

LA MARINA DEL BARRIO PLAYA: ESTUDIO DOCUMENTAL SOBRE LA ADUANA Y EL PUERTO DE PONCE ENTRE 1841 Y EL PRESENTE

Alondra Rosario-Zayas

Departamento de Sociología y Antropología

Facultad de Ciencias Sociales, UPR RP

Recibido: 15/09/2020; Revisado: 12/11/2020; Aceptado: 26/11/2020

Resumen

El objetivo principal de esta investigación es establecer una cronología de cambios realizados a los alrededores del Puerto y la Aduana de Ponce. Esta información fue extraída mediante el uso de materiales gráficos, como fotografías, mapas y planos, y documentos, como periódicos y publicaciones académicas. Los resultados de esta investigación proveen información sobre la importancia de estos lugares históricos desde el siglo XIX hasta el presente y demuestran la evolución de las calles y ciertas estructuras relevantes en su cercanía. Esto podría ayudar a encontrar lugares con potencial de ser sujetos a excavaciones arqueológicas.

Palabras claves: desarrollos urbanos, planos, Ponce, La Marina, Arqueología

Abstract

This investigation's main objective is establishing a chronology of changes made to the surrounding areas of Ponce's Port and Customs House. This information was extracted by using graphic materials, such as photographs and maps, and documents, such as, newspapers and academic publications. The results provide information about the importance of these historical sites from the 19th Century up to the present and show the evolution of the streets and certain relevant structures in its proximity. This could help locate places with potential for archaeological excavations.

Keywords: urban development, maps, Ponce, La Marina, Archaeology

Introducción

El estudio desarrollado en este escrito centra su investigación en la evolución de La Marina de Ponce desde 1841 hasta el presente. La pregunta de investigación es ¿qué cambios ocurrieron en el área de La Marina de Ponce entre 1841 y el presente y cómo estos cambios afectaron el barrio Playa? Como objetivo principal se desea establecer una cronología basada en los cambios ocurridos en La Marina. Además, los objetivos secundarios son interpretar planos y fotografías que permitan identificar los cambios ocurridos en La Marina, explicar la importancia del Puerto para La Marina y Puerto Rico, y analizar el efecto del Puerto y la Aduana en el barrio Playa. La investigación de este tema es relevante ya que no se han realizado estudios detallados con un énfasis cartográfico sobre los cambios que trajo el desarrollo urbano, comercial e industrial del barrio. Este estudio recopilará datos relacionados al sector, su historia y desarrollo y los unirá convenientemente, hecho que lo hace perfecto para uso como referencia en futuras investigaciones. Además, esta investigación permitirá entender el presente de La Marina, identificando factores que llevaron al ascenso y caída económica y comercial de esta.

El barrio Playa de Ponce está localizado dos millas al sur del centro urbano del municipio. Actualmente, su territorio es delimitado al norte por la carretera #2, al este y oeste por los ríos Bucaná y Matilde, respectivamente, y al sur por el mar Caribe (Google Maps 2019). Su puerto cuenta con dos faros ubicados en los islotes de Caja de Muertos y Cayo Cardona (*Plano de la isla de Puerto Rico*, 1883). En el siglo XIX, La Playa era como un segundo centro urbano dentro del municipio, debido al gran movimiento industrial y comercial que ocurría en el área de La Marina, zona que incluye lo ubicado al sur de la calle Guadalupe (actualmente calle Sardina) y entre el río Portugués y la calle Buen Gusto (actualmente calle Ramón R. Vélez). Este barrio se benefició enormemente del movimiento comercial de su puerto, teniendo prioridad en los avances y mejoras que se llevaban a cabo en el municipio. El interés del gobierno en La Marina fue evidente con la construcción de la Aduana en 1841, lo cual representó una presencia oficial gubernamental (ver Figura A.1). Esta construcción también redefinió el área, pues la criminalidad disminuyó debido a esta nueva supervisión (Llanes Santos, 2016). El desarrollo urbano y comercial del área progresó rápidamente, lo cual convirtió al Puerto de Ponce (ver Figura A.2) en el centro de exportación más importante de la Isla y llevó al barrio Playa a ser considerado una extensión del centro urbano de Ponce para finales del siglo XIX (Llanes Santos, 2016).

