plano levantado entre 1779 y 1780 en la página 384 (*Plano de la Plaza de Sn. Juan de Puerto Rico y del terreno comprendido desde esta al Puente de Sn. Antonio, en que se manifiestan sus fortificaciones, y las Obras Provisionales Executadas durante la Guerra*) como obra del ingeniero Tomás O' Daly. María de los Ángeles Castro, *Arquitectura en San Juan de Puerto Rico (Siglo XIX)* (Barcelona: Manuel Pareja, 1980), 111.

8 Autor desconocido, *Plano Geométrico de Puerto de la Capital de la Ysla dedicado al Eccmo Sor. General Dⁿ Segundo Ulibarri Segundo Cabo de la misma* (AR_J_T_4_C_2_56) de la colección del Archivo Cartográfico y Estudio Geográfico ilustra un corte en el terreno en Puerta de Tierra. Este es único plano, entre los otros planos consultados, parece sugerir que en algún momento existió un corte natural en el terreno en Puerta de Tierra. Si esto fuese cierto, los ingenieros militares buscando aprovechar el corte o depresión natural lo ahondaron para formar una línea defensiva. Como era una trinchera profunda, al oeste de la trinchera le dotaron parapetos para resguardar a los defensores contra fuego enemigo. Esta obra, conocida originalmente Línea de medianía luego tomó el nombre de Tercera línea avanzada o Tercera línea defensiva.

9 En 1779 España le declara la guerra a Inglaterra; apoyando a los colonos insurrectos de las trece colonias americanas en su lucha de independencia. La Corona Española proveyó suministros y armamentos, inició ofensivas contra otras posesiones británicas y se ejecutaron operaciones navales contra la flota inglesa. En un caso particular, en 1780 la armada española capturó un doble convoy inglés de 63 barcos ingleses que traían "suministros de guerra como eran mosquetes, pólvora, provisiones, efectos navales, vestuario, más de 1.000.000 de libras esterlinas para pagos" para las fuerzas británicas luchando contra los insurrectos. *La Ayuda Española en la Independencia de los Estados Unidos.* https://sobrehistoria.com/la-ayuda-espanola-en-la-independencia-de-los-estados-unidos/

10 Junta de Guerra, Asuntos sobre fortificación y artillería de la plaza de San Juan. Puerto Rico, 29 de junio de 1790, Archivo General Militar de Madrid (AGM), Signatura 5593.01, folio 27.

11 Juan Francisco Mestre, Contestación a los siete artículos discutidos por la Junta de Guerra en su reunión del 29 de junio de 1790, 4 de julio de 1790. AGM, Signatura 5593.01, folios 43-45.

12 Autor desconocido, *Proyecto de Defensa contra el desembarco de un enemigo, desde el Puente de S.n Antonio, Fuerte de Sn. Gerónimo, y Punta del Escambrón hasta la Plaza*, 13 de septiembre de 1783. Citado en Zapatero, *La Guerra del Caribe en el siglo XVIII*, 382-383.

13 Juan Francisco Mestre, Estado de lo invertido desde 17 de junio de 1783 en las obras, 13 de septiembre de 1783. Servicio Histórico Militar (hoy Archivo General Militar de Madrid) copia en la División de Recursos Culturales, *San Juan National Historic Site, National Park Service*.

14 Juan Francisco Mestre, *Plano de la Plaza de Puerto Rico y sus inmediaciones Mestre - 1783*, 13 de septiembre de 1783. AGM, PRI-15-09.

15 Aparentemente la punta del Cabrón o Escambrón fue fortificada ocasionalmente con obras provisionales desde el siglo XVI. En un mapa de la isleta de San Juan y su bahía que preparó Francisco Fernández Valdelomar, ingeniero ordinario de la plaza de San Juan, se ilustra una "batería de faxina" de seis cañoneras. Autor desconocido, *Mapa de la Plaza de San Juan de Puerto Rico y sus contornos con los nombres de las islas, piedras, bancos de arena, arrecifes, ríos, canales, caños, lagunas, caminos, tierras de labor, las fortificaciones interiores y exteriores de dicha plaza situada en la costa septentrional de la isla del mismo nombre en latitud 18 grados 35 minutos y 20 ms. con las brazas de fondo*. 1747. AGM, PRI-02-09.

16 Madero armado con púas de hierro, usado como defensa contra la caballería. *Nuevo pequeño Larousse ilustrado*, (París: Librería Larousse, 1957), 168.

17 En 1792 la Junta de generales de Indias había determinado que la defensa naval de la Plaza estaría a cargo de una flotilla de treinta embarcaciones de muy poco calado, con cuarenta piezas en total. Esto incluía: 8 lanchas cañoneras, con una pieza de a 24 libras cada uno; 6 lanchas obuseras, con una pieza de a 24 libras cada uno; 4 lanchas bombarderas, con un mortero de a 4 libras cada una; 6 botes de auxilio, con obuses de a 6 libras cada uno; 2 gánguiles con 4 cañones de a 8 libras cada uno; y, 4 lanchas parapetadas, con 2 cañones de a 8 libras cada una. Adolfo de Hostos, *Historia de San Juan, Ciudad Murada*, 261.

18 Autor desconocido, *Plan de Defensa de la Plaza de Puerto Rico Año 1793,* ES.28079.AHN/5.1.15//Diversos-Colecciones, 3.1, N.99. Folio 5. Bajado de PARES el 27 de agosto de 2018.

19 Mestre, Estado de lo invertido desde 17 de junio de 1783 en las obras defensivas, 13 de septiembre de 1783, sn [folios 8 y 9].

20 Zapatero, *La Guerra del Caribe en el siglo XVIII,* 384, calce de Figura 115.

21 Autor desconocido, *Plan de Defensa de la Plaza de Puerto Rico Año de 1793*. Folio 5 vuelto.

22 Gerardo E. Álvaro León, "A 229 años del terremoto más fuerte de la historia'", *El Nuevo Día*, 5 de mayo de 2016. https://www.elnuevodia.com/noticias/locales/nota/a229anosdelterremotomasfuerteenlahistoria-2195292/. Pedro Tomás de Córdova, *Memorias geográficas, históricas, económicas y estadísticas de la Isla de Puerto Rico*. Tomo III, segunda edición facsimilar. (San Juan: Editorial Coquí, 1968), 53. Copia facsímil de la primera edición de 1832.

23 Juan Francisco Mestre, *Plano de Cimientos a vista de Pájaro, Perfil y Elevación, relativos a una Batería proyectada en suplemento de otra antigua arruinada (de resulta del terremoto de 2 de Mayo de 1797), y defendía la Caveza del Puente de Sn Antonio extramuros, y único paso por tierra a la Plaza de Sⁿ Juan de Puerto Rico*, 20 de septiembre de 1788. PRI-26-01, AGM.

24 Junta de Guerra, Asuntos sobre fortificación y artillería de la plaza de San Juan. AGM, Signatura 5593.01, folio 29.

25 María M. Alonso y Milagros Flores, *El Caribe en el siglo XVIII y el ataque Británico a Puerto Rico en 1797*. (Columbia: Panamericana Formas e Impresos, S.A., 1998), 115.

26 Juan Bosch, *De Cristóbal Colón A Fidel Castro: El Caribe Frontera Imperial* (Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1983), 211-212.

27 Michael Duffy, *Soldier, Sugar & Sea Power* (Santo Domingo: Editorial Corripio, 1983), 268.

28 Estos habitantes y hacendados de las colonias franceses, se oponían a la República Francesa por los cambios impuestos incluyendo la abolición de la esclavitud, y se aliaron con los ingleses.

29 Alonso y Flores, *El Caribe en el Siglo XVIII y el ataque británico a Puerto Rico en 1797*, 168.

30 Duffy, *Soldier, Sugar & Seapower*, 280, 282, 284. Abercromby lamentó la calidad de las tropas que le llegaron pero procedió en su encomienda considerando la poca resistencia que había recibido en Trinidad pensó que era posible capturar también a Puerto Rico.

31 La fuerza de tierra incluía tropas inglesas 2,241 efectivos (una unidad de artilleros, una unidad de ingenieros, una unidad de caballería e cinco unidades de infantería), mercenarios alemanes (Lowensteins), 1,518 efectivos y milicia colonial 151 efectivos (Tobago Back Corps). Alonso y Flores, *El Caribe en el siglo XVIII y el ataque Británico a Puerto Rico en 1797*, 291.

32 El fuerte acababa de ser reformado tomando la forma de cuadrilátero que hoy conocemos; siguiendo el proyecto del ingeniero Juan Francisco Mestre aprobado en 1791. El ingeniero ordinario Ignacio Mascaro y Homar participó en este proyecto de construcción.

33 Zapatero, *La Guerra del Caribe en el siglo XVIII,* Apéndice Núm. 3, *Diario de las disposiciones y Ordenanzas dadas por el Brigadier dⁿ Ramon de Castro, Gobernador Yntendente y Capitan General de la Plaza e Ysla de Sⁿ Juan de Puerto Rico desde el día 17 de Abril de 1797 en que se presentaron Buques enemigos a su vista y de las operaciones y movimientos más principales de los dos Exercitos y Esquadra hasta el día de la fecha*. Archivo General Militar Segovia: Ultramar, Legajo 36, expediente 2º, 504.

34 Alejandro Tapia y Rivera, *Biblioteca Histórica de Puerto Rico*, (San Juan de Puerto Rico: Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1970), 674.

35 Zapatero, *La Guerra del Caribe en el siglo XVIII*, Apéndice Núm. 3, 504.

36 Tapia, *Biblioteca Histórica de Puerto Rico,* 677.

37 Zapatero, *La Guerra en el Caribe en el siglo XVIII*, 458.

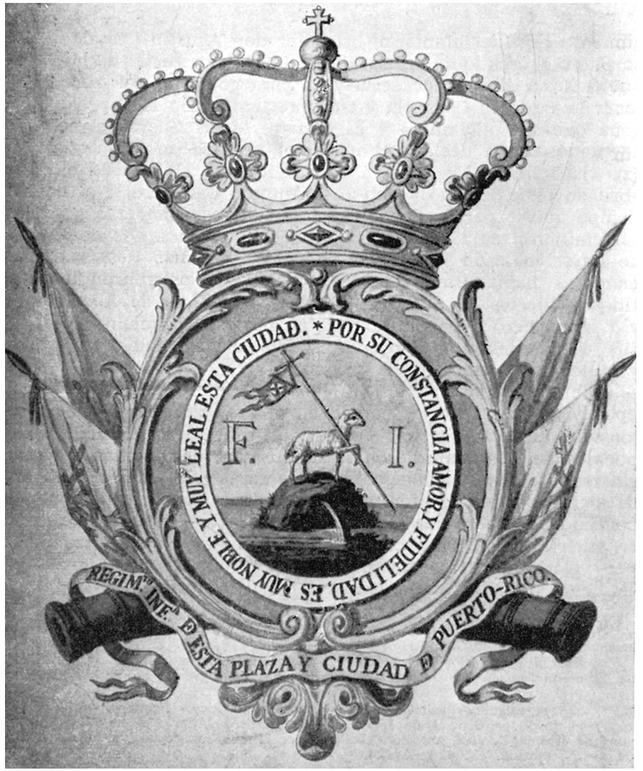
38 En el Diario que se preparó del sitio inglés de 1797 se menciona que las fuerzas de refuerzo se congregaron en el Trincherón. En el óleo de D. Ramón de Castro están las tropas en campo abierto, congregados en el Trincherón o Línea de medianía. Este Trincherón será identificado como "Trincherón antiguo" en el plano fechado 1801 del área de Puerta de Tierra.

39 Carta de Ignacio Mascaro al Sr. D. Ramón de Castro, 25 de abril de 1797. Copia de documentos ilegibles del año 1797, respecto al sitio de los ingleses, puesto a esta Capital, Cayetano Coll y Toste, ed., *Boletín Histórico de Puerto Rico,* Tomo I (San Juan: Tip. Cantero, Fernández & Co, 1914), 181.

40 Ibid., 180.

41 Ralph Abercromby, Relato de su expedición a San Juan, Puerto Rico. *Gentlemen's Magazine and Historical Chronicle*, 1797 Vol. 67, Part 2, 602. Traducido al español y publicado por Cayetano Coll y Toste, *Boletín Histórico de Puerto Rico*. Volumen V, (San Juan: Tip. Cantero, Fernández & Co, 1918), 317-318.

42 El 22 de septiembre de 1880 el Ayuntamiento de San Juan aprobó una moción para hacer una estatua a Juan Ponce de León, primer gobernador de Puerto Rico. Con un crédito de dos mil pesos se hizo la propuesta al Gobierno Central de utilizar el bronce de los cañones ingleses capturados en el asedio del 1797 para confeccionar la estatua. El Gobierno Español aprobó el proyecto y se enviaron dos cañones de bronce a la fundición J. L. Mott Iron Works en Nueva York. En 1882, la estatua se instala sobre un pedestal que se construyó en la plaza de Santiago (hoy Plaza Colón) frente al Teatro Tapia. Luego en 1893 durante el Centenario del descubrimiento de Puerto Rico la estatua se muda a la Plaza San José frente al Convento de los Dominicos. Cayetano Coll y Toste, *Boletín Histórico de Puerto Rico*, Tomo I, (San Juan: Tip. Cantero, Fernández & Co, 1914), 157-161.



Diseño del Escudo de Armas para el Regimiento Fijo de San Juan de Puerto Rico propuesto por el brigadier Agustín Lassal. Sacado de Juan Manuel Zapatero, La Guerra en el Caribe en el Siglo XVIII (Barcelona: Manuel Pareja, 1964), 184.

CAPÍTULO 3

LAS LÍNEAS AVANZADAS DE PUERTA DE TIERRA

Durante el siglo XIX España continúo su rivalidad con Inglaterra, y también encaró una crisis de soberanía con la invasión francesa sufrida en 1808. Además, experimentó las guerras de independencia de sus colonias entre 1810 a 1825; que redujeron el Imperio Español en América a las islas de Cuba y Puerto Rico. El Gobierno Metropolitano de Madrid albergó la intensión de usar estas islas como base de operaciones para reconquistar su perdido imperio. A estas intenciones se opusieron los gobiernos de los Estados Unidos de América con la Doctrina Monroe de 1823; y Gran Bretaña, que contaba con la flota más poderosa del mundo.

Con la independencia de las colonias españolas, a partir de 1816 el gobierno de Puerto Rico dejó de recibir el situado, la remesa anual del Virreinato de Nueva España o México, debió asumir los gastos de la defensa y fortificaciones de la isla. El tesoro de Puerto Rico debió asumir el costo económico necesario para fomentar mejoras y fortalecer la seguridad de la Isla. Las estructuras defensivas existentes fueron reparadas y ampliadas y se construyeron nuevas obras en la isleta. En otras poblaciones se acantonaron unidades militares; se levantaron baterías costeras en los puertos, y se construyeron casas de rey, polvorines, y cuarteles para las guarniciones. Para tener mayor control sobre la población y agilizar la administración militar, Puerto Rico fue dividido en cuatro departamentos militares y se desarrolló un sistema de carreteras y puentes para mejorar las comunicaciones. Durante ese siglo las obras defensivas al este de la isleta de San Juan tuvieron su apogeo; culminando con la construcción de las líneas de avanzadas o líneas defensivas en Puerta de Tierra.

FORMACIÓN DE LAS LÍNEAS DEFENSIVAS EN PUERTA DE TIERRA

Las líneas de defensa al este de la isleta comenzaron a desarrollarse en las primeras décadas del siglo XIX en respuesta a la prueba de fuego que fue la expedición inglesa de 1797. A pesar de salir victoriosas en ese ataque, España reconocía que el ejército y la

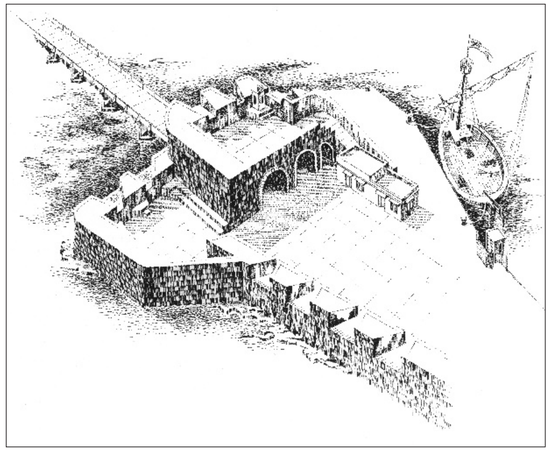
marina de guerra de Gran Bretaña seguía siendo una constante amenaza a sus posesiones en América. En los años que siguieron a 1797, el gobierno español quedó en la expectativa de un nuevo ataque inglés a la plaza fuerte de San Juan.

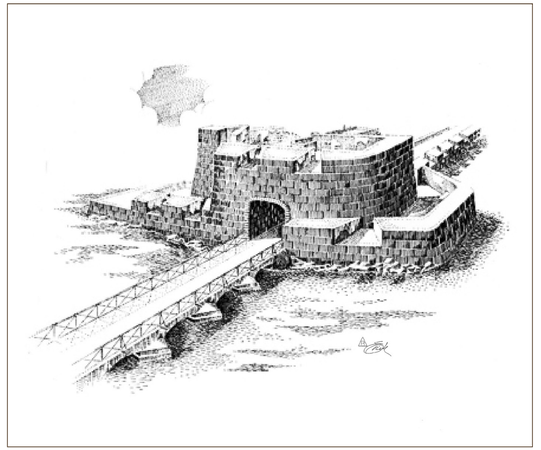
El fuero militar había establecido, desde siglo XVII, una zona reservada para su uso en el área conocida como Puerta de Tierra; que se consideraba el flanco más débil en la defensa de la capital. El área de Puerta de Tierra abarcaba los terrenos al norte del camino real (actualmente conocido como Avenida Constitución o Ponce de León), comenzando desde la Puerta de Santiago (donde se localiza el antiguo Casino de Puerto Rico, hoy el Centro de Recepciones Oficiales del Gobierno) hasta llegar al puente sobre el Caño San Antonio.[1] Previo a la desecación de sus numerosos pantanos, el área tenía una extensión aproximada de 260 cuerdas. Las únicas construcciones de carácter permanente eran las militares, y el camino real por donde se llegaba al Puente de San Antonio, y a la isla grande de Puerto Rico.[2] Estos terrenos eran usados para obras militares, prácticas de artillería y campo de maniobras. Debido a las restricciones del ramo de guerra impuestas al área; en la primera mitad del siglo XIX el crecimiento de Puerta de Tierra fue lento, reduciéndose aún más con la construcción de las líneas de avanzada.[3] Las disposiciones militares también prohibían la construcción de viviendas a 300 pasos detrás de una muralla de fortificación. En los terrenos al sur del camino real las autoridades municipales toleraron limitadamente la construcción de casas de madera y bohíos, pero siempre sujetas a ser demolidas en la eventualidad de un ataque.

Una vez terminado el asedio inglés de 1797, el gobernador Ramón de Castro y Gutiérrez, líder de la defensa, emprendió la reconstrucción de obras y la remoción de obstáculos a la defensa de la costa este. Entre las medidas cautelares se redujo por más de 28 pies la altura de un promontorio conocido como el cerro o monte del Condado para que no superase el nivel más alto del Castillo de San Gerónimo.[4] Al evaluar la condición de las defensas, se reconoció la necesidad de reconstruir y mejorar los fuertes de San Antonio y San Gerónimo, y reformar el sistema en esa costa. Durante el asedio de 1797 los pequeños fuertes de San Antonio y San Gerónimo detuvieron el avance enemigo, aunque recibieron el mayor impacto de la fuerza bélica inglesa.

> […] las fortificaciones del recinto murado de la plaza no entraron en acción, salvo las baterías avanzadas de San Cristóbal, que dispararon sobre Miraflores, y solo rechazaron al invasor los dos pequeños fuertes de San Jerónimo y San Antonio, situados en la primera línea de defensa […] [5]

Al quedar ambos fuertes en ruinas; se aprovechó a mejorar la capacidad bélica de estas estructuras durante su reconstrucción. El Fuerte de San Antonio; que originalmente tenía una batería alta con dos troneras, y dos baterías bajas laterales (con tres troneras adicionales) se le añadió cuatro troneras en un nuevo muro construido de cara a la punta del Condado. Este muro corría de este a oeste conectando con un camino cubierto. El nuevo fuerte albergaba hasta diez cañones [6] y contaba con una bóveda de casi 26 pies (7.90 metros) de largo por 10 pies (3.20 metros) de ancho. En total tenía 22.5 pies (6.85 metros) de alto, y 46 pies (14 metros) de largo por 46 pies de ancho.[7] También se le construyeron dos garitas, un muelle, un "cuerpo de guardia, dos habitaciones a cubierta de azotea, un excusado y un tinglado para cocina".[8](ver figuras 1-3) La estructura, completada en 1800, contó con parapetos más gruesos; de 11.5 a 13 pies (3.50 -4.20 metros).





Figuras 1 y 2. Recreaciones gráficas de la Cabeza de Puente de San Antonio. Figura 1 se puede observar el puente, batería alta, baterías bajas y camino cubierto. Figura 2 se puede observar cuerpo de guardia, batería alta y baterías laterales y muelle del fuerte. Ilustrador Erick Pérez Gómez, grupo San Juan en Blanco y Negro.

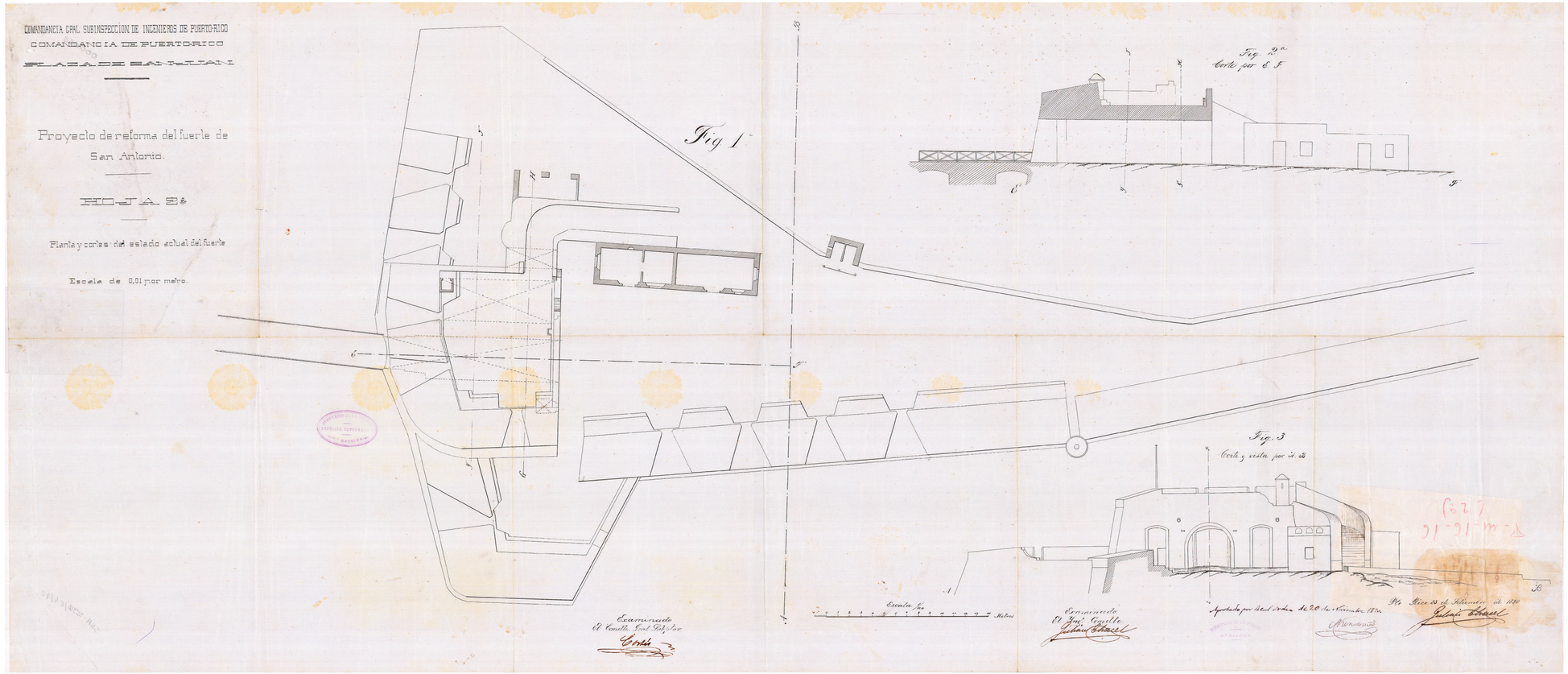


Figura 3. **Proyecto de reforma del fuerte de San Antonio**. Plano y cortes del fuerte existente. Puerto Rico, 23 de septiembre de 1890. España. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo General Militar de Madrid, PRI-25-04.

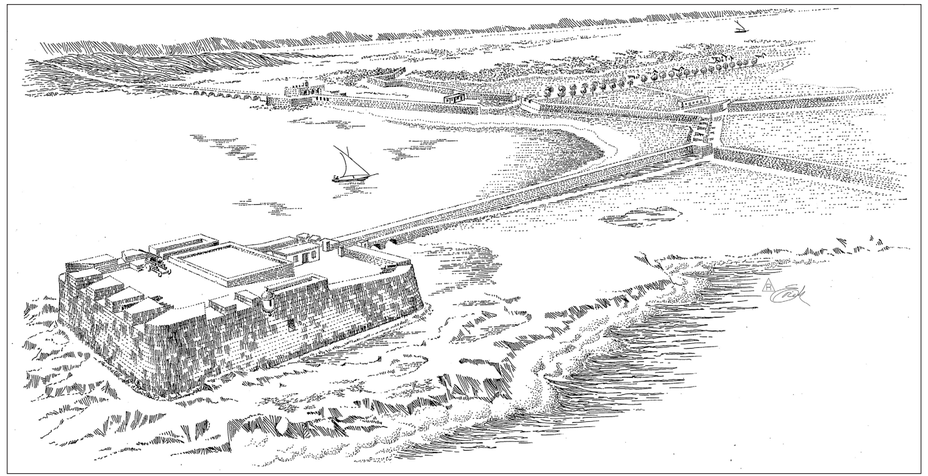


Figura 4. Recreación gráfica Castillo de San Gerónimo, camino cubierto, Batería de San Ramón (a la derecha), y Fuerte de San Antonio (al fondo puede verse a la izquierda). Ilustrador Erick Pérez Gómez, grupo San Juan en Blanco y Negro.

El Fuerte o Castillo de San Gerónimo, terminado en 1799,[9] continuó su trazado original rectangular, y en adición se le fabricaron muros más gruesos, cuatro troneras nuevas y se proveyó un camino cubierto de 584 pies (178 metros) de largo para conectar con la Primera línea. (ver figura 4) Sobre la estructura, Pedro Tomás de Córdova indicó que:

> Este se reduce a una batería alta para nueve cañones y un mortero, la cota de la línea de fuego es de 8m30 y la de la explanada 6m; cuatro de aquellos tiene por objeto batir el Condado que está a su frente; otro tres sirvan para flanquear el puente y la falda del Olimpo; y los otros dos están dirigidos al mar. A la entrada del Fuerte por su derecha, se aumentaron después del sitio, dos cañoneras que dirigen sus fuegos al puente y cerro del Olimpo; el resto de la gola está cerrada con su parapeto para fusilería.[10]

En 1801; cuatro años después del asedio inglés, continuaba la construcción de nuevas obras defensivas en Puerta de Tierra.[11] Para salvaguardar las áreas de desembarco en la costa este, las autoridades españolas decidieron reemplazar doce apostaderos con trincheras que corriesen desde el sur hasta la punta del Escambrón en la costa norte. Para marzo de 1801 se había completado una trinchera que cerraba el área donde estaba la Playa de San Antonio, entre el Fuerte de San Antonio y el Castillo de San Gerónimo.[12] (ver figura 9) Aun cuando el mapa de 1801 identificaba las nuevas obras como trincheras; estas eran verdaderamente parapetos ya



Figura 5. Segmento del **Plano Gral de la primera linea y perfiles de los parapetos de la batería de San Ramon, de la 1ª linea, y de la linea de contra ataque**. Puerto Rico, 10 de junio de 1896. España. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo General Militar de Madrid, 5166.10, imagen 47.

que no era posible resguardar tropas dentro de ellas por el nivel bajo del terreno, que las hacía húmedas y que retuvieran agua. La obra protegía mayormente a la infantería, pero también tuvo aperturas para colocar piezas de campaña (ver figuras 5, 6 y 7).

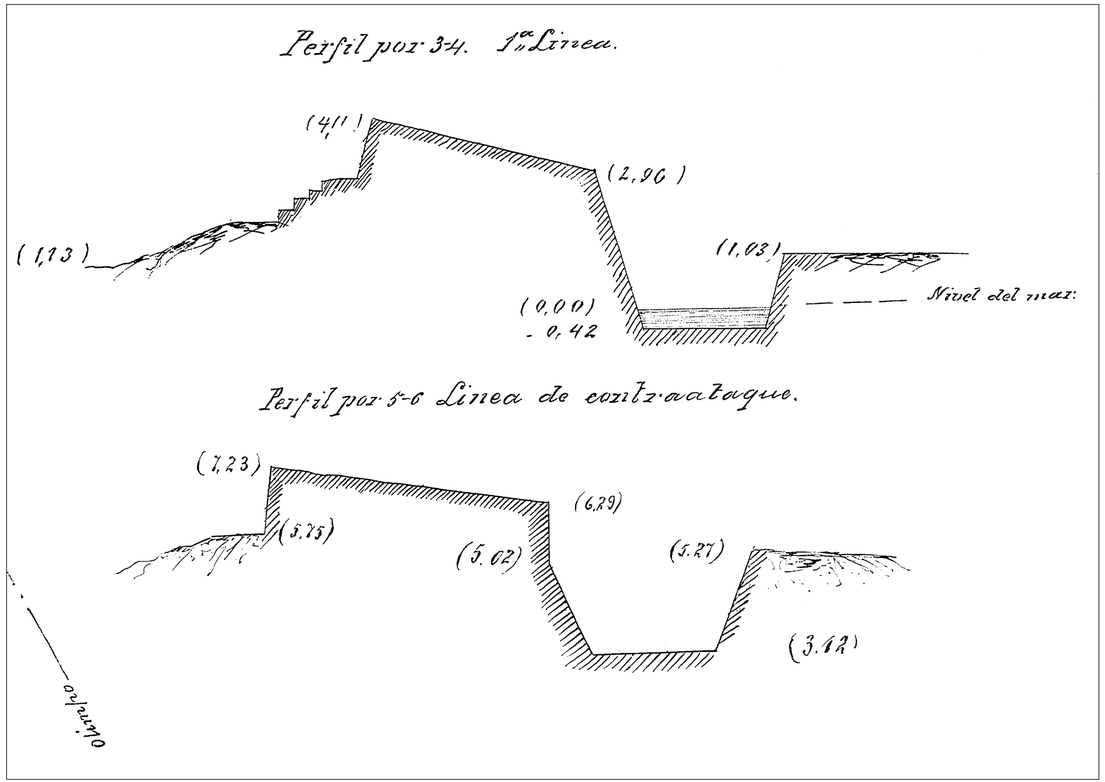


Figura 6. Perfiles de la Primera línea y la Línea de contra ataque. **Plano Gral de la primera linea y perfiles de los parapetos de la batería de San Ramon, de la 1ª linea, y de la linea de contra ataque**. Puerto Rico, 10 de junio de 1896. España. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo General Militar de Madrid, 5166.10, imagen 48.

