

PUE TE

Ingeniería. Sociedad. Cultura





Publicación del Colegio de Ingenieros del Perú

Director
Carlos Herrera Descalzi

Editor
Lorenzo Osores

Consejo editorial
Luis Bustamante Pérez Rosas
Luis Jaime Cisneros Vizquerra
Adolfo Córdova Valdivia
Fernando de Szyszlo Valdelomar
Juan Lira Villanueva
María Rostworowsky de Diez Canseco

Diseño y diagramación
Taller Cuatro

Revisión de textos
Elba Luján

Fotografía
Soledad Cisneros

Portada y contraportada
Ilustraciones de Reynaldo Luza

Retira de portada
Pintura de Reynaldo Luza

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** LISSÓN, EL INGENIERO POETA
Martín Ueda
- 6** ELOGIO DE LA RESIDENCIAL SAN FELIPE
Adolfo Córdova Valdivia
- 14** RIELES Y CAMINOS DEL PERÚ
Antonio Muñoz Monge
- 20** EL LÁPIZ
Héctor Gallegos
- 24** TOMÁS UNGER
José Miguel Cabrera
- 30** MACHU-PICCHU MONUMENTO A LA ETERNIDAD
Antonio Fernández Arce
- 38** LA BELLE ÉPOQUE
Elba Luján
- 44** REYNALDO LUZA Y EL DISEÑO EN LA FOLLE ÉPOQUE
Carlos García - Montero Protzel
- 52** LA PINTURA DE REYNALDO LUZA
Jorge Bernuy
- 62** REYNALDO LUZA Y LOS PRIVILEGIOS DE LA VISTA
Guillermo Niño de Guzmán
- 70** TECNOLOQUÍAS
Luis Freire Sarria
- 72** LA PÁGINA DE CARLÍN



*Un día, en que amanezca con un leve romanticismo en el ánimo,
coleccionaré mis poesías y las legaré, efectivamente, a mis hijos, para que
ellos evoquen mi recuerdo. ¿Qué herencia más preciosa que ésta?*

(Lissón, "Hablan nuestros maestros", *La Prensa*, 1918)

LISSÓN, EL INGENIERO POETA

Martín Ueda

EL NOMBRE DE CARLOS ISMAEL LISSÓN BEINGOLEA (1868-1947) ES UNO DE LOS MÁS CONOCIDOS Y RECORDADOS ENTRE LOS INGENIEROS Y CIENTÍFICOS NACIONALES. ESTE INGENIERO DE MINAS, TITULADO POR LA ESCUELA DE INGENIEROS EN 1894, FUE EL INTRODUCIDOR DE LA MICROLITOLOGÍA (LLAMADA TAMBIÉN MICROPETROLOGÍA) EN EL PERÚ, Y SUS INVESTIGACIONES Y ENSEÑANZAS EN LOS CAMPOS DE LA GEOLOGÍA Y LA PALEONTOLOGÍA PERUANAS LLENARON VACÍOS Y SEÑALARON NUEVOS DERROTEROS. ENTRE SUS NUMEROSOS ESCRITOS DESTACAN *CONTRIBUCIÓN A LA GEOLOGÍA DE LIMA Y SUS ALREDEDORES* (1907), *MEMORIA SOBRE EL MAPA CRONOLÓGICO DEL LEVANTAMIENTO DE LOS ANDES PERUANOS* (1924) Y, ESPECIALMENTE, *EDAD DE LOS FÓSILES PERUANOS Y DISTRIBUCIÓN DE SUS DEPÓSITOS EN LA REPÚBLICA, CON UN MAPA PALEONTOLÓGICO DEL PERÚ* (1942).¹

Pero todos estos y otros méritos científicos y profesionales han opacado una curiosa faceta de Carlos I. Lissón, que hoy muy pocos conocen: la del poeta y crítico literario.²

En los años iniciales de la década de 1890, Lissón ya estaba cursando la especialidad de Minas en la Escuela de Ingenieros. Aunque el régimen académico

era bastante estricto, el joven Lissón era todavía, en sus propias palabras, *un muchacho rebelde*.³ Tan inquieto sería que incluso fue suspendido de asistir a clases por el propio Eduardo de Habich. Sin embargo, la muerte de su padre en marzo de 1891 lo obligó a dedicarse más a sus estudios. Su inquietud y rebeldía los encauzó, más bien y felizmente, por la senda de la creación poética.

(1) Para una biografía más detallada puede consultarse nuestro libro *Carlos I. Lissón. Ingeniero, geólogo y paleontólogo* (Lima: Universidad Nacional de Ingeniería, Proyecto Historia UNI, 2005. 139 pp.).

(2) Los diccionarios biográficos pasan por alto esta faceta de su vida.

(3) Carlos I. Lissón, "Mis fracasos", *Informaciones y Memorias de la Sociedad de Ingenieros N°3* (Lima, 1913), p. 100.





ELOGIO DE LA RESIDENCIAL SAN FELIPE

Adolfo Córdova Valdivia
Fotos de Philippe Gruenberg / Pablo Hare

CUANDO EL HIPÓDROMO DE SAN FELIPE SE MUDÓ AL MODERNO LOCAL QUE EL JOCKEY CLUB VENÍA CONSTRUYENDO EN MONTE RICO, LOS TERRENOS DESOCUPADOS EN LA AVENIDA SALAVERRY NO TUVIERON LA MISMA SUERTE DE LA QUE ANTES HABÍAN GOZADO LOS QUE QUEDARON LIBRES EN SU PRIMER EMPLAZAMIENTO DE SANTA BEATRIZ. ESTA UBICACIÓN INICIAL DEL HIPÓDROMO -VISITADA CON FRECUENCIA POR EL PRESIDENTE LEGUÍA Y ESCENARIO DEL ASESINATO DE SÁNCHEZ CERRO CUANDO ÉSTE LO ABANDONABA- UNA VEZ LIBERADA DE LA FUNCIÓN HÍPICA DIO ORIGEN AL GRAN PARQUE QUE SE LLAMÓ DESDE ENTONCES CAMPO DE MARTE.

S

an Felipe, en cambio, fue visto como un atractivo negocio inmobiliario apto para grandes residencias particulares. Corrían los últimos meses del segundo gobierno de Manuel Prado cuando se proyectó la lotización, propuesta por el Instituto de la Vivienda, institución promovida por Pedro Beltrán Espantoso.

Prado no terminó su período y el gobierno militar que lo depuso fundó en 1962 la Junta Nacional de la Vivienda fusionando el mencionado Instituto de Beltrán con la vieja Corporación Nacional de la Vivienda, creada durante el régimen de Bustamante y Rivero. Fue en la Junta donde, a pesar de que ya tenía algunos lotes comprometidos para su venta, nació la idea de destinar los terrenos de San Felipe a un conjunto residencial de alta densidad, idea que se concretó en el gobierno de Belaunde Terry bajo el impulso del arquitecto presidente.

Pero no toda el área que dejó el Hipódromo fue entregada a la Junta de la Vivienda para el programa habitacional. De las 37 hectáreas disponibles cerca de 10 fueron asignadas a las Fuerzas Armadas y 1 a la Sociedad Central Japonesa. Las 26 hectáreas de lo que sería después la Residencial San Felipe y las 10 de los militares, quedaron separadas por una calle, inacabada hasta ahora en el frente correspondiente a la Marina, que cortó en dos el gran predio, en tanto el lote para la colonia japonesa quedó incorporado en el conjunto habitacional¹.

La Residencial es una isla de paz en el distrito de Jesús María. A cuarenta años de su construcción, enclavada en una ciudad congestionada, bulliciosa y cada vez más conflictiva, se valora cada vez más la decisión de entonces, que permite a 1600 familias de la clase media, distribuidas en 33 edificios, gozar de una alta calidad de vida no solo habitando una vivienda digna,

sino también disfrutando de los servicios indispensables que la complementan, de áreas verdes arboladas y generosas que la acercan a la naturaleza y, libre de tránsito vehicular interno, sin padecer ruido cercano ni atmósfera contaminante inmediata.

A diferencia de las unidades vecinales que la precedieron, solucionadas con densidad media a base de edificios de vivienda de 4 ó 5 niveles, el diseño de la Residencial San Felipe apostó por un mejor aprovechamiento del terreno con edificios de mayor altura, la mayoría de ellos de 15 pisos. Pero como en aquellas unidades, acompañando la vivienda con los servicios indispensables, adecuados a la magnitud de su población: a) un centro comercial, bancario y de abastecimiento que, sin embargo se extiende, infiltrándose en todo el conjunto con locales menores de muy diversos rubros, ubicados en el primer nivel de los edificios habitacionales; b) un centro de educación primaria y secundaria, y tres locales para la educación inicial, estratégicamente ubicados con relación a las viviendas; y c) servicio religioso atendido en un templo católico y en instalaciones parroquiales que incluyen un velatorio. Los servicios asistenciales y culturales han sido asumidos por el centro japonés mencionado anteriormente, pero hay que decir que éstos, prestados en una bien instalada clínica y en un concurrido centro de actividades culturales, que incluye un gran teatro de mil butacas, sirven más allá de la Residencial San Felipe a toda la vecindad del distrito y aún de la ciudad misma. Además, una dependencia del gobierno central y por tanto, de alcance nacional, el CONSUCODE², ocupa un edificio en el centro principal de servicios.

Los edificios de viviendas

No se requiere mucho sentido de observación para notar dos concepciones diferentes en el diseño de los edificios habitacionales. El conjunto de 4 torres de la llamada "primera etapa", ubicado en el extremo oeste, en la esquina de las avenidas Sánchez Carrión (Pershing) y Gregorio

(1) El Ejército y la Fuerza Aérea han desarrollado sus propios grupos de vivienda. La Marina utilizó su parte como sede del Ministerio hasta que éste fue absorbido en el Ministerio de Defensa, para quedar luego y hasta ahora como una dependencia naval. En cuanto al predio entregado a la entidad de la colonia japonesa, el autor escuchó al presidente Belaunde expresar su esperanza de contar con un ejemplo de jardín japonés, pero la realidad fue pronto otra: la hectárea asignada alberga un gran teatro, una clínica, un centro cultural y otras instalaciones que no han dejado sitio para el esperado jardín.

(2) CONSUCODE, Consejo Superior de Contrataciones y Adquisiciones del Estado.



Escobedo, es una. La otra es la que corresponde al resto de la unidad, 29 edificios de tres diversos tipos diseminados más libremente en el área de jardines.

La primera etapa

Se caracteriza por obedecer a un diseño geométricamente determinado cuya rigidez le otorga una gran unidad y una evidente autonomía. En las cuatro esquinas de un cuadrado de 75 x 75 metros están ubicadas las cuatro torres de 14 pisos que dejan un espacio en cruz cuya parte central resulta una plazuela de unos 25 por 50 metros denominada Ágora, cuyos lados menores alojan locales comerciales en dos niveles.

Por fuera, entre las dos torres de cada uno de los cuatro lados, se alinean, alejándose del Ágora, dos parejas de volúmenes de 4 pisos y, a continuación, uno de dos. Estos cuatro grupos blancos que apuntan a los cuatro puntos cardinales y alojan casas tipo dúplex, constituyen una suerte de basamento del conjunto. Las torres tienen en cada nivel cuatro departamentos de 3 dormitorios de acertado diseño, cuyo acceso, sin embargo, resulta especial. Con el objeto de abaratar costos disminuyendo las paradas de ascensor, el diseñador, arquitecto Enrique Ciriani³, concibió la idea de reducirlas a la mitad definiéndolas solo cada dos pisos pero a niveles intermedios con respecto al de los

(3) Joven y talentoso arquitecto, viajó a París luego de este trabajo donde ha alcanzado éxito profesional y académico. Para San Felipe probablemente adaptó una solución de Le Corbusier, quien propuso ahorro de paradas de ascensor para edificios de departamentos dúplex.



departamentos de modo que, desde el hall de ascensores se suba media escalera a cuatro departamentos y se baje otra media a otros cuatro. El ahorro fue efectivo aunque a costa de una mayor área de circulaciones.

Dos factores que más bien contribuyeron a encarecer este grupo fueron la dotación de estacionamientos en un amplio sótano y la solución estructural. La concepción arquitectónica implicaba en cada departamento un volado de tres metros en sus dos frentes, a partir de una fuerte estructura interior de placas gruesas de concreto en forma de H, solución que facilitó una expresión de fachada con ventanas corridas sin inte-

rupción, entre bandas de concreto visto, al tiempo de producir una sensación notable de ligereza. La belleza de las torres, apoyadas cada una en su hall de doble altura, ha resistido exitosamente al tiempo, en cambio los volúmenes bajos han sufrido algunas alteraciones sobre todo en el color, mientras los espacios comerciales del Ágora han fracasado por su ubicación poco visible, fuera de las circulaciones generales⁴.

Los edificios de calles aéreas

Con diez niveles para vivienda y el piso bajo para comercio son largos edificios conformados por la repetición de un módulo de 20 departamentos de tipo dú-

(4) No parece casual que estos edificios de geométrica disposición tengan nombres de monomios algebraicos (1C, 2C, 3C y 4C para las torres y 1B, 2B, etcétera para los otros), mientras que los 29 edificios dispersos hayan recibido nombres de árboles.

plex. El hall de ascensores y escalera ubicado al centro de cada módulo deja salir, cada dos pisos, a corredores que dando acceso por un lado, a la planta baja (estar comedor y cocina) de cuatro departamentos, tienen el otro lado abierto en balcón al paisaje. De ese modo, al adosarse una sucesión de módulos, los cinco niveles de pasajes abiertos, conforman cinco verdaderas calles aéreas. Estas calles se alternan con los pisos que corresponden a los dormitorios, los cuales ofrecen una expresión más cerrada, de muro perforado por ventanas verticales. En la fachada opuesta, el contraste es semejante porque en el nivel de las calles aéreas se tiene la terraza del estar comedor y la gran abertura del patio de servicio protegida de piso a techo, por una celosía de unidades de concreto de 20 por 20 centímetros, mientras en el nivel de los dormitorios el tratamiento es similar, predominantemente cerrado. En el primer nivel

los ingresos y las tiendas se retiran del plomo de fachada de modo que dejan libres las columnas y un espacio de circulación a manera de portal.

Las torres y los dúplex en ladrillo rojo

También con portal a todo el perímetro del primer piso de tiendas y de ingresos, las 11 torres de la Residencial San Felipe tienen, como las de la primera etapa, cuatro departamentos por piso. Pero a diferencia de ellas, los ascensores sirven a todos los niveles y la solución estructural es menos dramática y por tanto más económica. La expresión exterior es simple: de ventanas corridas en las salas de estar, de breves aberturas en los dormitorios y, en los patios de lavandería, de celosía de concreto, la misma que hemos señalado antes. La reiteración de este tratamiento emparenta a casi todos los edificios de esta residencial, contribuyendo a la unidad del conjunto.



Los dúplex de ladrillo rojo⁵, vistos en el conjunto de altos edificios, resultan ser elementos de contraste, no solo en la escala (tienen 5 niveles contra los 14 ó 15 de la mayoría) sino en el tratamiento exterior pues, en lugar del blanco ladrillo calcáreo de los edificios descritos, estos pequeños edificios exhiben los tradicionales ladrillos rojos de arcilla cocida. Son nueve unidades de este tipo, cada una de las cuales está conformada por tres cubos que, unidos dos a dos por las aristas verticales, conforman una herradura que encierra por tres lados una plazoleta o patio de acceso común, cuyo cuarto lado limita con la vereda de la circulación general. El primer nivel de cada cubo contiene un departamento *flat* de tres dormitorios mientras el segundo y tercero dos dúplex, así como el cuarto y quinto. Estos cubos no tienen ascensor y los accesos a los departamentos se realizan por vistosos puentes exteriores desde la escalera común. El excelente diseño original de estos departamentos incluía una terraza y un tendal de doble altura, espacios cuyo atractivo se ha perdido en muchos casos, por la necesidad de ampliaciones requeridas por los ocupantes, ampliaciones desgraciadamente no siempre realizadas con la debida coherencia arquitectónica.

Las áreas comunes

Cada edificio tiene bien resuelto el espacio común inmediato a la vivienda, aquel que Miguel Alvaríño llamó el "espacio intermedio" que prepara psicológicamente para el paso de la casa al espacio público propiamente dicho. Las calles elevadas, los portales y las plazoletas de acceso son esos espacios intermedios. Las áreas realmente comunes constituyen el 75 % del total del terreno y están compuestas por las zonas de estacionamiento, las veredas y plazas y los jardines, cuya organización, hay que decirlo cuanto antes, no obedece a un diseño de la calidad que sí ofrecen los edificios. El urbanista falló mientras el arquitecto acertó. La concurridísima Plaza de las palomas, como llaman los vecinos al espacio público principal de la zona de bancos y comercio, no solo es

sumamente pequeña (se queda a la mitad del edificio comercial cuyo frente debería cubrir) comparada incluso con el Ágora, patio de la primera etapa, sino que en ese rectángulo de no más de 30 por 40 metros hay cinco niveles de piso, diferenciados además por gradas ni siquiera de igual altura. La red interna de veredas no obedece a una jerarquización lógica lo que dificulta la orientación para el visitante y aun para el residente, sin contar que en estas veredas abundan también escalinatas de una y más gradas que son peligrosas y niegan su uso a limitados físicos y ancianos. Estas fallas son felizmente de fácil solución pero requieren de un tratamiento urbanístico integral de calidad, que ponga en valor el espacio central y proporcione una estructura vial peatonal al conjunto, tareas pendientes que los vecinos deberán exigir a la autoridad municipal y asumir en lo que les corresponda.

La flora y la fauna de la Residencial

Los amplios jardines, medio en el que están inmersos los edificios de viviendas de la Residencial, son sin duda el mayor patrimonio urbano de sus residentes. Los cuarenta años transcurridos desde su habilitación han permitido su enriquecimiento, tanto en la variedad como en la cantidad de las especies vegetales al punto que hay quien cree en la posibilidad de considerarse se les brinde los cuidados propios de un jardín botánico. Los que no somos expertos en el tema podemos dar fe al menos de la variedad y belleza de las flores que van desde los modestos pero vistosos geranios hasta las selectas orquídeas, pasando por rosas, pensamientos o lirios. El microclima que la vegetación ha provocado ha sido también motivo para la presencia de aves no siempre comunes en nuestros parques. Las conocidas palomas son aquí acompañadas por mirlos, gorriones, loros, picaflores y búhos, amén de las variedades zoológicas propias de las áreas verdes como libélulas, caracoles, grillos etc. Como pocos pobladores de Lima, los vecinos de la Residencial estamos muy cerca de la naturaleza. Deambular por sus senderos interiores es una experiencia realmente placentera.

