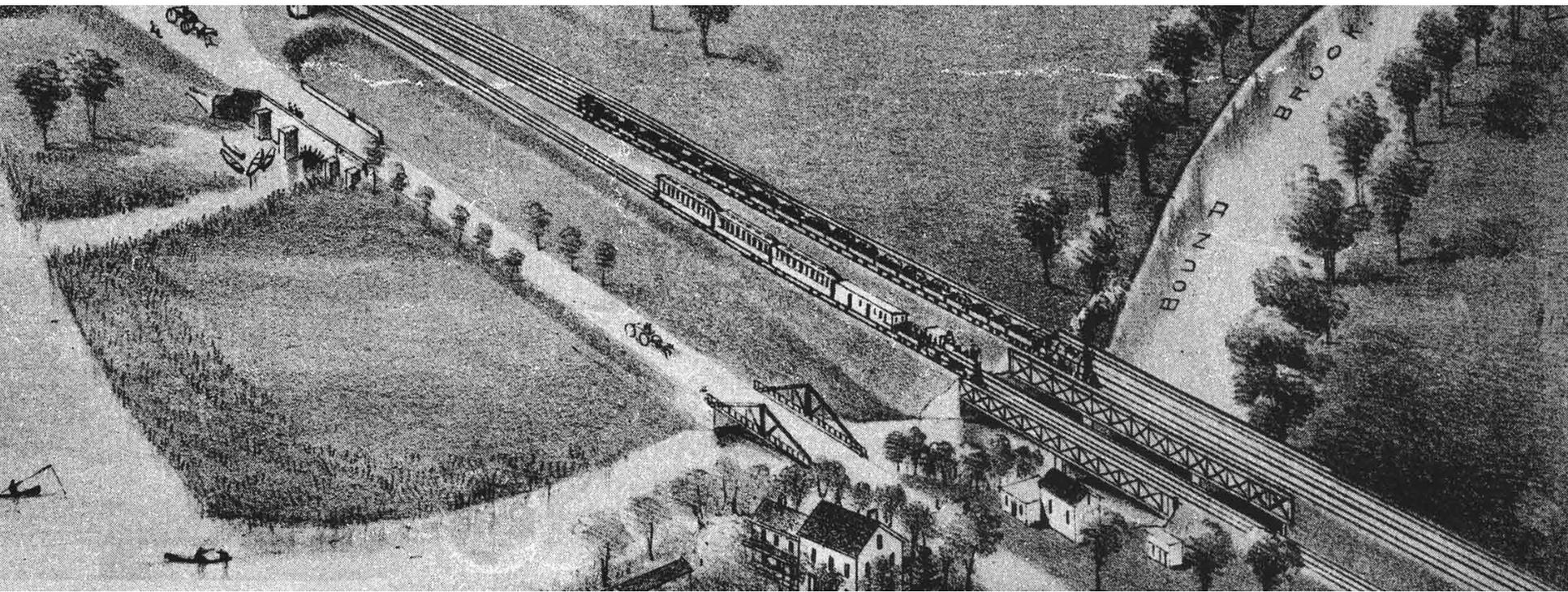




Donde Los Ríos **GREEN BROOK**

Y **RARITAN** Se Juntan





Fowler, T.M., *Bound Brook and Bloomington* [detalle]. 1887.

© U.S. Army Corps of Engineers, 2012

**Reconocimientos e información sobre los autores:** Este folleto fue producido por el New York District of the U.S. Army Corps of Engineers, en mitigación parcial de los efectos del Proyecto Green Brook para la Reducción De los Daños de Inundaciones a los recursos históricos y culturales. El folleto fue escrito y diseñado por Richard Hunter, Marjan O. Gartland y Charles Ashton de Hunter Research, Inc., bajo la dirección general de Lynn Rakos, Arqueóloga, del U.S. Army Corps of Engineers, New York District. Margo Reyes completó la traducción del inglés al español.

La colaboración de las siguientes personas, es grandemente reconocida: John O'Connor y Frank Verga, los Gerentes de Proyecto, U.S. Army Corps of Engineers New York District; Charles Defendorf, Office of Engineering and Construction; Daniel Saunders, en calidad de administrador y oficial diputado de preservación estatal; Andrea Tingey and Deborah Fimbel, Especialista principales de preservación histórica, New Jersey Historic Preservation, Office, New Jersey Department of Environmental Protection; Tom D'Amico, Coordinador de sitios históricos, Somerset County Cultural and Heritage Commission; Damon Tvaryanas y Michael Murphy, Hunter Research, Inc.; Jennifer Leynes, Richard Grubb and Associates Inc.; Hannah Kerwin, Bound Brook Memorial Library; y Jessie Havens.

**Impreso por:** Production Press, Inc., Jacksonville, Illinois

# Contenido

Introducción.....	4
Geografía .....	6
Prehistoria.....	8
Colonial.....	10
Guerra Revolucionaria...	14
La Era Industrial .....	18
Siglo XX .....	24
Siglo XXI .....	28



# Introducción

## *Agua, agua, en todas partes*



*Tarjeta postal histórica del Green Brook en Bound Brook.*

El agua domina la historia de Bound Brook, una antigua comunidad establecida en las riveras del Río Raritan cerca de la desembocadura del Green Brook. En los años anteriores, el Raritan cargaba embarcaciones bajas y producía ricas redadas de pescado. En esos años el Canal Delaware-Raritan desviaba la mayoría del tráfico, estimulando el crecimiento de South Bound Brook. Hoy, apenas unos pocos botes navegan esta sección del Raritan posiblemente un pescador o quizás un solitario bote de placer curioso sobre el río. Sin embargo, para los residentes locales y aquellos que pa-

saban por esta área, el agua continuaba definiéndose fundamentalmente sus vidas y el paisaje.

En ocasiones, el Raritan y sus tributarios desbordan sus riveras y las inundaciones dejan caos en las vidas y en las propiedades de sus habitantes. Las inundaciones en la sub-cuenca del Green Brook han sido un hecho por siglos a causa de su geología y topografía, pero se ha empeorado en el último siglo por la pérdida de los pantanos que absorben el agua de las inundaciones, por las carreteras pavimentadas, aceras y áreas de estacionamiento y la construcción de edificios. Todo esto reduce la cantidad de superficie disponible para absorber la precipitación; en lugar de calarse en el suelo, la lluvia corre en torrentes, que finalmente terminan en el Raritan. Al mismo tiempo, el caudal es redirigido y obstaculizado por las bases de los puentes, embarcaderos y otras estructuras edificadas por el hombre, tales como ferrocarriles y diques. Durante los últimos dos siglos, las peores inundaciones

usualmente han ocurrido en Bound Brook, debido a su localización en la trayectoria de la corriente del Río Raritan entre Green Brook y el Middle Brook. Bound Brook ha resistido 16 inundaciones serias desde 1810. En años recientes, devastadoras inundaciones ocurrieron en 1955, 1971 y nuevamente en 1973. El Huracán Floyd en 1999 y El Huracán Irene trajeron inundaciones récord, que casi se igualaron por tormentas del Noreste en el 2007 y aún mas reciente en marzo del 2010.

En respuesta, el U.S. Army Corps of Engineers, en colaboración con el New Jersey Department of Environmental Protection, Office of Engineering and Construction están construyendo el proyecto de reducción de inundaciones en Green Brook, un sistema de diques, murallas, estaciones de bombeo y retención de la cuenca a través del Green Brook. La obra está diseñada para proteger a Bound Brook y las comunidades que le rodean de una inundación con la probabilidad de ocurrir cada 150 años.

Este folleto explora el área alrededor de Bound Brook y su vecindario, el corazón del proyecto, desde los

tiempos prehistóricos hasta el presente. La región es rica en historia, incluyendo su papel en la Revolución Americana, y en la revolución y renacimiento del transporte en los siglos XIX, XX y XXI . El agua fluye a través de cada episodio de esta historia: por un lado es una fuerza que sostiene, una fuente de alimento, un medio de transporte, y un generador de poder para la industria, y por el otro lado es una probabilidad más amenazante, un obstáculo en el paisaje y una fuente de inundación en tiempos de clima pesado.



