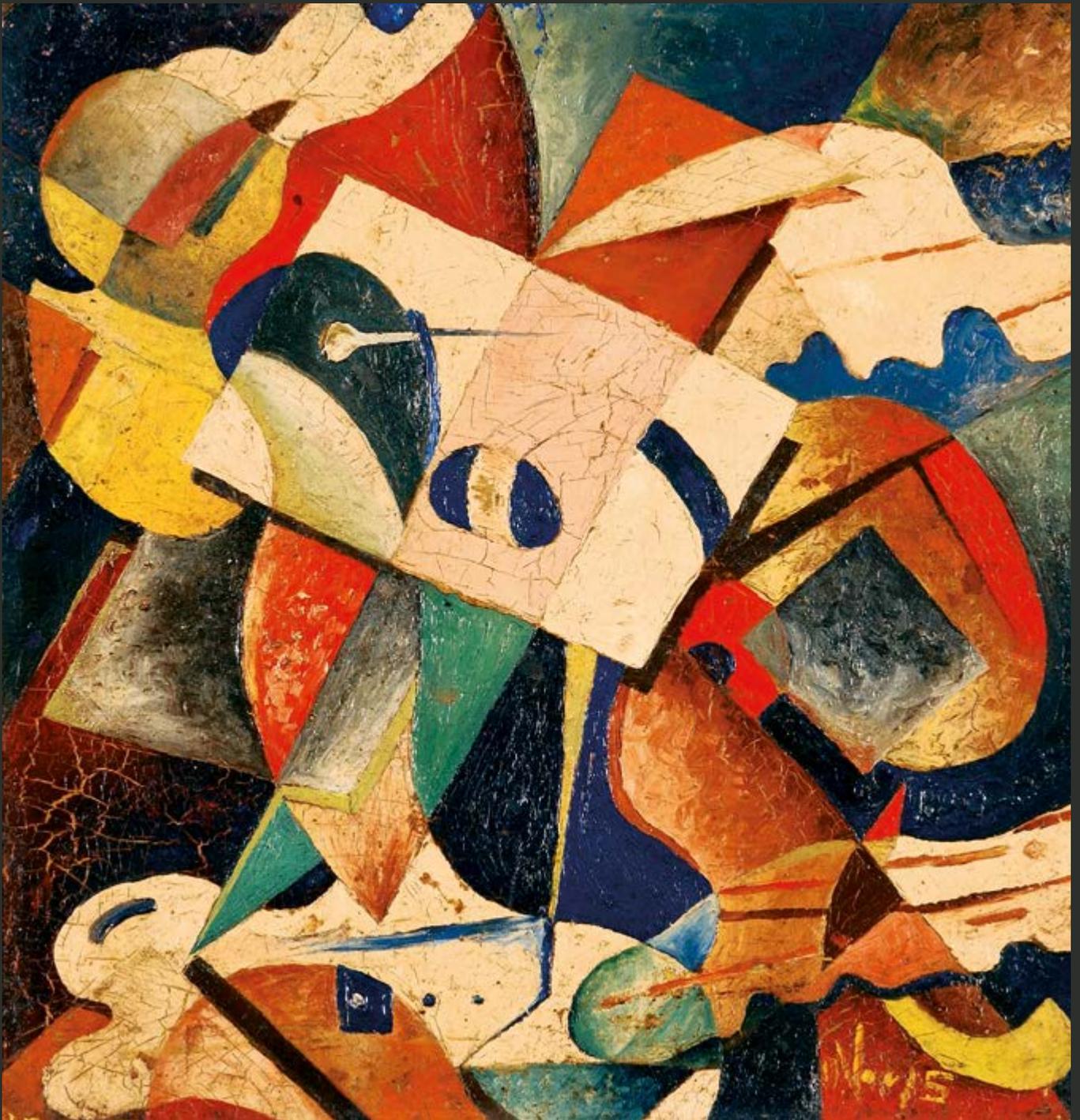


Publicación del Colegio de Ingenieros del Perú

Año IX, número 36
Marzo, 2015

PUEBLO

Ingeniería. Sociedad. Cultura



Publicación del Colegio de Ingenieros del Perú

Director
Héctor Gallegos

Editor
Lorenzo Osores

Consejo editorial
José Canziani Amico
Adolfo Córdova Valdivia
Juan Incháustegui Vargas
Ana María Gazzolo
Elba Luján
Marco Martos Carrera

Diseño y diagramación
Alicia Olaechea

Revisión de textos
Elba Luján

Fotografía
Soledad Cisneros

Portada, retira de portada y contraportada
Pinturas de Oswaldo Vigas

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



Antiguamente las erratas que aparecían en las publicaciones eran atribuidas a los duendes de las imprentas. En esta etapa digital, sus causas son más misteriosas y mágicas. Por ejemplo, en nuestro número anterior, en la página 12, en EL PUENTE BROOKLYN Y SUS INGENIEROS, la luminosidad de la foto ocultó el nombre del autor del artículo, de nuestro colaborador el ingeniero Zein Zorrilla.



