

PUEBLO



TE

Ingeniería. Sociedad. Cultura





Publicación del Colegio de Ingenieros del Perú

Director

Alfredo Dammert Lira

Editor

Lorenzo Osores

Consejo editorial

José Canziani Amico

Adolfo Córdova Valdivia

Alfredo Dammert Lira

Ana María Gazzolo

Juan Lira Villanueva

Marco Martos Carrera

Diseño y diagramación

Alicia Olaechea

Revisión de textos

Elba Luján

Fotografía

Soledad Cisneros

Portada y contraportada

Fotos de Antonio Bonsorte/Amo Amazonía

Retira de portada

Cerámica de Félix Oliva

Impresión

Forma e Imagen

Subscripciones:

Colegio de Ingenieros del Perú

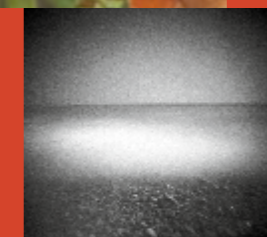
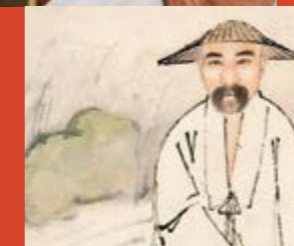
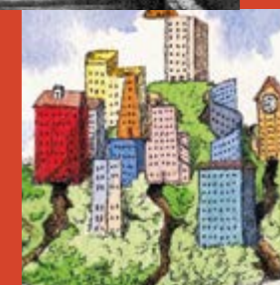
Av. Arequipa 4947, Miraflores.

Tel. 445-6540

Hecho el depósito legal en la Biblioteca

Nacional del Perú:

2006-3189



2 APUNTES SOBRE EL
DESARROLLO PORTUARIO
PERUANO A INICIOS DEL
SIGLO XX

Augusto Martín Ueda Tsuboyama

8 PELIGROS NATURALES:
CÓMO MINIMIZAR LOS RIESGOS

Héctor Gallegos Vargas

12 FERROCARRILES Y
TRANVÍAS DEL PERÚ

Lucía Newton de Valdivieso

18 LOS HOSPITALES DE LIMA
EN LA COLONIA

Antonio Coello Rodríguez

24 LUIS BUSTAMANTE PÉREZ ROSAS
PATRIARCA DE LA INGENIERÍA

José Miguel Cabrera

32 ESTRUCTURAS DE AURAS
LA HIPER-PIEL DEL KENÉ SHIPIBO-
KONIBO

Luisa Elvira Belaunde

38 LOS CABALLOS
UN TEMA RECURRENTE EN
LA POESÍA PERUANA

Marco Martos

46 TRES VERSIONES SOBRE
LAO TSE

Miguel Gutiérrez

54 FÉLIX OLIVA
EL ARTISTA DE LA FELICIDAD

Jorge Bernuy

62 SANDRA ELÍAS
LA SOLEDAD VISTA CON OJOS
DE GATO

Guillermo Niño de Guzmán

72 CARLÍN

APUNTES SOBRE EL DESARROLLO PORTUARIO PERUANO A INICIOS DEL SIGLO XX

Augusto Martín Ueda Tsuboyama

SIN CONTAR LAS LÍNEAS TELEGRÁFICAS, EL PERÚ SE CONECTABA CON EL MUNDO, A INICIOS DEL SIGLO PASADO, A TRAVÉS DE SUS PUERTOS Y CALETAS, DONDE RECALABAN EMBARCACIONES DE DIVERSO TONELAJE. EN EFECTO, EN UNA ÉPOCA EN QUE LA AVIACIÓN COMERCIAL NO ERA NI REMOTAMENTE UN SUEÑO, EN ESTOS LUGARES BARCOS DE CASI TODAS LAS BANDERAS HACÍAN UN ALTO EN SUS TRAVESÍAS PARA CARGAR Y DESCARGAR MERCADERÍAS DE TODO TIPO, INCLUSO CORRESPONDENCIA, Y PARA DEJAR Y HACER SUBIR A BORDO GENTE DE DISTINTAS LENGUAS Y COSTUMBRES. ESTAS PARADAS ERAN, POR LO DEMÁS, OBLIGADAS PUES LAS EMBARCACIONES NECESITABAN REAPROVISIONARSE DE AGUA DULCE, CARBÓN Y VÍVERES ANTES



Muelle de Pacasmayo

DE PROSEGUIR SU VIAJE. TODOS ESTOS SITIOS DE DESEMBARCO, EN MAYOR O MENOR MEDIDA, FUERON TESTIGOS, DURANTE EL SIGLO ANTERIOR, DE LA FALAZ BONANZA GUANERA, DE BLOQUEOS, BOMBARDEOS Y COMBATES NAVALES, Y DE LA REINSERCIÓN DEL PERÚ EN LA ECONOMÍA MUNDIAL DESPUÉS DE LA GUERRA DEL PACÍFICO.

Para la primera década del siglo XX, los puertos y caletas usados por todas las embarcaciones eran 66 y se distribuían a lo largo de todo el litoral. De acuerdo con los usos establecidos, estos se encontraban divididos en tres categorías principales: puertos mayores, menores, caletas habilitadas y caletas ocasionales¹.

Eran puertos mayores aquellos que contaban con almacenes fiscales en los que se podían guardar las mercancías

y bultos por un cierto tiempo siempre que el interesado cumpliera con pagar por su depósito. Los únicos puertos que contaban con instalaciones para estos menesteres eran los de Paita, Callao y Mollendo. Otro clase de puertos mayores eran aquellos en los que, si bien se contaba con almacenes, las mercancías no podían mantenerse depositadas y debían ser despachadas ni bien eran desembarcadas. Los puertos de esta clase eran los de Eten, Pacasmayo, Salaverry, Pisco e Ilo².

Los puertos menores, por su parte, solo servían para el cabotaje, esto es, la navegación “pegada” a la costa y que hacía altos constantes en su travesía; y para el embarque de productos diversos. Estos puertos eran los de Tumbes, Talara, Pimentel, Chimbote, Samanco, Casma, Huacho, Cerro Azul, Tambo de Mora, Lomas, Chala y Sama. Se encontraban, por lo general, subordinados a los puertos mayores³.

Las caletas habilitadas, llamadas también puertos de tercera eran aquellos “cuyo trámite limitado permitía mantener para el servicio un solo inspector del resguardo”. Eran estos los de Zorritos, Máncora, Colán, Sechura, Bayóvar, Malabrigo, Huanchaco, San Bartolomé de Chao, Guañape, San José de Lambayeque, Otuma, Ite, Chérrepe, Santa, Huarmey, Culebras, Supe, Playa Chica, Chancay, Ancón, Chilca, Mala, Bujama, Atico, Quilca e Islay⁴.

(1) Un buen libro dedicado exclusivamente al tema portuario en el Perú –y quizás el único en nuestro medio hasta la fecha– es el de Miguel Flórez, *Los puertos del Perú* (1986), que forma parte de la Serie Monografías, de la monumental *Historia Marítima del Perú*, publicada por el Instituto de Estudios Históricos-Marítimos del Perú.

(2) Miguel Flórez, *Los puertos del Perú*, pp. 96, 881.

(3) *Ibíd.*

(4) *Ibíd.*



Empresa del Muelle y Dársena del Callao

EN EL PUERTO DEL CALLAO TAMBIÉN SE USABA EL LANCHONAJE, PERO A DIFERENCIA DE TODOS LOS DEMÁS PUERTOS, ERA EL ÚNICO QUE SÍ CONTABA CON ATRACADEROS APROPIADOS PARA LOS GRANDES BARCOS.

Había, finalmente, una “cuarta categoría”, el de las caletas ocasionales. Se trataba de puertos muy pequeños en los que, como su nombre lo indica, rara vez recalaba alguna embarcación. Eran las de La Chira, Bermejo, Curayacu, Guanta, Aranta, Nonatos, Yerba Buena, Cocotea, Ocoña, Chira, La Cruz, Bocapán, Punta Sal, Mero, Lobitos, Capullana, Malacas, Puémac y Paracas⁵.

Todos estos lugares de embarque y desembarque contaban con muelles de fierro, madera o piedra, que se adentraban unos pocos o varios metros en el mar. Sin embargo, pese a su nombre, estos no servían como atracaderos, bien porque no contaban con las instalaciones adecuadas, bien porque el nivel del mar

no permitía a los barcos acercarse lo suficiente sin riesgo. En consecuencia, estos muelles eran más bien los atracaderos de los “lanchones”, embarcaciones de pequeño calado que se acercaban a los grandes barcos para realizar el transbordo de mercaderías y pasajeros para luego llevarlos al muelle. Como es de imaginar, esta operación, mejor conocida como “lanchonaje”, no era del todo segura. La braveza del mar y, las más veces, el temperamento pícaro de los lancheros ocasionaban que a veces se perdiera parte de la carga y que los pasajeros se dieran buenos chapuzones de cuando en cuando. En el puerto del Callao también se usaba el lanchonaje, pero a diferencia de todos los demás puertos, era el único que sí contaba con atracaderos apropiados para los grandes barcos.

(5) *Ibíd.*

Los muelles eran generalmente cedidos en concesión a los particulares por los altos costos que generaban su construcción y mantenimiento. El Estado peruano, sin embargo, podía recuperar su propiedad al término del tiempo estipulado de concesión o antes, siempre que pagara cierto monto al concesionario para hacer efectiva la devolución. En cuanto a las tarifas de muellaje estas debían ser aprobadas por el Estado, aunque los ingresos se solían repartir, de acuerdo con las cláusulas del contrato de concesión, entre este y el concesionario. Solo en algunos contados casos era el Estado quien corría con todos los gastos y ordenaba la construcción de un muelle⁶.

De este modo, los particulares, principalmente los grandes hacendados y los empresarios mineros, fueron los más interesados en obtener estas concesiones. De esta manera podían facilitar y controlar mejor la exportación de sus productos agrícolas (como la caña de azúcar y el algodón) y minerales (cobre, plomo, petróleo, etc.). Por lo general, unían estos muelles con sus propiedades mediante líneas férreas, con lo que reducían enormemente sus costos de transporte.

Muelles particulares como los que acabamos de mencionar fueron los de Zorritos y Talara, las principales regiones petrolíferas del país por lo menos hasta la fines de la década de 1930. La construcción de estos muelles corrieron por cuenta de las empresas petroleras allí establecidas como el Establecimiento Industrial de Petróleo de Zorritos, del emprendedor Faustino Piaggio, y la London and Pacific Petroleum Company (que después pasó a manos de la International Petroleum Company). Más al sur, en Lambayeque, la Sociedad Agrícola Pomalca se hizo con la concesión para construir un muelle en Pimentel en 1912. En La Libertad, los propietarios de la hacienda Casa Grande, los Gildemeister, obtuvieron en 1915 el permiso para construir un muelle y explotarlo en Puerto Chicama, hoy conocido como Malabrigo. En Huanchaco, más cerca de Trujillo, la familia Larco

(6) *Ibíd.*, pp. 115-116.



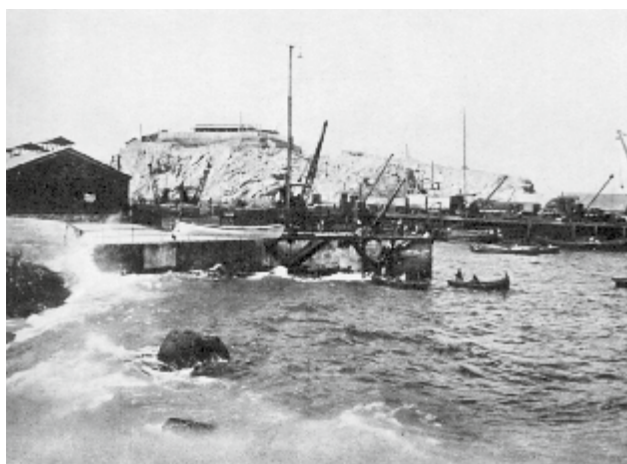
Callao

EN CUANTO A LAS TARIFAS DE MUELLAJE ESTAS DEBÍAN SER APROBADAS POR EL ESTADO, AUNQUE LOS INGRESOS SE SOLÍAN REPARTIR, DE ACUERDO CON LAS CLÁUSULAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, ENTRE ESTE Y EL CONCESIONARIO. SOLO EN ALGUNOS CONTADOS CASOS ERA EL ESTADO QUIEN CORRÍA CON TODOS LOS GASTOS Y ORDENABA LA CONSTRUCCIÓN DE UN MUELLE.



Muelle de Pimentel

HUBO TAMBIÉN EMPRESAS QUE CONSIDERARON ESTAS OBRAS COMO UN EXCELENTE NEGOCIO, EN VISTA DE LOS PROGRESOS COMERCIALES DE ESTE PEQUEÑO PERO RICO PAÍS SUDAMERICANO.



Puerto de Mollendo

Herrera, dueña de vastas haciendas cañeras, tenía una concesión similar desde 1902. Pero no solo los hacendados o empresarios eran los principales interesados en los muelles e instalaciones portuarias. Hubo también empresas que consideraron estas obras como un excelente negocio, en vista de los progresos comerciales de este pequeño pero rico país sudamericano. Una de las más conocidas y de discutida presencia en nuestra historia fue la Peruvian Corporation. Esta se encargó de reparar y extender algunos muelles antiguos y de construir otros más. Así, por su administración pasaron, por ejemplo, los muelles de Paita (1894), Mollendo (1907), Ancón (1911), Pacasmayo (1918), Salaverry (1917) y Chimbote (1921). El Callao, por su parte, nuestro primer puerto, venía siendo administrado desde 1876 por la Société Generale de Paris, a través de la Empresa del Muelle y Dársena del Callao, después que se terminara de construir, valga la redundancia, el muelle y dársena⁷. Gracias a estas instalacio-

(7) La construcción del muelle y dársena del Callao fue contratada en 1869, mediante un contrato que en su momento fue muy discutido. En 1887, un contrato suscrito entre el gobierno y la Société Generale de Paris prorrogó su administración hasta 1937.

nes portuarias, las más modernas en el país en esos tiempos, el Callao fue, como ya lo mencionáramos, el único puerto en el que se podía atracar en sus muelles sin sufrir mayores percances.

Poco a poco, conforme terminaba el tiempo establecido para las concesiones, estos muelles fueron recuperados por el Estado peruano y puestos bajo su administración. Y en algún caso, el Estado también hizo uso de su derecho de dar por terminada la concesión antes del plazo establecido. Así se fueron recuperando, por ejemplo, los muelles de Zorritos (1939), los de Paita (1926 y 1946), Callao (1929), Cerro Azul y Tambo de Mora (1936), Chimbote, Pacasmayo y Salaverry (1943), y Mollendo (1948).

Estos brevísimos apuntes sobre el desarrollo portuario en las primeras décadas del siglo pasado no estarían completos si dejáramos de mencionar los

proyectos planteados por el ingeniero holandés Jacobo Kraus. Este fue contratado por el gobierno peruano en 1913 para: a) estudiar la mejor manera de modernizar las instalaciones del puerto del Callao, que a la sazón contaban ya con 38 años de servicios ininterrumpidos, y la posibilidad de unir, como parte de este proyecto, la isla de San Lorenzo con La Punta; y b) estudiar la manera de mejorar los servicios del puerto de Mollendo, el principal de la zona sur del país, o en su defecto determinar el mejor emplazamiento y diseño para un nuevo puerto sureño. Kraus, al mando de un equipo de profesionales compatriotas suyos y de algunos ingenieros peruanos como Carlos Basadre, se abocó con tesón a la tarea encomendada y presentó sus estudios y proyectos en 1914. Lamentablemente, pese a la seriedad y pulcritud de su trabajo, ninguno de sus proyectos logró ser concretado por el Estado peruano⁸.



Muelle de Salaverry

(8) Véase algunos elogiosos comentarios de la época por el ingeniero Ricardo Deustua, "El señor Jacobo Kraus y sus estudios en el Perú", *Informaciones y Memorias de la Sociedad de Ingenieros*, Vol. XVI, N° 3-4, pp. 79-84 (Lima, 1914); y "Política portuaria", *Informaciones y Memorias de la Sociedad de Ingenieros*, Vol. XVII, N° 4-6, pp. 264-267 (Lima, 1915).

PELIGROS NATURALES: CÓMO MINIMIZAR LOS RIESGOS

Héctor Gallegos Vargas

Ilustraciones de Emilio Hernández Saavedra

MI PADRE NACIÓ EN CHILLÁN, EN LOS CONTRAFUERTE CORDILLERANOS DE LA SIERRA DE CONCEPCIÓN, TIERRA DE LOS BRAVOS MAPUCHES Y DE SISMOS MUY VIOLENTOS. DESPUÉS DE UNA BREVE ESTADA DE CINCO AÑOS EN EL PERÚ DURANTE LA CUAL FUE MIEMBRO DEL EQUIPO DIPLOMÁTICO QUE AYUDÓ AL ARREGLO DE NUESTROS GRAVES ENTUERTOS NACIDOS EN LA GUERRA DEL PACÍFICO, CASÓ CON UNA PERUANA GUAPA Y DE BELLEZA LIMEÑÍSIMA. MURIÓ EN SANTIAGO DE CHILE CUANDO YO TENÍA POCO MÁS DE TRES AÑOS, ASÍ RESULTÉ VOLVIENDO MUY NIÑO AL PERÚ. SOY PUES PERUANO, CON SERVICIO MILITAR COMPLETO E INDECLINABLE ARRAIGO NACIONAL. ADEMÁS DE ESA PERTENENCIA NACÍ CON UNA TEMPRANA VOCACIÓN POR LA PROFESIÓN (NO EL NEGOCIO) DE LA INGENIERÍA CIVIL; INEXPLICABLE PUES MIS ANCESTROS SOLO HABÍAN SIDO ABOGADOS, MÉDICOS O MILITARES.

La temprana relación con los amigos de mi padre me permitió conocer a grandes ingenieros: Subercaseaux, Barros, Monge, Saragoni, Petinelli y muchos más igualmente competentes. Todos ellos versados en los peligros naturales. Entre los más notables ingenieros sísmicos del mundo, ellos desarrollaron una de las grandes ingenierías sísmo resistentes del planeta.

El terremoto que sufrió Chillán el 24 de enero de 1939 sacudió también todas las ciudades colindan-

tes con una magnitud registrada de 8,3° en la escala de Richter. Este sismo ostenta el récord de la mayor cantidad de muertos en la historia de Chile. Datos de prensa consideran entre 20 mil y 30 mil las víctimas fatales, y se basan en la gran destrucción que se percibía en la ciudad. Buscando mis huellas familiares visité Chillán en 1975, En el relativamente nuevo cementerio tratando de seguir los rastros en las tumbas de mis antepasados encontré que ellas no existían. Todo lo existente estaba fechado 1940 o después: el sismo había vuelto a sepultar a los muertos.



El terremoto de Valdivia de 1960, conocido también como el Gran Terremoto de Chile, ocurrió el domingo 22 de mayo de 1960 a las 15:11, hora local. Su epicentro se localizó en las cercanías de la ciudad de Valdivia, en el sur de Chile, y tuvo una magnitud de 9,5° en la escala sísmológica de magnitud de momento (Mw). Ha sido el mayor sismo registrado en la historia sísmica de la humanidad. Una serie de movimientos telúricos de importancia prosiguieron 15 días después del sismo principal y afectaron gran parte del sur de Chile. El sismo fue percibido en diferentes partes del planeta y produjo un maremoto que afectó diversas localidades a lo largo del océano Pacífico, como Hawai y Japón, así como la erupción del volcán Puyehue. Dos mil personas fallecieron y más de 2 millones quedaron damnificadas a causa de este desastre.

La ingeniería sísmica chilena nace del análisis y evaluación de estos dos gigantes sismos y de varios tsunamis. Sin duda con la japonesa, californiana y neozelandesa, la chilena es una de las grandes ingenierías sísmicas con base científica del planeta. Son esos los ingenieros que definen la ecuación probabilística que gobierna el diseño naturaleza-resistente: peligro x vulnerabilidad \neq riesgo.

Por su aporte a la seguridad este texto es un homenaje a los ingenieros chilenos, recuerda sus éxitos

(como Valparaíso), sus lecciones al mundo, y llora sus fracasos. Estos, que duda caben, seguirán enseñando sísmología, sísmo resistencia, prevención y atenuación de daños a nuestros amigos chilenos y a toda la comunidad ingenieril.