*Una embarcación de rescate de los bomberos en acción durante las consecuencias causadas por el Huracán Floyd en Bound Brook en septiembre de 1999. (Fuente: New York District, U.S. Army Corps of Engineers).*

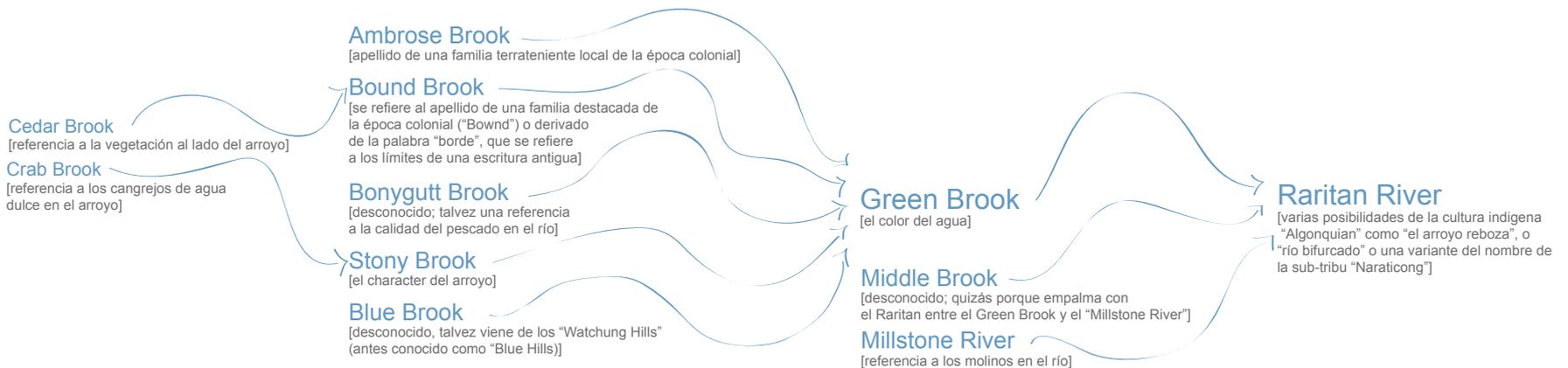
# Geografía

## Un río que fluye a través de la comunidad

La sub-cuenca del Green Brook se extiende a través de partes de los condados de Unión, Somerset y Middlesex, que generalmente tienden hacia el suroeste, desde Summit hacia Plainfield, y al oeste desde Matuchen y South Plainfield, hacia Bound Brook. Aquí es dónde el Green Brook, alimentado por los tributarios tales como el Bonygutt Brook, Bound Brook y Ambrose Brook, desemboca en el Raritan a las aguas bajo la boca del Middle Brook.

El Raritan acumula las aguas del Piedmont y el Highlands en el norte y el centro de New Jersey antes de fluir hacia el este, pasando por New Brunswick en Raritan Bay y el Océano Atlántico. En medio de Bound Brook y South Bound Brook el río fluye alrededor del vértice norte de una curva hacia la derecha. En el norte del río la larga cresta de basalto del First Watchung Mountain se levanta enpinadamente más de 400 pies sobre el nivel del agua.

### El significado en el nombre de un río



En Bound Brook, la cresta se proyecta hacia el sur a una milla del Raritan en la forma de un gigantesco anuelo de pescar. El Middle Brook y el Green Brook traen consigo las lluvia corriente abajo desde los Watchungs, penetrando el Raritan a una milla de distancia. En medio de estos está Bound Brook, atascado en el norte por la montaña y por el río, justamente en el lugar donde las tierras inundadas encuentran su lugar más angosto. Las características naturales que crean este punto estrecho en el paisaje han conspirado a través de los años para hacer que Bound Brook sea en una forma especial propenso a las inundaciones.



# Prehistoria

## La tierra del “Sacunk”

La confluencia del Green Brook y el río Raritan sin lugar a dudas ha sido bien conocida por los indígenas de la región por siglos, aún antes de la llegada de los europeos. Alrededor del tiempo del primer contacto con los europeos durante el siglo XVII, esta área y los habitantes locales fueron identificados como “Sacunk”, significando “El desague de la corriente”. La población del “Sacunk” eran un subconjunto de los indios Lenape o Delaware, quienes se comunicarían con un dialecto de las lenguas Algonquian Orientales.



*Estilos típicos de las puntas de los proyectiles que se encuentran en el valle Green Brook. De izquierda a derecha: argilita, jaspe, cuarzo, “chert.”*

Las tierras elevadas y bien drenadas cerca de corrientes y ciénagas perennes fueron preferidas para el establecimiento de campamentos, y algunos de estas fueron descubiertas a lo largo del valle de Green Brook a principios del siglo XX por arqueólogos aficionados cuando el área fue suburbanizada. Estos lugares posiblemente fueron usados durante algunas estaciones como bases de pesca y de cacería y para el procesamiento de recursos alimenticios. El antropólogo Leslie Spier (1893-1961), famoso por su trabajo en el suroeste de los Estados Unidos, recopiló información sobre muchos de estos lugares, al principio de su carrera profesional cuando tenía 20 años. .

En la región Media Atlántico, los patrones de la recolección anual de alimentos de indígenas típicamente los llevaban a la orilla de la Costa Atlántico y sus bahías en el verano y luego tierra adentro durante el invierno.

Estos viajes fueron realizados por caminos antiguos, que obviamente, ayudaron a evitar los obstáculos a toda costa (tales como cuevas empinadas, pantanos y corrientes impasables). Por siguiente, muchas de estas rutas corrieron paralelas a las grandes corrientes de agua, y mas tarde fueron mejoradas por los europeos, hasta convertirse en carreteras; (hoy en día, muchas se continúan de usar.) Uno de estos senderos llegó a ser “Old Raritan Road” desde Elizabethtown hasta Bound Brook; hoy su ruta es seguida intermitentemente por carreteras secundarias desde South Plainfield hasta Main Street en Bound Brook. Otro sendero fue el Sacunk-Lopatcong en la orilla norte del Raritan que pasaba a través de áreas de Bound Brook, en partes del River Road en su dirección hacia Phillipsburg en el Río Delaware.

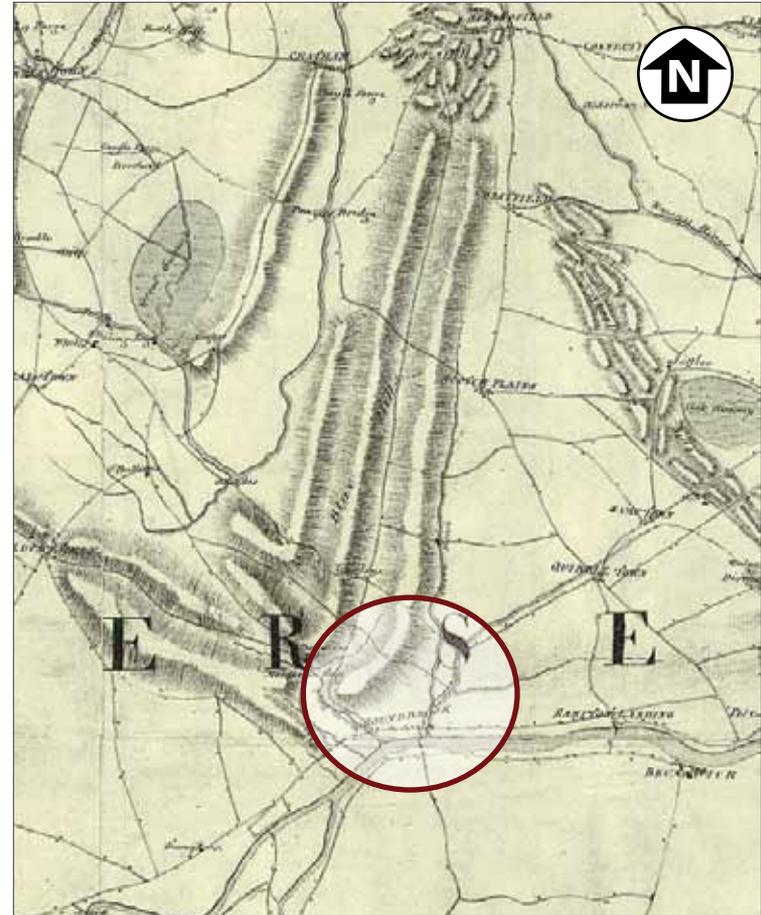


# Colonial

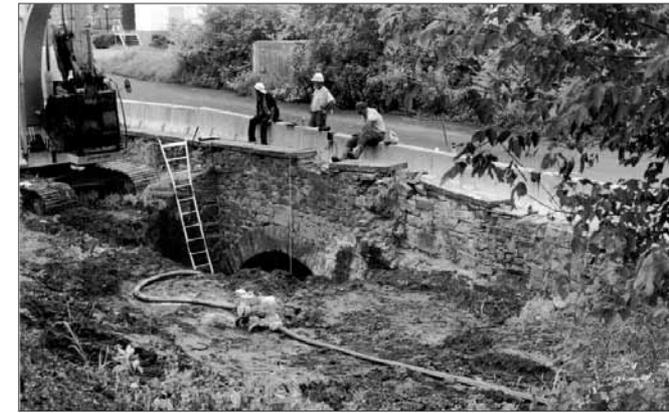
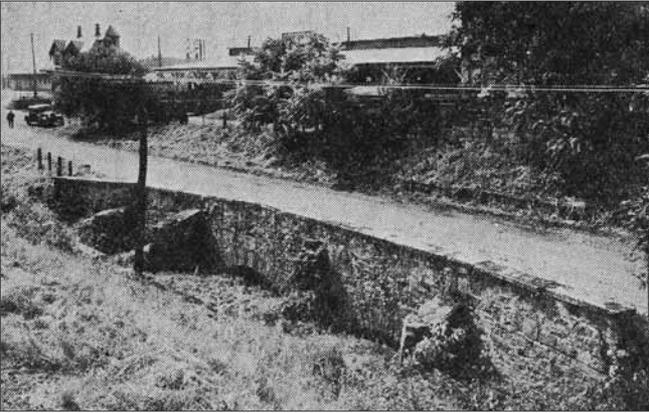
## *Agricultura en tierras bajas*

Los asentamientos europeos alrededor de lo que es Bound Brook hoy en día, comenzaron en el 1680. La orilla norte del Raritan entre Green Brook y Middle Brook fue comprada por East Jersey Proprietors en 1681. Uno de ellos, Thomas Codrington, un prominente comerciante de la Ciudad de New York, se estableció en este lugar en 1683. Otros colonos pronto lo siguieron. Los pioneros eran granjeros de descendencia holandesa, moviéndose hacia el oeste de Long Island, o de linaje inglés o escocés, reubicándose desde New England.