2 EL PLAM 2035
Adolfo Córdova Valdivia



8 LA CERTIFICACIÓN NOTARIAL DE LA RUINA DE ZAÑA DEL 15 DE MARZO DE 1720
Arturo Rocha Felices



16 LAS TRIBULACIONES DEL INGENIERO NYSTROM Y DE ALGUNOS VENERABLES CUSQUEÑOS
Zein Zorrilla

24 FERNANDO VILLARÁN «EDUCACIÓN ES LA LLAVE, LA CLAVE DE TODO»
José Miguel Cabrera



32 EMILIO CHOY UN HOMBRE DEL FUTURO
Pablo Macera

38 GARCILASO FRENTE AL COLONIALISMO HISPÁNICO
Emilio Choy

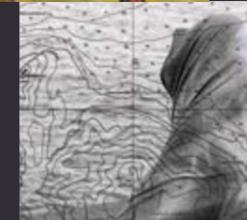


44 EL BARÓN HAUSSMANN Y LA BELLEZA DE PARÍS
Max Castillo Rodríguez

52 OSWALDO VIGAS MUESTRA ANTOLOGICA 1943- 2013
Jorge Bernuy



62 MILA HUBY CARTOGRAFÍAS DEL CUERPO Y LA MEMORIA
Guillermo Niño de Guzmán



72 TECNOLOQUÍAS

74 CARLÍN

EL PLAM 2035

Adolfo Córdova Valdivia

EL PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO URBANO LIMA-CALLAO AL AÑO 2035 ES EL INSTRUMENTO PROPUESTO PARA GUIAR LOS PRÓXIMOS 20 AÑOS EL CRECIMIENTO ORDENADO DE LA CIUDAD CAPITAL, INTEGRADA YA CON EL PUERTO Y SUS ANTIGUOS BALNEARIOS, CON EL FIN DE LOGRAR UNA VIDA URBANA DE MAYOR CALIDAD, CORRIENDO Y SUPERANDO LOS PROBLEMAS QUE ACTUALMENTE LA AGOBIAN.

Los antecedentes

No es este el primer plan de desarrollo para Lima. Pero es seguramente el más completo. El primero, dentro de la concepción moderna del urbanismo, fue el Plan Piloto elaborado y terminado en 1949 por la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo, ONPU, entidad creada por ley tres años antes a propuesta de Belaunde Terry. El segundo fue el Plan de Desarrollo Metropolitano para Lima y el Callao, PLANDEMET, actualización que la misma entidad realizó en los años 60, expresada en su Esquema Director 1967-80. El tercero fue el Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima y Callao 1990-2010, impulsado por la propia Municipalidad Metropolitana, durante el ejercicio de Ricardo Belmont, cuando se creó también el Instituto Metropolitano de Planificación.

Pero es justo recordar también el Plan de Estructuración Urbana que, durante la alcaldía de Alfonso Barrantes, 1984-86, actualizó el PLADEMET, así como el que puso al día el Plan Belmont durante el gobierno municipal de Alberto Andrade, 1995-2002, período en el que además se elaboró el Plan Maestro del Centro Histórico, brillante documento reconocido por la UNESCO.

Lima, pues, no ha carecido de planes para su desarrollo ordenado y es por eso pertinente preguntarse ahora ¿qué pasó entonces? ¿Por qué padecemos ahora de una ciudad caótica, injusta, contaminada, peligrosa? Es claro que esta situación no se debe a la mala calidad de los planes ni a la incompetencia

LAS RAZONES FUERON VARIAS Y COMPLEJAS. LA MIGRACIÓN DE IMPREVISIBLE MAGNITUD, POR EJEMPLO; LA FALTA DE COMPROMISO DE LAS AUTORIDADES CON LOS PLANES Y LA CONSIGUIENTE PERMISIVIDAD, TEMEROSA O CÓMPLICE, ANTE LA INFORMALIDAD CRECIENTE; LA DEBILIDAD DE NUESTRA LEGISLACIÓN, ETC. Y, SIN DUDA, LA FALTA DE SEGUIMIENTO, MONITOREO Y FLEXIBILIZACIÓN DE LOS PLANES.

profesional de quienes los elaboraron. Por el contrario, en cada caso fueron convocados nuestros mejores urbanistas, quienes formaron equipos multidisciplinarios y, además, buscaron consejo o asesoría internacional, aun en el caso del ya lejano Plan Piloto. Las razones fueron varias y complejas. La migración de imprevisible magnitud, por ejemplo; la falta de compromiso de las autoridades con los planes y la consiguiente permisividad, temerosa o cómplice, ante la informalidad creciente; la debilidad de nuestra legislación, etc. y, sin duda, la falta de seguimiento, monitoreo y flexibilización de los planes. También la aparición inusitada de hechos urbanos sin explicación lógica, como el caso Ga-

marra en La Victoria o el Centro Comercial en San Miguel. En todo caso, han quedado lecciones de esas experiencias. Lecciones que el PLAM plantea cómo aprovechar.