Los peligros naturales (sismos, tsunamis, huaycos, fuego, agua, viento, sequías, inundaciones y volcanismo) pueden causar daños aleatorios a la vida, la salud y a las construcciones, siempre y cuando estas sean vulnerables. Perjuicios imperceptibles o catastróficos son algunas de sus consecuencias, y se miden por el costo de los daños ocurridos en las construcciones y lo que ellas contienen: personas, animales, obras de arte, objetos en general.

Es importante notar que no existen los denominados desastres naturales, sino los desastres causados por el hombre cuando un fenómeno natural arremete contra él y sus obras. Cuando no hay vidas humanas ni obras en el epicentro o en las rutas del movimiento sísmico o del tsunami, no se produce desastre alguno.

La energía liberada se mide objetivamente en grados de energía liberada, y la intensidad del sismo es medida subjetivamente, por la evaluación de los daños, en grados Mercalli. Sin embargo debido a las diferentes

atenuaciones que actúan sobre la energía (distancia del foco, suelo de recorrido, por ejemplo), es la intensidad el mejor patrón de evaluación de un evento terrestre.

Ejemplos de desastres graves recientes son los siguientes (como se notará no se menciona la magnitud): Ciudad de México, por su suelo blando y severamente oscilante combinado con edificaciones muy flexibles; Huaraz, por su débil y mal mantenida construcción así como por la estrechez de sus calles (se dice, con razón, que la gente no murió dentro de sus casas sino en sus angostas calles); Yungay y Ranrahirca, por repetir la construcción en una zona de gravísimo peligro de deslizamiento de piedras, lodo, agua y hielo; Pisco, por su pésima calidad de diseño y construcción.

Finalmente cito el que motivó la presente nota. Ocurrido el 27 de febrero del 2010 denominado Terremoto de Chile 2010, liberó una energía de 8,8° Mw, que afectó gravemente las regiones chilenas de Valparaíso, Metropolitana de Santiago, Maule y Biobío, que acumulan más de 13 millones de habitantes, cerca del 80% de la población del país. En las regiones del Maule y el Biobío, el terremoto alcanzó una intensidad de IX en la escala de Mercalli, arrasando con gran parte de las ciudades de Constitución, Concepción, Cobquecura y el puerto de Talcahuano. En la región Metropolitana, el sismo alcanzó una intensidad de VIII provocando importante destrucción en la ciudad capital. Las víctimas fatales llegan a un total de más de mil personas. Cerca de 500 mil viviendas están severamente dañadas y se estima un total de 2 millones de damnificados, en la peor tragedia de origen natural vivida en Chile desde 1960. El riesgo material ocurrido se ha estimado en más de 30 000 millones de US dólares.

La gran pregunta que demandará largo tiempo e investigación para ser respondida adecuadamente es cómo podía coexistir tan grande vulnerabilidad y desconocimiento geológico en un país de reconocida ingeniería de calidad. Y, particularmente, de competencia sismo resistente.

Y a nuestro país con bastante menos competencia ingenieril: ¿Qué podría ocurrirnos ante un evento de magnitud similar que es sin duda posible? Y, también, ¿qué podemos hacer para reducir nuestra vulnerabilidad?

¿Cuáles son las causas de la elevada vulnerabilidad de las obras en el Perú?

1. La pobre calidad de la educación nacional en todos los niveles. En el campo de la ingeniería esto se manifiesta con graduados incompetentes e incapaces de aprender a aprender, con la equivocada conciencia de pertenecer a un mundo estático. Es por ello que la mayoría de ingenieros en el mundo padece una suerte de autismo profesional, no están capacitados para comprender que la única certeza en el mundo es el cambio.

2. La autorización que el Estado ha dado a todas las universidades (estatales y privadas) para otorgar títulos a nombre de la nación y no como debiera ser, a nombre propio. Tal vez eso sería discutible para otros grados académicos, pero resulta inadmisibles -por el grave daño social y económico que ocasiona- cuando el grado es profesional.

3. La educación y el propósito de lucro concentrados en una institución. El daño que esto produce es muy grave. Hoy proliferan universidades que tienen como fin único el lucro, puramente crematísticas cuya prioridad es la utilidad. Sus atractivos edificios, complejas instalaciones y equipamiento costoso contrastan severamente con su pobreza curricular, su detalle silábico y con la incompetencia de sus profesores. Ese vacío educativo más el engaño que hacen a sus estudiantes queda descubierto cuatro o cinco años después, cuando el nuevo profesional tiene que afrontar las limitaciones de su infame preparación.

4. La imposibilidad del Colegio de Ingenieros del Perú (CIP) de actuar en nombre de la nación para cumplir con dos de sus objetivos principales: a) Colegiar, es decir, profesionalizar. b) Controlar el ejercicio ético de los ingenieros. Mientras las universidades otorguen títulos profesionales a nombre de la nación esto será un imposible.

5. La carencia de una educación holística y de un sistema de acreditación honesto, objetivo y respetable en todas las universidades. Esta realidad empeora el problema de la ingeniería peruana e incrementa la vulnerabilidad de sus obras.

6. La muy vulnerable configuración de los edificios diseñados sin la participación de ingenieros compe-



tentes. Esto conduce a edificios flexibles, asimétricos e ingenuamente "bellos".

7. La pésima construcción de las obras: materiales inadecuados, conexiones defectuosas, mezclas y compactaciones deficientes. Uno de nuestros grandes problemas es la mala construcción. ¿A quién se culpará si hay daños severos: al diseñador, al analista o al constructor?

¿Cómo resolver este grave problema?

1. Es indispensable implantar un sistema de acreditación objetivo para analizar, aprobar o desaprobar y corregir íntegramente el proyecto educativo de cada carrera de ingeniería.

2. El estudio integral de la ingeniería debe incorporar la cultura y desarrollar capacidades para el aprendizaje y la comunicación. Deberá también reflexionar en los aspectos conceptuales, no solo en los técnicos (que están en cambio permanente).

3. Cambiar o corregir los problemas señalados requiere una profunda transformación de los intereses políticos y empresariales, y demanda anteponer la calidad del diseño al denominado "buen gusto", la elaboración de un concienzudo análisis a una primitiva aplicación reglamentaria, y una correcta construcción a una opción crematística de la construcción.

4. Pretender que los problemas se resuelvan nombrando a inspectores del CIP (aun si son profesionales con la formación y experiencia debidas) es ilusorio.

5. Se requiere también de un comprador que sepa adquirir calidad y no detalles innecesarios, es decir que también sea educado para comprar.

6. Por último, a partir de nuestra experiencia pensamos que es preciso:

a. Delegar en compañías de seguros la responsabilidad de

revisar los proyectos, tanto la configuración como el análisis, dibujo y especificaciones.

b. También delegarles la supervisión de las construcciones: procesos, materiales, conexiones, dosificaciones, homogeneidad, maduración, entre otros.

c. De no cumplirse íntegramente esta delegación integral se prohibirá otorgar garantías, fianzas, préstamos, hipotecas y participar en el negocio.

d. Comprometer seguros obligatorios por lo menos por cinco años después de concluida la obra.

e. Dada la amplitud y la complejidad de estas propuestas, creemos que la anteriormente escrita puede aplicarse y funcionar de manera inmediata. De este modo estaremos dando el más decidido paso para minimizar los riesgos y reducir la vulnerabilidad para atender los peligros naturales que las obras deberán inevitablemente enfrentar.

El Estado

Su función es integral: responder por la evaluación y prevención de los efectos en la infraestructura de servicios públicos, vías, espacio público, así como en las instituciones educativas y de salud. El diseño y socialización de políticas y estrategias para la prevención y el manejo de los peligros naturales, debe convertirse en una de sus prioridades. La comunidad debe ser debidamente preparada para conocer cómo actuar ante un evento, esto incluye tanto instituciones públicas como privadas.*

FERROCARRILES Y TRANVÍAS DEL PERÚ

Lucía Newton de Valdivieso

EL DESARROLLO DEL TRANVÍA ESTÁ LIGADO A LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN EL MUNDO. LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL A PRINCIPIOS DEL SIGLO XIX EN EUROPA CREÓ NUEVAS NECESIDADES PARA TRANSPORTAR RÁPIDA Y EFICIENTEMENTE LA MATERIA PRIMA. LA MÁQUINA DE VAPOR, QUE HASTA ENTONCES HABÍA SIDO UTILIZADA PARA BOMBLEAR AGUA, FUE ADAPTADA EN 1804 POR EL INGLÉS RICHARD TREVITHIC PARA QUE TIRARA DE UNA LOCOMOTORA QUE SE DESLIZABA SOBRE RIELES DE ACERO. ASÍ COMENZÓ LA HISTORIA DEL FERROCARRIL.

La primera línea férrea del mundo de transporte de pasajeros y de carga, la línea Stockton-Darlington dirigida por George Stephenson, se inauguró en Inglaterra en 1825.

En algunos casos se utilizaron los caballos como fuerza de tracción. En 1830, el mismo Stephenson inauguró la línea férrea para transporte de pasajeros y de carga, la línea Liverpool-Manchester. Esta funcionaba exclusivamente con locomotoras de vapor.

Los ferrocarriles europeos se expandieron guiados por la necesidad de un medio de transporte efectivo y económico para sus productos industriales. Las líneas férreas

se extendieron por toda Europa durante el siglo XIX. Hacia 1850, en Estados Unidos de América ya se tenían 14 500 kilómetros de líneas férreas. Y en Cuba se instaló la primera línea ferroviaria española, antes que en la propia España.

El primer ferrocarril de América Hispánica se inauguró en México en 1850. Su instalación fue financiada con capital extranjero, mayormente inglés y estadounidense. Los trenes se utilizaron en esos países, casi exclusivamente, para el transporte de productos y materia pri-

ma hacia los puertos fluviales desde donde se exportaban a Europa y EE.UU.

En el Perú, el primer ferrocarril se construyó durante el gobierno de Castilla en 1851: el Ferrocarril Inglés Lima-Callao, que fue el primero en Sudamérica.

El presidente Manuel Pardo, al referirse a las ventajas del ferrocarril, dijo en 1862: “La misión del ferrocarril en el Perú es la de crear una comunicación entre lugares aislados el uno del otro. Los ferrocarriles propiciarán el comercio, la industria, e incrementarán el valor de la propiedad, al dar valor a lo que hoy no lo tiene. El crecimiento de la riqueza traído por los ferrocarriles, también conlleva un verdadero creci-

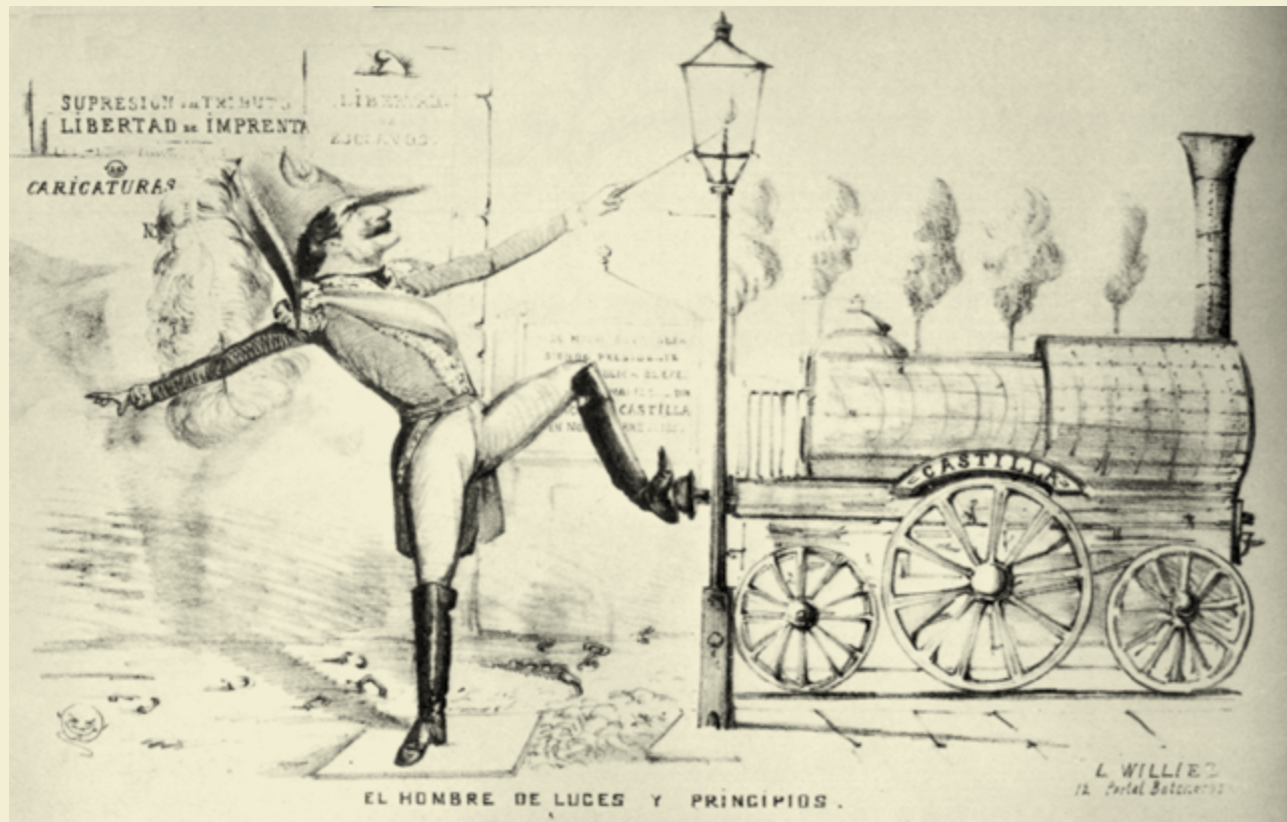
miento de la civilización y la mejora moral e intelectual de la nación, cuyos territorios se han enriquecido súbitamente por la locomotora”.

En 1858 se inauguró el Ferrocarril Inglés Lima-Chorrillos.

Con la aparición del tranvía al Callao en 1904 quedó afectado el funcionamiento del ferrocarril (al cual corría paralelo) hasta que finalmente desapareció en 1930.

Actualmente en el Perú contamos con 2 528 kilómetros de líneas férreas en operación. Las principales son el Ferrocarril del Sur, que se inicia en Mollendo y se comunica con el Cusco, y el Ferro-





carril Central Callao-La Oroya, con ramales a Cerro de Pasco y Huancayo.

“La historia de la construcción de ferrocarriles en el Perú estuvo envuelta en una historia de incompetencia, irresponsabilidad y corrupción, y contribuyó al incremento de la deuda externa del Perú y a la bancarrota del país en 1876. Los proyectos se paralizaron hasta la primera década del siglo XX. Se le tuvo que dar el control de los ferrocarriles a la Compañía Inglesa Peruvian Corporation (acreedora de la deuda) por un período de 66 años, como parte del pago de la deuda externa” (Higgins James, *Lima a Cultural History*, 2005).

A mediados del siglo XIX la población de Lima había llegado a casi 100 mil habitantes y existía una necesidad urgente de proporcionar mayores facilidades para el transporte urbano. Así, en 1876 el gobierno firmó un contrato para la construcción del primer tranvía.

En Lima se estableció la Empresa del Tranvía de Lima, Transway, de propiedad de Mariano Borda. El tranvía fue adquirido en Nueva York en 1877 de la John Stevenson Company, y se le conoció como “Tranvía de sangre”, porque a pesar de que sus coches se apoyaban sobre rieles de acero, utilizaban la tracción de caballos y/o mulas. El 7 de febrero de 1878, éste realizó su primer viaje, iniciando su recorrido en el Paseo de Aguas del Rímac.

Diez años después el servicio contaba con tres líneas que recorrían la ciudad de Lima. Los servicios a los balnearios de Barranco y Chorrillos, y al Callao y Magdalena, eran cubiertos por el ferrocarril de vapor.

Es interesante notar que en 1886 se inauguró el alumbrado público eléctrico para parte de la ciudad de Lima, servicio que eventualmente iba a favorecer el progreso del transporte urbano en la ciudad.

En 1898, la empresa Transway fue vendida por 50 mil libras peruanas, y se formó la Compañía del Ferrocarril Urbano de Lima.

En 1904 se inauguró el primer ferrocarril eléctrico transurbano del Perú, la línea de Lima a Chorrillos, con un recorrido de 14 kilómetros. Su energía se derivaba de la planta térmica de Limatambo. El 12 de abril de 1905, el gobierno autorizó a la Compañía de Ferrocarril Urbano de Lima para que cambiase por tracción eléctrica la línea de tranvías Lima-Callao. La

POR LA DÉCADA DEL 20 LA CIUDAD DE LIMA TENÍA 173 007 HABITANTES (BASADRE), Y EL CONJUNTO DE LAS CUATRO LÍNEAS: LA URBANA DE LIMA Y LAS INTERURBANAS DE LIMA Y CALLAO Y LIMA Y CHORRILLOS, CONTABAN CON UN TOTAL DE 166 KILÓMETROS DE RIELES.

energía fue proporcionada por la entonces Empresa Eléctrica Santa Rosa. El 7 de julio de 1905 otra empresa estableció el tren urbano Lima-Callao, que posteriormente se extendió hasta la La Punta.

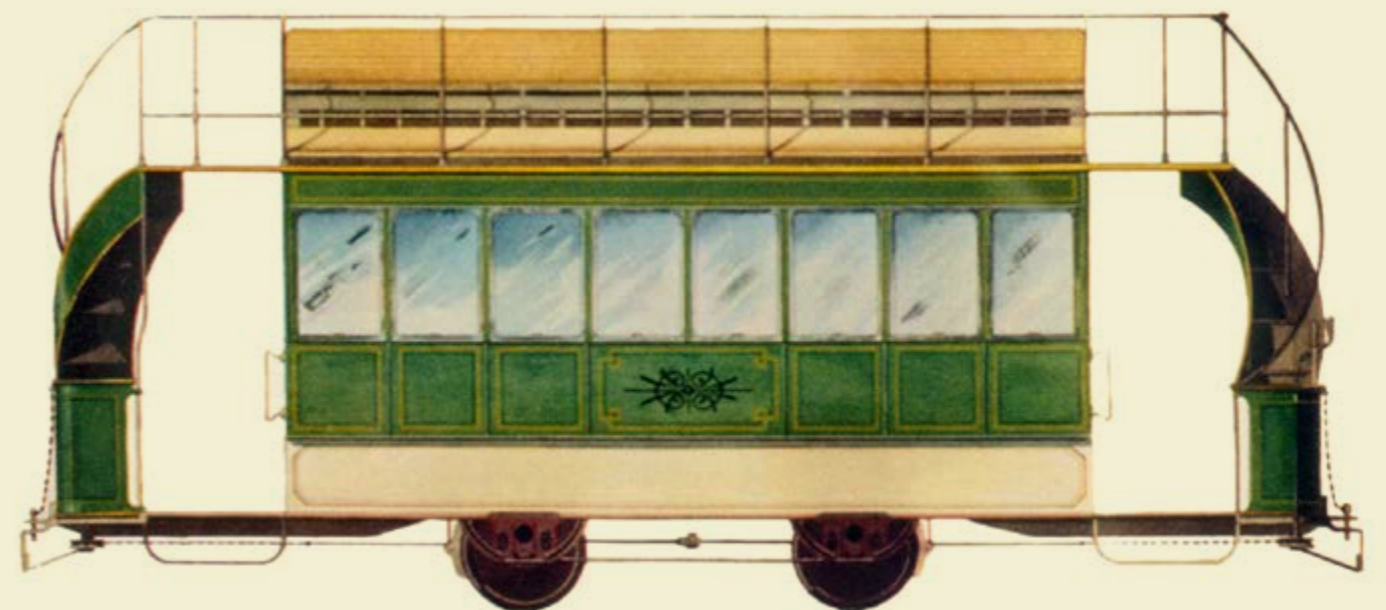
Se tendieron rieles a lo largo de lo que hoy es el Paseo de la República, donde actualmente está ubicado el “zanjón”. Resulta muy interesante resaltar que por ese mis-

mo lugar pasaba el Camino del Inca. La electrificación de los tranvías se hacía a través del sistema de trolleys, con poleas que corrían por cables aéreos conductores. En 1906, la Empresa del Tranvía Eléctrico de Lima-Chorrillos ya tenía 26 kilómetros de vías férreas; el túnel de la Herradura fue construido para el pase del tranvía. La población de la ciudad de Lima era en ese momento de 130 mil habitantes.