La mayoría de los residentes vivían esparcidos, en granjas autosuficientes, que generaban un pequeño excedente de productos agrícolas para la venta en los mercados locales y regionales. Los poblados gemelos de Bound Brook y Middle Brook, ambos situados en el lado norte del Raritan River cerca a los dos arroyos, de los cuales tienen su nombre, fueron la excepción durante el periodo de la colonia. Las primeras divisiones



John Hills, *A Sketch of the Northern Parts of New Jersey*, 1781. El Green Brook fluye de norte a sur por la base de la cresta de First Watchung, entrando al Raritan al este de Bound Brook.



*Old Stone Arch Bridge en Railroad Avenue en la desembocadura del Green Brook. Izquierda: Una vista a los principios del siglo XX cuando la mayor parte del Puente era todavía visible (Fuente: Emogene Van Sickle, **The Old York Road**, 1936, p. 81); Centro y derecha: vista desde cuando excavaron el Puente en 2007 (Fuente: Richard Grubb and Associates, Inc. 2007).*

de tierra en la rivera del río, se realizaron en la forma de largos y angostos lotes, cada uno con un frente al río.

Mientras el Raritan era navegable por balsas pequeñas en el área de la desembocadura del Green Brook, la ruta principal por tierra era el “Road up Raritan” desde Piscataway hasta Bound Brook, a lo largo de la orilla norte del río. Esta originalmente fue una ruta camino indígena. El camino que eventualmente reemplazó a esta ruta fue formalmente construido en 1684. Para el año 1760, dos puentes de piedra unidos por un terra-

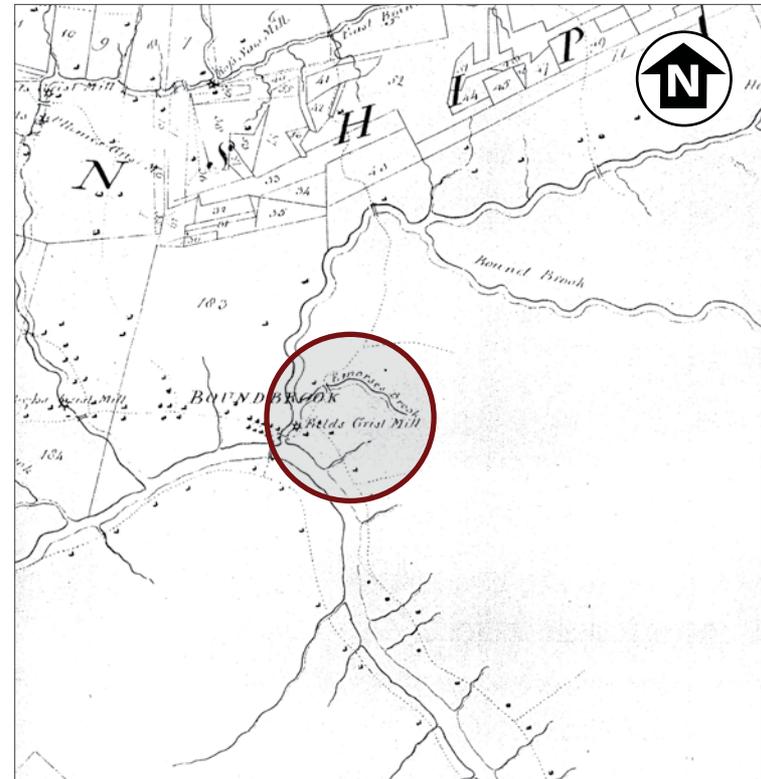
plén fueron construidos a través de la desembocadura del Green Brook y pasaron a ser parte de la carretera de la orilla norte del Raritan. Uno de estos caminos todavía existe hoy en la Railroad Avenue, casi enterado a causa de los cambios de se asemeja más a una pared de retención que a un puente.

No existía una carretera de conexión atravesando el Raritan hasta 1761-62, cuando el Queen’s Bridge originalmente fue construido. Aunque este puente cruzaba el Raritan, no se dirigía hasta South Bound Brook, porque este lugar aún no existía. Al sur del Raritan se

encontraba el área rural de Franklin Township. La industria colonial era local y frecuentemente tomó la forma de molinos o de aserraderos. Para los granjeros de Franklin Township, el Queen's Bridge proveyó acceso al Molino de Field, cerca del lado este del terraplén en el área de Green Brook. Este importante cruce y los aserraderos sin duda contribuyeron al crecimiento de la villa de Bound Brook.

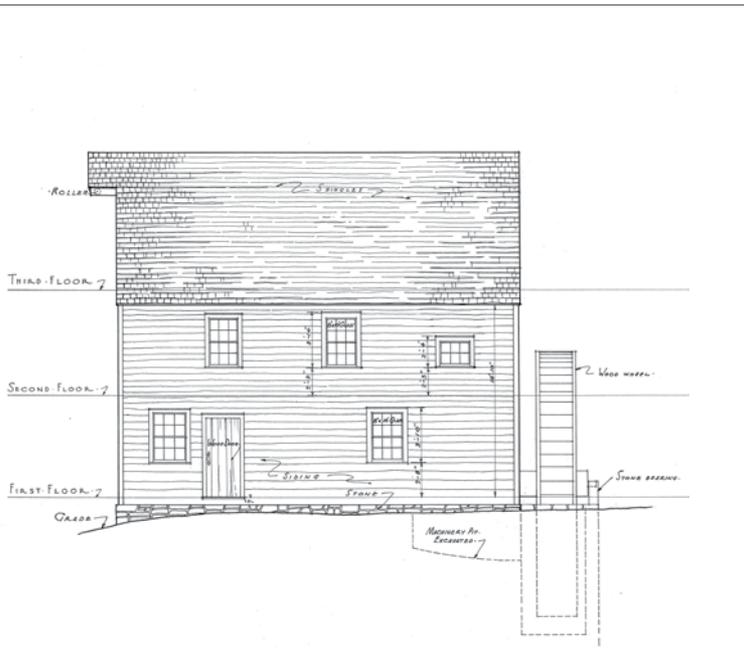
El Molino de Field se estableció en la orilla este del Green Brook, cerca a su desembocadura. El arroyo generaba el poder para mover las piedras que molerían el trigo, la avena, la cebada, el maíz y otros granos en harinas y alimentos. Aunque hoy en día no hay rastro visible en el terreno, los mapas históricos lo muestran aún en 1766 y muy posiblemente ya existía cuando el terraplén y los dos puentes de piedra fueron construidos antes de 1760, cuando uno de los puentes se extendía por su canal. El aserradero posiblemente fue construido por Jeremiah Field (1713-1778) quien heredó la propiedad de su padre, también llamado Jeremiah, a la muerte de este en 1747. La familia Field había venido de Inglaterra en 1638 con Roger Williams

y se establecieron en Rhode Island. Ellos se mudaron a Flushing, New York y posteriormente a Bound Brook, antes de 1729.

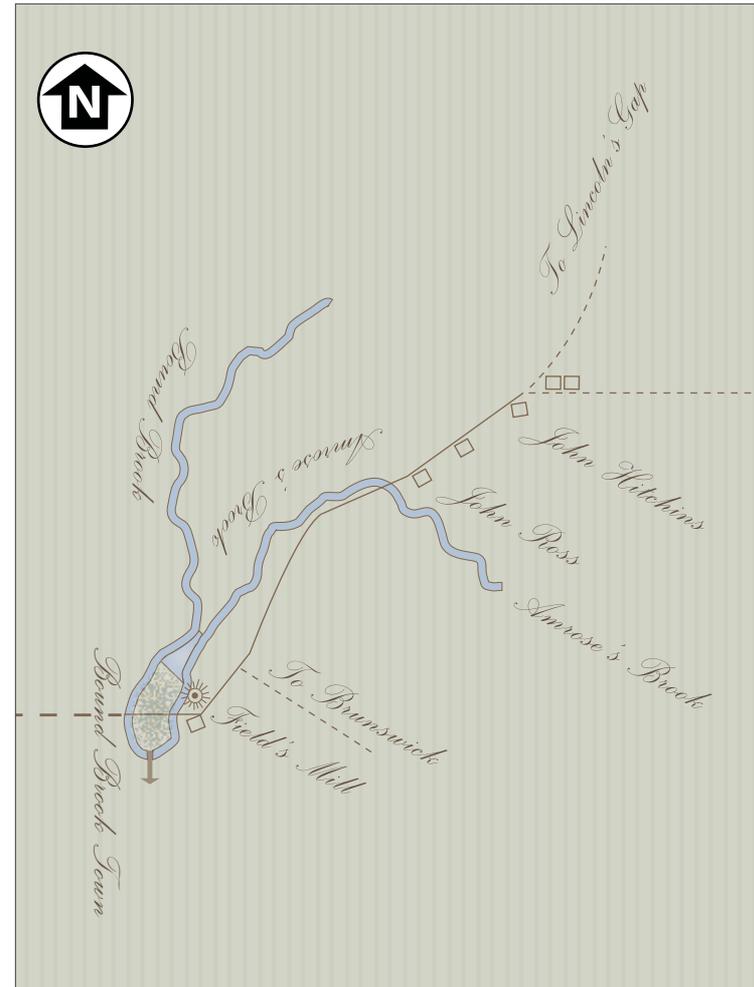


*Benjamin Morgan, A Plan of Somerset County in the Province of East Jersey. 1766. Este mapa muestra las principales carreteras en la vecindad de Bound Brook y también el molino de Field en la desembocadura del Green Brook.*

Durante la Guerra Revolucionaria el Molino de Field fue una importante fuente de harina para la Ejército Continental cuando estaba acampando en el área y también un blanco tentador para los británicos en busca de forraje. El molino sobrevivió la guerra y continuó operando hasta después de la Guerra Civil. En 1880 se quemó completamente.