La elaboración

El PLAM reconoce como marco de referencia el Plan Regional de Desarrollo Concertado, preparado en 2012 por el equipo liderado por Henry Pease y aprobado por el Concejo, cuyos nueve lineamientos estratégicos adopta (ver cuadro). Destaca también cuatro consideraciones en su elaboración:

- 1) Desechando la tradicional visión de corto, mediano y largo plazo, propone un planeamiento continuo que permita actuar con flexibilidad frente a las condiciones cambiantes de la realidad.
- 2) Desde un comienzo se ha convocado la participación democrática de todos los actores: Estado, sociedad civil, empresa.
- 3) La intervención del PLAM se da en todo el territorio, sin que quede un centímetro cuadrado sin destino establecido.
- 4) Toda propuesta sobre el territorio está acompañada de la legislación que la realice y sostenga.

Ejes Estratégicos (PRDC Lima)	Ejes de Desarrollo (PDC Callao)	Lineamientos del PLAM
1. Lima es una ciudad intercultural, inclusiva, saludable y educadora, donde sus habitantes hombres y mujeres desarrollan sus capacidades y potencialidades, y habitan en condiciones de convivencia social.	1. Superación de la pobreza y la desigualdad.	Ciudad justa e incluyente
	2. Generación de capacidades.	Ciudad patrimonial y creativa
2. Lima es una ciudad policéntrica, articulada y sostenible, que redefine el uso de su territorio en armonía con sus ecosistemas circundantes y que brinda servicios adecuados sin discriminación.	3. Gestión ambiental y ordenamiento territorial.	Ciudad sostenible, saludable y resiliente
		Ciudad compacta
		Ciudad integrada.
3. Lima es ciudad del conocimiento, competitiva y promotora del proceso de industrialización nacional, capital del turismo cultural y centro de servicios especializados, cuya población emprendedora accede a los diversos mercados.	4. Desarrollo de la eco-eficiencia y la competitividad.	Ciudad dinamizadora del Perú y proyectada al mundo.
		Ciudad competitiva.
4. Lima es una ciudad-región que cuenta con un sistema de gobierno metropolitano participativo y eficiente.	5. Fortalecimiento de la Gobernabilidad.	Ciudad planificada y gobernable.

La propuesta del PLAM

La propuesta de ordenamiento urbano y territorial, que debe reforzar la relación de la metrópoli con las provincias del eje costero, así como permitir articulación eficiente con los territorios productivos interregionales del eje oeste-este, se articula a través de siete instrumentos.

1. El régimen de suelo. Se propone tres categorías que consideran toda la provincia: suelo urbano (91 mil hectáreas, la ciudad consolidada y en proceso de consolidación); suelo urbanizable (8 mil hectáreas, pampas de Ancón, de San Bartolo) y suelo no urbanizable (las estribaciones andinas y zonas remanentes de los tres valles).

2. Los sistemas urbanísticos. Son los cuatro sistemas que constituyen la ciudad y permiten satisfacer las necesidades colectivas:

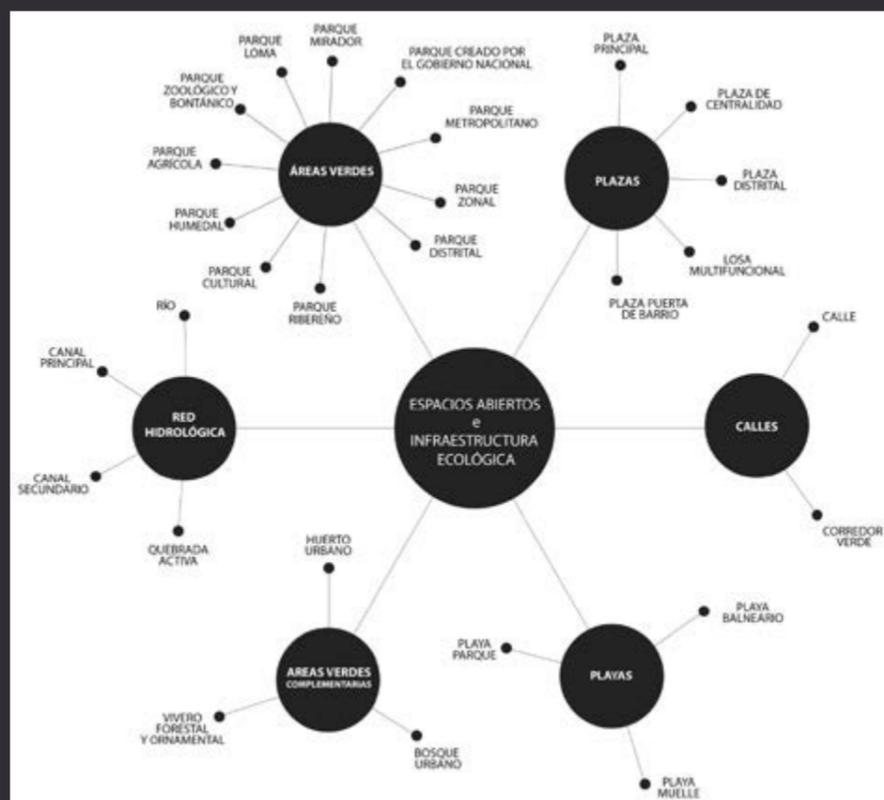
- El sistema de movilidad, compuesto por los sistemas viales ferroviario, aeroportuario, acceso a barrios en pendiente, etc. para los que se propo-

ne toda una red jerarquizada que comprende vías nuevas, ampliaciones y mejoras, tanto en las calles (que otorguen facilidades al peatón, al ciclista y al transporte público), como en las carreteras central y panamericana. Considera también la complementación con líneas de trenes regionales y nacionales, así como la mejora de redes de transporte público.

