

## **José Martí en las Construcciones.**

**Ing. Manuel Pedroso Martínez<sup>1</sup>, Est. Irianet Herrera Alamo<sup>1</sup>, Ing. Naray Alvarez  
Morejón<sup>2</sup>**

*1. Universidad de Matanzas “Camilo Cienfuegos”, Vía Blanca  
Km.3, Matanzas, Cuba.*

*2. Calle 60 esquina 3ra. Varadero. Cárdenas Matanzas.*

## **Resumen.**

En este trabajo se estudiara la relación de nuestro Apóstol con la rama de la construcción. Este estudio se sustento principalmente en el artículo elaborado para el periódico La América en el año 1883 titulado El Puente de Brooklyn, sobre la inauguración del puente. El 24 de mayo de 1883, al ser inaugurado, el puente de Brooklyn acaparó la atención de la prensa norteamericana y de otras latitudes. El acontecimiento no pasó inadvertido ante la vista del periodista José Martí en su afán por mantener informado a los pueblos latinoamericanos sobre la vida en la gran urbe. También se abordara el tema de las diferentes monumentaciones de nuestro país que hoy reciben su nombre.

*Palabras claves: Jose Martí, Puente de Brooklyn, Monumentaciones.*

---

La magnifica labor y la obra de toda la vida de nuestro apóstol nos lleva a que cada día nos sentamos mas interesados por conocer cada una de sus ideas muestras estas de su amplio conocimiento.

En este trabajo nos adentramos en un artículo publicado sobre el puente de Brooklyn donde Martí hace referencia a cada uno de los detalles constructivos de la obra de una forma magnifica. La descripción desde la parte de ingeniería, arquitectónica, diseño, objetivos y fin con que fue creada la obra es extraordinario, probando así su interés en este tema y argumentando la importante labor de nosotros los ingenieros civiles para la sociedad y su desarrollo.

Por otra parte como homenaje a nuestro héroe nacional, hoy llevan su nombre obras arquitectónicas de gran valor para nuestro país; ejemplo de estas son: Plaza de la revolución Jose Martí, Parque Jose Martí en Cienfuegos, Biblioteca Nacional, Aeropuerto Nacional Jose Martí, Centros de Estudio Martiano.

El 24 de mayo de 1883, al ser inaugurado, el puente de Brooklyn acaparó la atención de la prensa norteamericana y de otras latitudes. El acontecimiento no pasó inadvertido ante la vista del periodista José Martí en su afán por mantener informado a los pueblos latinoamericanos sobre la vida en la gran urbe. Su interés por la monumental obra lo expresa,

sobre todo, en tres crónicas publicadas en La Nación de Buenos Aires y una de ellas, también, en La América de Nueva York. Si nos detenemos cronológicamente en sus discursos se pudieran deslindar algunas peculiaridades del estilo narrativo de José Martí expresadas en su labor periodística.

La primera de estas crónicas se escribe diez días antes de la apertura del Puente y su estructura descansa en diferentes noticias del acontecer neoyorkino. Es solo al final que aparece la inauguración como último núcleo noticioso mientras que en las otras dos piezas, el tema del Puente emerge como único interés del discurso y son los momentos donde se brinda la mayor cantidad de información.

La segunda crónica titulada “El Puente de Brooklyn” constituye una narración detallada de cada una de las etapas de su proceso constructivo, de las dimensiones y características de las estructuras metálicas que lo forman y brinda, además, las múltiples complejidades tecnológicas y tropiezos que tuvieron que afrontar y solucionar especialistas y constructores en trece años de trabajo y difíciles condiciones por la zona donde se estaba realizando la obra. Por ejemplo, fue necesario enterrar los cimientos en el fondo del río del Este que separa a la ciudad de Brooklyn de Manhattan y este contexto hacía doblemente complicada y riesgosa la faena.

Aparece asimismo un esbozo de lo que será el acto de inauguración del Puente, de su magnitud, de sus artífices y de los cambios que experimentan la ciudad y sus habitantes ante la posibilidad de una vía que acerque dos zonas de la gran ciudad o sea, la alegría manifiesta por doquier: “¿Por qué se nota en la ciudad entera, en los rostros mismos de los hombres, súbita virilidad y expresión de fuerza, como si les viniera del reflejo de un poder ciclópeo? No hay bandera que ya no esté buscando el asta; ni farolillo de colores que no aguarde ya luz”.