El molino de Field debería haber sido como este edificio de madera, un molino de granos en Ringoes, New Jersey (Fuente: "Historic American Building Survey" NJ-451, 1937-38).



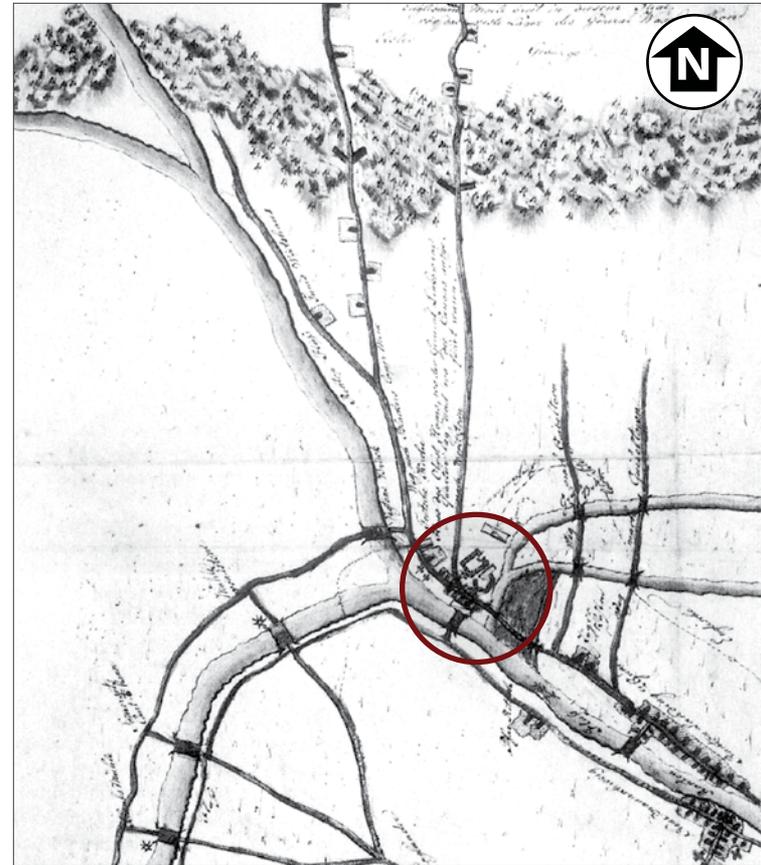
Simeon DeWitt, **Contraction in the Jerseys** (redibujado de las series No. 74a de Erskine-Dewitt). 1780. Este mapa de rutas, preparado por la "Continental Army," muestra la carretera principal dirigiéndose hacia el noreste fuera de Bound Brook a través de la desembocadura de Green Brook y pasando el Molino de Field (indicada por un asterisco). El curso del Green Brook está indicado con el nombre de Bound Brook.

# La Guerra Revolucionaria

## *Escaramusa y campamento*

Bound Brook, por estar situado en la base de la First Watching Mountain, y por la presencia del Queen Bridge sobre el Raritan, y el Molino de Field al borde este de la villa, tuvo gran importancia militar durante la Guerra Revolucionaria. Este fue particularmente el caso a principios de 1777 cuando las operaciones militares que estaban enfocadas en New York, Philadelphia y el centro de New Jersey, se convirtió en “El cruce de caminos de la revolución”. Eventualmente las hostilidades llegarían al mismo Bound Brook.

En menos de un año después de haber comenzado la guerra, durante la primavera de 1777, la tensión y la inseguridad se incrementó considerablemente tanto para la ejército británico como el americano, quienes buscaban controlar el corredor entre Philadelphia y New York. Después de la sorpresa de las victorias americanas en Trenton y Princeton, poco después de la Navidad de 1776, los británicos se retiraron para New York y para los pueblos al noreste de New Jersey,



*Johann Von Ewald, Plan von der Gegend von Paunbruck d. 20 April 1777. 1777. Este mapa esquemático, dibujado para el comandante Hessian, capitán Ewald después de la batalla de Bound Brook, representa los principales ríos, carreteras, casas y fortificaciones en y alrededor de la villa de Bound Brook.*

incluyendo Perth Amboy y New Brunswick en el Raritan. Las fuerzas de Washington se habían atrincherado por el resto del invierno en el área de Morristown. El territorio intermedio del centro de New Jersey constituyó una zona semi-militarizada donde las simpatías locales constantemente cambiaban entre los patriotas y los leales a la corona británica. Las fuerzas británicas y americanas trataron de controlar no solamente los múltiples pueblos y villas esparcidos a través del campo, sino también las rutas de transporte, los molinos, los aserraderos, la comida y el ganado.

Dentro de este contexto, el papel que jugó Bound Brook durante la guerra se hace más claro, explicando el porqué aparece en varios mapas militares cuando la guerra estaba en progreso. A principios de 1777 el ejército americano tenía un puesto de vigilancia en Bound Brook bajo el commando del mayor general Benjamin Lincoln que incluía el llamado Half Moon, al lado este de la villa, defendiendo ambos, el Queen Bridge, los dos puentes de piedra y el camino cruzando el Green Brook en Field Inn. En abril 12 de 1777, una fuerza mercenaria de avanzada (Hessian:

regimientos alemanes, al servicio de los ingleses), de aproximadamente 30 miembros de la infantería ligera de New Brunswick, liderada por el capitán Johann Von Ewald, atacó el cruce de Green Brook, sufriendo grandes pérdidas. Una segunda fuerza mercenaria, bajo el liderazgo del coronel Emil Ulrich von Donop, cruzó el Queen Bridge con más facilidad. Ambos contingentes intentaron saquear las tiendas de almacenamiento y de capturar al general Lincoln. Las tropas americanas escaparon hacia los cerros del norte, re-



*Izquierda: Capitan Johann von Ewald (1744-1813), Comandante de las fuerzas mercenarias, en la batalla de Bound Brook, Abril 12, 1777 (retrato por un artista desconocido, circa 1800)*

*Derecha: Mayor General Benjamin Lincoln (1733-1810), comandante de las tropas Americanas en Bound Brook en 1777 (retrato por Charles Wilson Peale, 1784, Independence National Historical Park).*

tornando después de la retirada de los mercenarios; al día siguiente, domingo Día de Ramos, dos columnas británicas bajo el commando del mayor general Charles Cornwallis con un total de 4,000 hombres, se aproximaron a Bound Brook por ambos lados del Raritan. El general Lincoln y sus 800 hombres, escaparon nuevamente y los británicos procedieron a saquear la villa. Se llevaron en carretas toda clase de prisioneros, artillería y abastecimientos para New Brunswick. Esta acción, el único encuentro militar en Bound Brook, durante la Guerra Revolucionaria, es conocido como la Batalla de Bound Brook.

Al mes siguiente, en mayo de 1777, Washington cambió la dirección del Ejército Continental, hacia el sur desde Morristown. La mayor parte del ejército fue consolidado en campamentos a lo largo de las ramas este y oeste de Middle Brook, bajo la protección del valle, entre la primera y la segunda montaña de Watchung, una posición defendible sobre Bound Brook. Además, la primera cresta de Watchung proveía una excelente vista de los valles del Raritan y Millstone, permitiéndole a los americanos el observar los movimientos de

los británicos, a lo largo del corredor de New Brunswick-Princeton.

Por su parte, los británicos querían atraer a una gran fuerza americana para que salieran de sus campamentos establecidos en los cerros de Somerset, a una batalla total en las tierras bajas, en donde ambos bandos sabían que los británicos prevalecerían. El 14 de Junio, Cornwallis dirigió a las fuerzas británicas junto con las mercenarias, de aproximadamente 10,000 tropas, para que saliera de New Brunswick, dirigiéndose hacia Princeton antes de tornar hacia el norte y establecer campamento en el valle de Lower Millstone. Por cinco días Cornwallis esperó a que los americanos bajaran de los cerros, pero Washington no fue tentado.