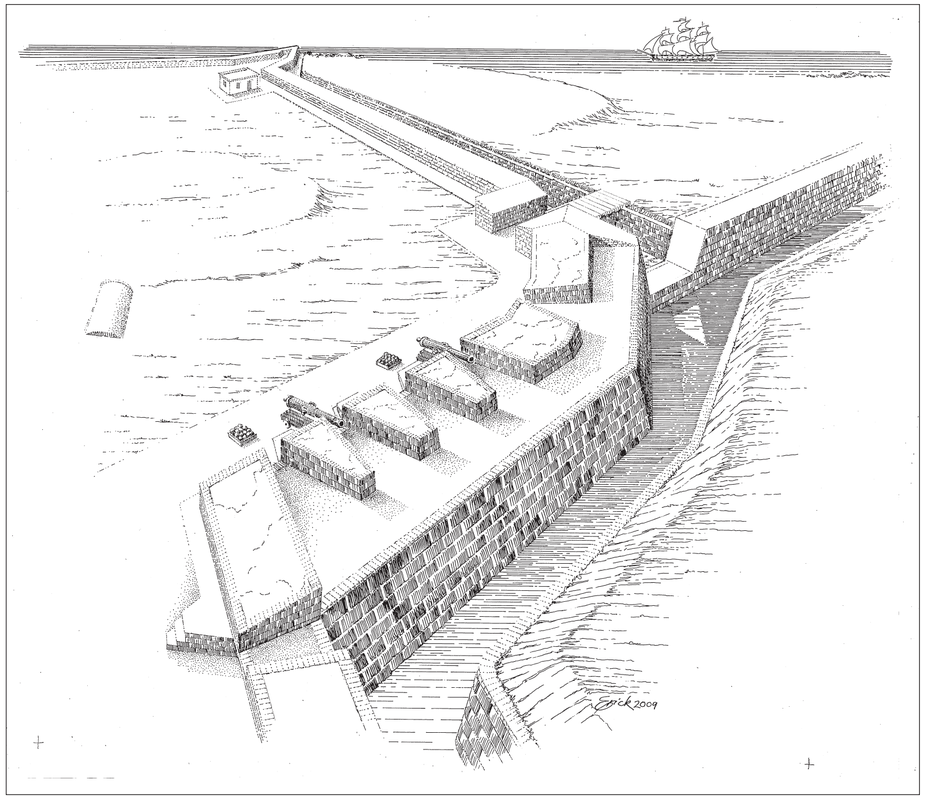


Figura 7. Recreación gráfica de la Batería de San Ramón previo a su modernización. Ilustrador Erick Pérez Gómez, grupo San Juan en Blanco y Negro.

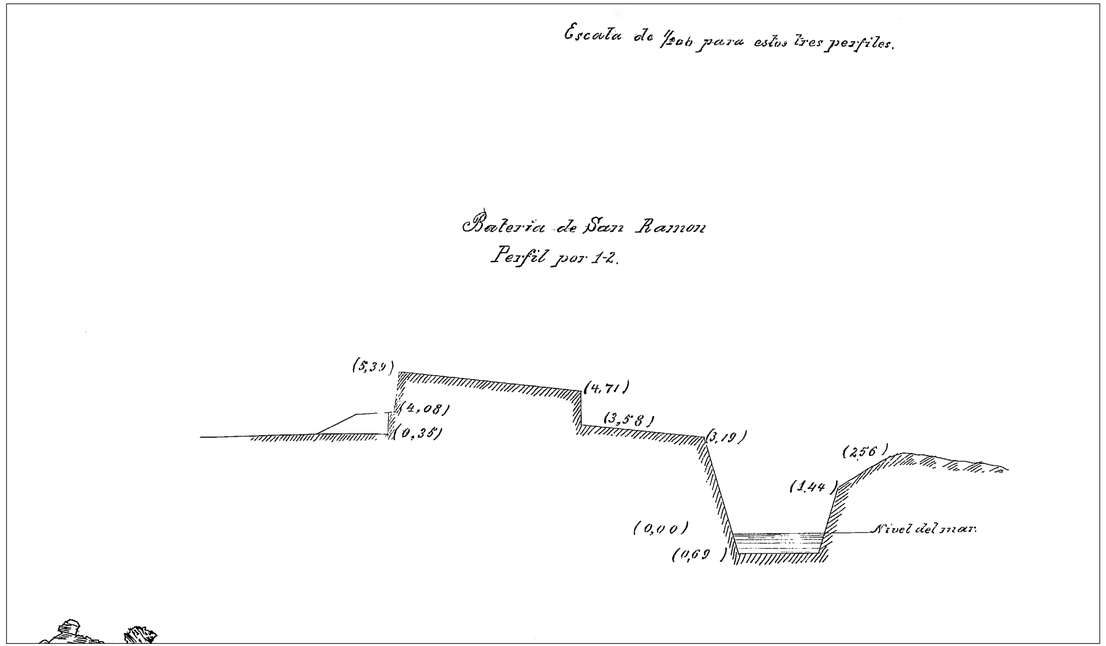


Figura 8. Perfil de la batería al oeste del Fuerte de San Gerónimo. **Plano Gral de la primera linea y perfiles de los parapetos de la batería de San Ramon, de la 1ª linea, y de la linea de contra ataque**. Puerto Rico, 10 de junio de 1896. España. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo General Militar de Madrid, 5166.10, imagen 45.

En el extremo norte de la trinchera y al este del Castillo de San Gerónimo; se edificó una batería para cinco piezas con una línea de fuego de un poco más de 17 pies (5.39 metros), cubriendo el área de desembarco de la playa San Antonio.[13] (ver figuras 5 y 6) Los nuevos caminos cubiertos para el Castillo de San Gerónimo y el Fuerte de San Antonio permitían el tránsito seguro hacia la nueva trinchera a soldados y trabajadores, así como útiles y suministros.

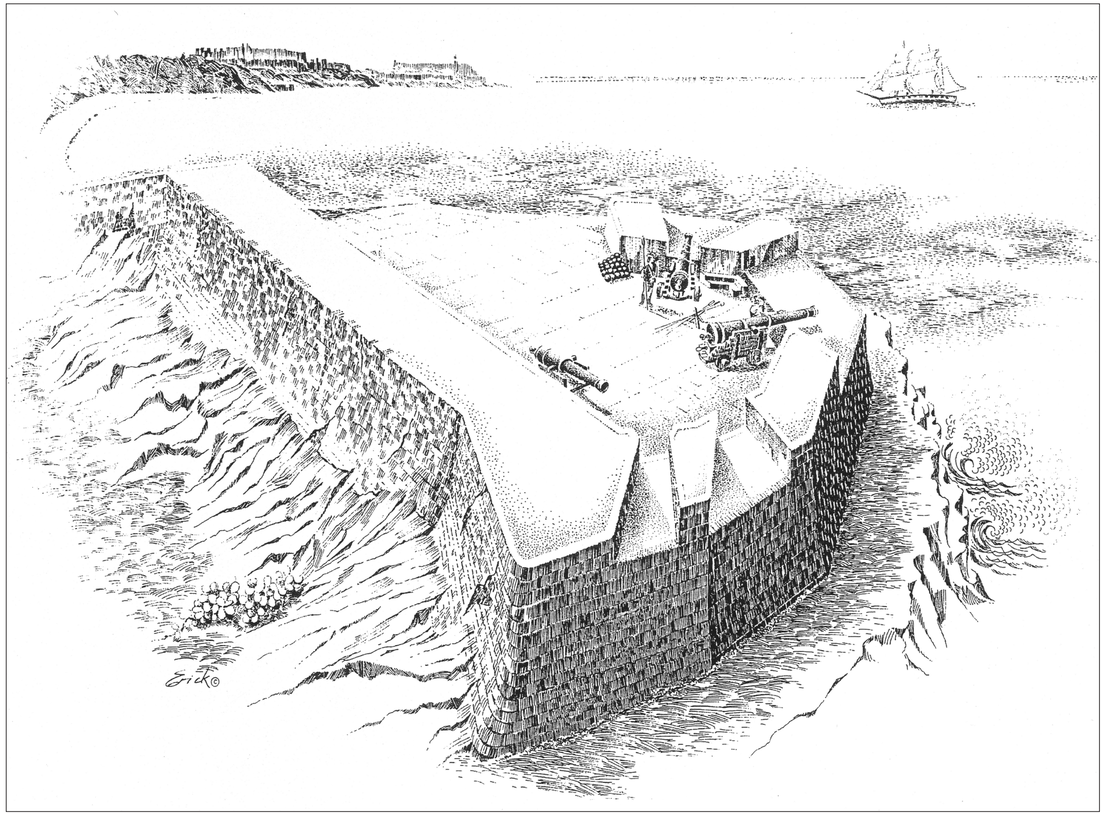


Figura 9. Recreación gráfica de la Batería del Escambrón. Ilustrador Erick Pérez Gómez, grupo San Juan en Blanco y Negro.



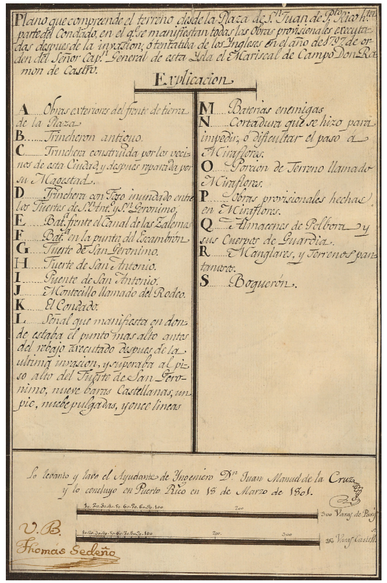


Figura 10. **Plano que comprende el terrero desde la Plaza de Sª Juan de Pto Rico hta parte del Condado, en el qe se manifiestan todas las obras provisionales executadas despues la invasion, o tentatiba de los Yngleses en el año de 1797.** Puerto Rico, 15 de marzo de 1801. España. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo General Militar de Madrid, PRI-24-01.

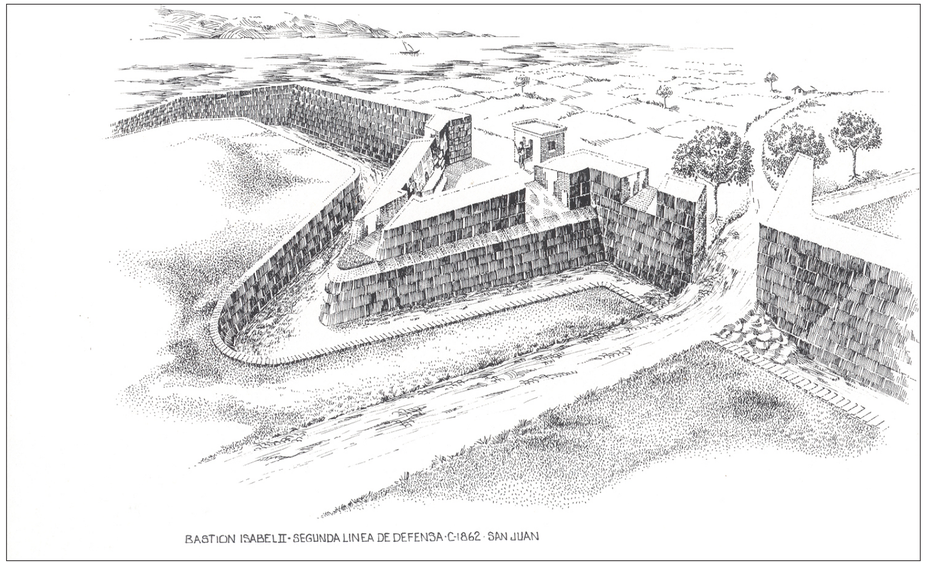


Figura 11. Recreación gráfica de la batería de la Segunda línea defensiva (también conocido como Isabel II; Fuerte de San Agustín), Ilustrador Erick Pérez Gómez, grupo de San Juan en Blanco y Negro.

En la punta del Escambrón, en un mogote con altura aproximada de 25 pies o 7.70 metros sobre el nivel del mar se levantó una batería para cuatro piezas de cinco lados (de forma parecida a un anzuelo), uno de los cuales abría hacia el oeste[14] (ver figura 9) y se completó un segmento de trinchera hacia la Playa Zalemas (ver figura 10).

Aproximadamente a media milla al oeste de las fortificaciones costeras; en el área donde el terreno se eleva, se edificó una nueva trinchera con un foso seco.[15] Esta trinchera de unos 1,312 pies (400 metros) de longitud con "sus banquetas, cañoneras y fosos revestidos de mampostería", tenía muros de casi 15 pies (4.52 metros) de espesor, y corría desde el acantilado en la costa norte hasta los mangles del sur.[16] El camino real pasaba por vía de un pequeño puente por un corte de la trinchera que cruzaba el foso. En un segmento al norte del camino la trinchera tenía dos baterías: una con cuatro troneras en la cual dos miraban al mar y otras dos miraban al área baja al norte de la ciénaga; y la segunda batería

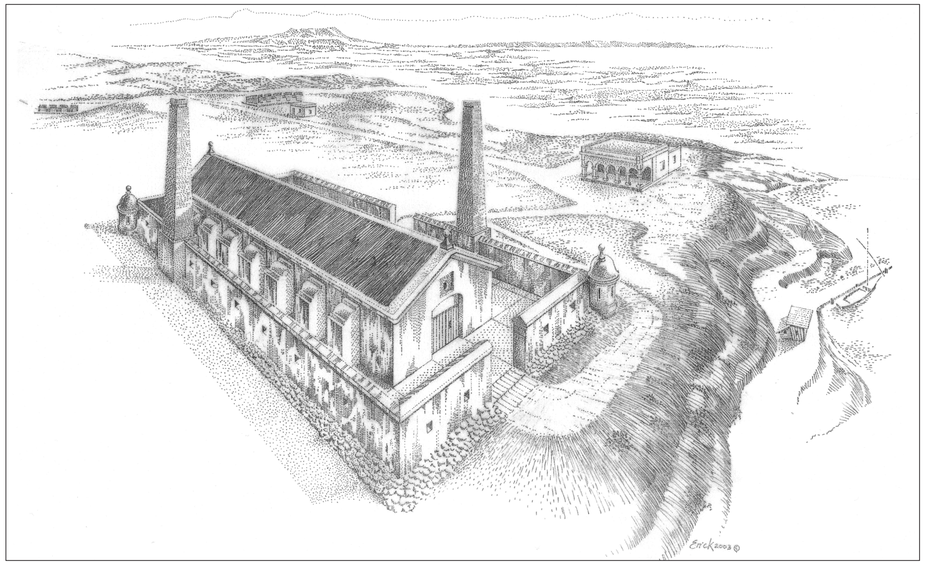


Figura 12. Recreación gráfica del Polvorín de Miraflores mostrando las mejoras implementadas a partir del ataque inglés de 1797. Ilustrador Erick Pérez Gómez, grupo San Juan en Blanco y Negro.

con ocho troneras, la cual controlaba el camino y el Polvorín de San Gerónimo y su cuerpo de guardia. El segmento al sur del camino real tenía en su parapeto dos troneras y una batería rectangular con tres troneras (ver figura 11). Los fuegos de esta batería cubrían de asaltos provenientes del área del mangle, del acantilado norte y del camino real.

Es interesante notar el origen de la nueva trinchera, construida entre 1797-1801.[17] Esta Segunda línea se menciona en la leyenda del plano de 1801[18] como fabricada originalmente por los vecinos de la ciudad de San Juan y luego mantenida por el gobierno español. Aun cuando la cooperación ciudadana con las fuerzas militares existió desde los inicios de la conquista y la colonización; es novedosa la mención de vecinos de la ciudad de San Juan como autores de una obra en un plano militar. En las actas del Cabildo de San Juan no ha sido posible encontrar información sobre que vecinos participaron en la construcción de la trinchera, la fecha de su construcción o cuando fue transferida a los militares. La falta de

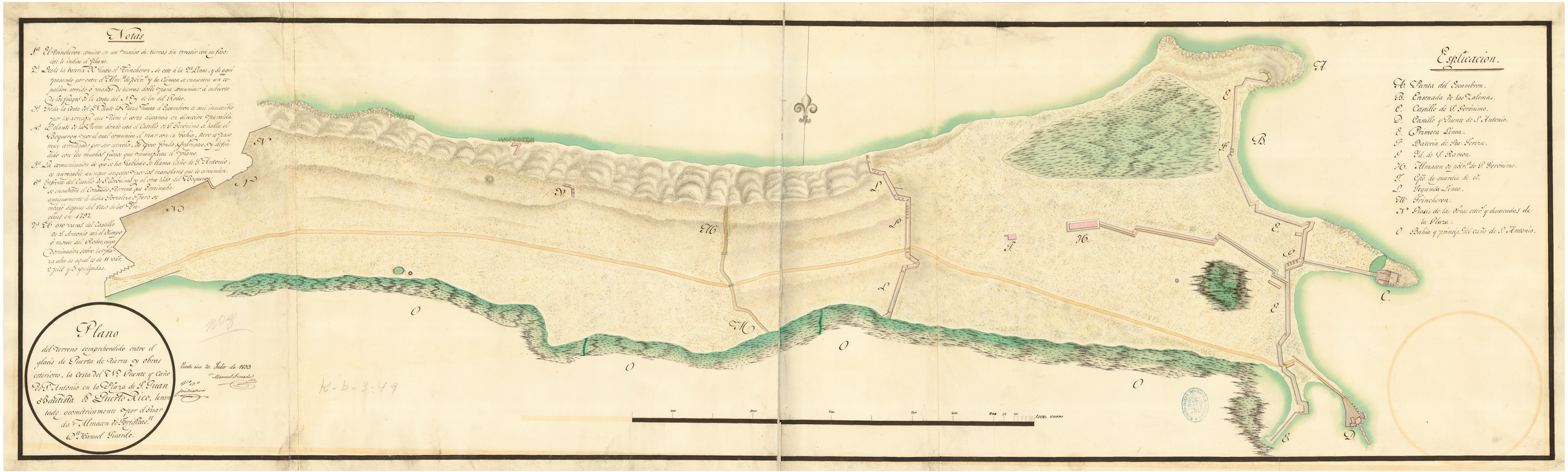


Figura 13. **Plano del terreno comprendido entre el glacis de Puerta de tierra y obras exteriores, la costa del N, Puente y Caño de S. Antonio en la Plaza de S. Juan Bautista de Puerto Rico, levantado geométricamente por el Guarda Almacen de Fortificacn D. Manuel Sicardo.** Puerto Rico, 20 de julio de 1833. España. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo General Militar de Madrid, PRI-21-10.

recursos hacía necesaria la cooperación entre la autoridad castrense y las autoridades civiles para la defensa de la Isla. La insuficiencia de ingresos en las cajas reales no era inusual; como ocurrió el 30 de abril de 1799 cuando el gobernador Ramón de Castro se vio obligado a pedir a los miembros del Cabildo de San Juan dinero o peones para completar el importante trabajo de reducción del cerro del Condado.[19]

Completando la lista de obras defensivas en Puerta de Tierra estaba el antiguo Trincherón o Línea de mediania, obra de fines del siglo XVIII, que estuvo localizado al oeste de la nueva trinchera, […] "con un foso de 45 pies de ancho a 1.450 pies detrás de la Segunda Línea."[…][20]

En la Isla de Miraflores, al sureste de la Isleta de San Juan, se emplazaron dos baterías y un corte en el terreno para reforzar las defensas del Polvorín de Miraflores.[21] (ver Figura 12)

Entre 1801 y 1832 son pocos los datos disponibles sobre la ejecución de obras defensivas en Puerta de Tierra. No es hasta 1833, en el plano preparado por el ingeniero Manuel Sicardó, que se puede ver dos líneas defensivas completadas en Puerta Tierra y una nueva trinchera .[22] (ver figura 13). En el plano puede observarse un nuevo ramal construido, adyacente a la trinchera que cerraba la Playa Zalemas. El ramal; situado entre las Puntas de Escambrón y Boquerón; conectaba con una nueva batería al oeste del Castillo de San Gerónimo. Esta Primera línea,[23] consistía de trincheras en varios ángulos, ancladas en un extremo por el caño de San Antonio y sus manglares; y en el otro por una batería de cuatro piezas sobre un promontorio en el Escambrón. Este promontorio era un punto de control importante que ofrecía fuego ventajoso a la defensa como […] "flanquear el Boqueron, Fuerte de San Antonio y su comunicación, contrabatir las obras del sitiador en el [monte] Olimpo, sin perjudicar las defensas; batir con ventaja los buques que se aproximan a la costa Norte e impedir efectuar desembarcos." La Primera línea contaba con parapetos de 26 pies de espesor y una extensión de 3,107 pies (947 metros) con sus banquetas y sus fosos. Estos se encontraban inundados la mayor parte del tiempo; por lo que contaban con dos puentes de madera para cruzarlos. Sus parapetos, explanadas, banquetas y fosos estaban revestidos con mampostería de buena calidad.[24] Al concluirse, esta obra debió ofrecer un imponente muro desde la Punta del Escambrón en el norte hasta la estrecha franja de terreno al sur, en la zona de mangle al oeste del Fuerte de San Antonio. Al oeste de la línea costera o Primera línea, puede verse una línea o trinchera adicional, que corre horizontalmente en zigzag, enlazando la Primera Línea en el este con la fachada oeste del Polvorín de San Gerónimo (ver figura 14). Esta nueva línea aparece identificada en recursos posteriores como "línea de contra ataque". Como el nombre indica, esta servía para que los defensores, de caer el Fuerte de San Antonio, pudieran montar una ofensiva contra las fuerzas invasoras.[25] José Laguna describió el propósito de la estructura:

> En el supuesto de que el enemigo se apodere del Olimpo y pase el caño de San Antonio, toda la derecha de la 1ª Linea será dominada y batida por el sitiador. Pues bien, cuando esto suceda el sitiado no tiene más que hacer una sencilla maniobra de táctica, o sea retirar el ala derecha, formando martillo, y se queda de nuevo atrincherado, conservando la posición de la 1ª línea hasta la estrema [sic] izquierda o batería el Escambrón, coronando el parapeto del ramal últimamente citado, con su ala derecha fuertemente apoyada en el Almacén de pólvora de San Jerónimo, abovedado, […] haciendo las veces por tanto de un reducto flaqueado por la 2ª Línea.[26]

En tres áreas a lo largo de la costa norte de la isleta entre la Primera línea y los barracones de infantería se construyeron caponeras. [27] La primera caponera – entre la Batería del Escambrón y la Segunda línea defendía contra un desembarco por la playa. La segunda caponera bordeaba el acantilado entre la Segunda línea y Tercera línea.

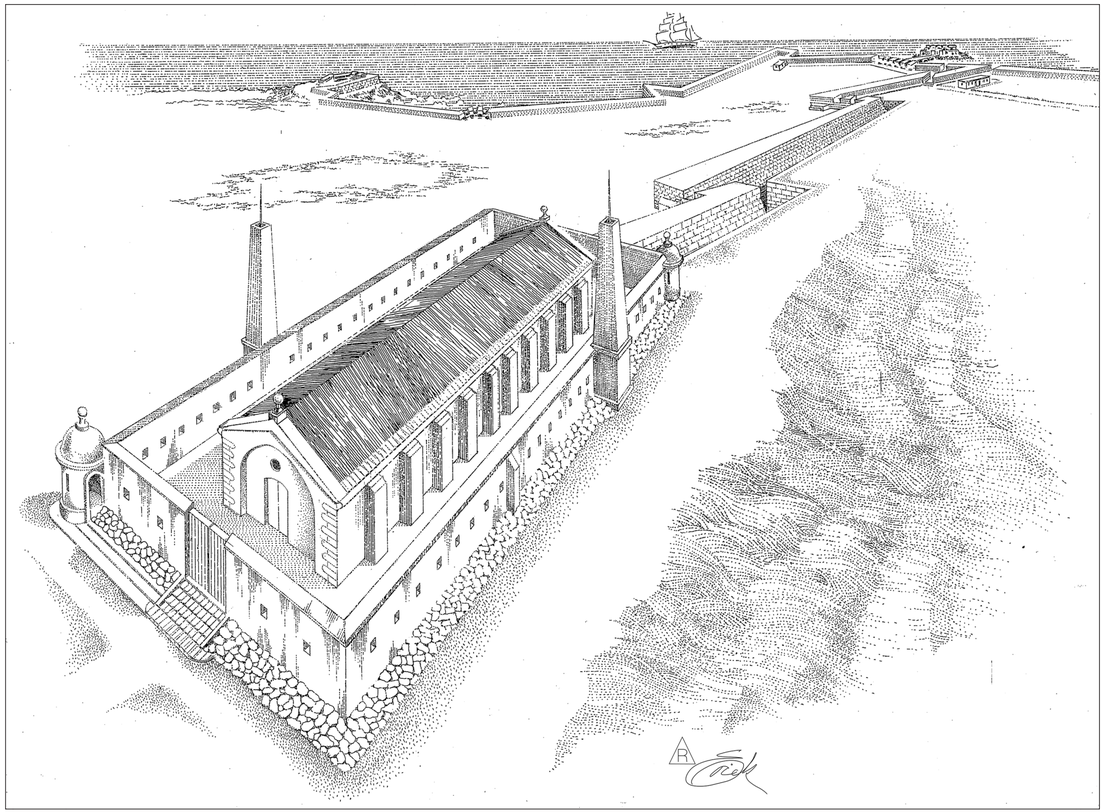


Figura 14. Recreación gráfica de la Línea de contra ataque conectando con el Polvorín de San Gerónimo. Ilustrador Erick Pérez Gómez, grupo San Juan en Blanco y Negro.



Figura 15. Detalle al plano de 1833 donde ilustra la Primera línea, Línea de contra ataque, Polvorín de San Gerónimo y los fuertes (de San Antonio y de San Gerónimo) y del Escambrón.

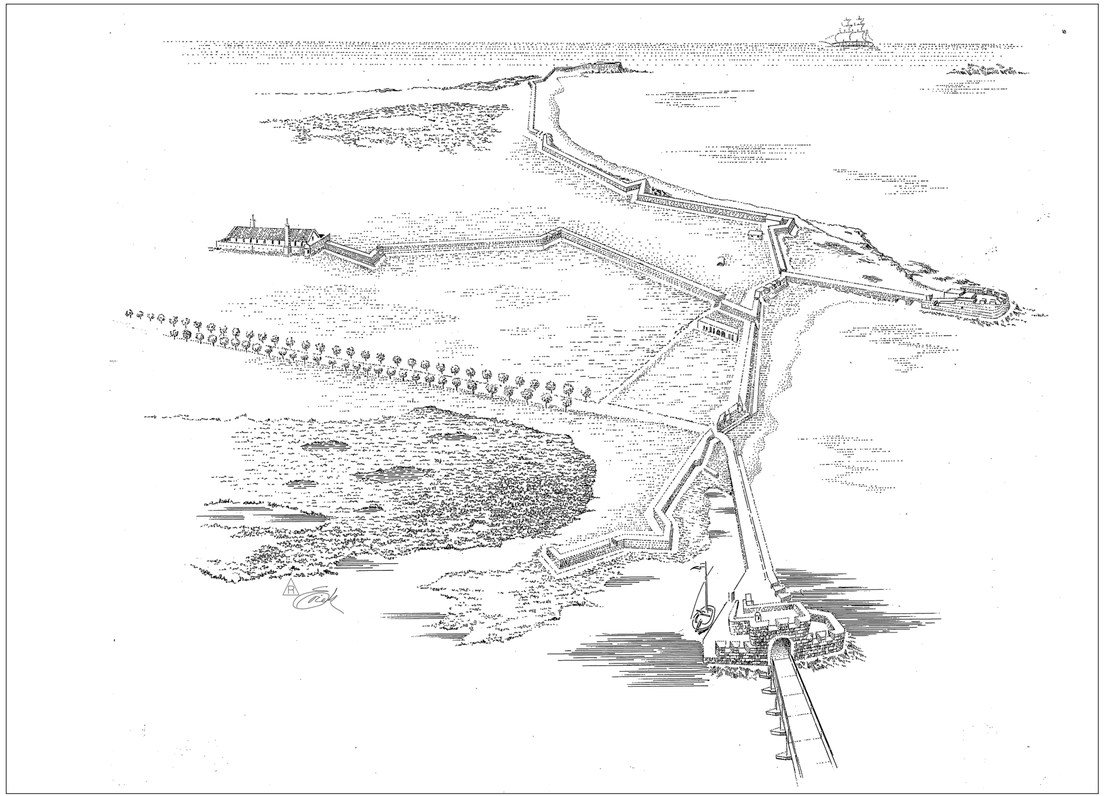
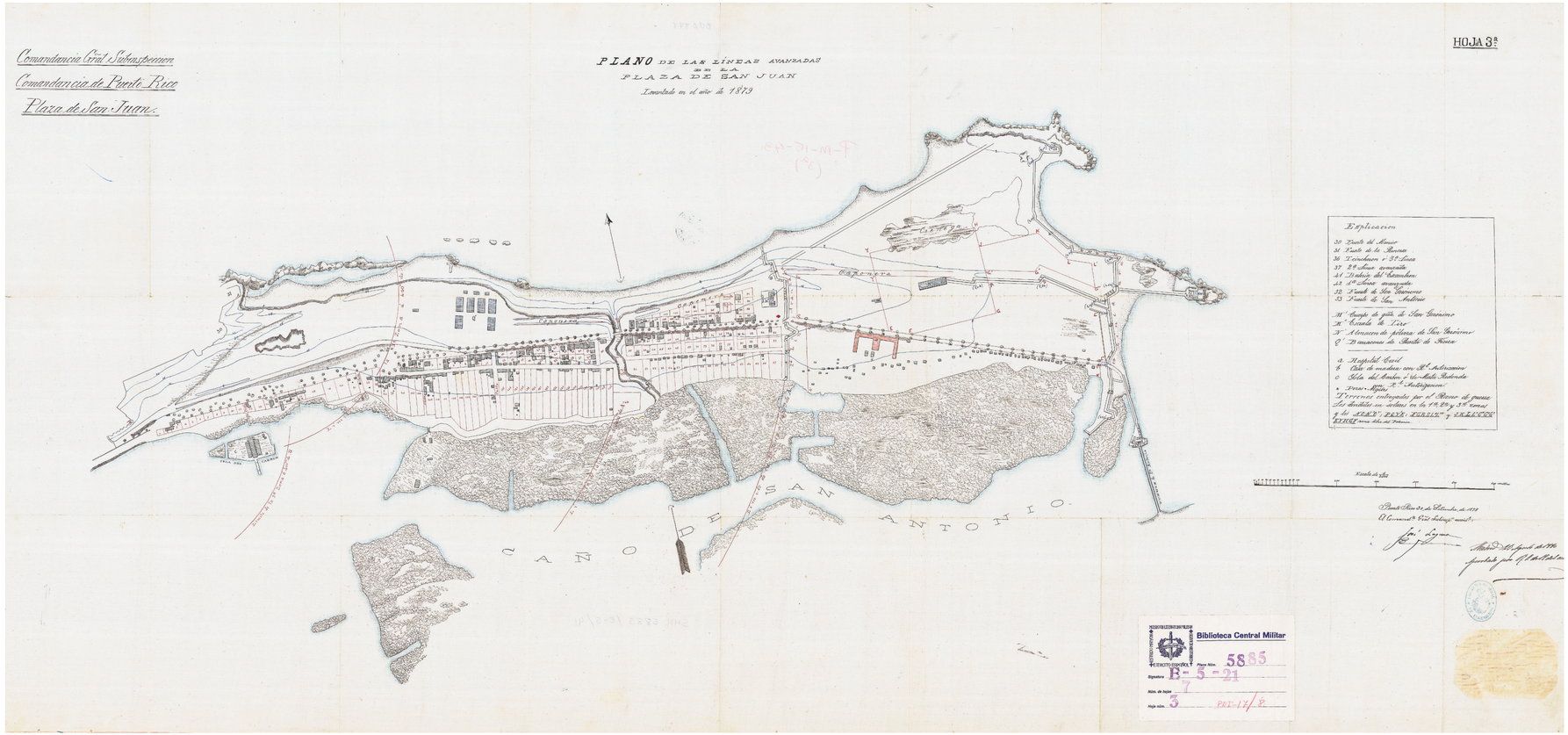


Figura 16. Recreación de la Primera línea y Línea de contra ataque. En primer plano puede observarse el puente fortificado de San Antonio, a la izquierda el Polvorín de San Gerónimo, y en el extremo derecho el Castillo de San Gerónimo. Ilustrador Erick Pérez Gómez, grupo San Juan en Blanco y Negro.