(5) El diseño de estos edificios bajos es obra del arquitecto Jorge Pérez, mientras que los edificios de calles aéreas se deben al arquitecto Luis Vázquez y la torres al arquitecto Víctor Smirnoff



Las gentes de San Felipe

Que el medio influye en el comportamiento de las personas es un hecho que todos aceptan pero que en la Residencial San Felipe cobra una vigencia militante. En contraste con el vecino San Isidro, en donde “no se permite locales comerciales” como rezaba un cartel que negaba sitio a un nido infantil, los habitantes de la Residencial conviven democráticamente con bodegas o peluquerías, florerías o restaurantes, librerías o farmacias, gozando además, de sus útiles servicios. Sus vecinos, en general, no solo son conscientes de los valores cívicos y ambientales de su barrio, sino que están dispuestos a no perderlos. La arquitectura ha contribuido además a crear un sentimiento de solidaridad que se manifiesta en los momentos en que esta se requiere. En efecto, cuando hace unos años se pretendió

construir un edificio más en uno de los jardines, la reacción inmediata de los vecinos evitó que se disminuyese un área verde. Hace pocas semanas un comité de defensa ha impedido se concrete la concesión de una importante área que la municipalidad había acordado a favor de una importante firma de supermercados. Es que los residentes y propietarios están identificados con su lugar como ámbito de vida tranquila y digna y no están dispuestos a permitir su degradación.

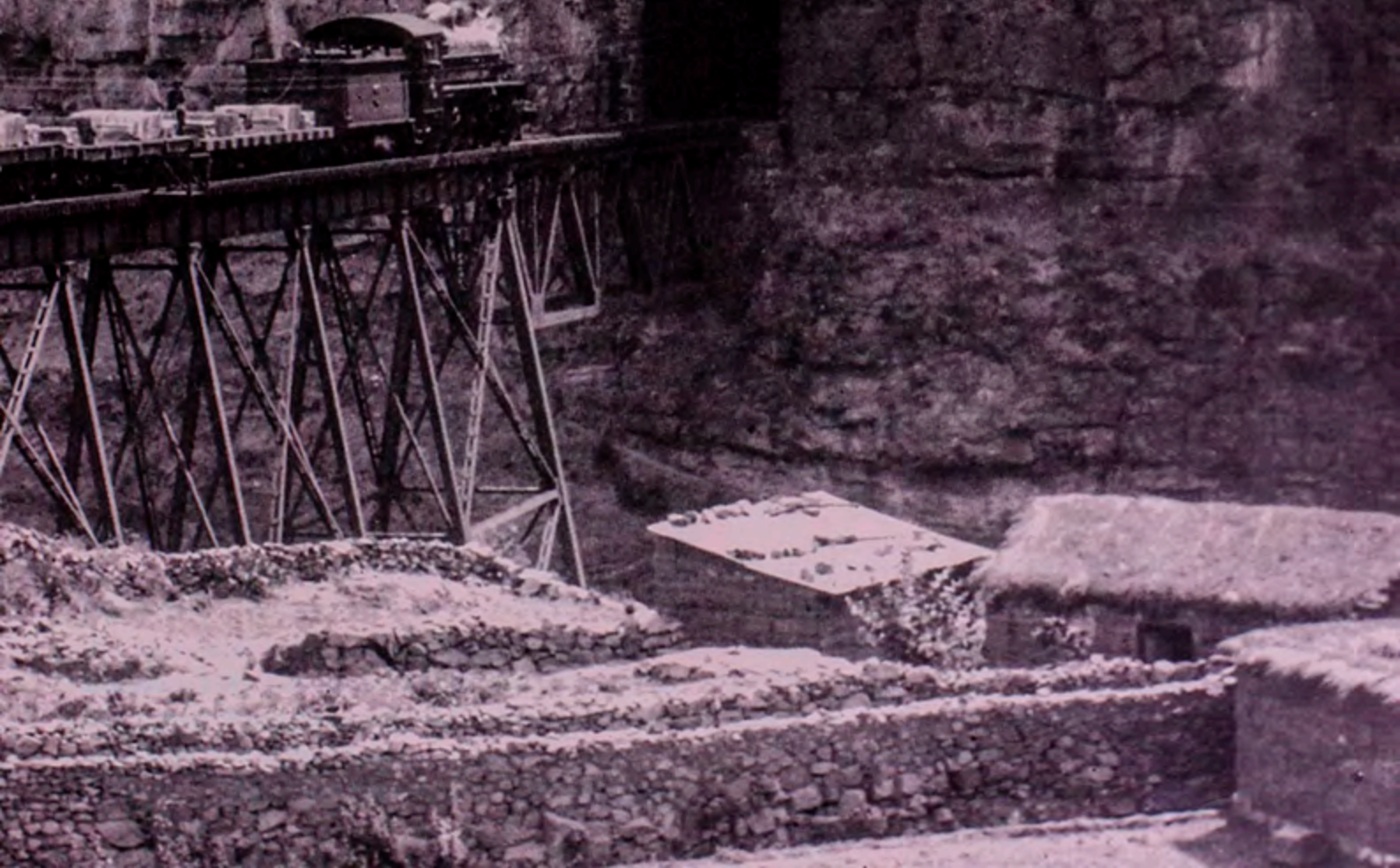
El elogio de una joya arquitectónica y urbanística, testimonio cultural del siglo XX, que requiere ser puesta en valor y merece la calificación de patrimonio nacional, entraña también, necesariamente, un elogio a los valores cívicos de sus vecinos.



RIELES Y CAMINOS DEL PERÚ

CIEN AÑOS DE HISTORIA

Antonio Muñoz Monge



EL FERROCARRIL CENTRAL TRASANDINO, EL MÁS ALTO DEL MUNDO, Y EL FERROCARRIL DEL SUR DEL PERÚ, SON LAS DOS MÁS IMPORTANTES FERROVIAS QUE TODAVÍA OPERAN EN EL PAÍS Y QUE ESTE AÑO CUMPLEN 100 AÑOS DE HABER SIDO CONCLUIDAS. EL 13 DE SETIEMBRE DE 1908 ENTRABA LA PRIMERA LOCOMOTORA AL CUSCO Y POCOS DÍAS DESPUÉS, EL 24 DEL MISMO MES, CUANDO EL PRESIDENTE JOSÉ PARDO TRANSFERÍA EL PODER AL NUEVO PRESIDENTE AUGUSTO B. LEGUÍA, EL TREN HACÍA SU INGRESO EN HUANCAYO. EN AMBOS CASOS SU CONSTRUCCIÓN HABÍA TOMADO 38 AÑOS, Y MÁS DE 43 DESDE SU CONCEPCIÓN ORIGINAL.

E

l historiador Jorge Basadre escribe: “Desde el punto de vista económico, el período que empezó en 1845 fue de introducción paulatina de formas de vida propias del siglo XIX y, a la vez, de debilitamiento inexorable de algunas instituciones del pasado, con esfuerzos tenaces para conservarlas. El funcionamiento del ferrocarril de Lima al Callao significó el anuncio de una revolución en el sistema de los transportes, el comienzo de la era de la velocidad en el tráfico terrestre”.

El Perú fue el primer país en Latinoamérica que proyectó la construcción de ferrocarriles. En el diario *El Peruano* del 13 de mayo de 1826, a dos años de la Batalla de Ayacucho, se publicó un aviso oficial del gobierno solicitando la construcción de un camino de hierro desde el Callao a Lima. Recién, 19 años después, el 15 de noviembre de 1845, el presidente Ramón Castilla firmó un decreto autorizando la construcción del ferrocarril Lima-Callao, considerado el primer ferrocarril de América del Sur de trocha normal.

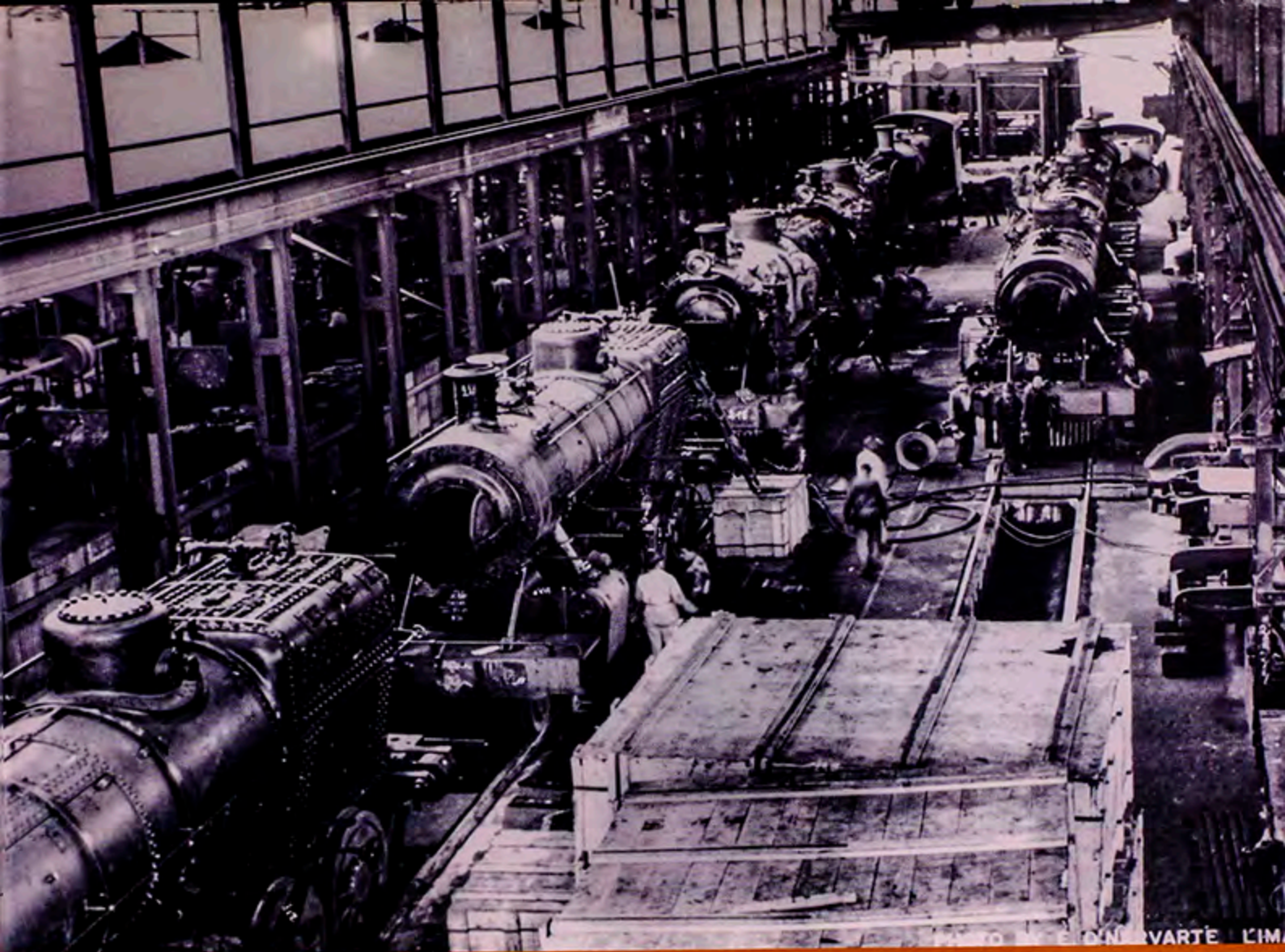
Al ingeniero inglés George Stephenson (1781-1848) se le considera como el inventor de las locomotoras, y para su primera máquina escogió una distancia de 4 pies 8 1/2 pulgadas entre las ruedas, o sea 1.435 metros, que correspondía a los vehículos rodantes de la época. Alrededor del año 1860, una conferencia internacional realizada en Inglaterra la aprobó como

trocha normal, que es la que tienen en el Perú los grandes ferrocarriles como el Central y el del Sur. La trocha con menor distancia entre los rieles se llama trocha angosta.

Con los años se enlaza el tramo Lima-Callao con el Ferrocarril Central Trasandino, que llega a 4 829 metros sobre el nivel del mar entre Ticlio y Morococha, en el punto de La Galera al pie del Monte Meiggs, y pasa por 26 estaciones, 37 paraderos, 62 puentes, 66 túneles, y 9 tramos en zigzag.

La longitud total de la línea ferroviaria incluyendo los ramales es de 417 kilómetros. La primera etapa llegó a La Oroya, luego a Jauja y posteriormente a Huancayo. En los inicios trabajaron 10 mil hombres, la mitad chinos, un buen número de chilenos, y desde luego miles de peruanos. Muchos de ellos murieron por la dureza del trabajo y por enfermedades como la verruga, uno de cuyos brotes se inoculó Daniel Alcides Carrión el 27 de agosto de 1885 con el propósito de estudiar la enfermedad. Ésta lo llevó a la muerte el 5 de octubre del mismo año. Por su ejemplar conducta es considerado Mártir de la medicina peruana.

Dos personajes legendarios y voluntariosos se enfrentaron a la rebelde geografía peruana para recorrer con la velocidad de los tiempos y de la máquina ese cuerpo arisco de distancias infinitas y oquedades nostálgicas. Ellos fueron Enrique Meiggs y Ernesto



Malinowski. Meiggs, empresario norteamericano: “un Pizarro yanqui”, se encargó de conseguir el dinero del Estado peruano, mientras que el ingeniero polaco Ernesto Malinowski confeccionó los diseños de la obra.

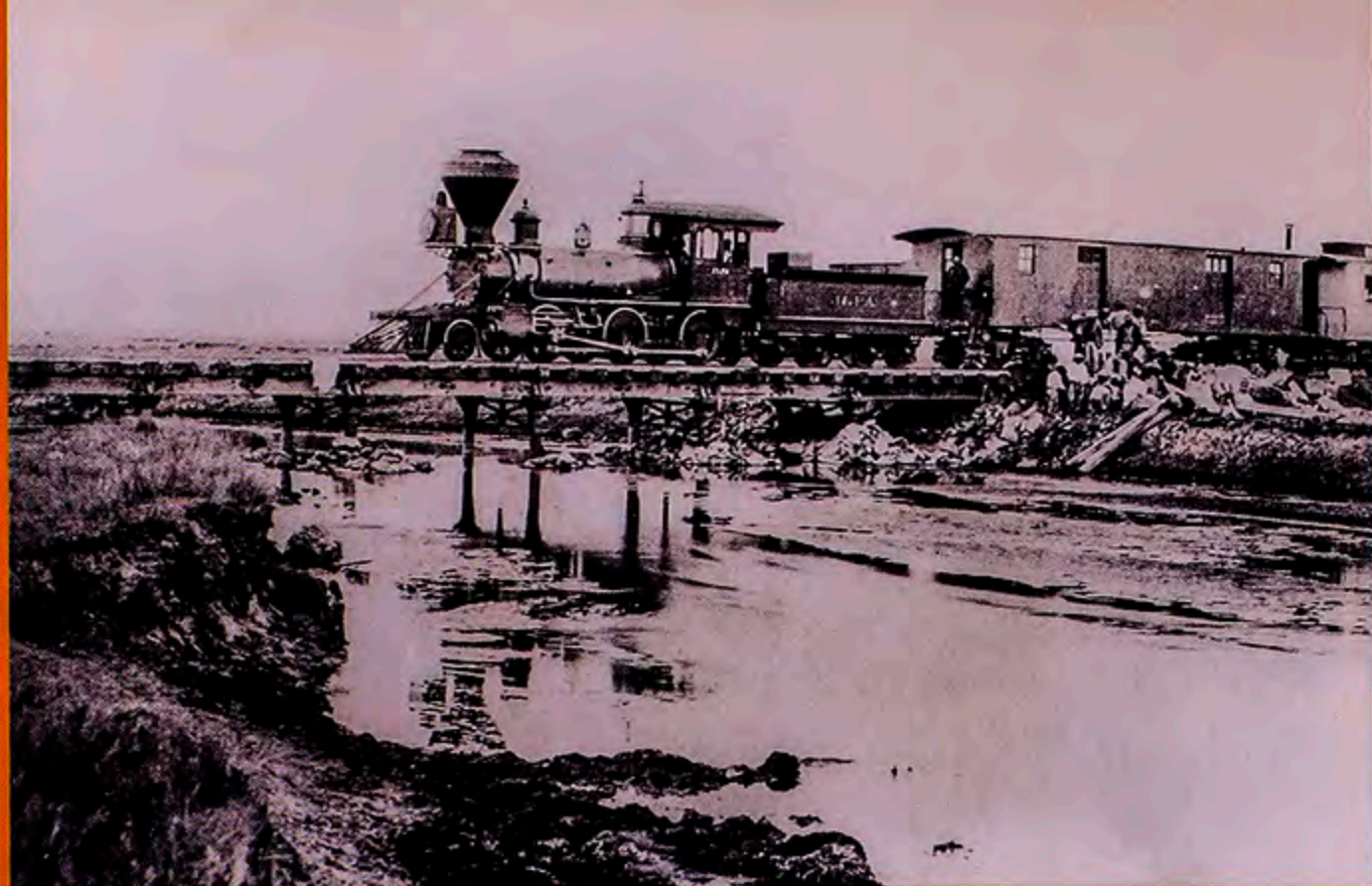
Posteriormente, el Ferrocarril Central construye la ruta Huancayo-Huancavelica que se inaugura el 24 de octubre de 1926 siendo presidente de la República Augusto B. Leguía, y ministro de Fomento el huancavelicano Celestino Manchego Muñoz. La vía ferroviaria tiene una extensión de 128 kilómetros, 38 túneles y 15 puentes. El servicio del tren insertado a la dinámica de los pueblos de la ruta y de la geografía agreste provocó en la imaginación de las gentes el apelativo de “tren macho”: que “sale cuando puede, llega cuando quiere, pero llega... a lo macho”.

Otros caminos

El primero de enero de 1870 se inaugura el ferrocarril Arequipa-Mollendo, y la línea Arequipa-Puno con 351 kilómetros de extensión se termina en enero de 1874.

Otros ferrocarriles de importancia regional son el de Juliaca-Cusco, que se inició en 1872; el de Ilo-Moquegua, con 100 kilómetros de línea, que se terminó en marzo de 1873; el de Chimbote-Huaraz-Recuay, del cual solo se trabajaron 130 kilómetros que en parte fueron destruidos por las aguas del río Santa. La línea de Pacasmayo-San Pedro de Lloc inició su servicio en 1874 pero tres años más tarde una inundación la

EN 1930 SE PARALIZÓ TOTALMENTE LA CONSTRUCCIÓN DE LOS FERROCARRILES, DÁNDOSE PREFERENCIA A LA CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS. DURANTE LA SEGUNDA MITAD DE LA DÉCADA DEL 40 COBRARON NUEVAMENTE CIERTA IMPORTANCIA LOS FERROCARRILES CON LA ELABORACIÓN DE UN PLAN FERROCARRILERO, QUE NO TUVO UN RESULTADO CONCRETO.



destruyó en parte. De los 100 kilómetros proyectados para el ferrocarril Paita-Piura solo se entregaron 31. El de Lima-Ancón entró en funcionamiento en 1870, años después se prolongó a Chancay. El de Eten-Ferreñafe se inauguró en 1871.