En junio, las tropas británicas, junto con los mercenarios, retornaron a New Brunswick y durante los siguientes días continuaron retirándose a Perth Amboy y Staten Island. En ese momento, las tropas americanas comenzaron a aventurarse fuera de las montañas y a hostigar a los elementos rezagados del ejército británico. Una batalla inconclusa se llevó a cabo en

Short Hills, el 26 de junio antes de que el ejército de Cornwallis alcanzara la seguridad de Staten Island al fin del mes.

El área de Middle Brook, fue reocupada por el Ejército Continental año y medio más tarde, cuando las tropas de Washington nuevamente pasaron el invierno en Somerset Hills. Esta vez, el ejército acampó desde diciembre de 1778, hasta principios de junio del año 1779, bajo la dirección del mayor general Nathanael Greene. Hubo poca actividad militar formal en New

Jersey, durante este periodo de la Guerra Revolucionaria, siendo las colonias del sur, el área con más índice de hostilidades.

El segundo campamento de Middlebrook, que era el menos amenazado por los británicos, estaba esparcido en ambos lados del Raritan River, en el área de Bound Brook/Manville. Las filas del ejército de Maryland y Delaware, acamparon entre Green Brook y Middle Brook, en el lado oriental de la moderna avenida Vosseller, justo en las afueras de la villa de Bound Brook.



Simon DeWitt, **Contraction in the Jerseys** (Erskine-DeWitt Series No. 70e). 1780 Este mapa, dibujado por el Ejército Continental, al rededor del periodo del segundo campamento, en 1778-79, muestra la Villa de Bound Brook, como un grupo de edificios, cerca a la confluencia del Raritan y el Green Brook (llamado aquí Bound Brook).



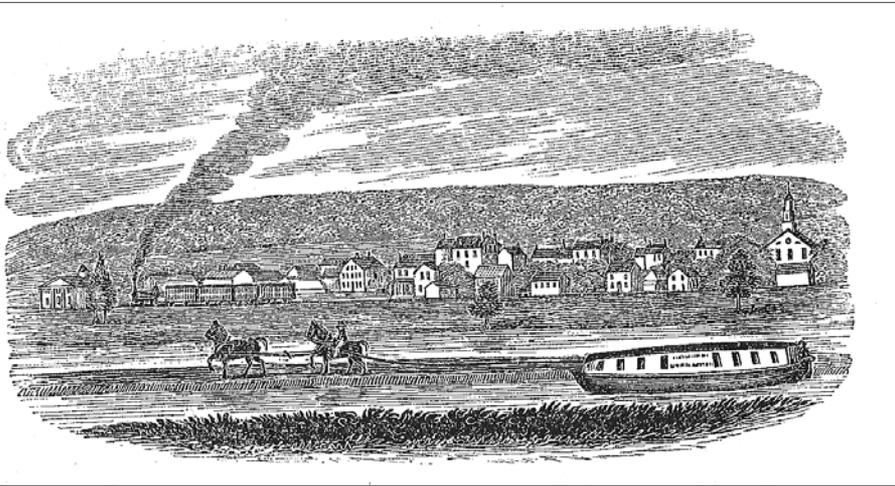
El mayor general Nathanael Greene (1742-86), oficial en commando del campamento de Middlebrook, durante 1778-79 (retrato por Charles Wilson Peale, 1783, (Independence National Historical Park).

# La Era Industrial

## *Autopistas, Canales y Ferrocarriles*

En las primeras décadas de la república, la región de Bound Brook, se recuperó de los daños causados durante la guerra, a causa de su posición estratégica. El Molino de Field sobrevivió la guerra y los Fields y sus descendientes continuaron trillando el grano de los granjeros locales, hasta bien entrado el siglo XIX. Sin lugar a dudas, ellos atrajeron una buena cantidad de comercio del sur del Raritan, gracias al Queen's Bridge.

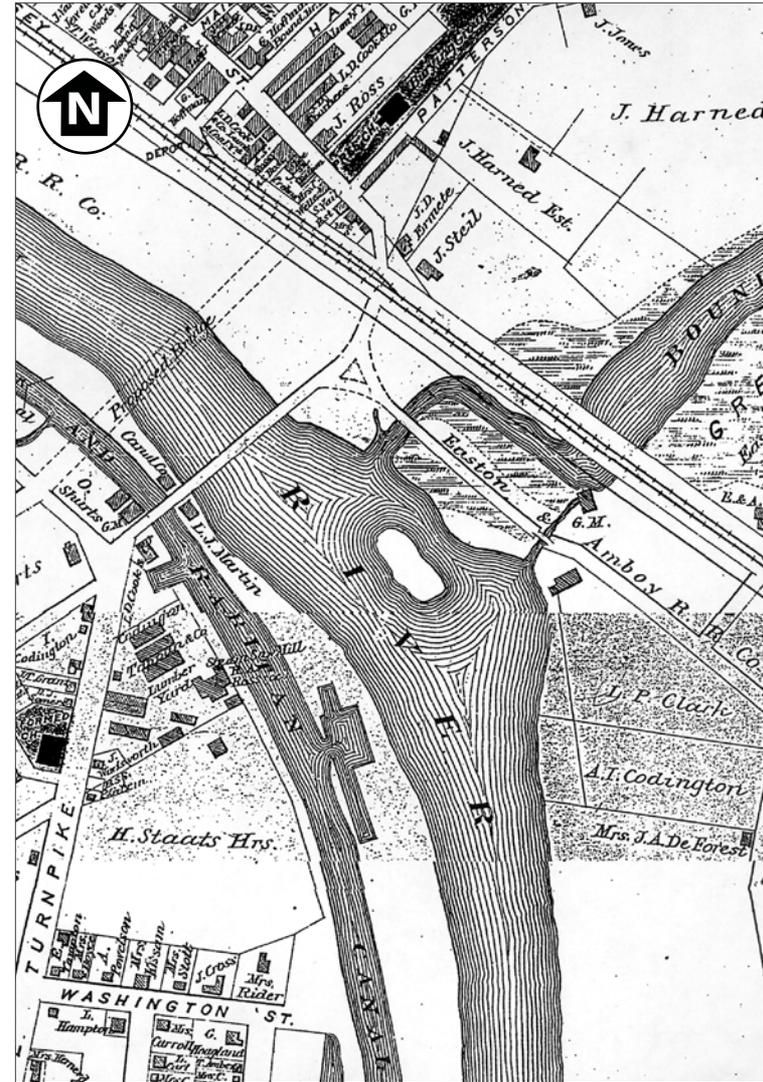
En 1809, la comunicación con el mundo exterior aumentó con la inauguración de la autopista de Jersey, más tarde llamada el Easton Turnpike, era una carretera que cubría desde Easton Bridge hasta New Brunswick, conectando los ríos Delaware y Raritan. Pasando por Bound Brook y South Bound Brook, a través del Queen Bridge, hoy esta carretera es conocida como Main Street en ambas comunidades; fue conocida como Easton Turnpike hasta el periodo de la Primera Guerra Mundial. Las autopistas del siglo XIX eran construidas y mantenidas por compañías privadas, quienes tenían el derecho de cobrar peajes, para recuperar los gastos de construcción y mantenimiento y para pagar dividendos para los inversionistas. Eventualmente, las autopistas pasaron a ser carreteras públicas. Las autopistas generalmente conectaban a los mayores centros de la industria y del comercio, no como las carreteras locales que estas suplementaban. Sin embargo, la autopista fue solamente una indi-



Barber, John W. and Henry Howe, *Southern view of Bound Brook*. 1845.

cación de los cambios relacionados con el transporte, que las próximas décadas traerían. En 1830, dos nuevos medios de transporte (compitiendo mutuamente), llegaron y comenzaron la transformación del área de Bound Brook, la cual continuaría por el siguiente siglo.

A principios de 1830, el Delaware y el Raritan Canal, fueron excavados a través del centro de New Jersey, realizando la visión que por varias décadas, buscaba una ruta acuática, conectando los dos ríos, proveyendo un pasaje más corto y más seguro, entre Philadelphia y New York, en contraste con la ruta de la costa, que era mas larga. La ruta principal del canal, que era de 44 millas, recibía el agua del río Delaware a través de un alimentador de 22 millas, que comenzaba en Raven Rock y terminaba en Trenton, el punto más alto del canal principal. Desde Trenton, el canal principal seguía la ruta plana, pasando por Princeton hacia Kingston, donde continuaba hacia el norte siguiendo la orilla derecha del Millstone River. En el lugar donde el Millstone River se une al río Raritan cerca de Manville, el canal corre a lo largo de la orilla derecha del río Raritan, opuesto a Bound Brook, hacia New Bruns-



Beers, F.W. *Bound Brook and Bloomington. Atlas of Somerset County.* 1873.