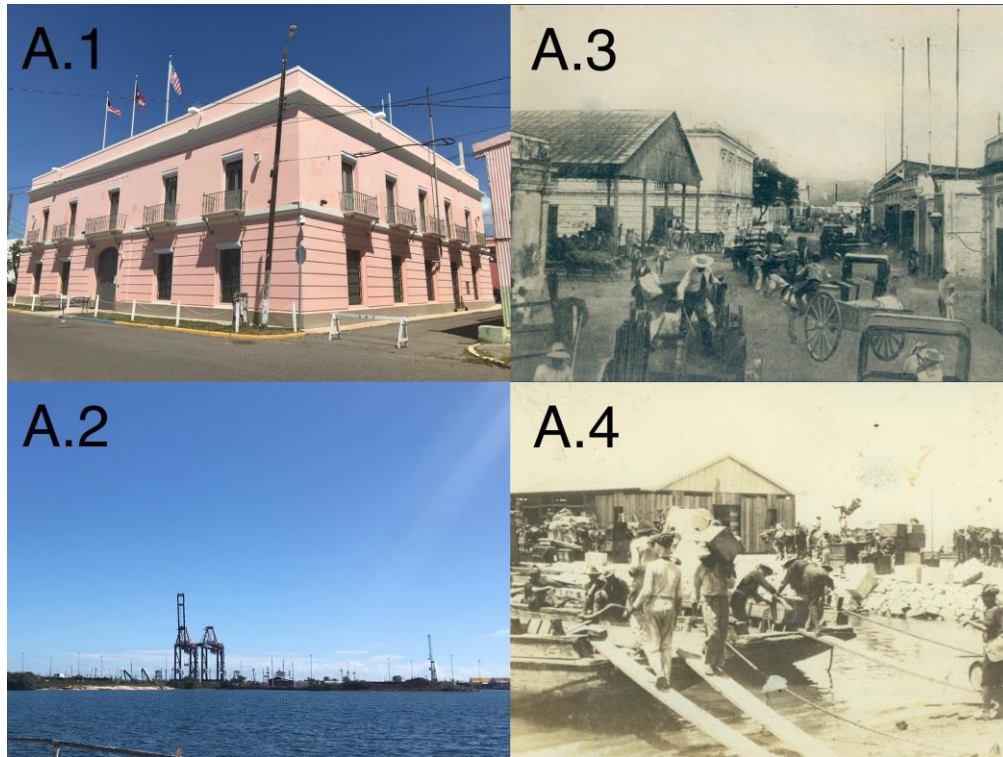


FIGURA A

A.1: 2019, Aduana de Ponce (Rosario Zayas, 2019).

A.2: 2019, Puerto Las Américas de Ponce. Notar las grúas (Rosario Zayas, 2019).

A.3: 1898, Fotografía que muestra la fachada posterior de la Aduana y algunos almacenes en la calle Comercio. Notar el tinglado (izquierda) junto a la Aduana y su arquitectura, al igual que la actividad en la calle Comercio (Llanes Santos, 2016, p. 19).

A.4: 1898, Puerto en La Marina frente a la Aduana. Notar la actividad en el Puerto (Llanes Santos, 2016, p. 20).

Con el crecimiento de La Marina, más llamativa era el área, por lo que en 1862 culminó la construcción de la Capitanía del Puerto y en 1866 se construyó el tinglado, el almacén oficial de los productos antes de ser distribuidos o exportados. También fomentó un aumento en la mano de obra local, trabajadores cargando y descargando los buques muy grandes para anclar en el Puerto, reparando navíos y transportando mercancía (ver Figuras A.3-A.4). Poco a poco, este centro urbano fue creciendo y se crearon establecimientos en las áreas limítrofes del Puerto, incluyendo iglesias, cementerios, plazas, escuelas, entre otros, que le proveían una independencia al barrio Playa del resto de Ponce (Llanes Santos, 2016). Cabe señalar que mientras más aumentaba el comercio sustentado por el Puerto de Ponce, más

importancia era otorgada a este. Para la década de 1890, la ciudad enfatizó sus esfuerzos en el Puerto y la navegación segura y exitosa hacia y desde este, por lo que el fuerte San José, localizado en las tangentes del Puerto, fue considerado innecesario (Sepúlveda, 2004).

Luego de la invasión estadounidense en 1898, la Aduana de Ponce fue utilizada como alcaldía por el general Nelson A. Miles como manera de establecer poder. Con el mismo fin, se inició el uso de estrategias de americanización, incluyendo la enseñanza del inglés en las escuelas y la introducción de los sectores protestantes del cristianismo. Esta última fue solidificada con la construcción de la Iglesia Metodista de La Playa de Ponce en 1908. Para 1913, La Playa tenía “sedes diplomáticas” de diferentes países, representantes de las compañías principales localmente, una “alcaldía” y un sinnúmero de negocios que prosperaban en el movimiento industrial del área. Sin embargo, con la construcción del nuevo puerto en Punta Peñoncillo, La Marina sufrió un éxodo, su población y compañías abandonando almacenes, fábricas y locales por la proximidad al Puerto. Este sector, que por tanto tiempo tuvo una gran importancia económica en la Isla, pasó a tener un énfasis residencial que continúa hasta hoy día (Llanes Santos, 2016).