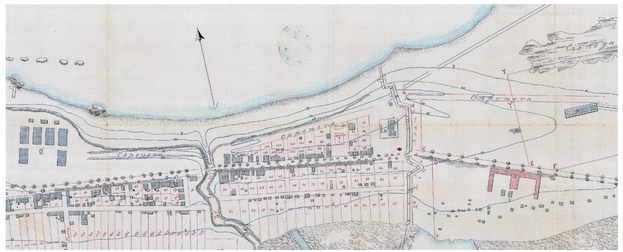


Figura 17. **Plano de las Líneas Avanzadas de la Plaza de San Juan en el año de 1879.** Puerto Rico, 30 de septiembre de 1879. Plano identifica las caponeras construidas en Puerta de Tierra. España. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo General Militar de Madrid, PRI-17-08.



Figura 18. Detalle del mapa del 1862 ilustrando el Trincherón, la línea costera y Bajamar.

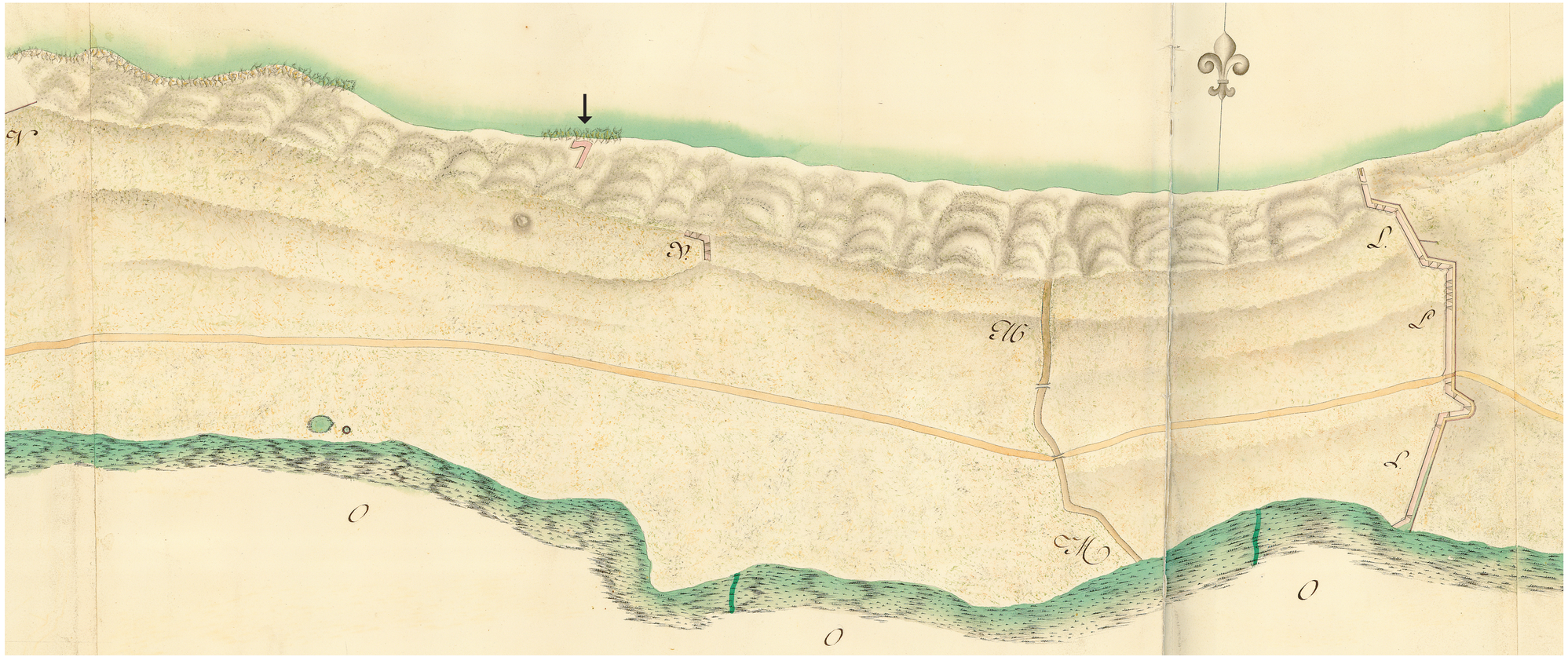


Figura 19. Detalle al plano de 1833 donde se puede observar la Segunda línea (L), el Trincherón (M), Bajamar (en la costa norte, ver flecha), y una batería (X).

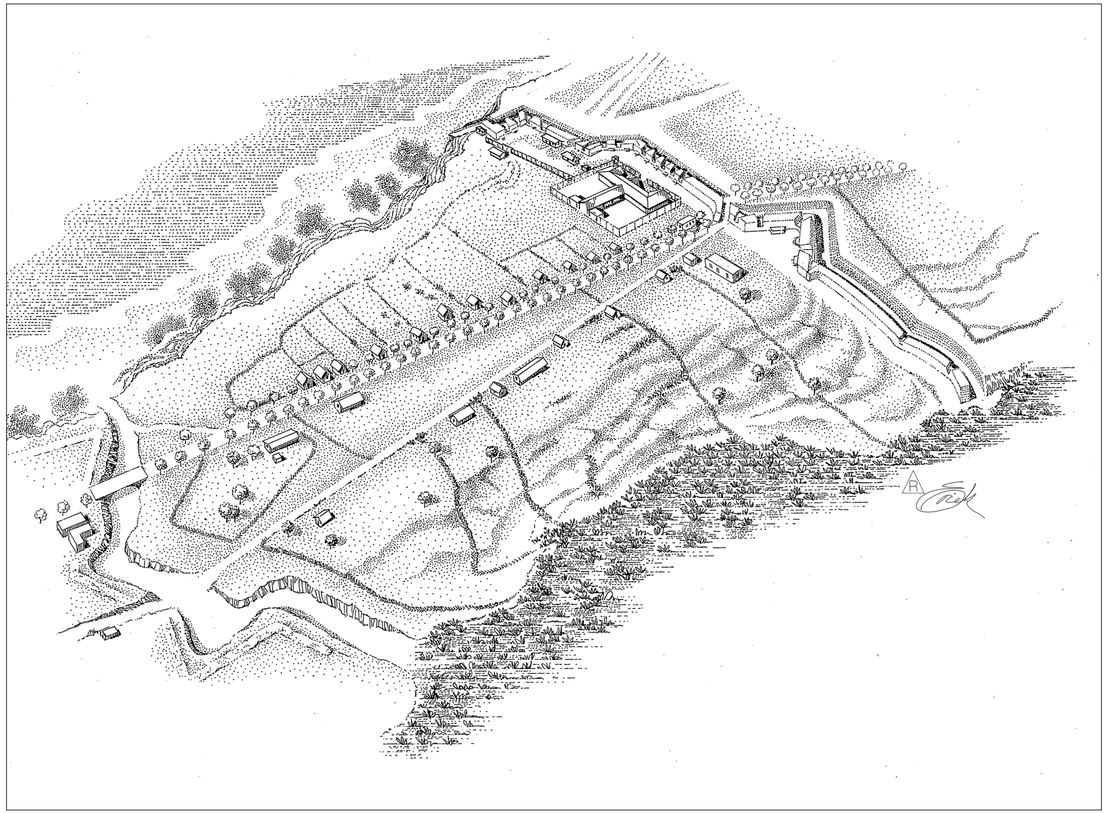


Figura 20. Recreación gráfica de la Segunda línea de avanzada (derecha) y el Trincherón (izquierda). Ilustrador Erick Pérez Gómez, grupo San Juan en Blanco y Negro.

El plano de 1833 también identifica las dos baterías que aparecían sin nombre en el plano de 1801. La batería de cuatro troneras en el área central, al oeste del Castillo de San Gerónimo, es identificada como "San Ramón". La batería de tres troneras al sur de la Punta de Escambrón, frente a la Playa Zalemas, se le nombra "Santa Teresa" (ver figura 15).

A partir de la segunda mitad del siglo XIX; la militarización del área de Puerta de Tierra generó diferencias entre los intereses civiles y militares en cuanto al uso de la zona. Las autoridades municipales exponían que la ciudad de San Juan ya no tenía espacio para expansión intramuros. El aumento poblacional de la ciudad y las subsiguientes condiciones de hacinamiento generaban un ambiente insalubre con el potencial de desarrollar epidemias. Ante esta situación, lógicamente el ayuntamiento de San Juan miraba hacia las zonas de la Marina y Puerta de Tierra como áreas de desahogo para la expansión urbana de la ciudad.

En respuesta a los reclamos del gobierno civil, en 1862 el Cuerpo de Ingenieros Militares presentó el primer esquema de urbanización para Puerta de Tierra, el cual contemplaba el desarrollo en el área al oeste de la Segunda línea, pero sin demolición de las murallas. (ver figuras 19 y 20). En el plano puede observarse la segregación de parcelas en el área entre el Trincherón y la Segunda línea de defensa. Este esquema se presentó con el objetivo de atajar peticiones para la demolición parcial de las murallas de la ciudad.[28]

El plan no fue suficiente para las autoridades municipales, ya que el 3 de marzo de 1865 el cabildo aprobó una resolución para que se demoliese, "la muralla de la ciudad este, entre San Cristóbal y el ángulo detrás del teatro",[29] (el segmento conocido como Frente de Tierra) para extender la ciudad. Los militares españoles se opusieron a esta resolución ya que la ciudad perdería un componente esencial para la defensa de la plaza fuerte. Esta posición fue respaldada por el Gobierno Español en Madrid, condicionando la aprobación al proyecto de ensanche a que no se comprometiera la defensa de la ciudad.

CAMBIOS EN EL ÚLTIMO TERCIO DEL SIGLO Y SU IMPACTO EN LAS OBRAS DEFENSIVA

Las últimas tres décadas del siglo XIX fueron determinantes para las fortificaciones de la Isleta de San Juan. Al finalizar el siglo, las fortificaciones abaluartadas se consideraron anticuadas ante los adelantos tecnológicos que cambiaron radicalmente la naturaleza de los combates navales. Los adelantos militares en Europa y Estados Unidos generaron cambios fundamentales en la organización de flotas de guerra, tácticas y estrategia naval de combate. Las potencias navales, especialmente Gran Bretaña, destinaron recursos para la construcción de buques militares con cascos de hierro y acero, o acorazados impulsados por vapor. Estos acorazados tenían hélices de tornillo, contaban con artillería de retrocarga y usaban proyectiles explosivos. Los desarrollos técnicos aumentaban la maniobrabilidad, velocidad, resistencia al fuego de cañones de hierro y mejoraba el alcance, precisión e impacto (mayor calibre) de su fuego de artillería, brindando ventajas a los acorazados frente a baterías o fortificaciones costeras abaluartadas. El Cuerpo de Ingenieros del Ejército en Puerto Rico, al tanto de estos cambios, comprendió que las fortificaciones de la plaza de San Juan ya no podrían resistir el bombardeo de flotas navales modernas. En 1872 durante la discusión sobre el ensanche de la ciudad de San Juan el ingeniero militar Fernando de Córdova, expresaba la falta de utilidad militar de las centenarias fortificaciones:

> Esta fortificación ofrece en actualidad todas las desventajas reconocidas en los sistemas abaluartados, agravadas por lo reducido de todas las obras por la agrupación de las piezas, por no estar protegidas contra los fuegos de enfilada, y por destacarse de modo tan visible que pueden a simple vista contarse las cañoneras profundas, la mayor parte oblicuas, cuyos derrames exteriores son excesivos. La artillería al descubierto y sus fuegos escalonados, se inutilizarían y apagarían a las pocas horas de empezado el bombardeo que en la actualidad puede el sitiador hacer cómodamente



Figura 21. **Plano de la Plaza de San Juan Bautista de Puerto Rico hasta la primera línea sacado del que existe en el depósito topográfico de la Comandancia Exenta año 1861**. Puerto Rico, 3 de noviembre de 1862. España. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo General Militar de Madrid, PRI-02-01.

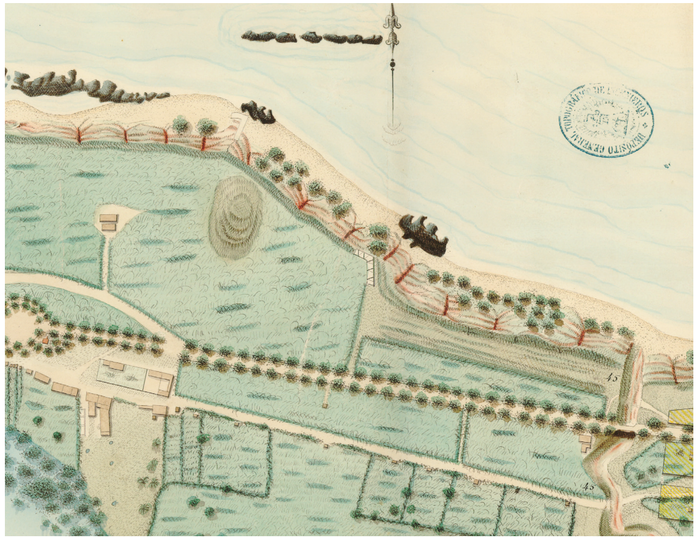


Figura 22. Plano, Detalle del mapa de 1862 ilustrando parte del Trincherón, baterías, muros y Bajamar.

> desde baterías enterradas abiertas en la cresta y faldas del [monte] Olimpo desde donde se bate el arsenal, la dársena, el fondeadero y todo el caserío en sus partes Este y Sur por elevarse este en anfiteatro desde la Marina hasta detrás de San Cristóbal.[30]

Las fortificaciones de la isleta podían considerarse inservibles sin posibilidad de reformas o renovaciones debido al poco espacio para emplazamientos de artillería moderna, "por resultar todo muy pequeño y muy deficientes las comunicaciones entre las obras encerradas en exiguo espacio". Aun el Castillo del Morro, con su excelente localización y elevaciones carecía de "espacio bastante ni en el recinto bajo ni en el caballero para instalar las nuevas piezas destinadas a la defensa de costa Norte y del fondeadero; las dos escarpas del frente [...] son visibles de todas partes".[31]

Con limitados fondos para gastos militares, los ingenieros en la Isla y el Ministerio de Guerra en Madrid determinaron el destino de las obras defensivas; decidiendo cuales serían conservadas y aquellas a las que no se les darían mantenimiento. [32]

En contraste, existía entre los ingenieros militares la apreciación de las antiguas fortificaciones abaluartadas más allá de su utilidad; aun cuando en la realidad estas fueran obsoletas. Los ingenieros

militares; cargados con la responsabilidad de la seguridad de la población pudieron tener en ocasiones una visión de avanzada que valoraba las estructuras como monumentos meritorios, dignos de conservarse como legado de un pasado glorioso. En 1872 el ingeniero militar Fernando de Córdova propuso un plan integral para el desarrollo de la ciudad donde abogaba por la conservación de las murallas "no ya como valores militares sino por su valor histórico y monumental como un legado de nuestros padres".[33]

La situación política, local e internacional de la segunda mitad del siglo XIX le exigía al antiguo imperio español la construcción de nuevas obras defensivas en pueblos costeros si quería mantener a Puerto Rico bajo su dominio.[34] En el ámbito local, existía la posibilidad de revueltas e insurrecciones de carácter separatista. Sumado a las amenazas internas; estaba el peligro de ataques de los gobiernos de América Latina, Estados Unidos de América y de potencias europeas. A pesar del interés de la Corona Española de mantener a Puerto Rico bajo su dominio, la carencia de recursos económicos para reformar el sistema defensivo, fue la razón principal por la que las antiguas fortificaciones en Puerta de Tierra no fueran demolidas en el siglo XIX. Al provenir los fondos para la defensa del gobierno de Puerto Rico, se limitaron las inversiones en nuevas obras defensivas en la plaza.[35] Hasta tanto no se construyesen nuevas fortificaciones modernas para proteger áreas como Puerta de Tierra, era mejor conservar las antiguas obras, aunque fuesen de poco valor táctico.

Figura 23. Acercamiento al **Plano de San Juan de Puerto Rico y sus cercanías**. Pto. Rico, 30 de mayo de 1887. España. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo General Militar de Madrid, PRI-25-13.

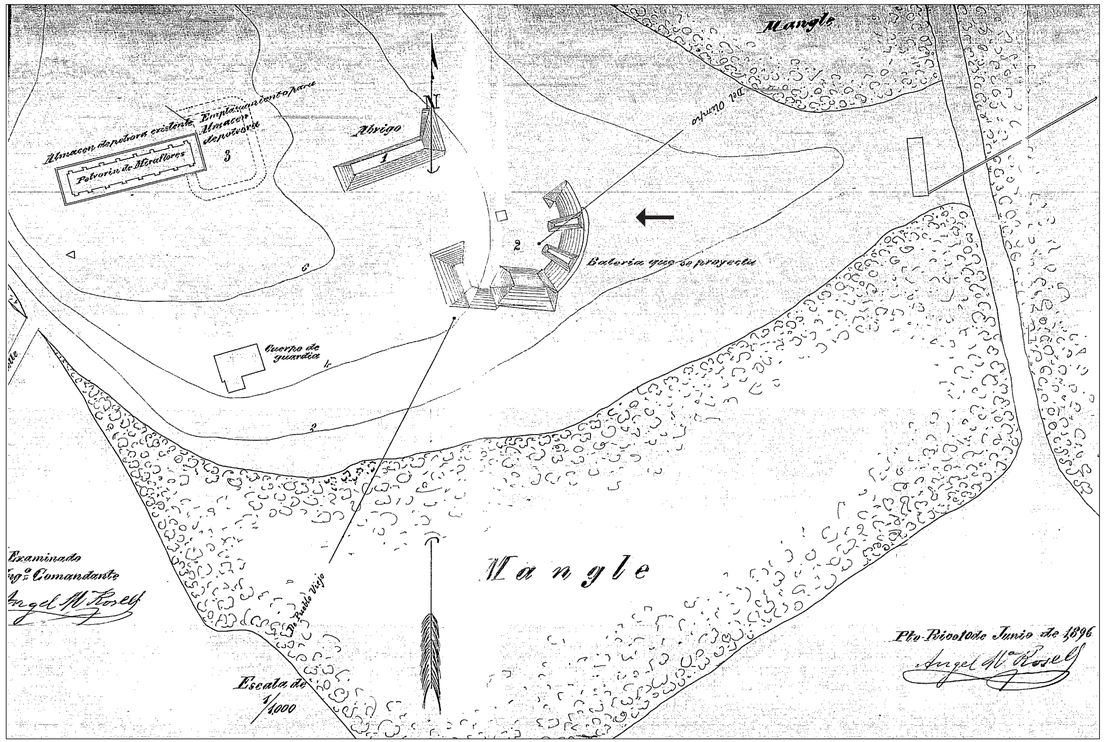


Figura 24. Batería proyectada pero no construida, para la Isla de Miraflores. Puerto Rico, 10 de junio de 1896. España. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo General Militar de Madrid, 5166.10, imagen 62.

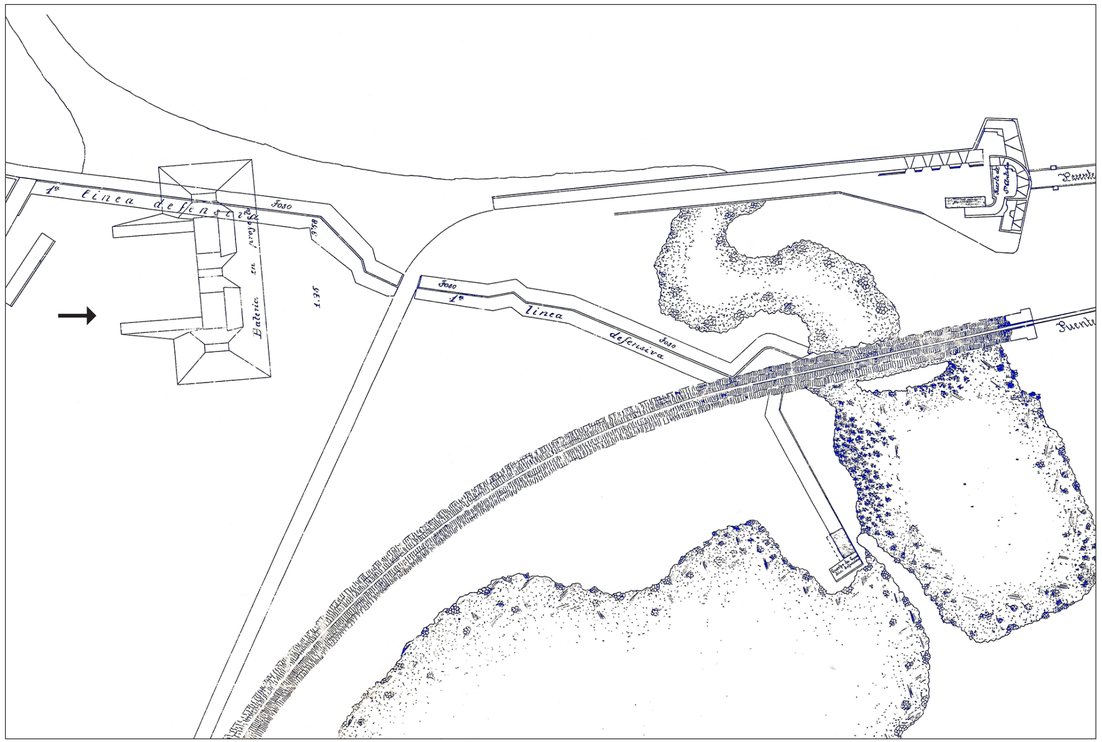


Figura 25. Segmento de plano del **Proyecto de ensanche de la carretera de la Capital a Ponce en la avenida del puente de San Antonio por el paso del manglar**. Puerto Rico, 30 de Octubre de 1886. Batería propuesta, pero no construida, para reemplazar los fuertes de la Primera línea. España. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo General Militar de Madrid, 5632.01, imagen 321.

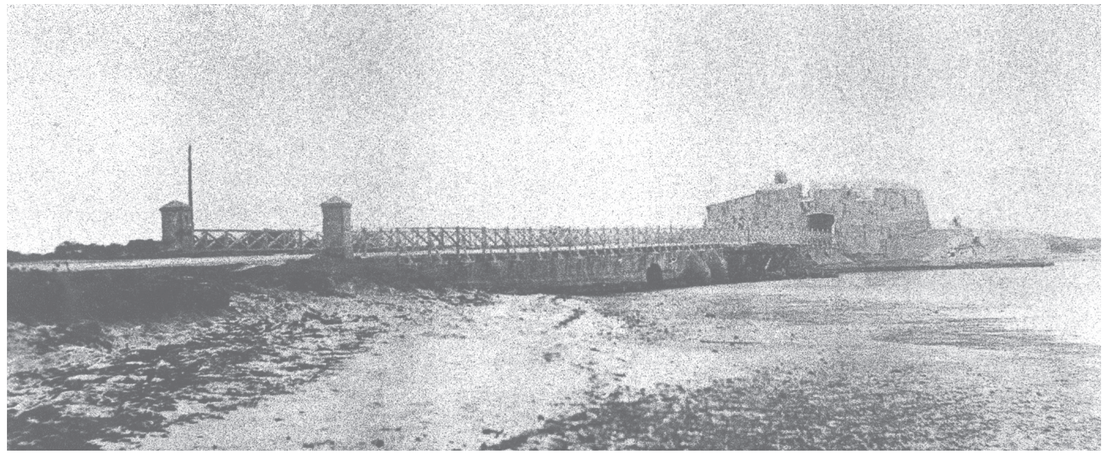


Figura 26. Foto del Fuerte de San Antonio previo a su demolición en 1894. Colección López Cepero, Archivo General de Puerto Rico.

Ante esta seria situación; el 11 de abril de 1885 la Corona Española emitió una real orden para generar estudios o anteproyectos para mejorar las defensas de San Juan. En particular, se planificó para preparar la defensa por tierra del caño de San Antonio. Un plan propuso la construcción de tres nuevas fortificaciones: un fuerte en las alturas del monte Olimpo en Santurce (ver figura 21) y dos baterías; una en la isleta de Miraflores (ver figura 22) y otra al norte de la Primera línea (ver figura 23).[36] Estos proyectos se estudiaron durante once años antes de ser descartados por ser muy onerosos y no efectivos.

El esfuerzo de la administración militar de la plaza se concentró entonces en dotar algunas de las baterías de la costa norte con piezas de artillería moderna para mantener alejados los acorazados. Con esto en mente, también se dotaron piezas modernas en la costa norte en el Castillo del San Felipe del Morro, en el Castillo de San Cristóbal, en los tres nuevos emplazamientos construidos en el Escambrón,[37] y la reforma de la Batería de San Ramón, entre otros.

En el caso del antiguo Fuerte de San Antonio se otorgó mayor importancia al paso del tranvía de San Juan a Río Piedras sobre el fuerte, que a la conservación del mismo. Como parte del desarrollo de vías de comunicación hacia la Isla de Puerto Rico, en 1878 Pablo Ubarri y Capetillo recibió un permiso para la construcción de un tranvía de vapor de vía estrecha de 76 centímetros de ancho conectando la Capital al pueblo de Río Piedras. El tranvía, corría aledaño al camino y cruzaba por el puente y Fuerte de San Antonio. Como parte del proyecto se tuvo que ampliar la entrada del fuerte[38] y

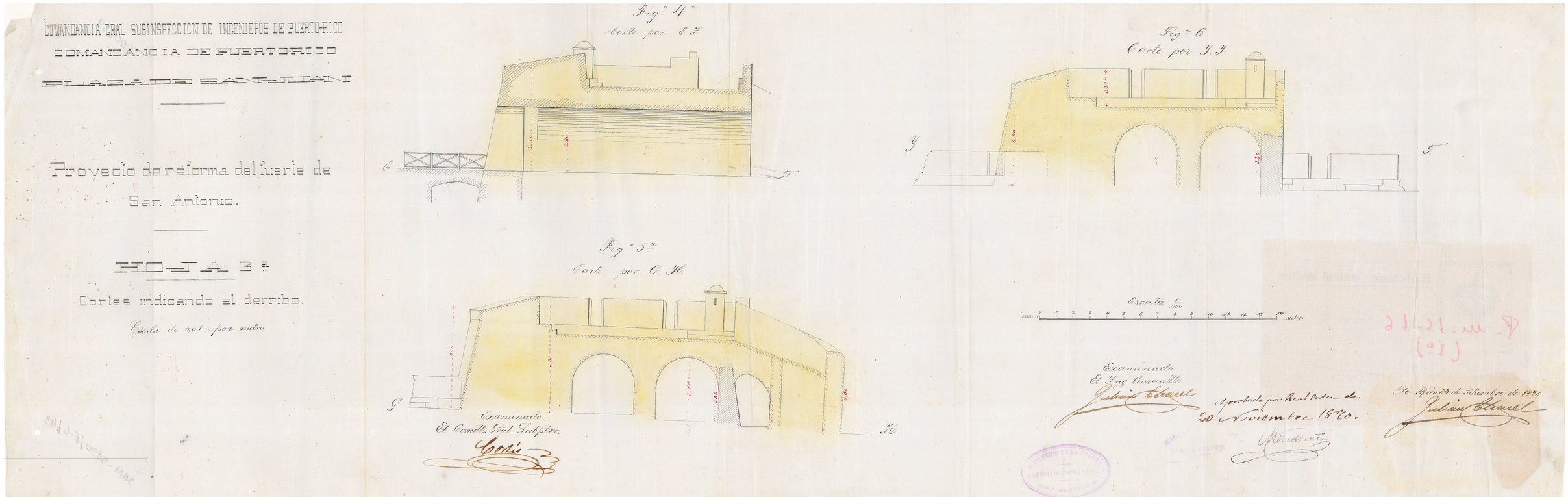


Figura 27. **Proyecto de reforma del fuerte de San Antonio**. Puerto Rico, 23 de septiembre de 1890. Cortes para el derribo de batería. España. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo General Militar de Madrid, PRI-25-05.

la apertura de la Segunda línea. En 1882 se autorizó la construcción de un nuevo puente para el tranvía al sur del Puente de San Antonio completado alrededor del 1885. Este nuevo puente, pasaba por encima del parapeto de la Primera línea de avanzada en el área cercana al manglar. La vía corría paralela al lado sur de la carretera pasando por la Segunda y Tercera línea hasta llegar a su estación en la Marina frente al actual cruce de las calles Tanca y Recinto Sur.

Otra gestión para mejorar la transportación terrestre fue un proyecto del 25 de julio de 1885 para facilitar el tránsito de las carretas, coches, caballos y carretones en el área del puente de San Antonio,[39] que nuevamente se encontraba en estado ruinoso. En este proyecto se consideró el reemplazo del puente de San Antonio, para que pudieran pasar dos vehículos, modificando el túnel o bóveda que cerraba su entrada, y sobre la cual descansaba la batería alta del fuerte. Era necesario demoler la batería alta, y así ampliar el área de rodaje a 22.9 pies (siete metros) desde el área del puente hasta la Primera línea avanzada, pasando por el paso del manglar.[40] (ver figura 23) La demolición de esa batería permitía ampliar el ancho de la carretera hasta ocho metros.[41] Nueve años después, en 1894, cuando se llevó a cabo el proyecto de expansión de la carretera de San Juan a Ponce, se demolió la puerta y batería alta del fuerte, indicación clara de la ausencia de interés por este recurso.

La Primera y Segunda líneas defensivas también sufrieron la ausencia de interés por su conservación. En 1896 Antonio Daban; miembro de la Junta Consultativa de Guerra indicaba, que la Primera y Segunda línea defensiva eran ruinas "pues no habiendo sido entretenidas hace mucho tiempo y con los rigores de aquel clima están casi desmoronadas." Sobre el Fuerte de San Gerónimo reconocía su buen estado y su posible uso "para la defensa de las costa y entrada del caño S. Antonio" Sin embargo, como defensa terrestre no se le debía considerar "pues a menos de 1.000 metros está dominado por el terreno y con fusilería se haría imposible servicio de piezas." Sobre la Batería del Escambrón, indicaba que también estaba en ruinas y para que pudiera hacer fuego sobre la carretera y el puente de San Antonio era necesario "tirar por encima de S. Jerónimo, o bien por el espacio comprendido entre este fuerte y el polvorín del mismo nombre haciendo sus fuegos por elevación a fin de salvar los macizos que constituyen el camino cubierto para ir a S. Jerónimo, por lo que tendría la misión de batería de costa".[42]

Las obras militares no habían sido terminadas completamente cuando por el desarrollo tecnológico las convirtieron en obras obsoletas para la defensa. Naturalmente, mientras el crecimiento de la ciudad intramuros era lento, la actitud del gobierno militar no chocaba con los intereses de la comunidad en general, ni de los vecinos. El aumento poblacional de Puerto Rico sentó la pauta para la desaparición; a veces gradual, a veces fulminante de estas obras a partir del último tercio del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX.

