

AROPOLI INVESTIGA
PP. 144-157

PASAJES ANACRÓNICOS: MEMORIAS DEL ANCÓN EN PUERTO RICO (SIGLO XIX)

ANACHRONISTIC PASSAGES: MEMORIES OF THE ANCÓN IN PUERTO RICO (19TH CENTURY)

Cristina I. Montenegro Torres

El presente texto es la investigación realizada por la autora en el curso Investigación de Mitad de Carrera (ARCH 3030) de ArqPoli, impartido por la profesora Claudia Rosa López en el trimestre de primavera de 2015 (SP15).

RESUMEN

Durante el siglo XIX, se formalizó una alternativa para salvar obstáculos en los cruces de los ríos. Con el tiempo, se designa con el nombre de ancón a una barcaza de fondo chato sin propulsión propia que utiliza una cuerda para cruzar cuerpos acuíferos de un lado a otro. Esta embarcación viabilizó nuevos métodos de comunicación entre fronteras y emprendió un papel fundamental como agente catalítico para el desarrollo urbano.

Al observar los ríos más importantes y de mayor caudal en Puerto Rico, se percibe una relación entre sus pasajes. Esta nueva red de comunicación permitió plasmar la importancia de estos pasajes al vincularlos con los demás sectores. El sistema vial se divide en cuatro clasificaciones: el ancón de transporte, el ancón agrario, el ancón de obra y el ancón de transición. Luego, por razones de mantenimiento y rendimiento, se consideró fijar el pasaje del momento con un puente: el anacrónico ancón sería sustituido por un nuevo enlace. Lo mismo sucedió con los ancones de Martín Peña, Dorado, Loíza y otros. Estos ancones están atados a un denominador común: el puente que reemplazó al ancón aún está en uso. Dicho puente hace referencia a la importancia que tenía ese pasaje que se selló con las innovaciones constructivas modernas.

Para fomentar la memoria colectiva y el pensamiento crítico del usuario, se propone el diseño de una exhibición móvil como conclusión a esta investigación. La exhibición tendrá como objetivo informar al usuario sobre la existencia de este vehículo previo al puente.

ABSTRACT

During the nineteenth century, an alternative was formalized to overcome obstacles at river crossings. Over time, a flat-bottomed, unpropelled barge that uses a rope to cross bodies of water from one side to another was designated with the name of "ancón" (a pontoon ferry). This vessel enabled new methods of establishing cross-border links and played a fundamental role as a catalyst for urban development.

Upon observing the most important rivers with the greatest volume in Puerto Rico, a relation between their crossings is perceived. This new network of interconnectivity allowed for underscoring the importance of these crossings by linking them to the other sectors. This roadway system is divided into four classifications: the transport *ancón*, the agrarian *ancón*, the construction *ancón*, and the transitional *ancón*. Then, due to maintenance and performance reasons, securing the existing crossing with a bridge was considered: the anachronistic *ancón* would be replaced by a new link. The same happened with the *ancones* of Martín Peña, Dorado, Loíza, and others. These *ancones* are tied to a common denominator: the bridge that replaced the *ancón* is still in use. This bridge highlights the importance of this crossing, which was sealed by modern constructive innovations.

To promote users' collective memory and critical thinking, the designing of a mobile exhibit is proposed as a conclusion to this research. The exhibition will seek to inform users about the existence of this vehicle prior to the bridge.

“Era una plataforma que mecía en el agua los suspiros y los llantos, la risa y los pesares de todos sus pasajeros, del obrero, del turista, del político extranjero y de los amantes furtivos. Aquella barcaza sucumbió incontables veces ante las inclemencias del tiempo y finalmente se hundió, no pudo soportar el peso del mundo moderno que se tendió sobre el río.”

–Asunción Cantres Corres¹

A diario, al pasar desde Cataño a Toa Baja como travesía por la carretera rural PR-165, sorprende a la mirada una estructura interponiéndose sobre el Río de Bayamón. Esta conexión es definida en sus extremos por las banderas que ondean: Estados Unidos, Puerto Rico y Toa Baja. A esta estructura que se ensambla entre el Cataño y Palo Seco se le conoce como El Puente de las Banderas. Durante la marea baja, en el sector que cruza el puente, se forma un camino de tierra en el que las personas, en ocasiones, se

pensable para el funcionamiento de las sociedades. Conecta a personas con sus respectivos lugares de trabajo, residencia o recreación, a los productos con los mercados, y a las materias primas con los lugares de manufactura. Durante el siglo XIX, la alternativa para salvar obstáculos en los cruces de los ríos fue el ancón.³

La definición de ancón parte de una metonimia en la que se le designa a una cosa el nombre de otra. El ancón, por definición, es una ensenada pequeña en donde se puede fondear. Con el paso del tiempo, se designa con el nombre de ancón a una barcaza de fondo chato sin propulsión propia que utiliza una cuerda para cruzar cuerpos acuíferos de un lado a otro. Esta investigación propone documentar y analizar los ancones en Puerto Rico durante el siglo XIX. Para mejor entender el desarrollo del uso del ancón en Puerto Rico, se han identificado tres diferentes ancones. El ancón del Caño Martín Peña, de Dorado y Loíza son fundamentales para entender los eventos y

«A lo largo del texto, abordaremos las siguientes preguntas: ¿qué papel jugó el ancón como agente catalítico para el desarrollo poblacional urbano?, ¿qué incidencias tuvo la construcción del puente sobre el ancón? y ¿cuál fue el proceso que pasó el ancón para caer en desuso?»

reúnen en familia o pescan en las inmediaciones del río. Mientras tanto, cuando la marea está alta, el camino que solía retener eventos memorables en familia se despide con el paso de la corriente. Memorias y pensamientos se remontan al siglo XIX, cuando la construcción de un puente era un lujo que no todos los sectores y barriadas podían atribuirse.