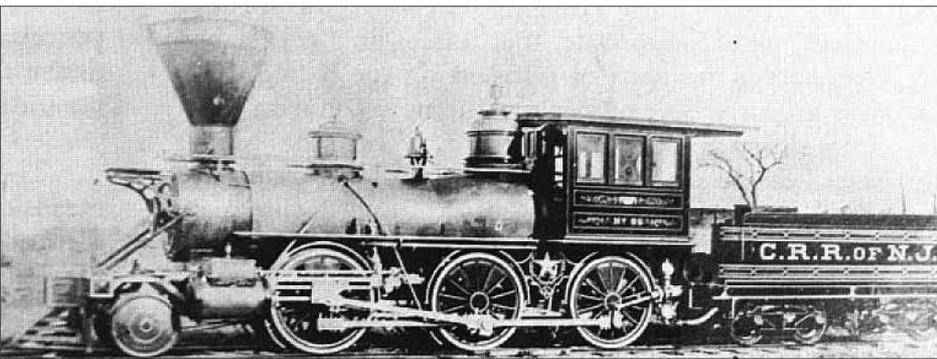
wick. Cuando la construcción del canal fue finalizada en 1834, los botes comenzaron a traer carbón y materia prima y llevaron los productos terminados de las industrias en Trenton y New Brunswick. En su punto más alto después de la Guerra Civil, las balsas del canal, transportaron 2.8 millones de toneladas de carga en un solo año (a pesar de que durante el invierno se suspendía el servicio, a causa de la congelación del agua); 83% carbón.

Aparte de Trenton y New Brunswick, el canal también servía a los pueblos a lo largo de la ruta, algunos de los cuales no existían antes de la llegada del canal. South Bound era uno de estos pueblos. Existían dos cuencas, cerca del Queen Bridge, el lugar perfecto para los negocios tales como el carbón, la madera, los astilladeros y los granos. El nuevo pueblo creció rápidamente, estableciendo su nombre por el camino (a pesar de que entre 1869 y 1891, la comunidad era conocida como Bloomington).



*Fowler, T.M. Bound Brook and Bloomington. 1887. Esta vista, a vuelo de pájaro, desde el suroriente, muestra al pueblo de Bound Brook en la parte central, a Bloomington (South Bound Brook) a la izquierda de la desembocadura de Green Brook, en la parte baja de la derecha.*

Pero aún más cambios estaban por llegar. En 1830, la New Jersey Legislature, estableció la ruta del tren entre Elizabeth y Somerville. La construcción se inició en 1834 al lado este, y el ferrocarril alcanzó a Bound Brook en 1840, y hasta Somerville un año más tarde. En 1849, después de una bancarrota y una reorganización, la línea se unió con Somerville y Easton, para formar el Central Railroad of New Jersey. En 1852, Bound Brook disfrutaba del servicio a Phillipsburg y Elizabeth y todos los puntos intermedios. En 1860 el servicio fue extendido hasta Jersey City. Hoy, esta es la New Jersey Transit's Raritan Valley line.



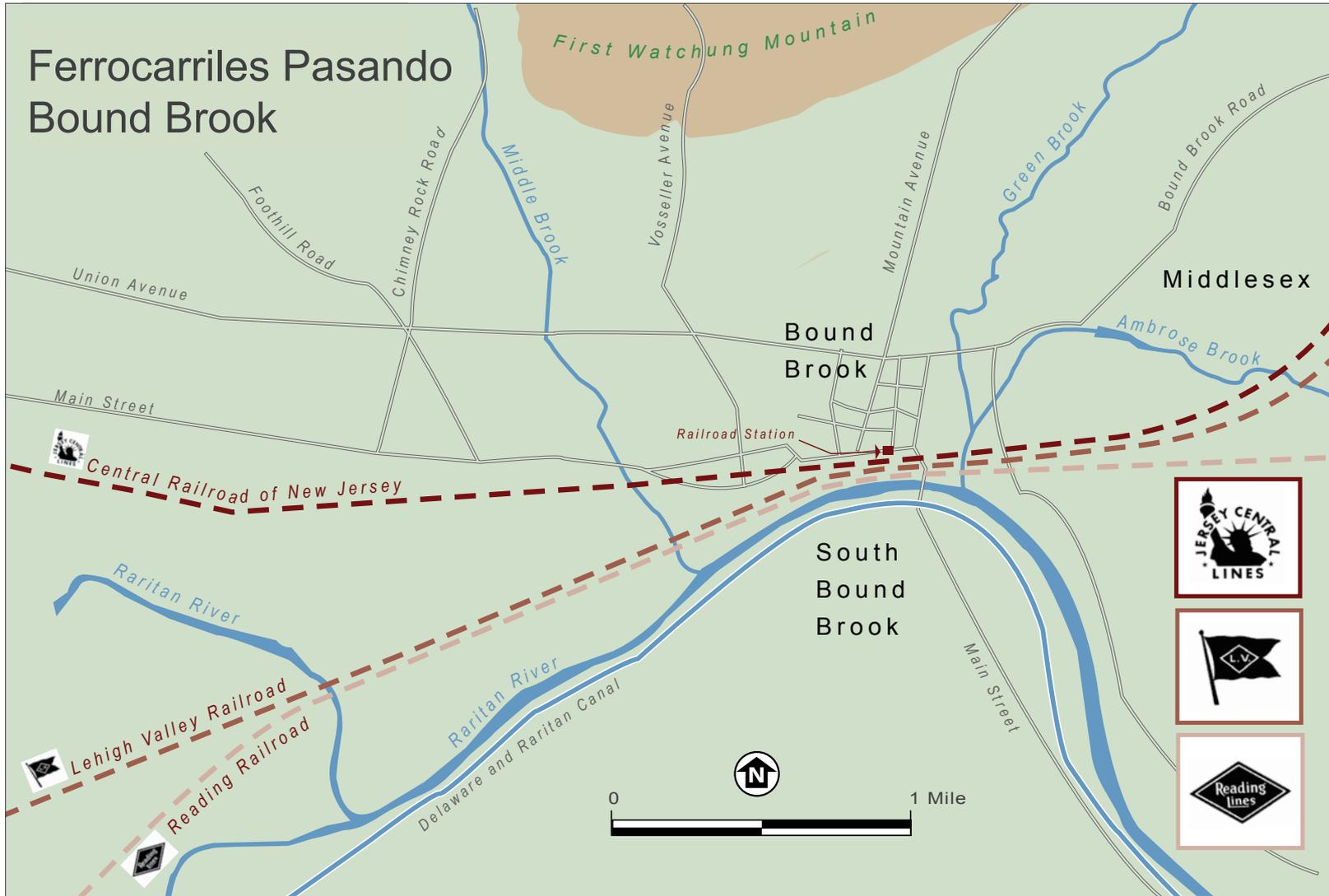
*Fotografía "The Tycoon," tomada en 1866, una locomotora en uso en la car-  
rileta Central de New Jersey ([www.northeast.railfan.net](http://www.northeast.railfan.net)).*



*Vista de la estación de Bound Brook. Circa 1920.*

El nuevo ferrocarril, pasaba entre First Watchung Mountain y el río Raritan, corriendo paralela y al norte de la antigua carrilera que cruzaba el Green Brook y el molino de Field, sobre los dos puentes de piedra y la tierra elevada que los conectaba. La compañía de ferrocarril, construyó un muro de contención, para poder llevar su ferrocarril hasta el final de Field's Millpond, alterando drásticamente el drenaje natural en la vecindad de Mill.

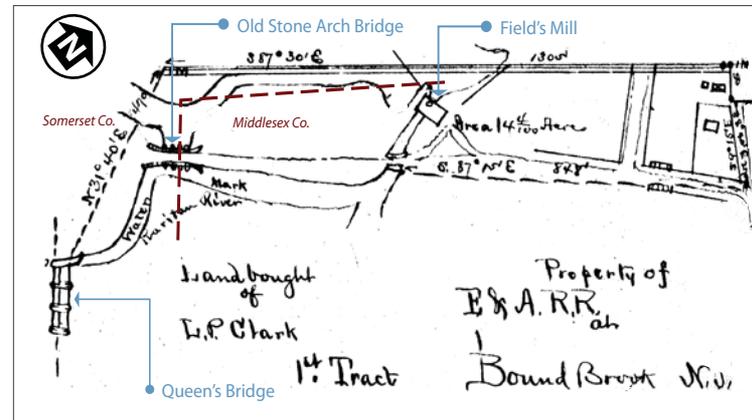
En 1875, el ferrocarril de Easton y Amboy (más tarde, el Lehigh Valley) fue tendida a través de Bound Brook, también en la orilla norte del río, en otro muro de contención entre el ferrocarril central de New Jersey y la antigua carretera. El dique fue levantado 18 pulgadas, creando la represa del molino de Field, de manera que la laguna pudiera ser usada como fuente de agua, par las locomotoras de vapor, pero el resultado fue un estanque de 60 acres de agua estancada. Después de los brotes de malaria en 1878 y 1880, las demandas forzaron a la compañía ferrocarrilera, a remover el dique y a redirigir el canal principal de Green Brook a su lugar presente.



Un nuevo puente de armadura, cargaba la antigua carretera sobre el nuevo canal. Este puente, fue reemplazado por un puente de armadura de hierro, en 1894, posiblemente al mismo tiempo del establecimiento del servicio de tranvía, entre Raritan y New Brunswick, que utilizaba la misma ruta.