La primera línea de tracción eléctrica fue puesta en servicio el 1 de junio de 1906 (Descalzos-Exposición, tranvía urbano), y se le llamó “el urbanito” porque sus trenes eran más pequeños que los demás.

Por un tiempo funcionaron simultáneamente tres vías a Chorrillos, dos tranvías eléctricos (uno de las Empresas Eléctricas Asociadas, que operó hasta 1965, y otro de la Compañía Nacional de Tranvías Eléctricos, que trabajó hasta 1910), y el ferrocarril de vapor, que fuera electrificado y utilizado para el transporte de carga, pero que en 1930 había desaparecido.

Por la década del 20 la ciudad de Lima tenía 173 007 habitantes (Basadre), y el conjunto de las cuatro líneas: la urbana de Lima y las interurbanas de Lima y Callao y Lima y Chorrillos, contaban con un total de 166 kilómetros de rieles.



Diseño del primer tranvía por Stephenson



En 1925, debido a las inundaciones y huaycos, que paralizaron las centrales eléctricas de Chosica y Yanacocha, se suspendió el servicio de los tranvías por unos días. De esto tomaron ventaja los autobuses para atender la creciente demanda de transporte de la población. Por ese entonces Lima contaba con 160 ómnibuses que llegaron en 1927 a 400, e iniciaron una competencia desigual con los tranvías pues el mantenimiento y funcionamiento de estos eran mucho mayores. Surgió además el transporte privado e informal de los famosos colectivos para hacer frente al pésimo servicio de transporte público de ese entonces. De este modo la operación de los tranvías fue decayendo, y el número de pasajeros disminuyó. A pesar de que el precio de los boletos fue reducido para hacer frente a la crisis tranviaria, no se logró una mayor rentabilidad, y en 1928 las Empresas Eléctricas Asociadas (formadas por la fusión de la

Empresa Eléctrica Santa Rosa con las diferentes empresas eléctricas existentes y con la Empresa de Gas de Lima) tuvieron que cerrar cinco de sus ocho rutas. Desde entonces solo operaron dos líneas de tranvías en el centro de Lima. Así, en 1934 la empresa decidió transferir las líneas al Estado.

Debido a que no se efectuaron nuevas inversiones para extender la red de tranvías, ya para la década del 60 el sistema de tranvías solo cubría el 15% del transporte público, y en 1965, mediante la Ley 15786, se cancelaron todas las concesiones de la Compañía Nacional de Tranvías para el transporte de pasajeros en Lima, Callao y Bañeros. Se eliminó así un medio de transporte masivo de pasajeros. Se conservaron varias vías con la idea de construir un Metro, pero luego se desmantelaron para construir el famoso “zanjón”.

En 1986 se empezó a construir el célebre Tren Eléctrico, pero a finales de la década del 90, con escasos 10 kilómetros de construcción, se interrumpió el proyecto por falta de fondos.

La alternativa del transporte eléctrico masivo dentro de la ciudad, tanto el superficial como subterráneo, es de necesidad perentoria para la conservación del ambiente ya que ayuda a eliminar la emisión de gases dañinos del parque automotor. Por otro lado, ayudaría a la descongestión de las vías de circulación de superficie. En las pequeñas ciudades, el uso del tranvía de superficie moderno, que desarrolla velocidades mayores de 100 kilómetros, representa una alternativa económica en comparación con los medios de transporte masivo más sofisticados de las grandes ciudades.



El tranvía de antaño representa para todos los que lo conocimos un hito importante en la historia del Perú, pues contribuyó a la comunicación y expansión de la ciudad. Lima se mudó y descongestionó gracias a ellos.*



LOS HOSPITALES DE LIMA EN LA COLONIA

Antonio Coello Rodríguez

DESDE LOS PRIMEROS AÑOS DE LA COLONIA, TANTO LAS AUTORIDADES POLÍTICAS (VIRREY Y REAL AUDIENCIA) COMO CIVILES (CABILDO) DE LA CIUDAD DE LOS REYES SE PREOCUPARON POR DOTAR A LA RECIENTE FUNDADA VILLA DE LIMA CON UN SISTEMA DE HOSPITALES. ESTA MEDIDA A FAVOR DE LA SALUD TAMBIÉN RECIBIÓ EL APOYO DE PERSONAS CON MUCHO PODER ECONÓMICO QUE DIERON CAPITAL O PROPIEDADES PARA EDIFICAR Y PAGAR LOS COSTOS DE CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LOS HOSPITALES. EN EL SIGLO XVI LIMA CONTABA CON LOS SIGUIENTES HOSPITALES: SANTA ANA, EL CUAL COBIJABA A LA GENTE DE RAZA INDIA O NATURALES, EL FAMOSO HOSPITAL REAL DE SAN ANDRÉS, LUGAR EN EL CUAL SE DABA CONSUELO A LOS CONVALECIENTES DE RAZA BLANCA, Y EL SAN BARTOLOMÉ, EN DONDE SE TRATABA A LA GENTE DE RAZA NEGRA. RECORDEMOS QUE EN LAS ÉPOCAS COLONIALES, LOS GRUPOS HUMANOS ESTABAN DIVIDIDOS EN CASTAS Y NO DEBÍAN MEZCLARSE PORQUE SE CONSIDERABA COMO UN RETROCESO CULTURAL.



Estos tres hospitales estaban ubicados en la zona que actualmente ocupa la Plaza Raimondi o Italia, en pleno Barrios Altos, originalmente conocida como Plaza Santa Ana porque allí se encontraban la Iglesia y el Hospital del mismo nombre. Se decidió construir en esa zona porque en ese entonces se creía que las enfermedades se transmitían a través del aire, por donde circulaban los miasmas desplazados por el viento. El lugar elegido debía estar a mayor altura que el centro de la ciudad para que los aires enfermos se desplazaran hacia el Este, zona completamente descampada y muy poco habitada.

Queremos precisar, para que no surjan malentendidos ni tergiversar la historia de la salubridad en Lima, que los tres hospitales mencionados no fueron los primeros en fundarse, fueron sí hospitales con todos los servicios básicos que tiene o puede requerir un



hospital: salas de enfermos, cocina, botica y demás elementos que lo conforman. Sin embargo debemos mencionar que la primera instalación encargada de brindar salud en Lima fue la Enfermería de la Rinconada de Santo Domingo, el mismo que quedaba en el Convento de Santo Domingo (Juan Bromley, 1935). Esta enfermería no era propiamente un hospital, sino, como su nombre lo dice: una enfermería grande y espaciosa que estuvo bajo la advocación de Nuestra Señora de la Concepción. Su estructura tenía las siguientes características arquitectónicas: paredes de adobes con quincha, techos de madera de esteras mezclados con una torta de barro que los envolvía para protegerlos y hacerlos más duraderos, los techos eran planos pues como en la ciudad de Lima nunca llovía, excepto una fina garúa, no se necesitaban techos a dos aguas (Rabí, 2005).

El Hospital de Santa Ana, de indios o de los naturales

Este hospital estaba ubicado en lo que es el actual frente Este de la Plaza de Santa Ana. Se extendía desde el actual Jirón Miro Quesada (Calle de San Bartolomé) hasta la actual esquina del jirón Junín con Huanta (calle de la Piedra Horadada). De este antiguo hospital hoy queda muy poco, por decir casi nada, sin embargo aún se mantiene en pie la iglesia de Santa Ana. El hospital fue creado hacia 1549 (Rabí, 2005) y en 1924, debido al “crecimiento y desarrollo urbano de Lima”, fue reemplazado por el actual Hospital Arzobispo Loayza, el mismo que funciona en la Avenida Alfonso Ugarte. El nombre de este nuevo hospital fue un reconocimiento al gran benefactor del hospital de Santa Ana, quien financió íntegramente la construcción del nuevo hospital y lo dotó de rentas (de su propia renta personal) para su futuro funcionamiento, donó bienes, terrenos y hasta limosnas, tal como lo registró el cronista Cobo. Fue tanto el afecto que tuvo el Arzobispo Loayza por la gente indígena y por este nosocomio que a su muerte, ocurrida en una de las covachas del propio hospital, fue enterrado allí mismo tal como él lo había deseado. Años después fue trasladado a la cripta funeraria de la Catedral de Lima. El Hospital de Santa Ana presentaba en un inicio dos

salas largas, de planta rectangular para enfermos, una para hombres y otra para mujeres, pues no podían permanecer juntas personas de distinto sexo. Estas salas se llamaban originalmente crujías y no eran más que grandes recintos de planta alargada en donde se ponían las camas en hileras, unas frente a otras, y en casos de mayor demanda se añadían otras hileras de cama en el medio de las salas, esto sin lugar a dudas ocasionaba una superpoblación de enfermos en un ambiente reducido y sin las más mínimas medidas de higiene. Asimismo, había una gran huerta en donde se sembraban y cosechaban los productos necesarios para alimentar a los enfermos, también había un gran claustro o patio cuadrangular, enfermería, depósito de ropas, cocina, fuentes de agua y demás servicios básicos para brindar un buen servicio. Una red de acequias o canales cruzaba el nosocomio y servía a la vez para extraer agua y para tirar los desechos que producía el hospital, lo que en ocasiones causaba grandes atoros que desbordaban e inundaban tanto el hospital como las inmediaciones.

El Real Hospital de San Andrés

Estaba ubicado en la actual cuadra siete del Jirón Huallaga, frente a la Plaza Santa Ana o Plaza Italia. Este hospital recibió desde los momentos previos a su creación un fuerte apoyo económico y político del Virrey Andrés Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete (1556-61), razón por la cual lleva su nombre. El Virrey Francisco de Toledo completó posteriormente los trabajos de edificación e implementación (Harth-Terré, 1963). Lo más notable es que dentro de este mismo hospital se consideró un área para la asistencia de los locos, aunque durante esos años no existía aún la ciencia psiquiátrica y los locos eran tildados de diabólicos, poseídos, y en consecuencia eran encadenados o amarrados por largos periodos, incluso olvidados por sus familiares quienes los dejaban abandonados por la ciudad de Lima o en las puertas mismas de San Andrés. Esta zona se conoció por largo tiempo como la loquería de San Andrés y estuvo en funcionamiento hasta 1859, año en que se fundó un manicomio de acuerdo con las ideas modernas y renovadas de las ciencias médicas, que estuvo ubica-



do en la avenida Sebastián Lorente o actual avenida los Incas, en Santiago del Cercado, posteriormente el local se convirtió en Escuela de Policías, y en la actualidad es la sede del Colegio Alipio Ponce, donde estudian los hijos de los policías. Otros ambientes que en un principio tuvo San Andrés fueron el gran claustro central, rodeado por una galería corredor hacia sus cuatro lados, que aunque con varias modificaciones aún está en pie, queda también la planta original, es decir el patio; asimismo se puede mencionar la magnífica capilla con una bóveda de cañón corrido, al decir de Harth-Terré (1963): “San Andrés poseía cuatro salones largos (crujías) dispuestos en cruz griega, el más corto correspondía a la capilla. Y en el crucero, fundado en cuatro arcos de ladrillo y a lo romano, estaba sito el altar, de suerte que, como era práctica, los enfermos podían presenciar la misa desde sus lechos. Esta es, sin duda, la razón funcional de la disposición en cruz. Los arcos de las salas y capilla estaban clausurados por rejas de madera, de balaustres primorosamente torneados, con sus dos puertas respectivas, que permitían la circulación...” El cronista Cobo nos dejó una breve pero muy detallada descripción de este hospital hacia 1607: existía una hermosa portada

de ingreso, toda de cantería, que daba acceso a un patio con sus corredores de arquería cubierto a modo de claustro; la iglesia era también labrada que podía servir como parroquia. La capilla tenía anexa una torre de campanas y en ella un reloj de ruedas, y además de las grandes salas, había otras dos que servían de enfermería, todas las piezas tenían sus ventanas hacia los patios y huertas, asimismo se contaba con cocina, despensa, panadería, lavandería, botica y ropería. Podemos imaginar lo grandioso y fabuloso que debió ser San Andrés en su época, sin embargo también debemos mencionar que soportó periodos de crisis económicas, continuas guerras civiles y epidemias que ocasionaron que no se diera abasto para atender a la sobrepoblación de sus salas, fueron épocas en que se elevó la mortandad en la ciudad de Lima, a la que se sumaron las escasas reglas de higiene, hacinamiento, falta de ventilación y demás factores que convirtieron los pocos hospitales en grandes focos infecciosos y contagiosos. Conforme fueron pasando los años, San Andrés siguió funcionando con sus periodos de crisis económica y tugurización, hasta que con el advenimiento de las reformas borbónicas se decidió crear una Escuela de Medicina de Lima hacia 1815, denominada en aquellos años como Colegio de San Fernando, siendo nombrado como su director Hipólito Unanue, esto fue apoyado desde un inicio por el propio Virrey Fernando de Abascal, no se tuvo mejor idea que instalar la recientemente inaugurada Escuela de Medicina junto al hospital de San Andrés, de esta manera los futuros galenos podrían desarrollar sus prácticas en el recinto hospitalario. Para lograrlo se realizaron algunas modificaciones tanto en el propio hospital como en la recién inaugurada escuela médica. Se abrió, por ejemplo, una entrada directa para la escuela que daba a la misma Plazuela de Santa Ana, y otra puerta para que se pudiese circular por interiores entre los locales, todas estas modificaciones estuvieron a cargo del arquitecto Presbítero Matías Maestro, quien trajo ideas neoclásicas a la Ciudad de Lima. Con el advenimiento de los aires independentistas la Escuela de Medicina cambió su nombre por el de Colegio de la Independencia, mientras que San Andrés volvió a sufrir cambios arquitectónicos y estructurales. Así llegamos a las déca-

das de 1860-1870, en que debido a los altos ingresos obtenidos por la venta del guano y del salitre, Perú y sobre todo Lima realizaron grandes cambios a nivel urbanístico y arquitectónico. En la Historia del Perú a este periodo se le conoce como el de la prosperidad falaz (Basadre, 1983). Entre las obras más destacadas cabe mencionar la creación del Manicomio de Lima u Hospicio de Amentes (1859); el derrumbamiento de las Murallas de Lima (1872); la construcción de la Penitenciaría (1860); la construcción de un nuevo Puente para Lima conocido como Puente de Fierro o Balta (1869-1874) y la apertura de varias líneas de ferrocarril. Esta “modernidad” también llegó a los hospitales y quedó reflejada en San Andrés con los cambios de pisos, antes simplemente apisonados, por otros de alquitrán; la instalación de teatinas y grandes ventanales en las salas de enfermos para dotarlas de una amplia ventilación; la destrucción de las covachas, en donde antiguamente reposaban los enfermos, y su reemplazo por catres y camas independientes; la instalación de tuberías de agua caliente y fría, de amplias tinas y la adquisición de todo un servicio de cama y menaje recientemente traído de Francia. Todos estos cambios se lograron bajo la dirección de José Casimiro Ulloa y Cayetano Heredia, quienes convirtieron el Hospital San Andrés y la Escuela de Medicina en los centros más modernos de América del Sur. Hacia la década de 1870, Lima es azotada nuevamente por varias enfermedades infectocontagiosas que ocasionaron una tasa muy alta de mortandad y que produjo en San Andrés un problema de hacinamiento. Sin los mecanismos apropiados para atender a tantos pacientes llegó a su colapso hasta ser considerado como un hospital obsoleto y vetusto. Para remediar esta situación se creó hacia 1875, bajo el Gobierno de Manuel Pardo, el Hospital Dos de Mayo, y San Andrés quedó como un hospital para gente de muy escasos recursos. En sus ambientes funcionaban a la vez el Hospicio de Parturientas así como el Colegio de Maternidad y Obstetricia (ver Memorias de la Beneficencia Pública de Lima), sin embargo durante la guerra con Chile y la posterior invasión de Lima por el ejército invasor, San Andrés fue reutilizado nuevamente como hospital, ya que el Dos de Mayo fue ocupado por las fuerzas externas. Luego de llegada la paz, San Andrés siguió funcionando como Casa de Ma-

ternidad y pequeño nosocomio, pero siempre como un hospital para emergencias y en caso de que el hospital Dos de Mayo se viese abarrotado. Posteriormente San Andrés recibió diversos nombres, pero ya casi no era considerado como hospital excepto por un par de salas para cobijar a los niños recién nacidos del Hospicio de Parturientas, así como del Colegio de Maternidad y Obstetricia. Es así como este hospital llega a su fin de modo definitivo. En el local funcionó luego el Hospicio de San José. Hacia fines del siglo XIX e inicios del XX lo ocuparon las Hermanas de la Caridad de San Vicente de Paul y posteriormente las Hijas de María Inmaculada, dedicadas a enseñar y mantener una labor educativa para niñas y niños de escasos recursos.

El Hospital de San Bartolomé

Fue fundado hacia 1646 por el sacerdote agustino Fray Bartolomé de Vadillo, durante el gobierno del Virrey Marqués de Mancera Don Pedro de Toledo y Leyva. Su primer local estuvo en la Barranca, cerca del río Rímac, pero no se daba abasto para atender a tanto negro esclavo pobre y enfermo. Muchos de estos esclavos habían sido libertados a causa de su enfermedad, pues sus amos no querían hacerse cargo de sus gastos de atención y los dejaban deambulando por las calles de Lima, abandonados a su suerte y a una muerte segura. Ante este hecho tan crudo para una ciudad tan pegada a la caridad cristiana, se decidió crear un nuevo hospital para la gente negra, dotado de mayores rentas y amplios locales. Se fundó entonces, en 1661, el Hospital de San Bartolomé, a un costado de los ya existentes hospitales de San Andrés y Santa Ana, y con esto se dio por concluida la edificación de hospitales en una zona alejada de la ciudad de Lima. Hasta la actualidad San Bartolomé ocupa el lugar original, la novena cuadra del jirón Antonio Miro Quesada, sin embargo a los pocos años de fundado fue devastado primeramente por el terremoto de 1687, y luego casi totalmente destruido por el terremoto de 1746. Estos dos movimientos sísmicos modificaron por completo la planta de San Bartolomé, y ocasionaron que en vez de hospital se le considerase un gran albergue donde los afroperuanos pudiesen pasar sus últimos días de vida. Una

vez llegada la independencia al Perú, San Bartolomé cobijó a gente de diversas castas y posteriormente, con los aires liberales y el triunfo de la revolución del Mariscal Castilla, fue convertido en hospital militar en 1855 bajo la dependencia del Ministerio de Guerra; en 1866 pasó a estar administrado por la Sociedad de Beneficencia Pública de Lima. Estos sucesivos cambios le ocasionaron diversas modificaciones arquitectónicas y reformas parciales en sus distintos ambientes para adecuarlos a los servicios que prestaba. Como recuerdo arquitectónico del viejo hospital, solo han quedado la capilla y el patio de planta cuadrangular con sus galerías de columnas y una rica pileta que lo adorna en el centro, hoy este sector está declarado inhabitable y espera su lenta desaparición por causa del tiempo y el estado de abandono en que se halla. Desde aquí llamamos a las autoridades del sector salud para que prontamente procedan a restaurarlo y ponerlo en valor. En el siglo XX, San Bartolomé se convirtió en hospital materno infantil, el cual presta servicios hasta la actualidad.