- El sistema de espacios abiertos comprende los espacios construidos o naturales como las playas, las plazas, áreas verdes y los espacios urbanos residuales con potencial que el PLAM propone implementar (ver gráfico).

- El sistema de servicios básicos comprende las redes de saneamiento, energía y comunicación para las que el PLAM ha previsto las reservas de suelo requeridas.

- El sistema de equipamiento constituido por edificaciones destinadas a proporcionar servicios de educación, salud, cultura, entretenimiento, abastecimiento, etc., que el PLAM propone en ubicaciones accesibles, generalmente en las centralidades de la ciudad.



Sistema de espacios abiertos e infraestructura ecológica

3. Las áreas normativas

- Las áreas de tratamiento normativo son zonas de la metrópoli de características semejantes, con procesos de cambio para las cuales el PLAM propone normas para su diversificación y desarrollo.

- Las áreas de desarrollo urbanizable son superficies de reserva para ser urbanizadas de acuerdo a demandas del desarrollo futuro.

- Las áreas de preservación sin vocación para ser urbanizadas, el PLAM las delimita para contener el crecimiento urbano y favorecer el desarrollo de poblaciones rurales existentes.

4. Las redes urbanísticas funcionales

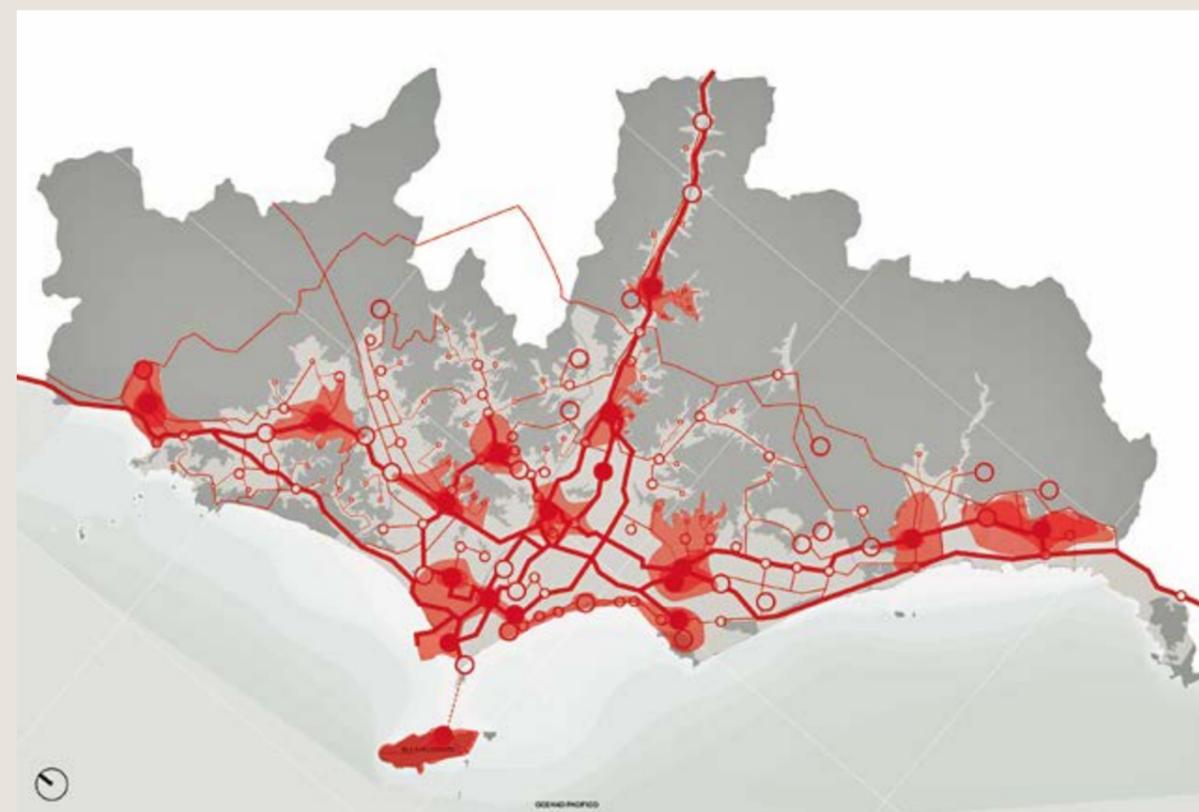
- La red de centralidades, es el conjunto de enclaves para favorecer el desarrollo policéntrico de la metrópoli y distribuir equitativamente espacios para la instalación de los servicios más importantes de la ciudad, accesibles para la población. El PLAM reconoce y consolida las centralidades existentes (Lima norte, sur, centro, este) y propone nuevas con diferentes jerarquías.

- La red de patrimonio y paisaje, incorporada por primera vez en el planeamiento urbano, está formada por los bienes del Patrimonio Cultural de la Nación reconocidos y presumibles, incluyendo los entornos de protección. Constituye recurso fundamental para el desarrollo cultural de la metrópoli.