Revisión de literatura

Con relación a investigaciones anteriores relacionadas al tema, el precedente incluye varios autores que han investigado el municipio de Ponce, la mayoría enfocándose en el pueblo o La Playa. Libros como *Memorias geográficas, históricas, económicas y estadísticas de la isla de Puerto-Rico* por Pedro Tomás de Córdova en 1838 e *Isla de Puerto Rico: estudio histórico, geográfico y estadístico de la misma* por Manuel Úbeda y Delgado en 1878 describen a la Isla y, por consiguiente, a Ponce de una manera estadística y cualitativa. En 1913, el doctor Eduardo Neumann publica el libro *Verdadera y auténtica historia de la ciudad de Ponce*, donde describe la historia de esta ciudad, los establecimientos e instituciones destacadas, al igual que personas importantes. En 1983, Abelardo González Avilés redacta su tesis llamada *La Playa de Ponce: una zona histórica*, en la que describe dicha playa, su historia y planes para la mejorar el área. Asimismo, en 2004 se publica *Puerto Rico urbano: atlas histórico de la ciudad puertorriqueña*, cuatro volúmenes escritos por Aníbal Sepúlveda en los que se describe de manera concisa la historia de Puerto Rico, incluyendo a Ponce y el barrio Playa, al igual que su importancia para el municipio y el país. En este mismo año, Yahaira Graxirena Ortiz, egresada de la Universidad de Puerto Rico, escribe su tesis titulada *Simbiosis y sinergias en la relación puerto-ciudad Ponce: el Puerto Las Américas y las comunidades de La Playa*.

De una manera más contemporánea, en el 2016, Elí Oquendo publica *A orillas del Mar Caribe: boceto histórico de La Playa de Ponce desde sus primeros habitantes hasta principios del siglo XX* y Juan Llanes Santos publica *Desde el barrio al alambique y la gallera*, en el que el primer escrito de la antología trata sobre el desarrollo de La Playa de Ponce entre 1800 y 1960. Este último proveyó una gran cantidad de información, ya que su tema es sumamente cercano al de esta investigación. La mayoría de este listado de literatura ayudó en la recopilación de información sobre el sitio de estudio, al igual que corroboró las interpretaciones realizadas de los planos y fotografías consultadas. A pesar de haber una gran cantidad de información relacionada al sector, era notable la falta de una cronología clara, resumida y específica a través de planos cartográficos sobre el desarrollo urbano del Sector La Marina con un énfasis en los roles del Puerto y la Aduana en este. Este nuevo ángulo estudiará la relación entre la Aduana, el Puerto y el Sector La Marina, la importancia de estas dos instituciones en el progreso del sector, lo que representaban y su estatus hoy día.

Metodología

La información utilizada para esta investigación fue recopilada mediante la búsqueda dentro de diferentes portales e instituciones. La mayoría de los datos fueron extraídos a través de páginas web, como Archives, Biblioteca del Congreso, Archivo Digital de Puerto Rico, Academia, Ediciones Digitales, Google Books, Enciclopedia de Puerto Rico, Biblioteca Nacional de España, entre otros. También se realizó una búsqueda física en diferentes bibliotecas, la mayor parte en la Colección Puertorriqueña de la Biblioteca José M. Lázaro. Las fuentes primarias utilizadas incluyen fotografías históricas y aéreas, planos, mapas, croquis y cartas náuticas. Las fuentes secundarias incluyen libros, revistas, periódicos, artículos académicos y portales en la red. Como parte de la investigación, se realizó una visita al lugar de estudio.

Hallazgos

La Aduana de Ponce fue construida en 1841, otorgándole el título de la casa Aduana más antigua de los Estados Unidos. Levantada bajo diseño de un arquitecto desconocido durante el régimen español, la construcción del edificio costó aproximadamente \$31,000 (Neumann, 1987). Su arquitectura es de un estilo neoclásico construida en piedra y mampostería en ladrillo y estuco. La estructura siempre ha sido utilizada para su función principal, con la única excepción de su uso

como alcaldía durante la invasión estadounidense. Esta ha permanecido relativamente intacta, contando con solo una remodelación leve en 1924 donde se realizaron unos cambios a los balcones, ventanas, tejados, parte de la fachada, patio interior y la galería (Puerto Rico Historic Building Drawings Society, 2013). A pesar de los cambios, el edificio permaneció muy similar a su diseño original.

Por otra parte, sobre el Puerto de Ponce, hoy llamado Puerto Las Américas, no hay una fecha exacta de construcción, sin embargo, la primera representación cartográfica de este se encuentra en un mapa de Puerto Rico fechado entre 1759 y 1760 (*A Plan of the Island*, 1760). En 1789, la Corona Española decreta que los puertos menores de las Indias podrían facilitarse para el comercio, por lo que, en 1804, el Puerto de Ponce es habilitado para esto (*Recopilación de las leyes*, 1881). El puerto en cuestión fue muy importante para la economía y subsistencia de la Isla durante el siglo XIX y principios del XX. En 1910, William H. Armstrong en *Progressive Military Map of Porto Rico* describe a Ponce como la ciudad más grande de la Isla y esta “no se compara con San Juan”, desde un punto de vista comercial (Sepúlveda 2004, vol. 3, 311). Sobre los cambios estructurales del Puerto no hay mucha información hasta la época contemporánea, cuando se decidió convertir en un mega puerto para recibir naves tamaño post-panamax. Este proyecto que tardó casi 20 años en finalizar incluyó la remoción de terreno marino para permitir el paso seguro de las naves mencionadas, al igual que la importación de dos grúas post-panamax en el 2010 (La Perla del Sur, 2012; La Perla del Sur, 2017).