NOTAS

1 Aníbal Sepúlveda, Silvia Álvarez Curbelo, "De la 'zona polémica' a barrio: Puerta de Tierra y el nacimiento de un espacio urbano en San Juan". *San Juan la ciudad que rebasa sus murallas* (Colombia: Panamericana Formas e Impresos, S.A., 2005), 70.

2 Aníbal Sepúlveda Rivera, *San Juan: Historia ilustrada de su historia, 1508-1898*. (Puerto Rico: Ramallo Bros. Printing, Inc., abril 1989), 219.

3 Adolfo de Hostos, *Historia de San Juan Ciudad Murada: Ensayo acerca del proceso de la civilización en la ciudad española de San Juan Bautista de Puerto Rico*, (Santo Domingo: Editora Corripio, 1948), 252-253.

4 Aida Caro Costas, editora, *Actas del Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico, 1798-1803*, (San Juan: Municipio de San Juan, 1968), 78-80.

5 Enrique T. Blanco, *Los Tres Ataques Británicos a la ciudad de San Juan Bautista de Puerto Rico,* (San Juan de Puerto Rico: Editorial Coquí, 1968), 57.

6 Este número podía aumentar si se incluían morteros los cuales no necesitaban troneras para enfilar sus fuegos.

7 Medidas calculadas de dos planos del Fuerte de San Antonio. Julian Chancel, *Proyecto de reforma del Puente de San Antonio*, Puerto Rico, 23 de septiembre de 1890. Archivo General Militar de Madrid (AGM), PRI-25-04 (Hoja 2ª) y PRI-25-05 (Hoja 3ª).

8 José Laguna, *Ensanche de la carretera de la Capital a Ponce en la avenida del puente de S. Antonio*, Comandancia de Ingenieros de Puerto Rico, 10 de junio de 1886, AGM, Signatura 5632.01, folio 5. El informe de Laguna, que se hace a finales del siglo XIX, es importante por ofrecer una de las descripciones más detallada de las líneas defensivas encontradas en los documentos españoles estudiados.

9 Adolfo de Hostos, *Historia de San Juan Ciudad Murada*, 216.

10 José Laguna, *Informe sobre el ante-proyecto de fortificación del Fuerte del Olimpo, y reformas en la 1ª Línea Avanzada de la Plaza*, Puerto Rico, 20 de junio de 1896. AGM, Signatura 5166.10, folio 230.

11 Juan Manuel de la Cruz, *Plano que comprende el terreno desde la Plaza de S^n^ Juan de P^to^ Rico h^to^ parte del Condado, en el q^e^ se manifiestan todas las obras provisionales executadas despues la invasion, o tentatiba de los Yngleses en el año de 1797*, 18 de marzo de 1801. AGM, PRI-24-01. Este plano, el primero del siglo XIX, es valiosísimo ya que nos ilustra el estado de construcción de las murallas en Puerta de Tierra.

12 Ibid. Esta obra se identifica en la leyenda del mapa de 1801 con la letra **D** como "Trinchera con Foso inundado entre los Fuertes de S^n^ Ant^o^ y S^n^ Geronimo"

13 José Laguna, *Informe sobre el ante-proyecto de fortificación del Fuerte del Olimpo, y reformas en la 1ª Línea avanzada de la Plaza*, folio 228. Esta obra se conocería como "Batería de San Ramón" en planos posteriores.

14 Ibid. Esta batería queda identificada en la leyenda del mapa de 1801 con la letra **F** como "Bat^a^. En la punta del Escambrón".

15 Ibid. Esta trinchera se identifica en la leyenda del mapa del 1801 con la letra **C** como "Trinchera construida por los vecinos de esta Ciudad, y después reparada por su Magestad".

16 José Laguna, *Informe sobre el ante-proyecto de fortificación del Fuerte del Olimpo, y reformas en la 1ª Línea avanzada de la Plaza*, folio 231.

17 En su libro *Guerra del Caribe en el Siglo XVIII* Juan Manuel Zapatero; en una nota al calce de las figuras 117 y 118 (páginas 391 y 393) menciona que esta obra se construyó entre 1777 y 1783. Sin embargo, previo a 1801 no se representa esta trinchera en los planos españoles e ingleses estudiados. Es posible que confundiese esta trinchera con la del antiguo trincherón o línea de medianía.

18 Juan Manuel de la Cruz, *Plano que comprende el terreno desde la Plaza de S^n^ Juan de P^to^ rico h^to^ parte del Condado, en el q^e^ se manifiestan todas las obras provisionales executadas despues la invasion, o tentatiba de los Yngleses en el año de 1797*, 18 de marzo de 1801. AGM, PRI-24-01.

19 Aida Caro Costas, transcriptora, *Actas del Cabildo de San Juan Bautista de Puerto Rico 1798-1803*, 78-79.

20 Adolfo de Hostos, *Historia de San Juan Ciudad Murada*, 218.

21 Pedro Tomás de Córdova, *Memoria geográficas, históricas, económicas y estadísticas de las Isla de Puerto Rico*, segunda edición facsimilar, Tomo III (San Juan: Editorial Coquí, 1968), 121. En Miramar fue [...] "cortada la parte de Miraflores por medio de un canal recto para que quedase enfilado por los fuegos de la bahía y se colocó en el centro una batería de seis piezas, y a corta distancia otra de cuatro cañones, cuyos fuegos baten el Rodeo [monte]." [...]

22 Manuel Sicardó, *Plano del terreno comprehendido entre el glacis de Puerta de tierra y obras esteriores, la costa del N. Puente y Caño de S. Antonio en la Plaza de S. Juan Bautista de Puerto Rico, Puerto Rico 20 Julio de 1833*. AGM, PRI-21-10. Pedro Tomás de Córdova afirmaba en 1832 que las líneas y caminos cubiertos, se completaron en al año 1798 por el gobernador D. Ramón de Castro. Sin embargo, viendo el plano de 1801 vemos que la Segunda y la Tercera línea estaban presentes mientras en la primera línea le faltaba el tramo norte. Pedro Tomás de Córdova, *Memorias geográficas, históricas, económicas y estadísticas de la Isla de Puerto Rico*, Tomo III, 121. El plano de Manuel Sicardó de 1833 ilustra todas las líneas – incluyendo la Línea de contra ataque.

23 Este es el primer plano que identifica esta obra como Primera Línea. Luego, aparecerá en planos posteriores identificado como Primera Línea Avanzada o Primera Línea Defensiva.

24 José Laguna, *Informe sobre el ante-proyecto de fortificación del Fuerte del Olimpo, y reformas en la 1ª Línea avanzada de la Plaza*, folio 229.

25 Adolfo de Hostos, *Historia de San Juan Ciudad Murada*, 218.

26 José Laguna, *Informe sobre el ante-proyecto de fortificación del Fuerte del Olimpo, y reformas en la 1ª Línea avanzada de la Plaza*, folio 229.

27 Hay poca información escrita o gráfica disponible sobre estas construcciones. Parecen ser trincheras que cierran acceso a un invasor desde la costa norte. El diccionario de la Real Academia Española indica que puede ser una estacada con aspilleras y troneras para defender un foso o galería o casamata colocada en sitios diversos para el flanqueo de un foso. En un plano del 1867 se identifican las caponeras a lo largo de la costa norte. Manuel Walls, *Plano de las tierras de Puerta de Tierra hasta el puente de San Antonio*, 11 de febrero de 1867, AGM, PRI-21-09. Previo a este plano había otro del año 1862, donde aparecían dibujados estas construcciones, pero sin identificarse.

28 Aníbal Sepúlveda Rivera, *San Juan Historia ilustrada de su desarrollo urbano, 1508-1898* (Puerto Rico: Ramallo Bros. Printing Inc., abril de 1989), 225.

29 María de los Ángeles Castro, *Arquitectura de San Juan de Puerto Rico (Siglo XIX)*, (Barcelona: Talleres Gráficos de Manuel Pareja, 30 de mayo de 1980), 372.

30 *Descripción del frente Este de la plaza de San Juan de Puerto Rico*, Puerto Rico, 3 de julio de 1894, AGM, 5615.02, folios 270-272.

31 Ibid.

32 En ocasiones hubo diferencias de opinión entre los ingenieros militares en la Plaza y las entidades gubernamentales en Madrid sobre el futuro de las fortificaciones. Por ejemplo, en 1865 el ingeniero Manuel Walls y Beltrán de Lis preparó un proyecto para la reparación del Fuerte de la Perla. La antigua fortificación estaba en mal estado por el deterioro causado por las aguas que bajaban de las murallas de la ciudad. Sin embargo, las autoridades en España no aprobaron los fondos por considerar la batería obsoleta después de la construcción del recinto murado del norte. AGM, Signatura 5613.6.

33 Aníbal Sepúlveda, Silvia Álvarez Curbelo, "De la 'zona polémica' a barrio: Puerta de Tierra y el nacimiento de un espacio urbano en San Juan". *San Juan la ciudad que rebasa sus murallas*, 79.

34 Puertos fortificados fuera de San Juan fueron Añasco, Cabo Rojo, Fajardo, Guayanilla, Mayagüez y Vieques. Héctor Marín y Joseph Harrison, *Inventario histórico arquitectónico del sistema defensivo costanero insular de Puerto Rico,* (San Juan: Oficina Estatal de Conservación Histórica, septiembre de 1989), 8.

35 Los fondos públicos insulares incluían entre otras necesidades los sueldos de los funcionarios públicos y militares, construcción de obras públicas, el mantenimiento de las fortificaciones, y la compra de suministros, víveres, armamento y municiones. AGM, Signatura 5166.10, folio 221.

36 El proyecto contaba con un presupuesto de 1,4720 pesos. Eligio Souza, *Informe del anteproyecto de una batería para cuatro piezas en sustitución del fuerte de San Antonio en la plaza de San Juan de Puerto Rico*. AGM, Signatura 5616.04, folios 29 al 35.

37 En 1896 se habían construidos diversas baterías de costa entre ellas la del Escambrón con tres obuses de 24 ^cm^ (Ordoñez). AGM, Signatura 5166.10, folio 239.

38 Como los coches del tranvía requerían mayor altura al llegar al Fuerte de San Antonio, se le autorizó a Pablo Ubarri – a su propio costo – demoler un dintel de ladrillo del abovedado de la puerta. La demolición obtuvo los 0.60 metros o cerca de dos pies que necesitaba para el paso del tranvía. AGM, Signatura 5624.04, folios 38 y 41.

39 Ensanche de la carretera de la Capital a Ponce en la avenida del puente de S. Antonio. El ingeniero primero Joaquín Gisbert generó los planos para este proyecto. AGM, Signatura 5632.01, folios 1 al 12.

40 El paso del manglar es otro nombre para el camino cubierto o paso del Fuerte de San Antonio. Este paso del manglar tenía 133 metros (436.373 pies). La anchura de este camino en 1886 fue de 4.20 metros (13.78 pies). AGM, Signatura 5632.01, folio 27. R.O. del 17 de julio de 1889 autorizó el ensanche de la comunicación de la carretera central por el paso del Fuerte de San Antonio. AGM, Signatura 5616.4, folio 134.

41 Desde el momento que se aprueba un proyecto hasta que se ejecuta puede tomar varios años. En este proyecto de la demolición de la batería alta se llevó a cabo nueve años más tarde en el 1894.

42 AGM, Signatura 5615.02, folios 534-535.

CAPÍTULO 4

ENSANCHE DE LA CIUDAD DE SAN JUAN Y LA PERDIDA DE LAS OBRAS DEFENSIVAS ESPAÑOLAS EN PUERTA DE TIERRA

Las gestiones del ayuntamiento de la capital para lograr ampliar la ciudad hacia el área de Puerta de Tierra y la Marina tardaron más de treinta años en materializarse.[1] El proyecto para demoler parte del cerco de murallas que rodeaba la ciudad apenas había concluido justo antes de que se iniciara el último conflicto de ese siglo.

La Guerra Hispanoamericana; desatada en abril 1898, cambió las estructuras de poder de la zona caribeña. En este conflicto las unidades navales y del ejército norteamericano lograron superar las fuerzas militares españolas en las Filipinas, Cuba y Puerto Rico. Esta contienda duró solamente unos meses, suspendiéndose las hostilidades en agosto de ese año. Concluida la guerra; el tratado de París de diciembre de 1898 estableció los términos de la rendición española. En este acuerdo, España entregó Puerto Rico a los Estados Unidos, transfiriéndose los terrenos de la Corona Española al Gobierno de Estados Unidos. Las fortificaciones españolas pasaron entonces al gobierno norteamericano, que estableció reservas militares en la isleta de San Juan. Durante el siglo XX la titularidad y uso de las reservas será modificada a partir de necesidades militares, económicas y políticas de las autoridades militares y civiles.

EL ENSANCHE DE LA CIUDAD Y SU NUEVO FRENTE ESTE

En la década de 1860 el Ayuntamiento de San Juan había intentado implementar un proyecto de ensanche de ciudad hacia las áreas de la Marina y Puerta de Tierra. Aunque no fue hasta 1883 que la Corona Española aprobó el proyecto, el mismo no pudo implementarse en ese momento, ante la falta de fondos para costear la obra de demolición de las murallas y de relleno (ver figura 1).

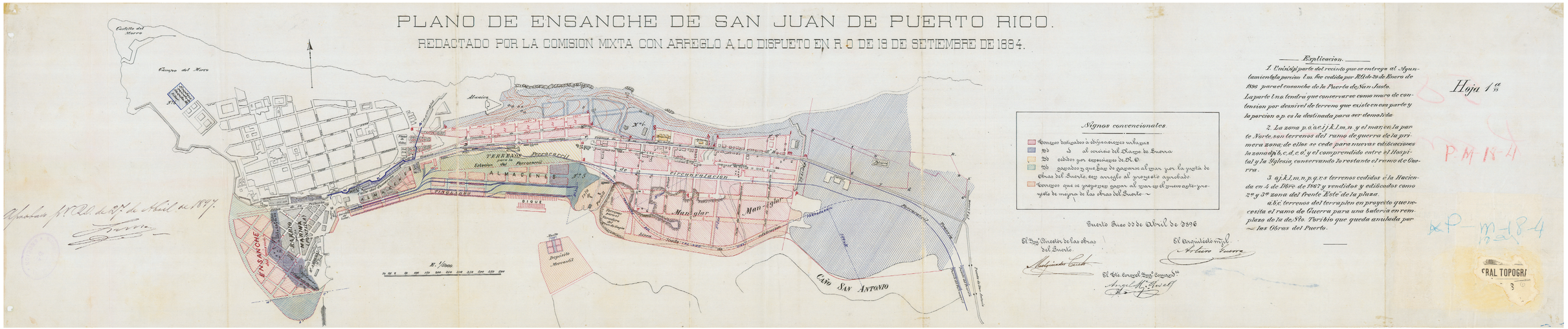


Figura 1. **Plano de ensanche de San Juan de Puerto Rico redactado por la comisión mixta con arreglo a lo dispuesto en la R.O. de 19 de septiembre de 1884**. Puerto Rico, 11 de abril de 1896. España. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo General Militar de Madrid, PRI-07-06. El área de control militar aparece sombreada en azul.

No fue hasta el 10 de abril de 1896 cuando el gobernador Sabas Marín y González (1896-1898) presentó un nuevo proyecto para el ensanche de la ciudad de San Juan. Para el gobernador, la nueva artillería que se estaba instalando en la plaza podía resolver el desacuerdo entre las autoridades civiles y militares sobre las necesidades de seguridad y desarrollo en la isleta. La colocación de artillería moderna desde el Castillo de San Cristóbal permitiría dominar los terrenos del caño de San Antonio, la elevación del monte del Olimpo, la ensenada del Condado y la carretera que atravesaba la isleta de Cangrejos, sin la necesidad de construir nuevas fortificaciones.[2] En la discusión de la década anterior, la jerarquía militar exigió la construcción de nuevas fortificaciones en Santurce y la isleta de Miraflores como requisito para aprobar un proyecto de ensanche de la ciudad.[3]

Finalmente, la real orden del 27 de abril de 1897 armonizó los intereses militares y las necesidades de espacio de la población; aprobando un proyecto de ensanche para la ciudad.[4] La demolición se llevaría a cabo en acorde a catorce puntos establecidos por la real orden.[5] Una de las condiciones impuestas para una demolición parcial fue que el ejército español mantuviera el control de la costa norte de la Isleta; además del terreno entre la Primera y Segunda línea de avanzada.[6] Se levantaban también las restricciones para el desarrollo de los terrenos (con excepción de la costa norte) desde la ciudad hasta la Segunda línea. Así, los militares mantenían control del extremo este de la isleta; asegurándose un área de maniobras, y además controlaban la entrada por tierra a la isleta de San Juan. Al momento de la autorización el área de cruce a Puerta de Tierra, contaba con tres puentes que atravesaban el caño de San Antonio: un puente metálico (1894) (ver figura 2), un puente del tranvía de Ubarri (1882) y el puente del ferrocarril (1881) (ver figura 3).

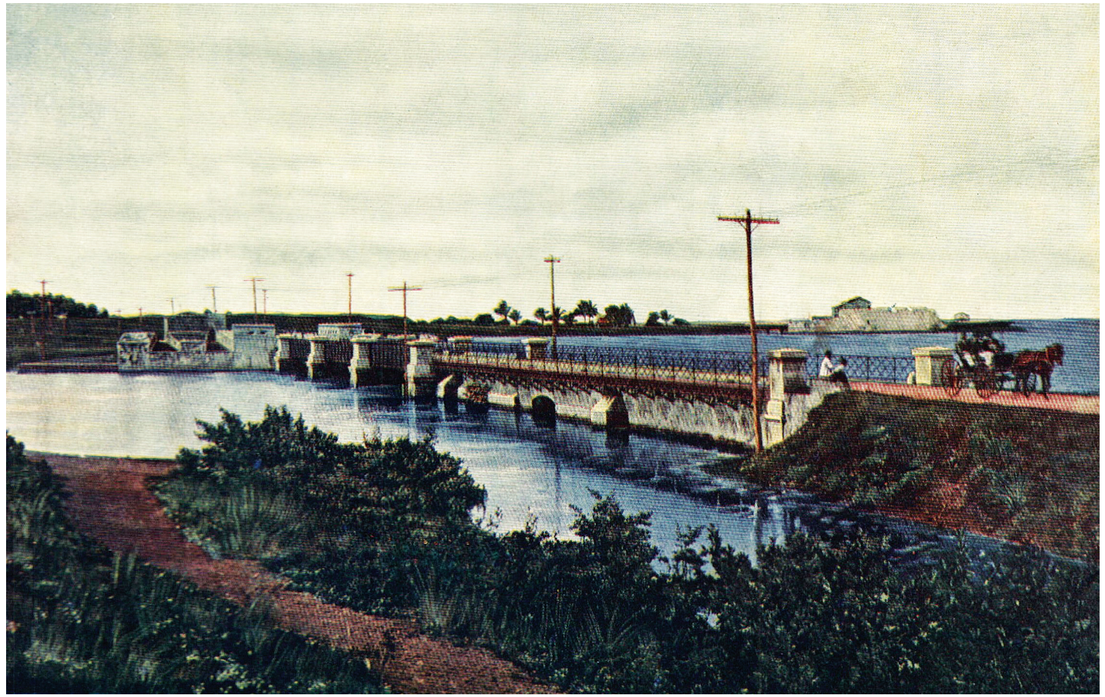


Figura 2. Vista del puente San Antonio visto desde Miramar, c. 1898. Se puede apreciar la batería baja y muelle del Fuerte de San Antonio después de la batería alta en 1894. A la derecha puede verse el Fortín de San Gerónimo. **Puente de San Antonio, sobre el caño del mismo nombre**. Ángel Rivero, *Crónica de la Guerra Hispanoamericana en Puerto Rico*.

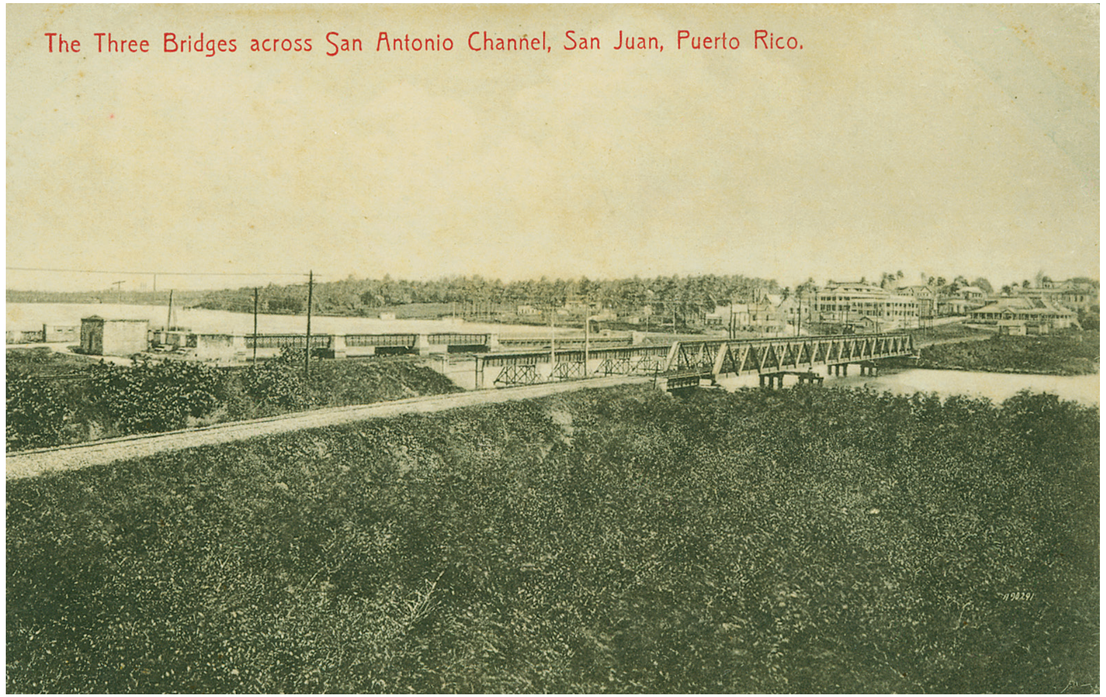


Figura 3. Puente de ferrocarril en primer plano; seguido por el puente del tranvía y el puente de San Antonio. Al fondo se observa el área de Miramar y Condado. **The Three Bridges across San Antonio Channel, San Juan, Puerto Rico**. AGPR. Colección Junghans.



Figura 4. Demolición de las murallas y puerta de San Juan, c. 1897. AGPR. Fondo Municipal de San Juan, FMSJ-05.

La demolición de las obras del murado comenzó el 28 de mayo de 1897 a las cinco de la mañana.[7] La labor de demolición y relleno de los fosos fue un trabajo arduo que requirió tiempo y recursos (ver figura 4). Al iniciar la Guerra Hispanoamericana el trabajo del ensanche de la ciudad aún continuaba.

PREPARATIVOS MILITARES EN PUERTA DE TIERRA Y LA GUERRA HISPANOAMERICANA

Después de 1895, según empeoraban las relaciones diplomáticas entre España y Estados Unidos en torno a la insurrección en Cuba, el Gobierno Español entendió la urgencia de reforzar la defensa de la plaza de San Juan. El refuerzo implementado consistía de un conjunto de cuatro baterías a lo largo de la costa norte para atacar a cualquier buque enemigo que se acercase desde alta mar.[8] En 1896 los ingenieros militares también prepararon proyectos para mejorar la defensa en el Frente de Norte de la Isleta de San Juan; donde se contemplaba la construcción de un emplazamiento de artillería en la esquina nororiental de la isleta. De esta manera se dificultaba la permanencia de barcos por la costa de San Juan.[9]

En cuanto a la construcción de fortificaciones nuevas en Puerta de Tierra, entre 1896 y 1898 se completaron dos baterías; una en el área del Escambrón y otra, donde había estado la antigua Batería de San Ramón.

La nueva Batería del Escambrón de 1896 se localizaba al oeste de una batería antigua que llevaba el mismo nombre.[10] La nueva batería quedaba enterrada con "bóvedas de hormigón de dos metros de espesor la de los muros"[11] donde se colocarían tres obuses *Ordoñez* de 24 centímetros (ver figuras 5, 6 y 7). Estos quedaban ubicados alrededor de ocho metros (26 pies) sobre el nivel del mar y quedaban separados por más de 50 metros (165 pies).[12] Los obuses tenían un área de acción de 360 grados para la defensa de un ataque por mar o tierra. El proyecto de la nueva batería, que estaba acompañada por una edificación reforzada para guardar municiones, se complementaba con la antigua batería aledaña. Esta última se prepararía con tres cañones de 12 centímetros que dispararían hacia el mar y defenderían el flanco izquierdo de la Primera línea avanzada. Aunque el nivel del suelo era un poco elevado, la descripción del proyecto indicaba que el área era idónea

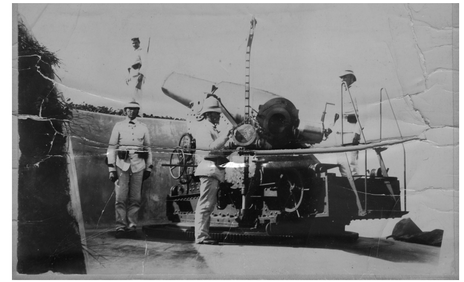


Figura 5. Obús *Ordoñez* de 24 centímetros enterrado en la plaza de San Juan.[13] Este tipo de emplazamiento fue similar al que se usó en la Batería del Escambrón. Servicio de Parques Nacionales. Sitio Histórico Nacional de San Juan, División de Recursos Culturales, RG77-F-107-3-31.

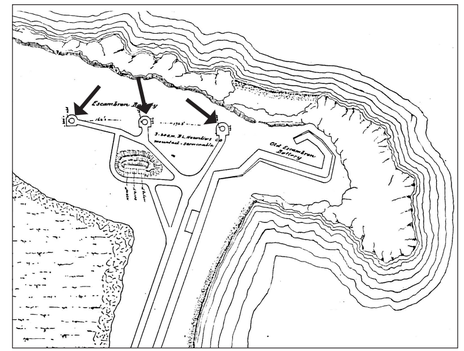


Figura 6. Punta del Escambrón enseñando la antigua batería (derecha) y tres posiciones nuevas (izquierda). Segmento de plano **Defenses of San Juan San Cristobal & Outworks**, acompaña el informe del 31 de diciembre de 1901, Servicio de Parques Nacionales. Sitio Histórico Nacional de San Juan, División de Recursos Culturales.



Figura 7. Vista aérea, c. 1950, donde se puede apreciar en primer plano tres baterías de 1897 en el Escambrón. Al fondo puede observarse el Parque Sixto Escobar, el Hotel Normandie y el Hotel Caribe Hilton (en construcción). Servicio de Parques Nacionales. Sitio Histórico Nacional de San Juan, División de Recursos Culturales.

por su localización y su escarpada pendiente. La batería no corría el riesgo de recibir fuego naval, ya que al estar enterrada; no se podría distinguir desde el mar. Contaba además con la protección natural de los arrecifes frente a la costa.

Ese año (1896) se consideró añadir dos cañones adicionales bajo nivel de terreno a la Batería del Escambrón. Un año más tarde; el 2 de abril de 1897, el Cuerpo de Ingenieros del Ejército preparó otro proyecto para instalar otras dos piezas de artillería, un repuesto o edificación reforzada bajo tierra, un espaldón para cubrir dicho repuesto, un edificio para alojar a los artilleros destacados en ese puesto y un aljibe.[14] Aparentemente el repuesto, el espaldón y el edificio fueron construidos, pero no así los dos cañones enterrados.[15]

Entre 1897 y 1898 un emplazamiento de hormigón para cuatro cañones de fuego rápido con calibre de 8 o 12 centímetros reemplazó los antiguos merlones y troneras de la Batería de San Ramón, que fueron demolidos. Además, se comenzó la construcción de albergues para alojar una dotación de 200 hombres. El área aledaña a la Batería de San Ramón se convirtió en el lugar para concentrar tropas del sector oriental de la isleta luego que se descartara la construcción de un fuerte en el Alto del Olimpo en 1896 (ver figuras 8, 9 y 10). En 1898 la obra del nuevo emplazamiento aún no había concluido.[16]

> El abrigo E. está sin terminar y consta de cuatro alojamientos para 200 hombres; cocherones y repuestas para piezas de tiro rápido y otras dependencias. Les falta el blindaje de hormigón.[17]

Un proyecto que no se materializó fue el preparado por el ingeniero Rafael Ravena en enero de 1897. Consistía de una batería para dos piezas de artillería y un repuesto en la Segunda línea de avanzada. El plano del proyecto (ver figura 11) es importante ya que nos provee una idea del tamaño de la nueva construcción y el posible impacto sobre las antiguas fortificaciones y edificaciones militares. Aunque fue aprobado en la real orden del 4 de junio de 1897, no se ejecutó; sea por consideraciones económicas o de índole

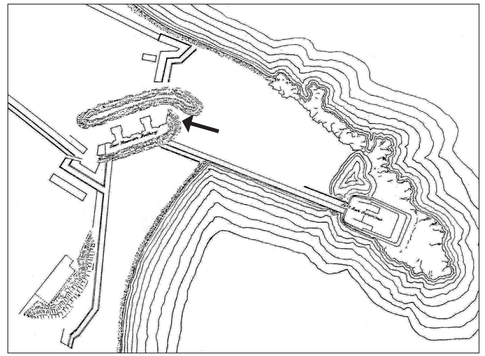




Figura 8. Batería nueva de San Ramón. Hacia la derecha se encontraba el camino cubierto y el Fuerte de San Gerónimo. Detalle de plano **Defenses of San Juan San Cristobal & Outworks**. Acompaña informe del 31 de diciembre de 1901 Servicio de Parques Nacionales. Sitio Histórico Nacional de San Juan, División de Recursos Culturales.

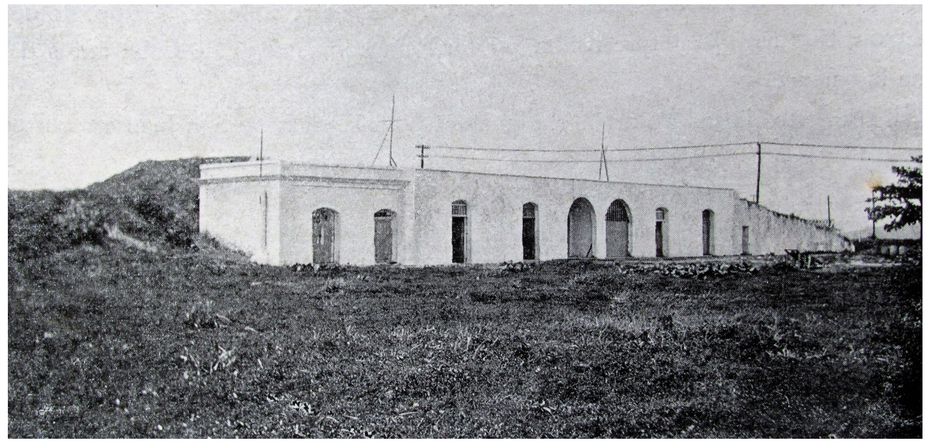


Figura 9. Batería de San Ramón (marcada por la flecha). Acercamiento de foto aérea, c. 1923. AGPR. Cortesía Joseph Harrison Archivo Digital Nacional de Puerto Rico.