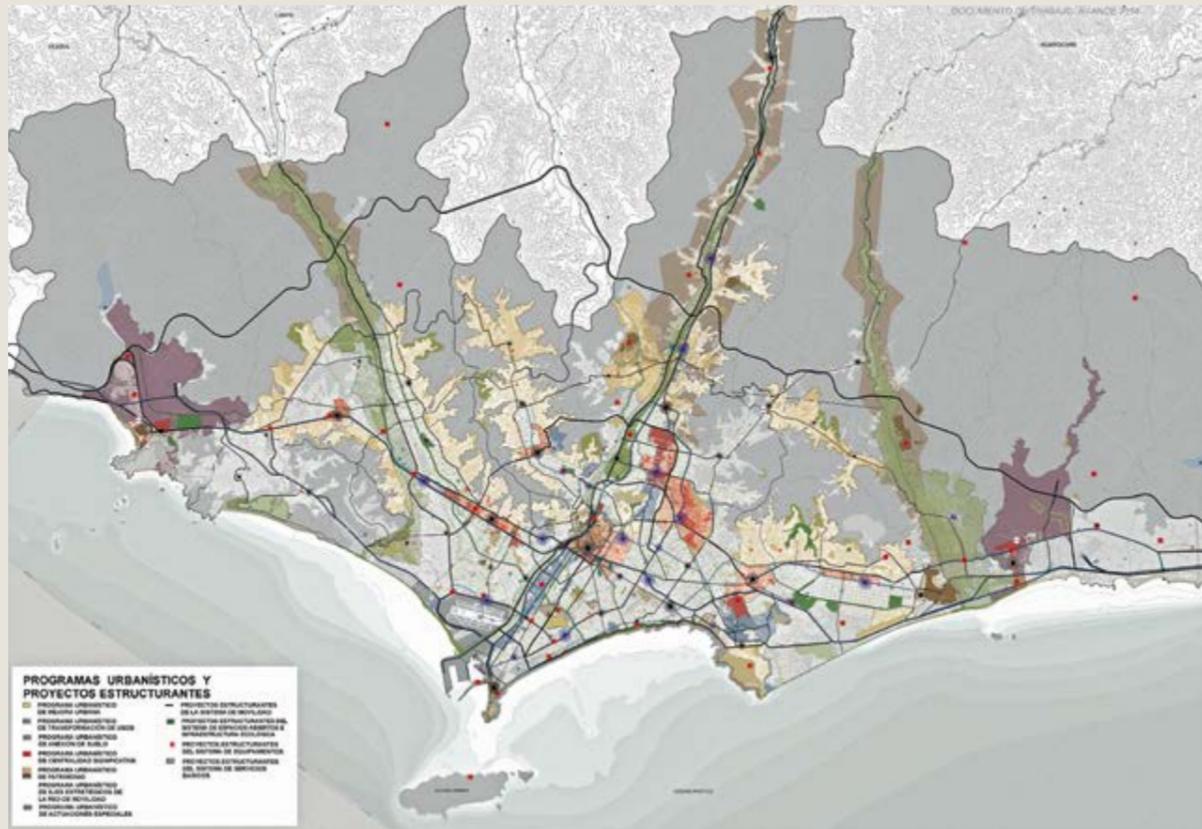
- La red de movilidad-transporte es la propuesta funcional de los espacios viales para el desplazamiento cotidiano de la población. Es en verdad un conjunto con los siguientes componentes: red no motorizada (peatonal y ciclovías), sistema integrado de transporte masivo, red de vehículos privados, red interprovincial y red de mercancías.

5. Programas y proyectos. Superando los planes tradicionales que se quedan en la zonificación, la normatividad y sus parámetros, el PLAM incluye una cartera de 260 fichas de proyectos urbanísticos y estructurantes en puntos estratégicos de la metrópoli, 60 de los cuales se considera prioritarios.

6. Instrumentos de desarrollo. Se detalla en el PLAM los instrumentos de desarrollo necesarios, ta-



Sistema de equipamientos



Programas urbanísticos y proyectos estructurantes

PREOCUPA QUE A MÁS DE SEIS SEMANAS DEL CAMBIO DE AUTORIDADES NO SE TENGA NOTICIAS DE HABER SIDO VISTO POR LA NUEVA ADMINISTRACIÓN Y, LO QUE ES PEOR, HABER RECIBIDO JUICIOS INJUSTOS Y HASTA DESPECTIVOS QUE REVELAN COMPLETO DESCONOCIMIENTO DE SU CONTENIDO Y TRASCENDENCIA.

les como los sistemas: de información metropolitana, de planificación, de inversiones, de zonificación y vial metropolitana.

7. Instrumentos de ejecución y gestión. Se precisa también de instrumentos de carácter operativo como proyectos de habilitación urbana, densificación, unidades de inversión, contribuciones por mejoras, etc.

Nota final

El PLAM 2035, someramente descrito, es un trabajo serio de indiscutible calidad técnica que ha sido propuesto al final del ejercicio edilicio anterior. Según la Ordenanza 1862, que lo regula, corresponde discutir-

lo en el Concejo Metropolitano, previa complementación, si fuera necesario; aprobarlo para su difusión, conocimiento y aportes de la ciudadanía, antes de su aprobación definitiva y puesta en vigencia.