Con respecto a la localización, la Aduana de Ponce se encuentra al este del río Portugués en la bahía de Ponce, específicamente en un sector conocido como La Marina. Actualmente, la fachada principal de la Aduana está ubicada en la calle Bonaire (antigua calle Ferrocarril) del barrio Playa de Ponce, mirando al sur. Al oeste se encuentra la Capitanía del Puerto (reconstruida) y al este la Casa del Veterano de Ponce (antiguo tinglado), ambos separados por callejones; al norte se encuentra la calle Comercio o Salmón. El Puerto también se encuentra en la bahía de Ponce, a pesar de que su ubicación ha variado dentro de esta bahía través de los años. Originalmente este se encontraba en el área hoy día conocida Puerto Viejo (Questell Rodríguez, 2019), luego pasó a la parte de la bahía justo frente a la Aduana, como se puede observar en la portada de *Harper's Weekly* (1898), y hoy día está ubicado en Punta Peñoncillo. La última reubicación del Puerto a Punta Peñoncillo afectó severamente el área de La Marina, causando un éxodo poblacional, comercial e institucional debido a la búsqueda de proximidad al “nuevo” puerto. Este abandono fue resultado de la dependencia que tenía el comercio y economía que se estableció en el área, al igual que gran parte de la población, ya que escogieron este lugar por el Puerto, las oportunidades de trabajo que este traía, el flujo constante de gente a

través de los navíos visitantes y la facilidad de una corta transportación de la mercancía a los almacenes.

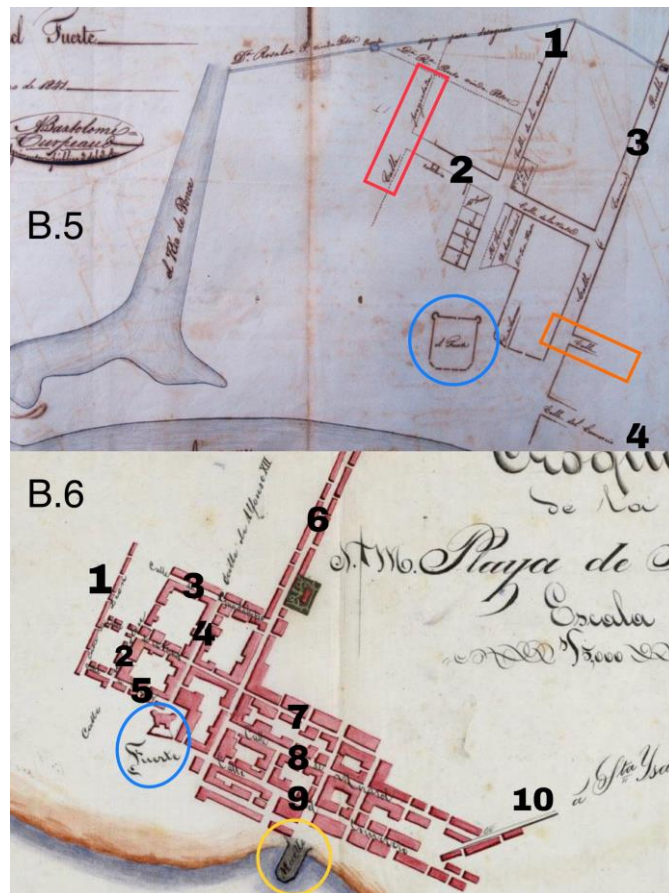


FIGURA B

B.5: 1841, Plano del Barrio del Fuerte delineado por Bartolomé Turpeaud y modificado por la autora. Notar las calles planificadas (resaltadas por los rectángulos rojo y anaranjado) y el fuerte San José (señalada por el círculo azul) (Llanes Santos, 2016, p. 10).

Leyenda: 1) Calle de la amargura; 2) Calle de la virtud; 3) Calle (o Camino) del Pueblo; 4) Calle del Comercio.

B.6: 1884, Croquis de La Playa de Ponce modificado por la autora. Notar la localización del fuerte San José (circulado en azul) en la intersección de las calles Alfonso XII y Comercio y el muelle/puerto (circulado en amarillo) (Llanes Santos, 2016, p. 21).

Leyenda: 1) Calle de León; 2) Calle de Colón; 3) Calle de Guadalupe; 4) Calle de Alfonso XII; 5) Calle de Ysabel; 6) Camino Real o Camino del Pueblo; 7) Calle de la virtud; 8) Calle Mirasol; 9) Calle Comercio; 10) Calle a Santa Ysabel.