El tercer ferrocarril de Bound Brook, fue construido en 1892. Como su nombre lo sugiere, el Port Reading Railroad, fue la creación del ferrocarril de Reading. Comenzando en Bound Brook, se ramificó de la vía principal de Reading y solamente llegó hasta Port Reading en las orillas del Arthur Kill, en Woodbridge, New Jersey, dándole al Reading Railroad valioso acceso al puerto de New York. En Bound Brook, tal como los otros dos ferrocarriles, atravesaba el terreno relativamente plano del norte de Raritan, pero esta vez, hacia el sur del puente de piedra y del nuevo puente de armadura. También como sus dos vecinos, cruzó el terreno en la desembocadura del Green Brook en el terraplén. Un puente de armadura de acero lo llevaba sobre el arroyo en sí.

A fines del siglo XIX, la vecindad de Green Brook-Raritan River era completamente diferente de lo que había sido el siglo anterior; un canal y tres ferrocarriles habían traído prosperidad, industria, y nuevos más residentes y aún un nuevo pueblo al sur del río. El antiguo Molino de Field desapareció, como resultado de un incendio, alrededor de 1880. Aún el mismo arroyo fue reencausado, un cambio que causó mucha confusión, en referencia a las líneas divisorias entre los condados de Somerset y Middlesex y los pueblos de Bound Brook y Middlesex.



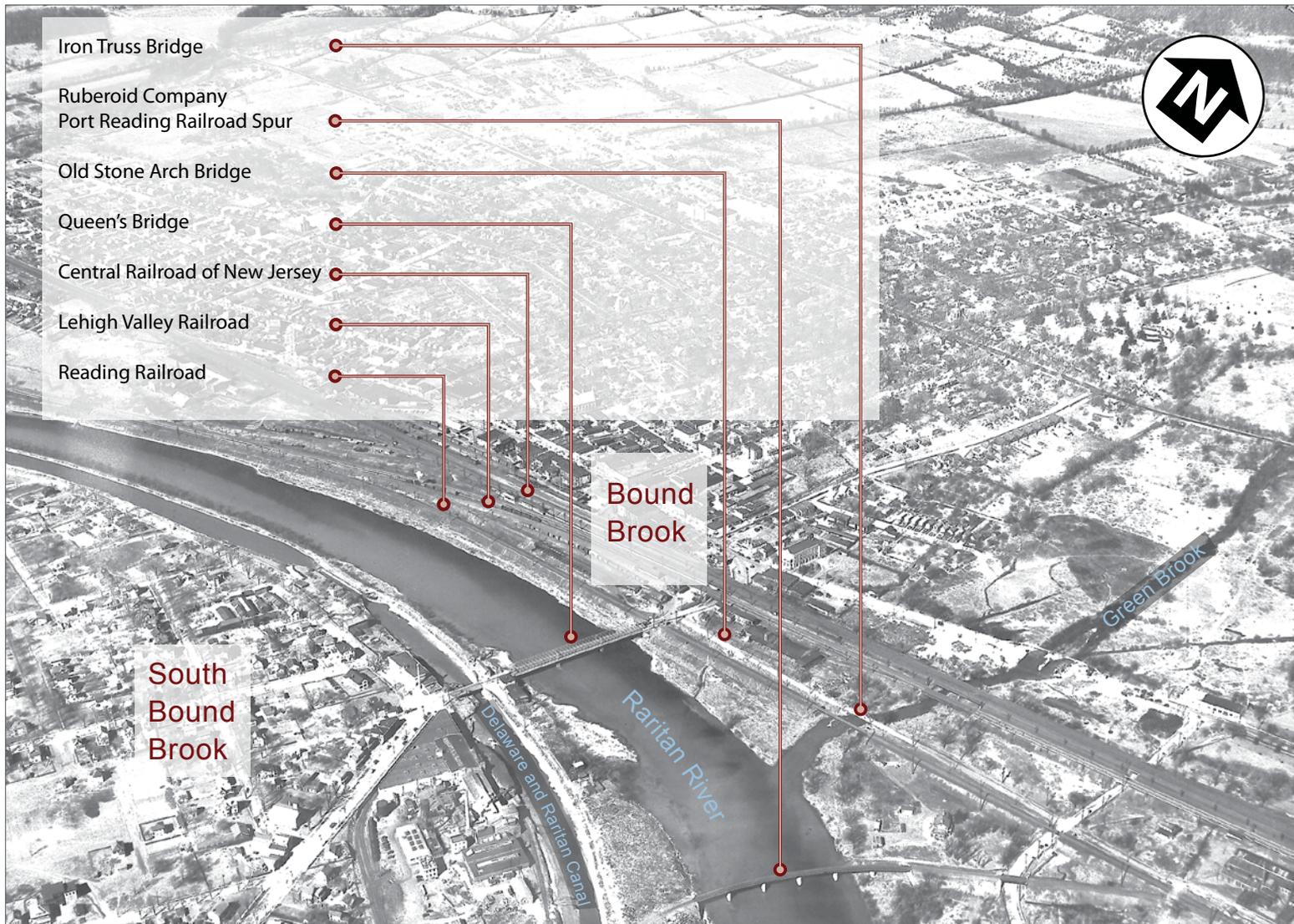
Mapa de una escritura de 1881 (Somerset County Clerk's Office, Somerville, New Jersey). Este mapa muestra, algunas de las radicales alteraciones de tierras, en la desembocadura del Green Brook, causadas por la construcción de la carrilera, a finales del siglo XIX.

# *El Siglo XX*

## *Más carreteras y ferrocarriles*

En el siglo veinte, los carros y los camiones comenzaron a reemplazar a los botes, y a los trenes y a los tranvías, como medios de transporte de carga y de transportación pública, al comienzo lentamente, pero más rápidamente a medida que el nuevo siglo se maduraba. Sin embargo, el agua continuaba jugando un papel importante: al comienzo del nuevo siglo, el Delaware y el canal del Raritan continuaban en servicio, aunque no habían producido ganancias desde 1892, hasta que eventualmente el servicio gradualmente deterioró. El canal murió de una muerte lenta, pero fue resucitado más tarde durante el mismo siglo. Para el año 1931, la carga en toneladas se había reducido a 41,800. Después de que el canal cerró, durante el invierno al final del año 1932, este no fue reabierto. En 1934, el estado de New Jersey tomó el control, para suministrar agua a las comunidades e industrias, a lo largo de su ruta, y en 1974, fue resucitado como el Delaware and Raritan Canal State Park.

Se realizaron cambios también en el cruce del río Raritan entre Bound Brook y South Bound Brook. En 1928 una línea privada de el ferrocarril fue construido, conectando la planta de Ruberoid Company en South Bound Brook con Port Reading Railroad. El ferrocarril cruzaba el Raritan por un muy impresionante puente curvado, de 495 pies de largo, de seis segmentos de vigas de acero, apoyadas en cinco pilares de concreto. Ruberoid, uno de los líderes en la manufactura de revestimiento exterior hecho de asbestos y cemento, ocupaba las antiguas instalaciones de Standard Paint Company, y continuó como una de las fuentes de empleo más grandes del área hasta 1970, cuando los problemas de salud relacionados con el asbestos, en particular la condición conocida como mesothelioma, comenzaron a ser apreciados más claramente. En 1984, el histórico Queen's Bridge, con tres ferroviarias y vigas de acero, fue reemplazado con un nuevo y más ancho puente de concreto, para poder resistir un volumen de tráfico más pesado.



Fotografía de Bound Brook mostrando la desembocadura del Green Brook. 1932. (cortesía de Bound Brook Memorial Library).



*El Warren-through-truss bridge, construido en 1894 para cargar la Railroad Avenue, anteriormente conocida com la Raritan Road, sobre la desembocadura del Green Brook. (Fuente: Hunter Research, Inc. 2002).*

Al norte del río Raritan, más cambios ocurrieron en la red de transporte local. El servicio del tranvía, usando el puente de armadura de hierro y atravesando por la desembocadura del Green Brook, terminó al final del año 1920 y el tráfico en la carretera que antes usaba la ruta del siglo XVIII, fue redirigida, siguiendo al río hasta East Main Street/Lincoln Boulevard, donde una nueva

y hermosa puerta de entrada, sobre las fronteras de los condados de Somerset/Middlesex, fue construida en 1932. El antiguo puente de armadura de hierro, fue dejado en su lugar sin ser usado, hasta que finalmente fue removido en el año 2004, como parte del proyecto de reduccion de las inundaciones.

Las mejoras en el transporte, ayudaron con la expansión a través del sistema de drenaje de Green Brook, por gran parte del siglo veinte. Después de la Primera y la Segunda Guerra Mundial, se llevó a cabo un rápido crecimiento suburbano, no solamente en Bound Brook, South Bound Brook y Middlesex, pero también corriente arriba, en Green Brook, Dunellen y los Plainfields. Aquí, al substituir la tierra absorbente y la zona natural del bosque con edificios y superficies impermeables, creció la raíz de los futuros problemas con las inundaciones en las tierras del Raritan.



Tres vistas del puente edificado en 1928, continuar cargar la rama de Port Reading Railroad, sobre el Raritan, hasta el Ruberoid Company, en South Bound Brook. Este puente fue removido en el año 2007, como parte del proyecto para la reducción de inundaciones. (A la izquierda y en la parte superior, cortesía de Hunter Research, Inc., 2002; Parte inferior derecha, mostrando la demolición en progreso, cortesía de Michael Breslin, del New York District, U.S. Army Corps of Engineers, 2007).