El Hospital de Incurables, Refugio de Incurables u Hospital de Santo Toribio

Se fundó durante el gobierno del Virrey Conde de Lemos hacia 1669, por obra de Fray José de Figueroa

y del acaudalado capitán español Domingo Cueto, hombre de gran sensibilidad y benefactor de innumerables obras sociales. Este hospital como su mismo nombre lo indica estuvo dedicado a la atención de los mendigos, inválidos, menesterosos y gente “incurable” de sexo masculino, quienes por no poseer bien alguno, propiedades, ni parientes que los ayuden a sobrellevar las enfermedades iban a pasar sus últimos días a este nosocomio de nombre nada atrayente. Este hospital hasta la fecha se halla en el lugar original en el que fuera edificado, el jirón Ancash -conocido en su época como calle de Maravillas o de San Salvador- cuadras 12, 13 y 14. De sus amplios terrenos hoy solo queda la parte nuclear del mismo (en la cuadra 12). El otro frente de este espacioso hospital daba hacia la ribera del Río Rímac, lo que si bien permitía a los enfermos cultivar y cosechar sus productos de panllevar, también expuso al hospital a los desbordes del río en temporadas de lluvias, que ocasionaron la destrucción parcial de algunas de sus instalaciones. Originalmente el Hospicio de Incurables se ubicó sobre los terrenos del que fuera Colegio Noviciado de San Antonio, de la Compañía de Jesús. Tuvo unas dimensiones de 154 varas y media de frente y 117 varas de fondo (Archivo de la Beneficencia Pública de Lima, Libro de Incurables, 1690). Este hospital estuvo regentado por los hermanos betlemitas y luego por los juandedianos, quienes brindaron ayuda a los desconsolados y moribundos pacientes que llegaron a sus salas. Al igual que los otros nosocomios, el Hospital de Incurables fue devastado completamente por el terremoto de 1746 para posteriormente ser reedificado pero siempre como un hospital de segunda clase. Aunque se le sigue conociendo como Hospital de Neurocirugía Santo Toribio, hoy es el denominado Instituto Nacional de Ciencias Neurológicas Oscar Trelles Montes.*



LUIS BUSTAMANTE PÉREZ ROSAS PATRIARCA DE LA INGENIERÍA

José Miguel Cabrera
Fotos de Soledad Cisneros

FUNDADOR DEL COLEGIO DE INGENIEROS Y PRIMER PRESIDENTE DE LA ACADEMIA PERUANA DE INGENIERÍA, DON LUIS BUSTAMANTE PÉREZ ROSAS LUCE UNA IMPECABLE Y DESTACADA TRAYECTORIA EN EL EJERCICIO DE SU PROFESIÓN. DIRECTOR DE OBRAS TRASCENDENTALES DE IRRIGACIÓN, EDIFICACIÓN, TRANSPORTES E INDUSTRIAS, AUTOR DE DOS LIBROS Y CONDECORADO CON LA ORDEN DE LA INGENIERÍA, ESTE ILUSTRE CABALLERO REPASA UNA PARTE DE SU VIDA EN ESTAS PÁGINAS: SU INFANCIA EN EL BRASIL, SU NOTABLE EXPERIENCIA EN EL CAMPO DE LA CONSTRUCCIÓN Y SU GRAN PASIÓN POR EL ESTUDIO DE LAS MAJESTUOSAS OBRAS DE LA INGENIERÍA MUNDIAL.





Mi afición por la ciencia se remonta a mis años en el colegio La Inmaculada, donde tuve un profesor Olcese que tenía una forma muy agradable de enseñar las matemáticas. Me gustaba mucho la geometría y cuando terminé el colegio ingresé a la Escuela de Ingenieros en el puesto veinticinco de cincuenta vacantes. Por otro lado, desde niño fui muy aficionado al dibujo y aún conservo algunas de mis obras maestras (risas).

En la antigua casona de la Escuela de Ingenieros, en la calle Espíritu Santo, estudié los últimos años de mi carrera y fui también jefe de prácticas del curso de Geometría Descriptiva, que dictaba el maestro Héctor Velarde. Seguí mi carrera y nunca tuve que llevar un curso de aplazados, varias veces ocupé el primer puesto de mi promoción. Por coincidencia, en esa época ingresé a trabajar en la firma “Vargas Prada y Payet”, que estaba encargada de construir el pabellón central de la nueva universidad, obra donde me desempeñé como ingeniero residente. De manera que conocí la UNI desde que era solo chacra y tengo el orgullo de haber participado en su construcción.

El viaje a Brasil

A fines de 1928, mi padre, recién ascendido a coronel del ejército, fue nombrado agregado militar en el Brasil, donde pasé varios años de mi infancia. Después de todos los preparativos para un largo viaje, junto con mis padres y mis cinco hermanos nos embarcamos en el vapor Orita que partió del puerto del Callao rumbo a Valparaíso. El viaje duró siete días, y lo que más me impactó fue ver el amanecer a través de la claraboya del camarote, cada día el paisaje marino era distinto, diferentes tonos de color azul se dibujaban en el inmenso océano. Los bufeos y los tiburones merodeaban el barco a la espera de que los cocineros les arrojaran los desperdicios de los comedores; la llegada a puerto y el correspondiente ajeteo de lancheros y changadores que, ayudados por las grúas de a bordo, movían la carga y los equipajes, se conservan nítidos en mi memoria.

En Valparaíso nos esperaba un alojamiento reservado, y hubiéramos seguido de inmediato el viaje hacia Buenos Aires si es que el pretendiente de mi hermana mayor no hubiera abordado el siguiente barco que partió del Callao para ir a su encuentro. El impacto de esta prueba de amor ocasionó en la familia la primera baja, pues los novios se casaron en una iglesia de esa ciudad y regresaron a Lima en el vapor Oropesa. Al fin llegamos a Río de Janeiro después de haber abordado el tren trasandino Santiago-Buenos Aires, y un barco alemán que atravesó las aguas del Atlántico. El arribo a la bahía de Guanabara fue un espectáculo maravilloso que hoy no pueden disfrutar a plenitud quienes llegan por avión.

Testigo de la historia

En Río fui testigo de una serie de acontecimientos históricos para el avance de la ciencia: primero, la visita del dirigible alemán Graf Zeppelin, que regularmente hacía viajes de Europa a Estados Unidos llevando el correo. Meses después llegó una escuadrilla italiana de hidroaviones comandada por el mariscal Italo Balbo, destacado líder del partido fascista que había participado en la toma de Roma por Mussolini. El mérito de este vuelo estriba en que solo habían transcurrido cuatro años desde que Lindbergh hiciera el primer vuelo trasatlántico de Nueva York a París. Por otro lado, se trataba de hidroaviones metálicos en una época en que la aeronáutica se basaba en alas de tela reforzada.

Otro recuerdo que guardo gratamente en la memoria fue la construcción del Cristo Redentor. Varias veces hicimos el paseo al Corcovado (El Jorobado) hasta el final del trencito de cremalleras, antecesor del moderno que llega hasta la cumbre. Lo sorprendente fue encontrar la colosal estatua del Cristo Redentor dentro de un enorme andamio, sin cabeza y sin manos, pues el monumento estaba en la fase terminal de su construcción. Sobre la plataforma que rodeaba la estatua había unas manos gigantes con los dedos para arriba, esperando su colocación. En realidad, el cuerpo y los brazos habían sido hechos mediante un encofrado especial y rellenos con concreto armado, mientras que las manos y la cabeza fueron labradas

por escultores. Más tarde pude regresar y contemplar el conjunto, que formaba ya una sola pieza. La sorpresa no quedó allí, porque los cariocas quisieron dar a la inauguración un tinte espectacular. Así, el encargado de encender los grandes reflectores del Cristo Redentor no era otro que el inventor italiano Guillermo Marconi, cuya participación en el desarrollo de las comunicaciones a gran distancia fue muy célebre. De esa manera, apretando un botón desde Nápoles debía iluminar la gran estatua para regocijo de todo el Brasil, y para eso se había construido una torre de transmisión en otro cerro de Río, el Jacarepaguá. Además, en el extremo del continente, se levantó otra torre en Groenlandia. Lamentablemente, el mal tiempo impidió la transmisión y la iluminación tuvo que hacerse desde la misma ciudad de Río.

De vuelta a casa

Al volver de Brasil a inicios de los años treinta, tras la revolución de Getulio Vargas, llegamos a Argentina donde había otra revuelta, pues los militares se habían instalado en el poder y anulado unas elecciones legítimas. Luego dejamos Buenos Aires y nos fuimos a Chile, donde también se sucedían los intentos revolucionarios de golpes de Estado en una época convulsionada en todo el continente que coincidió con la Gran Depresión. Es por ello que antes de convertirme en ingeniero fui testigo involuntario de un curso de historia de América del Sur. Estos hechos me hicieron tomar conciencia de la íntima relación entre territorio e historia, entre la personalidad de cada grupo humano y su influencia en la cultura, expresada en sus maravillosas construcciones.

Una primera etapa de mi carrera fue la construcción por contrata de obras públicas y privadas. Esta misma calle, donde vivo ahora, forma parte de la Urbanización Chacarilla-Santa Cruz, a la cual me tocó pavimentar y construir su servicio de agua potable y de desagüe. Sin embargo, llegó un momento en que me aburrí de ser un albañil con corbata. Entonces, junto con Carlos Williams hicimos una sociedad de consultoría, y en lugar de construir nos dedicamos a diseñar obras. Así hicimos el famoso proyecto de irrigación Puyango-Tumbes, el Chira-Piura y una se-



rie de estudios de carreteras, obras de irrigación y proyectos urbanísticos muy interesantes.

La consultoría resulta mucho más excitante en materia de investigación. Pero la tuve que dejar, no tanto por la edad, sino porque se había convertido en un negocio un poco informal, donde había que darle unos reales al ingeniero encargado del Ministerio para que le otorgara a uno la obra. Nosotros jamás entregamos una coima, y por eso decidimos vender la firma a otro grupo de ingenieros.

Obras maestras de ingeniería

A través de mis viajes y estudios he podido admirar las obras cumbre de la ingeniería mundial, y publiqué un libro, *La Construcción: raíz y testimonio de la Historia*, con los frutos de mi investigación. Me basé en una serie de artículos que aparecieron en la revista *1/2 de Construcción*, entre 1995 y el 2003.

Obras colosales como el puente de Brooklyn, realizado con la técnica de cajones invertidos, la Presa

Hoover, El Canal de Panamá, Los Acueductos Romanos, El Taj Mahal o nuestra majestuosa Catedral de Lima, entre otras maravillas, se revelan en estas páginas. Figura también la famosa Torre Eiffel, que en su momento a muchos les pareció un mamarracho comparado con los antiguos edificios de París. Era un monstruo, pensaban, y creían que debía ser demolida porque rompía con todos los moldes estéticos.

Otra obra que suscita gran admiración es la gran planta Hidroeléctrica de Itaipú, sobre el río Paraná, en la frontera entre Paraguay y Brasil. Basta mencionar que en su construcción se emplearon más de dos millones de toneladas de acero y se movieron más de cincuenta millones de toneladas de tierra, arena y roca. En esta monumental obra trabajaron nada menos que veinte mil operarios, y la Sociedad Americana de Ingenieros Civiles la incluyó entre las “siete maravillas del mundo moderno”.

Un factor fundamental para lograr un gran trabajo de ingeniería es la tenacidad en la lucha contra las

condiciones adversas. Y, en ese sentido, cabe recordar la figura de John Roebling, diseñador del puente de Brooklyn, quien entregó su vida a esta tarea y su propio hijo quedó tullido en el proceso de construcción de la portentosa obra.

Por su parte, no podemos dejar de mencionar la civilización inca, en la que hubo grandes constructores. Hicieron puentes de carrizo que unían los pueblos, caminos y maravillosas obras de irrigación. En la zona del desierto de Sechura, por poner un ejemplo, construyeron un canal de varios kilómetros de recorrido que es perfectamente recto. Y en el sur también se multiplican los acueductos y canales que riegan los campos de cultivo hasta nuestros días. Cuando el emperador Pachacutec fue de visita a Ica encontró que le faltaba un canal para llevar agua hacia las partes más lejanas del desierto. Lo mandó construir y se llamó La Achirana del Inca; hasta ahora existe y es una muestra clara del gran conocimiento sobre hidráulica que tuvieron los antiguos peruanos.

Por si fuera poco, Machu Picchu y Sacsayhuaman son verdaderos milagros de la ingeniería. Los incas cortaban las rocas en la cima de los cerros, las llevaban arrastrando con una técnica admirable, y finalmente las pulían con tanta precisión que no cabe un cuchillo entre las juntas de aquellas piedras que conforman las espléndidas ciudadelas y palacios.

El reto de dominar las alturas

Hacer una comparación entre la prehistoria de la construcción con los avances actuales resulta muy difícil. Hace unos años, las Torres Gemelas eran los edificios más altos del mundo, con más de cuatrocientos metros de altura. Luego del atentado del 11 de setiembre, el calculista que las construyó confesó: “Si yo hubiera hecho un tipo diferente de estructura igual se hubiesen caído las torres, pero esto hubiera demorado más tiempo en ocurrir y se habría podido salvar más gente”. Ahora, los árabes han construido un edificio de ochocientos metros,

CUANDO EL EMPERADOR PACHACUTEC FUE DE VISITA A ICA ENCONTRÓ QUE LE FALTABA UN CANAL PARA LLEVAR AGUA HACIA LAS PARTES MÁS LEJANAS DEL DESIERTO. LO MANDÓ CONSTRUIR Y SE LLAMÓ LA ACHIRANA DEL INCA; HASTA AHORA EXISTE Y ES UNA MUESTRA CLARA DEL GRAN CONOCIMIENTO SOBRE HIDRÁULICA QUE TUVIERON LOS ANTIGUOS PERUANOS.



Enrique Agors y Luis Bustamante Pérez Rosas

UN PUNTO FUNDAMENTAL QUE LA INGENIERÍA EN NUESTRO PAÍS DEBE REVISAR ES QUE CADA AÑO MUEREN CINCO MIL PERSONAS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN NUESTRAS PISTAS. LAS CARRETERAS NO SON HECHAS DE MANERA ADECUADA PARA SOPORTAR EL TRÁNSITO DE MILES DE VEHÍCULOS GRANDES EN NUESTRA SIERRA Y EL MANTENIMIENTO DE LAS MISMAS RESULTA MUY COSTOSO.

lo cual me parece absurdo. Han levantado una ciudad alrededor, con un estadio, una isla y todo lo necesario para vivir. Pero como no hay agua potable, gastan un infierno de plata para desalinizar el agua del mar. Quieren obtener un récord que no tiene ningún sentido, los emires árabes tienen un afán de figuración mundial que no ayuda en nada al resto del mundo. Lo que se invierte en esta lucha para ganar altura de edificios se podría haber gastado en cambiar los combustibles por gas u otros medios, y así evitar el calentamiento de la tierra.

El legado de la ciencia

Creo que los desafíos más importantes de mi carrera han sido el proyecto Puyango-Tumbes, con el Ecuador, así como el proyecto Chira-Piura, ambos de irrigación. En el caso del primero, lamentablemente las autoridades de ambos países no pusieron interés en esta importante obra binacional. Hasta ahora existe la Comisión encargada, pero son dos proyectos para cada país. Se hubiera ahorrado mucho dinero al realizarlo en conjunto, tal como fue diseñado originalmente.

Un punto fundamental que la ingeniería en nuestro país debe revisar es que cada año mueren cinco

mil personas por accidentes de tránsito en nuestras pistas. Las carreteras no son hechas de manera adecuada para soportar el tránsito de miles de vehículos grandes en nuestra sierra y el mantenimiento de las mismas resulta muy costoso. Por otro lado, falta hacer más obras de irrigación; han transcurrido tantos años y parece increíble que todavía existan disputas entre piuranos y chiclayanos por la irrigación de Olmos.

Una trayectoria impecable

Ahora que tengo noventa y medio años (risas), ya no tengo fortaleza para jugar golf, un deporte que practicaba con frecuencia. Hasta el año pasado manejaba mi auto, pero ya lo dejé. Ahora me entretengo con los crucigramas y con todo tipo de juegos de palabras. Comencé a usar la computadora cuando recién llegó al Perú, una 1130 que teníamos en la UNI. Recuerdo que estaba en un cuarto grande con aire acondicionado donde se hacían operaciones muy complejas. Después me familiaricé con diferentes tipos de computadoras, aunque con los avances actuales creo que ya estoy un poquito atrasado en la materia.

Otra actividad que me entretiene mucho es salir a caminar por las tardes, y a veces incluso asisto a las sesiones de la Academia de Ingeniería, de la que fui el primer presidente. En ese entonces hubo que convencer a los ingenieros de que era necesario tener una institución que nos congregara y representara. Entonces la formamos con seis o siete colegas, me hicieron presidente y estuve cuatro años al frente del cargo. En ese lapso aumentó el número de miembros a treinta; muchos han fallecido y han ingresado otros nuevos. Pero lo importante es que la Academia sigue en pie y es una feliz realidad.

Tengo la impresión, por las actividades que he desempeñado a lo largo de estos años, que he adquirido cierto nivel de consideración en mi labor profesional. Creo que no he perdido el tiempo en la vida y eso me alegra profundamente. Aunque no he hecho mucho dinero, pienso que mi carrera ha sido fructífera. Tengo dos inmuebles que alquilo, y con eso tengo suficiente para vivir el tiempo que me queda.*





ESTRUCTURAS DE AURAS

LA HIPER-PIEL DEL KENÉ SHIPIBO-KONIBO

Luisa Elvira Belaunde

POCOS PUEBLOS DE LA AMAZONÍA HAN ALCANZADO TAL RENOMBRE ARTÍSTICO COMO LOS SHIPIBO-KONIBO, HABITANTES DE LA CUENCA DEL UCAYALI EN LA SELVA DEL PERÚ. DESDE LA DÉCADA DE LOS SETENTA, CUANDO SUS TINAJAS CUBIERTAS DE FIGURAS GEOMÉTRICAS CAUSARON ASOMBRO EN LAS SALAS DE ARTE EUROPEAS, EL ENIGMA DE LOS DISEÑOS SHIPIBO-KONIBO, LLAMADOS *KENÉ*, HA MOTIVADO CENTENARES DE ESTUDIOS. CARACTERIZADO POR SU *HORROR VACUI* Y SU USO DE LÍNEAS GRUESAS Y FINAS, RECTAS Y CURVAS, Y RELLENOS DE FILIGRANA, EL *KENÉ* SHIPIBO-KONIBO ES UN ARABESCO DE ESTRUCTURAS DESDOBLADAS, INVERTIDAS Y PARALELAS, QUE FORMAN REDES DE DISEÑOS. ESTAS REDES CUBREN LOS CUERPOS Y LOS OBJETOS SHIPIBO-KONIBO (ENVOLVIÉNDOLOS) CON UNA HIPER-PIEL DE DISEÑOS. EN ESTO CONSISTE LA MAESTRÍA DE LAS MUJERES QUE PINTAN, BORDAN Y TEJEN DISEÑOS PARA EMBELLECCER SU DÍA A DÍA. ROPAS, CERÁMICAS, BRAZALETES, CORONAS, REMOS Y CUERPOS HUMANOS, TODOS LOS VOLÚMENES SON SUSCEPTIBLES DE SER DELICADAMENTE ENVUELTOS EN *KENÉ*.

El *kené* es un arte bidimensional, de superficie, pero finamente calzado a las formas materiales y espacios tridimensionales que recubre. Por ejemplo, cuando se trata de pintar un rostro, los trazos mantienen la proporción acoplándose al contorno de

la nariz, los pómulos y el mentón, dan la impresión de que una gasa de diseños simétricos ha sido aplicada como una mascarilla sobre la piel. Igualmente, las telas pintadas y bordadas, llamadas *chitonte*, son usadas por las mujeres para envolver sus caderas y



Joni chomo (cántaro antropomorfo con figura femenina). Río Caco, Ucayali. Colección Martín Ccorisapra.

muslos ajustándolas a la curvatura del estómago y las nalgas en movimiento de modo tal que les permite caminar y sentarse con comodidad. Por eso podemos hablar de una hiper-piel de diseños que le da al contorno del cuerpo una dimensión suplementaria. El *kené*, entonces, es una capa extra que completa las formas tridimensionales con un halo de belleza. Es algo así como un aura, o como se dice en shipibokonibo, *nete*.

Cuando los diseños realizados cubren solo una sección de la superficie de un cuerpo, se puede fácilmente imaginar cómo los trazos se proyectan hasta contener todo el cuerpo en una red invisible. Es decir, los diseños no son unidades discretas sino tejidos. La trama de los trazos establece relaciones estructurales que se

extienden hasta completar la totalidad de la piel aureática alrededor de un cuerpo. Por tanto, todo diseño realizado implica su totalidad de manera potencial, aunque solo un pedazo sea visible. O dicho de otra manera, todo pedazo de diseño realizado sobre una parte de un cuerpo es una materialización de un diseño invisible mayor que envuelve el volumen de dicho cuerpo. El *kené* es, entonces, un arte que tiene por objetivo visibilizar los diseños normalmente invisibles que encierran los cuerpos y los objetos del mundo shipibokonibo. El *kené* materializa los circuitos de relaciones estructurales de la hiper-piel.