Figura 10. **Cuartel defensivo de San Ramón, en la Primera línea defensiva de la plaza de San Juan**. Angel Rivero, *Crónica de la GuerraHispanoamericana en Puerto Rico*.

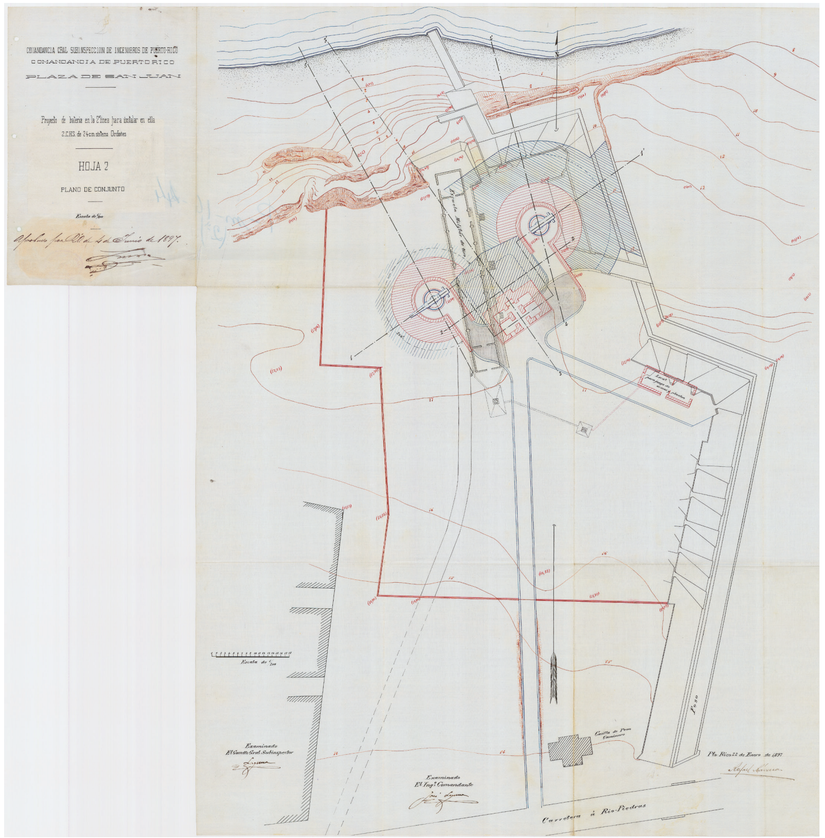


Figura 11. **Proyecto de batería en la 2ª línea para instalar en ella 2 C.H.S. de 24 cm sistema Ordoñez**. Puerto Rico, 22 de enero de 1897. España. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo General Militar de Madrid, PRI-08-10.

estratégica. Era más prioritario, en término de gastos, la compra de piezas modernas de artillerías y de pertrechos de guerra que la construcción de nuevas fortificaciones. Por lo general se optó en hacer adaptaciones a las fortificaciones antiguas para colocar piezas modernas.

La ciudad de San Juan no logró actualizar sus fortificaciones para confrontar un asalto naval moderno. El 21 de abril de 1898; cuando comienza la Guerra Hispanoamericana, la plaza fortificada de San Juan contaba con 74 piezas de artillería distribuidas en los dos castillos, en bastiones de la ciudad, en un revellín y en dos fortificaciones de la costa oriental. Se había artillado la Batería del Escambrón con tres cañones *Ordoñez* de 24 centímetros, mientras el Fuerte de San Gerónimo se mantuvo con una batería de dos cañones antiguos de bronce de 16 centímetros.[18]

La falta de suficientes piezas de artillería moderna, de pólvora reglamentaria y de amuniciones era un serio problema para la seguridad de la plaza. El principal obstáculo para implementar el plan de artillado aprobado, continuaba siendo que el tesoro insular no contaba con suficiente dinero para adquirir el armamento y los pertrechos que se necesitaban, y la Corona Española tampoco ofrecía apoyo económico.[19]

Ángel Rivero, comandante del Castillo de San Cristóbal, ofreció un testimonio elocuente sobre las dificultades que confrontaban los artilleros. Indicaba Rivero que hasta el año 1896 no hubo más piezas de guerra que las usadas en el siglo XVIII. Las piezas montadas en 1896 fueron colocadas por la iniciativa de "oficiales y tropa de artillería" pero éstas sólo eran de utilidad "para combate cercano, pero ineficaces, a distancia, contra acorazados". Otras piezas como las *Krupp* de 30 centímetros y dos baterías de campaña de marca *Nordenfelt* que habían sido pagadas por el gobierno de Puerto Rico nunca llegaron. Sin embargo, llegó una grúa para desembarcar las piezas ordenadas, así como una locomóvil caminera. Además, Rivero se quejó de que la escuela de tiro no podía hacer prácticas "por temor a gastos" y también faltaban tablas de tiro y telémetros. Las únicas piezas de calibre regular de la plaza, los obuses de 24 centímetros, usaban la pólvora de los cañones de 15 centímetros con el efecto que los tiros resultaban cortos e inciertos. Cuando el gobierno de Puerto Rico pidió piezas para reparar artillería defectuosa, el Ministerio de Guerra contestó que primero le remitieran los fondos.[20]

El 12 de mayo de 1898 a las cinco de la mañana la ciudad de San Juan fue bombardeada por una escuadra estadounidense durante tres horas; de cinco a ocho de la mañana. A este bombardeo los españoles respondieron con fuego de las baterías en los bastiones de San Antonio, Santa Elena, San Fernando, San Agustín, y de las baterías de Santa Teresa y la Princesa, así como los castillos del Morro y San Cristóbal.[21] La Batería del Escambrón, no recibió órdenes de participar en el intercambio debido a que los buques americanos estaban fuera del alcance de sus piezas de artillería.[22]

El 28 junio de 1898 la plaza fuerte recibió nueva artillería y más pertrechos luego del salvamento practicado en el vapor trasatlántico SS Antonio López; que había encallado frente a las costas de Dorado. La artillería recobrada se instaló en las baterías de la plaza y una pieza de artillería de 15 centímetros se instaló en la batería de San Ramón.[23]

LAS RESERVAS NAVALES EN PUERTA DE TIERRA EN EL SIGLO XX

En el 12 de agosto de 1898 se detuvieron las operaciones bélicas en Puerto Rico cuando entró en vigor un armisticio firmado entre los Estados Unidos y España. Cuando concluyeron las negociaciones de paz el 10 de diciembre de 1898 la isla de Puerto Rico pasó a Estados Unidos como parte de las estipulaciones del tratado de París, el cual fue ratificado el 11 de abril de 1899 por el Congreso de los Estados Unidos.[24]



Figura 12. Fuerte de San Gerónimo antes del paso del huracán San Ciriaco (c.1898) Esta residencia se construyó a mediados del siglo XIX para albergar al oficial a cargo del fuerte. **Castillo de San Gerónimo en San Juan.** Feliciano Alonso, Álbum de Puerto Rico.

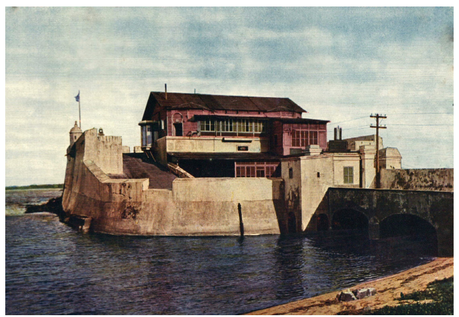


Figura 13. Fuerte de San Gerónimo con la residencia construida por la marina de guerra de Estados Unidos después del huracán San Ciriaco (1899). Entre los cambios que se implementaron, se puede observar un techo a dos aguas. **Castillo de San Jerónimo.** Ángel Rivero, *Crónica de la Guerra Hispanoamericana en Puerto Rico*.

Como parte de los acuerdos del tratado los edificios, estructuras y terrenos en Puerto Rico que le pertenecían al Gobierno Insular Español pasaron al control de Estados Unidos. Puerto Rico, como una nueva posesión de los Estados Unidos quedó bajo la administración del Departamento de Guerra.

El gobierno militar norteamericano concluyó en 1900 cuando el Congreso aprobó la Ley Foraker creando un gobierno civil. El nuevo gobierno consistía de tres ramas para administrar a Puerto Rico; legislativa, judicial y ejecutiva. La rama ejecutiva incorporaba un gobernador norteamericano nombrado por el presidente de los Estados Unidos. Uno de los problemas que confrontó esta rama fue la división de los terrenos de la isleta entre las autoridades civiles y las militares. Ante el desacuerdo entre ambos gobiernos; el gobernador William Hunt (1901-1904), le solicitó al Congreso de Estados Unidos que legislara para facilitar la división de tierras.[25] En respuesta a la petición, el Congreso legisló el 1º de julio de 1902 autorizando al presidente Theodore Roosevelt a reservar aquellos terrenos y edificios para uso federal en Puerto Rico. Al año siguiente se estableció una reserva naval de 80 acres en Puerta de Tierra.

La localización estratégica de los terrenos de reserva fue prontamente reconocida por las autoridades militares al construir una estación inalámbrica para servir de apoyo a Key West en Florida, Bahía de Guantánamo en Cuba, San Juan y la zona del canal de Panamá.[26] El 15 de diciembre de 1904 el Departamento de Guerra arrendó a la Marina una parcela de 7.47 acres en extremo oeste de la reserva de San Gerónimo para instalar allí la estación. En ese predio al norte de la carretera de San Juan a Ponce quedaban incluidos los muros y troneras de la Segunda línea avanzada.

Por otro lado, la delimitación de la reserva naval en Puerta de Tierra generó conflictos con el gobierno insular; por lo que se creó una comisión de la marina de guerra y el gobierno insular para resolver las diferencias.[27] En 1906 la comisión para dilucidar los deslindes de 1903 recomendó nuevas delimitaciones de los terrenos reservados para los intereses militares, el gobierno insular, el gobierno municipal y los intereses privados. En respuesta a este acuerdo, el 4 de marzo de 1907, el congreso aprobó una nueva ley reajustando los deslindes de las reservas navales de Puerto Rico. [28] El plano del 1907 (ver figura 14) muestra como quedaron distribuidos los terrenos de la isleta de San Juan y el islote de Miraflores. En Puerta de Tierra, la marina de guerra (*Naval Reserve o NR*) obtuvo seis extensiones de terrenos aledaños a la antigua carretera de San Juan a Ponce (cuatro al norte y dos al sur). Además, obtuvo el Polvorín de San Gerónimo y parte de la Línea de contra ataque. Mientras tanto al Departamento de Guerra se le reservó una franja en la costa norte de la isleta (*Military Reserve*). El área reservada abarcaba desde el bastión de San Sebastián hasta la Punta del Escambrón y los terrenos que comprendían las Puntas del Boquerón y el área del cruce a Miramar. En esta reserva militar quedaron incluidas la Segunda línea de avanzada (sector norte de la carretera), las baterías del Escambrón, y el Fuerte de San Gerónimo.

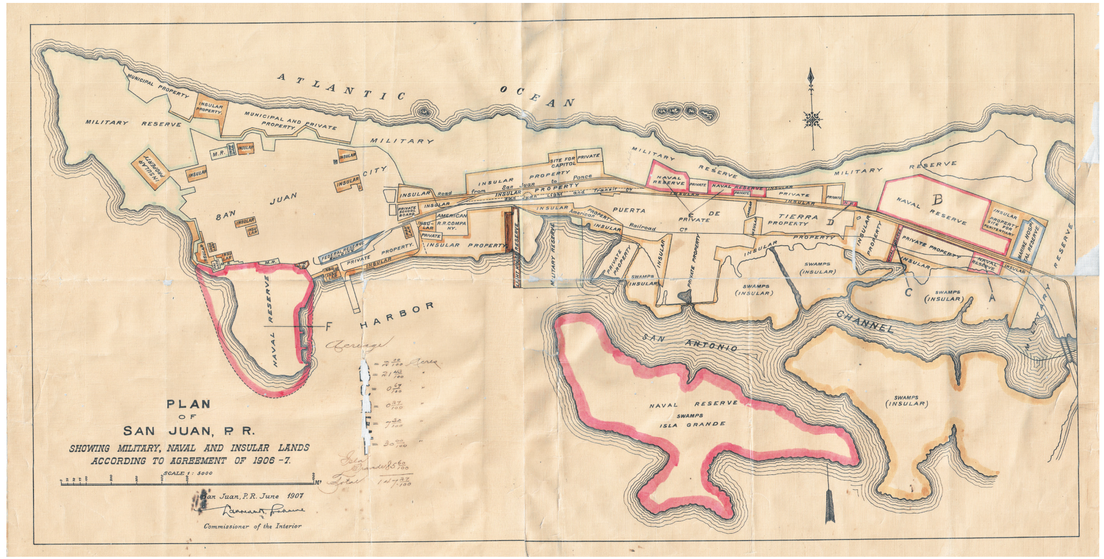


Figura 14. Plano de San Juan mostrando la distribución de tierras según el acuerdo de 1906-1907.**Plan of San Juan, P.R. showing Military, Naval and Insular Lands according to agreement of 1906-7**. Junio de 1907. AGPR. Cortesía de Joseph Harrison, Archivo Digital Nacional de Puerto Rico.



Figura 15. Acercamiento al área del cruce de los puentes en 1917. Se pueden apreciar, además del puente Dos Hermanos, los puentes a Miramar (Puente San Antonio, puente del tranvía y puente del ferrocarril). **No. 9 General Plan of Santurce, First Section, the Porto Rico Fire Underwriters**, August 30, 1917. AGPR. Cortesía de Hugh Tosteson García.

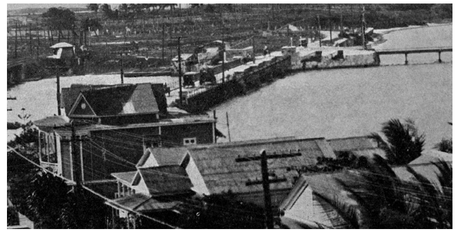


Figura 16. Vista del área de Miramar hacia San Juan. En esta imagen se puede ver el puente de San Antonio y el puente de los hermanos Behn de la costa este de la Isleta. Se puede apreciar las dos baterías laterales del desaparecido Fuerte de San Antonio. **Cercanías de Miramar, P.R.** *Puerto Rico Ilustrado,* 16 de junio de 1916.

El segmento de la Segunda línea, al sur de la carretera, quedó dentro de los terrenos otorgados al gobierno insular.

A partir de las primeras décadas del siglo XX, el sector este; entre la Primera y Segunda línea se convirtió en lugar donde desarrollar proyectos institucionales (militares y del gobierno insular). Desde 1907 ya se habían separado lotes para la construcción de una penitenciaría insular y un hospital naval de la reserva.[29]

Una obra significativa de interés privado fue la construcción de un puente para conectar el área del Condado con la isleta de San Juan, hacia el norte del puente de San Antonio. El puente; conocido como el "puente dos hermanos" fue construido por los hermanos Hernand y Sosthenes Behn hacia 1909.[30] La nueva construcción significó la demolición parcial del lado este de la batería baja del desaparecido Fuerte de San Antonio (ver figuras 15, 16 y 25).[31] El nuevo puente fue adquirido por el municipio de San Juan en 1910.

La titularidad del Polvorín de San Gerónimo fue transferida por la marina de guerra al gobierno insular el 12 de enero del 1912. Un mes más tarde, el Departamento de lo Interior de Puerto Rico preparó un plano para el proyecto de una feria insular y un hipódromo en el área del Escambrón (ver Figura 17). Este proyecto, ya completado para 1914,[32] ilustra el comienzo del uso de los terrenos de la reserva militar para uso recreativo de la comunidad. Según indica el planificador Aníbal Sepúlveda Rivera; en el siglo XX en Puerta de Tierra la subdivisión parcelaria al este de la Segunda línea defensiva fue diferente al resto de la comunidad. Mientras al oeste de la Segunda línea avanzada el espacio quedaba dividido en lotes y se desarrollaron edificaciones para usos residenciales y comerciales, al este de esta línea; por estar en control militar quedaban espacios amplios disponibles para desarrollo al norte de la carretera.[33]

Entre 1916 y 1921 los sectores públicos y privados fueron removiendo los restos de las fortificaciones españolas para darle

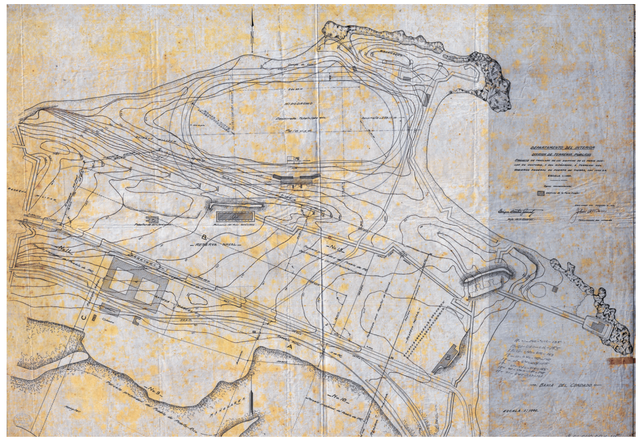


Figura 17. **Proyecto de traslado de los edificios de la feria insular en Santurce, y del hipódromo, a terrenos del gobierno Federal en Puerta de Tierra, San Juan, PR.** 15 de febrero de 1912. AGPR. Cortesía de Joseph Harrison, Archivo Digital Nacional de Puerto Rico.

nuevo uso a las tierras de la reserva naval de la marina de guerra. La marina de guerra, que expresó en sus comunicaciones no necesitar de gran parte de la Reserva Naval de San Gerónimo, estableció acuerdos con el Ayuntamiento de San Juan y el Gobierno Insular para que éstos construyeran proyectos institucionales y recreativos.[34] Además de la feria insular, un canódromo y un hipódromo, en esta área también se establecieron un aeropuerto y un parque de pelota.[35]

Una excepción a la planificación recreativa del área ocurre en 1918, debido a preparativos de la Primera Guerra Mundial.[36] Ese año, el Secretario de Guerra cedió temporalmente al Gobierno Insular una extensión de 25 acres en la reserva naval del Escambrón que bordeaba al norte con el mar. Esta cesión se hizo con el propósito de que el Gobierno Insular nivelara y habilitara el terreno para construir 500 viviendas públicas a los residentes de las comunidades de Hoyo Frío y de Salsipuedes en Puerta de Tierra. Estas dos comunidades se habían construido sin permiso de las autoridades locales en terrenos del gobierno insular; en un área de mangle adjunta al caño de San Antonio. Se temía que estas poblaciones pudieran convertirse en foco de epidemias en momentos que se estaba terminando de construir el Campamento Las Casas, a las afueras de la ciudad; al sur del área de Santurce. Este campamento era el lugar donde soldados movilizados para participar en la Primera Guerra Mundial serían acantonados. El Departamento de lo Interior de Puerto Rico llevó a cabo este proyecto utilizando 200 confinados que durante los meses de mayo y junio de 1918 excavaron 40,000 metros cúbicos de tierra. El material removido fue utilizado para rellenar el terreno pantanoso que existía en el área del Escambrón;[37] sin embargo, el proyecto de viviendas y mudanza de la comunidad no se llevó a cabo.

El 11 de julio de 1919 el Congreso, a través de una legislación presupuestaria de la marina de guerra (*Naval Appropriation Act*), autorizó un intercambio de terrenos entre el Departamento de Guerra y la Marina de Guerra. El área conocida como *San Gerónimo Tract* fue transferida del Departamento de Guerra a la Marina de



Figura 18. Parque de pelota y estación inalámbrica. Al fondo puede observarse la Segunda línea al norte de la carretera de San Juan a Ponce. **Alrededores de San Juan. La estación inalámbrica y el campo de juego de <<base-ball>>**. *Puerto Rico Ilustrado*, 15 de abril de 1916.

Guerra el 15 de diciembre de 1919. Al recibir esta autorización el área de San Gerónimo pasó a ser conocida como la Reserva Naval de San Gerónimo (*San Geronimo Naval Reservation*).

Dos años más tarde, el 12 de julio de 1921, cuando el Congreso aprobó una legislación presupuestaria de fondos para la marina de guerra se incluyó una sección autorizando al Secretario de la Marina hacer arrendamientos de los terrenos sin utilidad en la Reserva Naval de San Gerónimo a cambio de terrenos viables para una estación de radio a distancia.

> …el Secretario de la Marina queda autorizado a permutar o arrendar por el período de tiempo necesario cualquier predio de su propiedad en Porto Rico que no sea necesario; disponiéndose que en caso de guerra o emergencia nacional, si fuere necesario, el Departamento de la Marina tendrá el uso ilimitado sin cargo del terreno permutado o arrendado.[38]

CONCESIÓN ESPECIAL A VIRGIL BAKER

Entre los arrendamientos otorgados por el Departamento de la Marina; el más problemático y controversial fue el arrendamiento del 15 de julio de 1921 de un terreno en la reserva naval de San Gerónimo.[39] El arrendamiento fue otorgado al teniente comandante retirado Virgil A. Baker[40] y su esposa Stella May Baker por un período de 999 años. En 1917 el comandante retirado ya había establecido su residencia en una casa de madera construida sobre la batería alta del antiguo fuerte San Gerónimo[41] y dos años más tarde formalizaba un arrendamiento de cinco años con la marina de guerra.

El arrendamiento de 1921 del terreno de cerca de doce acres fue otorgado a Baker en agradecimiento por sus servicios[42] y por el compromiso de Baker de vender a la marina de guerra un predio de terreno en el municipio de Loíza donde se planeaba instalar una estación de radio a distancia. El terreno en arrendamiento de la reserva incluía el área donde estaba ubicado el Fuerte de San Gerónimo y donde hoy se encuentran edificios residenciales y comerciales entre los que se destacan el Hotel Caribe Hilton, Hotel Normadie, y el Condominio San Luis.[43]

El predio arrendado a Baker era mayormente un área pantanosa con dunas de arena que incluía remanentes de algunos parapetos de la Primera línea avanzada y de la Batería de San Ramón; además de extensos segmentos con fortificaciones[44] de mampostería o concreto bordeando la costa, sin utilidad para la marina de guerra. El tasador del gobierno que evaluó el terreno comentó que era necesario demoler las dunas y las fortificaciones antiguas para darle uso comercial al lugar. Debido a su proximidad al pantano y a las aguas de la marea en la entrada del Boquerón el área se consideraba un lugar insalubre, de crianza de mosquitos.

Como parte de las condiciones del arrendamiento, Baker debía hacer varias construcciones en concreto,[45] rellenar áreas de marea baja y mangle, y demoler estructuras innecesarias. Otra condición del arrendamiento era que en caso de guerra o de emergencia nacional la Marina podría gratuitamente usar los terrenos.[46]

CAMBIOS EN EL SECTOR ESTE DE PUERTA DE TIERRA - DÉCADA DE 1920

A partir de la segunda década del siglo XX el sector del Escambrón continuó desarrollándose como el lugar donde construir proyectos para promover la recreación y el turismo. El gobierno insular y el municipio de San Juan llevaron a cabo proyectos de carreteras, parques, edificios públicos, balnearios y hoteles en el sector este de la isleta; entre la Primera línea y Segunda línea avanzada. En 1921 y 1922 la Bahía de San Juan y el Caño San Antonio fueron dragadas, y se utilizó el material recogido para continuar rellenando mangles, esta vez al sureste de la isleta.

El interés del gobierno insular construir instalaciones recreativas llevó a la adquisición de terrenos en el área este de la Isleta. En 1923 la Comisión de Parques adquirió un lote de 42 acres en el área del Escambrón dentro de la Reserva Naval de San Gerónimo, por medio de una permuta para la construcción de un parque. Esta era el área que había sido usada desde 1913 para las actividades anuales de la feria insular. El diseño del parque fue ejecutado por la firma de arquitectos de Chicago; Benett Parson y Frost (ver figura 19). En 1925 la firma produjo un plano que integró el antiguo Polvorín de San Gerónimo en su diseño. La construcción del Parque Luis Muñoz Rivera comenzó en 1928 abarcando un área de 27 acres al este de la estación inalámbrica, y fue completado en 1932. Ese año el Museo de Historia Natural fue trasladado al antiguo Polvorín. Como parte del proyecto del parque, el plano incluyó la construcción del Escambrón Beach Club Resort en la playa de Zalemas entre las puntas del Escambrón y del Boquerón.

Durante la segunda década del siglo la marina de guerra demolió el segmento norte de la Segunda línea en la parada del tranvía conocida como la parada 7½. También fue demolida la Línea de contra ataque; separando el Polvorín de San Gerónimo de los otros remanentes de la Primera línea avanzada. Dichos proyectos iniciaron la fragmentación y pérdida de las obras defensivas españolas de Puerta de Tierra.

Las fotografías tempranas de la década de 1920 muestran la extensa intervención en el área entre el Polvorín de San Gerónimo y la antigua Batería de San Ramón. La topografía del área fue transformada para abrir el camino a un desarrollo nuevo. Es entendible que los cambios entre las Primera y Segunda línea defensiva aumentaran grandemente su potencial de desarrollo para las autoridades civiles.

Las fotos aéreas tomadas alrededor de 1923 (figuras 20 y 21) nos permiten apreciar los cambios que se dieron en el área que comprende la estación inalámbrica (al oeste) hasta los restos de la

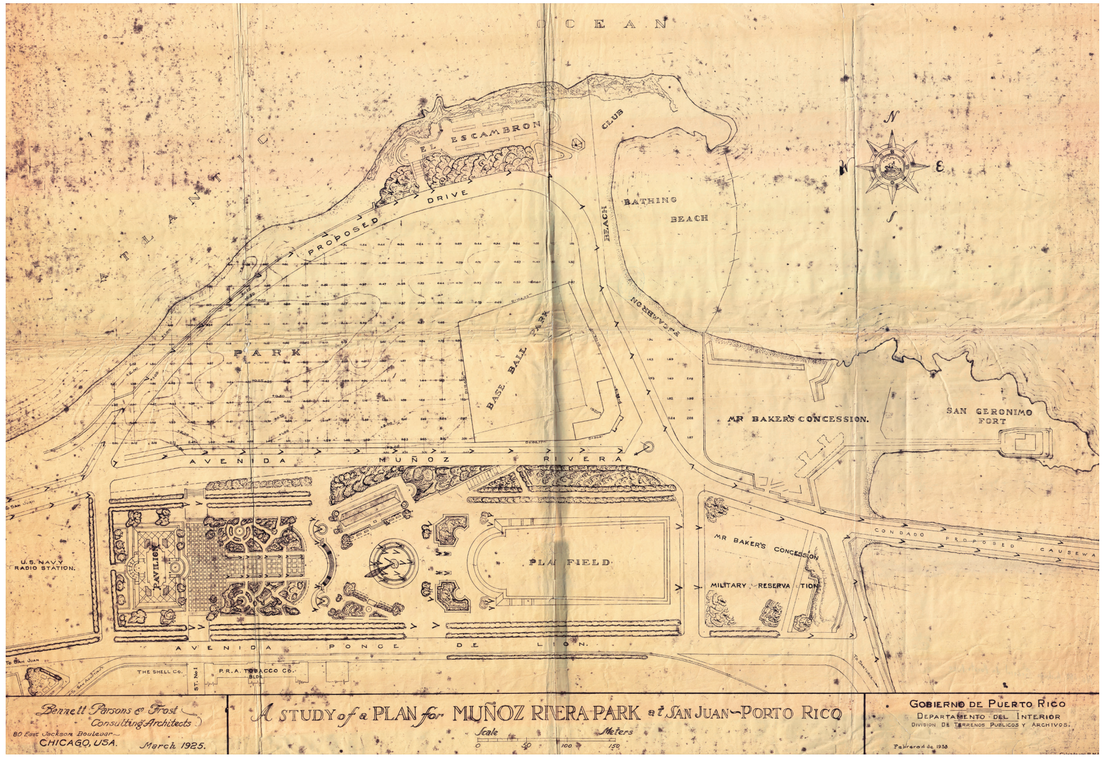


Figura 19. Segmento del plano ***A Study of a Plan for Muñoz Rivera Park of San Juan, Puerto Rico***, marzo de 1925. Este plano fue preparado por la firma Bennet Parsons & Frost. Se puede observar la concesión de Baker, un puente proyectado al Condado (que no se construyó) y proyectos futuros: un parque de pelota (futuro Sixto Escobar), un pabellón (futuro Pabellón de la Paz) y el Escambrón Beach Club. Archivo General de Puerto Rico. AGPR. Cortesía de Joseph Harrison, Archivo Digital Nacional de Puerto Rico.



Figura 20. Foto área del 22 de marzo de 1923 donde se puede observar la estación inalámbrica (ver área entre las dos torres), un segmento sur de la Segunda línea (batería y su foso), los rellenos de los mangles (en progreso), el antiguo hospital municipal (hoy Archivo General de Puerto Rico) y la barriada Salsipuedes (a la derecha del antiguo hospital y aledaño al caño de San Antonio). En segundo plano se puede ver parte de la Primera línea (playa Zalemas) y el repuesto de la Batería del Escambrón **RG-18-AA-228-31-ac**. AGPR. Cortesía de Joseph Harrison, Archivo Digital Nacional de Puerto Rico.

Batería de San Ramón (al este). En la estación inalámbrica de la marina de guerra[47] se demolió el segmento norte de la Segunda línea (ver Figura 22). En el sector este varios remanentes de las líneas avanzadas aún perduraban para el 1923. Entre estos estaba la batería y muralla de la Segunda línea al sur de la carretera, la Batería de San Ramón, la batería de Santa Teresa, y algunos segmentos de murallas y fosos secos en las playas de San Antonio y Zalemas (ver figura 23).[48] Además, pueden distinguirse cuatro edificios españoles de uso militar - un repuesto de munición, dos cuarteles y un cuerpo de guardia (ver figura 24).



Figura 21. Una segunda foto aérea de alrededor de 1923. A la derecha puede verse el Polvorín de San Gerónimo (1) y en la parte inferior izquierda la Batería de San Ramón (2). Con la vista aérea se puede observar que aún perduraba parte de la Primera línea defensiva. **RG-18-AA-228-32-ac.** AGPR. Cortesía de Joseph Harrison, Archivo Digital Nacional de Puerto Rico.

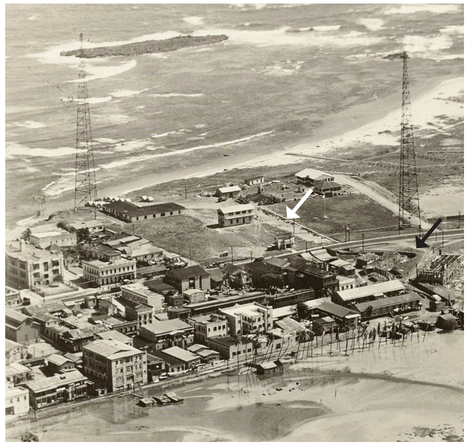


Figura 22. Detalle de figura 20 (foto **RG-18-AA-228-31-ac**) donde se puede observar los cimientos de la demolida Segunda línea al norte de la carretera principal (ver flecha blanca) y los cimientos de la batería, muro y trinchera en la parte sur (ver flecha negra).