Detengámonos un instante en el discurso de esta crónica:

“Ya no se abren fosos hondos en torno de almenadas fortalezas; sino se abrazan con brazos de acero, las ciudades; –Ya no guardan casillas de soldados las poblaciones, sino casillas de empleados sin lanza ni fusil, que cobran el centavo de la paz, al trabajo que pasa; –los puentes

son las fortalezas del mundo moderno. Mejor que abrir pechos es juntar ciudades. ¡Esto son llamados ahora a ser todos los hombres: soldados del puente!”

Es esa una de las ideas martianas acerca del progreso técnico: la posibilidad que brinda para unir a los seres humanos. Son estas las grandes tareas sociales que –a su juicio- deben colmar el pensamiento y el tiempo humano. Si bien es cierto que el discurso de esta crónica comparte la grandilocuencia expresiva que se mostrará tres años después en la pieza dedicada a la inauguración de la Estatua de la Libertad: “palpita en estos días más generosamente la sangre en las venas de los asombrados y alegres neoyorkinos: parece que ha caído una corona sobre la ciudad, y que cada habitante la siente puesta sobre su cabeza: afluyen a las avenidas, camino de la margen del río Este, muchedumbre premiosa, que lleva el paso de quien va a ver maravilla”, a su vez, se diferencia sustancialmente de aquella porque los detalles a tener en cuenta son otros. Necesariamente hay un salto notable desde la presentación de una escultura monumental a un colosal ejemplo de ingeniería civil. Ahora se trata de mostrar complejidades estructurales y técnicas específicas y por eso la necesidad de expresar los pormenores en torno a longitud, altura, espesor, peso:

“Allá en el fondo, del lado de atrás más lejano del río, yacen, rematadas por delgados dientes, como cuerpo de pulpo por sus múltiples brazos, o como estrellas de radios de corva punta, cuatro planchas de 46,000 libras de peso cada una, que tienen de superficie 16 ½ pies por 17 ½, y reúnen sus radios delgados en la masa compacta del centro, de 2 ½ pies de espesor, donde a través de 18 orificios oblongos, colocados en dos filas de a 9 paralelas, cruzan 18 eslabones (...)”

Hay descripción de numerosos elementos o conjuntos que aportan aristas específicas en torno a lo que se está presentando y esa característica se desliza en varios momentos en el discurso de esta crónica. Ello está relacionado no solo con la naturaleza del objeto noticioso sino también con la finalidad de su autor porque, sin lugar a dudas, sus crónicas están condicionadas de manera raigal por una evidente intencionalidad. Se trata de una obra que tendrá, sobre todo, valor de uso (y estético, por supuesto) y son necesarios esos bloques descriptivos para ofrecer la mayor amplitud de rasgos, en primer lugar, para los lectores latinoamericanos o aquellos que hubieran podido resistirse ante la grandiosidad y seguridad

de una obra nueva; pero, además, esa vía será transitada por autos, trenes y trabajadores en su cotidiano ir y venir y quizás, esos datos estén en función de brindarle verosimilitud al discurso.

El periodista, a manera de complemento al prisma tecnológico que ofrece, reflexiona sobre su seguridad constructiva con la idea de explicar las ínfimas posibilidades de un posible derrumbe del puente: “Ni hay miedo de que la estructura venga abajo, porque aun cuando se quebraran a un tiempo los 278 cables que la sostienen, bastaría a tenerla en alto, con su peso y el del tráfico, la ramazón de tirantes supletorios”. Y continúa expresando que “No vendrán, no, los aires traviesos a volcar carros sobre el río, porque los bordes del puente se levantan a ocho pies de alto y entre las vías de carruajes y las del ferrocarril está tendida, para sujetar los empujes del viento, red de fuertes alambres” y concluye con certeza absoluta: “Ni se torcerá, astillará o saltará el puente, cuando el calor de estío lo dilate, como al sol de amor el espíritu, o el rigor del invierno lo acorte; porque esta quíntuple calzada está como partida en dos mitades, para prevenir el ensanche y el encogimiento”. Y, evidentemente, el tiempo le otorgó la razón, pues más de un siglo después, no solo mantiene su valor de uso sino que se conserva erguido como uno de los tesoros indiscutibles de la ingeniería en la ciudad de Nueva York y de los Estados Unidos, y como uno de los espacios más atractivos para la gran cantidad de visitantes que recibe la urbe anualmente.