Sin embargo, un ancón existió en el mismo lugar donde se ubica el puente. Este ancón entraba en vigor durante las crecidas del río, cuando era demasiado peligroso para cruzar por “la pasa”². Los vestigios de la ubicación de este ancón nos remontan al imaginario visual que formalizó. Cientos de personas a diario cruzan el puente sin cuestionarse qué le antecede.

Luis Pumarada explica, en su libro sobre *Puentes históricos en Puerto Rico*, que la transportación es una actividad indis-

el desarrollo poblacional urbano en el siglo XIX. A lo largo del texto, abordaremos las siguientes preguntas: ¿qué papel jugó el ancón como agente catalítico para el desarrollo poblacional urbano?, ¿qué incidencias tuvo la construcción del puente sobre el ancón? y ¿cuál fue el proceso que pasó el ancón para caer en desuso?

Durante el siglo XIX, Puerto Rico estaba dividido en solo ocho distritos y cuarenta y dos municipios estaban oficialmente inscritos. La necesidad de transportación y la dificultad para llegar al corazón del pueblo generaron una propuesta vial entre ancones. El ancón jugó un papel fundamental como agente catalítico en el aumento poblacional y el crecimiento económico de Puerto Rico. Este vehículo formó parte de las consecuencias que trajo el desarrollo de nuevos municipios independientes, a causa de las incomodidades que provee un solo municipio con

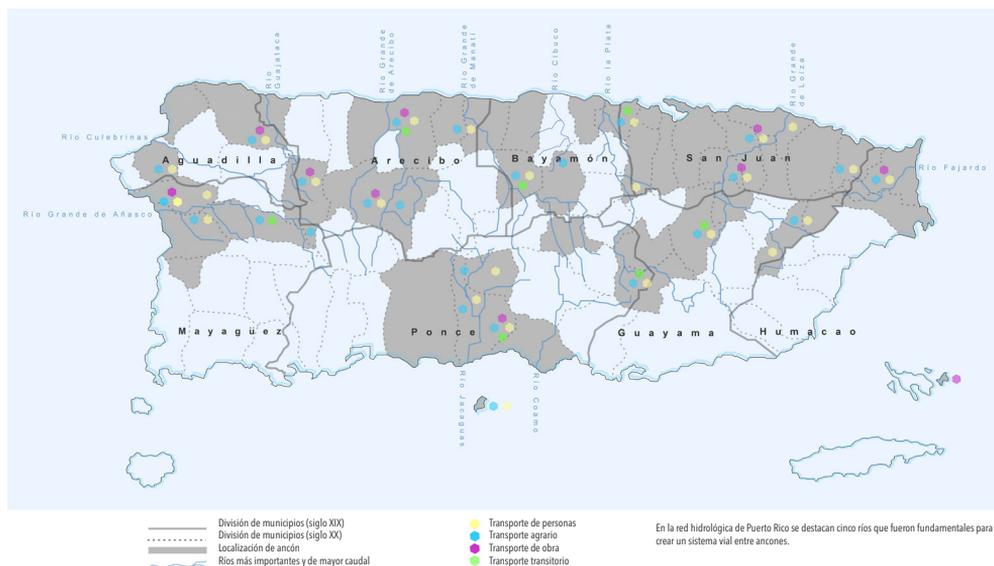


Imagen 1. Taxonomía de ancones en Puerto Rico, siglo 19. (Fuente: Cristina I. Montenegro Torres, CIMT).

varios distritos o barriadas.

Como ejemplo, a consecuencia de estas nuevas divisiones surge el pueblo de Añasco, antes una barriada de San Germán. Una de las razones principales para la petición de reconocimiento como pueblo era la dificultad que experimentaban los habitantes de Añasco para llegar a la iglesia en Aguada. En especial, porque en tiempos de lluvia no había suficientes ancones, ni puentes para cruzar las crecidas de los ríos. Al crear el nuevo pueblo de Añasco, la necesidad del ancón queda anulada.

Este ancón fue el elemento clave para el desarrollo de Añasco, sin este transporte que comunicaba entre Añasco y Aguada, no hubiese surgido resolver un problema. El ejemplo de Añasco animó a otros barrios como: Manatí, Caguas, Bayamón y Guaynabo, que padecían de las mismas necesidades respecto al cruce entre pasajes.⁴ Un pasaje es el estrecho que existe entre dos islas, o entre una isla y tierra firme. En el caso del ancón, la palabra pasaje hace referencia a las inmediaciones en donde se ubicó el ancón.