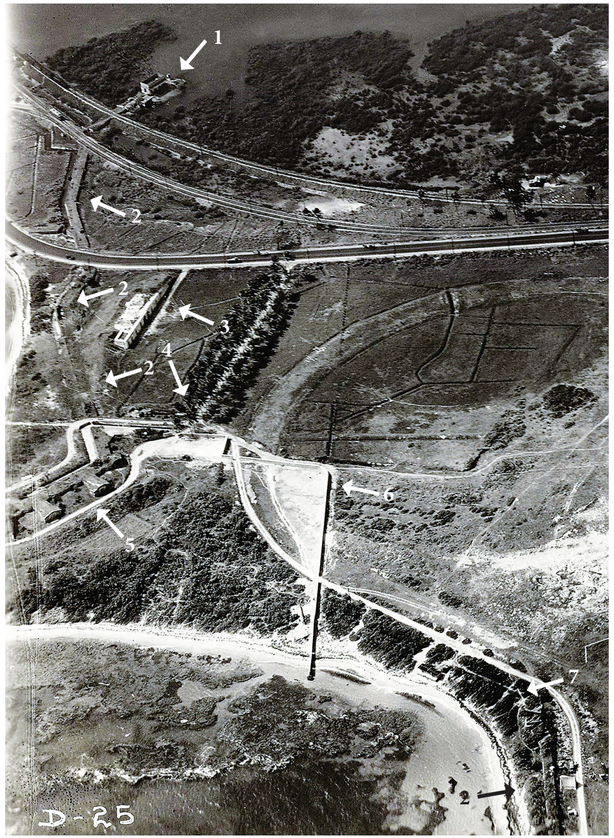


Figura 23. Detalle de figura 21 (foto **RG-18-AA-228-32-ac**) donde se puede observar (de norte a sur), (1) cuerpo de guardia, (2) la huella del parapeto de la Primera línea, (3) cuartel defensivo de San Ramón, (4) cuerpo de guardia (demolido)[49] , (5) la Batería de San Ramón, (6) muro de concreto delimitando la extensión de Baker[50] y (7) la Batería de Santa Teresa.

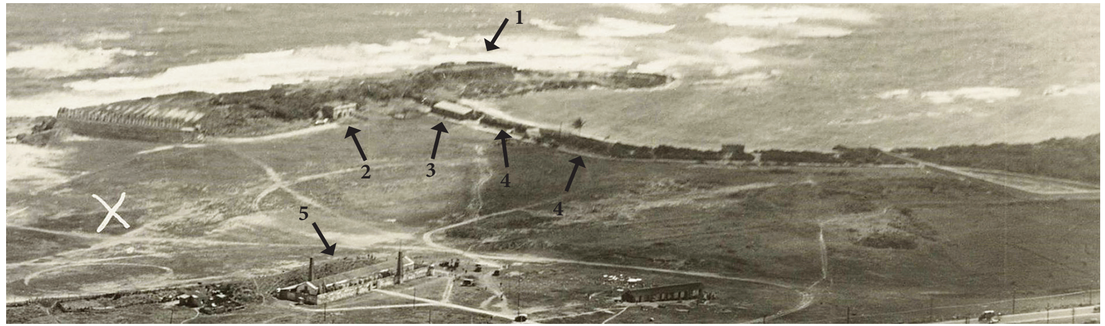


Figura 24. Detalle de figura 20 (foto **RG-18-AA-228-31-ac**) en donde se puede observar (1) la antigua Batería del Escambrón, (2) el repuesto de la Batería del Escambrón, (3) cuerpo de guardia, (4) los muros de los parapetos de la Primera línea avanzada y (5) el Polvorín de San Gerónimo.

Durante esta década el aumento del tráfico vehicular a San Juan y el uso de asfaltado en las carreteras hizo necesario ampliar las vías existentes y construir nuevos accesos a la Isleta de San Juan. La construcción del puente Dos Hermanos en la década anterior sentó la pauta para la renovación de las vías de transporte. La carretera # 1 desde Puerta de Tierra hasta el puente de Martín Peña fue ensanchada por 20 metros;[51] haciendo necesario que las autoridades civiles consideraran el reemplazo del antiguo puente de San Antonio y la construcción de un segundo puente[52] sobre el caño de San Antonio. El antiguo puente metálico español, de siete metros de ancho instalado en 1894, fue reemplazado por un puente de concreto con una calzada de 20.8 metros de ancho. Como parte de este proyecto el Gobierno Insular demolió una batería baja del antiguo Fuerte de San Antonio que estaba al este de la carretera (ver figura 25). El nuevo puente, diseñado por el arquitecto Rafael Carmoega, se completó en 1927.

En diciembre de 1929 el Municipio de San Juan completó un proyecto la extensión de la Avenida Salvador Brau (hoy conocida como Luis Muñoz Rivera) por Puerta de Tierra.[53] Cuando se extendió esta carretera al norte del parque Luis Muñoz Rivera se demolió el montículo defensivo, que había sido construido por los españoles, para proteger de fuego naval directo al polvorín de San Gerónimo.

Eventualmente los terrenos de la Reserva Naval de San Gerónimo fueron transferidos al Gobierno de Puerto Rico. El 26 de agosto de 1929 el Congreso aprobó legislación transfiriendo dichas tierras al Gobierno de Puerto Rico; con la excepción de cinco acres para el desarrollo de servicios de comunicación. A pesar de que los terrenos arrendados a Virgil Baker formaban parte de lo transferido, al estar sujetos a un arrendamiento; no podían pasar en ese momento a manos del Gobierno Insular hasta tanto se cumpliese el término acordado en 1921 de 999 años.[54]

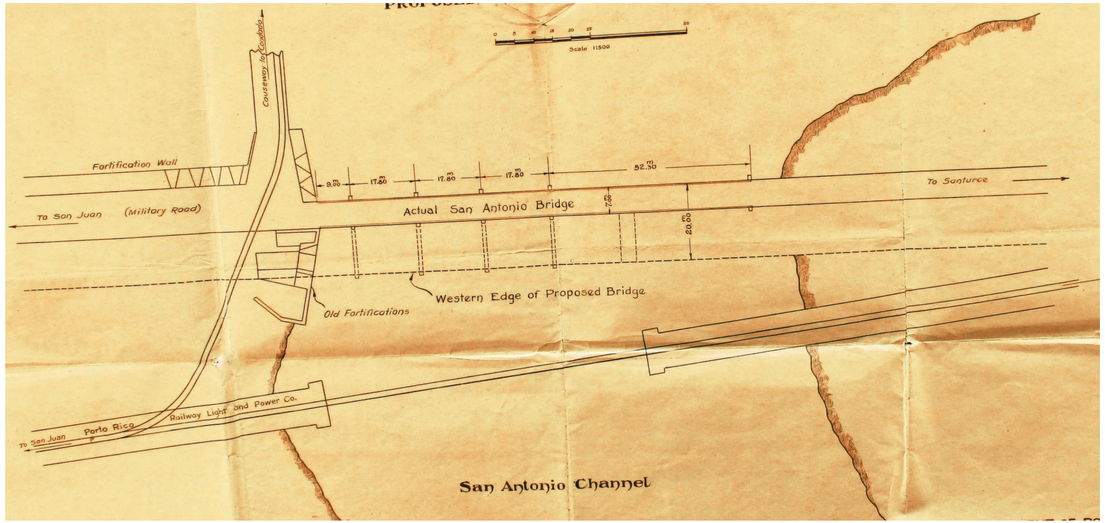


Figura 25. Segmento del plano de puente de San Antonio propuesto (color invertido) en 1923. **Sketch showing location of Bridge over San Antonio Channel and proposed widening of actual road bridge**, August 12, 1923. AGPR. Fondo de Obras Públicas, Serie Carreteras y Puentes, caja 2116.

CAMBIOS EN PUERTA DE TIERRA - A PARTIR DE LA DÉCADA DE 1930

Dos obras importantes en el sector este de Puerta de Tierra fueron el Parque Sixto Escobar, construido por el Gobierno Insular, y el Escambrón Beach Club por intereses privados; ambas obras iniciadas en 1931. Ambos aparecen propuestos en el estudio del parque Luis Muñoz Rivera preparado por la firma Bennet Parsons & Frost en 1925.

El Parque Sixto Escobar fue edificado al oeste de la concesión de Baker siguiendo un diseño de la División de Edificios Públicos del Departamento de lo Interior, completándose en 1935.[55] La otra obra, el Escambrón Beach Club (ver figura 26), fue concebida por el ingeniero Félix Benítez Rexach, inaugurándose el 27 de agosto de 1932.[56] Este club privado se ubicaba en la playa Zalemas, entre la Punta del Escambrón y el Fuerte de San Gerónimo.[57] Un atractivo de la playa fue un paseo tablado sobre el agua que impedía la entrada a depredadores marinos, transformándola en una inmensa piscina exterior. En los terrenos del club también se construyó "casa de baño, un café al aire libre y un salón de baile".[58] El Escambrón Beach Club resultó un éxito rotundo para los turistas norteamericanos y los puertorriqueños.

Durante los años de la Gran Depresión; entre 1935 y 1936 tres parcelas al oeste del parque Luis Muñoz Rivera fueron cedidas por el Gobierno Insular al *Puerto Rico Reconstruction Administration* (PRRA) para la construcción de trece edificaciones rectangulares de madera para ser usadas como oficinas y garajes (ver figura 27).[59]

Por otro lado, la popularidad del Escambrón Beach Club, motivó al ingeniero Félix Benítez Rexach a comprar un predio de terreno adyacente al club y construir entre 1939 y 1942; un hotel de lujo. Conocido como el hotel Normandie, fue edificado a un costo de dos millones de dólares para complementar el *beach club*.[60] Es probable que la construcción de este complejo recreativo significara la pérdida de los remanentes de la muralla de la Primera línea avanzada que aún quedara en la playa de Zalemas y el área del hotel.



Figure 26. Vista del Escambrón Beach Club y el Hotel Normandie, c. 1940. AGPR. Fondo Oficina del Comisionado Residente c1940.



Figura 27. Acercamiento de foto aérea del 1937 donde se puede apreciar los edificios provisionales construidos (flecha negra) por la *Puerto Rico Reconstruction Administration*. AGPR. Departamento de Transportación y Obras Públicas.

Como parte de los preparativos para la entrada de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial, el 14 de noviembre de 1939, la marina de guerra escogió la ciudad de San Juan como el lugar donde establecer el centro de mando para el Décimo Distrito Naval. El centro de mando tendría a cargo la coordinación de las operaciones navales en las Antillas y en las Islas de las Bahamas.[61] En 1940 fue necesario construir facilidades adicionales en el área conocida como Isla Grande y en Puerta de Tierra. En Puerta de Tierra se escogieron dos predios -uno al sur de la Avenida Fernández Juncos para las oficinas del distrito naval y otro predio para las viviendas de la alta oficialidad del Décimo Distrito Naval (comandante y otros oficiales de alto rango). El predio para viviendas de oficiales abarcaba 2.94 acres que incluían la histórica playa de San Antonio; ubicada al sur de la hospedería *Pan American Guest House*. Debido a que el solar era muy estrecho para el proyecto, el área costera fue extendida con 84,000 pies cuadrados de relleno. Aparentemente según progresaba la obra de relleno se fueron construyendo las viviendas; completándose su construcción para el 1 de octubre de 1941.[62]

Otras preparaciones para la participación en la Segunda Guerra Mundial en el sector incluyeron el emplazamiento de dos cañones de 6 pulgadas en el área del Escambrón, una torre de observación en la antigua Batería del Escambrón[63] y el ensanche del puente Dos Hermanos.[64] Es probable, que con el ensanche del puente; parte del camino cubierto del desaparecido Fuerte de San Antonio comenzara a ser impactado.

A partir de 1945; con el establecimiento en Puerto Rico de la industria del hormigón, se incrementó el número de obras construidas públicas y privadas "en o cerca de la Zona metropolitana de San Juan".[65] En 1953 el Departamento de Obras Públicas rediseñó las carreteras en el extremo este de la isleta, donde las avenidas Ponce de León y Fernández Juncos accedían a los puentes de San Antonio y Dos Hermanos. Este proyecto, la Intersección No. 5, fue concebido para facilitar el

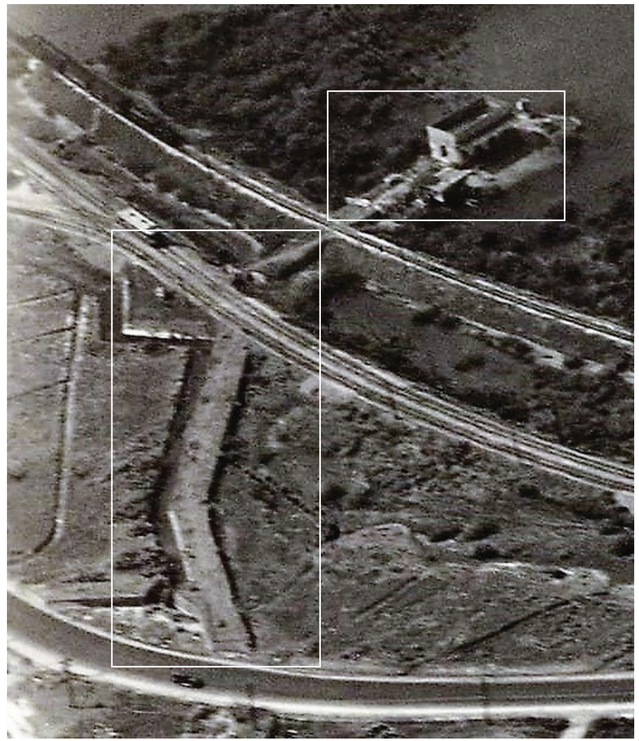


Figura 28. Detalle de figura 21 (foto **RG-18-AA-228-32-ac**) Murallas y fosos (marcados en blanco), c1923, que probablemente fueron impactados por la construcción de la intersección no. 5 completada en 1958.

tránsito entrando y saliendo de la Isleta de San Juan. El proyecto comenzó en septiembre de 1955 y concluyó en enero de 1958.[66] Esta intervención debió resultar en la demolición de lo que quedaba de las murallas y fosos de la Primera línea avanzada (ver figura 28).

La destrucción de los remanentes no pasó desapercibida en los ámbitos culturales del país. Arturo Morales Carrión; historiador, diplomático y servidor público; escribió al Gobernador Luis Muñoz Marín el 15 de diciembre de 1955 comentando la demolición del lienzo de muralla en el puente San Antonio como parte de las obras de la intersección. Teodoro Vidal; humanista y miembro del Directorio del Instituto de Cultura Puertorriqueña, envió un memorando al gobernador el 16 de diciembre de ese año donde presentaba su 'humilde protesta' por la destrucción parcial del antiguo muro. Consideraba "que los arquitectos diseñadores de la intersección #5 debían haber ideado una manera de construir la misma sin tener que destruir estos valores y estéticos de nuestro pueblo".[67]

Además del proyecto de la intersección no. 5, en 1956 se concluyó la construcción del edificio del Tribunal Supremo al oeste del Parque Luis Muñoz Rivera en el área donde estuvieron las edificaciones provisionales de la PRRA en 1935. Es posible que la durante la construcción de las facilidades se impactara algún remanente de la Línea de contra ataque.[68]

COMPRAS Y EXPROPIACIÓN DE LOS TERRENOS DEL SAN GERÓNIMO DEVELOPMENT CO., INC.

Finalizada la Segunda Guerra Mundial en 1945; el Gobierno de Puerto Rico inició en San Juan la construcción de nuevas instalaciones de hospedaje para promover el turismo extranjero. El



Figura 29. Foto aérea de 1930 que ilustra el Fuerte de San Gerónimo a la extrema derecha, la Batería de San Ramón y la Avenida Luis Muñoz Rivera. Puerto Rico. Autoridad de Carreteras, Aerial Image Database, **A-01-E-03.**



Figura 30. Fotos de la construcción del Hotel Caribe Hilton mirando hacia al noroeste, 26 de diciembre de 1947 donde se puede observar en primer plano la parte las bóvedas (identificadas con flechas) de las casamatas de la Batería de San Ramón y en el plano más lejano se puede ver el Hotel Normandie. AGPR. Compañía de Fomento Industrial de Puerto Rico, **Caribe-Hilton Hotel, San Juan, Puerto Rico**. Foto #018, 26 de diciembre de 1947.



Figura 31. **Caribe-Hilton Hotel, San Juan, Puerto Rico**. Se puede apreciar el área de construcción mirando hacia el este y al extremo derecho, la casamata de la Batería de San Ramón, y al fondo el fuerte de San Gerónimo. AGPR. Compañía de Fomento Industrial de Puerto Rico, Foto #026, 27 de enero de 1948.

proyecto insigne de esta iniciativa, propulsado por la Compañía de Fomento Industrial del Gobierno de Puerto Rico era el Hotel Caribe Hilton. Las facilidades quedaban ubicadas dentro de los terrenos de la Reserva Naval de San Gerónimo que fueron arrendados en 1921 a Virgil Baker. A partir de 1928 Baker subdividió en parcelas el predio que había arrendado y a su vez subarrendó los lotes a inversionistas locales.[69] En 1930 Baker creó una corporación conocida como *San Gerónimo Development Corporation, Inc.*, para la administración de los terrenos subarrendados. Los únicos accionistas de la corporación eran Baker y su esposa Stella May.

Entre 1946 y 1947 la Compañía de Fomento Industrial de Puerto Rico consiguió arrendarle a Virgil Baker los terrenos adjuntos al Fuerte de San Gerónimo para la construcción del hotel de 300 a habitaciones; por $400,000. La Compañía de Fomento Industrial contrató la firma local de arquitectos Toro, Ferrer & Torregrosa para el diseño del hotel. Durante la preparación del terreno en 1946, el tasador que evaluó los predios, indicó a la Compañía de Desarrollo de Puerto Rico que había asignado el valor de



Figura 32. Detalle de figura 31 (foto #026). Remanente de la casamata de la Batería de San Ramón (identificado con flecha).



Figura 33. Área de construcción del Hotel Caribe Hilton el 24 de noviembre de 1947. Foto No. 13. Se puede observar en el segundo plano el Fuerte de San Gerónimo. Fundación Luis Muñoz Marín. Archivo Histórico, Compañía de Fomento Industrial de Puerto Rico.



Figure 34. Residencia de la familia de Virgil Baker en 1947. Se puede observar como el camino cubierto del fuerte ha sido sumergido por el relleno que se colocado en el área de construcción. AGPR. Fondo Instituto de Cultura Puertorriqueña, Serie Dirección Ejecutiva.

$20,000.00 a unas antiguas fortificaciones que se encontraban en la propiedad y que se estaban usando para almacenaje de materiales de construcción (ver figuras 30, 31 y 32).[70] El tasador se refería a la Batería de San Ramón (ver Figuras 28 y 30) que en las fotografías de la construcción del Caribe Hilton pueden verse utilizadas como almacén de materiales. Las obras de construcción comenzaron en octubre de 1947. Tal parece que cuando se inicia la limpieza del área ya se había perdido parte de la Primera línea avanzada (ver figura 33).[71]

A finales del 1946 la Compañía de Fomento Industrial le notificó al Servicio Insular de Parques que la opción de arrendamiento acordado con Virgil Baker no incluía el Fuerte de San Gerónimo. Por esta razón, le instaba a que tomara las acciones pertinentes para comprar el Fuerte de San Gerónimo "como monumento histórico".[72] Miguel A. Barasorda, titular de Servicio Nacional de Parques, comenzó gestiones para conseguir una tasación y los fondos necesarios para comprar el antiguo fuerte (ver figuras 33 y 34). En febrero de 1947 Barasorda le expresó al Departamento de lo Interior de Puerto Rico la urgencia de comprar el fuerte ya que Baker contaba con los recursos necesarios para "construir un edificio dentro del Fuerte" y había iniciado gestiones con ingenieros y arquitectos para el diseño de una estructura permanente sobre el mismo.[73] La parcela de terreno era lo último que le quedaba a Baker de su concesión original. La gestión de adquirir el fuerte era de gran interés para el Gobernador de Puerto Rico Jesús T. Piñero (1946-1949) quien "…en repetidas ocasiones me ha informado [a Miguel Barasorda] personalmente su deseo que se proceda con la mayor brevedad posible, a la adquisición del referido monumento".[74]

El 6 de agosto de 1947 Barasorda informó al periódico *El Mundo* que le había pedido al Departamento de lo Interior la compra o expropiación del Fuerte de San Gerónimo para "reconstruir el Castillo y habilitar sus alrededores como lugar de recreo público".[75] La cotización del Departamento de lo Interior ascendía a $77,422.34; incluyendo el Castillo y su puente, el terreno firme (3,373.89 metros cuadrados), el terreno sumergido (6,935.66 metros cuadrados), y la dársena para lanchas con su paseo de hormigón.[76] El interés de comprar el castillo, además de su valor histórico, era desarrollar una atracción turística que pudiesen visitar los huéspedes del Caribe Hilton.[77] Sin embargo, el Gobierno Insular sólo contaba con $50,000.00 para la compra; por lo que le hizo una oferta a Baker de $35,260.00 por el antiguo fuerte. Al no recibir contestación a esta oferta, el 18 de noviembre de 1949, la división de terrenos del Departamento de Justicia radicó la documentación en el Tribunal de Expropiaciones para llevar a cabo la expropiación del Fuerte de San Gerónimo "para dedicarla a monumento histórico". Una vez entregada la documentación se le dio a la familia Baker quince días para desalojar la antigua fortificación; la cual desocuparon el sábado 3 de diciembre de 1949. El 7 de diciembre de 1949 obreros del Departamento de lo Interior demolieron la residencia de madera en el antiguo fuerte (ver figura 35).[78] Después de la expropiación forzosa del fuerte en 1949 el Gobierno Insular transfirió la propiedad en una fecha no determinada al Municipio de San Juan.[79]



Expropian Fuerte

Interior Demolió la Residencia En el Castillo de San Jerónimo

Por S. Gálvez Maturana
Redactor de EL MUNDO

El Departamento de lo Interior procedió ayer a demoler la residencia que ocupaba la familia del coronel Virgil Baker, en el antiguo Castillo de San Gerónimo.

De acuerdo con la información suministrada por la División de Tierras del Departamento de Justicia, el día 18 de noviembre del corriente año se radicó en el Tribunal de Expropiaciones la documentación pertinente, a los fines de expropiar dicha propiedad para dedicarla a monumento histórico.

A pesar de que al radicarse en la corte dicha expropiación El Pueblo de Puerto Rico entraba ipso-facto en posesión de la propiedda, se le concedió a la familia del coronel Baker un término de quince días para que desalojara, a los fines de derruirla.

Dicha familia desocupó la propiedad el pasado sábado, y ayer el Departamento de lo Interior procedió a demoler la casa.

Apela a Corte Federal

En el día de ayer, se informó, se recibió en el Departamento de Justicia una notificación en la cual se hacía constar que el caso había sido trasladado a la Corte Federal, debido a que existe la impresión por parte del coronel Baker de que la misma tiene jurisdicción para entender en el mismo.

Basa su contención el coronel Baker en el hecho de que el contrato de arrendamiento por noventa y nueve años, otorgado a él por la Marina de Estados Unidos, había sido traspasado en el año 1929 aproximadamente, a una corporación que se fundó con el nombre de San Gerónimo Development Company, incorporada en el estado de Delaware.

Sin embargo, los abogados de la División de Tierras del Departamento de Justicia sostienen una opinión contraria, de acuerdo con la información suministrada ayer, y se aprestan a luchar el caso sosteniendo el derecho de El Pueblo de

(Continúa en la página 13, Col. 8)

Obreros del Departamento de lo Interior limpian los últimos escombros después de haber derribado la casa de madera que estaba ubicada sobre los murallones del Fuerte de San Gerónimo y que sirvió de residencia por muchos años al comandante Virgil Baker. El histórico castillo será convertido ahora en una atracción turística. (Fotografía de EL MUNDO).

Figura 35. Artículo de periódico que tocaba sobre la expropiación del Castillo de San Jerónimo y la demolición de la residencia. *El Mundo*, 8 de diciembre de 1949, 1.

LOS ESFUERZOS DE PUESTA EN VALOR DE LOS REMANENTES DE LAS LÍNEAS AVANZADAS

Irónicamente, y en contraste con la narrativa local de progreso y cambio urbano en Puerta de Tierra en el siglo XX; entidades federales empezaron a documentar en las décadas del 1930 los remanentes de las obras defensivas en Puerta de Tierra. El *Historic American Building Survey* (HABS) del Servicio Nacional de Parques de los Estados Unidos, Departamento de lo Interior, inició en 1933 la labor de recopilar información escrita y visual, así como generar planos de los cuatro componentes de las líneas avanzadas (Polvorín de San Gerónimo, Fuerte de San Gerónimo, Batería del Escambrón y el Revellín de la Segunda línea de defensa) existentes para esa época. En adición, se abrió un expediente de los fragmentos de las defensas exteriores.[80] Esta labor, completada en 1954, culminó con la preparación de cinco expedientes[81] con documentación escrita y gráfica.[82]

Como parte de la documentación de los recursos asociados con las líneas se identificaron como dueños de las propiedades; el Gobierno Insular, el Gobierno Municipal de San Juan y la Marina de Guerra. El Gobierno Insular tenía el polvorín (ver figuras 36 y 37), los fragmentos al oeste del Fuerte San Gerónimo (ver figuras 38 y 39), y la batería de San Antonio (ver figura 40) con los fragmentos de su camino cubierto. El Gobierno Municipal de San Juan era custodio del fuerte de San Gerónimo y la batería de la Segunda línea (ver figuras 41 y 42).[83] La Marina de Guerra aparecía como dueña de la Batería del Escambrón y el muro el extremo norte de la Segunda línea dentro del predio el Club de Oficiales de Reserva.





Figuras 36 y 37. Vista general del Polvorín de San Gerónimo y detalle de la chimenea, c.1935.[84] **Fortín de San Jeronimo, Powder House, San Juan.** Biblioteca del Congreso. PR-46, HABS.

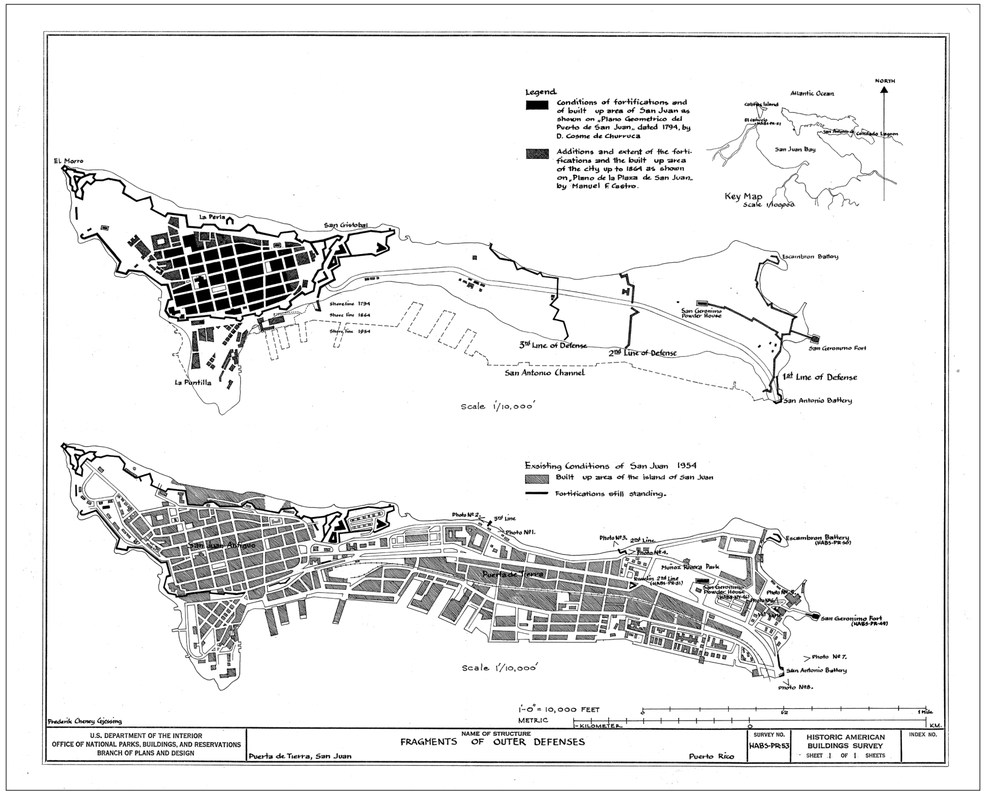


Figura 38. Mapa que preparó en 1954 presentando la localización de los remanentes de las líneas en Puerta de Tierra. **Fortifications of San Juan Outer Defenses, San Juan, Puerto Rico**. Biblioteca del Congreso. PR-53, HABS.



Figura 39. Muro aledaño a la antigua Batería de San Ramón tomada desde la calle Los Rosales donde se puede apreciar el Hotel Caribe Hilton (izquierda) y el *Pan American Guest House*, hoy desaparecido (a la derecha). **Fortifications of San Juan, Outer Defenses**. Biblioteca del Congreso. PR-53, HABS. 19 de abril de 1954, foto por Frederik C. Gjessing,



Figura 40. Batería baja del desaparecido Fuerte de San Antonio en el cruce del Puente de San Antonio y Puente Dos Hermanos. Se puede apreciar la garita original de la batería. **Fortifications of San Juan, Outer Defenses**. Biblioteca del Congreso. PR-53, HABS. 19 de abril de 1954, foto por Frederik C. Gjessing,

La documentación que se levantó de la batería de la Segunda línea nos enseña que en el año que se tomaron las fotografías (1954), la estructura formaba parte de un parque pasivo. El foso seco aún no se había rellenado y la fortificación tenía una verja que rodeaba.





Figuras 41 y 42. Vistas de la batería de la Segunda línea avanzada. La primera a la elevación sureste tomada desde la calle San Agustín, mientras la segunda mira el lado norte mirando hacia el este. Se puede apreciar la profundidad de la escarpa y contraescarpa del foso seco. Castillo San Cristobal, Ravelin, Puerta de Tierra, San Juan. Biblioteca del Congreso. PR-51, HABS. 12 de abril de 1954, foto por Frederik C. Gjessing,

En 1956 el Municipio de San Juan traspasó el Fuerte San Gerónimo al Instituto de Cultura Puertorriqueña (ver figura 43)[85] y en 1957 se comenzó la reparación de la antigua estructura que estaba deteriorada. La restauración del fuerte (ver figuras 44 y 45) estuvo a cargo de los arquitectos Eladio López Tirado y Franz Loesche.





Figura 43. Fuerte de San Gerónimo previo a su restauración, c. 1956. AGPR. Fondo Instituto de Cultura, Serie Dirección Ejecutiva.



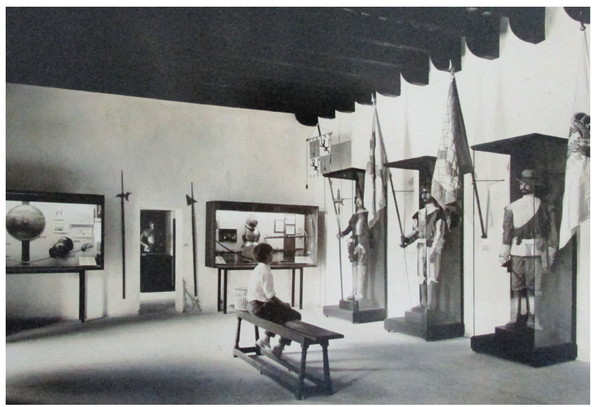
Figura 44. Trabajos de restauración en la entrada del Castillo de San Jerónimo. **Restauración del fuerte de San Jerónimo**. *Revista del Instituto de Cultura Puertorriqueña* enero-marzo 1959.

Figuras 45. **Trabajo de conservación en la batería alta del fuerte de San Gerónimo**. Se puede observar la remoción de ladrillos. *Revista del Instituto de Cultura Puertorriqueña*. abril-junio 1960.