Esta crónica se publicó varios días después de inaugurado oficialmente el Puente y Martí tuvo tiempo suficiente para nutrirse necesariamente de otras fuentes, pues son demasiados detalles exactos en sus páginas: las diferentes etapas del proceso constructivo, las técnicas y características tecnológicas empleadas y un esbozo que traza un recorrido por el período que demoró la construcción, es decir, desde el 7 de junio de 1870 que comenzaron las primeras labores hasta el 24 de mayo de 1883. Sobre la fuente utilizada por el autor para su crónica, Julio Ramos afirma que “en el caso de ‘El puente de Brooklyn’, el reportaje leído es precisamente: ‘The Brooklyn Bridge’ de William C. Conant” y continúa expresando que la “secuencia de los segmentos descriptivos, en ambos textos, es casi igual. Por momentos la crónica parece remitirnos a las numerosas ilustraciones y diagramas del reportaje”. Asimismo, Ramos brinda datos muy valiosos al poder consultar el material original que posiblemente haya utilizado no solamente José Martí, porque el asunto de la inauguración

acaparó titulares y artículos en la prensa norteamericana: “el reportaje, a su vez, maneja el prospecto del ingeniero Roebling (padre) sobre el puente.

Así que la crónica martiana seguramente estuvo enriquecida, además, por toda la interpretación, descripción y valoración de las ilustraciones y esquemas que acompañan al artículo, es decir, el autor realizó una doble labor de traducción, no solo de la información del inglés al español sino que también convirtió en palabras para el discurso de su crónica el mundo recreado en las imágenes de la fuente y no es esta la única ocasión que ello sucede en la obra de José Martí, pues esa era otra de sus vías de interacción con la noticia.

Susana Rotker también consultó dos diarios norteamericanos The New York Daily (“The Brooklyn Bridge as a Text”) y The Sun que dedicaron grandes espacios a la inauguración del puente y reconoce que si bien pudieron constituir fuentes martianas estas se detienen en reproducir las intervenciones que se realizaron en la inauguración.

Y sucede que en las Escenas norteamericanas, la traducción interviene como uno de los procedimientos que fundamentan su poética misma. Se trata de la crónica modernista, en la cual los procedimientos clásicos de la traducción aparecen insertados en la escritura y tejidos con narraciones, tiradas reflexivas, textos poéticos, diálogos, conformando unidades de rara maestría en las que la ficción, el testimonio, la poesía y la reflexión interpretan y enjuician mundos otros expresados y generados por otra lengua-cultura.

El autor, para dibujar desde su discurso la colosal imagen del puente, brinda las majestuosas dimensiones de volumen, profundidad, peso y altura que posee la obra y eso se traduce en múltiples cifras que acompañan con impecable exactitud y especificidad varios momentos del texto. Y necesariamente, este es un rasgo que singulariza su discurso a diferencia de los textos dedicados a las restantes estructuras neoyorkinas. Y si se piensa que la presencia de estos datos descriptivos pudiera lastrar la naturaleza de su discurso en el afán de poder considerarlo como expresión de los intereses narrativos del autor, no sucede así porque “la narratividad es afectada también por el grado de especificidad o singularidad de las situaciones y acontecimientos presentados. De manera característica, el relato huye de la abstracción y prospera con lo concreto. Se concentra en lo particular y no en lo general. Multiplica los signos de localización e individualización (...) el relato prefiere las secuencias

que dependen de conjuntos específicos”. Pero aunque el autor esté hablando de metales y cordones fortificados, cifras, distancias y quehaceres tecnológicos, los horizontes estéticos se mantienen en su decir:

“¿Y los cables, los boas satisfechos? ¿Qué araña urdió esta tela de margen a margen por sobre el vacío? ¿Qué mensajero llevó 20,000 veces de los pasadores del amarre de Brooklyn las 19 madejas de que está hecho cada alambre, y los 278 hilos de que está hecha cada madeja, a los pasadores del amarre de New York?”