Sin embargo, el proyecto más grande de la República, el ferrocarril a Ucayali nunca se realizó. El presidente Augusto B. Leguía en su mensaje a la Nación del 28 de julio de 1912, declaró que este ferrocarril era un “puente colosal que, aprovechando la red de sus grandes ríos, iba a tender la nación entre el Pacífico y el Atlántico” y Lima quedaría a cuatro o cinco días de Iquitos.

Veamos lo que dijo Basadre: “Pensaban peruanizar al Amazonas que carecía de vínculos visibles con la patria, salvar a regiones amenazadas por el Brasil, o susceptibles de tener veleidades de separatismo dentro de una República independiente. Alegrábase la visión del Ucayali, Nilo de América, manso y caudaloso, orillado por bosques de jebe fino, playas fértiles y abonados campos de cultivo. El ferrocarril iba a crear poblaciones, industrias, ciudades, vínculos nacionales”. Al final de interminables avances y retrocesos de los proyectos planteados, este gran sueño quedó en nada.

Otro ambicioso proyecto ferrocarrilero fue el de Piura al Marañón y a Madre de Dios. Se quiso lograr la penetración del Oriente por el Norte (Paita-Marañón), por el Centro (Callao-Ucayali) y por el Sur (Mollendo-Madre de Dios). Lastimosamente ninguna de estas vías llegó a ser realidad.

En 1908 el total de los ferrocarriles en explotación sumó 2 153 kilómetros en todo el país. El más extenso era el de Arequipa a Puno con 351 kilómetros, siguiéndole el del Callao-La Oroya con 222 kilómetros, pero como posteriormente esta línea se prolongó hasta Huancayo superó en extensión al de Arequipa-Puno con sus 417 kilómetros.

En 1930 se paralizó totalmente la construcción de los ferrocarriles, dándose preferencia a la construcción de carreteras. Durante la segunda mitad de la década del 40 cobraron nuevamente cierta importancia los ferrocarriles con la elaboración de un Plan Ferrocarrilero, que no tuvo un resultado concreto. La única línea nueva que se construyó fue la conexión del nuevo puerto de Matarani al ferrocarril del Sur en La Joya.

Dentro de esta consideración ferroviaria, el tranvía se define como un ferrocarril urbano o suburbano que utiliza rieles especialmente colocados en calles y

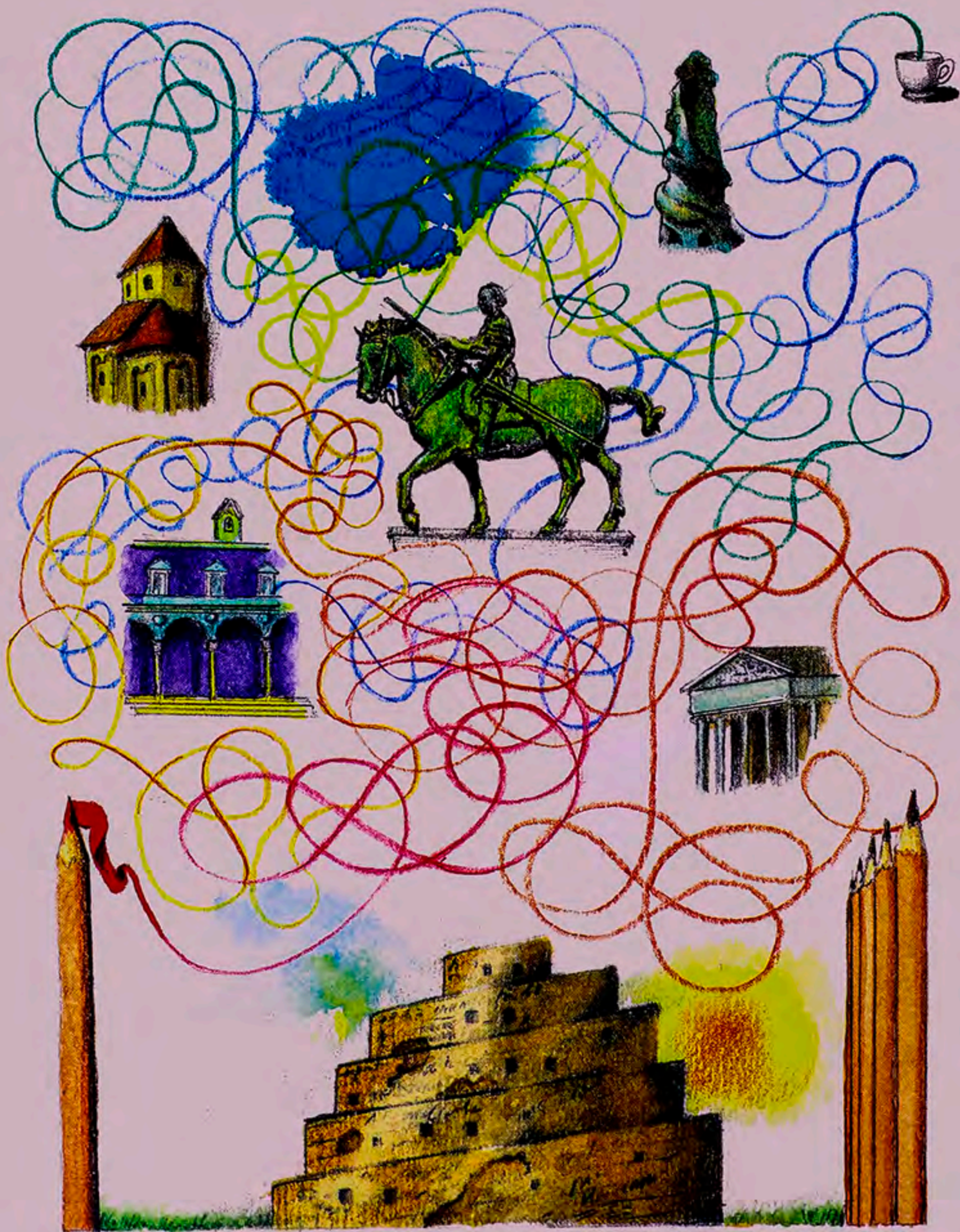
avenidas y que comparte el espacio con el tráfico en general. El primer tranvía del Perú comenzó su servicio en Lima el 24 de marzo de 1878 entre la Exposición (hoy Plaza Grau) y Los Descalzos en el Rímac. En un principio fue un tranvía de sangre, pero a inicios del siglo XX se cambió por tracción eléctrica. En 1965 desapareció este hermoso servicio público.



La memoria de los ferrocarriles peruanos se conserva ahora en el Museo del Ferrocarril en la ciudad de Tacna y a través de las locomotoras colocadas a manera de monumentos en varios lugares del país como el Parque Reducto de Miraflores, el

tranvía del Museo de la Electricidad de Barranco, el Parque de la Amistad de Santiago de Surco, y la más antigua, y penosamente descuidada, que se encuentra en el Puerto Eten (Chiclayo).●





EL LÁPIZ

Héctor Gallegos

Ilustraciones de Emilio Hernández Saavedra

IMPRESIONARSE Y ADMIRAR UN PUENTE DE GRAN LUZ ES USUAL, NATURAL; PUEDE SER UN PUENTE COLGANTE INCA EN UN LUGAR REMOTO DEL CUSCO, EL DE BROOKLYN EN NUEVA YORK, EL LONDINENSE TOWER BRIDGE, O NUESTRO LIMEÑO PUENTE DE LA BAJADA A LOS BAÑOS EN MIRAFLORES. SIN EMBARGO, CON UN LÁPIZ NO NOS OCURRE LO MISMO. A ESE PEQUEÑO Y DELGADO MADERO RELLENO DE GRAFITO LO VEMOS SIEMPRE, NOS ES COMÚN, Y POR SU TAMAÑO Y PRECIO RESULTA HASTA INSIGNIFICANTE. EN UN PUENTE, EN CAMBIO, VEMOS LA MANO DEL HOMBRE GUIADA POR LA CIENCIA, APLICANDO TECNOLOGÍA, INCLUSO PODEMOS ADIVINAR LA DECISIÓN POLÍTICA, LOS PELIGROS NATURALES Y ECONÓMICOS Y SUS CONSECUENTES RIESGOS; NADA DE LO QUE UN MODESTO LÁPIZ DEJA TRASLUCIR.

P

odría no ser así si entendemos lo que es la ingeniería. Tanto un puente, de cualquier material, modelo, belleza, luz, destreza y audacia para llevarlo a cabo, como un lápiz, del cual hay billones de billones casi todos iguales, son frutos de una misma y única ingeniería. Una ingeniería para ambos casos muy sofisticada, apoyada en las ciencias básicas –correspondientes a su época–, que aplica y crea tecnología usando procesos tradicionales de diseño, y que aprovecha la naturaleza para diseñar y fabricar objetos útiles que aportan al bienestar humano.

Se sostiene que la aplicación de la ingeniería –transformar lo natural en artificial– tuvo, en primer lugar, fines de muerte y de guerra. La quijada de burro, un elemento natural, transformada en arma por Cain es el ejemplo usual. Lo es también la piedra arrojada, convertida en arma, para vencer a un enemigo ani-

mal o humano. Pero sin duda, la ingeniería participa de modo indudable y paralelo en el desarrollo de la humanidad y la civilización: la irrigación y la rueda en Sumeria, la construcción en Egipto, la metalurgia en el Perú.

También se asume que los códigos éticos, el babilónico de Hammurabi y el griego de Hipócrates, son el sustento de la primacía cronológica de la medicina y el derecho sobre la ingeniería (hay evidencias de las graves sanciones impuestas en Sumeria y Egipto a los constructores incompetentes: la pena de muerte era usual en estos casos). Pero si bien un código de ética no arma ni define una profesión, tampoco puede decirse que algunas de las principales profesiones anteceden a las otras, menos aún en nuestros días, cuando la ética está prácticamente olvidada en todas ellas.



Buy marking stones, marking stones buy,
Much profit in their use doth lie;
I've marking stones of colour red,
Passing good, or else black Lead.

La ingeniería profesional, la civil (de la cual todas las otras son especialidades), nace con el respaldo de la Corona Británica hacia fines del siglo XVIII, al borde del inicio de la Revolución Industrial, en Inglaterra. A los ingenieros se les atribuyó un rol de servicio que comprendía el bien común, la transformación de la naturaleza y sus recursos materiales y energéticos en provecho de la humanidad.

No obstante, sin ser ingenieros todos tenemos un sentido del diseño, nada hay nuevo bajo el sol, dice el *Eclesiastés*. El proceso creativo avanza siempre en función de las necesidades. Y el lápiz fue creado y perfeccionado inicialmente por ingenieros informales. El hombre necesitaba escribir tanto como necesitaba cruzar un río. Debía, estaba en su naturaleza, comunicarse, dejar huella permanente de lo que había hecho, contar sus hazañas y quizá contribuir con lo que había aportado (sin saberlo) al desarrollo de la civilización. Siempre dibujó en las cuevas, usó estiletes para marcar las tablillas de arcilla, dejó hue-

llas estándares grabadas en sus obras y monumentos, marcó con "tinta" el papiro, creó cuentas de nudos o de bolillas. En fin, el hombre tenía que decir algo, contar su historia de alguna manera al que vendría.

Es probable que en Grecia se comenzara a marcar tabletas de cera con un punzón. Sin embargo fue en Roma donde se empastaron estas tabletas, muchas todavía perdidas, para crear lo que hoy se denomina *Codex*, que se usaron para armar infructuosamente las obras de Leonardo da Vinci (1450). Sin embargo Leonardo usaba ya instrumentos inventados por los romanos: casi lápices, especie de pinceles de mango muy delgado y de escasos pelos.

El lápiz, tal como lo conocemos, un tubo de sección circular o prismático de madera con un alma de plomo negro, hoy de grafito, aparece en 1600. Lo inventa, aunque no lo fabrica, el alemán Konrad Gesner. De allí en adelante el proceso tecnológico es indetectable. Las tres grandes potencias industriales, Alemania, Gran Bretaña y Estados Unidos, se dan cuenta de su importancia comercial y comienzan a partir de fines del siglo XVII a producir lápices de creciente sofisticación: buscan y usan el mejor grafito, producen lápices de grafitos de diferente dureza, inventan el tajador y el borrador, idean formas (secciones y colores más atractivos), reducen los diámetros del alma de grafito y comienzan a producir lápices mecánicos.

Hoy día marcas como Faber, Staedler, Mongol, Caran d'Ache y Koh-I-Noor dominan un gigantesco mercado, amenazadas como siempre por la competente industria japonesa, y han introducido sofisticadas tecnologías en colores, resistencia a la rotura de las puntas y formas exóticas.

Fabricar lápices demanda una sofisticada tecnología que involucra varias especialidades de ingeniería: la mecánica, la química, la industrial, son las principales.

¿Tiene usted un lápiz? Examínelo y compruebe su sofisticación.*





MHC Congresso Faculdade de Ciências
Biotecnologia e Alimentos

Lehninger

TOMÁS UNGER

EL DIVULGADOR DEL SABER

José Miguel Cabrera

LLEVA MÁS DE CINCUENTA AÑOS EMPEÑADO EN REVELAR Y PLASMAR EN PALABRAS LOS AVANCES Y MISTERIOS DE LAS CIENCIAS. SU NOTABLE LABOR DE DIVULGACIÓN CIENTÍFICA MARCHA PARALELA A SU CARRERA COMO INGENIERO ESPECIALIZADO EN ARQUITECTURA Y A SU GRAN PASIÓN POR LOS AUTOMÓVILES. A LOS 77 AÑOS, TOMÁS UNGER SIGUE AUSCULTANDO CON CURIOSIDAD Y AVIDEZ EL CÓMO Y EL PORQUÉ DE LAS COSAS DE ESTE MUNDO. AQUÍ LA VOZ DE UNA GENERACIÓN CUYO MÁS GRANDE SUEÑO DE JUVENTUD ERA MANEJAR UN AUTO.

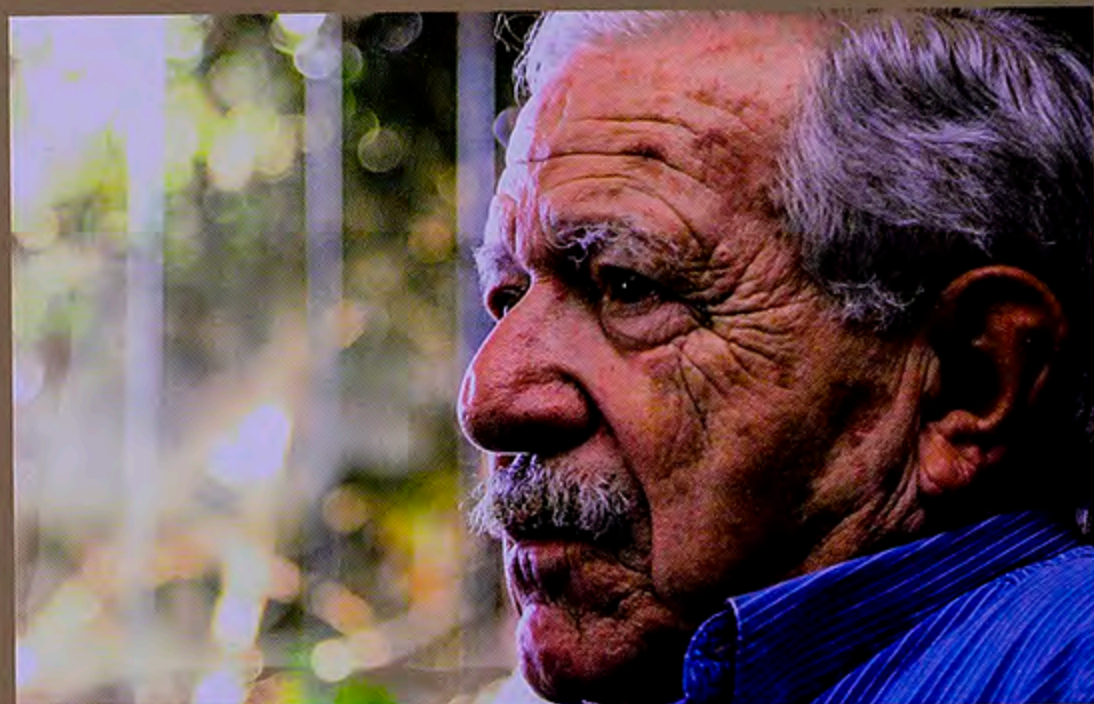
Al lado de coloridas mariposas disecadas vemos una miniatura del famoso Aston Martin V8 de color rojo. En los estantes de la vasta biblioteca asoman los lomos de unos libros donde al vuelo se lee: *Vademécum*, *Insectos*, *Bioquímica*, *Viajes espaciales*, *Psicología fisiológica*, *Las novelas completas* de Isaac Asimov, *Los nombres de las Estrellas del firmamento*. Unger observa la cámara de la fotografía, lanza un par de preguntas acuciosas y echa a andar en voz alta su razonamiento: ocho millones de pixels, en cada puntito hay una cantidad de rojo, azul y verde, eso se convierte en dígitos que se almacenan linealmente como un cuento. Y sigue fascinado en una larga explicación mientras el humo de su pipa se desvanece en el aire de la tarde.

“Nací en Cracovia poco antes de la guerra, pero cuando tenía siete años pisé por primera vez suelo peruano. Mi padre, Gerardo, vino a trabajar un par de años en un proyecto como ingeniero mecánico, pero estalló la guerra y nos quedamos para siempre. En 1980 volví a la casa donde viví mis primeros años

de infancia y me di cuenta de que era chiquita, mientras que en mi recuerdo de niño la imaginaba mucho más grande. Vinimos en un barco noruego que partió desde el puerto de Oslo y nunca olvidaré la extraña sensación de ver el barco atravesar la tierra, por así decirlo, al pasar por el Canal de Panamá”.

¿Cuáles son las primeras sensaciones que guarda de nuestro país?

Cuando uno es chico el idioma se aprende de inmediato y el colegio Champagnat fue mi primer contacto con esta nueva lengua. Mi madre, Dorotea, hablaba varios idiomas, entre ellos el italiano, así que ella también aprendió muy rápido el castellano. Vivíamos en la calle Grimaldo del Solar, y en esa época había poquísimos autos en Lima. Además, existían más autos que llantas, de manera que muchos automóviles estaban estacionados en las calles. Uno andaba mucho en bicicleta y a pie, y recuerdo haber regresado más



dio Panamericana que se transmitía en vivo desde el Cine Venecia. Yo me planté en la penúltima pregunta, ¿en qué año se había bajado el peso potencia?, 1908. Pero luego me enteré de que la pregunta por 64 mil soles era mucho más fácil. Gané 32 mil soles y un MG, un carrito deportivo de dos asientos, sin ventanas y con techo de lona. Cuando me

de una vez caminando desde el centro hasta Miraflores o haber ido a parar a la comisaría de Surco porque habíamos cruzado con unos amigos los linderos de los viñedos de la hacienda Higuereta.