En el primer plano conocido del barrio Playa de Ponce, en ese entonces conocido como Barrio del Fuerte, delineado en 1841, la Aduana aún no estaba finalizada, pero se puede observar la nomenclatura de las calles cercanas (Llanes Santos, 2016; ver Figura B.5). En el plano se pueden observar las calles Comercio y de la Virtud corriendo de este a oeste, al igual que las calles de la Amargura y al Pueblo (o Camino Real) de norte a sur. También se ven algunas calles en planes de construcción, como la calle Colón, paralela a la calle de la Amargura, y la calle Mirasol, paralela a la calle Comercio. Según el plano, el fuerte San José estaba ubicado en la intersección de la calle de la Amargura (futura calle Alfonso XII) con la calle Comercio. Un croquis de 1845, publicado en el libro *Itinerario topográfico y de longitud de la Isla de Puerto Rico*, muestra una vista hacia el mar Caribe (sur) desde el Cerro del Vigía (de Sevilla & Ojeda, 1845). En este se puede observar el río Portugués y dos islas cuales se puede inferir que son Caja de Muertos y Cayo Cardona (de este a oeste), al igual que un rasgo geográfico que podría representar a Punta Carenero y Punta Peñoncillo. Asimismo, el croquis rotula con los números 11, 12 y 13 la Calle de la Playa (anteriormente mencionada como la Calle al Pueblo o Camino Real), el fuerte y la Aduana.

Para 1851 se publicó un plano más amplio del barrio en el que se puede observar un patrón de bloques o estructuras, incluyendo el fuerte, el Camino Real y el río Portugués, rotulado Río de Ponce en este (Coello, 1851). Debido a una menor escala en comparación con el plano de 1841, se puede apreciar una cantidad de bloques y estructuras en el área de La Marina, al igual que a lo largo del Camino Real. El próximo plano que se localizó durante esta investigación fue publicado en 1884, mostrando las calles Comercio, de la Virtud y el Camino Real, sin embargo, incluye calles nuevas, como las calles Guadalupe, Ysabel y Mirasol (este a oeste), las calles de León, Colón, y Alfonso XII (norte a sur), la última localizada en la antigua calle de la Amargura, y calle a Santa Ysabel al este (Llanes Santos, 2016; ver Figura B.6). Este croquis también muestra el fuerte, localizado en la intersección de la calle Alfonso XII y la calle Comercio, y un muelle frente al lote perteneciente a la Aduana. Con la información que nos proveen los planos mencionados, se conoce que las calles Colón, Mirasol, de León, Guadalupe e Ysabel, al igual que la carretera hacia Santa Ysabel, fueron construidas entre 1841 y 1884, al igual que varias estructuras.

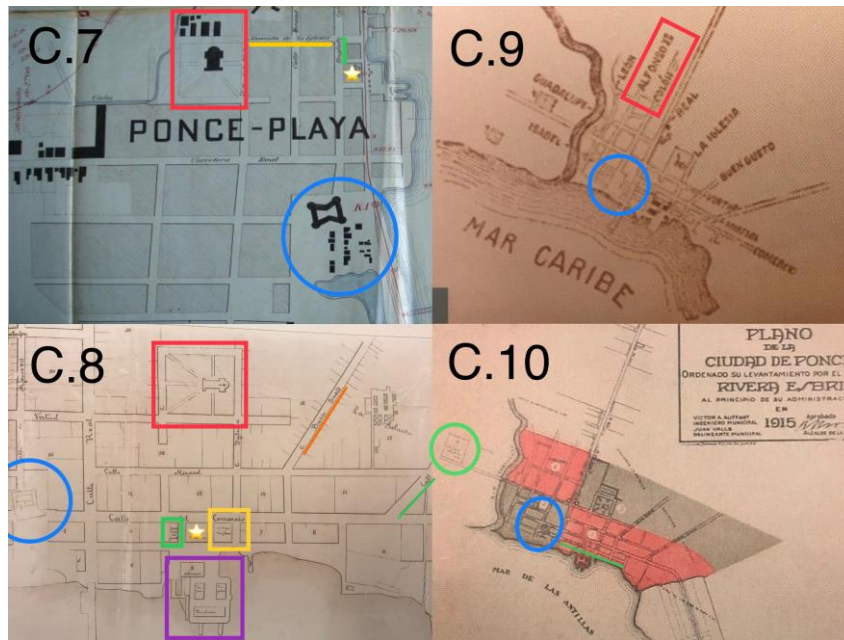


FIGURA C

C.7: 1891, Plano de desarrollo urbano de La Playa de Ponce publicado por Obras Públicas y modificado por la autora. Notar la Iglesia del Carmen y las estructuras al este de esta (resaltadas por el rectángulo rojo), la calle de la Iglesia (subrayada en amarilla), el tinglado (subrayado en verde), la Aduana (señalado por la estrella) y el fuerte San José y las estructuras residenciales al oeste (circulados en azul) (Llanes Santos, 2016, p. 29).