Además, en la estructura bidimensional del *kené* se plasma una percepción arquitectónica tridimensional. El concepto que define la plasticidad de los diseños es *cánoa*,

“armazón”, una palabra que designa la estructura de madera del techo de las casas de la Amazonía. A su vez, la palabra *cánoa* deriva de *cano*, que significa “camino”. *Cánoa* es un circuito de comunicación tanto como un soporte arquitectónico. En los diseños esta armazón de caminos es traspuesta sobre una superficie estableciendo circuitos de líneas de diversos grosores y coloridos que resaltan sobre el trasfondo de color homogéneo, lo cual genera juegos reversibles de fondo y figura. El observador nunca sabe con certeza si está mirando un circuito de trazos o una figura que emerge entre los trazos, casi en relieve, gracias al contraste de las líneas de diferente grosor y color. La vista pasa del uno al otro dando una impresión de movimiento, de vida propia, oscilando sin resolverse por una u otra opción. El movimiento del juego de

fondo y figura acoplado al laberinto de las líneas completan una impresión hipnótica que las mujeres shipibokonibo se enorgullecen de resaltar. Hipnotizar y enamorar son dos ideas muy próximas en el pensamiento y la estética indígena.

El concepto shipibokonibo de la armazón de caminos es también una noción fractal que se aplica a todos los niveles, desde lo macro a lo micro. Puede utilizarse para referirse al manto estrellado que recubre la cúpula celestial, al dibujo de los ríos afluentes de una cuenca, o al curso diminuto de las nervaduras de las hojas. Estos elementos son ejemplos de *kené* presentes en el paisaje que inspiran la creación artística de las mujeres. Pero, según ellas, su destreza artística no proviene de copiar los diseños existentes en el entorno sino de “sus pensamientos”, *shinan*. Las “mujeres de pensamientos fuertes”, *koshi shinan ainbo*, son aquellas que pueden ver diseños en su mente y plasmarlos con facilidad sobre un soporte material. Esta habilidad de ver y hacer *kené* se adquiere por medio del uso de plantas rituales asociadas a la anaconda.

De todos los seres del entorno, la anaconda es la que mejor encarna la capacidad generativa de los diseños. No me refiero a las anacondas como animales de la fauna silvestre, sino a la anaconda primordial, un poderoso espíritu “madre” del agua y principio emblemático de la cosmología shipibokonibo. La anaconda es el ícono cultural que resume la naturaleza dual de la Amazonía: bosque-inundable, tierra-agua, porque sin la creciente estacional de los ríos no hay selva, no hay plantas.

La cosmogonía de la anaconda que se encuentra entre la mayoría de los pueblos indígenas amazónicos, en el Perú y el resto del continente, expresa el reconocimiento pan-amazónico de que el entorno tropical nace de las variaciones estacionales del nivel de las aguas sobre el bosque. Según la cosmogonía shipibokonibo, el cuerpo





Joni chomo (cántaros antropomorfos). Alto Ucayali. Colección Martín Ccorisapra.

alargado de la anaconda primordial, llamada *ronin*, forja la cama de los ríos de la selva, desde la boca hasta la naciente, pero antes, su piel da origen a todo lo que existe. Cuentan los grandes chamanes que el universo se originó cuando la anaconda primordial cantó los diseños que llevaba dibujados en la estructura de escamas de su espalda. Los diseños salieron de su boca por medio del canto, se juntaron y tomaron forma tridimensional, creando al mundo, la gente y las plantas. Por eso, en última instancia, todos los diseños shipibo-konibo son *ronin kené*, “diseños de la anaconda”, es decir, diseños de la madre del agua.

La cruz y el rombo son dos diseños básicos estrechamente asociados a los poderes generativos de la anaconda. Más que dos diseños distintos, se trata de dos aspectos de un mismo diseño. La cruz señala los cuatro puntos cardinales unidos en un centro, y el rombo marca las líneas diagonales que unen las extremidades de la cruz. Por un lado, todo rombo contiene una cruz; por el otro, toda cruz establece un punto medio que es también el punto de surgimiento de un rombo. La alternancia entre la cruz y el rombo es una

de las secuencias típicas de los complejos diseños shipibo-konibo que se desarrollan en franjas rectangulares. A veces, para un observador es difícil reconocer estos diseños básicos debido a la variedad de estilos de cruces y rombos, recortados con detalles variados, y la profusión de los trazos de diferente grosor. Pero el ojo familiarizado con las composiciones puede reconocerlos en el laberinto de los arabescos y puede diferenciar los estilos rectos y curvilíneos.

Las mujeres aprenden a ver estas complejas composiciones de diseños en sus pensamientos desde niñas gracias a unas plantas ciperáceas, localmente llamadas *piri-piri* que, según la mitología shipibo-konibo, surgieron de las cenizas de la serpiente primordial. Sus abuelas les colocan unas gotas de *piri-piri* en los ojos y el ombligo para convertirlas en maestras diseñadoras a imagen de la anaconda. Los hombres también pueden ver diseños gracias al uso chamánico de plantas sicotrópicas, como el ayahuasca (*Banisteriopsis caapi*) que es también estrechamente asociada a la anaconda primordial, pero los hombres no suelen plasmar sus visiones. Hacer *kené*, dar materialidad a la hiper-piel

de diseños, es un arte femenino. Tratándose del gran depredador que caza sus presas hipnotizándolas y después estrechándolas y tragándolas, envolviéndolas, podemos comprender mejor por qué la compleja armazón simétrica del *kené* se explora en una estética femenina del hipnotismo y la envoltura.

Pero la fascinación que ejerce este arte sobre los investigadores no es solo de orden estético. Hay quienes sostienen que este sofisticado grafismo pertenece plenamente al ámbito semiótico y podría tratarse de una escritura. Algunos buscan descifrar un código secreto en la compleja lógica formal de su estructura. Las mujeres shipibo-konibo, sin embargo, nos dicen que hay que acercarse a las plantas para comprender en qué sentido su arte podría ser algo semejante a una caligrafía.

son la madre del agua, la anaconda primordial *ronin*, y las madres de todas las plantas nutridas por el agua, poderosos espíritus del mundo vegetal que también otorgan a las mujeres la habilidad de realizar sus diseños para que puedan ser vistos por los demás. Las mujeres shipibo-konibo son las escribanas de los mensajes dictados por estos espíritus madres. Y es más, estos mensajes no son puramente conceptuales. Tienen cuerpo y afectan el cuerpo de quienes los llevan puestos y los miran.

En los grafismos *kené* se hace visible la armazón de caminos que funda la existencia del universo en la piel de la anaconda, emblema del bosque inundable: su aura colorida *nete*, su fuerza *koshi*, su aroma perfumado *jakon wiso* y sus cantos *bewa*. Por eso, no solo se

LAS MUJERES SHIPIBO-KONIBO SON LAS ESCRIBANAS DE LOS MENSAJES DICTADOS POR ESTOS ESPÍRITUS MADRES. Y ES MÁS, ESTOS MENSAJES NO SON PURAMENTE CONCEPTUALES. TIENEN CUERPO Y AFECTAN EL CUERPO DE QUIENES LOS LLEVAN PUESTOS Y LOS MIRAN.

Jaxo joni kene, “diseño de los blancos”, así se llama la escritura occidental en idioma shipibo-konibo. Entonces, si desde el punto de vista shipibo-konibo la escritura que cubre los libros y cuadernos es una forma de *kené*, no es tan disparatado pensar que los diseños que cubren la piel, las telas y cerámicas shipibo-konibo puedan ser una forma de escritura. Todo es una cuestión de perspectiva y recíproco entendimiento intercultural. La diferencia fundamental, sin embargo, reside en el propósito de la escritura y en quién o quiénes son la fuente emisora de los mensajes escritos.

La diferencia está en que la escritura occidental es un método de comunicación entre humanos. El *kené*, en cambio, no es un instrumento de registro de palabras provenientes de seres humanos. Quienes se expresan por medio de los diseños shipibo-konibo

trata de leer o interpretar el significado lingüístico de los diseños, sino de vivirlo sensorialmente, en sinestesia, y dejarlo actuar sobre nuestro cuerpo y espíritu. El *kené* tiene un efecto preformativo sobre el mundo y las personas. Al cubrir el cuerpo, una prenda de vestir, una pieza de cerámica o un objeto de madera con *kené*, éste se transforma, se embellece, se sana; porque la belleza de los diseños es curativa. Restablece el aura. Cuando hay enfermedad, la hiper-piel de los cuerpos se nubla, se llena de “malos aires oscuros”, *jakónima wiso níwebo*. Cuando hay salud, la armazón de caminos de los diseños brilla nítida, colorida, perfumada y melodiosa. El mensaje del *kené*, más allá de transmitir un contenido de información codificado, coloca nuestra piel en contacto con la piel del agua, fuente originaria que cubre periódicamente el bosque y hace nacer la gente y las plantas.*



LOS CABALLOS

UN TEMA RECURRENTE EN LA POESÍA PERUANA

Marco Martos
Esculturas y dibujos de Cristina Gálvez

MANUEL GONZÁLEZ PRADA (1844-1918), UNO DE LOS ESCRITORES PERUANOS DE MAYOR TEMPLE Y CALIDAD, DE PROSA CINCELADA CON FUEGO, DE ACTITUD POLÍTICA CONTESTATARIA Y DE PROFUNDO CONTENIDO ÉTICO, QUE TIENE UN SITIAL DE HONOR EN EL AFECTO DE LOS PERUANOS, ES EL PRIMER POETA DE LA MODERNIDAD PERUANA Y AL MISMO TIEMPO EL INICIADOR DE LA POESÍA CONTEMPORÁNEA EN EL PERÚ.

Con él este difícil arte deja de ser un ejercicio de desocupados para convertirse en una actividad compleja y riesgosa. No es azar que sea él, junto con el poeta boliviano Ricardo Jaimes Freyre (1868-1933), uno de los teóricos más reputados de la versificación castellana. En uno de sus poemas más hermosos González Prada canta a unos caballos blancos:

Los caballos blancos

Por qué trepida la tierra
y asorda las nubes fragor estupendo?
¿Segundos titanes descujan los montes?
¿Nuevos Hunos se desgalgan abortados por las nieves
o corre inmensa tropa de búfalos salvajes?
No son los bárbaros, no son los titanes ni los búfalos:
son los hermosos caballos blancos.
Esparcidas al viento las crines,
inflamados los ojos, batiendo los ijares,
pasan y pasan en rítmico galope:
avalancha de nieve rodando por la estepa,
cortan el azul monótono del cielo
con ondulante faja de nítida blancura.
Pasaron. Lejos, muy lejos, en la paz del horizonte,
expira vago rumor, se extingue leve polvo.
Queda en la llanura, queda por vestigio,
ancha cinta roja.
¡Ay de los pobres Caballos blancos!
Todos van heridos,
heridos de muerte.

Una creencia muy antigua que permanece en la memoria de todos los pueblos asocia originariamente el caballo al mundo de las tinieblas, a las entrañas de la tierra, a los abismos del mar. Hijo de la noche y del misterio, ese caballo arquetípico es portador a la vez de la vida y de la muerte; está ligado al fuego y al agua nutricia y a la vez asfixiante. Símbolo contradictorio, conduce a la destrucción o al triunfo, y es, principalmente una figura lunar relacionada imaginativamente, por analogía, con la tierra, en su rol de madre, las

HIJO DE LA NOCHE Y DEL MISTERIO, ESE CABALLO ARQUETÍPICO ES PORTADOR A LA VEZ DE LA VIDA Y DE LA MUERTE; ESTÁ LIGADO AL FUEGO Y AL AGUA NUTRICIA Y A LA VEZ ASFIXIANTE. SÍMBOLO CONTRADICTORIO, CONDUCE A LA DESTRUCCIÓN O AL TRIUNFO, Y ES, PRINCIPALMENTE UNA FIGURA LUNAR RELACIONADA IMAGINATIVAMENTE, POR ANALOGÍA, CON LA TIERRA, EN SU ROL DE MADRE, LAS AGUAS Y LA SEXUALIDAD, LOS SUEÑOS DE ADIVINACIÓN Y LA RENOVACIÓN PERIÓDICA.

aguas y la sexualidad, los sueños de adivinación y la renovación periódica. Para los artistas, y para buena parte de la humanidad, el caballo es portador del deseo, uno de los grandes relojes naturales, arquetipo de la memoria arcana del mundo. Salido de la noche, va perdiendo poco a poco sus formas originales para elevarse al cielo, a la plena luminosidad. Existe una relación dialéctica particular entre el hombre y el caballo. En el día el caballo galopa a la ciega y el caballero lo conduce por los caminos y toma decisiones en las encrucijadas, pero por la noche el caballo es guía y se interna con su jinete en el misterio. Cuando hay conflicto entre el hombre y el caballo, simbólicamente estamos hablando de locura y muerte porque ambos están hechos el uno para el otro, en una rela-

NO RESULTA EXTRAÑO POR ESO QUE CHOCANO EN UNO DE SUS POEMAS MÁS CONOCIDOS EXALTASE A LOS CABALLOS DE LOS CONQUISTADORES A LOS QUE IMAGINA FUERTES Y ÁGILES, DE PESCUEZOS FINOS Y ANCAS RELUCIENTES Y DE CASCOS MUSICALES.

ción de equilibrios, aquello que se llama, de diferente manera, una carrera triunfal.

Dentro de la simbología del caballo, González Prada escoge unos caballos blancos, sujeto colectivo, clave de la luz. Se trata de los sentimientos elevados, de las imágenes positivas que el poeta puede señalar. Pero ese espíritu triunfante en el Perú civilista que a González Prada le tocó vivir, en ese país de la derrota y el desánimo, no tenía lugar, estaba, como esos caballos, herido de muerte.

Muy diferente fue la posición de José Santos Chocano (1875-1934). A diferencia de González Prada, Chocano fue un poeta que procuró tener armonía con la sociedad en la que vivió y más precisamente,

con la franja dominante de esa comunidad, que tenía, en el plano de las ideas una visión pasadista de la historia. No resulta extraño por eso que Chocano en uno de sus poemas más conocidos exaltase a los caballos de los conquistadores a los que imagina fuertes y ágiles, de pescuezos finos y ancas relucientes y de cascós musicales. Chocano exalta la epopeya de estos caballos singulares, detrás de los cuales se levanta la nube de la gloria por los aires.

Se diría una epopeya
de caballos singulares
que a manera de hipogrifos desalados
o cual río que se cuelga de los Andes,
llegan todos sudorosos,
empolvados, jadeantes,
de unas tierras nunca vistas
a otras tierras conquistables;
y, de súbito, espantados por un cuerno
que se hincha con soplidos de huracanes,
dan nerviosos un relincho tan profundo
que parece que quisiera perpetuarse...
y, en las pampas sin confines,
ven las tristes lejanías, y remontan las edades,
y se sienten atraídos por los nuevos horizontes,
se aglomeran, piafan, soplan... y se pierden al escape:
detrás de ellos una nube,
que es la nube de la gloria, se levanta por los aires...
¡Los caballos eran fuertes!
¡Los caballos eran ágiles!

En el gusto de la mayoría de lectores de la poesía moderna en el Perú, José María Eguren (1874-1942) y César Vallejo (1892-1938) son antagónicos. Al primero se le considera el padre de la poesía pura y al segundo, la fuente de la poesía llamada comprometida. Pero esa es solamente una parte de la verdad. Ambos poetas fueron estrictamente marginales en la sociedad peruana; llevaron toda su vida una actitud que bien mirada es parecida: entregados en cuerpo y alma a su oficio, son más hermanos que antagonistas. En el tema del caballo debemos a Eguren y a Vallejo lo que podríamos llamar la individualización del símbolo. El caballo de Eguren, de origen simbolista es nocturno y sonámbulo.

El caballo

Viene por las calles,
a la luna parva,
un caballo muerto
en antigua batalla.

Sus cascós sombríos...
trepida, resbala;
da un hosco relincho,
con sus voces lejanas.

En la plúmbea esquina
de la barricada
con ojos vacíos
y con horror se para.

Más tarde se escuchan
sus lentas pisadas,
por vías desiertas
y por ruinosas plazas.

Eguren poseía ¿qué duda cabe?, una aristocracia de espíritu, cuyos valores estaban fijados en el pasado. Veía pasar una república, si bien aristocrática en las formas, de baja ralea en las cuestiones de espíritu. Era, al mismo tiempo, un hombre apocado, podríamos decir que suavemente nocturno; como su propio caballo, tenía un espíritu desvanecido; era, ya mientras escribía, una voz lejana que se encontraba más cómoda no entre el gentío abigarrado de una Lima que crecía entre calles y plazas; tampoco ciertamente en los grandes salones de una burguesía falsamente liberal; su lugar era la plaza ruिनosa, la vía desierta y caminaba o escribía con lentas pisadas, con sigilo, sí, precisamente como un caballo muerto en una antigua batalla, como el espíritu de un caballo muerto, pero vivo en una antigua batalla.

César Vallejo es el poeta peruano que más ha comprendido la simbología de los animales. En su poema LXI de Trilce Vallejo establece una relación afectiva muy poderosa con el equino. El

caballo de Vallejo, individualizado, no es símbolo del propio poeta, pero sí su par. En ningún otro caso, está el equino tan dignificado, en relación dialéctica, justamente con el hombre. Habría que remontarse a Homero para encontrar caballos que hablan:

Esta noche descendo del caballo,
ante la puerta de la casa, donde
me despedí con el cantar del gallo.
Esta cerrada y nadie responde.
(...)

Llamo de nuevo y nada.
Callamos y nos ponemos a sollozar, y el animal
relincha, relincha más todavía.

Todos están durmiendo para siempre,
y tan de lo más bien, que por fin
mi caballo acaba fatigado por cabecear
a su vez, y entre sueños, a cada venia, dice
que está bien, que todo está muy bien.

No necesitamos ser muy perspicaces para advertir lo que podríamos llamar la humanización del equino. Se trata de una relación de vasos comunicantes donde caballo y hombre sienten de una manera parecida y complementaria. Todos saben que Vallejo fue un poeta desgarrado. Trilce es un libro descarnado, un libro de tuétanos y no de remansos; sin embargo el poeta tiene en el mundo familiar, siempre algo de paz, aun en medio del sufrimiento. En el poema que nos ocupa esa paz tiene su origen precisamente en el compañerismo con el animal.

Han pasado muchos años desde aquel 1909 cuando Marinetti habló de la belleza de un automóvil de carreras. Los caballos que arrastraron los carruajes de La Iliada, que trotaron con El Cid en las llanuras españolas, continúan teniendo un prestigio proverbial tal vez porque son símbolo vivo como los hombres que les cantan.

(yo no sé por qué
mi madre hablaba siempre
de mi padre
como de un caballo
grande y silencioso
como un perro
o de un perro grande
y silencioso
como un caballo
la verdad es que mi padre
era tan alto
y encendido
que me era difícil mirarlo
y cuando lo miraba
me caía el sol en la garganta).

En este texto de Jorge Eduardo Eielson, el foco de atención se desplaza naturalmente de los animales al padre del poeta, que, semejante a los animales, es silencioso y es casi una deidad a la que el niño mira desde abajo, situación arquetípica que es tratada muchas veces en la poesía.

Carlos Germán Belli (1927) es el poeta peruano que en este momento llama más la atención a los editores y traductores en todo el mundo. Dueño de una retórica precisa que bebe en los clásicos de la lengua maneja un vocabulario característico en el que se entremezclan arcaísmos y palabras poco corrientes con otras voces que recoge del lenguaje callejero. Toda su poesía desde sus principios hasta su espléndida madurez está en permanente búsqueda de una arcadia negada casi siempre por las realidades que va encontrando, pero atisbada en la esfera del amor. El equino que imagina, es, si se quiere, tradicional y está en contraste con la especie humana:



A mi esposa

Ya valerme yo quiero pues siquiera
del corto ocio que por ventura gozo,
y publicar mis gracias
por uniros conmigo,

sin tomar vos el tiento a mi linaje,
que tan lejano al vuestro se veía
bajo el ceño del látigo
como del Orión al orbe.