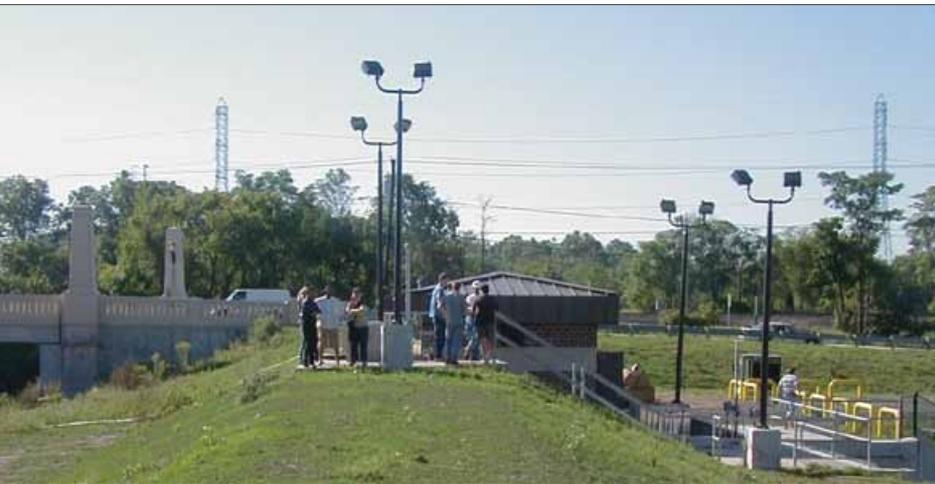
# El Siglo Veintiuno

## El futuro protegido

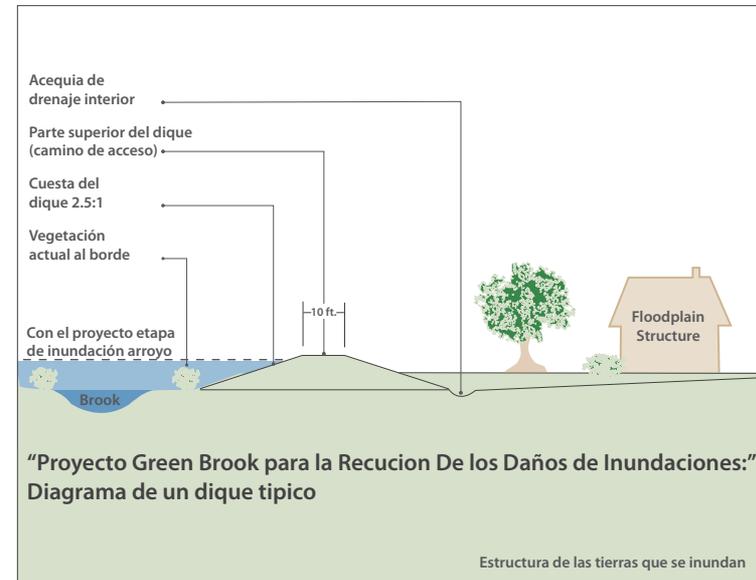
Después de diez años en el siglo XXI, Bound Brook continúa siendo un pueblo vibrante y densamente poblado al lado del río con una gran comunidad hispana en crecimiento, que está integrándose a los antiguos y ya establecidos vecindarios de ascendencia europea. En décadas recientes la vitalidad económica del pueblo ha sido afectada grandemente por una sucesión de debilitantes inundaciones, pero con el

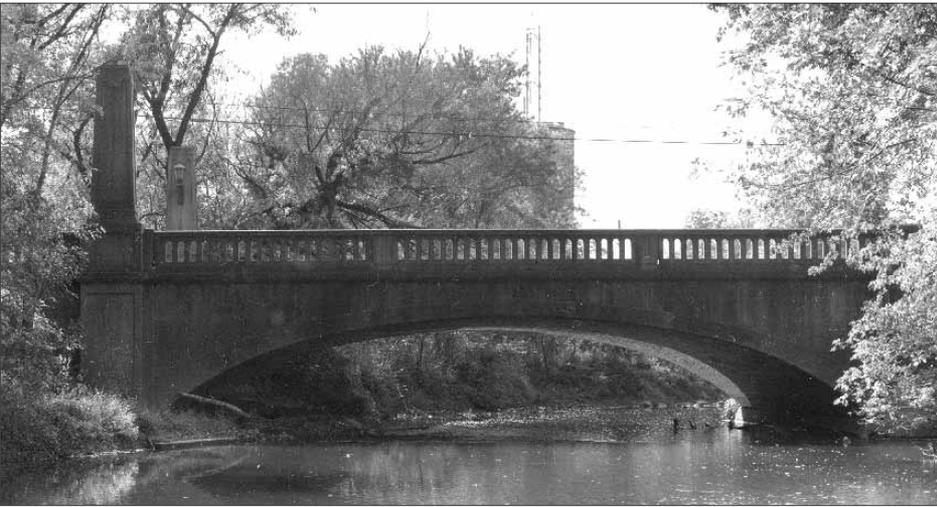
proyecto multimillonario de reducción de inundaciones, cerca a ser completado, el futuro crecimiento y salud económica del área van a mejorar grandemente.

Proyecto Green Brook para la Reducción De los Daños de Inundaciones, con un elaborado sistema de ingeniería de diques, murallas para la retención de aguas, puertas de cierre y estaciones de absorción, es la co-



*Proyecto Green Brook para la Reducción De los Daños de Inundaciones. Estación de bombeo, dique y Lincoln Boulevard / East Main Street Bridge. (Fuente: New York District, U.S. Army Corps of Engineers).*





*Green Brook Flood Damage Reduction Project. Foto superior e inferior: el Lincoln Boulevard / East Main Street Bridge sobre el Green Brook antes y después de su reconstrucción en 2002. (Fuente: New York District, U.S. Army Corps of Engineers).*

laboración más grande que existe entre el estado y el gobierno federal hasta la fecha, en New Jersey. Autorizado en 1986, la fase inicial del proyecto, que va a proteger esta área, que ha sido vulnerable a las inundaciones causadas por la confluencia del Green Brook y Middle Brook con el Raritan, será finalizado en el 2013. Este proyecto es solamente el más reciente de los muchos cambios ocurridos durante los siglos, en el paisaje donde se encuentran el Green Brook y con el Raritan.

### Para más información:

Stratford, Dorothy A. and Margaret McKay.

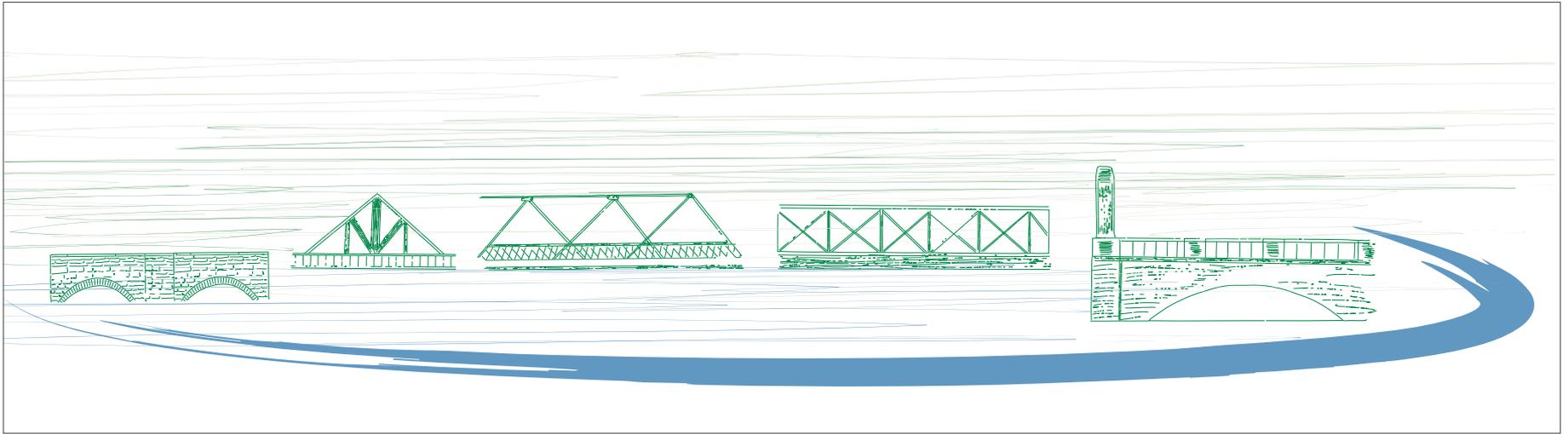
2000 *Images of America: Bound Brook.*

Arcadia Publishing, Charleston, SC, Chicago, IL, Portsmouth, NH, San Francisco, CA.

Green, Howard L.

2009 *Continuing the Mission: A History of the New York District 1975-2005.* New York District, U.S. Army Corps of Engineers, New York, NY.

Bound Brook Memorial Library, 402 East High Street, Bound Brook.



Una breve historia de la confluencia  
del **GREEN BROOK** y el **RARITAN**