Una vida de barrio que se está perdiendo paulatinamente...

Transitaban tan pocos carros que se jugaba fútbol en la calle. Mi generación es la generación del auto y eran pocas las familias que tenían uno en casa. Pasear en auto era todo un evento, mientras que hoy es una necesidad y una molestia. El auto era el sueño de todo muchacho. Mi padre era ingeniero mecánico y apenas terminó la guerra se compró un Packard que yo limpiaba y arreglaba todos los días. En esos tiempos mi mayor preocupación era sacar brevete para poder manejar, pero la mayoría de edad se cumplía a los veintinueve años, de manera que me “emanciparon”, una fórmula legal que permitía sacar brevete a un menor. Mi primer auto fue un Citroën negro que me costó 14 mil soles.

Cuénteme de su participación en el célebre concurso “Helen Curtis pregunta por 64 mil soles” que lo hizo saltar a la fama...

Fue en 1956 y era un concurso organizado por Ra-

casé me compré un Peugeot nuevo en el que me fui de luna de miel a Chimbote, que en ese entonces era un hermoso balneario.

¿Usted es ingeniero y también arquitecto?

Soy de la última promoción de la Escuela Nacional de Ingenieros que no tenía la carrera de arquitectura precisamente, sino que uno se recibía de ingeniero en la especialidad de arquitectura, sanitario, minero, etcétera. Como todos los muchachos, quería ser piloto de avión de caza, pero luego quise ser ingeniero naval. A los 17 años me fui a Estados Unidos para estudiar ingeniería mecánica pensando en especializarme en arquitectura naval y poder cumplir mi sueño de diseñar barcos. Para ahorrarme el pasaje me embarqué como marinero en el John Bakke, un carguero noruego de 10 mil toneladas y dos motores diesel donde supe de los avatares de la vida en alta mar.

¿Cuánto tiempo duró esa aventura?

Un mes. Fui ayudante del cocinero, del carnicero y de todo aquel que lo necesitara. Como era tripulante ocasional dormía en el camarote hospital, que también era el cuarto de banderas y quedaba en cubierta. Cuando había tormenta no tenía tantos problemas para dormir porque las literas de mi camarote apun-

taban de proa a popa, sin embargo aquellos cuyas literas estaban orientadas de estribor a babor, perpendiculares al balance, tenían que agarrarse para no caer del camarote. Desembarqué en San Francisco y me ahorré los 220 dólares del pasaje con mucho esfuerzo.

Luego acumuló una vasta experiencia probando autos alrededor del mundo...

Una vez conocí a Ferrari y me llevó en su auto de Maranello a Módena, ida y vuelta, y casi me muero del susto. Me invitó a almorzar y me dejó manejar un Fórmula Uno del año 58 en una pista de pruebas. Era un carro con un timón de madera que se sacaba para poder subir, se arrancaba desde afuera con aire comprimido, motor delantero de 12 cilindros y cuatro ejes de leva. Era la última chupada del mango en esa época, hoy en día es un carro de museo.

¿Qué es lo que más le apasiona de los autos?

El control del auto y en muchos casos el sonido del motor: la potencia. El poder acelerar y frenar bien, la sensación de estabilidad en las curvas. Tener el control de una máquina es un proceso dinámico que me encanta. La sensación de hacer acrobacias en un avión debe ser aún más emocionante. Manejar en una buena carretera es algo muy agradable, me gusta mucho irme a la sierra y el año pasado llegué manejando hasta el Cusco. Hoy en día es un paseo muy relajante. Yo he manejado carros con palanca en el piso o en el timón, sin timón hidráulico, con frenos de tambor que se recalentaban y había que frenar con la caja. Eran otros tiempos.

¿Cómo fue su vínculo con el famoso piloto argentino Juan Manuel Fangio?

Éramos amigos. Era una excelente persona, no hablaba mal de nadie. Ferrari quedó muy mal con él, sin embargo yo estuve en su casa de Balcarce cuando acababa de morir Ferrari y jamás le escuché decir una mala palabra sobre él; era un tipo ex-

traordinario que nunca se peleó con nadie a pesar de que varias veces le trataron de hacer perradas. Era hijo de un inmigrante italiano, trabajaba en agricultura y aprendió a ser mecánico arreglando tractores. Me contó que con el primer dinero que ganó lo primero que hizo fue comprarle una bicicleta a su papá. Era un tipo de primera. Él mismo preparaba sus carros y corría en las pistas argentinas con un Chevrolet de seis cilindros. Fangio es un caso excepcional en la historia porque ganó su primera carrera de F1 recién a los 40 años. En las pistas no arriesgaba, decía que para ganar una carrera hay que ir lo más despacio posible para llegar primero... lo más despacio posible (risas).

¿Le hubiese gustado ser piloto de carrera?

Me hubiese encantado pero me hubiera muerto de hambre. Entre manejar bien y ser piloto de carrera hay una gran diferencia. He manejado autos de carrera al lado de pilotos de renombre, pero como en cualquier profesión uno tiene que dedicarse. Hace un año estuve en Alemania probando el nuevo Audi R8 en un velódromo a 300 kilómetros por hora, pero jamás podría llevar ese carro a su límite que debe ser 50 por ciento más rápido de lo que manejo yo. Todo ha cambiado. Con decirle que la primera vez que subí a un avión de pasajeros tenía seis años y era un Fokker holandés trimotor que no tenía radio y volaba siguiendo la línea del tren.

Tomás Unger con Juan Manuel Fangio.



¿Cómo se inició en la labor de divulgación científica?

Luego de ganar el concurso de Helen Curtis me propusieron escribir sobre autos en *La Prensa*, en diciembre del 56. Y de vez en cuando escribía sobre ciencia en el suplemento del diario. Al regresar de trabajar en el extranjero volví a *La Prensa* con mis 'Crónicas Hepáticas' y gracias a la idea de Jan Miró Quesada empecé a escribir la página de ciencia y de autos para *El Comercio*. Luego, junto con mi hijo, saqué *Automás*, una revista especializada en autos. Y escribí una serie de libros titulados *Ventana a la ciencia*. Escribo sobre muchos temas, ahora mismo estoy preparando algo sobre física básica. Cuánto pesa un centímetro cúbico o una estrella de neutrones, cuál es la densidad del sol, del agua, de la madera de balsa. Son temas apasionantes.

¿Cree usted que en nuestro país hay un interés creciente por los temas fascinantes de la ciencia?

En Alemania esa página de ciencia no tendría ningún éxito porque todo niño que va al colegio sabe lo que es masa, peso y densidad, porque se lo han enseñado bien. El problema es que en nuestro país hay un abismo en la enseñanza de las ciencias básicas. Por eso un muchacho que estudia ingeniería debe estudiar una gran cantidad de cosas que no le han enseñado en ninguna parte. Una cosa es encontrarlo en *internet* y otra cosa es que una persona preparada te lo explique.

¿Le hubiese gustado ser inventor?

Me hubiera encantado pero nunca he inventado algo que valga la pena. Me gusta la ingeniería, he diseñado muebles, edificios, construcciones, la aplicación de mecanismos básicos. Un ingeniero o un arquitecto están constantemente diseñando cosas, pero jamás he hecho un gran invento.

¿Cuáles son los últimos descubrimientos científicos que no dejan de sorprenderle?

Los más importantes son en genética. La biología molecular es la ciencia del siglo XXI y por ahí se van a resolver un montón de cosas para prevención

y cura de enfermedades. Para comenzar, antes la insulina para los diabéticos se sacaba del páncreas de los chanchos, ahora por ingeniería genética han construido una bacteria que la fabrica. Uno de los primeros experimentos espectaculares de la genética fue un implante de genes de la luciérnaga a una planta de tabaco a la que hicieron fosforescer. También está la nanotecnología, campo sobre los nuevos materiales construidos a través de moléculas.

¿Y los inventos recientes más trascendentales?

Internet es una suma de inventos. El cristal líquido es un gran invento. Las computadoras del Apolo XI no tenían ni la décima potencia de una computadora portátil y aun así el hombre llegó a la Luna. Ahora en el espacio están haciendo muchas cosas, pero lo que sucede es que en la Tierra hay muchas preocupaciones porque se ha disparado la población, el consumo de hidrocarburos, los gases en la atmósfera y el cambio climático. Se ha continuado viviendo como si el planeta y sus recursos fuesen ilimitados.

¿Por qué la ciencia lo atrapa de una manera tan apasionada?

Porque es fascinante. Cuando veo algo que no sé cómo funciona trato de averiguarlo, y una vez que lo sé trato de explicárselo a otros, aunque no quieran escucharme (risas). Es una cuestión de formación el tratar de saber el cómo y el porqué de las cosas. Es instintivo en el hombre, pero eso ocurre cuando te enseñan desde chico a usar la cabeza. Todos nacen con una cabeza parecida, aunque es cierto que los que no se alimentan bien tienen más dificultades para aprender. Pero partiendo del principio de que todos están debidamente alimentados y duermen lo suficiente, el cerebro humano es parecido y ha quedado demostrado que evoluciona de acuerdo al uso. Las neuronas se siguen produciendo y conectando, de manera que si usas la cabeza vas a adquirir nuevas habilidades.

Los últimos avances en el estudio del cerebro son increíbles...

Se ha descubierto algo fascinante en cuanto a la utilización del área de Broca que permite manejar los



idiomas en automático, por así decirlo. Un día un muchacho hacía una traducción simultánea en una charla mía y yo veía que escribía sin parar. Entonces le pregunté qué tanto apuntaba. “Estoy haciendo el geniograma”, me respondió. A mí me sucedió algo similar. Estaba a bordo de un barco y traducía a unos ingenieros polacos que hablaban con otros peruanos mientras yo dibujaba barquitos para entretenerme. En un momento me preguntaron mi opinión sobre lo que estaban conversando y yo no tenía idea de lo que habían estado diciendo. Entrás en automático y procesas directamente.

¿Se le hace fácil la difusión escrita de temas tan complejos?

Lo vengo haciendo desde hace más de 50 años, así que ya tengo alguna experiencia. El vocabulario es importante, vas aprendiendo las palabras que necesitas porque cuando escribes de cosas que no son familiares para la gente tienes que ponerlo en palabras que todos entiendan. La divulgación científica muchas veces no prospera porque hay personas que les gusta usar palabras difíciles para impresionar a los incautos. Yo siempre pongo el ejemplo de la mosquita de la fruta a la que algunos llaman *Drosophila melanogaster*. Es su nombre griego: *droso* es rocío, *fila*, que le gusta, *melano*, negro y *gaster*, barriga. Es una mosca que le gusta el rocío y que tiene la barriga negra.

Tenía una perra que ya se murió y yo siempre decía:

es *Ornitofila albogaster*, en lugar de decir es una perra boxer que le gusta comer pollo y tiene la barriga blanca. En realidad la gente que emplea terminología griega y latina no se toma la molestia de saber qué significa.

¿Qué es lo que más extraña de los tiempos de su juventud?

La seguridad en las calles, el ritmo de vida. Mi padre enseñaba en la Escuela de Ingenieros y siempre venía a almorzar con nosotros para después volver al trabajo. Violencia ha habido desde que hay humanidad, pero hoy existe una especie de culto a la violencia como consecuencia de un sistema de entretenimiento —el cine y la televisión— que constituye un gran negocio. La influencia que tiene el espectáculo y la conducta de los ídolos es desproporcionada y cuanto más escandaloso es lo que hacen, obtienen más beneficios a través de los avisos publicitarios. Es una explotación económica de las cualidades menos loables del carácter humano que lamentablemente tiene una gran influencia en la conducta de la gente.

Cuando usted era chico había solo dos autos en su cuadra y hoy el tráfico parece haberse apoderado de la ciudad de Lima...

Nuestro parque automotor es ridículo, menos de un millón y medio de autos, pero todos parecen estar juntos y caminando a la misma vez. •



MACHU-PICCHU

MONUMENTO A LA ETERNIDAD

Antonio Fernández Arce

HAY EN EL PERÚ UNA INCREÍBLE CIUDAD DE PIEDRA QUE RECLAMA EL TÍTULO DE MONUMENTO A LA ETERNIDAD. UN PORTENTO CICLÓPEO ERIGIDO Y LABRADO EN LA ALTA CUMBRE DE UN PICO EMPINADO DE LOS ANDES QUE DESCIEDE HACIA UN PROFUNDO ABISMO DE SELVAS. ES LA ENIGMÁTICA MACHU-PICCHU "...EN EL ORO DE LA GEOLOGÍA, COMO UNA ESPADA ENVUELTA EN METEOROS".

*Madre de piedra, espuma de los cóndores.
Alto arrecife de la aurora humana.
Pala perdida en la primera arena.*

(Alturas de Machu-Picchu, Pablo Neruda)



Este fabuloso conjunto sin parangón reúne casas, templos, fortalezas, plazas y andenerías, talladas y construidas todas en roca maciza, y sus constructores supieron admirablemente mantener la armonía entre el paisaje cósmico natural con la estructura de la ciudadela.

Se considera que desde la tercera década del siglo XVI Machu-Picchu mantuvo su existencia en completo misterio, hasta que el 24 de julio de 1911 fue revelada para la arqueología contemporánea. Un aventurero y explorador norteamericano, Hiram Bingham, quien buscaba la fabulosa Vilcabamba, refugio del último inca, dio con esta ciudadela, "descubrimiento" que se considera como el más extraordinario hallazgo arqueológico en América y que ha dado lugar a importantes estudios.

¿Qué fue Machu-Picchu?

Una vez descubierta, Machu-Picchu se convirtió en uno de los principales atractivos turísticos del mundo, pero también en motivo de gran preocupación porque el tiempo, la molición de las autoridades y la filtración de las aguas, amenazan su integridad.

Su magnificencia, lo aterrador del paisaje, la increíble habilidad de los que la construyeron, el misterio que por siglos ocultó su existencia, y la aureola de leyenda que la rodean, hacen de la ciudadela un centro ineludible de investigación.

Al fondo del macizo montañoso sobre el que se levanta, serpentea caudaloso el río Vilcanota. La cumbre que la acoge es parte de una larga cadena montañosa, rodeada por una sucesión de cumbres ríspidas. Está a unas tres horas de viaje en tren desde la histórica ciudad del Cusco, capital del Imperio de los Incas y hoy Capital Arqueológica de América.

Asombra comprobar en su construcción el fino pulimento de la piedra, su perfecto corte y tallado, más aún si se toma en cuenta que antes de la invasión española no se había trabajado el hierro ni tampoco se conocía la rueda. Esos signos más el enigma de su nombre, que significa montaña vieja, sirvieron de base para ligar la ciudadela a la legendaria Atlántida. Pero las dudas se han ido despejando, ahora ya se sabe que esa vasta y extraordinaria obra corresponde a la arquitectura lítica de los grandes monumentos cusqueños



Hubo también quienes creyeron que la ciudadela podía corresponder a la famosa Vilcabamba, postrera capital incaica, refugio de Manco Inca, el último de los soberanos incas, desde donde se hizo cruenta guerra contra el intruso español. Pero por referencias de los propios cronistas hace tiempo que esa posibilidad quedó descartada, y el último refugio inca continúa inexpugnable en algún lugar de la selva peruana.

Sobre Machu-Picchu aún se discute las razones de su construcción, tal vez fue decidida por algún Inca previsor ante la posibilidad de alguna invasión, acaso la llegada de los hombres blancos. Lo más probable, sin embargo, es que fuese refugio de *acallas* y *ñustas*, Virgenes del Sol, las más hermosas mujeres del imperio, destinadas a la religión y al Inca. Algunos historiadores sostienen que no fue una construcción inca aislada, sino que formó parte de una estratégica red de ciudadelas que se extendían en el Valle Sagrado de los Incas en las proximidades de los ríos Urubamba o Vilcanota. Numerosas ciudadelas de piedra distribuidas estratégicamente en las cumbres de las cadenas montañosas que vigilan el valle, parecen confirmar esta hipótesis. No faltan investigadores que consideran que esos lugares servían de estada para el transporte de los productos selváticos hacia el imperio, y a la vez de puestos de avanzada para la conquista de la selva.

¿Cómo es Machu-Picchu?

El visitante queda realmente estupefacto cuando, al final de una larga jornada en tren desde Cusco, y luego de ascender en autobús por más de 500 metros de camino zigzagueante y empinado, se encuentra ante los acrobáticos y armoniosos andenes que se abalanzan sobre vertientes rocosas, y frente a aposentos de muros ciclópeos. Un estudioso peruano, Federico Costa y Laurent, definió Machu-Picchu como el "enlace vertical entre el cielo y la Tierra".

Hay plazas y anfiteatros labrados en la propia piedra del cerro; torreones y paredes hechos de piedra finamente pulimentada; jardines suspendidos en los que aún estalla alguna flor incaica; un hermoso templo con tres ventanas trapezoidales; otro templo semicircular de arquitectura única con uno de sus lados abierto a la inmensidad del panorama; la plaza sagrada, con una columna de piedra que se yergue como un puño amenazante contra el sol, conocida con el nombre quechua de *Intibuatana* (donde se amarra el sol, que era un reloj solar); mansiones reales, santuarios y cementerios donde fueron descubiertos más de cuatrocientos fardos funerarios, casi todos con restos de mujeres.

Hace algunos años se confirmó lo que antes era simple suposición y casi inverosímil hipótesis: Machu-

Picchu contó con su propia fuente de agua. En la cantería de sus edificaciones hay perfectamente ensamblados, en piedras dobles, canales y conductos que dan a bañeras principescas y a surtidores. Por mucho tiempo no se pudo dar con el lugar de esa fuente, pero ahora se sabe que está en una ríspida cumbre a tres mil metros de altura.