Pero la alabanza y el reconocimiento de Martí no solo se detiene en la obra, sino también en sus autores, por eso la tercera crónica tiene como protagonistas a los ingenieros (padre e hijo) que lo hicieron posible: Washington Augustus Roebling y John Augustus Roebling. Esta crónica (publicada el 18 de agosto de 1883 y que seguramente fue escrita días antes) es otra sección –imprescindible, por cierto– de las referencias al Puente de Brooklyn. Aquí se dibuja la génesis de la obra, es decir, brinda un amplio recorrido por la vida y la formación profesional de ambos ingenieros y las etapas que posibilitaron su crecimiento intelectual y técnico, lo que generó, a su vez, un objeto de esta opulencia.

Martí narra la trayectoria del ingeniero que proyectó la colosal obra y la continuidad de la idea por su hijo. Es un recuento que busca conocer e investigar las raíces de tan excepcional monumento en la historia de la ingeniería hasta entonces. Y se encontró con el universo de un soñador, de un conquistador del mundo y de los espacios cuya experiencia en el trabajo con “cables poderosos”, rieles y alambres, ya era notorio, pues estas estructuras formaban los cimientos de ejemplos anteriores en los Estados Unidos como el puente sobre el río Monongahela o el que construyeron sobre el río Ohio que une las ciudades de Cincinnati y Covington o el puente colgante en las Cataratas del Niágara. Es decir, que el Puente de Brooklyn no es un logro aislado dentro de la carrera de estos ingenieros-creadores, sino que forma parte de una evolución, de un proceso de experimentación y de búsquedas técnicas que cristalizaron en una creación considerada como la más eminente en el mundo en su especialidad en el siglo XIX: “Dan de sí las épocas nuevos hombres que la simbolizan” afirmó Martí.

No todas las referencias que aparecen al Puente de Brooklyn en las Escenas norteamericanas poseen naturaleza narrativa, pues en ocasiones son alusiones sin mayores complejidades discursivas ni trascendencia informativa. Solo se considerará como tal, aquellos casos que cumplen con la definición ex-presada por Gerald Prince: “desde que hay acto o acontecimiento, aunque sea uno solo, hay historia, porque hay transformación, paso de un estado anterior a un estado ulterior y resultante”.

A nuestro modo de ver, las tres secciones estudiadas forman la tríada principal que esboza la historia del puente. Existen otras referencias en las cuales se le menciona tangencialmente a propósito de algún acontecimiento o como parte de una reflexión mayor, pero no llegan a constituir ni siquiera un núcleo noticioso en la estructura de esas crónicas. Es lógico que este gran logro ingenieril aparezca frecuentemente en sus crónicas porque constituye una de las expresiones del orgullo de la modernidad en la ciudad. Es de las estructuras urbanas con las que el autor dialoga una y otra vez.

El talento creador de José Martí como escritor le permitió dotar a su labor periodística de su fuerza como poeta, su agudeza analítica y de sus habilidades como narrador. De ahí que numerosos de los acontecimientos que aborda como reportero están recreados bajo este prisma y enaltecidos no solo como hechos noticiosos, sino que son convertidos a través de su escritura en hechos artísticos y quizás ello constituye una de las razones por la cual sus crónicas aún se mantienen en el interés de la crítica y de los lectores a pesar del tiempo.

La Plaza de la Revolución es una plaza pública de la ciudad de La Habana, Cuba, una de las más grandes del mundo con 72 mil metros cuadrados. Está ubicada en la municipalidad del mismo nombre. Fue creada en tiempos del presidente Fulgencio Batista y originalmente fue llamada Plaza Cívica, aunque su fama internacional comienza con la Revolución cubana. En ella podemos encontrar el Monumento a José Martí esculpido por Juan José Sicre y frente por frente tenemos el Ministerio del Interior con la conocida imagen del Che Guevara tomada por el fotógrafo Korda hecha un relieve escultórico, obra de Enrique Ávila. En 2009 se inauguró la obra (del mismo artista y especificaciones técnicas) a Camilo Cienfuegos, otro gran héroe de la Revolución Cubana. Ubicado en el lado norte<sup>[1]</sup> de la Plaza de la Revolución

(antigua Plaza de la República<sup>[2]</sup>) en el barrio de El Vedado, en La Habana, se trata de una torre en forma de estrella, una estatua de Martí rodeada por seis columnas, y jardines.

