

“El símbolo del puente de Brooklyn” (Nueva York: una aventura de ida y vuelta.) Tomás Andrés Tripero.

Para “e-innova geográfica”

En la distancia del espacio y del tiempo, cuando regresas de Nueva York te



das cuenta de que el Puente de Brooklyn deja de ser una mítica construcción de piedra y acero para pasar a formar parte, como un símbolo, de la propia conciencia personal, de tu imaginario viajero, de la visión geográfica

que siempre querrías recobrar viajando junto a su estructura imponente una y otra vez.

Sí. Yo también quiero volver a ver, otra vez, la greca del puente de Brooklyn oscilando como una lira entre los rascacielos de la isla de Manhattan y Brooklyn Heights. Y pasearemos de la mano con Aurora - nuestra ginoide - de una orilla a otra, antes de dejarla cantando y sorprendiendo a los espectadores en un teatro de Broadway.

Pero ¿Cuál es la historia de una construcción que es quizá, más que la propia estatua antorchada, el símbolo más característico de la ciudad?

El puente de Brooklyn fue diseñado por una firma de ingenieros propiedad del industrial alemán J.A. Röbling. Quien se inspiró en el anteriormente construido Puente Colgante de Waco en Texas. Es en 1867 cuando inició el espectacular diseño del puente colgante que - con una luz de 486.3 metros - habría de cruzar el East River.

La necesidad de construir un puente de unión venía dada por la creciente población que, desde Brooklyn (originariamente un típico barrio de emigrantes europeos, entre los que se encontraba Henry Miller) se



trasladaba a trabajar a un Nueva York. Una ciudad que, entonces como ahora, con una actividad febril, crecía y se transformaba por momentos.

Lo cierto es que, cada día, cruzaban de una orilla a otra, multitudes innumerables de pasajeros y toneladas de mercancías, entre veleros y vapores de todo el mundo, algunos apiñados en los muelles otros navegando en el transbordador de Brooklyn, como Walt Whitman cuando se trasladaba de un lado a otro para ver a su novio tranviario en Manhattan: “Crossing Brooklyn Ferry”.

Pero las fuertes corrientes del East River - que en la zona del bajo Manhattan se encuentra muy próximo a su encuentro con el Hudson- hacían peligrar, a menudo, la estabilidad de los viejos ferrys y, sobre todo, de las embarcaciones más frágiles - como pequeñas goletas, balandras y gabarras - Además, por otra parte, había que contar con las bajas temperaturas invernales, que casi hacían imposible la navegación por aguas heladas y, en ocasiones, entre ventiscas terribles de nieve. Todas estas dificultades reforzaron la idea de la necesidad de una construcción que solucionara todos estos problemas estratégicos de comunicación.

Como es natural la historia de su construcción no podía dejar de estar plagada de anécdotas e, incluso, de trágicas fatalidades.

En su construcción murieron 27 personas. Uno de los trabajadores sufrió una caída que le arrastró hasta ser enterrado en el hormigón aún no solidificado de una de sus torres. Y allí permanece desde entonces formando parte de su estructura.

El propio Röbling - en la fase de construcción de su obra en 1869 - y cuando se encontraba en el borde de un muelle, trabajando en establecer la ubicación donde se habría de construir el puente, fue víctima accidentalmente del ferry que estaba atracando y que le aplastó el pie. Los dedos del pie heridos le fueron amputados. Pero se negó a recibir tratamiento médico, pretendiendo curarse mediante la naturalista "*terapia del agua*" (vertiendo agua continuamente sobre la herida). Su estado se deterioró irreversiblemente, y sucumbió por una infección de tétanos a los 24 días del accidente. Como si de una maldición se tratara, la fatalidad también se cebó con Su hijo Washington quien sufrió una grave enfermedad, causada por la descomprensión, tras bucear en las bases de sustentación de una de las torres.

Los trabajos de construcción del Puente de Brooklyn comenzaron el 2 de



enero de 1870, concluyendo trece años más tarde, el 24 de mayo de 1883. Fue la viuda de Röbling, Emily - tras las autoridades - la primera mujer, de entre 150.000 personas y 1800 vehículos, en hacer - el primer día a las 14 horas - su travesía caminando.

En el momento de su inauguración, el Puente de Brooklyn -diseñado con sus característicos arcos ojivales de sus dos torres, según el estilo neogótico - era el puente colgante más largo del mundo (un 50% más largo que ninguno construido anteriormente). Además,

durante muchos años las torres que lo sostienen a ambos lados fueron las estructuras más altas del hemisferio occidental.

Actualmente, el puente dispone de seis carriles para vehículos que no sean pesados y una pasarela independiente para bicicletas y peatones. Su iluminación nocturna es espectacular.



Según nos cuentan los especialistas en ingeniería, está construido con cables de acero y piedra caliza, granito y cemento.

Si vienes a Nueva York atraviésalo primero en coche, las vistas de Manhattan desde la rívera de Brooklyn son espectaculares y, a la vuelta, se hace imprescindible hacer el recorrido a pie, por la parte más alta. Miles de visitantes lo hacen cada día y son millones los registros fotográficos de la experiencia. Desde luego no puedes ir a Nueva York sin atravesar el mítico puente de Brooklyn.

Y sí, para muchas gentes como yo, el puente ha dejado de ser una construcción de piedra y de acero para formar parte de nuestra conciencia como un símbolo que nos une de un pasado emocional a un futuro por descubrir.

El puente ha servido también de inspiración literaria, como en mi obra teatral “Whitman: en el transbordador de Brooklyn”.