Sin embargo, los altos niveles de exportación, provocaron durante la invasión estadounidense, la creación y expansión de territorios y carreteras. A finales del siglo XIX, Puerto Rico contaba con 267.4 km de carretera, 49 puentes y 28 ancones en los pasos y bocas de ríos más importantes de la isla.⁵ (Imagen 1)

En la red hidrológica de Puerto Rico, podemos destacar cinco ríos que fueron fundamentales para crear un sistema vial entre ancones. Los ríos más importantes y de mayor caudal proyectan una relación entre pasajes. Este sistema vial se divide en cuatro clasificaciones: la primera es el ancón que transportaba vehículos y personas. La segunda es el ancón que transportaba productos agrarios como café, caña y productos menores. La tercera es el ancón de obra, que transportaba materiales de obra y obreros. La cuarta clasificación es el ancón de transición. Este ancón entraba en vigor durante reparaciones en cuerpos de agua.

El ancón que transportaba vehículos y personas formaba parte del escenario de la ciudad. El ancón era un elemento

incuestionable, parte de la rutina del ciudadano. Por lo regular, la ruta que tomaba el ancón que transportaba vehículos y personas era directa y sencilla. Debido al peso y las precauciones que debían de tomar al transportar personas, la ruta se limitaba solo a cruzar perpendicularmente de un lado al otro del río. Similarmente ocurría en el pueblo de Loíza: este medio era el único para cruzar de Loíza Aldea a los distritos de San Juan. Próximamente, se abundará sobre el desarrollo de Loíza desde el punto de vista del ancón como agente catalítico de desarrollo, y cómo fue el proceso para que este cayera en desuso.

La segunda clasificación (el ancón que transportaba productos agrarios como café, caña y productos menores) fue importante para el desarrollo económico durante el siglo XIX. El cruce por estos pasajes agilizó el proceso de transportación hasta llegar a los litorales principales de exportación y mercadeo. Este medio de transporte era completamente separado y diferente al de las personas que transportaba; en vez de cruzar el río de un extremo a otro, podía desplazarse paralelamente a través del río. Este estaba equipado para llevar ganado, cultivos y maquinaria pesada a distritos cercanos. En el Pliego de Condiciones facultativas de los siguientes pueblos: Arecibo, Vega Baja, Aguada, Coamo, Isabela, Río Grande y Utuado, se dan especificaciones sobre la construcción de un muelle exclusivamente para el ancón del pueblo. Incluso las rutas que se implantaban para cruzar el río o vadearlo eran rutas segregadas de cualquier otra transportación marítima, como lo eran las embarcaciones de remo. Esto, con el fin de limitar el flujo de transportación y evitar accidentes, ya que la mayoría de las veces estas embarcaciones contaban con sobrepeso y podría ocurrir un accidente catastrófico.⁶

La tercera clasificación, el ancón de obra, se utilizaba principalmente para transportar materiales de obra y obreros. Este ancón no solo se limitaba al cruce entre ríos sino que se desempeñaba más como una barca, ya que salía a altamar para cruzar grandes distancias. Este uso fue muy común en Puerto Rico y emprendido por los

«El ancón que transportaba vehículos y personas formaba parte del escenario de la ciudad. El ancón era un elemento incuestionable, parte de la rutina del ciudadano. Por lo regular, la ruta que tomaba el ancón que transportaba vehículos y personas era directa y sencilla.»

españoles al momento de levantar grandes obras como los faros.

En el 1881, el Ministerio de Ultramar aprobó la realización de un faro de tercer orden en la isla de Culebritas. El servicio de un ancón fue necesario para transportar el agua del aljibe entre la isla de Vieques y Culebrita. De modo similar, en el 1896, el Ministerio aprueba el proyecto reformado de un muelle para el servicio de ancones entre la Isla de Cardona y el muelle de Ponce. El fin era proveerle servicios al faro de sexto orden, mediante la transportación de materiales. Más adelante, en el 1906, un brote de cólera provocó que las inmediaciones del faro en la Isla de Cardona fueran utilizadas como centro de cuarentena.⁷ Esto provocó que el ancón que inicialmente funcionaba como uno de obra se modificara para transportar personas.⁸

Otro ejemplo que pudimos identificar como ancón de obra fue el ancón en la Isla Mata Redonda en San Juan. En esta isla, se depositaba el carbón mineral que se usaría en la Central Constancia en Toa Baja y, más tarde, para el ferrocarril que circundaba desde San Juan hasta Vega Baja. Se documentó la existencia de un ancón para la transportación del carbón y de los obreros hacia la Isla grande. Esta isla desapareció a razón del relleno y dragado de la zona portuaria de San Juan, donde hoy se ubica el Departamento de Hacienda.⁹

Por último, el ancón de transición se ponía en uso durante las reparaciones y o construcciones de nuevos puentes. Según el historiador Walter A. Cardona Bonet, uno de los ancones más antiguos se ubicó en el pueblo de Añasco. Antes de

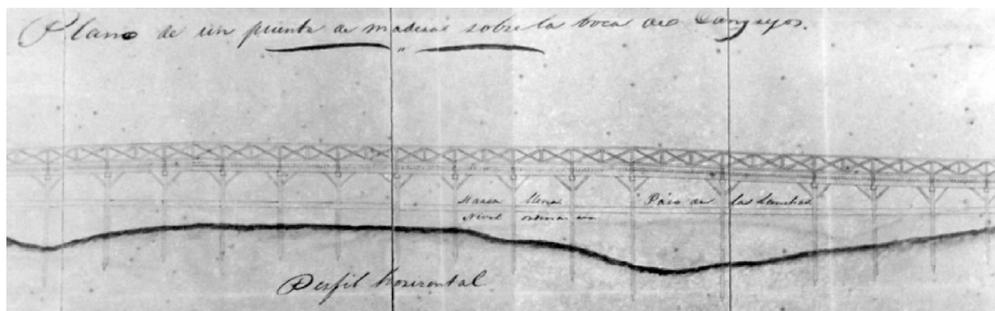


Imagen 2. Plano de un puente de madera sobre la boca de [Río Cangrejos]. (Fuente: Archivo Genral de Puerto Rico, AGPR).