C.8: 1903, Plano de Ponce modificado por la autora. Observar los nuevos tinglados en la protuberancia costera (rectángulo violeta), la iglesia (rectángulo rojo), Capitanía del Puerto (rectángulo verde), la Aduana (estrella), el antiguo tinglado (rectángulo amarillo) y el fuerte San José (círculo azul), al igual que las calles Buen Gusto (línea anaranjada) y Puerto Nuevo (línea verde) (Sepúlveda, 2004, vol. 3, p. 309).

C.9: 1913, Plano de la Ciudad de Ponce y su Playa por Rafael Martínez y modificado por la autora. Notar el error en la nomenclatura de las calles Alfonso XII y Colón (rectángulo rojo) y la ausencia del fuerte San José (círculo azul) (Sepúlveda, 2004, vol. 3, p. 315).

C.10: 1915, Plano de la Ciudad de Ponce por Juan Valls y modificado por la autora. Notar la expansión de las calles Alfonso XII y Comercio en el antiguo lugar del fuerte San José (círculo azul), la construcción de la calle Ferrocarril (línea verde) y un cementerio (círculo verde) (Sepúlveda, 2004, vol. 3, p. 315).

Para 1891, se traza un plano señalando estructuras importantes, como el fuerte, la Iglesia y la Aduana, al igual que un tinglado en el lote colindante con la Aduana por el este; el Puerto se observa justo en la costa (Llanes Santos, 2016; ver Figura C.7). Al analizar el plano, se pueden apreciar nuevas estructuras construidas al norte de la calle Guadalupe. De la misma manera, se observan nuevas edificaciones al norte de la porción este de la calle de la Virtud, incluyendo la Iglesia del Carmen y aproximadamente ocho residencias; la calle que pasa al este de la iglesia es nombrada calle de la Iglesia. También, se puede observar una serie de estructuras al oeste del fuerte. Es muy probable que estas sean residencias no trazadas en planos anteriores de personas que antes de la llegada de la Aduana a La Marina se refugiaban con el fuerte de la criminalidad a mano de los piratas asentados en Caja de Muertos. Este dato es respaldado por Llanes Santos en su libro *Desde el barrio al alambique y la gallera* (2016).

Hasta este momento, el Puerto de Ponce había sido delineado de diferentes maneras, pero la mayoría incluyen un muelle, sea al final del Camino Real o frente a la Aduana. Sin embargo, de 1898 (Sepúlveda, 2004; USCGS, 1899) en adelante se observa una nueva protuberancia costera en la que se hallan tres estructuras, que en un plano delineado en 1903 (Sepúlveda, 2004; ver Figura C.8) son identificadas como tinglados, incluso señalando el tinglado anterior como antiguo tinglado. Se infiere que el antiguo tinglado fue abandonado tras su destrucción causada por el huracán San Ciriaco en 1899. Este mismo plano se presenta la calle Puerto Viejo en la antigua carretera hacia Santa Ysabel y la calle Buen Gusto paralelamente al noroeste de la mencionada intersecando la calle Mirasol. En el plano delineado en 1913, además de un error en la nomenclatura de las calles Colón y Alfonso XII, se observa la clara ausencia del fuerte San José (Sepúlveda, 2004; ver Figura C.9). Esto es debido a su demolición en 1907 para expandir ciertas calles y tener más espacio para construcción. En el plano publicado en 1915, se observa la expansión de la calle Alfonso XII y Comercio, al igual que la construcción de una calle al sur de esta expansión. También se observa un cementerio al oeste del río Portugués (Sepúlveda, 2004; ver Figura C.10). Hay que destacar que en un plano de 1920 se puede observar el nombre de la calle frente a la fachada principal de la Aduana: calle Ferrocarril (Sepúlveda, 2004). Además de la construcción, extensión y cambio de nombre y uso de algunas calles y estructuras, la configuración de las calles aledañas a la Aduana y el Puerto de Ponce no ha cambiado mucho desde la década 1910 (ver Figuras C.10, D.11-12).



FIGURA D

D.11: 1938, Plano del barrio Playa modificado por la autora. Observar la Aduana (estrella) y el desarrollo urbano, especialmente la construcción de comunidades con poblaciones de escasos recursos al oeste del río (círculo rojo) y la expansión estructural hacia afuera del sitio de estudio (delimitado por el norte con una línea verde) (Llanes Santos, 2016, p. 49).

D.12: 2019, Plano actual de La Marina modificado por la autora para mostrar los cambios en las nomenclaturas de las calles. La estrella señala la localización de la Aduana, el círculo azul la antigua localización del fuerte San José y los rectángulos rojo, verde y violeta resaltan la Capitanía del Puerto, el antiguo tinglado y el Puerto (segunda localización) respectivamente (Google Maps).