Una vez terminada la restauración del antiguo fuerte el Instituto de Cultura Puertorriqueña; bajo la dirección de Ricardo Alegría, estableció allí un museo de la historia militar de San Juan. El 17 de noviembre de 1962 salió reseñada la noticia en el periódico *El Mundo* que indicaba que museo sería inaugurado el 19 de noviembre de 1962.[86] El museo estaba organizado en tres salas principales: la Sala central (ver figura 46), la sala de cartografía e historia de la navegación (ver figura 47) y la sala del comandante del fuerte. Incluía además una capilla devocional y una cocina.

La antigua sala de armas del fuerte pasó a ser la Sala central; albergando una exposición de banderas, uniformes, armas, grabados, documentos y otros objetos. La exposición buscaba ilustrar cinco momentos claves en la historia militar de Puerto Rico: la guerra de la conquista contra los indios nativos, los ataques ingleses del siglo XVI (Francis Drake en 1595, y George Clifford en 1598); el ataque holandés de Boudewijn Hendrickszoon en 1625; el ataque inglés de 1797 bajo Ralph Abercromby; y la Guerra Hispanoamericana. La Sala de cartografía y de historia de la navegación incluía mapas y planos de las Antillas, Puerto Rico y de la ciudad de San Juan; además de reproducciones de cinco tipos de embarcaciones de la época utilizadas por los españoles. La Sala del comandante del fuerte reproducía el despacho del comandante del fuerte con mueblería, cuadros y un arcabuz. Las salas estaban ambientadas con piezas de la época o reproducciones de primera calidad.[87] El museo del Fuerte tuvo gran impacto en la población; particularmente estudiantes de escuela que regularmente visitaban el lugar para conocer la historia de Puerto Rico.

El área del Escambrón continuó experimentando cambios en la segunda mitad del siglo XX. En 1966 el Gobierno de Puerto Rico inauguró una Piscina Olímpica en el área para los Juegos





Figuras 46 y 47. **Aspecto de la sala de exposición.** (izquierda). Derecha: **Modelo de galeón español … del siglo XVI.** Los modelos de naves se ubicaron en la Sala de cartografía e historia de la navegación (derecha). Ricardo Alegría, *El Fuerte de San Jerónimo del Boquerón***.** 18, 60.

Centroamericanos y Caribeños que se dieron ese año.[88] Esta facilidad se ubicó en el lugar donde se había construido, entre 1896 y 1897 una batería de tres posiciones artilladas enterradas y su repuesto.

En la segunda mitad del siglo XX, se inicia también una revalorización de los remanentes; su configuración, historia y propósito. Una narrativa sobre los procesos históricos de los sectores de Puntilla-Marina y de Puerta de Tierra fue desarrollada en 1987 por el Dr. Aníbal Sepúlveda Rivera y el Arq. Jorge Carbonell.[89] Estos completaron un estudio de las propiedades históricas del área y prepararon nominaciones al Registro Nacional de Lugares Históricos (*National Register of Historic Places*); identificando la Primera y Segunda línea defensiva como recursos culturales que debían protegerse.

Tres años más tarde; en 1990, Sepúlveda y Carbonell editaron el trabajo del proyecto de 1987 y generaron la publicación *San Juan Extramuros: Iconografía para su estudio.* En este libro se introdujeron gráficamente los sectores extramuros de las áreas norte, sur y este de la isleta. La evolución de las líneas defensivas de San Juan fue mostrada gráficamente desde finales del siglo XIX hasta principios del siglo XX.[90]

Capitalizando el interés suscitado por la publicación de Sepúlveda y Carbonell, a mediados del 1991, un equipo multidisciplinario de la Oficina Estatal de Preservación Histórica (actualmente Oficina Estatal de Conservación Histórica) empezó la investigación para localizar y volver a documentar los remanentes de las líneas defensivas en Puerta de Tierra. En octubre de ese año, la OEPH inició la coordinación con el Municipio de San Juan y varias agencias públicas estatales incluyendo al Instituto de Cultura Puertorriqueña para conocer la titularidad de los remanentes, y establecer un plan preliminar de protección de los restos de las líneas avanzadas o defensivas de San Juan. Como resultado de este esfuerzo, a finales de 1992, se logró identificar la localización de los remanentes, documentarlos fotográficamente y recopilar la información sobre su historia en archivos y bibliotecas locales y extranjeras.

Entre 1992-1994 el Polvorín de San Gerónimo fue renovado como parte de un proyecto de restauración del Parque Luis Muñoz Rivera. El Fideicomiso de Parques Nacionales contrató al arquitecto Otto Octavio Casanova para rehabilitar la estructura y para traerla de vuelta a su apariencia original del siglo XVIII. En esta rehabilitación se recuperaron las aperturas para mosquetes en el muro defensivo del Polvorín que habían sido selladas con concreto en intervenciones anteriores. Además, se demolieron jaulas de animales[91] que se habían colocado en el pasillo entre la muralla defensiva y el Polvorín; y en la fachada este se reprodujeron los dibujos o diseños originales que llevaba.

En 1995, se formó San Juan en Blanco y Negro, Inc., una entidad sin fines de lucro, que trabajó generando recreaciones gráficas de propiedades en San Juan poco conocidas, alteradas o demolidas; dándolas a conocer en exhibiciones, al público general. Lo que hace notable esta iniciativa fue que a través de los esfuerzos de este grupo se lograron hacer recreaciones gráficas a tinta y papel de los elementos de las líneas avanzadas.[92] En este grupo contaba con un artista gráfico retirado y dos profesionales de la Oficina Estatal de Conservación Histórica.[93] Como parte del trabajo se recopiló documentación gráfica de acervos locales y extranjeros.[94]

En 1997, concluida la investigación de los remanentes, la Oficina Estatal de Preservación y la Oficina Regional del Servicio Nacional de Parques en Atlanta completaron la nominación de la línea avanzada de San Juan al Registro Nacional de Lugares Históricos.[95] La nominación de este recurso fue un gran reto debido a que la integridad del conjunto; que incluía el Fuerte de San Gerónimo, estaba fragmentada y dispersa, rodeada de varios desarrollos posteriores al periodo español en el sector este. Como el primer distrito discontinuo en Puerto Rico nominado se incluyó exclusivamente los puntos fortificados del Escambrón, Boquerón y San Antonio; así como el Polvorín de San Gerónimo, asociados con la Primera línea avanzada de San Juan (ver figura 48).

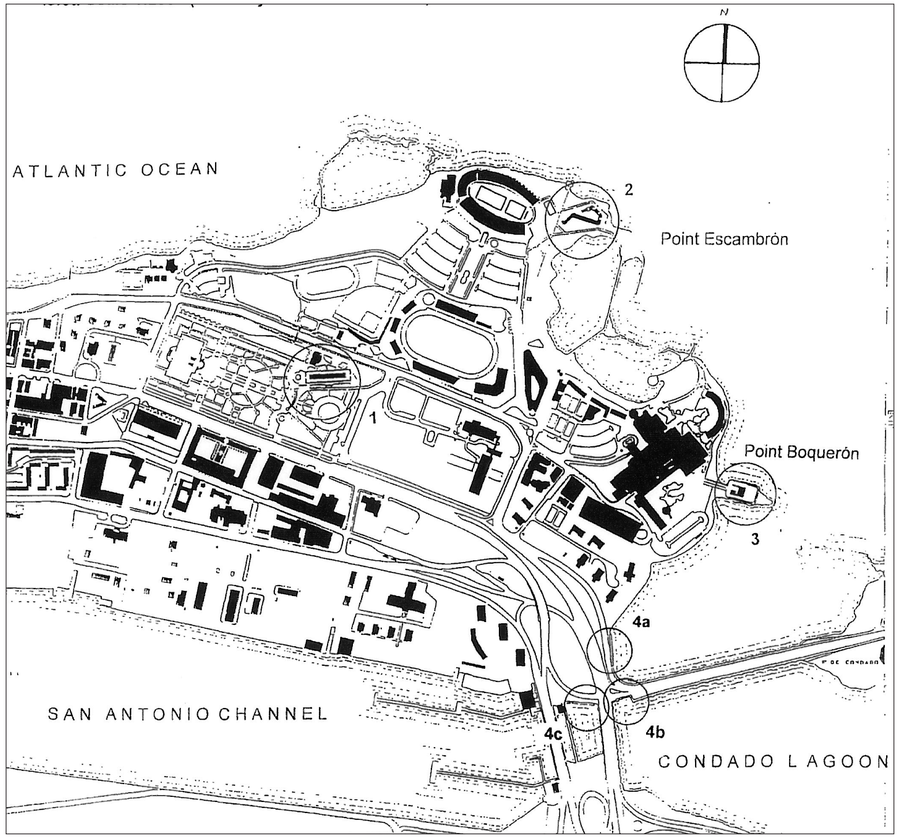


Figura 48. Mapa que ilustra los recursos que forman parte del distrito descontinuo de la Línea Avanzada. Los recursos son Polvorín de San Gerónimo (1), Batería del Escambrón (2), Fuerte de San Gerónimo (3), Remanentes del Fuerte de San Antonio (4a – c). Municipio de San Juan. *Estudio de Infraestructura, uso de Suelo y Zonificación de Puerta de Tierra, Plan de Desarrollo Integral de la Isleta de San Juan. (1991-1992).*



Ese mismo año, como parte del proyecto de Parque del Tercer Milenio; el Departamento de Transportación y Obras Públicas inició la remodelación del balneario del Escambrón. El nuevo proyecto incluyó la demolición de la escalera de concreto existente[96] en la Batería del Escambrón (ver figura 49); siendo reemplazada por un puente de acceso peatonal para llegar a su parte superior (ver figura 50). La piscina olímpica construida en la década del 1960 también fue eliminada.



Figura 49. Foto parcial de la escalera de la Batería del Escambrón, construida después de 1954. OECH. Colección fotográfica, c 1990.

Figura 50. Vista de la rampa construida como proyecto del Parque del Tercer Milenio para darle acceso a la Batería del Escambrón, OECH. Colección fotográfica, 26 de enero de 2000.

La remodelación del balneario no incluyó estabilizar o restaurar el antiguo fortín (para detener la erosión de material) (ver figuras 51 y 52), por lo que el acceso y la falta de seguridad apropiada en el lugar aceleraron el deterioro de la batería ante el incremento de visitantes que en algunas instancias removían ladrillos o dejaban basura en el lugar. La presencia de ciclistas, motoristas y operadores de vehículos todo-terreno que usaban el lado con tierra compactada (ver figura 53), donde estuvo antes la escalera; como área de entretenimiento, tuvo un efecto dañino en la antigua estructura.[97] Otro problema, fue la presencia de vegetación costera que no fue removida y quedó incrustada a la antigua estructura (ver figura 54).





Figuras 51 y 52. Foto de la pared del lado sur (izquierda) y del piso de la batería donde se muestra el deterioro de las troneras y las bases de la torre de observación que se construyó durante la Segunda Guerra Mundial. Erick Pérez, febrero 2000. OECH. Colección fotográfica, 28 de enero de 2000.





Figura 53. Área de tierra apisonada aledaña al puente de acceso de la Batería del Escambrón. OECH. Colección fotográfica, 26 de enero de 2000.

Figura 54. Foto de uvas playeras sobre la pared del lado sur. OECH. Colección fotográfica, 28 de enero de 2000.

En 1999 comenzaron los trabajos del proyecto de Paseo Caribe en la parcela donde se encontraban las residencias de los altos oficiales del décimo distrito naval. Las antiguas residencias, construidas en 1940, habían sido abandonadas. El proyecto fue foco de una fuerte controversia pública en Puerto Rico por el temor de que la construcción del proyecto coartara el derecho de acceso de los ciudadanos al Fuerte de San Gerónimo. Un efecto negativo del proyecto, además de impacto de recursos arqueológicos del área, fue la demolición de un segmento del camino cubierto del desaparecido Fuerte de San Antonio. El segmento en cuestión corría paralelo a una carretera marginal. La pared no tenía mucha altura; lo cual nos da entender que esta área recibió gran cantidad de relleno que fue cubriendo la estructura. Este recurso, como un bien patrimonial invaluable, puso en la palestra pública la discusión sobre la venta de terrenos por parte del Estado y la eficacia de los procesos administrativos de las agencias públicas de salvaguardar los bienes patrimoniales. La discusión pública brindó la oportunidad de concientizar sobre la historia e importancia de las líneas defensivas en Puerta de Tierra.

Entre mayo y diciembre de 2003 por iniciativa de la Oficina Estatal de Conservación Histórica, con el auspicio del Departamento de Transportación y Obras Públicas y de la Autoridad de Carreteras y Transportación trabajó con el rescate de las ruinas de la Batería del Escambrón.[98] Este proyecto se le otorgó a la firma de Rueda y Asociados quienes estabilizaron la estructura, recomponiendo almenas, troneras (ver figuras 55 y 56), el piso de la plazoleta y la rampa utilizando piedra, ladrillo y mortero similares a los existentes. Se revistió la superficie del encalado, y se instaló una baranda de acero inoxidable en la rampa de acceso. Una vez concluido este proyecto, cuyo presupuesto ascendió a $874,527.00, la estructura pasó a la Compañía de Parques Nacionales.





Figuras 55 y 56. Fachada este de la batería (derecha) y de pared apuntalada de la fachada sur. Restauración de la Batería del Escambrón. OECH. Colección fotográfica, 2003.

En septiembre de 2011 el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos firmó un contrato con la Constructora Rodríguez para llevar a cabo las obras para fortalecer el Fuerte de San Gerónimo que se había debilitado por el embate del oleaje. En abril de 2013, cuando se completó la reparación el Fuerte de San Gerónimo; este quedó rodeado por un muro retenedor de concreto, excluyendo el puente de acceso. Los lados sur y sureste del fuerte fueron terminados con revestimiento de roca para disipar la energía producida por el oleaje marino sobre la estructura. [99]

Como parte de un proyecto de reemplazo del puente Dos Hermanos, la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) invirtió recursos para estabilizar y resanar la antigua batería baja del Fuerte de San Antonio.[100] Los problemas de la batería baja eran múltiples. Primero, a la estructura le había crecido un árbol y las raíces socavaban la estructura. Segundo, faltó tratamiento adecuado (incluso el uso de concreto para cubrir los parapetos) para su conservación. Tercero, al estar contiguo al caño de San Antonio el efecto del oleaje en su base fue severos. Cuarto, este remanente del fuerte se vio afectado por la fauna.[101] Fue crítico tomar medidas de conservación para no perder el recurso mientras se terminaba la construcción del nuevo puente. En 2010 la ACT empezó con la remoción del árbol, de nueve metros cúbico de tierra y la eliminación de la garita c.1960 (ver figura 57).[102] El proyecto de estabilización y restauración de la batería se empezó en el 2011 y concluyó en el 2012.[103] En el lado de la Avenida Muñoz Rivera se incluyó un pequeño panel metálico con una breve reseña de la historia de la antigua batería.





Figuras 57 y 58. Condición deteriorada de la batería baja del Fuerte de San Antonio en el 2005 (izquierda), colección San Juan en Blanco y Negro, y foto tomada luego de remoción de árbol, terreno y una garita como parte del proyecto de estabilización y restauración. OECH. Colección fotográfica, 19 de octubre de 2011.

Un proyecto que ocurrió en el cuatrienio del 2013-2016 fue el Paseo de Puerta de Tierra. El propósito del paseo era proveer una ruta recreativa en la costa norte desde el área de los puentes San Antonio y Dos Hermanos, cruzando el caño de San Antonio (al este) hasta el área del Castillo de San Cristóbal (al oeste). Esta área ya había sido impactada por un desarrollo en la década del 1990 cuando se construyó una acera en la costa norte; no obstante, la construcción por el Gobierno Insular generó controversia por su potencial impacto a los remanentes de las líneas avanzadas que bordeaban la costa norte. El proyecto impactó la batería costera de la Segunda línea y puso en peligro la estructura en la costa norte conocida como Bajamar.

La magnitud de las construcciones que se realizaron en Puerta de Tierra a partir del siglo XX explica por qué en la actualidad sólo quedan siete pequeños remanentes del antiguo sistema defensivo; disperso e inconexo. Los siguientes remanentes aún perduran.

1. BATERÍA DEL ESCAMBRÓN



Figura 59. Foto del área de la Batería del Escambrón, 2012. Puerto Rico Historic Building Drawing Society. Cortesía de Andy Rivera.





Figuras 60 y 61. Fotos de la plaza y troneras de la batería. Ambas fotografías tomadas en el 2011. Puerto Rico Historic Building Drawing Society. Cortesía de Andy Rivera.

2. FUERTE DE SAN GERÓNIMO



Figura 62. Vista aérea del Fuerte de San Gerónimo, área del Paseo Caribe y del Hotel Caribe Hilton, 2012 Puerto Rico Historic Building Drawing Society. Cortesía de Andy Rivera.





Figuras 63 y 64. Fotos del puente, portón y edificaciones del Fuerte de San Gerónimo (derecha) 2013, foto de la batería alta (izquierda), 2014. Puerto Rico Historic Building Drawing Society. Cortesía de Andy Rivera.

3. BATERÍA BAJA DEL DESAPARECIDO FUERTE DE SAN ANTONIO



Figura 65. Vista del área de cruce de puentes de Miramar y Condado a la Isleta de San Juan. Se puede ver entre la batería entre los puentes Dos Hermanos y el Puente de San Antonio, 2014. Puerto Rico Historic Building Drawing Society. Cortesía de Andy Rivera.

4. REMANENTE ALEDAÑO A LA BATERÍA DE SAN RAMÓN





Figuras 66 y 67. Vista de los remanentes de muralla cercanos a la antigua Batería de San Ramón, 2016. Puerto Rico Historic Building Drawing Society. Cortesía de Andy Rivera.

5. POLVORÍN DE SAN GERÓNIMO



Figura 68. Fachada este del Polvorín, 2011. Puerto Rico Historic Building Drawing Society. Cortesía de Andy Rivera.







Figuras 69-71. Detalle decorativo en el lado oeste del polvorín (izquierda), pasillo entre polvorín y muro defensivo (centro) y vista interior del polvorín (derecha), 2011. Puerto Rico Historic Building Drawing Society. Cortesía de Andy Rivera.

6. BATERÍA DE LA SEGUNDA LÍNEA





Figuras 72 y 73. Vista de la fachada este (derecha) y sur (izquierda), 2014. Puerto Rico Historic Building Drawing Society. Cortesía de Andy Rivera.
.



Figura 74. Vista del interior de la batería, 2014. Puerto Rico Historic Building Drawing Society. Cortesía de Andy Rivera.

6. BAJAMAR



Figura 75. Vista aérea de Bajamar, 2012. Puerto Rico Historic Building Drawing Society. Cortesía de Andy Rivera.





Figuras 76 y 77. Vista de Bajamar visto desde el paseo de Puerta de Tierra (derecha) y acercamiento a muro de la batería mirando al oeste, 2013. Puerto Rico Historic Building Drawing Society. Cortesía de Andy Rivera.

La desaparición de las líneas de defensa contrasta con las fortificaciones que rodean la ciudad de San Juan, donde en su mayoría aún perduran los remanentes que sobrevivieron a las demoliciones en 1874, 1894 y 1897.[104] El propósito que justificó la construcción de las líneas después de 1797 se pierde a fines del siglo XIX, lo que las convirtió en un vestigio anticuado del pasado frente a una realidad de una ciudad que aspiraba convertirse en símbolo de progreso y desarrollo en el Caribe. La demanda de terrenos para satisfacer las necesidades de una creciente población, unido a la falta de mantenimiento, fueron factores principales que facilitaron la desaparición de las líneas de defensa. La extensión de las líneas de defensa; no permitía ver en su totalidad la magnitud del conjunto fortificado y valorar su contexto histórico y logros técnicos de construcción.

Actualmente los remanentes confrontan serios retos que amenazan su existencia. Su futuro es incierto; su valiosa localización es apetecible para el desarrollo de nuevas construcciones y desarrollos. El cambio climático y el subsiguiente aumento del nivel marino es una amenaza para la cual no se ha planificado acción alguna. La visión de progreso donde la novedad tiene mayor valor que todo lo antiguo es común en nuestros tiempos. El desconocimiento de la existencia de los remanentes y su origen por la población general; así como dentro de las estructuras de poder dificulta su conservación. Este 'no saber' unido al afán desmedido de lucro es el principal escollo para tomar conciencia de la importancia y valor histórico de las líneas de avanzada. Superar este obstáculo es un primer paso necesario para la conservación y desarrollo de las líneas de defensa como recurso educativo, cultural y turístico.

Organizaciones afines de base comunitaria son recursos de gran importancia para dar a conocer este legado y formar parte de su conservación. El grupo Amigos del Fortín de San Jerónimo, formado en el 2018; ha desarrollado una iniciativa para darle mantenimiento al fuerte y lograr su reapertura al público. Formado por voluntarios, el grupo ha empezado la tarea de limpiar la vegetación y escombros el antiguo fuerte; firmando un acuerdo colaborativo con el Instituto de Cultura Puertorriqueña. El grupo espera poder reabrir el fuerte al público en su totalidad en agosto o septiembre del 2019. La participación de iniciativas uniendo esfuerzos con entidades culturales, y gubernamentales nos da esperanza en cuanto al futuro de este legado.

NOTAS

1 En el ensanche se demolieron segmentos de las murallas entre el Castillo San Cristóbal y el área donde estuvo la hasta 1895 la Puerta de San Justo. La demolición incluyó la puerta de Santiago, un revellín (Príncipe) y tres baluartes (Santiago, San Pedro y Muelle).

2 Luis E. González Vales, *El derribo de las murallas y el ensanche de San Juan: Apuntes sobre un expediente* en **San Juan la ciudad que rebasó sus murallas** (Colombia: Panamericana Formas e Impresos, 2005), 36-37.

3 Ibid., 37.

4 Archivo General Militar de Madrid (AGM), 5615.02, folio 629. Milagros Flores, "El estado de las defensas de San Juan y el derribo de las murallas" en *San Juan la ciudad que rebasó sus murallas*, 62.

5 Ibid., folios 629-635.

6 Se exceptuaba de esta restricción los terrenos entre las líneas al sur del camino real vendidos por la Real Hacienda al Ayuntamiento de San Juan para la construcción del Hospital Municipal.

7 Milagros Flores, "El estado de las defensas de San Juan y el derribo de las murallas" en *San Juan la ciudad que rebasó sus murallas,* 63-64.

8 Las baterías estuvieron localizadas en el Castillo de San Felipe del Morro, Castillo San Cristóbal, la Princesa y el Escambrón.

9 José Laguna, *Ynforme del ante proyecto de una batería para tres obuses de 24 cm H.S. E. c. que ha de emplazarse en el sitio llamado el "Escambron".* Puerto Rico, 22 de febrero de 1896. AGM, Signatura 5613.12, folio 18.

10 La batería de tres cañones en el Escambrón se completó entre los meses de enero y junio de 1896. José Laguna, *Ynforme sobre el ante proyecto de fortificación del Fuerte del Olimpo y reformas en la 1ª Línea avanzada de la Plaza*, AGM, 5166.10, folio 239.

11 José Laguna, *Ynforme del ante-proyecto de una batería para tres Obuses de 24 cm H. S. C. c. que ha de emplearse en el sitio llamado el "Escambrón"*, AGM, Signatura 5613.2, folio 20.

12 Edwin C. Bearss, *Historic Structure, Report Historical Data Section, San Juan Fortifications 1898-1958, San Juan National Historic Site, Puerto Rico* (Denver: Denver Service Center, February 1984), 38.

13 Se desconoce con certeza donde estaba localizada esta batería. Se cree que estuvo en Santa Teresa, La Princesa o la batería principal de San Cristóbal. Comunicación electrónica de Eric López, Historiador del *National Park Service*, 24 de abril de 2019.

14 El Capitán Joaquín Barco preparó el proyecto original de los tres obuses de 1896 y de la ampliación del 1897. José Laguna, *Ynforme del ante proyecto de una batería para tres obuses de 24 cm H.S. E. c. que ha de emplazarse en el sitio llamado el "Escambron",* 20. José Laguna, *Ynforme del proyecto de ampliación de la batería del Escambrón, para dos C.H.S.E. de 24 c/m C.c.*, 53.

15 Ibid., 18-20. José Laguna, *Ynforme del proyecto de ampliación de la batería del Escambrón, para dos C.H.S.E. de 24 c/m C.c.*, 2 de abril de 1987, AGM, Signatura 5613.12, folios 50-56.

16 Edwin C. Bearss, *Historic Structure, Report Historical Data Section, San Juan Fortifications 1898-1958*, *Puerto Rico* (Denver: Denver Service Center, February 1984), 38. Bearss menciona que un oficial español (González) le indicó que nunca llegaron las piezas de artillería de esta batería. Hay una descripción de la batería en *ACTA E INVENTARIO Para la entrega de los edificios militares de la plaza de San Juan por la Comisión Española a la Norte Americana*. AGM. Signatura 5627.5, folio 26. En cuanto al artillado se indica que se colocaron cinco cañones de bronce, retrocarga, en el frente de tierra (Batería de San Ramón, el Olimpo y Miraflores) de las piezas recobradas del naufragio del vapor Antonio López. Angel Rivero, *Crónica de la Guerra Hispanoamericana en Puerto Rico*, segunda edición (Río Piedras: Editorial Edil, Inc., 1998), 57.

17 *ACTA E INVENTARIO Para la entrega de los edificios militares de la plaza de San Juan por la Comisión Española a la Norte Americana*. AGM. Signatura 5627.5, folio 26.

18 Las siguientes fortificaciones estaban artilladas al comenzar la guerra: Castillo del Morro; Bastión de San Agustín; Bastión de Santa Elena; Bastión de San Fernando; semi baluarte de Santa Catalina; Bastión de San Antonio; Castillo de San Cristóbal; Revellín de San Carlos; Batería de Santa Teresa; Batería de la Princesa; Batería del Escambron; y, Fuerte de San Jerónimo. Ángel Rivero, *Crónica de la Guerra Hispanoamericana en Puerto Rico*, 56.

19 La situación era crítica, no sólo en cuanto a la artillería, sino también en cuanto a las unidades del Ejército y de la Marina destacadas en la Isla. La combinación de inestabilidad política en España, falta de interés por las autoridades peninsulares y la escasez de fondos para modernizar las defensas de la plaza hacen comprensible que la milicia no estuviera lista para el conflicto con los Estados Unidos. Armando Martí Carvajal, *"La más absoluta inopia": La situación militar y defensiva de Puerto Rico al inicio de la Guerra Hispano-Americana,* Octubre 2014. Publicada en Akelarre: historia y ficción, martes, 1 de septiembre de 2015. http://editorialakelarre.blogspot.com/2015/09/la-mas-absoluta-inopia-la-situacion.html.

20 Ángel Rivero, Ibid., 44-45.

21 Ibid., 71.

22 Ibid., 81.

23 Ibid., 57. Jesús Vega, *S.S. Antonio López, Shipwreck Site and Remains*, National Register of Historic Places nomination. December 1, 1993.

24 Maria Eugenia Estades Font, *La presencia militar de los Estados Unidos en Puerto Rico, 1898-1918* (Río Piedras: Ediciones Huracán, 1988), 105.

25 Message of the Hon. William H. Hunt, Governor of Porto Rico, to the second legislative assembly, first session, January 13, 1903 in *Third Annual Report of the Governor of Porto Rico covering the period from July 1, 1902 – June 30, 1903.* (Washington DC: Government Printing Office, 1903), 317-318.

26 Sharon Meléndez Ortiz y Hugh Tosteson García, "¿Segunda línea de Defensa o Muro de Colindancia? Documentación histórica y arqueológica del Muro no. 6. Proyecto de Corrección de Deslizamiento e instalación de muro de Fustes, Avenida Luis Muñoz Rivera (PR-25), Km. 1.1", San Juan. 30 de junio de 2015. Presentada a Ing. Carmen Ana Morales Mateo, Autoridad de Transportación y Carreteras, 21.

27 Ibid., 9.

28 Ibid., 17-20.

29 Aunque ninguno de los dos proyectos se construyó, se estableció la tendencia de usar el sector al este de la Segunda línea avanzada para proyectos institucionales.

30 Jerry Torres, "La Invención de los umbrales del Edén: Imágenes, Arquitectura y Contexto en el Desarrollo Hotelero de San Juan". En *San Juan siempre nuevo: Arquitectura y modernización en el siglo XX / Ever new San Juan: Architecture and modernization in the twentieth century.* (San Juan: AACUPR, 2000), 128.

31 La batería alta del Fuerte San Antonio fue demolida en 1894 cuando se amplió la carretera y se reemplazó el antiguo puente de San Antonio. En 1894, después de instalado el nuevo puente, quedaron las dos baterías bajas laterales (una al oeste y otro al este) y el muelle del fuerte en la costa este de Puerta de Tierra.

32 Foto tomada en 1914 del sector oriental de la Isleta, mirando hacia el oeste probablemente tomada desde una de las antenas de la estación inalámbrica por el reconocido fotógrafo A. Moscioni. Aníbal Sepúlveda y Jorge Carbonell, *San Juan Extramuros: Iconografía para su estudio.* (San Juan: Centro de Investigaciones, CARIMAR, 1990), 62. Se puede ver también la feria insular y una sección de la pista del hipódromo son ilustrados en el mapa *No. 2 Standard Plan of Puerta de Tierra, The Porto Rico Board of Fire Underwriters* de junio de 1915.

33 Aníbal Sepúlveda y Jorge Carbonell, *San Juan Extramuros: Iconografía para su estudio*, 63.

34 Antes de 1952 el Municipio de San Juan incluía exclusivamente la Isleta de San Juan y el Islote de Santurce. Cuando en 1952 cesó de existir el Municipio de Río Piedras, sus terrenos fueron transferidos al Municipio de San Juan.

35 Aníbal Sepúlveda y Jorge Carbonell, *San Juan Extramuros: Iconografía para su estudio*, 63. En 1928 el aviador norteamericano Charles Lindbergh aterrizó en este aeropuerto en su visita a Puerto Rico. *Puerto Rico Ilustrado*, 4 de febrero de 1928.

36 La Primera Guerra Mundial comenzó el 1º de agosto de 1914 y terminó el 11 de noviembre de 1918. Los Estados Unidos de América entraron en este conflicto en abril de 1917.

37 *Report of the Commissioner of the Interior*, 1918 (Washington: Government Printing Office, 1918), Appendix VI of the *Report of the Governor of Porto Rico to the Secretary of War*, 439.

38 El texto aparece traducido en Antonio Fernós, *De San Jerónimo a Paseo Caribe* (Colombia: Nomos Impresores, Junio 1928), 54. El texto original lee, "That as consideration for a suitable site and requisite rights, privileges, and easements for a receiving and distant control radio station in Porto Rico the Secretary of the Navy be, he hereby is, authorized to exchange or lease for such period as he may deem proper any land under naval control in Porto Rico not otherwise, required for naval purposes: Provided, that in time of war or national emergency, if necessary, the Navy Department shall have without cost free and unlimited use of any land so exchanged or leased". *Baker et al. v. UNITED STATES et al, No. 2215, Circuit Court of Appeals, First Circuit, July 30, 1928.*

39 Es interesante notar las diferencias en cuanto a la extensión del predio. En la opinión de los casos judiciales referente a los terrenos dados en arrendamiento a Virgil Baker se mencionaba que el predio llegaba a casi doce acres. Sin embargo, en la opinión del 1928 uno de los testimonios (Sykes) indica que de los catorce acres, diez lo componían dunas de arena y cuatro eran terrenos bajos. *Baker et al v. UNITED STATES et al., Circuit Court of Appeals, Frist Circuit, July 30, 1928*. En un estudio de título se menciona que Virgil Baker recibió 14.76 cuerdas (o 14.335 acres). Law Environmental Consultants, "Informe final inventario y evaluación histórico-arquitectónico Reserva Naval San Gerónimo, San Juan, Puerto Rico," preparado para *San Gerónimo Development Corp*., 21 de septiembre de 1999, 35. Otro autor indica que era aún mayor la extensión de la parcela que obtuvo Baker, ascendiendo a 27 cuerdas. Antonio Fernós, *De San Jerónimo a Paseo Caribe*, 69. Este último indica que se incluía en el deslinde los terrenos donde estaban las obras defensivas del Escambrón.