su separación del pueblo de San Germán, los vehículos cruzaban el Río Añasco por medio de un ancón hasta que se completó un puente provisional de madera. Este se derrumbó en el 1926, durante una tormenta tropical; fue reconstruido y nuevamente derrumbado durante el Huracán San Felipe en el 1928. Una vez más, el ancón volvió a entrar en servicio mientras se erigía otro puente de madera.¹⁰

Otro caso similar es el Puente Número 59 en el Río Carrizales en Aguada. Hasta 1832, se cruzaba el río en este punto por medio de un ancón. En esa fecha, se estableció un presupuesto para construir un puente de madera con soportes de fábrica. La estructura se volvió a reconstruir tras unas crecientes y durante la reconstrucción se utilizó nuevamente el ancón, hasta completada la obra.¹¹

El tema de los puentes y carreteras fue controversial durante el siglo XIX y principios del siglo XX, ya que para el establecimiento de los puentes había solo dos opciones. Una de ellas fue la restitución del camino: cambiar por completo la ruta por donde siempre se cruzaba. La segunda opción era fijar el pasaje del momento con un puente. Es decir, el anacrónico ancón sería sustituido por un puente.

La palabra anacrónico hace referencia a un objeto que no pertenece a la época en que se sitúa. Dado a la construcción del puente, el ancón, en este caso, pasaría a un segundo plano, según las necesidades del momento. Esto fue lo que sucedió con los ancones de Martín Peña, Dorado, Loíza y otros. Estos ancones están atados a un denominador común, el puente que reemplazó al ancón aún está en uso.

ANCÓN DEL CAÑO MARTÍN PEÑA (1797-1937)

La isllita que ha sobrevivido los ataques ingleses. Se une con isla grande merced al antiguo ancón y al pescador Martín Peña.

—Descripción de cronistas del siglo XVIII¹²

Santurce se distingue por ser el único barrio de Puerto Rico fundado por esclavos negros libertos. Su larga y curiosa historia es un sancocho de culturas mixtas con influencias africanas, taínas, españolas, inglesas, holandesas, danesas y norteamericanas cuyos orígenes datan de los principios del siglo XVI.

En el 1773, se creó oficialmente el partido de San Mateo de Cangrejos que, además del área hoy conocida como Santurce, también comprendía los sectores de Hato Rey e Isla Verde. El territorio de San Mateo de Cangrejos se encuentra en el litoral norte, en una extensión territorial comprendida por dos pequeñas islas que se extienden desde el Río Grande de Loíza, hasta la Laguna del Condado por la costa. Por el este, sirve de frontera el Caño Martín Peña que tiene su entrada por la laguna de San José y bordea todo el sector hasta la bahía de San Juan.¹³

El Caño le debe su nombre a un pescador del siglo XVII, que con su barca hacía travesías de un lado al otro del Caño, transportando personas y mercancías cuando no había puente.

como a una legua distante del caño se halla la boca de Cangrejos, que es una pequeña ria¹⁴ que en forma de caño se interna hacia la bahía; en la marea baja da paso



Imagen 3. Plano de ancón en Dorado, Puerto Rico. (Fuente: AGPR).

á los de á caballo, casi a nado en algunos puntos, lo que hacía peligroso este pasaje. Existió un ancón o barca para evitarlo, pero últimamente se construyó un puente de madera de bastante solidez [...] con el cual se ha evitado la pérdida de frutos y efecto, y las desgracias que solían suceder al vadear la boca de la laguna en la misma reventazón del mar.¹⁵ [sic]

Este puente fue escenario de uno de los eventos principales en la heroica defensa de San Juan, por parte de los milicianos puertorriqueños frente a la invasión inglesa de 1797. Los ingleses intentaron destruir el puente de madera para evitar conexión y comunicación al interior de la Isla (imagen 2).

Tras un siglo de recuerdos, volvió el anacrónico ancón durante la construcción de un nuevo puente. Este ancón permaneció en uso hasta el 1837 al construirse nuevamente un puente provisional en madera. Por las constantes reparaciones que requieren los puentes de madera en el clima tropical, en el 1939 se propuso un nuevo puente diseñado por el arquitecto Luis Fernando Piñas y los ingenieros Cecilio Delgado y Francisco Fortuño.

De esta forma, el ancón del Caño Martín Peña evolucionó lentamente de sus inicios, de transportar solo personas, hasta cesar sus labores y luego regresar para colaborar como ancón transitorio en la construcción del nuevo puente que dictaría su fin. El siglo XIX era testigo de grandes

cambios tecnológicos que convertirían el humilde barrio de Cangrejos en un importante centro de comercio. Durante la construcción del puente, el pasaje del ancón fue el agente catalítico que posibilitó la construcción de la Carretera Central en el año 1852. Esta vía conectaría la capital de San Juan con Río Piedras, fomentando el comercio entre ambos pueblos y a su vez, obligando a los transeúntes del área a atravesar el distrito de Cangrejos. Una vez terminada la construcción del puente, el ancón ya no era necesario. Por lo que quedó enterrado entre los archivos y las crónicas de Puerto Rico.