Preocupa que a más de seis semanas del cambio de autoridades no se tenga noticias de haber sido visto por la nueva administración y, lo que es peor, haber recibido juicios injustos y hasta despectivos que revelan completo desconocimiento de su contenido y trascendencia.

La metrópoli Lima-Callao no puede seguir desarrollándose a partir de la improvisación so pena de llegar a situaciones de colapso irreversible.*

TRES RECOMENDACIONES DE ONU-HÁBITAT*

1. ONU-Hábitat felicita al señor Castañeda por su elección democrática como próximo Alcalde de Lima y respetuosamente le recomienda que retome la fortaleza técnica del PLAM para liderar un proceso político que culmine con el pacto colectivo de ciudad 2035.

Este pacto de ciudad, ratificado con la aprobación del PLAM2035, deberá incorporar a la sociedad civil que vive en Lima, al sector privado y gremial, a la Municipalidad Metropolitana de Callao, así como a las diferentes autoridades de las municipalidades de Lima y Callao.

2. ONU-Hábitat recomienda al Alcalde electo, como al Señor Presidente Ollanta Humala que sus gobiernos trabajen hombro a hombro para sacar adelante varias leyes prioritarias para Lima, Callao y el país, entre ellas:

- La Ley de desarrollo Urbano y
- La Ley de Régimen Especial de capital del país para el gobierno metropolitano de Lima Metropolitana.

3. ONU-Hábitat recomienda a las Alcaldías de Lima y Callao que conjuntamente trabajen proyectos para la transformación urbana. En el corto plazo demanda con prioridad:

- La creación de la Autoridad Única de Transporte para Lima y Callao en concurso con el Gobierno Nacional.
- Nuevas normas urbanísticas sobre instrumentos de gestión que estimulen una ciudad compacta, integrada, incluyente y conectada.
- Construir mesas de concertación y financiación en alianza con el sector privado y la banca de desarrollo.

* Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos.

LA CERTIFICACIÓN NOTARIAL DE LA RUINA DE ZAÑA DEL 15 DE MARZO DE 1720

Arturo Rocha Felices
Fotos de Billy Hare

La incomprensión del presente nace fatalmente de la ignorancia del pasado.

Marc Bloch. *Introducción a la historia.*

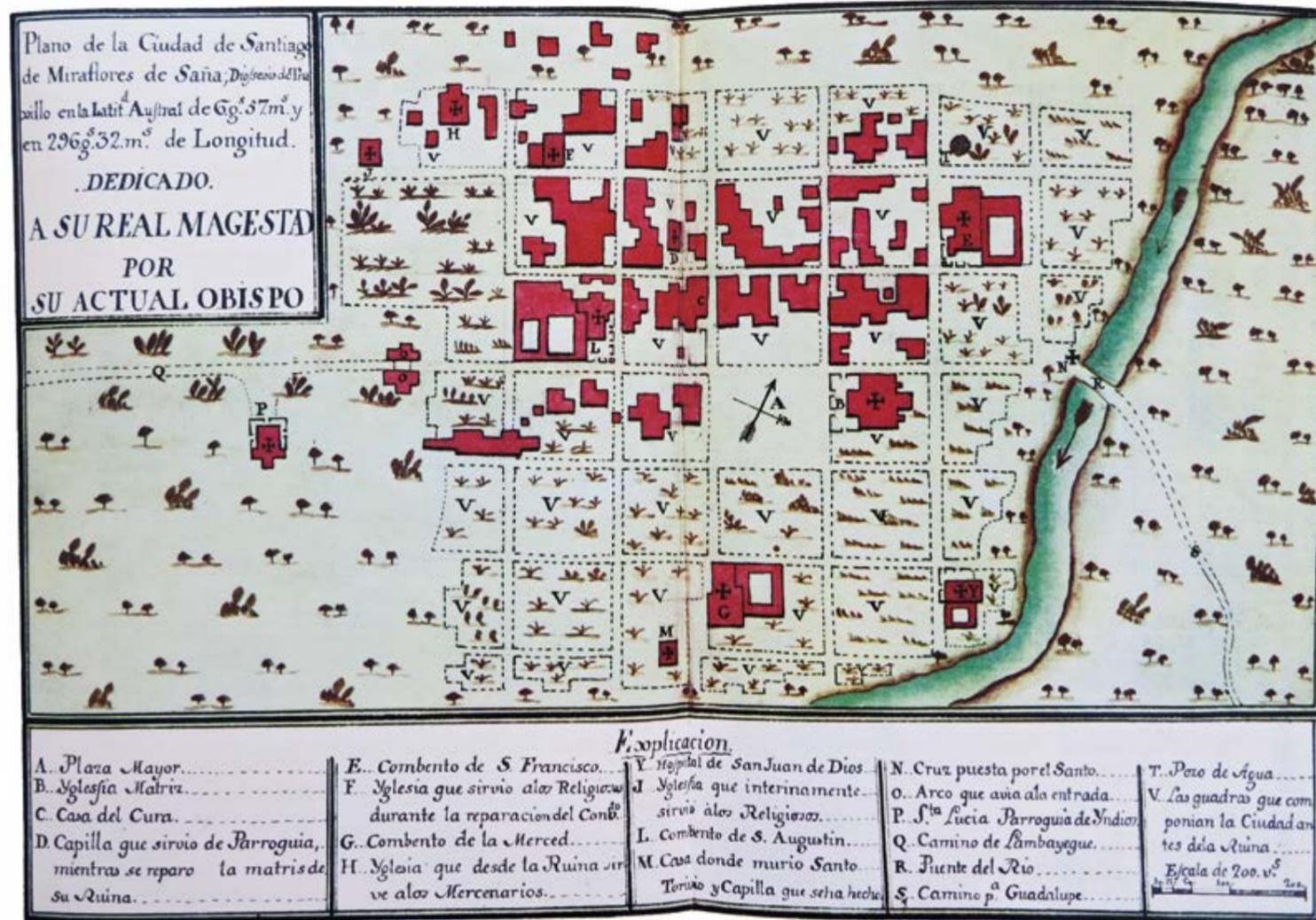
LOS PROYECTOS DE INGENIERÍA SE CONSTRUYEN EN EL PRESENTE, CON DATOS DEL PASADO, PARA QUE FUNCIONEN EN EL FUTURO. DE ACÁ QUE UNA DE LAS MAYORES DIFICULTADES QUE ENFRENTA EL INGENIERO SEA LA DE PREVER LAS CONDICIONES QUE SE PRESENTARÁN PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS PROYECTOS EN LAS PRÓXIMAS DÉCADAS. POR ELLO ES IMPORTANTE EL CONOCIMIENTO DEL PASADO, PUES NOS PERMITIRÁ, DE ALGUNA MANERA, ANTICIPAR EL FUTURO. RECORDEMOS QUE UNO DE LOS FUNDAMENTOS DEL CONOCIMIENTO DE LA NATURALEZA ES QUE TODO LO QUE OCURRIÓ ALGUNA VEZ, VOLVERÁ A SUCEDER.