Porque prójimos no éramos nosotros,
y en horma yo lucía de cuadrúpedo,
del hocico a la cola,
exactamente un bruto.

Tal estado ¿qué? Por los dioses no,
ni en el materno claustro fue jamás,
sino a la orilla fiera
del Betis que me helaba.

Mas vos llegasteis hasta el pesebre mío,
Y mudado fui a vuestra ufana grey,
por siempre recobrando
la faz y el seso humano.

De los caballos que hablan de Homero y Vallejo, hemos retornado al cuadrúpedo, símbolo de lo bruto, aunque no deja de ser irónico que Marco Junio Bruto, uno de los asesinos de Julio César, dejara su nombre como herencia a animales que casi siempre tienen nobleza.

En el Perú de los años setenta del siglo pasado apareció un belicoso grupo de poetas que se bautizaron como "Hora Zero", título de uno de los poemas de Ernesto Cardenal. Entre ellos hubo y hay poetas de valía. Uno de ellos, Jorge Pimentel, ha sabido, mejor que otros, expresar el clima personal, pero al mismo tiempo colectivo de esa época. En su poema "Balada para un caballo" Pimentel se homologa con un caballo salvaje, fuera de su medio natural, trotando en el cemento de las



EN SU POEMA "BALADA PARA UN CABALLO" PIMENTEL SE HOMOLOGA CON UN CABALLO SALVAJE, FUERA DE SU MEDIO NATURAL, TROTANDO EN EL CEMENTO DE LAS CALLES, SORTEANDO TODA CLASE DE TRAMPAS, PERO LIBRE DE ALGUNA MANERA CUANDO BEBE EL AGUA DE LOS RÍOS, REBELDE CUANDO VE LA DOMA DE LOS CABALLOS EN LOS HIPÓDROMOS, CON UNA UTOPIA EN LA CABEZA, SIEMPRE LA UTOPIA DE LA FELICIDAD, AUNQUE CON UN FUERTE SENTIMIENTO DE DESVALIMIENTO.



calles, sorteando toda clase de trampas, pero libre de alguna manera cuando bebe el agua de los ríos, rebelde cuando ve la doma de los caballos en los hipódromos, con una utopía en la cabeza, siempre la utopía de la felicidad, aunque con un fuerte sentimiento de desvalimiento.

Mojaré

la tierra con mis orines calientes hirviendo con estas ganas inmensas de vivir y me uniré a las manadas para galopar hacia la vida, para mantenernos unidos y vencer, para no estar solos, para volvernos verdes-azules-amarillos anaranjados-rojos y trotar hacia el nuevo aire fresco y el campo sin límites.

Seré libre y así al menos mis guardacaballos cuidarán de mí y de mi yegua y de mi potrango.

Dice en las últimas líneas. Y va apareciendo así la yegua en la poesía peruana.

Años más tarde, en la década de 1980-1990, en medio de un desánimo político que atraviesa a toda la sociedad peruana, algunos poetas jóvenes

como Eduardo Chirinos o como Roger Santiviáñez van construyendo una poesía bastante individual que por cierto surge también en otros lugares de América, como en Chile donde el poeta José Luis Martínez contrasta el puro lenguaje de los pájaros que hablan en pajarística y el opaco lenguaje de los humanos que está lleno de tautologías. Un mensaje así en poesía solo se puede explicar si el que lo escribe conoce algo de lingüística contemporánea. En esos años, en el Perú, José Antonio Mazzoti, poeta y estudioso de la literatura, escribió el siguiente texto:

Yegua es la hembra del caballo (después de una lectura de R. Jakobson)

Yegua es la hembra del caballo y yegua es mi mujer impronunciable por el resto de mis días, la frescura

de su sudor y de sus patas duras como un diente y el lomo en que cabalgo rodeado de metrallas y sirenas anunciando un bombardeo.

Yegua es la hembra del caballo y yegua es mi mujer de suave relincho a cien violines, cuatro flautas dos trompetas y un músico olvidado y legañoso a media barba y noches de terrible soledad.

Ella se mueve por los parques hinchando sus ancas
(yo hincho mis pulmones)

salta y pateo y no conoce a los flemáticos desnuda una sonrisa

como quien abre una bolsa de arroz sabe y no sabe siente y no siente grita y no grita y esparce el arroz entre los novios.

Yegua es la hembra del caballo y yegua es mi mujer impronunciable divina metalengua que pronuncio y no decoro y salto y pateo y relincho y ya no sigo sé que ella viene como un pasto dulce a perdonarme estas palabras.

NO NECESITAMOS SER MUY PERSPICACES PARA ADVERTIR LO QUE PODRÍAMOS LLAMAR LA HUMANIZACIÓN DEL EQUINO. SE TRATA DE UNA RELACIÓN DE VASOS COMUNICANTES DONDE CABALLO Y HOMBRE SIENTEN DE UNA MANERA PARECIDA Y COMPLEMENTARIA.

Los saberes universitarios se juntan con los saberes vitales para dar una poesía muy ligada a la vida, pero también al pensamiento científico, como fue la de Lucrecio en la lejana Roma.

En 1986, el poeta Washington Delgado, uno de los más reputados en la lírica peruana del siglo XX, ligado tempranamente a la poesía de Pedro Salinas y posteriormente a la de Bertolt Brecht, escribió un texto sobre otro caballo, el que está prisionero y es amante insobornable de la libertad.

Un caballo en casa

Guardo un caballo en mi casa.

De día pateo el suelo junto a la cocina.

De noche duerme al pie de mi cama.

Con su boñiga y sus relinchos hace incómoda la vida

en una casa pequeña.

¿Pero qué otra cosa puedo hacer mientras camino hacia la muerte en un mundo al borde del abismo?

¿Qué otra cosa sino guardar este caballo como pálida sombra de los prados abiertos bajo el aire libre?

En la ciudad muerta y anónima, entre los muertos sin nombre, yo camino

Las gentes me miran o no me miran,
Tropiezan conmigo y se disculpan
O me maldicen y no saben
que guardo un caballo en mi casa.
En la noche, acaricio sus crines
y le doy un trozo de azúcar,
como en las películas.
El me mira blandamente, unas lágrimas
parecen a punto de caer de sus ojos redondos.
Es el humo de la cocina o tal vez
le desespera vivir en un patio
de veinte metros cuadrados
o dormir en una alcoba
con piso de madera.
A veces pienso
que debería dejarlo irse libremente
en busca de su propia muerte.
¿Y los prados lejanos
sin los cuales yo no podría vivir?
Guardo un caballo en mi casa
desesperadamente encadenado
a mi sueño de libertad.

Manuel González Prada veía a los caballos blancos como los sueños del hombre, Chocano como epopeya del pasado; Eguren señala en el caballo el espíritu aristocrático que vive y muere en soledad; Vallejo se hermana con el caballo; Belli se diferencia del cuadrúpedo al que llama bruto; Pimentel se siente un caballo salvaje suelto en las ciudades; Mazzotti cabalga en la intimidad; Delgado juega con la ambivalencia, alimenta el deseo de libertad y lo sofrena en un involuntario símil con los días que vivimos hogaño.*



TRES VERSIONES SOBRE LAO TSE

Miguel Gutiérrez

EL EPISODIO QUE NARRA LAS CIRCUNSTANCIAS EN QUE LAO TSE ESCRIBIÓ *EL TAO TE KING* (LIBRO DEL CAMINO Y LA VIRTUD O LIBRO DE LAS TRANSFORMACIONES), OBRA FUNDAMENTAL DEL TAOÍSMO, FUE MATERIA DE MEDITACIÓN E INTERPRETACIONES INCESANTES EN LOS ANALES DEL PENSAMIENTO Y LA LITERATURA DE LA CULTURA CLÁSICA CHINA. EN EL SIGLO XX, TRES RENOMBRADOS ESCRITORES COMUNISTAS ESCRIBIERON TRES TEXTOS INSPIRADOS EN AQUEL PASAJE DE LA VIDA DEL VIEJO MAESTRO, COMO SE PUEDE TRADUCIR LAO TSE. ¿POR QUÉ ESTOS ESCRITORES ENTREGADOS, SE SUPONE, A LAS ARDUAS BATALLAS DE SU TIEMPO SE INTERESARON POR UN SUCESO, ACASO LEGENDARIO, QUE OCURRIÓ MÁS DE DOS MIL AÑOS ATRÁS? EL BREVE EXAMEN DE ESOS TRES TEXTOS INTENTA DAR UNA RESPUESTA.

Todavía no existe unanimidad acerca de la existencia real, histórica, de Lao Tse. Para quienes aceptan su historicidad, el Viejo Maestro vivió 600 años antes de Cristo, durante la dinastía Zhuo en el Período de Primavera y Otoño (770-476) y durante muchos años fue archivero de la Corte. De ser así (pues hay eruditos que plantean que vivió 400 años antes de nuestra era), Lao Tse habría sido contemporáneo de los filósofos presocráticos griegos, aquellos que formularon las primeras preguntas sobre la primera causa que dio lugar al Universo y la vida. Como

los presocráticos, las enseñanzas del Viejo Maestro transmitidas de manera oral y que después fueron codificadas en el *Tao Te King* planteaban una determinada Cosmogonía, pero esta servía de fundamento a una Ética que debía dirigir la conducta de los seres humanos en su existencia cotidiana y en su relación con el gobierno y las leyes.



Según la leyenda, Lao Tse desengañado de la sociedad de los hombres en la que desaparecía la bondad y avanzaba la maldad y la crueldad decide romper con el país, las ciudades y con todo comercio humano. Entonces, montado en un búfalo de agua (o en un buey negro, según otra versión), emprende un largo viaje hacia el oeste, hacia el desierto de Gobi donde viven pueblos bárbaros. Tras cuatro días de camino el anciano llega al desfiladero de Han-ku, donde se encuentra el último puesto de aduana del país. Al enterarse por el joven guía que el anciano que va a abandonar para siempre el país es un sabio, un maestro reputado, el aduanero le ruega que antes de internarse en el desierto deje escritas sus enseñanzas para servicio de los hombres. A cambio le ofrece hospitalidad en su hogar, es decir techo y alimentación durante un año, para que pueda exponer por escrito su doctrina. Lao Tse acepta la invitación y con un estilo profuso en paradojas y analogías, símbolos y alegorías, apropiación de citas, simetrías, ritmo y rimas, como era la manera de escribir tradicionalmente en China, dicta o escribe las 81 sentencias que conforman el *Tao Te King*. No es improbable que escritores de otras generaciones



del siglo XX se hayan inspirado en este suceso, pero aquí me referiré a las versiones que yo conozco de dos escritores chinos y uno occidental: Lu Sin (1881-1936), Kuo Mojo (1892 - 1978) y Bertolt Brecht (1898-1956).

Brecht era un buen conocedor de la historia y la cultura de China, sobre las cuales hay numerosas alusiones en sus obras, tanto que una de sus más famosas piezas de teatro, *El alma buena de Sezuan*, está ambientada en China. ¿Por qué, aparte de ser chino, la figura semi legendaria de Lao Tse le interesó al autor alemán? Creo que por su condición de pensador, de sabio, por ser el autor de un libro que se convirtió en un texto canónico de la filosofía china. Recuérdese que uno de los temas constantes en el teatro, la narrativa y la poesía brechtianas tiene como protagonistas a personajes que influyeron en el campo de la filosofía, las ciencias y las letras en la historia de sus pueblos y en el desarrollo del pensamiento humano, como Sócrates, Galileo o Giordano Bruno, personajes que siempre son presentados desde una perspectiva crítica y a veces desmitificadora que no retrocede ante la sátira irreverente, como el hilarante relato que le dedica en *Cuentos de almanaque* a la figura de Sócrates.

La versión de Brecht de aquel episodio en la vida del Viejo Maestro está contenida en su poema narrativo —una suerte de balada popular— *Leyenda sobre el origen del libro Tao-Te-King dictado por Lao Tse en el camino a la emigración*. En traducción española, el poema empieza de esta manera: *A los setenta años, ya achacoso, / sintió el maestro una gran ansia de paz. / Moría la bondad en el país / y se iba haciendo fuerte la maldad. / Se abrochó los zapatos. (...)* En las siguientes estrofas se narra el largo viaje que Lao Tse emprende en el lomo del buey que conduce un joven guía. Al llegar a los confines del reino, un aduanero lo intercepta y le pregunta “¿Alguna cosa del valor?” y el anciano responde: “Ninguna”; enseguida el muchacho guía le informa al aduanero que el anciano es un maestro y el funcionario comprende, pero luego en un impulso afectuoso pregunta: *... ¿Qué ha llegado a saber? / Y el muchacho explicó: Que el agua blanda / hasta la piedra acaba por vencer. / Lo duro pierde.* Al atardecer, el guía tirando del buey reemprende la marcha. Cuando ya se perdían tras un pino

negro, el aduanero les dio alcance, gritando que lo esperaran. Las dos estrofas siguientes hay que transcribirlas completas: *“Dime otra vez eso del agua, anciano” / Se detuvo el maestro: “¿Te interesa?” / “Soy sólo un aduanero”, dijo el hombre / “pero quiero saber quién vencerá. / Si tú lo sabes, dímelo // ¡Escríbemelo! ¡Díctalo a este niño/ No lo reserves sólo para ti. / En casa te daré tinta y papel. / Y también de cenar. Yo vivo allí. / ¿Aceptas mi propuesta? (...)* El anciano echa pie a tierra y durante siete días le dicta al muchacho, alimentados por el aduanero. La balada prosigue: *Una mañana, al fin, ochenta y una sentencia dio el muchacho al aduanero. / Y, agradeciéndole un pequeño don, se perdieron detrás del pino negro. / No es fácil encontrar tanta atención.* De acuerdo con su carácter popular didáctico el poema concluye como los ejemplos medievales: *No celebremos pues, tan sólo al sabio / cuyo nombre en el libro resplandece. / Al sabio hay que arrancarle su saber. / Al aduanero que se lo pidió / demos gracias también.*



En todas sus piezas didácticas Brecht emplea un lenguaje claro y directo para transmitir un pensamiento o una enseñanza al destinatario ideal del texto que es siempre un obrero, un campesino o gente trabajadora del pueblo. Como en el conocido poema “Preguntas de un obrero que lee” (*¿Quién construyó Tebas, la de las Siete Puertas? / En los libros sólo figuran los nombres de los reyes / ¿Acaso arrastraron ellos bloques de piedra? / Y Babilonia mil veces destruida, / ¿quién la volvió a levantar otras tantas? [...] El joven Alejandro conquistó la India. ¿Él solo? / César venció a los galos. ¿No llevaba siquiera un cocinero? [...]*), en *Leyenda sobre el origen del libro Tao Te King...* Brecht desde el punto de vista de un narrador omnisciente y ejemplar exalta el papel que los trabajadores o la gente común cumple en la realización de cualquier

obra material o espiritual, en este caso el reclamo del aduanero hace comprender al viejo Lao Tse el deber que tiene de compartir su saber con la sociedad de los hombres. En cuanto a la doctrina del maestro, el poema de manera implícita asume que es valiosa, justa y verdadera, en tanto que la imagen misma del sabio es, finalmente, glorificada pues ha sido capaz de rectificar su conducta guiada por el egoísmo. Por otro lado, quizá el autor de *La excepción y la regla* consideró que el taoísmo no como sistema ético sino como cosmogonía —con su concepción dual, con su movimiento incesante de cambios y transformaciones— tenía elementos dialécticos que podían explicarse desde una perspectiva materialista.



Kuo Mojo fue la figura más alta entre los escritores de China Popular. Poeta, dramaturgo, novelista, traductor (tradujo *Fausto* de Goethe, *Hojas de hierba* de Walt Whitman) fue asimismo un estudioso de la historia, la arqueología y la cultura china. Ocupó un alto cargo en el PCCh y fue desde 1949 hasta su muerte en 1978 Presidente de la Academia de las Ciencias. En el relato *El desfiladero de Han-ku*, Kuo Mojo dio su propia versión sobre la leyenda de Lao Tse que, en relación al taoísmo y en el modo de la narración, difiere sustancialmente de la balada brechtiana. En el relato de Kuo Mojo el propio Lao Tse, luego de su travesía por el desierto de Gobi, refiere al inspector de aduanas las razones que lo llevaron a romper su palabra de abandonar para siempre la sociedad humana y retornar al desierto al reino de los seres humanos. Uno de los aciertos del relato es la perspectiva narrativa elegida por el autor que permite escuchar la propia voz del Viejo Sabio, lo cual añade calidez al texto.

Al llegar al desfiladero de Han-ku, última frontera del reino, el Viejo Maestro como un legado a los hombres había dictado las 81 sentencias del libro *Tao Te King* antes de adentrarse montado en su buey negro al inconmensurable desierto. “Ya no se veían realmente hombres, sólo había una interminable superficie de arena amarilla, ni una brizna de hierba, ni una gota de agua”, y donde “el cielo es de bronce azul” y todo parece un abismo ardiente. “Mi buey negro, digno de compadecer, había recorrido distancia tan largas que al llegar cayó al suelo exhausto. Los cuidé durante

dos días y dos noches, pero después se agotaron los medios para curarlo. Finalmente, murió al tercer día”. Abrasado por la sed y el hambre y el deseo de vivir, los demonios del egoísmo que lo habían llevado hasta ese lugar inhóspito lo impulsaron a beber la sangre del animal. “Con un cuchillo y poniendo todas mis fuerzas, hice dos cortes en su pata trasera que yacía inmóvil. Tanto gritó el buey que hasta el mismo demonio de mi corazón tembló de espanto. Pero seguí cortando con todas mis fuerzas hasta abrir una arteria grande. La fresca sangre roja rebrotaba como de una fuente y el demonio que albergaba en mí, riendo siniestramente me indujo a beberla. Y bebí hasta hartarme mientras los lastimeros alaridos de la bestia iban debilitándose lentamente, como el llanto de un niño que se duerme poco a poco”. El sacrificio, el dolor, el sufrimiento, la inocencia del pobre buey negro llevan al Viejo Maestro a reconsiderar su doctrina y al examinar las profundas motivaciones de sus actos llega a comprender que no es más que un hombre egoísta e insignificante. “Ah, mi buey negro, a pesar de haber muerto, me ha despertado de mi sueño. Mi buey negro se ha convertido en mi maestro, me ha enseñado que no puedo prescindir de la humanidad. Separarse de los hombres es separarse de la vida. En lugar del Tao y de la moral, y recorrer el desierto de Gobi se debe ir al pueblo y trabajar como campesino... Mi buey me ha dado una lección. Su rabo es más valioso que los cinco mil signos del Tao Te King”. La confesión que Lao Tse hace al inspector de aduanas asume la dimensión de una abjuración total de su doctrina. Le dice al pequeño funcionario del reino: “Lo que dije en el pasado era, palabra por palabra, presuntuoso y vano, todo lo que afirmé sobre el Tao y la moral es insostenible. El Tao del que hablé es un ser viviente carente de interés, la moral, el Te es un sarcófago pétreo, muerto, que ya no me interesa. Yo me arrepiento, quiero regresar a los hombres y hacer la vida de un hombre”.

Las versiones de Brecht y Kuo Mojo difieren de manera radical en la apreciación de la doctrina taoísta, como camino a la verdad y la virtud. En la balada de Brecht no se cuestiona la validez de las enseñanzas que contiene el libro del *Tao Te King* y se exalta al aduanero, símbolo del trabajador y hombre común,

por haber logrado con su requerimiento que el Viejo Maestro dicte las 81 sentencias que constituyen un legado para los hombres, el pueblo o la humanidad en la medida que les muestra el camino para el conocimiento del Todo en su eterno devenir de transformaciones, conocimiento que sirve de fundamento de los imperativos morales que deben regir la vida de los hombres. El eje del relato de Kuo Mojo lo constituye el cuestionamiento, primero, y luego, la abjuración total del taoísmo como filosofía general y como ética. En el relato, el Libro ya ha sido dictado, acaso como demostración del desprendimiento y generosidad del maestro; pero en su travesía por el desierto de Gobi, en medio de ese abismo ardiente de arena cae exhausto su buey negro y al morir el animal después de tres días de agonía, Lao Tse comprende que las motivaciones que lo llevaron a abandonar la sociedad humana son mezquinas y banales. Pero no sólo las motivaciones —como el ser considerado como un ser original— resultan degradadas, sino que después de beber la sangre de su buey negro para sobrevivir comprende que su propia doctrina en sus dos aspectos, el Tao y el Te, es opugnable y falsa y falso es también su estatuto de sabio o maestro: hay que ir al pueblo, trabajar como los campesinos y en suma hacer la vida de un hombre. Sin embargo, tanto Brecht como Kuo Mojo rescatan la figura de Lao Tse por sus cualidades morales; en la primera versión, el Viejo Maestro tiene la suficiente grandeza y generosidad como para acceder al pedido del aduanero; en la segunda, Lao Tse es, justamente este hombre superior que es capaz de declarar, refiriéndose al sacrificio de su buey que “su rabo es más valioso que los cinco mil signos de Tao Te King”.