En el 1989, el gobernador Rafael Hernández Colón conmemoró un evento con motivo de recibirse la primera unidad del sistema Agua-guagua¹⁶ en el terminal de lanchas de San Juan.¹⁷ La primera lancha de la flota se bautizó con el nombre de Martín Peña. "Juan Martín Peña el primer concesionario en operar un ancón en este Caño. En ese sentido simboliza los primeros esfuerzos para proveer transportación entre la isleta y el resto de nuestro país."¹⁸

El puente de Martín Peña representa un hito cultural e histórico, dado a los eventos que han sucedido en su localización. En el presente, las comunidades de barrios aledaños y el Proyecto Enlace trabajan para el dragado del Caño Martín Peña y la rehabilitación del puente.

ANCÓN DE DORADO (1925-1936)

Según el historiador Pedro Tomás de Córdova, en 1831 existió, en el barrio Dorado de Toa Baja, un centro poblado conocido como "el nuevo pueblo" para distinguirlo de Toa Baja, al cual llamaban "el viejo pueblo". El nombre del barrio Dorado se le atribuye a una familia que se constituyó entre las primeras en establecerse en este territorio. Los residentes de los barrios Dorado, Mameyal, Iguillar (sic) y otros de Toa Baja dieron poder a dos de sus vecinos, Jacinto López y José Forguera, para que solicitaran autorización del Gobernador para fundar un nuevo municipio. Completados todos los requisitos, en el 1842 quedó organizado el pueblo de Dorado. El Municipio fue dividido en el pueblo central del Dorado y sus barrios: Espinosa,

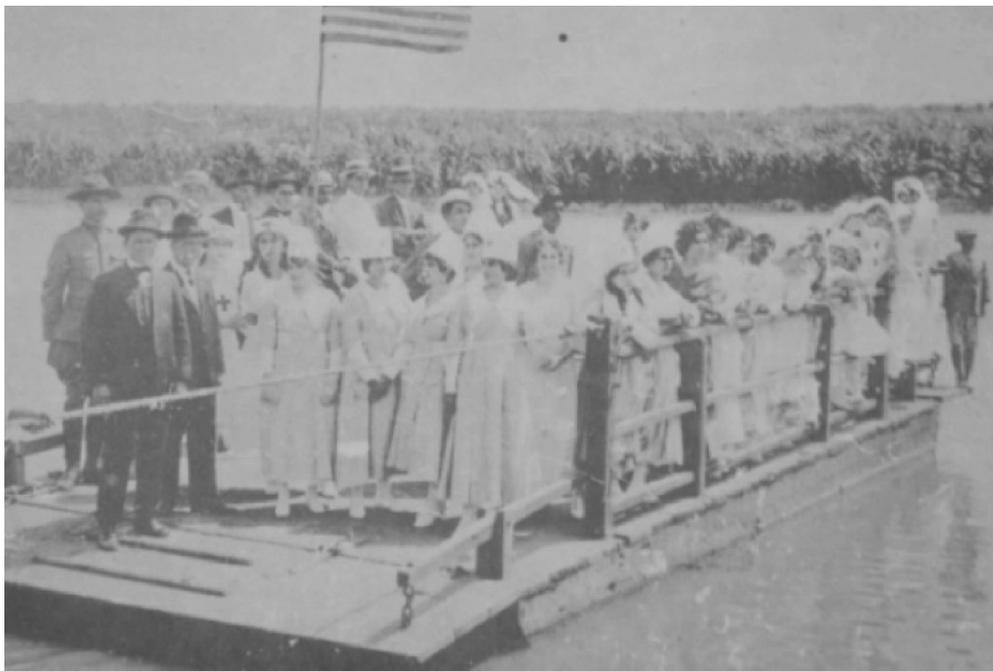


Imagen 4. Ancón de Dorado, Puerto Rico, c. 1930. (Fuente: CIMT).

Maguayo, Higuillar y Río Lajas.

Durante su desarrollo, Dorado fue muy importante como zona industrial. Dependió de una economía mayormente agrícola; concentrada en el cultivo de caña de azúcar, la producción de algunos frutos menores, la ganadería y la pesca.¹⁹ La entrada principal de Dorado quedaba para el este, colindando con la ribera oeste del Río Toa. Para atravesar el río, los vecinos tenían que dirigirse hacia el Barrio Mameyal, cerca de la desembocadura del río, para allí tomar el ancón y cruzar de una ribera a otra. Tanto para los residentes de Dorado como para los de la zona urbana era muy molesto cruzar por Mameyal. Además, la localización del ancón en el barrio Mameyal, les impedía a los vecinos el uso de sus corralillos de pesca, que ubicaban en la fronteras del río durante la cuaresma.

Como consecuencia de esto, un grupo de personas contactó al Cabildo de San Juan para la ordenanza y remoción de este ancón hacia la boca del Río La Plata, en la entrada de Dorado.²⁰ Era más corto el trayecto que tenían que tomar los residentes y vecinos si la nueva localización del ancón

era frente a la entrada del mismo Barrio de Dorado (imagen 3). "El 27 de febrero de 1826, el cabildo de San Juan accede al traslado del ancón hacia la entrada del pueblo."²¹ Colocado el ancón frente a su entrada principal, al margen del río, esto facilitó aún más el acceso a peatones. Ubicar el ancón en estas inmediaciones también propició una nueva ruta para los agricultores que se dirigían al litoral norte.