Los datos instrumentales son escasos, de baja confiabilidad y muy recientes. Se debe, pues, ante la escasez de mediciones, recurrir a otras fuentes, como a la Climatología Histórica que es una especialidad que consiste en la obtención e interpretación de información que permita conocer el clima del pasado a partir de documentos, tales como los diarios, periódicos, revistas, correspondencia, crónicas, informes oficiales, libros de contabilidad, documentos municipales, judiciales y notariales, libros parroquiales, relatos de viajeros, cuadernos de navegación, obras literarias y otros.

Collingwood ha señalado claramente que una de las particularidades de la historia «es estudiar los hechos que no son accesibles a nuestras observaciones». Así ocurre, por ejemplo, cuando a partir de documentos se sabe de las lluvias que destruyeron Zaña. Estamos frente a algo que no podemos comprobar experimentalmente. En consecuencia, la información contenida en los documentos tiene que examinarse utilizando el principio de razonabilidad. ¿Es posible que tales lluvias hayan ocurrido? Ciertamente que sí, pues en otras oportunidades ha habido lluvias similares, tanto en Zaña, como en lugares cercanos.



Convento de San Agustín, 1584



Zaña

En este trabajo, que forma parte de un estudio integral que realiza el autor sobre el impacto de los Meganiños en la costa norperuana durante los últimos cinco siglos, se busca reconstruir a partir de una Escritura Pública los hechos que en 1720 provocaron la destrucción de la próspera y pujante Villa de Santiago de Miraflores de Saña (o Zaña), fundada en 1563, y mostrar así la utilidad de la Climatología Histórica.

En 1720 cuando gobernaba el Perú el virrey-arzobispo don Diego Morcillo Rubio de Auñón, Zaña su-

frío una terrible inundación, originada tanto por las persistentes lluvias torrenciales que caían sobre ella, como por el desborde del río del mismo nombre a cuyas orillas había sido imprudentemente fundada. El agua alcanzó una altura considerable que ocasionó la ruina de la villa y de su agricultura.

Reconstruir el pasado es usualmente una tarea difícil. Sin embargo, en lo que respecta a la destrucción de Zaña, la tarea se facilita con la ayuda de la Climatología Histórica que nos permite saber que las causas

que produjeron la ruina de Zaña se encuentran en la imprevisión, específicamente en las fallas en la planificación del uso de la tierra (causa antrópica) y en la alteración eventual, transitoria e intensa del clima dominante (causa natural).

Ambas, presentes todavía, son causantes de desastres parecidos y constituyen asunto de interés especial para la ingeniería. Por eso, a pesar de los casi tres siglos transcurridos desde la inundación de Zaña, el tema sigue siendo de gran actualidad. Del análisis de los factores que condujeron a su ruina se obtiene numerosas enseñanzas. De esta manera el conocimiento del pasado nos sirve para comprender mejor el presente y para adelantarnos al futuro. Este estudio rescata la importancia del análisis de los documentos notariales.

La inundación ocurrió el 15 de marzo de 1720 y fue certificada en su momento por Antonio de Rivera, Escribano Público de Minas, Registros y Real Hacienda de su Majestad, en Zaña y sus jurisdicciones, en su doble condición de testigo presencial y víctima de la desgracia ocurrida. Este testimonio es el principal para

conocer lo que ocurrió en la villa de Zaña; existen, sin embargo, algunos otros documentos también muy valiosos que amplían la información. En otro trabajo el autor ha desarrollado detalladamente el tema.