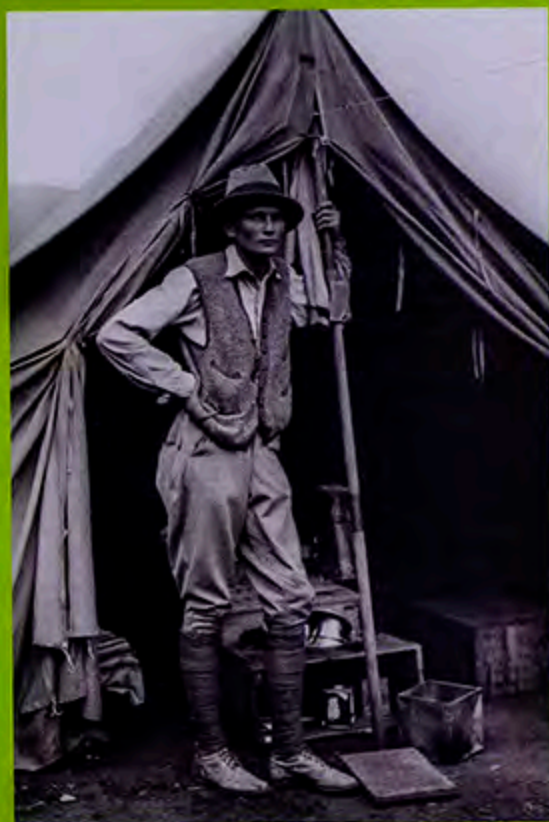
La obra de Bingham

Ya sabemos pues que esta joya invaluable de la América nació oficialmente al estudio de la arqueología en 1911. El joven e inquieto Bingham supo en un viaje al Cusco, que en las abruptas selvas del río Urubamba, descendiendo hacia la vertiente oriental de los Andes, se mantenía oculta la hasta hoy ignorada Vilcabamba con los tesoros incas. Rápidamente se internó en la selva siguiendo el curso del río Urubamba. Cuando llegó a la base de una imponente montaña llamada Machu-Picchu se detuvo para descansar. Un indígena temeroso y taciturno, que cultivaba en las alturas del cerro aprovechando las antiguas andenerías, se le acercó y reveló la existencia, en la cumbre, de un núcleo de construcciones de piedra.

Guiado por el indígena, Bingham ascendió incansablemente a lo largo de un día hasta que dio con las ruinas. Se quedó pasmado. Veamos cómo él mismo describe esos momentos: "Una sorpresa seguía a otra en aplastante panorama... de pronto, nos encontramos frente a las ruinas de dos de las más hermosas e interesantes estructuras de la antigua América. Hechas de granito blanco, las paredes presentaban bloques de tamaño ciclópeo. La vista de aquello me dejó hechizado".

Luego de un tiempo Bingham voló a Estados Unidos. Allí logró interesar a la Universidad de Yale y a la National Geographic Society de Washington. Con su auspicio monetario regresó al Cusco, y durante todo el año de 1912 se dedicó a "descubrir" la maravillosa ciudad de piedra.

Mucho se ha escrito a favor y mucho en contra de la obra de Bingham. Lo último se hizo generalmente fuera del Perú, donde se le denunció como saqueador. Los hechos parecen confirmar las denuncias. El Museo de Yale, la National Geographic Society en Washington, el Museo Metropolitano de Nueva York, tienen mucho oro incaico. Bingham murió a los 80 años, en 1956, dejando a sus descendientes una



UN PERIODISTA PERUANO, ENRIQUE PORTUGAL, CUANDO BINGHAM AÚN TRABAJABA CON SU EXPEDICIÓN EN MACHU-PICCHU, COMENZÓ A INVESTIGAR LOS FUERTES RUMORES PÚBLICOS ACERCA DE LOS GRANDES TESOROS QUE SE ESTABA LLEVANDO A ESTADOS UNIDOS CON LA COMPLICIDAD DE ALGUNAS AUTORIDADES. PORTUGAL REFIRIÓ QUE POR UN CAMINO DE HERRADURA EN LAS LADERAS DEL CERRO DESCENDÍAN DE NOCHE CARAVANAS DE MULAS CARGADAS DE ORO Y PLATA: UNAS IBAN CON DIRECCIÓN A LA COSTA DEL PACÍFICO, HACIA EL PUERTO DE MOLLENDO, DONDE SE EMBARCABAN HACIA ESTADOS UNIDOS UNOS MISTERIOSOS CAJONES CON LA INSCRIPCIÓN "CACHARROS DE BARRO", MIENTRAS QUE OTROS BULTOS SEGUÍAN HACIA BOLIVIA POR EL LAGO TITICACA, PARA FINALMENTE TENER EL MISMO DESTINO.







considerable fortuna, y una triste fama: haber sido uno de los más terribles censores macartistas durante el gobierno de Truman tras desempeñarse como Gobernador y Senador del Estado de Connecticut.

Un periodista peruano, Enrique Portugal, cuando Bingham aún trabajaba con su expedición en Machu-Picchu, comenzó a investigar los fuertes rumores públicos acerca de los grandes tesoros que se estaba llevando a Estados Unidos con la complicidad de algunas autoridades. Portugal refirió que por un camino de herradura en las laderas del cerro descendían de noche caravanas de mulas cargadas de oro y plata: unas iban con dirección a la costa del Pacífico, hacia el puerto de Mollendo, donde se embarcaban hacia Estados Unidos unos misteriosos cajones con la inscripción cacharros de barro, mientras que otros bultos seguían hacia Bolivia por el Lago Titicaca, para finalmente tener el mismo destino. Aún se recuerda cómo los trabajadores portuarios de Mollendo hicieron una huelga en protesta por lo que consideraban un impune saqueo de los tesoros arqueológicos.

Bingham en su libro *Lost City of the Incas* relata cómo excavó una tumba real, las tumbas de princesas in-

caicas o Vírgenes del Sol (unas 400 en total), palacios y fortalezas, pero afirma que en ellos no encontró más que objetos de madera y piedra y casi nada de oro. Afirmación que peca de inexacta por una sencilla razón: los Incas y sus antecesores acostumbraban colocar en las tumbas de sus muertos toda su joyería y sus tesoros. Mucho más tratándose de tumbas reales.

Portugal definió a Bingham como “el más peligroso y directo pirata que holló Machu-Picchu”, y muchos otros estudiosos peruanos coinciden con sus opiniones. El año 2001, al cumplirse el noventa aniversario del “descubrimiento” de Machu-Picchu, se formó en Cusco una comisión para reclamar a la Universidad de Yale, a la National Geographic Society y a otras entidades de ese país, la devolución de los tesoros que saqueó Bingham.

Los almacenes del Museo Peabody de la Universidad de Yale guardan 4904 piezas hurtadas por Bingham, según confesión de la propia entidad, que ahora dice estar dispuesta a negociar su devolución. ¿Y lo demás? Se sabe que solo entre 1912 y 1915 la Peruvian Expedition, empresa formada por Bing-



ham, apoyada por su gobierno y patrocinada por la National Geographic, sacó de Machu-Picchu 74 grandes cajones.

No descubrió Machu-Picchu

Hechos históricos irrefutables demuestran que el explorador norteamericano no descubrió la extraordinaria ciudadela megalítica que hoy es asombro del mundo. Lo que hizo, en todo caso, fue confirmar su existencia, de la que había referencias escritas —y no simples leyendas— y hasta planos que la ubicaban con exactitud.

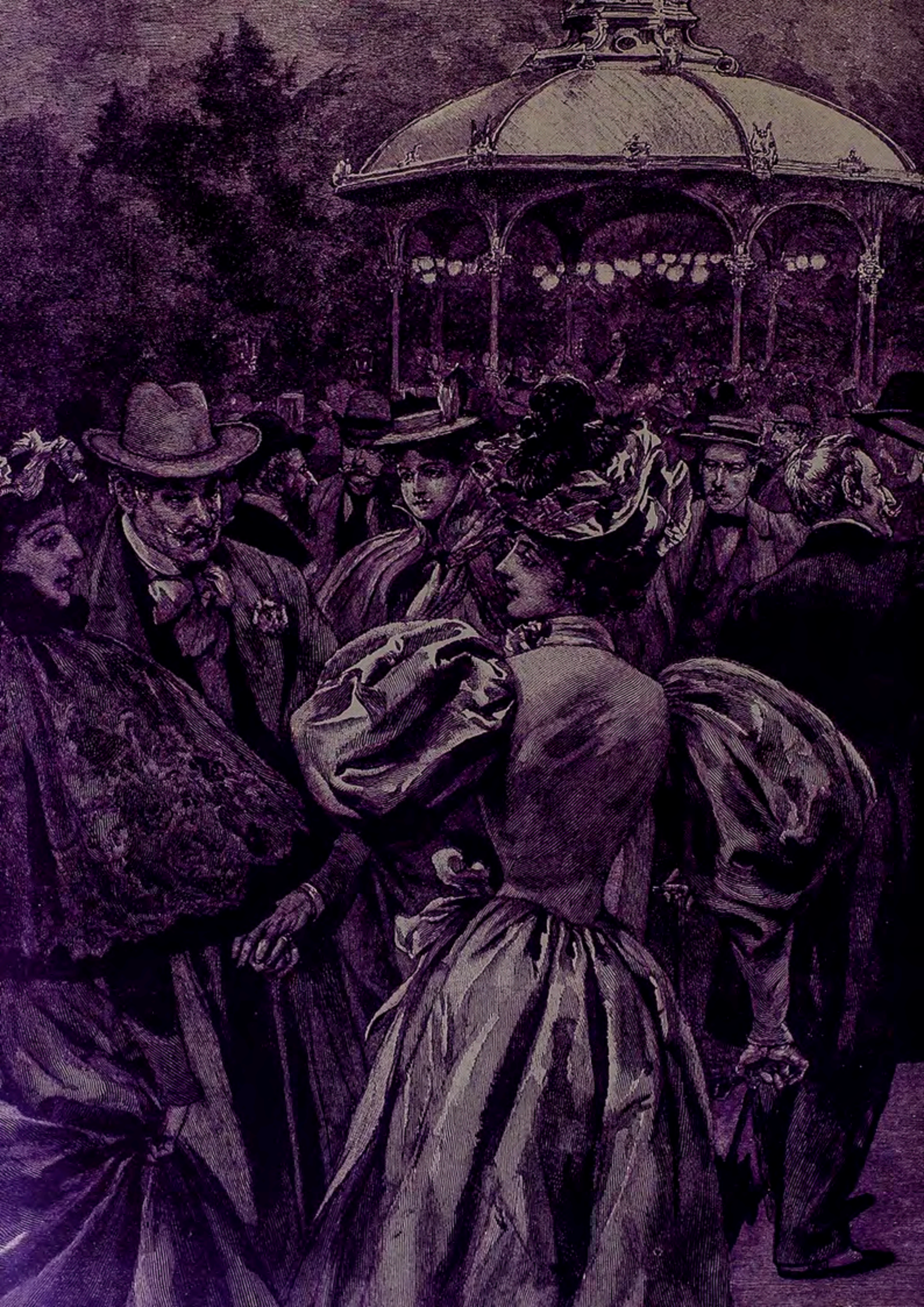
Existe un documento de 1614 que delimita los alrededores del cerro Salccantay, comprendiendo Machu-Picchu. En 1793 otro documento relacionado con esas propiedades entregadas a comuneros cañaris (trasladados por los incas desde Quito al Cusco), dio también referencias de Machu-Picchu. Finalmente, en 1819, mediante un documento especial, el Virreinato entregó la posesión de esas tierras “comprendiendo Machu-Picchu” a propiedades particulares.

Estas pruebas históricas revelan que la ubicación del cerro denominado Machu-Picchu era ya conocida.

Sin embargo, las pruebas más contundentes las da el francés Charles Wiener que en varias de sus obras publicadas alrededor de 1888 consignó con planos y mapas la exacta ubicación de las ruinas.

Además, 10 años antes que Bingham llegara a Machu-Picchu, don Enrique Palma y otros vecinos del Cusco estuvieron en el sitio. Así lo comunicaron a la Universidad del Cusco. Sus nombres, inscritos con fecha 1902, fueron encontrados en los muros por una expedición dirigida por el catedrático José Gabriel Cossío. Por otro lado, es conocido que Bingham encontró en las calles de la ciudadela de piedra y entre la espesa vegetación, periódicos del siglo XX, cajas de conservas y botellas.

Finalmente, hay que recalcar que en las andenerías de Machu-Picchu muchos indígenas cultivaban, y el propio norteamericano así lo ha confesado, incluso que fue gracias a un niño que pudo encontrar la preciosa tumba de una princesa incaica. Sin embargo, a lo que sí contribuyó indiscutiblemente Hiram Bingham fue a descubrir ante el mundo una imponderable joya histórica, que es admiración de propios y extraños. •



La belle EPOQUE

LA CALMA QUE PRECEDIÓ A LA TORMENTA

Elba Luján

ESTAMOS EN 1900. LA ILUSIÓN POR EL PROGRESO, ALENTADA POR LOS AVANCES CIENTÍFICOS, ENVUELVE A LAS GRANDES CAPITALS EUROPEAS. VIENA, PARÍS Y LONDRES SE EMBRIAGAN DE OPTIMISMO Y SEGURIDAD. PARÍS SE CONVIERTE EN EL CORAZÓN MUNDIAL DEL *GLAMOUR*, SÍMBOLO DE LA ELEGANCIA, EL LUJO Y LA SOFISTICACIÓN. POR SUS SERENOS BOSQUES Y *BOULEVARDS* PASEAN HOMBRES Y MUJERES LUCIENDO FINOS VESTIDOS Y EMPLUMADOS SOMBREROS, EXPRESIÓN DE SU ATREVIMIENTO Y ESPONTANEIDAD. SIN EMBARGO EL DESTINO URDE EN SILENCIO SU TRAMA, LEJOS DE LOS CAMPOS ELÍSEOS, DEL COGNAC Y EL CANCÁN.

Mas no nos adelantemos, aplaudamos también nosotros los inventos. La lámpara eléctrica, el avión, el cinematógrafo, la radio, el teléfono, el tren y el automóvil ofrecen a la población un sentimiento de libertad que jamás ha tenido. El campo y la playa son espacios a los que ahora acuden alegres

multitudes. Los balnearios de Biarritz y de la Costa Azul reciben en verano una cantidad inimaginable de gente. El *art nouveau* transforma los hoteles y nuevos cabarets en espacios íntimos propicios para el encuentro, el placer y la sensualidad.

CALZANDO BOTINES DE TACO, EMPLEADAS, OBRERAS, INTELLECTUALES Y ARTISTAS, ATRAVIESAN CON ENTUSIASMO LAS CALLES DE PARÍS, VAN EN BUSCA DE ESTUDIOS, DE TRABAJO, ESTÁN DECIDIDAS A QUEBRAR LA SUMISIÓN Y DEPENDENCIA QUE LAS CONDENA A VIVIR AISLADAS, ENCERRADAS COMO LOS "ÁNGELES DEL HOGAR" AL CUIDADO DE SUS CASAS, ÚNICA FUNCIÓN QUE LA SOCIEDAD ADMITE PARA ELLAS.

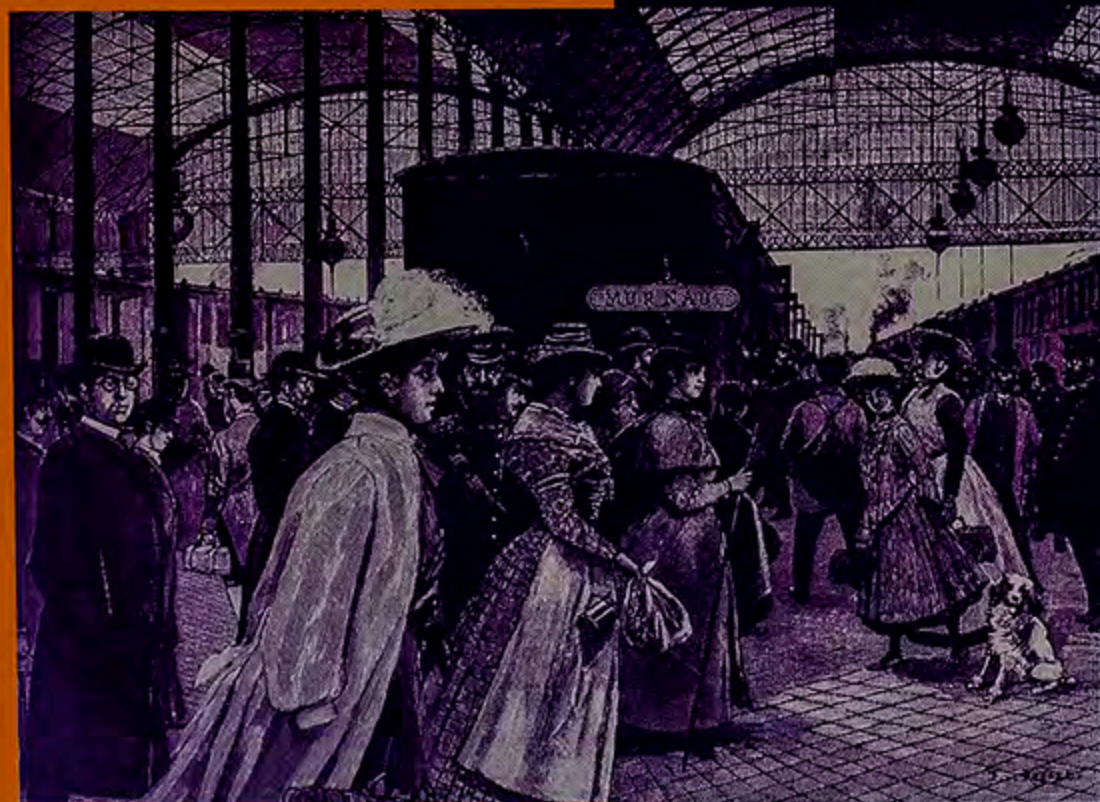
La noche, a la luz de las nuevas lámparas incandescentes, otorga a París el color del carmesí. La ciudad se mantiene despierta iluminada por los espectáculos, galerías de arte, salas de concierto, tertulias y cafés, que en estallido mundano y voluptuoso irrumpen en calles, plazas y jardines. Un nuevo siglo ha llegado, y desde hace un año sobre la ciudad se eleva uno de los símbolos de la época: la torre Eiffel. Las críticas y rumores sobre su construcción se apagan suavemente, pero el acero con el que ha sido levantada contraría, por su rigidez y dureza, un momento que quiere para sí la ligereza y el erotismo del *champagne* que burbujea a lo largo del Sena.

"Los ángeles" toman las calles

Hablar de la *belle époque* sin referirse a la participación de la mujer en la vida pública, es como hablar de una melodía sin mencionar el sonido.

Calzando botines de taco, empleadas, obreras, intelectuales y artistas, atraviesan con entusiasmo las calles de París, van en busca de estudios, de trabajo, están decididas a quebrar la sumisión y dependencia que las condena a vivir aisladas, encerradas como los "ángeles del hogar" al cuidado de sus casas, única función que la sociedad admite para ellas.