Con la nueva ubicación, el ancón emprendió su labor como agente catalizador de cambio. Este contribuyó económicamente a la estabilización del nuevo pueblo e impulsó una actividad comercial en el pueblo de Dorado. El pasaje era comúnmente transitado por carruajes abastecidos de productos agrícolas en dirección al pasaje de Palo Seco para luego llegar a Cangrejos. Además, en sus predios se reunían personas con sus productos para venderlos a la clientela del ancón. En particular, se destacan aquellos cuyos cultivos no fueron suficientes para venderlos en grandes cantidades.

Más tarde, la estación de este pasaje se utilizó para contabilizar los productos, ha-



cer censos y como centro de reunión. El ancón de Dorado formó parte del andamiaje para el desarrollo cultural, agrónomo y económico del litoral norte. Este pasaje era el único acceso conveniente y más rápido para llegar a otros litorales.

El proceso que pasó el ancón hasta caer en desuso comenzó durante la llegada de los americanos. Estos vieron el potencial que podía generar este lugar, respecto al potencial económico. Fue entonces que se propuso un aumento en los impuestos en el municipio y un peaje por transitar por esta vía, adicional al costo de la transportación²² (imagen 4).

Sin embargo, entre los años 1935-1936 fue inaugurado el puente de Dorado que cruza el Río La Plata y une a este pueblo con Toa Baja. El puente, una vez más, sustituye el antiguo y anacrónico ancón por varias razones. Una de ellas corresponde al déficit económico de los años treinta, otra razón que impactó en la construcción del puente fue la propuesta de la carretera Central y sus desvíos secundarios. El ancón propició respuestas positivas para el desarrollo de Dorado en contraste con

«De esta forma, el ancón del Caño Martín Peña evolucionó lentamente de sus inicios, de transportar solo personas, hasta cesar sus labores y luego regresar para colaborar como ancón transitorio en la construcción del nuevo puente que dictaría su fin. El siglo XIX era testigo de grandes cambios tecnológicos que convertirían el humilde barrio de Cangrejos en un importante centro de comercio.»

los efectos negativos que provocó la construcción del puente.

La construcción del nuevo puente provocó que el nodo de actividad en las inmediaciones del ancón disminuyeran. Las personas ya no tenían que esperar a que llegara el transporte a través del río, en cambio, continuaban su rumbo hacia su destino hasta encontrarse el próximo pasaje. Las estancias del pasaje poco a poco se introducían en la neblina del mundo moderno.



Imagen 5. Ancón de Loíza, Puerto Rico, c. 1962. (Fuente: CIMT).

ANCÓN DE LOÍZA (1915-1980)

“Es la historia del Ancón remplazado por el puente. Es la historia de un pueblo que se fue por la vía ancha de la modernidad.”

–Asunción Cantres Correa²³

Loíza es uno de los pueblos más antiguos de Puerto Rico, fundado en el 1719, protagonista de la desembocadura del Río Grande de Loíza. El río cruza los municipios de San Lorenzo, Caguas, Gurabo, Trujillo Alto, Carolina, Canóvanas y termina en el pueblo de Loíza. Julia de Burgos escribió sobre la grandeza del Río Grande en su poema Río Grande de Loíza. Manifiesta cómo es su amplia y llana desembocadura, que acepta y le presta su belleza natural al río para que este muestre a su vez su magnitud. “Este fenómeno ocurre en un solo lugar en toda la isla, en Loíza, y Julia de Burgos lo sabía”.²⁴

En el Río Grande de Loíza se desarrolló un sistema de transportación que fue único en la Isla (imagen 5). En sus inicios, el ancón le pertenecía a la familia Iturregui. La familia Iturregui utilizaba exclusivamen-

te el ancón como medio de transporte, para llegar a su finca, que se ubicaba en una de las orillas del Río Grande de Loíza. En él transportaban: bueyes, maquinaria, obreros, y cosechas durante el tiempo de la zafra. Al terminar la época de la zafra, arrendaban el ancón a la familia Cortijo durante el resto del año. Se transportaban entonces carros y trabajadores.²⁵

Comenzando desde el 1815, la familia Cortijo compró el ancón y tuvo la responsabilidad de manejarlo durante tres generaciones. Estaba construido en madera y tenía cabida para un solo automóvil. A medida que se construía un ancón nuevo se aumentaron las instalaciones y el costo de transportación. En vez de un automóvil por viaje, se aumentó la capacidad a tres o cuatro automóviles por viaje. Este ancón necesitaba un cuidado excesivo y costoso. A partir del 1962, el ancón fue construido de acero y su capacidad era de ocho automóviles pequeños o seis grandes (imagen 6).

El ancón de Loíza llegó a representar mucho más que el método de transportación para cruzar entre pasajes. Para muchos, fue el lugar donde encontraron a su pri-



«[...] el ancón formalizó uno de los primeros sistemas de transportación pública marina y fue el origen de uno de los elementos más importantes y funcionales que brinda el paisaje urbano: el puente. Los puentes siempre han simbolizado el paso hacia una nueva existencia.»

mer amor, según relata la vecina Doña Fátima Rosario, de 105 años. Al preguntarle sobre el ancón, tardó en contestar. Entre murmullos y pena contó la historia sobre su primer amor: "El anconero más guapo que tuvo Loíza".²⁶ Para otros, el ancón era parte de su rutina, componente esencial para el comienzo de su día.