Lu Sin es considerado como el fundador de la literatura moderna china. Dentro del contexto creado por el triunfo de la revolución de octubre y la finalización de la primera guerra mundial, en 1918 Lu Sin publicó su famoso relato *Diario de un loco* que anunció el Movimiento 4 de Mayo de 1919 en que escritores y estudiantes chinos, uniéndose con las movilizaciones obreras, agitaban consignas como “¡Muera la literatura rebuscada, inauténtica y aristocrática! ¡Cread una literatura popular, sencilla y lírica!” o “¡Abajo la tienda de Confucio!”. Guardando las distancias debidas, la lucha en el Perú de los obreros por la jornada de ocho horas de trabajo en 1918 y de los estudiantes en los años siguientes por la Reforma Universitaria en que surgieron figuras como Mariátegui y Vallejo y la brillante generación del Centenario de 1921, equiva-



Kuo Mojo y Lu Sin por Xu Bei Hong



lió al Movimiento 4 de Mayo de la China moderna. En contra de la tradición clásica que empleaba un lenguaje artificioso, lleno de manierismos, tópicos y estereotipos, Lu Sin revolucionó la literatura utilizando el lenguaje cotidiano y popular para contar historias inspiradas en la vida de personajes comunes.

Durante diez días he interrumpido este artículo con la esperanza de hallar en alguna biblioteca de Lima, en las librerías formales o en Quilca y Amazonas el libro de Lu Sin (que alguna vez estuvo entre mis libros) *Antiguas historias vueltas a contar* al que pertenece el relato “La travesía de El Paso” donde se narra las circunstancias en que Lao Tse escribió su famoso libro. Pero no he tenido suerte, como tampoco la he tenido con la llamada

de auxilio que dirigí a mi viejo amigo Li Deming, con quien hace muchos años trabajé en Pekín en la revista *China reconstruye*. Li me ha prometido enviarme el texto en una fecha indeterminada (los chinos tienen una percepción del tiempo distinta a la nuestra, Chou En Lai declaró por los ochenta que aún era demasiado reciente la Revolución Francesa como para aventurar un juicio histórico), pero entretanto es inminente el cierre de la presente edición de *Puente* y yo tengo que concluir el artículo. El problema no reside en citar de memoria (algunas veces he tenido que hacerlo), sino que me ha asaltado la duda de si, efectivamente, la anécdota de Lao Tse la refiere Lu Sin en el cuento “La travesía de El Paso”. Recuerdo que las figuras de Lao Tse y Confucio aparecen en el cuento, pero no estoy seguro si la

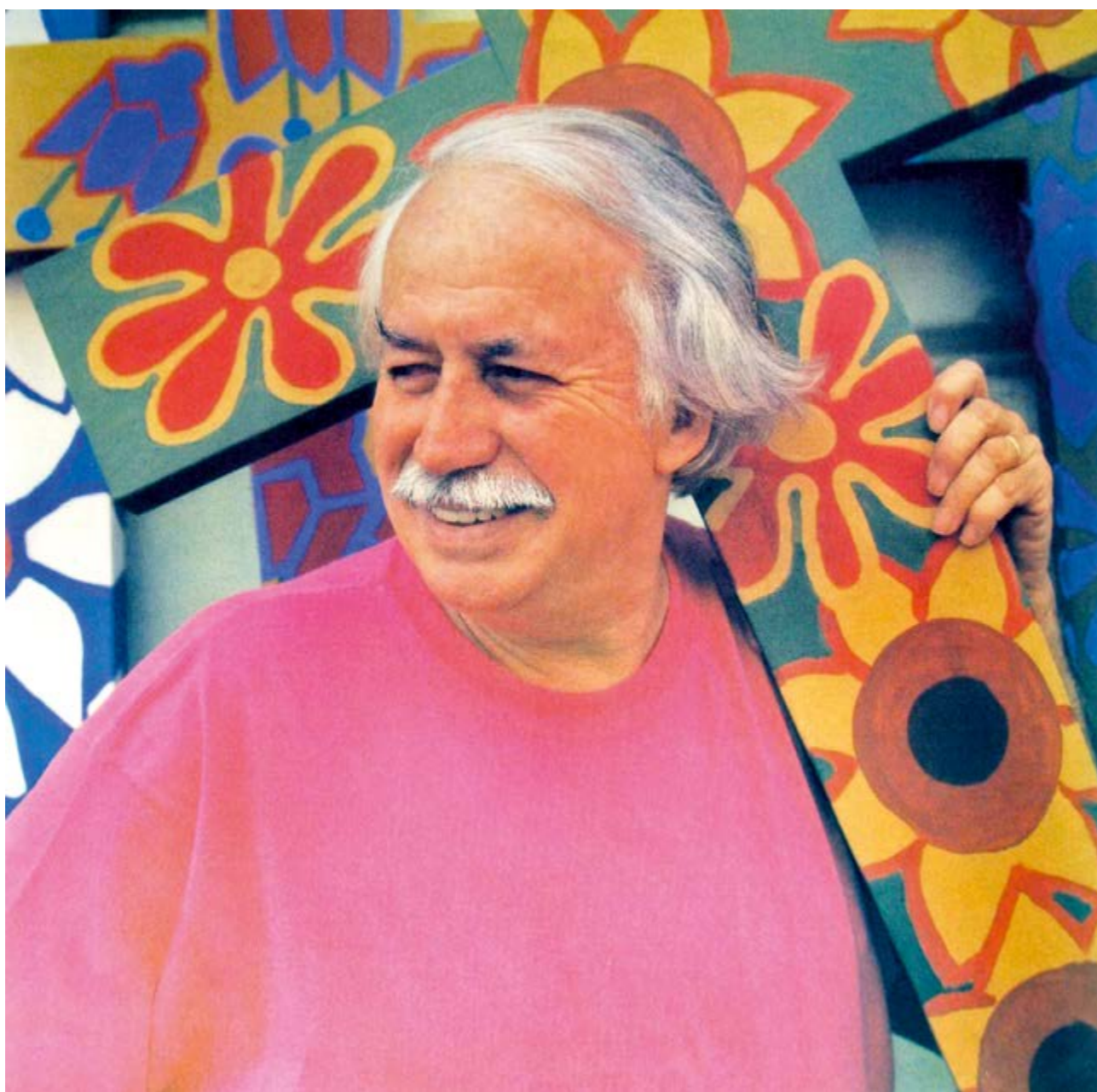
narración alude a la escritura del *Tao Te King*. Pues cabría la posibilidad de que la historia la haya leído cuando trabajé en China en alguna otra publicación de las obras de Lu Sin o que simplemente la haya soñado.

De modo que el escenario es el mismo. El anciano Lao Tse ha llegado a la última aduana del reino, sólo que esta vez el sitio es un campamento formado por obreros que trabajan en una obra por encargo del emperador. Como se pudo advertir, Brecht escribió la balada en versos populares pero con un tono ejemplarizante, de vieja conseja. Por su parte, en la versión de Kuo Mojo la historia asume la forma de una confesión y ésta discurre con una prosa suntuosa de tono elevado de acuerdo con la cultura y dignidad del personaje. En cambio, la prosa de Lu Sin bordea la sátira y el tono es irreverente, como corresponde a un texto que se propone desmitificar a una figura histórica o legendaria. Con pinceladas cómicas y caricaturales, el relato empieza con la llegada del Viejo Maestro a los confines del imperio. De inmediato, los trabajadores del emperador lo abordan y se interesan por su profesión y condición social. Tras de presentarse como filósofo, pensador o maestro, el viejo Lao Tse les informa sobre las motivaciones que lo han llevado a seguir el camino de la emigración. Les dice que ha roto con la sociedad humana porque los hombres y el mundo se precipitan por los caminos del mal. Y ahora él, con su buey, se internará por el ilimitado desierto de Gobi donde sólo habitan pueblos bárbaros. Como el aduanero en la balada de Brecht, los obreros se interesan por la doctrina del maestro y apelan a su generosidad para que antes de su marcha al exilio les deje el legado de su pensamiento. Lao Tse acepta la demanda, pero les pide a cambio una cierta cantidad de dinero para solventar los gastos de su destierro. Gente pobre, pero interesados en adquirir conocimientos que les ayude a orientarse en la vida, los obreros aceptan la exigencia y con mucho esfuerzo y entre todos logran reunir el dinero que entregan al Viejo Maestro.

Brecht y Kuo Mojo proponen, lo he dicho ya, una imagen finalmente positiva de Lao Tse. Distinta, por

no decir opuesta, es la visión que Lu Sin propone del viejo maestro en su relato. Según lo muestra el autor, Lao Tse es una figura a la que degradan moralmente el orgullo que siente de sí como hombre sabio, su falta de generosidad y su pragmatismo materialista al exigir una remuneración a la gente pobre que anhela alcanzar su saber. En cuanto a la validez del taoísmo, Lu Sin se opone a la visión de Brecht y coincide, por lo menos en parte, con Kuo Mojo, pues ambos autores, si bien desde perspectivas diferentes, niegan el valor de la doctrina, como ontología y propuesta ética. En el texto de Lu Sin, dado su carácter cómico-satírico, no se hace una refutación digamos teórica del taoísmo, sino que se limita a presentarlo como un baturrillo que se esconde tras un lenguaje oscuro y presuntuoso. Veamos esta parte del relato. Una vez recibido el dinero, en una suerte de taberna donde se han congregado los trabajadores para recibir la palabra, el viejo letrado empieza a exponer su pensamiento. Al principio ellos escuchan con toda reverencia la exposición del anciano, pues desean adquirir nobles enseñanzas que les permitan orientarse en la vida cotidiana. Enseguida, sin embargo, el lenguaje cargado de oscuras comparaciones y de misteriosas figuras les resulta inaccesible. Perdidos por el hermetismo de un discurso tan alejado de las necesidades de la vida real, los obreros se distraen, murmuran, conversan entre sí, cunde el desorden, hay silbidos y mofas al expositor y quizá (pues no lo recuerdo bien) exigen al anciano la devolución del dinero. Lao Tse, por cierto no devuelve el dinero, y en medio de los abucheos se interna con su buey al vertiginoso Gobi.

De las tres versiones, se puede advertir con claridad, la de Lu Sin es la más radical en la medida que a la vez que desmitifica la figura moral del Anciano Maestro rechaza la validez del libro del *Tao Te King*, y su extremismo prelude los días en que los guardias rojos sometían a críticas masivas a figuras destacadas de la cultura china, como ocurrió con el notable novelista y dramaturgo Lao She —autor de la novela *La riskera* y de la obra de teatro *La casa de té*—, quien después de ser humillado por los jóvenes de la Guardia roja se suicidó arrojándose a un lago de las cercanías de Pekín.*



FÉLIX OLIVA

EL ARTISTA DE LA FELICIDAD

Jorge Bernuy

“Los que mantuvieron encendida la luz creativa de la identidad del suelo donde vivían y morían”.

Félix Oliva

FÉLIX OLIVA (LIMA, 1932-2004), HOMBRE AFECTUOSO, LOZANO Y LUMINOSO, HIZO DE SU OBRA UNA LECCIÓN DE PAZ, UNA ESPECIE DE ACTO DE FE. DE POCOS ARTISTAS PUEDE DECIRSE LO MISMO. ESE DESPRENDIMIENTO VITAL SUPERANDO LA SIMPLE ANÉCDOTA CONSTITUYÓ UNA CONSTANTE EN SU PINTURA Y CERÁMICA.

En la obra de Oliva se refleja la dignidad que él le asigna a la actividad artística. Su obra tiene la virtud de manifestar -más allá del interés de representar y expresar su propia época- que la realidad posee una sustancia libre de toda especulación. La superficie de sus cuadros no ofrece esa sensación de fugacidad que se observa en otros artistas, la naturaleza poética de sus imágenes tiene la capacidad de evocar energías latentes así como de transmitir la carga mitológica del mundo andino.

Su cerámica artística está modelada con una materia prima de gran calidad que él aprovecha en todos sus extremos, uno de sus mejores logros es el modelado escultural en el que alcanzó una plasticidad de formas gráciles con un acabado suave de las superficies mediante una capa de engobe con arcillas líquidas, finas, que contrastaban con las formas texturadas de los motivos minúsculos, cabecitas con expresión de terror. Sus llamas y caballos se caracterizan por su obesidad, plenos de encanto

y originalidad. Otro referente en la obra de Oliva son sus casas de adobe y pizarra, de gruesas paredes, techos de teja, puertas y ventanas de madera, que reflejan la realidad del campesino.

Su pintura revela la esencia de su personal verdad interior, su enorme sensibilidad. Puede decirse que su obra posee un gran sentido poético. Su formación académica se percibe en su gran maestría técnica y en el dominio absoluto sobre los materiales, lo que cons-





tituye una de las metas definitorias de su obra. La luz y el color cobran una fundamental relevancia. Esa luz de brillo hace vibrar los paisajes y los muestra en toda su especificidad.

A Félix Oliva se le considera como un artista representativo de la pintura peruana. Su obra se nutrió de los pigmentos vibrantes propios del arte popular inspirado en los retablos de López Antay y en las tablas de Sarhua. En sus trabajos aparecen grandes girasoles, iglesias, gallos, cruces y papas como elementos constantes en los que predominan tonos vivos y contrastados.

Con un conocimiento académico evidente domina la coherencia y el equilibrio. Oliva apostó por la solidaridad con los más pobres y por el descubrimiento de la magia del paisaje andino. La popularidad de la pintura de Oliva en un sentido plural de comunicación se debe a su expresión profundamente humanista y social, a una identidad serrana que no podía ser más sincera y auténtica. Más allá del disfrute visual nos sentimos parte de su entorno y sobre todo de su mensaje.

Como creador plástico ha intuido nuestra necesidad de ideales y los ha realizado pictóricamente. En todas



LA POPULARIDAD DE LA PINTURA DE OLIVA EN UN SENTIDO PLURAL DE COMUNICACIÓN SE DEBE A SU EXPRESIÓN PROFUNDAMENTE HUMANISTA Y SOCIAL, A UNA IDENTIDAD SERRANA QUE NO PODÍA SER MÁS SINCERA Y AUTÉNTICA. MÁS ALLÁ DEL DISFRUTE VISUAL NOS SENTIMOS PARTE DE SU ENTORNO Y SOBRE TODO DE SU MENSAJE.

sus realizaciones apreciamos un enfoque singular que emplea las posibilidades idealizantes yacientes en la realidad mediante un cromatismo relumbrón con el que nos enseña diferentes aspectos de la vida de nuestro país. Fue un pintor que amó su tierra y la expresó con una mirada tierna o satírica

con la seguridad de un artesano, como le gustaba que lo llamen a él. Penetró en la mentalidad mágica de nuestros aborígenes hasta donde puede ser posible a alguien formado en otra cultura: estudió la arquitectura de los pueblos serranos, el espectro cromático de ese ambiente y sobre todo su atmós-

fera, lograda en sus cuadros de aldeas que parecen vivir un poco al margen del tiempo.

En realidad Félix Oliva fue un niño que gozó de algunos privilegios: a los catorce años viajó a los Estados Unidos para encontrarse con su familia y terminar su secundaria que la había iniciado en el colegio Champagnat de Miraflores. Una vez terminados sus estudios se enroló en el ejército norteamericano para hacer el servicio militar en Alas-

ka, entre 1953 y 1954, lo que le permitió acceder a una beca que solventó sus estudios de pintura en la Universidad Bridgeport en el estado de Connecticut hasta 1957. Posteriormente viajó a Nueva York donde se impregnó de la efervescencia de la abstracción de Klee, Joan Miró, Mondrián, Picasso que lo influenciaron en su primera época. Posteriormente serán Gorky, Pollock, Rothco, De Kooning, que encarnaban la vanguardia norteamericana.

OLIVA FUE IMPACTADO POR EL ARTE PREINCA, LA CERÁMICA ESCULTÓRICA DE LAS CULTURAS MOCHE, CHAVÍN, VICÚS, CHIMÚ. ENCONTRÓ EN ELLAS UN ALTO VALOR ARTÍSTICO, CON FORMAS MAGNÍFICAMENTE CONCEBIDAS QUE CONSTITUÍAN AUTÉNTICAS ESCULTURAS.



Los jóvenes Jorge Eduardo Eielson, Jorge Piqueras, Benjamín Moncloa, Emilio Rodríguez Larraín se encontraban empeñados en sus búsquedas sobre la abstracción o sea que el ambiente limeño de los 50 era propicio para que Oliva siguiera investigando y trabajando dentro de la abstracción. Pero no fue así, él fue impactado por el arte preinca, la cerámica escultórica de las culturas Moche, Chavín, Vicús, Chimú. Encontró en ellas un alto valor artístico, con formas magníficamente concebidas que constituían auténticas esculturas. Viaja al Cusco, Cajamarca, Puno,

Estas adhesiones las realizó con mucho acierto, lo que le permitió participar en muestras colectivas en la galería de la Universidad y en la galería Underwood. En 1957, debido a problemas familiares Oliva se ve obligado a regresar al Perú. En Lima encuentra un ambiente inquieto para la abstracción. En 1947 se había publicado el manifiesto del grupo Espacio dirigido por Cartucho Miró Quesada. En 1948 se inaugura el Salón de Arte Abstracto organizado por Eduardo Moll y en 1951 Fernando de Szyszlo expone su primera muestra abstracta.





Huancavelica, Arequipa y se queda deslumbrado por la belleza de los paisajes, de las iglesias y casonas. Se acerca al arte popular y a los artesanos López Antay, Mérida, a los pintores de las tablas de Sarhua, Olave, Palomino, Santiago Rojas, Mendívil. Se interesa por el movimiento indigenista quedando convencido de que ellos dieron un gran aporte al arte peruano.

Motivado por el arte popular se propone llevar estudios de cerámica y se inscribe en el Centro artesanal piloto de Miraflores. Posteriormente, con Carlos Bernasconi forman el Taller de Arte Contemporáneo que luego se llamó Billar T, en Miraflores.

En 1963 Oliva participa en el concurso Machu Picchu y gana el primer premio con una temática peruana.

En 1972 realiza una muestra individual titulada “Gente del Perú” en el Museo de Arte de Lima.

Participa en la XXXI Muestra Internacional de Cerámica en Faenza, Italia.

En 1974 realiza una Muestra didáctica “Arte del fuego, barro y metales” en la galería del Banco Continental.

En 1978 viaja a Europa para exhibir en París y Roma, en la galería Ile St.-Louis y en la Sala Nino Caruso.

En el mes de setiembre del mismo año realiza una exposición en Quito y se queda como docente en la Universidad Central de Quito.

En 1994 destaca su exposición de cruces ejecutadas sobre lienzo o sobre tablas en forma cruciforme.

En 1999 participó con una muestra sobre carrizo en la galería de la Universidad San Martín de Porres.

El último proyecto de este artista fue ilustrar una edición sobre la vida y obra del Ingenioso Hidalgo don Quijote de la Mancha editado por la Fundación El Monte de Sevilla, España. No pudo asistir a la presentación de esta obra porque una semana antes falleció.