Discusión

Durante el transcurso de la investigación, se recopilaron datos sobre la Aduana y el Puerto de Ponce, al igual que las calles aledañas y como estos lugares han cambiado debido al desarrollo urbano, comercial e industrial del área La Marina. Como se mencionó anteriormente, el edificio de la Aduana fue remodelado en 1924, sin embargo, la mayoría de los cambios fueron estéticos, no estructurales. Vale resaltar que su uso solo varió con la invasión estadounidense cuando fue utilizada como alcaldía. Hoy día aún es utilizada como aduana. Con relación al Puerto de Ponce, a pesar de disminuir en importancia durante la segunda mitad del siglo XX, este sigue en uso. Durante el siglo XIX y principios del XX, la importancia económica del Puerto impulsó el desarrollo urbano del barrio Playa y su reputación, mientras la construcción de la Aduana legitimó el sector de La Marina como uno industrial y oficial, resultando llamativo para compañías y sus representantes, profesionales, diplomáticos, negocios y departamentos gubernamentales. Para finales del siglo XIX, el Puerto de Ponce era el más importante de Puerto Rico. Un dato curioso que se reveló durante la investigación fue la reubicación del Puerto y su efecto en La Marina, y las consecuencias de tal relocalización presentes hoy día, ya que la economía del sector dependía del Puerto.

La construcción de calles en el barrio ocurrió debido al prestigio que tenía La Playa dentro del municipio. Dicho prestigio estaba fundamentado en el Puerto y su importancia para Ponce y Puerto Rico, lo cual llevó al embellecimiento del sector para fomentar el uso de este y atraer a la elite, al igual que a instituciones internacionales. La adición de carreteras y el énfasis comercial del sector llevó a la habilitación de terrenos para la construcción de residencias, especialmente en el área oeste del sitio de estudio. Esto causó un aumento en la población del barrio, gran parte de esa población de escasos recursos que se reubicaba al área buscando una mayor proximidad al Puerto y sus empleos. En respecto a la actividad económica actual en La Marina, debido a la recesión económica mundial que hay hoy día, es muy poco probable que La Playa de Ponce vea un aumento significativo en su economía portuaria prontamente. Se considera que el turismo y agricultura son su mejor opción. Las observaciones de Llanes Santos sobre La Playa en el presente parecen ser correctas, proyectando un continuo declive económico, poblacional y laboral, dejando el futuro de este histórico sector incierto.

Conclusiones

Las calles del barrio Playa están plasmadas con la evidencia de una historia de importancia y prestigio. Sus edificaciones con arquitectura colonial aún perduran los azotes del despiadado tiempo. Sobreviviendo huracanes, terremotos e incluso incendios, estas estructuras cuentan la historia de un progreso que parecía ser irreprimible, donde por más de un siglo se controló en gran parte la economía del país. Durante el transcurso de la investigación se logró realizar una cronología de los cambios de La Marina mediante el análisis e interpretación de los planos consultados. Además, se explicó la importancia del Puerto y La Marina para la Isla, al igual que se analizó el efecto de estas estructuras en el barrio Playa, especialmente en La Marina. Como parte de los hallazgos de la investigación se identificó que, a través de los años, debido al desarrollo urbano causado por el movimiento del Puerto, de tener solo cuatro calles (calles Comercio, de la Virtud, de la Amargura y Camino Real), La Marina terminó con más de diez calles pavimentadas y hasta extendidas, lo cual es efecto y luego causa de la reputación y relevancia que tenía dicho sector. Asimismo, se identificó la localización exacta del fuerte San José. También, se encontró que el Puerto fue reubicado dos veces, mientras la Aduana permaneció relativamente intacta. Del mismo modo, el análisis de la literatura consultada concluyó que existió una dependencia del Puerto en La Marina. Esto es debido a las consecuencias de la reubicación del Puerto a Punta Peñoncillo, lo cual causó un desalojo de las compañías, negocios y la población y al abandono de los almacenes y fábricas en búsqueda de una mayor proximidad al Puerto.

Desde una perspectiva arqueológica, el barrio Playa tiene varios factores que señalan a un potencial arqueológico de ocupación preconquista, como la cercanía al río, el mar y lo rural. También hay una alta probabilidad de encontrar materiales asociados a la colonización española, debido a la presencia de estructuras arqueológicas de esta época como el fuerte San José y la Aduana. Del mismo modo, hay potencial arqueológico subacuático en las costas y cercanas profundidades de la bahía de Ponce a consecuencia del Puerto y el intercambio de mercancía que ocurría en este lugar. Asimismo, desde un aspecto documental, se podría investigar la población de La Marina en los siglos XIX y XX, los ingresos de la Aduana y el Puerto, las razones y efectos de la reubicación del Puerto en detalle, entre otros temas.