María Luisa "Magüi" Cortijo comenzó a operar el ancón al morir su padre en el 1978. Poco a poco, las horas del ancón fueron disminuyendo debido a los altos costos de mantenimiento y trabajo. Se establecieron horarios fijos e inconvenientes para los vecinos de Loíza. Un grupo de obreros reunidos en la plaza a su hora de almuerzo

comentaba entre lamentos e indiferencias en 1985: "Cuando estaba Feliciano Cortijo daban un servicio que tú podías ir en altas horas de la noche con un enfermo y te pasaban, pero actualmente a las seis de la tarde ya se cierra."²⁷ El ancón les recordaba la obsolescencia que tenía el pueblo de Loíza respecto a las innovaciones constructivas.

A cuenta de las necesidades, se propuso la construcción de un puente que podría significar el alivio para unos pero para otros el fin de su negocio. Por medio de este lento proceso fue que varios comercios que se encontraban en las cercanías del ancón y el ancón pasaron a un segundo plano hasta desvanecerse. La reducción de visitantes y consumidores provocó que muchas de estas localidades cerraran. Quedó así "como un evento turístico mas allá de necesario".²⁸

En el presente, aún quedan rastros del ancón en Loíza ubicados entre los vestigios de la cultura loiceña, así como parte de las ruinas que instalaban a pequeños comercios como el de Brisas del Río. El ancón de Loíza se asimila a una ruina incapaz de envejecer con el tiempo por falta de su existencia. Queda sólo en la memoria de



Imagen 5. Ancón de Loíza, Puerto Rico, c. 1984. (Fuente: CIMT).

aquellas generaciones que lo vieron operar y disfrutaron de su encanto.

Para concluir, el ancón formalizó uno de los primeros sistemas de transportación pública marina y fue el origen de uno de los elementos más importantes y funcionales que brinda el paisaje urbano: el puente. Los puentes siempre han simbolizado el paso hacia una nueva existencia. Siendo el ancón el elemento instintivo que formalizó una respuesta a las necesidades del momento, este pasa desapercibido en el presente.

La red vial que propiciaron los ancones jugó un papel muy importante al momento del nacimiento de municipios independientes como el de Añasco, Manatí, Dorado, Caguas, Bayamón y Guaynabo, entre otros. Subyacente al fenómeno de la modernidad, durante la construcción del puente había ciertos componentes del nuevo sistema que incluía el cambio tecnológico. La fuerza humana vino a ser remplazada por la fuerza inanimada de energía con lo que liberó al ser humano de los lazos y las obligaciones tradicionales.

AFIANZAR LA MEMORIA COLECTIVA DEL ANCÓN

“El modernismo que llegó por el puente dictaba el estilo y regía la norma. Y la rueda del progreso llegó sin importar tradiciones ni consecuencias.”

—Emiliano Zafra Vega²⁹

Es pertinente estudiar el tema del ancón en Puerto Rico, ya que en la mayoría de las localidades que existió un ancón hoy vemos un puente. Ese puente que comúnmente transitamos sin cuestionar qué le antecede es el testigo del margen de referencia que marcó el ancón durante su travesía, que ahora será marcado con el paso de los vehículos. El puente que suplantó al anacrónico ancón hace referencia a la importancia que tenía ese pasaje que se selló con las innovaciones constructivas modernas.

La memoria y el conocimiento del ancón quedan escondidos entre la neblina del mundo moderno, pero a fin de cuentas la neblina en cualquier momento se desvanece. Es por eso que se propone como

diseño y conclusión a esta investigación una exhibición móvil. Esta exhibición tendrá como objetivo informar al usuario sobre la existencia de este vehículo previo al puente.

La exhibición móvil será fácil de montar y liviana para poder transportarla a diferentes localidades. La presentación se compone de tres paneles informativos formando un triángulo. Tendrá una altura de ocho pies de alto y cada panel tendrá un ancho de cuatro pies. En cuanto a la información, dos de los paneles se concentran en información general del ancón en Puerto Rico y el tercer panel será removible y tendrá la información del ancón del pueblo en que se encuentre la exhibición. Esta exhibición se mostrará en las plazas de los pueblos, en alcaldías o en lugares de interés turístico.

La meta es informar al ciudadano y crear un pensamiento crítico que estimule y cuestione la cotidianidad de su ruta a través de un puente. Preguntas como estas, luego de ver la exhibición, podrían emerger. ¿Quién vino primero, el ancón o el puente? ¿Acaso en este puente hubo un ancón? ¿Qué tipo de ancón era? ¿Por qué dejó de funcionar? ¿Cómo hubiera sido si todavía estuviera en uso? ■

NOTA DE LA EDICIÓN En el Archivo Digital de ArqPoli, se encuentra una copia de este trabajo con bibliografía completa.