40 Virgil Baker llegó a San Juan en 1915 con el nombramiento de Inspector de Carga Marítima del Departamento de Comercio. Antes de que los Estados Unidos entrasen en la Primera Guerra Mundial (1914-1918), Baker; quien estaba retirado, se había ofrecido a la Marina para servicio en la estación naval de San Juan. El 5 de abril de 1917 el Departamento de Marina lo llamó para reportarse a servicio activo y fue puesto a cargo de la estación inalámbrica en la reserva naval. *Baker et al. v. UNITED STATES et al. No. 2215, Circuit Court of Appeals, First Circuit, July 30, 1928*. En junio de 1917 Baker se mudó al Fuerte de San Gerónimo. Antonio Fernós, *De San Jerónimo a Paseo Caribe*, 25, 31.

41 Antonio Fernós, *De San Jerónimo a Paseo Caribe*, 32.

42 En 1918, durante la Primera Guerra Mundial; Virgil Baker sirvió en la estación de radio en la reserva naval de San Gerónimo y l en mayo de 1920 se destacó en el esfuerzo para desencallar el transporte militar *Northern Pacific* atascado en unos de los arrecifes cercanos a San Juan.

43 Law Environmental Consultants,, *Informe final Inventario y Evaluación Histórico-Arquitectónica Reserva Naval San Gerónimo, San Juan, Puerto Rico*, 35.

44 Estas fortificaciones, según relató el tasador, podían tener quince pies de alto.

45 Ibid., Como parte de las condiciones para el arrendamiento; Virgil Baker debía construir para él y su familia (una esposa y seis hijos) una residencia de concreto de dos pisos en el área del Fuerte de San Gerónimo y dos edificios en concreto de un piso; para garaje-casa de sirvientes, y otro para albergar botes.

46 En 1941 cuando los Estados Unidos entra en la Segunda Guerra Mundial, la Marina tuvo problemas para conseguir el uso de los terrenos gratuitamente ya que Baker había subarrendado parte del terreno. Aunque los arrendatarios no objetaban el uso de los terrenos por la Marina, pedían que se les compensara económicamente. La Marina entabló un pleito legal para conseguir uso de los terrenos no desarrollados. En 1943 la Corte de Distrito determinó que la Marina debía compensar a los arrendatarios por el uso de los terrenos. *United States v. San Geronimo Development Co. Inc., et al. 154 F. 2d 78, Court of Appeals, First Circuit, March 4, 1946.*

47 En 1916 aparece la foto de la Segunda línea en el Puerto Rico Ilustrado (figura 15) y la foto aérea del 1923 (figura 16) nos demuestra que ya no aparece la Segunda línea.

48 Se hace la salvedad que desconocemos si aún estaban presentes los recursos en las Puntas del Boquerón y de San Antonio. Por el ángulo en que tomaron las dos fotografías aéreas no es posible ver las dos puntas.

49 Law Environmental Consultants, "Informe final Inventario y Evaluación Histórico-Arquitectónica Reserva Naval San Gerónimo, San Juan, Puerto Rico", 39. Edificación demolida por la Marina para usar los materiales para rellenar el área aledaña a la Laguna del Condado.

50 Este muro aparece delimitando la concesión de Baker en el mapa que preparó en 1925 la firma Bennet Parson & Frost para el parque Luis Muñoz Rivera. En el 30 de junio de 1923 el militar C.T. Hull, superintendente de comunicaciones en San Juan, en una comunicación al Gobernador de las Islas Vírgenes contó que Baker había construido una pared de piedra para la parte expuesta de su concesión. *Baker et al v. UNITED STATES et al, July 30, 1928.*

51 Rafael Nones, "Proyecto para ensanchar el Puente sobre el Caño San Antonio en la Avenida Ponce de León.", *Revista de Obras Públicas de Puerto Rico*, Año I, Número 1, Enero de 1924.

52 Este puente, que conectó el área de Miramar y los muelles de San Juan, fue diseñado por el ingeniero Rafael Nones y construido por el contratista Robert Prann. El puente, que costó $122,000, se terminó de construir en 1925. Luis F. Pumarada O'Neill, *Los puentes históricos de Puerto Rico* (San Juan: Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico, diciembre de 1991), 126.

53 La Avenida Salvador Brau se conoce hoy como la Avenida San Francisco. Esta construcción se hizo gracias a una proclama de junio de 1927 del Presidente Calvin Coolidge (1923 - 1929) por el cual se cedían unos terrenos para que se pudiese construir la carretera a cambio de 0.27 acres del Gobierno Insular localizados al norte de la parada 7½ en Puerta de Tierra. Sharon Meléndez Ortiz y Hugh Tosteson García, "¿Segunda línea de Defensa o Muro de Colindancia? Documentación histórica y arqueológica del Muro no. 6. Proyecto de Corrección de Deslizamiento e instalación de muro de Fustes, Avenida Luis Muñoz Rivera (PR-25), Km. 1.1, San Juan". 30 de junio de 2015, 26.

54 Como el arrendamiento, del 15 de julio de 1921, fue por 999 años significaba que después del 15 de julio de 2920 los terrenos arrendados a Virgil Baker podían pasar a manos del Gobierno Insular.

55 Johnny Torres Rivera, **Estadio Sixto Escobar**, http://www.puertadetierra.info/edificios/escobar/escobar.htm.

56 "Se inaugura el Escambrón Beach Club", *El Mundo*, martes, 30 de agosto de 1932, 4.

57 Es interesante notar que la firma Bennet Parsons & Frost en su plano de marzo de 1925 *(A Study of a Plan for Muñoz Rivera Park of San Juan, Puerto Rico)* identificaba por nombre y localización donde se construiría entre 1931-1932 el Escambrón Beach Club. Además, se puede ver donde se estaba contemplando poner el paseo tablado.

58 Jerry Torres, "La Invención de los umbrales del Edén: Imágenes, Arquitectura y Contexto en el Desarrollo Hotelero de San Juan", 132.

59 Puerto Rico Reconstruction Administration, http://www.puertadetierra.info/sitios/PRRA/PRRA.htm

60 Ibid., 132 y 138. El lote terreno que le vendió el Gobernador Winship al ingeniero Benítez Rexach y donde este último construye el hotel Normadie en 1942 estaba dentro de la concesión Baker (ver figura 24). Aparentemente, este lote fue "arrendado" al Gobierno de Puerto Rico previo a 1939.

61 Law Environmental Consultants, Inc. "Informe final inventario y evaluación histórico-arquitectónica Reserva Naval San Gerónimo, San Juan, Puerto Rico", 40.

62 Ibid., 40, 41.

63 Gerardo M. Piñero Cádiz, Protegiendo al Gibraltar del Caribe: Las defensas costeras en Puerto Rico durante la Segunda Guerra Mundial." En *Puerto Rico en la Segunda Guerra Mundial: Baluarte del Caribe,* (Colombia: Nomos, 2012), 243 y 244. En los planos de la Batería del Escambrón que levantó HABS en 1954 anotaron la localización de los restos de la base de la torre de observación. Escambrón Battery, San Juan, Puerto Rico, HABS-PR-50.

64 Alberto del Toro, editor, "Plan de Recomendaciones de Puerta de Tierra, Isleta de San Juan para su Restructuración y Ordenamiento Urbano, Ámbito de Estudio Reseña Histórica de las Obras Públicas en Puerta de Tierra, La Marína-Puntilla y San Juan Intramuros", Ayuntamiento de San Juan 1991-92, 98.

65 Guillermo A. Baralt, *Una de cal y otra de arena: panorama histórico de la construcción en Puerto Rico, 1493-2004*. (Cataño: RR Donnelley de Puerto Rico, Mayo de 2008), 236.

66 *Informe anual del Secretario de Obras Públicas al Hon. Gobernador de Puerto Rico, Año Económico 1957-58.*

67 AGPR. Oficina del Gobernador, Tarea 96-20, caja 2323. Hay copias no firmadas de dos comunicaciones que aludían a la demolición de las murallas.

68 Durante la construcción de la nueva biblioteca y estacionamiento del Tribunal Supremo se encontró un pedazo de muralla y foso seco de la Línea de contra ataque. Antonio Daubón. Comunicación electrónica, 12 de enero de 2019. En los estudios arqueológicos llevados a cabo en el 2008 y 2009 se identificaron restos impactados de las líneas. Los impactos pueden estar asociados a la construcción del parque Luis Muñoz Rivera, la construcción de las barracas militares, o la construcción de los edificios provisionales de la PRRA. María A. Cashion Lugo, "Informe de fin de campo trincheras sobre murallas para el proyecto nueva biblioteca y estacionamiento Tribunal Supremo de Puerto Rico". 6 de enero de 2009. María A. Cashion Lugo, "Informe de monitoreo arqueológico para el proyecto nueva biblioteca y estacionamiento Tribunal Supremo de Puerto Rico". Mayo del 2009. Jaqueline López Meléndez, "Informe de supervisión arqueológica proyecto: nuevas facilidades de biblioteca y estacionamiento del Tribunal Supremo Puerta de Tierra, San Juan, Puerto Rico". Sometido a la Autoridad para el financiamiento de la infraestructura de Puerto Rico, 4 de junio de 2009.

69 United States Court of Appeals First Circuit, San Geronimo Development Co. Inc. Petitioner, Appellant, v. Treasurer of Puerto Rico et al., appellees, April 30, 1956. Antonio Fernós, *De San Jerónimo a Paseo Caribe,* 78.

70 Carta (en inglés) de E. W. Banck, Tasador Principal, ramal de Puerto Rico del *The Federal Land Bank of Baltimore*, a la Compañía de Desarrollo de Puerto Rico (*Puerto Rico Development Company*), 24 de octubre de 1946. AGPR, Oficina del Gobernador, Tarea 96-20, caja 474. En un plano *Topography & Survey of San Geronimo Site, Puerta de Tierra* completado por la división de ingeniería de construcción de la Compañia de Desarrollo Industrial de Puerto Rico, en el 7 de diciembre de 1946 se podía apreciar que pra esa fecha quedaban la Batería de San Ramón del 1897 y el muro del camino cubierto del Fuerte de San Gerónimo. Fundación Luis Muñoz Marín, Archivo Histórico, Fondo Compañía de Fomento Industrial de Puerto Rico. Cortesía del Sr. Julio Quiros.

71 En las 153 fotos del proyecto (tomadas entre el 29 de octubre de 1947 y 3 de enero de 1950), es evidente que se han demolido las obras defensivas aledañas al Fuerte de San Gerónimo. Han desaparecido los parapetos y el foso de la Primera línea avanzada, parte de la Batería de San Ramón y reducido el camino cubierto del Fuerte de San Gerónimo. Archivo Fotográfico, Archivo General de Puerto Rico.

72 Carta del 7 de noviembre de 1946 de Teodoro Moscoso, Jr., *Puerto Rico Industrial Development Company*, al Sr. Migue Ángel Barasorda, director, Servicio Insular de Parques. Archivo General de Puerto Rico, Oficina del Gobernador, Tarea 96-20, Caja 474.

73 Memorándum, *Fondos para la compra de los terrenos del Castillo de San Gerónimo*, 5 de febrero de 1947. Miguel A. Barasorda, director, Servicio Insular de Parques al Hon. Orlando R. Méndez, Comisionado, Departamento de lo Interior. Este memorándum es interesante ya que no sólo se estaba considerando el aspecto legal, sino que menciona la probabilidad de la expropiación de los terrenos donde estaba el fuerte y donde podrían conseguir los fondos para la compra. Archivo General de Puerto Rico, Oficina del Gobernador, Tarea 96-20, Caja 474.

74 Memorándum Tasación para fines de compra, del Monumento Histórico "Castillo San Gerónimo", 26 de marzo de 1947. Miguel A. Barasorda, Director Servicio Insular de Parques a Hon. Jesús Benítez Castaño, Comisionado Interino, Departamento de lo Interior. Archivo General de Puerto Rico, Oficina del Gobernador, Tarea 96-20, Caja 474.

75 "Gobierno interesa las tierras arrendadas al comandante Baker", *El Mundo*, 7 de agosto de 1947, 1.

76 Memorandum al Hon. Comisionado, 10 de septiembre de 1947. E. González Cuevas, Jefe Tasador, Departamento de lo Interior. Archivo General de Puerto Rico, Oficina del Gobernador, Tarea 96-20, Caja 474.

77 Arthur Halliburton, "El tesoro de San Jerónimo por $1 de como Fuerte de San Jerónimo paso a manos privadas vitalicio", *Puerto Rico Ilustrado*, 25 de junio de 1949, 14, 15, 51. En este artículo una razón ofrecida por el Gobierno Insular para adquirir el fuerte era para eliminar la casa de madera que servía de residencia a la familia Baker, la cual; por su apariencia, deslucía los trabajos que se estaban completando en el Hotel Caribe Hilton.

78 "Expropian Fuerte, Interior Demolió la Residencia En el Castillo de San Jerónimo", *El Mundo,* 8 de diciembre de 1949, 1, 18. La documentación del 1954 que preparó HABS del Fuerte de San Gerónimo (The Fort San Gerónimo, PR-49) confirma que en 1949 se expropió el fuerte y que también se demolió ese año la casa de madera en la batería alta. Se menciona que Baker aceptó el pago parcial de $35,000.00 por la propiedad. Además, indicaba que el caso estaba aún pendiente a resolverse en la corte federal. Es posible que el pago mencionado en el artículo del periódico haya sido uno parcial. Esto parece ser confirmado por una comunicación del 10 de marzo de 1950 por Teodoro Moscoso, Compañía de desarrollo industrial de Puerto Rico, al gobernador Luis Muñoz Marín pidiendo que se reembolse de $50,000 donados a la Junta Conservadora de Monumentos Históricos para la compra del Castillo de San Gerónimo. AGPR, Oficina del Gobernador, Tarea 96-20, caja 2322.

79 Debo señalar que el artículo "Restauración del Castillo de San Jerónimo", Revista del Instituto de Cultura Puertorriqueña, Núm. 7, abril-junio 1960, indica que esta propiedad pasó en 1952 al Gobierno del Estado Libre Asociado. Sin embargo, este dato no concuerda con la fecha expropiación que aparece reseñada en el periódico *El Mundo* del 8 de diciembre de 1949.

80 Bajo el nombre *Fragments of Outer Defenses*, HABS-PR-53, presenta información de las tres líneas defensivas y los remanentes de estas en Puerta de Tierra, pero no ofrece una determinación final sobre fechas de construcción. El arquitecto Frederik C. Gjessing del Servicio Nacional de Parques de los Estados Unidos dio como fecha de construcción de la Tercera línea; a finales del siglo XVIII, la Primera línea; despues de 1797 y antes de 1850, y la Segunda línea; entre 1850 y 1861. Sin embargo, cuando se revisa la lista mapas y planos usados para ese trabajo no se incluían los mapas de 1801 y 1833 que aparecen en el capítulo 3 de esta publicación. Espero que las fechas estimadas que he provisto en este trabajo sean revisadas si en un futuro apareciese un mapa posterior al 1801 y previo al 1833 con información que permita revisar mis conclusiones.

81 El Polvorin, San Juan, Puerto Rico, HABS No. PR-46, es el recurso que más temprano es documentado por el *Historic Building Survey*. Se completaron los planos y fotografías para el 15 de junio de 1937. Entre 1953 y 1954 se documentaron otros tres recursos y fragmentos de las fortificaciones. (Fort San Geronimo HABS-PR-49; Escambron Battery HABS-PR-50; Raelin Second Line of Defense HABS-PR-51; Fragment of Outer Defenses, HABS-PR-53), Colección del *Historic Building Survey* en la Biblioteca del Congreso.

82 Esta documentación está disponible a través de la red de información en https://www.loc.gov/pictures/collection/hh/.

83 Durante la década de 1940 el Municipio de San Juan identificó esta propiedad como monumento histórico. Las fotografías de esta batería tomadas por HABS enseñan que la misma se estaba utilizando como un parque pasivo. Lo interesante de la documentación fotográfica y los dibujos generados es que muestran el foso seco de la batería al descubierto. Cuando la propiedad fue documentada ya se habían tapado las troneras con muros de concreto. La batería estaba rodeada por una verja que servía para proteger a los visitantes. Es interesante notar que en mayo 1965 Carlos Villamil, arquitecto paisajista y Efrain E. Pérez Chanis, arquitecto urbanista, prepararon un proyecto "Restauracion del 'Fortin de San Agustín' ubicado en Puerta de Tierra, San Juan, P.R." AGPR, Mapoteca. El 12 de octubre de 1967 se devela una Estatua de Isabela La Católica en esta antigua batería. La estatua era obra del escultor español Pablo Serrano. Gloria Borras, *El Mundo,* 14 de octubre de 1967, 21. Un año después, aparece correspondencia alertando sobre el deterioro del sistema de luces de este parque por falta de mantenimiento. Ante esta situación la escultura fue movida al parque Luis Muñoz Rivera.

84 A diferencia de los otros expedientes de HABS no se menciona cuando se tomaron las fotografías. Sin embargo, el trabajo de medir y dibujar el Polvorín se llevó a cabo entre el 27 de mayo y el 30 de junio de 1935. Es probable que las fotos del polvorín correspondan a este periodo.

85 Ricardo E. Alegría, *El Fuerte de San Jerónimo del Boquerón: Museo de Historia Militar de Puerto Rico.* (Barcelona: Manuel Pareja, 1969), 16.

86 "En Fuerte San Gerónimo: Inauguran el próximo lunes museo de Historia Militar", *El Mundo,* sábado, 17 de noviembre de 1962, 17.

87 Ricardo E. Alegría, *El Fuerte de San Jerónimo del Boquerón: Museo de Historia Militar de Puerto Rico,* 17-19, 55-62.

88 Jesus Vega, *Protection Plan for Escambron Battery Third Millenium Park, San Juan, Puerto Rico,* August 1998, 8. Un interesante artículo electrónico de Johnny Torres Rivera; Parque del Tercer Milenio indica que la piscina fue inaugurada en 1966. www.puertadetierra.info/sitios/tercmil/parque_tercer_milenio.htm.

89 Este estudio fue subvencionado por la Oficina Estatal de Preservación Histórica a través del Fondo de Conservación Histórica.

90 En 1989 el Dr. Aníbal Sepúlveda Rivera había, con el auspicio del Banco Popular, publicado un *San Juan Historia Ilustrada de su desarrollo urbano, 1508-1898*. Esta publicación, ricamente ilustrada, incluía información sobre el desarrollo de los barrios extramuros de la ciudad hasta fines del siglo XIX.

91 Ya para 1946 se habían construido las jaulas para animales del zológico que se instaló en el polvorín. Thomas Addyman y Agamenon Gus Pantel, Parque Luis Muñoz Rivera, Stage 1ª and Stage 1b Archaeological Report, June 1992, 52.

92 En el capítulo 3 se incluyeron diez recreaciones: (1-2) Fuerte de San Antonio, dos dibujos; (3) Batería de la Segunda línea defensiva; (4) Batería del Escambrón; (5) Fuerte San Gerónimo y camino cubierto; (6) Batería de San Ramón; (7) Polvorín de San Gerónimo; (8) Primera línea de avanzada; (9) la Segunda línea de avanzada y el Trincherón; y, (10) Polvorín de Miraflores. El Polvorín de Miraflores esta fuera de la isleta de San Juan pero el dibujo se incluyó por el trasfondo sobre las obras defensivas del frente este de San Juan.

93 El Sr. José E. Marull (historia) y Aida Belén Rivera (arqueología) de la OECH se unieron a la Sra. Melba Torres y Sra. Norma López de Victoria.

94 San Juan en Blanco y Negro pudo obtener copia (en blanco y negro) de los planos del *Proyecto de reforma del fuerte de San Antonio* (1890) por la desinteresada ayuda del Dr. Antonio Acosta de la Universidad de Sevilla, Facultad de Geografía e Historia, quién en los 1990 obtuvo copia de los planos y los envió a Puerto Rico. Posteriormente, copias digitales a color de éstos planos llegaron a la OECH en el 2007.

95 En la década de 1990 el Dr. Cecil McKithan, director del programa del Registro Nacional de la Oficina Regional (siglas en inglés es SERO) en Atlanta, promovió el trabajo colaborativo entre personal de su oficina y las oficinas estatales de conservación de la región Sureste (que incluye a Puerto Rico y San Tomas) para completar la documentación de propiedades que serían nominadas como hitos históricos nacionales (*National Historic Landmarks*). Los hitos históricos nacionales son aquellas propiedades que el Secretario del Departamento de lo Interior de los Estados Unidos de América designa como valor patrimonial nacional. Se consideró en la década del 1990 nominar las líneas defensivas como hito histórico nacional. Sin embargo, al carecer los recursos de la línea avanzada del requisito de integridad excepcional, no se completó el proceso. El Dr. Mark R. Barnes, arqueólogo senior de SERO, y el Dr. Frank Miele, historiador de SERO, trabajaron con la OEPH en las nominaciones de las propiedades en Puerto Rico.

96 La escalera tenía 23 escalones y no aparece en los dibujos que preparó HABS de esta batería en 1954. Por tanto esta adición debió construirse posteriormente para facilitar acceso al público. José E. Marull, *Línea Avanzada, NR Registration Form,* February 14, 1997, 9.

97 Carta del 27 de noviembre de 2000 (Deterioro y saqueo de la batería del Escambrón, San Juan) de la arquitecta Lilliane D. López, Asesora del Gobernador, Áreas de Cultura, Planificación y Urbanismo/ Oficial Estatal de Conservación Histórica a Hon. Sergio González Quevedo, Secretario Departamento de Transportación y Obras Públicas.

98 Este proyecto propuesto en el 2001 uso una recreación gráfica que el grupo San Juan en Blanco y Negro preparó de esta antigua batería. El Sr. Erick Pérez, ilustrador comercial, y fundador del grupo; completó sobre 25 recreaciones gráficas en tinta y papel. En el 2004 el ilustrador revisó su dibujo original sobre el recurso para integrar la información adquirida durante el proyecto sobre el grosor del muro de la fachada sur de la batería.

99 En 1996 el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos (US Corps of Engineers) y el Instituto de Cultura Puertorriqueña hicieron un estudio de las condiciones del Fuerte de San Gerónimo. Este estudio concluyó que la integridad estructural de las paredes exteriores del fuerte peligraba por la acción del oleaje. Fact Sheet, Fort San Geronimo, PR (103) Construction (C), Congressional District: Puerto Rico, March 2014. En https://www.saj.usace.army.mil/Portals/44/docs/CongressionalFS/F/Fort_San_Geronimo_San_Juan_PR_103_C_CFS14.pdf.

100 En el 2007 la Oficina Estatal de Conservación Histórica (OECH) en carta a la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) comentó sobre un proyecto propuesto para los remanentes del Puente Fortificado de San Antonio. En esta carta, se discutieron los problemas de conservación que tenía la batería y se hicieron recomendaciones para el manejo adecuado del recurso. Carta de Aida Belén Rivera, Oficial Estatal de Conservación Histórica a la Sra. Irma M. Garcia, Directora, Área de Programación y Estudios Especiales, Autoridad de Carreteras, DTOP, 13 de febrero de 2007. La OECH envió otra carta esa misma fecha a ACT sobre los problemas de conservación de la batería de la segunda línea que incluía el deterioro por uso como matera de jardín ornamental y se hicieron recomendaciones de manejo para la misma.

101 Aida Belén Rivera, "Condiciones existentes en el remanente de la Cabeza de Puente del antiguo San Antonio, San Juan de Puerto Rico", 2011. SHPO 07-22-97-02 San Antonio Bridgehead, San Juan, Puerto Rico AC-800281.

102 Carta de 1 de junio de 2011 del Luis E. Rodríguez Rosa, Autoridad de Carreteras y Transportación a Carlos A. Rubio Cancela, Oficina Estatal de Conservación Histórica. SHPO 07-22-97-02 San Antonio Bridgehead, San Juan, Puerto Rico AC-800281.

103 "Fortín San Antonio: la mayor victoria en la historia militar de Puerto Rico ocurrió aquí, en la defensa de un pequeño puente" en http://www.puertadetierra.info/edificios/defensas/fortin_sanantonio/fortin_sanantonio.htm.

104 En 1874 se demolió un segmento murado entre los bastiones de San Justo (muelle) y San Pedro en el sur de la ciudad para abrir la puerta de España. En 1895, ante la presión de sectores comerciales de la ciudad, se demolieron las puertas de San Justo y de España. Entre 1897 y 1898 se demolieron los bastiones y muros entre el bastión San Justo muelle hasta la puerta de Santiago

La Oficina Estatal de Conservación Histórica, Oficina del Gobernador, recibe asistencia económica federal para la gestión de identificación y proteger las propiedades históricas. Bajo el artículo VI del Acta de Derechos Civiles de 1964, la Sección 504 de la Ley Rehabilitación de 1973, y la Ley Contra el Discrimen por Razones de Edad de 1975, según enmendadas, el Departamento de lo Interior de los Estados Unidos prohíbe la discriminación por razones de raza, color, origen nacional, incapacidad o edad en sus programas que reciban ayuda federal. Si usted cree haber sido discriminado en algún programa, actividad o instalación de este proyecto, o si desea información adicional, escriba a: *Office of Equal Opportunity, National Park Service*, 1849 C Street, NW, Washington, DC, 20240.

Este proyecto ha sido financiado en parte con fondos federales provenientes del Servicio Nacional de Parques, Departamento de lo Interior de los EE. UU., a través de la Oficina Estatal de Conservación Histórica, Oficina del Gobernador, Estado Libre Asociado de Puerto Rico. Sin embargo, el contenido no necesariamente refleja los puntos de vista ni las políticas de las entidades mencionadas, así como la mención de marcas o productos comerciales tampoco constituye su endoso ni recomendación por dichas entidades.



Municipio de San Juan



Isleta de San Juan



Barrio de Puerta de Tierra

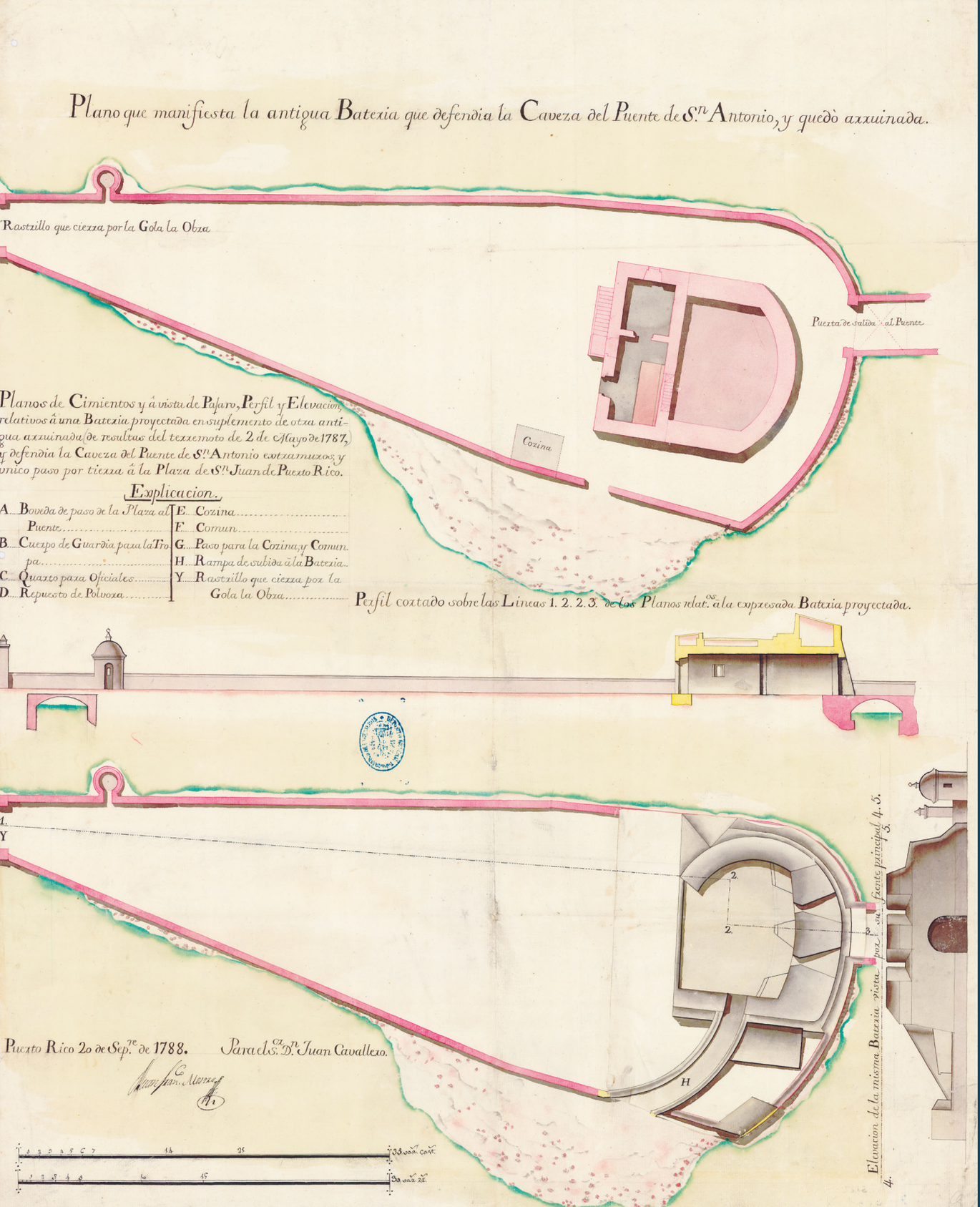


OBRAS DEFENSIVAS EN PUERTA DE TIERRA

LEYENDA

1. Remanente del Fuerte de San Antonio
2. Fuerte de San Gerónimo
3. Batería del Escambrón
4. Ruinas de muro de la Batería de San Ramón
5. Polvorín de San Gerónimo
6. Ruinas de batería de la segunda línea
7. Ruinas de batería costera de la segunda línea
8. Extremo norte de Trincherón (desaparecido)
9. Bajamar

Foto aérea de la Isleta de San Juan, Oct. 2010. NPS.



Poco se ha escrito sobre las obras defensivas en el barrio de Puerta de Tierra. Este libro desea proveer un relato sobre el auge y decadencia de las fortificaciones desde el siglo XVI hasta el día de hoy, en un área entre la Puerta de Santiago (también conocida como Puerta de Tierra) de la ciudad de San Juan y el puente de San Antonio. Esta publicación busca rescatar del olvido los remanentes de las fortificaciones construidos en Puerta de Tierra por los militares españoles. En su apogeo, fueron parte de un sistema antiguo de tres líneas que tenían dos propósitos: primero, controlar la entrada de barcazas por el Caño San Antonio hacia la Bahía de San Juan; y, segundo, retrasar el avance por tierra de una fuerza invasora hacia la ciudad de San Juan.