La galería de arte Germán Kruger del ICPNA de Miraflores presentó una excepcional exposición retrospectiva que agrupó como 70 obras entre óleos, dibujos, acuarelas y cerámicas escultóricas de Félix Oliva.*

SANDRA ELÍAS

LA SOLEDAD VISTA CON OJOS DE GATO

Guillermo Niño de Guzmán

DISCRETA, CASI IMPERCEPTIBLEMENTE, SANDRA ELÍAS NOS ENTREGA UNA SERIE DE FOTOGRAFÍAS QUE DICEN MUCHO -AUNQUE A PRIMERA VISTA NO LO PAREZCA- DE SU INTERÉS POR ESTA VÍA DE EXPRESIÓN ARTÍSTICA Y DE SU MANERA TAN PECULIAR DE VER LA REALIDAD A TRAVÉS DE UNA CÁMARA. LO QUE LA FOTÓGRAFA HACE ES CIRCUNSCRIBIR SUS ENCUADRES BAJO LA MODALIDAD TÉCNICA DENOMINADA IRIS (ALGUNOS LA LLAMAN "OJO DE GATO") QUE, EL LECTOR PODRÁ RECORDAR, SE EMPLEABA EN OTROS TIEMPOS NO SOLO EN LA FOTOGRAFÍA SINO, SOBRE TODO, EN EL CINE. EL FUNDIDO EN IRIS -ES DECIR, UN CIERRE GRADUAL DEL DIAFRAGMA QUE REDUCE EL CAMPO DE VISIÓN COMO SI SE TRATARA DE UN FELINO QUE AGUZA LA MIRADA Y CONTRAE SUS NERVIOS OCULARES- ERA UN RECURSO HABITUAL EN LA ÉPOCA SILENTE (POR EJEMPLO, EN PELÍCULAS EXPRESIONISTAS ALEMANAS COMO EL GABINETE DEL DOCTOR CALIGARI). ASÍ, EL ESPECTADOR VEÍA UN CÍRCULO QUE RODEABA LA ESCENA Y QUE SE HACÍA CADA VEZ MÁS PEQUEÑO HASTA QUE LA IMAGEN DESAPARECÍA DEL TODO. ESTA TÉCNICA -QUE TAMBIÉN PODÍA SER UTILIZADA A LA INVERSA, O SEA, PARA ABRIR UNA ESCENA- FUNCIONABA COMO UN SIGNO DE PUNTUACIÓN PARA MARCAR EL PASO DE UNA SECUENCIA A OTRA, IGUAL QUE EL ESPACIO EN BLANCO QUE SE DEJA EN UN LIBRO ENTRE CAPÍTULO Y CAPÍTULO, Y RESULTABA MUY APROPIADA PARA PONER PUNTO FINAL A UNA CINTA. SIN EMBARGO, EN LAS FOTOGRAFÍAS DE SANDRA ELÍAS, EL IRIS POSEE OTROS Matices SIGNIFICATIVOS QUE LE DAN A SU TRABAJO UNA HERMOSA SINGULARIDAD.





Pese a las evidentes relaciones que el cine guarda con la fotografía, cabe aclarar que se trata de dos lenguajes distintos y autónomos. Al no haber movimien-

to de por medio, el iris fotográfico no tiene un valor conclusivo. No hay, pues, ese efecto de cierre gradual de la imagen que hemos observado anteriormente. Más bien, el iris implica ceñir el campo de visión con el objeto de resaltar aquello que figura dentro del encuadre, precisamente en su centro. De este modo, la fotografía consigue contrastar un foco luminoso -que



atrae la mirada como un imán- con un fondo teñido de negro. En cierta forma, daría la impresión de que estuviéramos atisbando la realidad mediante un catalejo, un anteojo monocular que apunta a un hecho específico y que, por eso mismo, lo carga de significado. En suma, al valerse de este recurso, la fotografía evita que el espectador se pierda o distraiga con otros elementos

que integran la escena, pero que ella no considera imprescindibles para la imagen que quiere asir.

No obstante, el efecto conseguido podría correr el riesgo de no ser mucho más que un malabarismo técnico en caso de que la fotografía no tuviera otro propósito expresivo. Nótese que cuando alguien en-



foca con un catalejo es porque quiere divisar con mayor nitidez a una persona o un objeto que está lejos. Eso no ocurre con las imágenes de Sandra Elías. Sus tomas circunscritas por el iris no pretenden simular un lente de aumento. Por el contrario, las figuras que aparecen dentro de sus encuadres parecen algo vagas y difusas, sembradas en la lejanía y marcadas por un blanco y negro que les imprime un aire de otra época, no exento

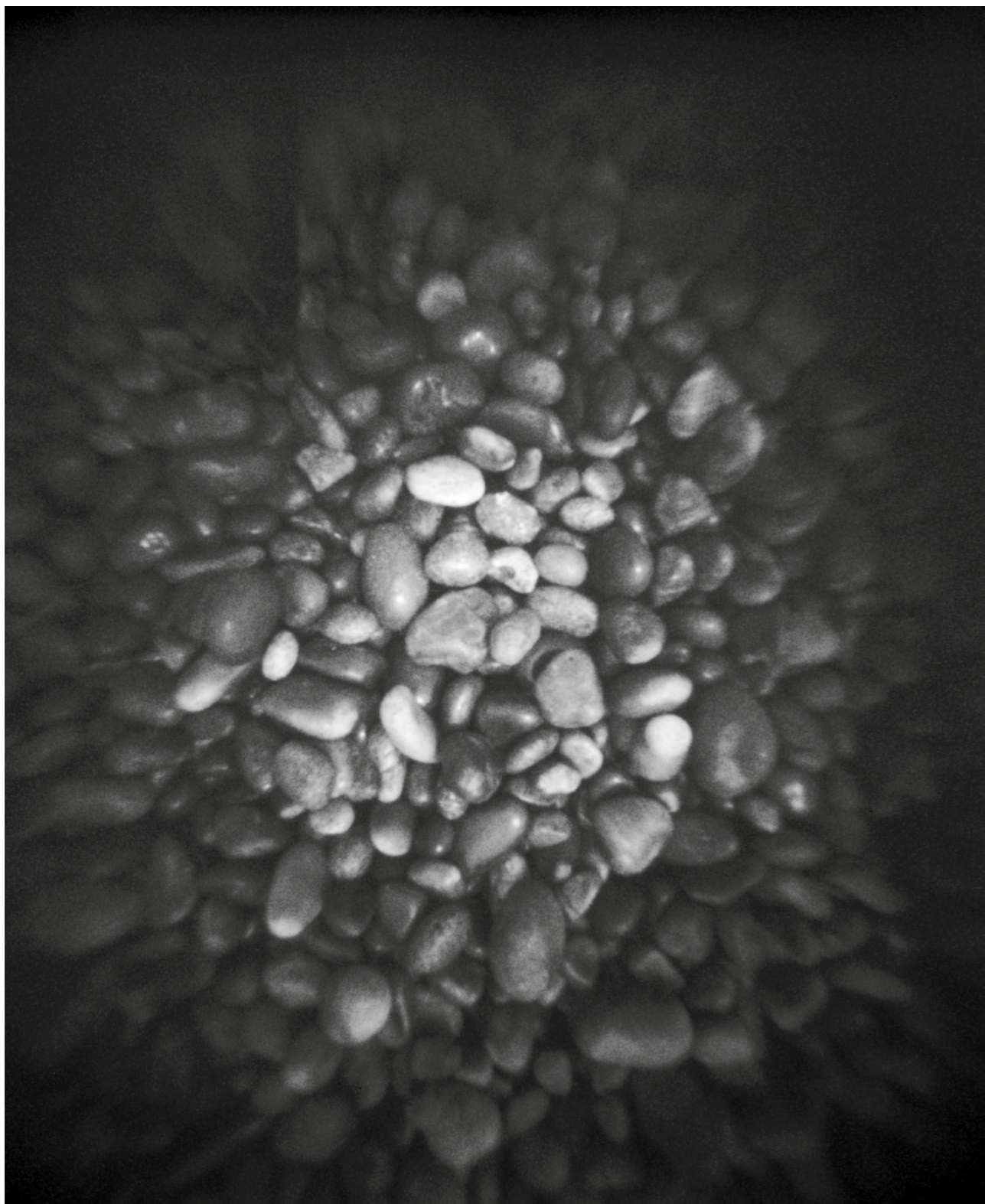
de nostalgia y acaso melancolía. Esta calidad brumosa nos recuerda un poco a aquellas miniaturas que captaba el poeta Eguren con la diminuta cámara que construyera y con la que se paseaba por los acantilados de Barranco. Desde luego, ignoramos si la fotógrafa tuvo esa referencia en mente cuando hacía sus fotos, pero su coincidencia en el uso del iris nos induce a pensar en resonancias significativas más o menos afines. En cuanto



a la fotografía peruana moderna, debemos señalar que, al menos, un maestro contemporáneo como Billy Hare, se ha valido de esta técnica en una fase de su trayectoria. Y con mucho rigor expresivo, por cierto.

Pero volvamos a Sandra Elías y sus fotografías, las cuales están impregnadas de cierto misterio y gran sutileza. Como en Eguren, aquí no prevalece una intención

documental, no vislumbramos un mero intento de reproducir la realidad. En ese aspecto, sería más adecuado hablar de una “desrealización”. Al recurrir a la cámara como un mecanismo de prestidigitación o, si se quiere, como un procedimiento mágico -insinuado por el empleo del iris-, Elías no aspira a conmovernos por los sujetos u objetos que retrata -un árbol, unas personas sentadas en la playa, un automóvil estacionado



junto a la carretera que bordea el mar- sino a generar una atmósfera, con la que nos envuelve y seduce. En consecuencia, su acercamiento al arte fotográfico dice más de quien mira detrás del visor de la cámara que de aquel o aquello que se encuentra delante. Por ello es que sus figuras no son claras sino que están rodeadas por un halo que las convierte en emblemas de soledad y desolación. Incluso cuando no cumple

con esta regla (como sucede con esa fotografía en la que la luz cae de lleno sobre unas piedras), se advierte un efecto fantasmagórico, potenciado por la difuminación de los guijarros que se encuentran más próximos a los bordes del círculo del iris.

En otra de sus imágenes, el resplandor del sol (al que no vemos directamente) se fusiona misteriosa-



mente con la franja del fondo en la que se mezclan el cielo y el mar. De ahí que no importe la fidelidad al lugar real que enfoca Elías sino la creación de un ámbito personal, bañado de ambigüedad, donde la luminiscencia deja de ser un efecto óptico para convertirse en un factor espiritual, casi metafísico. En ese sentido, la fotografía compone su universo -aunque el árbol retorcido pueda parecer obvio,

no hay duda de que no necesita acudir a figuras particularmente llamativas o raras- basándose en la observación sutil y perspicaz de hechos corrientes, nimios en buena cuenta, los cuales son metamorfoseados gracias a su talento visual: a Elías, más que captar un pedazo de realidad, le interesa capturar estados del alma.



ESTA CALIDAD BRUMOSA NOS RECUERDA UN POCO A AQUELLAS MINIATURAS QUE CAPTABA EL POETA EGUREN CON LA DIMINUTA CÁMARA QUE CONSTRUYERA Y CON LA QUE SE PASEABA POR LOS ACANTILADOS DE BARRANCO.

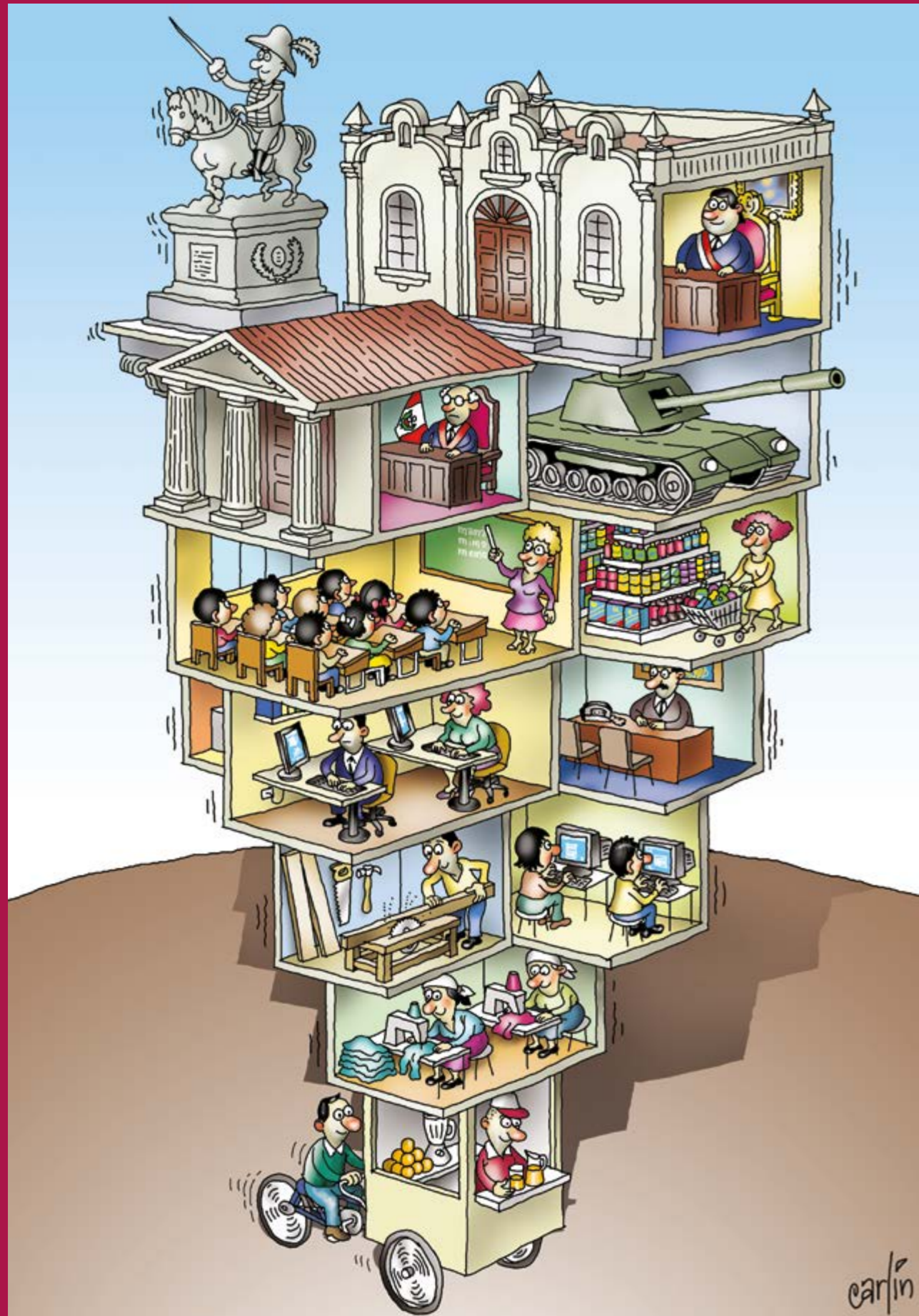
Nacida en Lima, en 1977, Sandra Elías se lanzó a fondo sobre la fotografía luego de una etapa dedicada a los estudios de traducción. Formada en el Centro de la Fotografía, se ha desempeñado en prensa y publicidad, además de ejercer como docente. Durante la última década ha participado en varias exposiciones



colectivas y ha sido destacada en algunos concursos de arte joven. En el año 2009, sus méritos le permitieron disfrutar de una residencia de tres meses en Francia. Fue en Arles -aquél pueblo donde viviera el atormentado Van Gogh- donde desarrolló un proyecto fotográfico, el cual será expuesto en la galería Les

Arénes de esa localidad en setiembre próximo. Vale la pena anotar que se trata de su primera muestra de carácter individual. De acuerdo con sus antecedentes (como las sugerentes fotografías que apreciamos en estas páginas), sospechamos que no le será difícil volver a despertar nuestro asombro.*

LA PÁGINA DE CARLÍN



EN ESTE NÚMERO

Augusto Martín Ueda Tsuboyama, licenciado en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú, con la tesis *La introducción del Sistema Métrico Decimal en el Perú* (2007). Es autor, además, de *Historia del Cuerpo de Ingenieros de Minas del Perú, 1902-1950* y la biografía *Carlos I. Lissón: Ingeniero, geólogo y paleontólogo*. Actualmente trabaja como investigador asociado al Proyecto Historia UNI.

Héctor Gallegos Vargas, ingeniero civil, magister en estructuras. Ha sido profesor de la Pontificia Universidad Católica del Perú en la Facultad de Ciencias e Ingeniería. Ha publicado *La Ingeniería, Albañilería estructural y Ética. La ingeniería*. Obtuvo los premios de ingeniería civil Sayhuite en 1977, Santiago Antúnez de Mayolo en 1988 y el premio COSAPI a la Innovación en 1991. Ha sido decano del Colegio de Ingenieros del Perú (2006-2007).

Lucía Newton de Valdivieso, antropóloga por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Ha laborado en el Instituto Nacional de Planificación y en el Ministerio de Agricultura. Reside en Nueva York. Escribe para el semanario *Peruanísimo News* y colabora en varias publicaciones sobre diversos temas.

Antonio Coello Rodríguez, licenciado en Arqueología y magister en Historia por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Ha dado conferencias en Chile, Polonia, Argentina, Canadá y Perú. Ha realizado diversos trabajos histórico-arqueológicos de investigación. Ha publicado artículos en revistas nacionales y extranjeras tanto especializadas como de divulgación. Ha publicado los siguientes libros: *The Hospital of San Andres (Lima, Peru) and the search for the Royal Mummies of the Incas* y *Guerra a los Boticarios Chinos 1856-1879*.

José Miguel Cabrera estudió Literatura en la Pontificia Universidad Católica del Perú y ejerce el periodismo desde 1993. Ha trabajado en los diarios *El Mundo* y *Perú 21* y en diversas publicaciones de la Empresa Editora *El Comercio* como *El libro de oro de Alianza Lima* y *La historia de la publicidad en el Perú*, entre otras. Actualmente escribe en la revista *Gourmet Latino*.

Marco Martos, premio nacional de poesía en 1969, es actualmente presidente de la Academia Peruana de la Lengua, decano de la Facultad de Letras y Ciencias Humanas de la Universidad Mayor de San Marcos. Su último poemario *Aunque es de noche* acaba de publicarse.

Miguel Gutiérrez Correa, narrador y ensayista. Entre 1966 y 1980 formó parte del grupo de Narración. Ha publicado las novelas: *El viejo saurio se retira* (1969), *Hombres de caminos* (1988), *La violencia del tiempo* (1991), *La destrucción del reino* (1992), *Babel el paraíso* (1993), *Poderes secretos* (1995) y *El mundo sin Xóchitl* (2001). Y también los ensayos *La generación del 50: Un mundo dividido* (1988), *Celebración de la novela* (1996), *Los andes en la novela peruana actual* (1999), *La novela en dos textos* (2002), entre otros. Escribe en varias publicaciones culturales.

Luisa Elvira Belaunde, magister en Filosofía (Universidad de Lovaina, Bélgica) y doctor en Antropología (London School of Economics, Universidad de Londres, Inglaterra). De 1992 a 2002 fue catedrática en la Universidad de Durham, en Inglaterra y desde 2004 conduce investigación en la Universidad Federal de Bahía, en el Brasil. Es especialista en pueblos amazónicos y ha publicado artículos y libros sobre sociabilidad, manejo del territorio, cosmología, arte y procesos de transición socio-económica en la Amazonía. En 2008 escribió el expediente que permitió la declaración del kené shipibo-konibo como Patrimonio Cultural de la Nación. Ver: *Kené: arte, ciencia y tradición en diseño* (Lima: INC, 2009); *El recuerdo de Luna: género, sangre y memoria entre los pueblos amazónicos* (Lima: CAAAP, 2005).

Jorge Bernuy, egresado de Bellas Artes. Realizó estudios especializados en España y Francia: en el Instituto Pédagogique de París; en el Musée de Louvre, en la École Pratique des Hautes Etudes, París; y Comunicación a Distancia en la Universidad Complutense de Madrid. Ejerce la crítica de arte en los más importantes diarios y revistas de Lima y el Perú. Ha sido profesor principal de pintura, en la Escuela Nacional de Bellas Artes entre 1995 y 1997. También es experto tasador de obras de arte y ha realizado importantes curadurías, entre ellas la retrospectiva del maestro Carlos Quizpez-Asín.

Guillermo Niño de Guzmán, escritor y periodista, obtuvo en 1988 el premio José María Arguedas, certamen literario organizado por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. Como periodista ha cumplido misiones de corresponsal en la guerra de Bosnia, en la ciudad de Sarajevo, en 1994, y en el frente del río Cenepa durante el conflicto armado entre Perú y Ecuador en 1995. Actualmente colabora en varias publicaciones.