NOTAS

1. Cantres, 1997, [p. 6 y ss.].
2. Una "pasa" es "un canalizo entre bajos por el cual pueden pasar los barcos" (DRAE, 2001) aunque también se puede pasar caminando. Este fenómeno denominado "la pasa" ocurre principalmente cuando la marea está baja. La referencia principal de este término se remonta a una entrevista con el historiador Walter Cardona Bonet. Durante la entrevista, se cuestionó sobre la existencia de un vehículo previo al ancón en Puerto Rico. El historiador hizo referencia a "la pasa": "Este era la única manera en que los pobres cruzaban el río, no todos podían pagar una canoa." (Cardona, 2015). Este término aún se utiliza entre pescadores para anunciar la marea baja.
3. Pumarada y Rodríguez, 1991, p. 8.
4. Picó, 1986, pp. 116-119.
5. Pumarada y Rodríguez, 1991, pp. 20-21
6. Fondo: OP, Serie: Aguas, inventario, caja 39, Legajo 3ª, AGPR.
7. Fondo: OP, Serie: Aguas, caja 12, Legajo 241, AGPR.
8. Íd.
9. Cardona, 1985, p. 21.
10. "Para declarar", 1999.
11. Pumarada y Rodríguez, 1991, p. 42.
12. Aponte, 1985.
13. Nurse, 2012.
14. Una "ría" es la penetración que forma el mar en la desembocadura de algunos ríos (DRAE, 2010).
15. Fondo: OP, Serie: Aguas, caja 8ª, Legajo 39, AGPR.
16. Agua-guagua fue una propuesta de transporte colectivo marítimo con el fin de transportar vehículos y personas desde el terminal de Cataño al terminal de San Juan. Su fin era completar la red vial que propuso el sistema Metro Móvil.
17. Hernández, 1989.
18. Ibíd., p. 3.
19. Canino, 1993, pp. 8-36.
20. Ibíd., pp. 17-19.
21. Ibíd., p. 36.
22. Fondo: OP, Serie: Aguas, inventario, caja 27, AGPR.
23. Cantres, 1997, [p. 6 y ss.].
24. Fonseca, 2008.
25. Beardsley, 1985.
26. Doña Fátima Rosario entonces tenía 105 años de edad (Rosario, 2015).
27. Muñiz, 1985.
28. Íd.
29. Cantres, 1997, [p. 6 y ss.].

REFERENCIAS

Aponte Torres, Gilberto. "Los orígenes de San Mateo de Cangrejos y San Mateo de Cangrejos y la defensa militar" en *Notas para su Historia: San Mateo de Cangrejos: (Comunidad cimarrona en Puerto Rico)*. Oficina Estatal de Preservación Histórica, 1985.

Beardsley, Clarence. "El Río Grande de Loíza deja paso al progreso", *El Mundo*, 25 de febrero de 1985.

Cardona Bonet, Walter A. "Isla o Cayo Mata Redonda", *Islotes de Borinquén: Notas para su historia*, Universidad de Puerto Rico, 1985.

Cardona Bonet, Walter A. Entrevista por la autora. 2015.

Canino Salgado, Marcelino J. *Dorado, Puerto Rico: historia, cultura, biografías y lecturas*, edición especial con motivo de su sesquicentenario (1842-1992), Administración Municipal del Dorado, 1993.

Cantres Corres, Asunción. "El ancón de los recuerdos", *El Nuevo Día* (Revista domingo), 12 de octubre de 1997.

Fonseca, José D. "Río Grande de Loíza." Municipio de Loíza. 3 de febrero de 2008, <http://www.municipiodeloíza.com/infogen-es/datosgeo-es/riogrande-es>. Consultado el 21 de abril de 2015.

Hernández Colón, Rafael. *Mensaje del Gobernador con motivo de recibirse la primera unidad del sistema Agua-guagua*, 31 de agosto de 1989.

Muñiz Hernández, Ramón. "El ancón y el puente." *Viva, El Reportero*, 21 de enero de 1985.

Nurse Allende, Lester. "Breve historia de Cangrejos 1773-1864", *Estudios Sociales en acción*, 2012, <http://historia-de-nuestro-mundo.blogspot.com/>. Consultado el 21 de abril de 2015.

"Pasa", *Diccionario de la Real Academia Española*, 2001, [<http://web.frl.es/ntllet/SrvltGUILoginNtletPub>]. Consultado el 30 de mayo de 2015.

Picó, Fernando. "El nacimiento de Añasco y otras fundaciones", *Historia General de Puerto Rico*, 1ra edición, Huracán, 1986.

"Ría", *Diccionario de la Real Academia Española*, 2001, [<http://web.frl.es/ntllet/SrvltGUILoginNtletPub>]. Consultado el 30 de mayo de 2015.

Rosario, Fátima. Entrevista por la autora. 20 de marzo de 2015.

Pumarada O'Neill, Luis y Juan Rodríguez Cruz. "Introducción" en *Los puentes históricos de Puerto Rico*, Universidad de Puerto Rico, 1991.

"Para declarar Monumento Histórico el Puente Salcedo en la Carr. núm. 2. Ley núm. 199 del 30 de julio de 1999.", *LexJuris Puerto Rico*, 1999, <http://www.lexjuris.com/LEXLEX/Ley1999/lex99199.htm>. Consultado el 9 de abril de 2015.

[s.t.]. Fondo: Obras Públicas, Serie: Aguas, caja 12, legajo 241, Archivo General de Puerto Rico.

[s.t.]. Fondo: Obras Públicas, Serie: Aguas, caja 8a, legajo 39, Archivo General de Puerto Rico.

[s.t.]. Fondo: Obras Públicas, Serie: Aguas inventario, caja 27, legajo 891, Archivo General de Puerto Rico.

[s.t.]. Fondo: Obras Públicas, Serie: Aguas inventario, caja 39, legajo 3a, Archivo General de Puerto Rico.