Pero estos ángeles han encendido sus labios para siempre, han prendido flores a sus pechos y tomado la vida en sus manos. Ahí están los salones literarios, las Gertrude Stein que han abierto las puertas de sus casas haciendo realidad el silencioso grito: ¡quiero libertad!, y lo hacen con alegría, con audacia. Asisten a



los cafés, a los bailes, como el del *moulin* de la Gallette, el mismo que a través del color y de la luz inmortaliza Renoir a la manera del mejor ilusionista, pues si aguzamos nuestros sentidos casi podemos escuchar el murmullo y el regocijo de esa tarde de amigos.



representada en las flores que perfuman y adornan habitaciones, sombreros, vestidos y mesas.

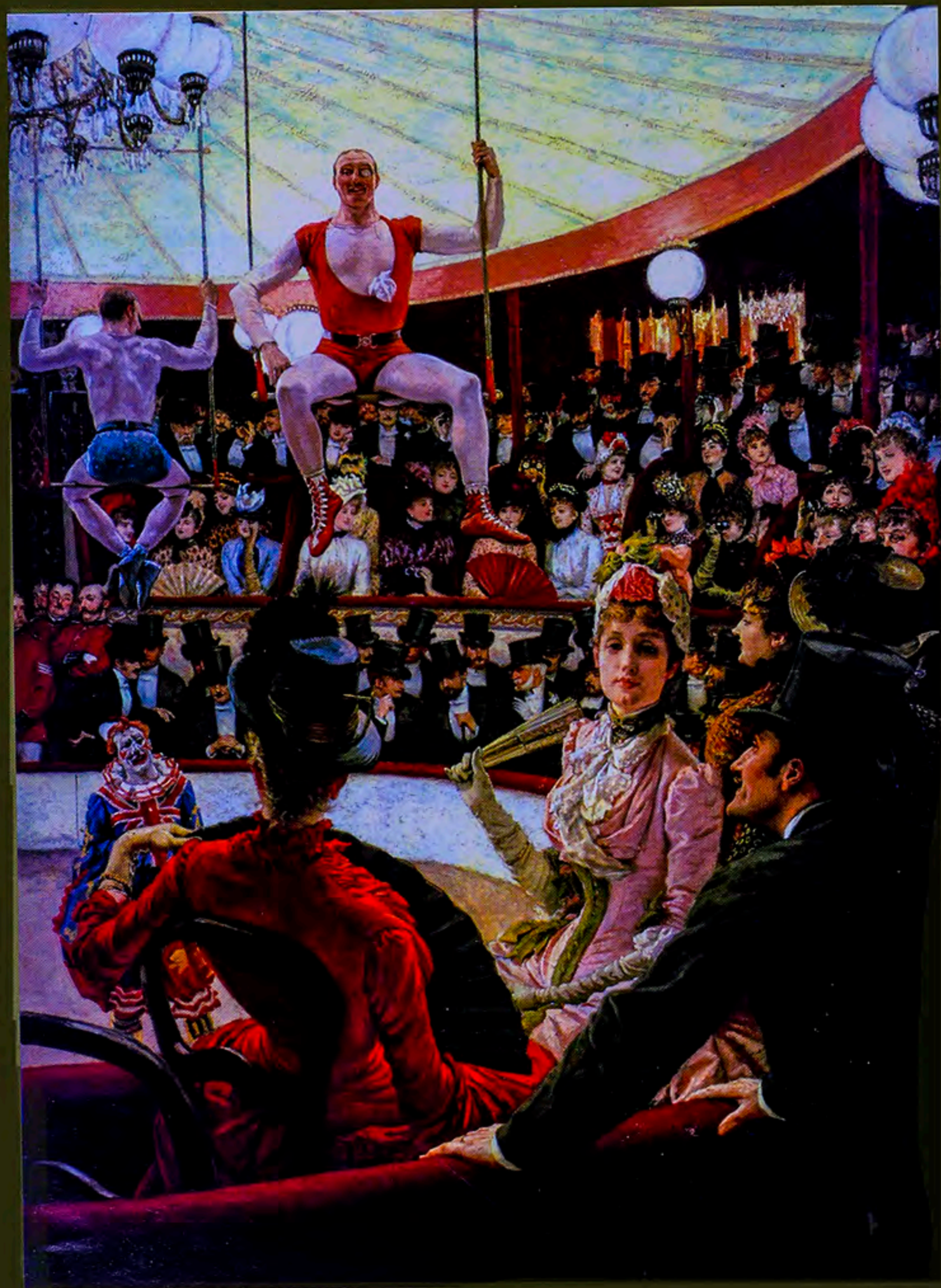
Aspiremos el aroma que exhala una noche serena. Admiremos el paso de una elegante mujer bajando una escalinata. Viste a la última moda: cuello alto, pelo recogido hacia arriba, falda de brocado verde, larga y con pliegues, medias de seda y guantes que cubren sus delicadas manos que llevan un ramillete de violetas. Un coche la espera para llevarla al teatro. Es Sarah Bernhardt tres años antes, el 28 de diciembre de 1897. Va al estreno de *Cyrano de Bergerac*, y con ella toda su fuerza interpretativa. Su mirada hace temblar a la sala entera, nadie quiere perderse el más pequeño de sus movimientos con los que extrae la vida y la muerte de sus personajes. Es en su arte digna hija de su tiempo: emoción y sinceridad puras. Esa noche se comenta en todos los salones que los artistas tuvieron que salir a agradecer los aplausos más de 40 veces!!

Al día siguiente la prensa celebra el maravilloso espectáculo, ningún parisino puede dejar de lamentar el no

Esa es la fuerza del impresionismo, capturar el instante, transmitirnos una mirada íntima, directa, que trasciende la apariencia de sus personajes, y cuyos cálidos rostros, ahora eternos, nos contagian de la espontaneidad, la placidez y la belleza que inunda la vida cotidiana del momento, representada en las flores que perfuman y adornan habitaciones, sombreros, vestidos y mesas.



haber asistido la noche anterior al teatro. Los periódicos, el *Petit Journal*, el *Petit Parisien*, el *Matin* y otros, cubren la noticia. Sin embargo, en la misma edición aparecen también informaciones inquietantes sobre acontecimientos aparentemente un tanto lejanos y ajenos al brillo del momento, como la huelga que llevan adelante cientos de mineros en Estados Unidos por





la introducción de las máquinas en las minas, y otra sobre las enormes cantidades de carbón que la industria necesita para la producción del acero, componente fundamental en la fabricación de puentes, locomotoras, barcos, carros, aviones, submarinos, imprentas, edificios... armas.

La fugacidad

Imperceptiblemente, la suavidad y los deliciosos movimientos del *laissez faire*, y de la bohemia van dejando su lugar al orden y la disciplina que la modernidad requiere para la producción, la acumulación y el bienestar ofrecido que, paradójicamente, se escabulle como un espejismo en el desierto. El tiempo y su medida empiezan a adquirir un protagonismo hasta entonces desconocido. Las jornadas de trabajo son cada vez más extenuantes y el carbón empieza a ser un insumo tan esencial que su disputa se va encendiendo como un hilo de pólvora.

El rojo del terciopelo, de tapicerías y telones, va dejando su lugar a un rojo que se anuncia en la boca de

los hornos, de las minas, de las fábricas, y poco más tarde de los cañones. La tormenta de 1914 se acerca sacudiendo de sus sueños a esa humanidad esperanzada, envolviéndola en un torbellino de ambición, violencia y orgullo. Las flores van desapareciendo lentamente de los vestidos, de la arquitectura y de la decoración, como si hubiesen sido la expresión intuitiva y simbólica de un tiempo que de algún modo se sabía fugaz. Sin embargo la fuerza y sensualidad de su perfume ha quedado flotando en la imaginación de las generaciones, y se reaviva cada vez que alguien cierra los ojos y escucha atentamente el rumor de la alegría en su sangre.

Hagamos nosotros lo mismo: quedémonos un momento más bajo el fulgor de esas horas, encendamos con Proust las luces de nuestro comedor, asomémonos al balcón y miremos a "toda esa gente que andaba por el paseo, balanceándose como si estuvieran en el puente de un barco..."

Lucy



REYNALDO LUZA

Y EL DISEÑO EN LA *FOLLE ÉPOQUE* (1920 – 1940)

Carlos García-Montero Protzel

EN 1911 REYNALDO LUZA SE EMBARCA EN EL CALLAO RUMBO A BÉLGICA. TREINTA DÍAS MÁS TARDE ARRIBA A EUROPA Y LA ÚNICA NOCHE QUE PASA EN PARÍS ES DECISIVA PARA DESPERTAR SU ILUSIÓN DE VOLVER Y TRABAJAR ALLÍ COMO ILUSTRADOR DE MODAS. PERO ESE SUEÑO TARDARÍA TODAVÍA ALGUNOS AÑOS EN REALIZARSE, ANTES TENDRÁ QUE VIAJAR A NUEVA YORK DONDE SUS ILUSIONES RENACEN CUANDO VE QUE AMBOS MUNDOS EDITORIALES, EL DE NUEVA YORK Y PARÍS, ESTÁN VINCULADOS.

Pero esa primera noche en París, sentado en el Café de la Paix con un amigo sudamericano que viajaba con él, fue inolvidable. Quedó cautivado por el ambiente, por la luces, por la gente de todas las razas que disfrutaba de la noche, así como por las obras de Fabiano y Capiello, artistas representativos del *Art Nouveau* que exhibían sus obras con todo el poder de la publicidad que se inauguraba en esa época. Solamente tres años estuvo en Europa, la guerra mundial lo obligó a regresar al Perú.

En 1918, inspirado por la revista *Vogue* y por los dibujantes Helen Dryden y George Plank que se encargaban de realizar las carátulas de la revista, decide volver a Nueva York. Después realizó algunos viajes de turis-

mo por distintos lugares de Europa, es así que conoce el *Art Nouveau*, estética que adoptaría naturalmente desde los años 20 hasta comienzos de los 40 y que luego se traduciría en su muy personal propuesta como retratista. El *Art Nouveau* se encarnaba en la atmósfera bohemia del Café de la Paix, o el Maxim's, así como en las presentaciones nocturnas de las colecciones de los grandes diseñadores de modas. El primer trabajo de Luza como dibujante fue para una publicidad de pieles en el *New York Times*. En sus inicios como dibujante trabajó con el padre de Richard Avedon, que tenía su estudio al lado del suyo en la calle 58 del Westside de NY.

En 1919 Luza entra a *Vogue*. Había una urgencia de dibujo y él estaba en el lugar indicado con la acti-



LUZA EMPEZÓ EN LAS PRESENTACIONES NOCTURNAS DIBUJANDO A LAS MODELOS PARISINAS DE LAS CASAS DE MODAS QUE LUEGO SALÍAN PUBLICADAS INMEDIATAMENTE EN NUEVA YORK Y QUE SE DISTRIBUÍAN A LA RED EDITORIAL QUE EXISTÍA ENTRE AMÉRICA DEL NORTE Y EUROPA.



tud indicada. El mismo Heyworth Campbell, en ese momento director artístico de *Vogue* y *Vanity Fair* le abrió las puertas de la revista. En 1921 publica dos carátulas. El pintor se encontraba muy cómodo en Nueva York, conocía a la editora principal Mrs. Edna Colman Chase y al Conde Nast, dueño de Conde Nast Publications con quien hizo una entrañable amistad. Trabajó tres años en *Vogue* y luego fue solicitado por una editora de *Harper's Bazaar* que gustaba de su trabajo. En 1922 ella le presentó a Henry Sells, director de la revista. Cuando luego de un viaje a Sudamérica regresa a Nueva York, sus dibujos ya habían sido publicados en *Harper's*, eran unos modelos creados por Hattie Carnegie. Luza permaneció 29 años en *Harper's Bazaar*.

Pero en 1925 se presenta por fin la oportunidad tan esperada. Es enviado a París tras la renuncia del excelente dibujante Main Bocher que se iba a ser *fashion*

editor de *Vogue* en París. Luza señala que en esa época la Plaza Vendome, donde él vivía, era el centro del mundo debido al gran movimiento cultural que se daba en París durante esos años. Desde su ventana en el Hotel Ritz, que quedaba en la misma plaza, podía ver a miles de personas de todos los países del mundo llegando a París. Fue el mismo Main Bocher quien recibe a Luza en la ciudad y lo invita a almorzar en su residencia. Le presenta al Baron Adolf de Meyer, en esa época fotógrafo principal de *Harper's* y considerado el precursor de la fotografía de modas actual. El Baron le presentó luego a Erte, artista ruso que deslumbraba con sus carátulas en *Harper's* y que Luza admiraba. Los primeros trabajos de modas, específicamente de dibujo, los hace

Luza durante las presentaciones en las casas de modas. Todavía no hay presencia de la fotografía que aparecería algunos años después. Luza empezó en las presentaciones nocturnas dibujando a las modelos parisinas de las casas de modas que luego salían publicadas inmediatamente en Nueva York y que se



distribuían a la red editorial que existía entre América del Norte y Europa.

Luza evidencia una influencia oriental en sus trabajos. Esto se desprende de su especialidad como dibujante en tinta china. Es especialmente llamativo su trabajo



Luza en Paris con una modelo.

de los años 20 en los que logra una síntesis de elementos en blancos y negros. Sólidos, concretos, representativos de una mirada proveniente de la gráfica, pero en esencia provenientes de la ilustración y el dibujo. Éste se traduce en una línea limpia y constante en la ejecución en papel y otros soportes similares, siempre con lápiz o tinta china y otras veces con acuarelas y témperas. Por esos años Luza enseña técnica de dibujo en varias publicaciones especializadas para dibujantes. La composición de los cabellos en los retratos está formada por miles de líneas que intervienen en el diseño que Luza ha realizado milimétricamente y que dan vida al dibujo a través del espíritu de la retratada. En París se ganó la admiración de personajes como Jean Patou, Madeleine Vionnet, Elsa Schiaparelli y Lucien Lelong entre otros artistas y diseñadores. Luza conoció a Coco

Chanel, dibujó varias veces sus modelos y cuenta haberla visto corriendo apuradamente por sus salones. En sus memorias, Luza recuerda que “nunca habló con ella porque ella no les daba importancia a los jóvenes dibujantes”. Luza fue amigo de Elsa Schiaparelli, dibujó el primer *sweater* que Elsa llevó a París y la ayudó a presentar su perfume Shoking diseñado por Leonor Fini. También señala que recibió la influencia de Marie Laurencin en el uso de tonos pasteles y suaves para la noche. En los años 30 Luza viaja a Londres para trabajar en la edición de la *British Bazaar* a la vez que colabora con París y Nueva York.





Diseños con motivos precolombinos.

Al primero que conoció y trató íntimamente en el mundo de la costura fue a Patou. Lo había conocido en su primer viaje como dibujante de modas. Luego regresaron juntos a París acompañados por Philippe Catiz, jefe de *Vogue*. Patou revolucionó la moda con su colección de verano del 29, cuya vigencia se mantiene hasta la actualidad. Fue justamente cuando regresaban de Nueva York que Patou le encargó a Luza escoger a las seis modelos americanas que

deslumbrarían París. Con ese fin, Luza invitó a un jurado de seis personas entre los que se encontraba el Conde Nast.

El éxito fue tal que Patou continuó trayendo modelos americanas a París para que desfilasen con las francesas. Por esos años se realizaba la exposición universal de París y los anuncios de la guerra mundial ya empezaban a sentirse. En 1939, Luza viaja a Mallorca, luego a Génova y finalmente a Nueva York. Los últimos días de diciembre recibe un cable de la señora Snow, editora de *Harper's*. Ella le propone acompañarla a París para asistir a las colecciones de enero, preparadas a pesar de la guerra. Salieron en el primer viaje a Europa después de comenzada la guerra. Lucien Lelong los había invitado como presidente del sindicato de la costura.



Luza en su estudio de Nueva York.

En Gibraltar recibieron la primera impresión de la guerra, los ingleses registraron insistentemente el barco. Al llegar a Francia vieron que en la noche todo quedaba a oscuras y todo sitio quedaba cerrado. Luza regresó a fines de marzo a Nueva York, justo en los días de la invasión de los países escandinavos, él cuenta que a su llegada fueron reconocidos como los héroes de una aventura. Como en todo el trayecto en el Barco Washington él había estado tomando fotos, la señora Snow escogió un grupo y las envió a *Harper's NY*. Se publicaron en dos páginas como primicia.

Por ese entonces, la revista *Gebraushgraphie* impresa en Berlín y editada por el profesor Frenze comenzó a



Mónica Protzel



publicar una serie de artículos sobre los artistas de modas más conocidos. Luza apareció entre uno de ellos y fue invitado a Berlín. Luego hizo un viaje memorable por Deasau y por los talleres de Bauhaus acompañado de una chica que le hizo de cicerone y que se la había presentado Francesca Van Der Klay, editora de *Vogue* en Alemania. En Bauhaus, Herbert Weber le mostró sus talleres y lo llevó al salón de exhibiciones donde se presentaba una exposición de Kandinsky.