La Biblioteca nacional de Cuba José Martí es la biblioteca principal del país e isla caribeña de Cuba, se localiza en la ciudad capital de La Habana y fue establecida el 18 de octubre de 1901, forma parte de un sistema nacional de más de 400 bibliotecas distribuidas por toda Cuba. Empezó como un archivo con una colección personal, hoy en día alberga numerosas colecciones y es el depósito legal del país. Posee una biblioteca digital y numerosas salas, alberga el tesoro patrimonial documental, bibliográfico, artístico y sonoro del país, así como de lo más representativo de la cultura universal. Recibe su nombre en honor del héroe nacional cubano José Martí.

El parque "José Martí", ubicado en el centro de la ciudad, junto a él se encuentran los edificios más importantes, entre ellos la casa del fundador, el Ayuntamiento, la iglesia y el teatro Terry.

El Centro de Estudios Martianos fue inaugurado el 19 de julio de 1977 con el propósito de auspiciar la investigación y el estudio de la vida, la obra y el pensamiento de José Martí, recopilar y preservar sus manuscritos, ediciones originales, fotografías y otros documentos y objetos personales; así como promover la difusión de la obra y la biografía del más universal de los cubanos.

Fue instalado en su actual sede en el Vedado el 3 de febrero de 1982, aunque había empezado a cumplir sus funciones alrededor del 28 de enero de ese mismo año. El CEM había sido creado en 1977, y hasta su instalación en esta casa, había ocupado un local cedido para ello por la Biblioteca Nacional José Martí.

A partir de 2011 el Centro de Estudios Martianos fue convertido en subsección de la Feria Internacional del libro, presentándose dos libros de temática martiana: Vida y Obra del Apóstol del intelectual cubano Cintio Vitier y José Martí: Interculturalidad y humanismo editado por la Universidad Intercultural de Chiapas, México<sup>[1]</sup>.

La casa en que radica este centro tiene una particular significación, pues en ella vivió, desde que celebró su boda, José Francisco Martí Zayas Bazán, hijo de José Martí e inspirador del Ismaelillo; y luego donada al Estado cubano por María Teresa Bances, su dueña.

Está considerada por estudiosos de arquitectura como una casa atractiva por su estilo arquitectónico. Se supone que fue construida aproximadamente en la segunda mitad del siglo pasado, con el capital de don Victoriano Bances, rico banquero y ganadero de Camagüey, padre de María Teresa Bances y Fernández Criado (La Habana 8 de febrero de 1890 - 12 de octubre de 1980), quien contrajo matrimonio con José Francisco Martí Zayas Bazán (La Habana 22 de noviembre de 1878 - 22 de octubre de 1945). Poco tiempo después de la boda, la casa fue remodelada y así es como llega a manos del Ministerio de Cultura, en 1980.

El aeropuerto de Rancho Boyeros está situado 18 kilómetros de La Habana, es nombrado José Martí para conmemorar al patriota y poeta cubano, es el aeropuerto principal de vuelos internacionales y domésticos de Cuba, sirve un gran número de pasajeros cada año, gran número de ellos turistas de Canadá, Italia, Reino Unido, España, Alemania y Francia.

## **Conclusiones**

Es importante decir que en este trabajo se destaca la magnífica labor y la obra de toda la vida de nuestro apóstol nos lleva a que cada día nos sintamos más interesados por conocer cada una de sus ideas muestras estas de su amplio conocimiento. Por otra parte el talento creador de José Martí como escritor le permitió dotar a su labor periodística de su fuerza como poeta, su agudeza analítica y de sus habilidades como narrador.

## **Bibliografía**

Núñez Rodríguez Mauricio. Martí y el puente de Brooklyn, Centros de Estudios Martianos, La Habana, 2009.

El Puente de Brooklyn, Wikipedia 2013.

Artículos relacionados con la monumentación a nuestro Apóstol , Wikipedia 2013.