En resumen, mediante este proceso investigativo se logró identificar los cambios estructurales en las cercanías de la Aduana y Puerto de Ponce debido al desarrollo urbano, al igual que la importancia de estos. Los planos, mapas y fotografías consultadas para la identificación de cambios fechan entre 1759 y el presente, con la mayor concentración fechando entre 1841 y 1920, lo cual permitió establecer una

cronología. Por medio de la observación, análisis sistemático e interpretación de este material gráfico se logró identificar la localización del Puerto durante la invasión estadounidense, se delimitó un periodo de tiempo de construcción de algunas calles y estructuras y se corroboraron algunos datos históricos mencionados en la literatura, por mencionar algunos resultados. Los objetivos de la investigación fueron alcanzados exitosamente.

Referencias

- Coello, F. (1851). *Isla de Puerto Rico* [Mapa]. American Geographical Society Library Digital Map Collection. <https://collections.lib.uwm.edu/digital/collection/agdm/id/24146>
- de Sevilla, R., & Ojeda, J. (1845). *Itinerario topográfico y de longitud desde la Capital de Puerto Rico hasta el pueblo de Ponce, con los croquis de los lugares más notables*. Biblioteca Digital Hispánica. <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000134830>
- González Avilés, A. (1983). *La Playa de Ponce: una zona histórica* [Tesis magistral no publicada]. Universidad de Puerto Rico, Recinto de Río Piedras.
- Google. (2019). [Google Maps de Playa de Ponce]. <https://www.google.com/maps/place/Playa,+Ponce/@17.9930922,-66.6207154,11642m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x8c1cd6ff4888fb47:0x8c714a5a8e4bf3ff!8m2!3d17.986143!4d-66.6116916>
- Harper's Weekly*. (1898). Portada. *Harper's Weekly*, 42(2176). <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=pst.000020241148&view=2up&seq=234&size=400>
- Llanes Santos, J. (2016). *Desde el Barrio al Alambique y la Gallera*. Oficina Estatal de Conservación Histórica. <http://www.agencias.pr.gov/oech/oech/Documents/RegistroNacionalDocumentos/Desde%20el%20Barrio%20al%20Alambique%20y%20la%20Gallera.pdf>

- Neumann, E. (1987). *Verdadera y auténtica historia de la ciudad de Ponce*. Instituto de Cultura Puertorriqueña.
<http://edicionesdigitales.info/biblioteca/historiaponce.pdf>
- La Perla del Sur. (24 de mayo 2012). Abre caja de pandora hallazgo en Puerto. *La Perla del Sur*. <https://www.periodicolaperla.com/abre-caja-de-pandora-hallazgo-en-puerto/>
- La Perla del Sur. (2017). Culminan mejoras a Puerto de las Américas y sector Playa de Ponce. *La Perla del Sur*.
<https://www.periodicolaperla.com/culminan-mejoras-puerto-las-americas-sector-playa-ponce/>
- A plan of the island of Porto Rico*. (1760). [Mapa]. Library of Congress.
<https://www.loc.gov/item/73691519/>.
- Plano de la isla de Puerto Rico, con el alumbrado marítimo*. (1883). [Mapa]. Library of Congress. <https://www.loc.gov/item/98687138/>.
- Puerto Rico Historic Building Drawings Society. (22 de octubre de 2013). *Estudio de fachadas: transformación del edificio antigua Aduana de Ponce*. [Imagen]. Facebook.
<https://www.facebook.com/arquitecturapuertorico/photos/a.269016926504053/557425110996565/?type=1&theater>
- Questell Rodríguez, E. (2019). Ni uno ni dos son más los nacidos en Cardona. *EsNoticia*. <https://esnoticiapr.com/ni-uno-ni-dos-son-mas-los-nacidos-en-cardona/>
- Recopilación de las leyes del gobierno español, que rigen en la República, respectivas a los años de 1788 y siguientes*. (1881). Imprenta J. M. Lara.
<https://books.google.com.pr/books?id=8uUrAQAAAMAAJ&lpg=PA80&dq=real%20decreto%20del%2028%20de%20febrero%20de%201789%20puerto&pg=PA80#v=onepage&q&f=false>
- Sepúlveda Rivera, A. (2004). *Puerto Rico urbano: Atlas histórico de la ciudad puertorriqueña* (Vol. 3). Carimar.
- Úbeda y Delgado, M. (1998). *Isla de Puerto Rico: estudio histórico, geográfico y estadístico de la misma*. Academia Puertorriqueña de la Historia.

- U. S. Coast and Geodetic Survey. (1901). *Ponce Harbor, Puerto Rico (1899)*
[Mapa]. American Geographical Society Library Digital Map Collection.
<https://collections.lib.uwm.edu/digital/collection/agdm/id/6447/>
- U. S. Coast and Geodetic Survey. (1908). *Ponce Harbor, Puerto Rico (1903)*
[Mapa]. American Geographical Society Library Digital Map Collection.
<https://collections.lib.uwm.edu/digital/collection/agdm/id/4747>