Hacia 1930, Luza se instaló en un estudio del último piso de un edificio acabado de construir, era el número 18 de la Rue Jean Goujen. Allí fue donde hizo sus primeros ensayos fotográficos. Luego *Harper's* instaló en ese mismo lugar su estudio permanente de trabajo. Reynaldo Luza considera que fue en los años 26 o 27 cuando se realizó la verdadera transformación de la fotografía. Él fue quien llevó a Jean Moral a *Harper's* París, poco más tarde éste tomaría las primeras fotos de moda en exteriores.*



LA PINTURA DE REYNALDO LUZA

Jorge Bernuy





*Hoy no solo la belleza pura nos es necesaria, sino que es el único medio que nos
manifiesta puramente la fuerza universal que contienen todas las cosas.*

Piet Mondrian



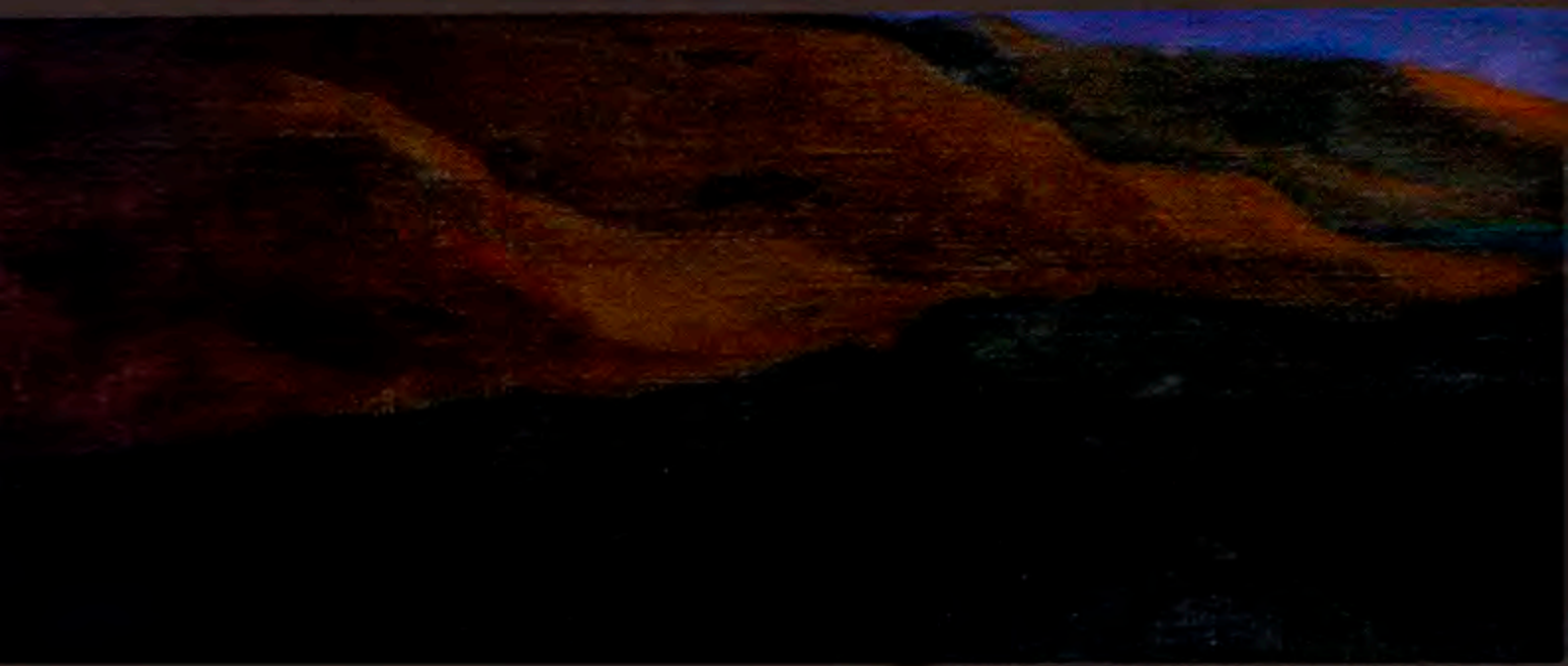
UNO DE LOS ARTISTAS MÁS POLIFACÉTICOS Y FECUNDOS DE NUESTRO PAÍS, REYNALDO LUZA (LIMA 1893-1978), DURANTE TODA SU VIDA MANIFESTÓ SU ACTIVIDAD CREATIVA A TRAVÉS DE LA PINTURA, EL DIBUJO, LA ILUSTRACIÓN, EL DISEÑO, LA CARICATURA, LA FOTOGRAFÍA, LA DECORACIÓN. TODO ELLO LOGRADO CON MUCHO ÉXITO Y PERFECCIÓN.

Lo que parece innovación en el arte de Luza no es improvisado. Las influencias que puede haber sufrido, las ha asimilado, las ha repensado y cuando las utiliza las ha descubierto a través de su sensibilidad, las ha convertido en parte intrínseca de su obra.

Se puede ante su obra evocar a Aubrey Beardsley por la elegancia de la línea; se puede evocar el arte japonés

por ciertas compaginaciones y también por la suavidad de los acuerdos apagados pero jamás podría asociarse esta serie de acuerdos a la idea de plagio, pues aunque Luza haya comprendido el espíritu o mejor la esencia de ciertos estilos no se contentó nunca con copiarlos.

Así pudo atravesar el periodo de la segunda guerra sin ser afectado en lo más mínimo por la violencia de las grandes corrientes que la agitaron: ni el surrealismo, ni el arte abstracto ejercen en él atracción. Escapa a todo arte cerebral y sobre todo a toda manifestación de vehemencia.



Reynaldo Luza inició su carrera artística como colaborador gráfico en la revista *Monos y Monadas* y en *Varietades* como dibujante caricaturista. En 1917 realizó su primera exposición con Málaga Grenet en la casa Courret y diseñó el poemario *Las voces múltiples*. Entabló una gran amistad con Carlos Quizpez-Asín y César Moro conservando de este último una pintura en su colección.

En 1918 viajó a Nueva York donde trabajó en la revista *L'ogne*, edición americana y exhibió retratos en Ritz Tower. En 1921 viajó a París enviado por la revista *Harper's* como corresponsal gráfico encargado de los diseños de alta costura donde demostró su alta calidad creativa ganando prestigio en la sociedad parisina y siendo conocido de Kandinsky que lo invitaba a sus muestras.

Como retratista Luza destacó como un fino dibujante de línea limpia y depurada centrando su atención en los cabellos que fueron trabajados con un estilo hiperrealista. Sus retratos que destacan la elegancia de la sociedad parisina se caracterizan por idealizar a las modelos más allá de su realidad física buscando una interpretación personal de la retratada y buscando la belleza interior.

En 1950 retorna a Lima y sigue trabajando el retrato con mucho éxito. Igualmente destaca en sus trabajos de decoración de interiores en el aeropuerto Jorge Chávez, el Banco Central de Reserva, el Banco Wiese y casas y departamentos particulares. Pero es en la pintura donde Luza alcanza su máximo nivel, sobre todo en el paisaje donde se muestra como un artista creativo de gran dimensión. Luza nos propone en sus paisajes la imagen de un mundo sereno y apacible, inhabitado, marcado por ritmos y tiempos diferentes.

Es en el tema al aire libre donde el paisaje juega un rol protagónico. Un paisaje predominantemente desértico, ambientes misteriosos y sugeridos donde las referencias a objetos son difusas y vagas. Es destacable su capacidad de profundizar la atmósfera mediante efectos de transparencias sin valerse de sombras ni modelado, simplemente superponiendo y yuxtaponiendo manchas de tonos bien diluidos o espesos hasta lograr una envoltura luminosa como de niebla en movimiento sin ajustarse a un plan compositivo previo. La relación de tonos es muy sutil, está apenas sugerida, confiada a la lógica de la visión porque Luza prescindió muchas veces de los contrastes y del modelado, valores que sustituye con la superposición de finos tonos.



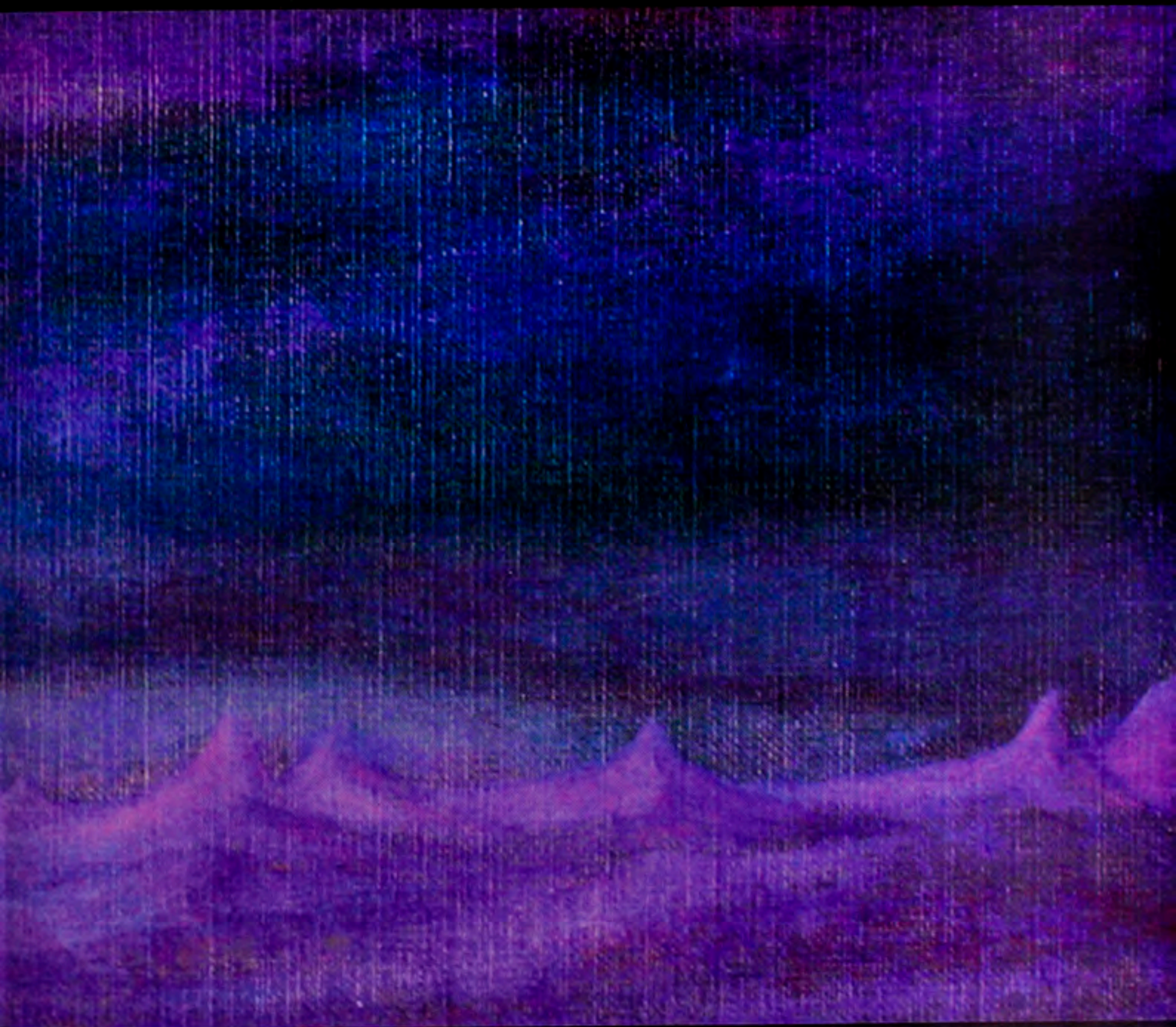
ES DESTACABLE SU CAPACIDAD DE PROFUNDIZAR LA ATMÓSFERA MEDIANTE EFECTOS DE TRANSPARENCIAS SIN VALERSE DE SOMBRAS NI MODELADO, SIMPLEMENTE SUPERPONIENDO Y YUXTAPONIENDO MANCHAS DE TONOS BIEN DILUIDOS O ESPESOS HASTA LOGRAR UNA ENVOLTURA LUMINOSA COMO DE NIEBLA EN MOVIMIENTO SIN AJUSTARSE A UN PLAN COMPOSITIVO PREVIO.

Hay también notables cuadros con horizontes de tierra y montañas, obras muy sugestivas en calidad cromática y amplitud de enfoque concordando con los esfuerzos de la economía de medios que buscó





"INMENSIDAD, SILENCIO, SOLEDAD. ESTAS SON LAS TRES NOTAS DEFINITORIAS DEL PAISAJE PERUANO QUE REYNALDO LUZA TRADUCE EN PUROS ELEMENTOS PICTÓRICOS. TOMANDO LA REALIDAD COMO PUNTO DE PARTIDA, LA SUYA ES, POR CONSIGUIENTE, UNA OBRA DE ABSTRACCIÓN.



TODA DESCRIPCIÓN –TODO PINTORESQUISMO- HA SIDO ELIMINADO EN BENEFICIO DE LO ESENCIAL. ES PRECISAMENTE POR SU FIDELIDAD A LO PROFUNDO QUE ESTA PINTURA, DE UN GUSTO SOBRIO Y SUTIL, EVOCA TAN INTENSAMENTE LA INSONDABLE REALIDAD DE NUESTRAS DUNAS, CIELOS, VALLES”.

Carlos Rodríguez Saavedra



SUS PAISAJES COSTEÑOS SINTETIZAN, A NUESTRO MODO DE VER, EL ESFUERZO INICIAL PARA ALCANZAR UNA MAESTRÍA QUE LE PROPORCIONÓ SEGURIDAD A NIVEL ACADÉMICO Y PRESTIGIO COMO ARTISTA. LUZA LOGRA EN ESTE GÉNERO UN GRAN TECNICISMO QUE CONTRASTA CON LAS TENDENCIAS LIBERADORAS.

el artista para expresar la máxima transparencia de la atmósfera hasta un grado de impregnación luminosa que produce en nosotros un efecto de encan-

dilamiento. La factura monocromática parece ser la salida de esta búsqueda metafísica que en su obra se identifica cada vez más con los valores de entonación de tierras ocre y tierras de sombras en sutiles tonos.

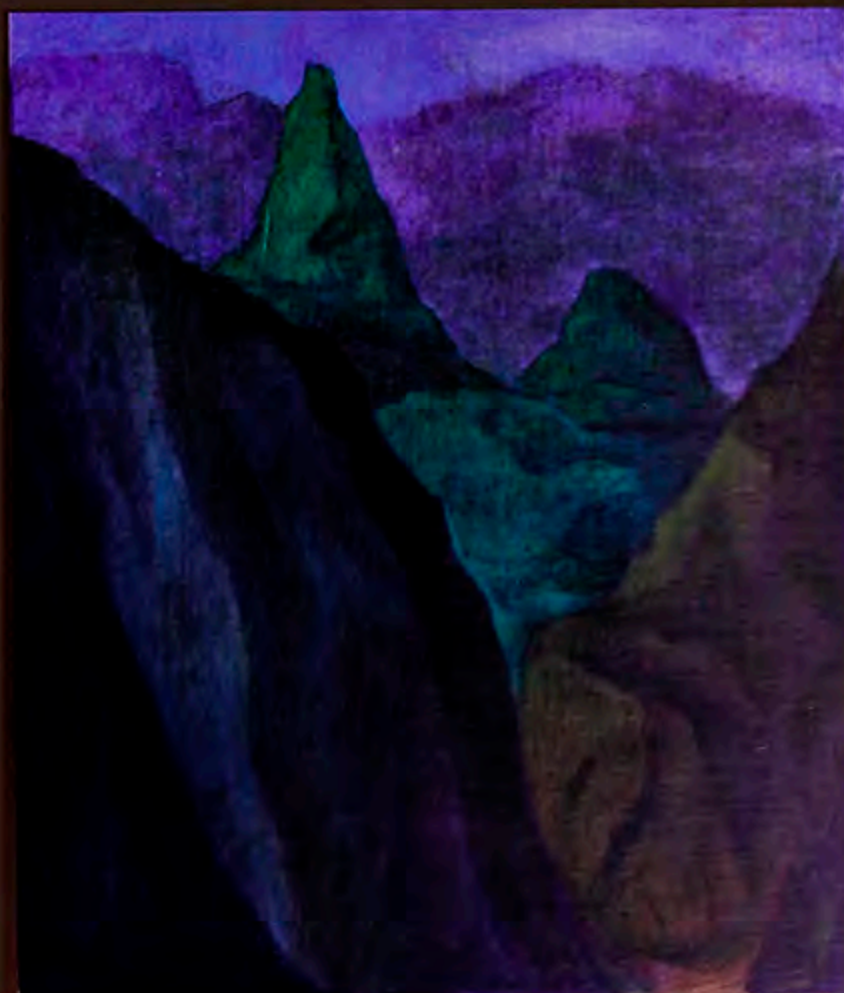
Luza trató de reflejar no solo la naturaleza sino también la vida, sintetizando siempre, permaneciendo fiel a la visualidad objetiva que su ojo persiguió dejándose acompañar por una especie de música en la que se inscriben los sueños. Sus paisajes costeños sintetizan, a nuestro modo de ver, el esfuerzo inicial para alcanzar una maestría que le proporcionó seguridad a nivel académico y prestigio como artista. Luza logra en este género un gran tecnicismo que contrasta con las



tendencias liberadoras. Las más grandes audacias van acompañadas de la mayor discreción, las armonías más suntuosas de la más dulce modestia y no es ésta la menor originalidad de un artista cuya obra tanto por su rico colorido como por su poesía íntima nos ofrece probablemente el reflejo de la obra de un maestro no reconocido en su verdadera dimensión.

Queremos destacar de este artista autodidacta sus excelentes muestras realizadas en 1955 y 1959 en el Instituto de Arte Contemporáneo de Lima; en 1967 en la galería de Rodríguez Saavedra; en 1973 en Trapecio, y en 1976 en la Galería 9.

Gracias al afecto y cariño de su sobrino Carlos García Montero Luza es que se ha conservado gran parte de su legado artístico y se realizará una muestra retrospectiva de su obra.»



REYNALDO LUZA

Y LOS PRIVILEGIOS DE LA VISTA

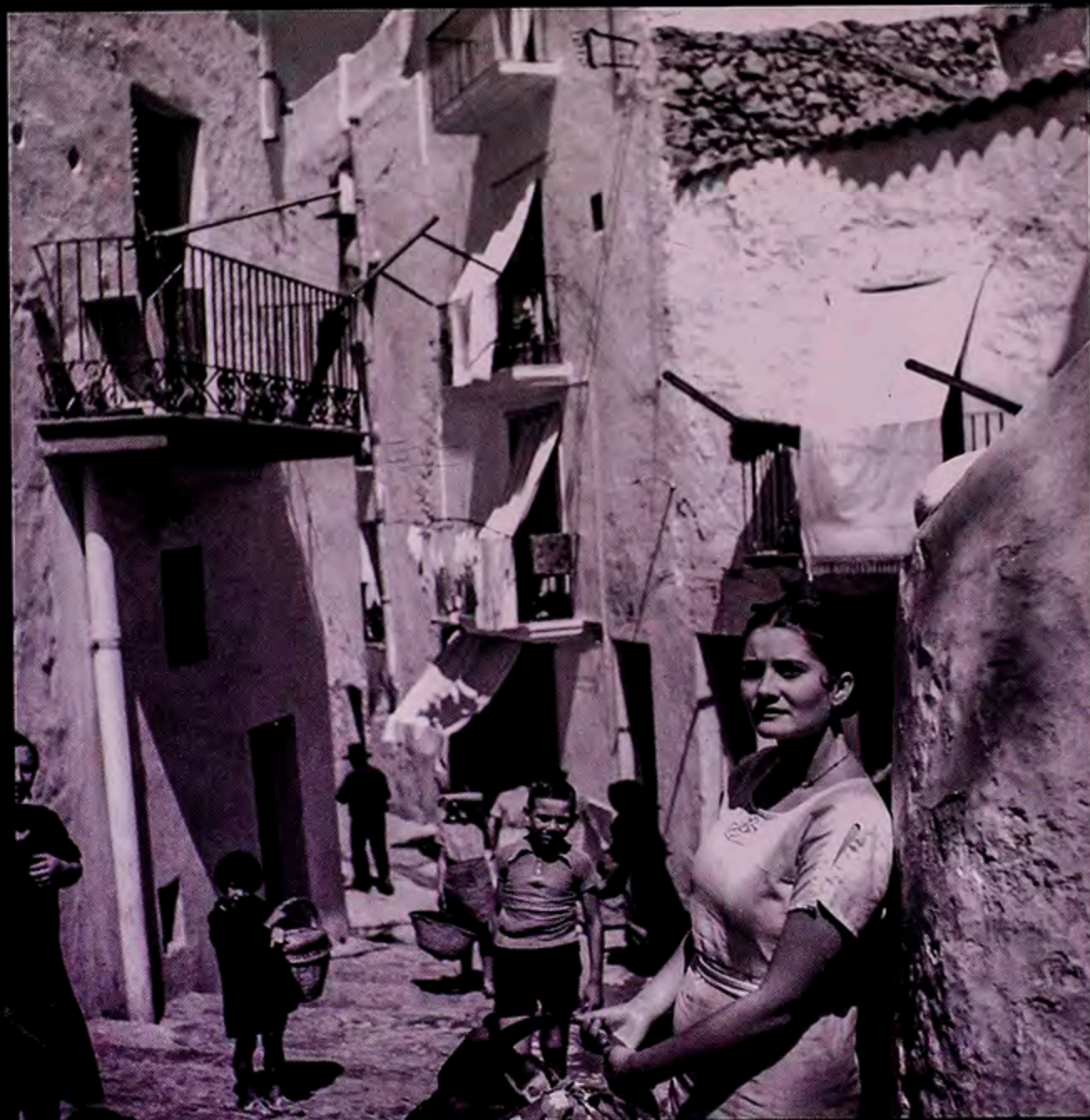
Guillermo Niño de Guzmán





"EL ARTISTA PERUANO REYNALDO LUZA, QUE VIAJÓ A SUDAMÉRICA ENVIADO POR HARPER'S BAZAAR Y BONWIT TELLER, LOS GRANDES ALMACENES DE MANHATTAN, HA REGRESADO, AL CABO DE TRES MESES, CON UN BAÚL REPLETO DE BOCETOS Y TODO UN NUEVO VOCABULARIO REFERENTE A LA MODA (POR EJEMPLO, EN CUANTO A SOMBREROS: MONTERA, CHULLO, TONGUITO." ASÍ REZA UNA NOTA DE ACTUALIDADES DE LA REVISTA *TIME*, FECHADA EN DICIEMBRE DE 1940, APARENTEMENTE UN "SUELTO" PERIODÍSTICO SIN MAYOR TRASCENDENCIA. ESTA BREVE INFORMACIÓN, EMPERO, TIENE HOY OTRAS RESONANCIAS. POR UN LADO, CONFIRMA QUE LUZA DESARROLLABA EN ESA ÉPOCA UNA RECONOCIDA LABOR EN NUEVA YORK, LA MISMA QUE MERECE LA ATENCIÓN DE UNA REVISTA DE LA CATEGORÍA DE *TIME*. POR OTRO, ANUNCIA QUE EL ARTISTA PERUANO NUNCA DEJÓ DE TENER EN CUENTA EL LEGADO CULTURAL DE ESTA PARTE DEL CONTINENTE. PROCURAR INTRODUCIR EN LA MODA INTERNACIONAL MODELOS DE SOMBREROS INSPIRADOS EN EL CHULLO ANDINO O EN EL TONGUITO BOLIVIANO ES UNA INICIATIVA QUE REBASA LA SIMPLE CURIOSIDAD Y, MÁS BIEN, DESCUBRE LA AMPLITUD DE MIRAS Y ÁNIMO INNOVADOR DE UN DISEÑADOR. MÁS AÚN, A REYNALDO LUZA TAMBIÉN SE DEBE LA DIFUSIÓN EN EL EXTERIOR DE UNA VARIANTE CROMÁTICA MUY ARRAIGADA EN LA SIERRA PERUANA COMO ES EL "CHOLA PINK" O FUCSIA ANDINO.

Pero, ¿quién fue este artista capaz de influir en los dictados de la moda? Su historia recuerda en parte a la del arequipeño Alberto Vargas, quien se impuso como uno de los más corizados dibujantes de las revistas norteamericanas con sus sugerentes y popularísimas Vargas girls. Sin embargo, la trayectoria de Reynaldo Luza cubre un espectro mucho más vasto y variado. De personalidad multifacética, fue dibujante de modas, ilustrador, pintor y retratista, diseñador de interiores, creador de vestuarios para el cine e incluso fotógrafo. La mayor parte de su carrera la hizo en Estados Uni-



Ibiza.

dos y Europa. Quizá por ello sus aportes no fueron debidamente valorados en nuestro medio, salvo por la admiración que le profesaron algunos conocedores.

Nacido en Lima en 1893, Luza aspiraba a dedicarse a la arquitectura. Asistió a la antigua Escuela de Ingenieros y luego viajó a Europa para estudiar en la Universidad de Lovaina, en Bélgica. El estallido de la Gran Guerra en 1914 lo obligó a regresar al Perú, donde se vinculó a la bohemia artística de Valdelomar, Málaga Grenet y Cossío del Pomar. Sus grandes

dotes para el dibujo lo llevaron a colaborar con *Alamos* y *Monadas*, *Varietades* y otras revistas de la época. El exigente pintor Teófilo Castillo fue uno de los primeros en reconocer su talento. En 1913 declaró que sus dibujos eran "un primor de delicadeza, de sintetización consumada en líneas y colores, caracterizando junto con una expresión fisonómica, una modalidad abstracta, entera. La usual deformación humana, aquí, es lo de menos, lo secundario; siendo las sutilezas del espíritu, la esencia animadora de toda carne, lo capital y primordial. Interesante ejemplo de



Ibiza.

iconografía de alto valor psicológico, como se ve, doblemente interesante, desde que todavía queda por tomar en cuenta su fina estilización decorativa por primera vez exhibidas entre nosotros. (...) Me asegura Luza que a nadie ha copiado ni siquiera imitado en estilo. El caso resulta extraordinario”.

La expansión de sus actividades lo impulsaron al diseño de vestuario, ya sea para montajes de ballet o el cine. En Hollywood sobresalió por su contribución a la película *El puente de San Luis Rey*, en la que también

intervino como asesor técnico, puesto que asumió la reconstrucción del ambiente e indumentaria propios del virreinato del Perú, donde se desenvolvía la intriga de la novela de Thornton Wilder. Otro de sus talentos indiscutibles se pudo apreciar en el diseño de interiores. En ese aspecto, uno de sus mayores logros fue la dirección artística de los pabellones del Perú en la Exposición Mundial de París en 1938 y de la Feria Mundial de Nueva York en 1939. Luza alcanzó su apogeo profesional en el periodo de entreguerras, cuando se desplazaba sin cesar entre su departamen-



Ibiza.

to de Nueva York, otro en París, y una casa estupendamente decorada en Palma de Mallorca.

No obstante, es posible que a la larga se cansara de llevar una vida tan vertiginosa y mundana. De otro modo, no se entendería su decisión de alejarse de las altas esferas de la moda y retornar al Perú. Lo cierto es que en 1950 volvió a instalarse en Lima, luego de haber realizado una exposición de su obra en la Unión Panamericana, en Washington. Poco antes había participado en la decoración del flamante aeropuerto de Limatambo, inaugurado en 1948, trabajo en el que sobresalía una hermosa representación del mapa de América que adornaba uno de los grandes muros del vestibulo y una pintura suya que recreaba la fiesta de Amancaes. Tal vez este lienzo marcara su despegue en una vertiente creativa que Luza aún no había trabajado a fondo: la pintura. Primero se dedicó a hacer retratos de sociedad, los

cuales reiteraban su dominio en la reproducción de la figura humana, pero pronto optaría por pintar paisajes, veta que explotó con suma originalidad.

Una de las modalidades expresivas menos conocidas de Reynaldo Luza es su obra fotográfica. Evidentemente, debe de haber estado en estrecho contacto con este arte, más aún cuando la fotografía comenzó a cumplir un rol fundamental en las revistas de modas. Desde luego, su interés principal residía en el dibujo y la ilustración, pero, dada la amplitud de sus inquietudes creativas, se puede presumir que ejerciera de manera paralela este oficio, aunque fuera como simple aficionado. De cualquier manera, no hay que olvidar que Luza contaba con un

ojo entrenado, una mirada sumamente diestra para la composición visual, lo que aprovecharía en sus experiencias con la cámara.



Mallorca.

En la selección que se ofrece en estas páginas, las imágenes resaltan por su impecable encuadre, como se advierte en aquella en la que dos jóvenes modelos posan con vestidos blancos en una terraza (quizá de su casa de Mallorca o de otra isla de las Baleares). La albura que prevalece en la escena les confiere una apariencia casi fantasmagórica, extravagante y surreal. Otro tanto sucede con la fotografía que nos muestra a dos mujeres vestidas de negro riguroso, al parecer dos vecinas de un pueblo de Ibiza, que contrastan con la forastera cosmopolita que mira en sentido opuesto y luce un vestido blanco, delante de un

edificaciones en la cima emergen bañadas por una intensa luminosidad.

En cuanto al Perú, observamos tres imágenes. Una de ellas reproduce una escena de una fiesta típica de Puno, otra nos muestra a un pescador de Huanchaco que arrastra su caballito de totora hacia el mar (imagen poderosa en la medida en que el hombre aparece solo en medio de una naturaleza imponente y dispuesto a reiterar un desafío ancestral). Por último, tenemos un excepcional tríptico de Puruchuco. Esta serie fotográfica resulta de sumo interés porque la vi-



Puruchuco.

recinto tradicional, también níveo, con almenas y un pequeño altar con una cruz encima de una especie de pórtico con tejas.

Son también admirables las fotografías de dos callejuelas de un pueblo ibicense, una captada desde el ángulo de una esquina, en la que aparecen tres personajes en escorzo: la silueta oscura de un peatón al fondo, una mujer inclinada a medio camino y, en primer término, un niño apoyado sobre una pared y recortado por la mitad. Parte de la imagen se encuentra cubierta por la sombra, mientras que en la otra fotografía la escena callejera está inundada de sol y poblada de varios personajes, cuya actitud relajada contrasta con la sensación de soledad que proyecta la primera. Asimismo, esta tensión entre la luz y la oscuridad domina un paisaje en el que una franja de sombra encierra a varios personajes; sin embargo, detrás de ellos, una corriente de agua y una colina con

sión del autor ha conseguido crear una amalgama de tonos claros y grises que disuelven los planos de la estructura arquitectónica y le imprimen una apariencia casi abstracta. Un efecto técnico que Luza potenciaría en sus pinturas del paisaje de la costa peruana.

En una rara y breve entrevista, Reynaldo Luza declaró lo siguiente: "Mi pintura no es realista, exactamente. Es imaginativa, con cierto realismo, o algo de surrealismo. Está basada en la soledad y, hasta cierto punto, en la

DESDE LUEGO, SU INTERÉS PRINCIPAL RESIDÍA EN EL DIBUJO Y LA ILUSTRACIÓN, PERO, DADA LA AMPLITUD DE SUS INQUIETUDES CREATIVAS, SE PUEDE PRESUMIR QUE EJERCIERA DE MANERA PARALELA ESTE OFICIO, AUNQUE FUERA COMO SIMPLE AFICIONADO.



Toledo.

eternidad. (...) Usar mis personajes distraería mi punto principal, que es la soledad". Curiosas impresiones de alguien cuyo itinerario vital estuvo signado por una intensa actividad social. En ese sentido, tal vez la pintura e incluso la fotografía fueran una manera de aislarse y de darse solaz, de sacar partido de un sentimiento primordial que no podía canalizar a través de sus trabajos de tipo comercial. De cualquier modo, cuando a partir

de 1950 se sumergió en la pintura, Reynaldo Luza probó que era mucho más que un brillante ilustrador y que su búsqueda creativa, como sucede con los mejores artistas, no tenía fin. En el tramo final de su existencia afirmó tajantemente: "Lo que más admiro en un pintor o en un dibujante, es la originalidad". Una cualidad que, indudablemente, también podemos atribuírsela a él.



Puno.

“Dos veces por semana, alto, vestido siempre de dos colores (chaqueta café claro, pantalón plomo o beige oscuro, fuertes zapatos ingleses, arrastrando algo los pies), llegaba a mi estudio para cambiar opiniones, almorzar juntos, discutir sobre las memorias que estaba preparando y que leíamos cuidadosamente”, evocó sus últimos días su viejo amigo Luis Alberto Sánchez. Reynaldo Luza continuaba pintando en su casa de la

plaza Washington, que se había convertido en pequeño museo que guardaba su exquisita colección de arte. Falleció como consecuencia de un accidente en 1978, cuando frisaba en los 85 años. Ignoramos si llegó a completar sus memorias, pero estamos seguros de que tenía muchísimo que contar.*





TECNOLOQUÍAS

Luis Freire Sarria
Ilustración de Conrado Cairo

SILLA CON PIERNAS

“Corren los caballitos, los grandazos y los chiquitos y tras ellos muy pegaditas las sillitas van y van...”, decía la letra de una canción de Cri Cri, el Grillito Cantor, el Elvis de los mocosos cincuenteros. ¿A qué viene este geranio nostálgico de macetero del Canevaro? No temáis, el olvidadizo Alzheimer, ángel de la guarda de muchos viejitos, no le ha descendido al que escribe, llevándolo de la mano a sus embelesos infantiles. Sucede que por fin llegó a nuestras calles la Silla con Piernas, gloria callejera del ejecutivo, salvación de los cansados en los cocteles y santo grial de los minusválidos. ¿Qué presidente de directorio no se sentiría más respetado por las multitudes si camina por la calle con su terno azul oscuro y su maletín negro de cuatro combinaciones, seguido a un metro de distancia por la finísima silla de su gran escritorio, que trota mansamente a su sombra, siempre lista para detenerse y prestarle su regazo para que se siente a descansar en el camino a otro gran negocio? Ya está dicho, la Silla con Piernas pertenece a una nueva generación de sillas caminantes y obedientes, debidamente calzadas, que han dejado atrás y obsoletas por completo, a las tradicionales sillas de ruedas a motor de brazo, batería o gasolina de aeromodelismo, lo que significa que le

resulta tan útil a cualquier bípedo en funciones como a un cojo o un parálítico. ¿Por qué? Es obvio, una silla con piernas mecánicas (debidamente calzadas) puede subir escaleras, trepar cerros, saltar muritos, galopar, pegarle dos patadas a los perros del hortelano y a los corruptos, bailar, dominar dos bolas al mismo tiempo. Puede estar calzada con zapatos de taco aguja, en el caso de la silla de una ejecutiva bancaria. ¿Cuántas veces nos hemos encontrado en reuniones donde no queda un mísero lugar para sentarse? Esta silla es la solución, se la calza con finos zapatos bien lustrados y se la programa para que nos siga por toda la reunión hasta que nos provoque sentarnos. ¿Qué hacer si un vivo nos gana la silla? No hay problema, la Silla con piernas está cargada eléctricamente y solo acepta el trasero de su dueño, para el extraño sin permiso, se convierte en silla eléctrica... de bajo voltaje, por supuesto, nadie quiere andar achicharrando gente en los cocteles. Una versión sofisticada es la silla cuadrumana para ecoturismo de aventura, que sustituye los zapatos por cuatro manos modelo macaco trapequista. Trepa árboles, escala acantilados y se descuelga por los lugares más inaccesibles con tal de llevar y servir a su dueño cuando está cansado.*

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.

Adolfo Córdova Valdivia, ingeniero, graduado en la especialidad de arquitectura en la antigua Escuela de Ingenieros, hoy Universidad Nacional de Ingeniería. Profesor durante treinta años en la Facultad de Arquitectura, decano y profesor emérito de esa Universidad. Miembro honorario del Colegio de Arquitectos del Perú y del Instituto de Urbanismo y Planificación. Miembro fundador de la Agrupación Espacio, del Movimiento Social Progresista, del Instituto de Estudios Peruanos y de la Academia Peruana de Arquitectura y Urbanismo. En la actividad profesional, ganador de varios concursos y distinguido con el Premio Nacional Chavín, el Premio Teñoquímica y el Premio Colegio de Arquitectos. Autor del libro *La vivienda en el Perú*. Coeditor de la revista *Espacio* y del periódico *Libertad*, ha fundado y dirigido la revista *1/2 de Construcción* (181 ediciones). Actualmente es coordinador de la Maestría con mención en Vivienda en el Postgrado de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes de la UNI, cuya revista, *WAK/XXI* (5 ediciones), fundó y dirigió hasta hace un año.

Antonio Enrique Muñoz Monge, escritor y periodista, ha publicado los libros de relatos *Abrigo esta esperanza* (1991), *El patio de la otra casa* (1992), *Nos estamos quedando solos* (1998) y *La casa de Mercedes* (2000). Ha merecido distinciones literarias en la ANEA y la revista *Caracas*. En 1991 publica el libro *Folklore peruano: danzas y canto* y en 1998 *Calendario, Tiempo de Vistas*. Fue fundador y director de las revistas *Coliseo*, *Festival y Canto Vivo*. Actualmente escribe en *El Comercio* y dirige la revista *Festival* sobre folklore andino. Su primera novela se titula *Que Nadie nos espere*.

Héctor Gallegos, ex-decano del Colegio de Ingenieros del Perú, obtuvo los premios de ingeniería civil Sayhuite en 1977, Santiago Antúnez de Mayolo en 1988 y el premio Cosapi a la Innovación en 1991. El año 1998 publicó *La Ingeniería* y posteriormente *Ética. La Ingeniería*.

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*.

Antonio Fernández Arce, periodista, ha laborado en los principales diarios de Lima y ha sido corresponsal del *Excelsior* de México, del *ABC* de España y de la cadena de televisión CNN en español. Visitó China por primera vez a mediados de la década del 60' y trabajó muchos años en Pekín en la Agencia de Noticias Xinhua, lo que le ha permitido ser testigo de los grandes cambios que ha habido en ese país. En la actualidad reside en Pekín y asesora a la Televisión Central de China.

Elba Luján, escritora. Realizó estudios de Ciencias Sociales y Derecho en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, y de Filosofía en la entonces Escuela Superior Antonio Ruiz de Montoya. En 1998 quedó finalista con *La trampa* en la X Bienal de Cuento "Premio COPÉ". En el 2003 editó *Cuarteto en sol*, fragmento de su diario personal. En poesía ha publicado *Negro equino* (1997), *Mor adentro* (2000), y *Rastros* (2007).

Carlos García-Montero Protzel, periodista y comunicador social. Estudió Ciencias de la Comunicación en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Ha sido co-editor de la revista *Distancia Crítica: Aportes Hacia Una Nueva Conciencia Social*. Ha publicado en diversos medios periodísticos como el diario *El Comercio*, la revista *Caracas* y la revista de artes visuales *Artmotir*. Actualmente estudia Museología en la Escuela de Postgrado de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

Jorge Bermuy, egresado de Bellas Artes. Realizó estudios especializados en Francia y España: en el Institute Pédagogique de París; en el Museo de Louvre, en la École Pratique des Hautes-Études, 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 Quípez-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.



UNI - OCEB
HEMEROTECA



RV1216930