La duración de las lluvias

Existen diversos testimonios sobre la duración de las lluvias de aquel año. El escribano Rivera consigna que dicho año de 1720 se presentó muy lluvioso y que los aguaceros fueron muy grandes y continuos desde el primer día de marzo. Es decir, que el periodo lluvioso fue mayor al que empezó dicho día, a partir del cual las

lluvias fueron copiosas. Investigaciones del historiador Teodoro Hampe Martínez, quien ubicó en Hamburgo, en los archivos de Brüning, las actas del Cabildo de Zaña hasta el día anterior a la inundación, permitieron establecer que la iniciación del periodo de lluvias podría remontarse hasta diciembre de 1719. Estos hechos en una zona tan seca son suficientes para considerar que el de 1720 fue un Meganiño, aunque no hay evidencia de que se tratase de lo que internacionalmente se conoce como Fenómeno El Niño.

La inundación

Ante la persistencia de las lluvias, las crecidas del río y la amenaza que este representaba, el día 7 de marzo el escribano y su familia temiendo una gran inundación se refugiaron en el pequeño cerro llamado La Horca, hoy ocupado por la población, que era el lugar en el que se ajusticiaba a los delincuentes, y que paradójicamente sirvió para salvar la vida de los habitantes de Zaña. Al referirse al cerro La Horca dice el escribano Rivera:

En cuyo paraje estaba con mi mujer e hijos y familia desde el día jueves siete de dicho mes, porque intimidado de los grandes aguaceros que se repitieron el día cinco y seis, y haberse arruinado casi la casa de mi morada, la desamparé, saliéndome del lugar a dormir en el dicho cerrillo debajo de dos toldos que hize.

El escribano informa acerca de la fecha y hora del desborde del río:

...que el viernes que se contaron 15 del presente mes de marzo y año de 1720, como de las 4 a 5 de la mañana, fue Dios Nuestro Señor servido de manifestar su justicia en los vecinos moradores y habitantes que vivíamos, estábamos y residíamos en dicha ciudad.

Describe luego el desborde del río y el desarrollo de la inundación:

...el dicho 15 creció y salió de su madre y caja el río que pasa inmediato a dicha ciudad, con tanta velocidad y poder a la hora que llevo expresada, y se entró con tal ímpetu y abundancia por todas las boca calles que miraban y salían a él y entraban al centro del lugar...



Convento de San Agustín, 1584

El río Zaña suele desbordarse porque tiene un álveo pequeño con respecto a las grandes crecidas que pueden presentarse. El escribano menciona luego la relación entre la hora del desborde del río (desaforo) y la salvación de muchas vidas humanas:

...que si no ha permitido Dios Nuestro Señor se sintiese y viese semejante castigo aún sin haber amanecido, perecen los más moradores que se hallaban en dicha ciudad; pero su Divina Majestad no lo queriendo así, nos avisó de su justificada justicia con el grandísimo ruido que el mismo río hizo cuando se desaforó, motivo de que todos desampararon sus casas y habitaciones con la aceleración, ligereza, espanto y dolor que se deja entender; sin poder ni sacar ni librar más caudal ni abrigo que aquel con que se hallaron encima.

La huida de la población ante el avance de las aguas debió haber sido algo impresionante, pues lo hacían «unos con el agua a medio cuerpo, otros a la garganta y otros a nado y muchos no lo pudieron hacer por enfermos...». A las seis de la mañana el agua corría por las calles de la ciudad:

LA HUIDA DE LA POBLACIÓN ANTE EL AVANCE DE LAS AGUAS DEBIÓ HABER SIDO ALGO IMPRESIONANTE, PUES LO HACÍAN «UNOS CON EL AGUA A MEDIO CUERPO, OTROS A LA GARGANTA Y OTROS A NADO Y MUCHOS NO LO PU-DIERON HACER POR ENFERMOS...».

...con gran abundancia y velocidad por la plaza pública y todas las calles... atravesando, derribando y asolando todas cuantas casas de viviendas tenía y de que componía la ciudad sin reservar ni dejar en pie más fábrica que... iglesias y conventos...

Aventurándose a ratificar la causa de la avenida extraordinaria presentada el escribano Rivera añade que: «no cabe tal creciente sino sólo por decreto de Dios, quien sea bendito, alabado, glorificado y ensalzado como



Convento La Merced, 1636

merece y somos obligados por los siglos de los siglos, amén». Esta interpretación del origen de los fenómenos naturales era muy frecuente en aquella época.

Las pérdidas

Cuando sucedieron los hechos mencionados, Zaña, en la ahora provincia de Chiclayo, era un lugar próspero y pujante cuya economía estaba basada en la agricultura bajo riego y en la ganadería. A fines del siglo XVII Zaña había alcanzado gran esplendor y fama; era tal su importancia que parecía destinada a rivalizar con Trujillo. A partir del corregimiento de Trujillo se desmembró el de Zaña, al que luego el virrey Toledo agregó el partido de Chiclayo. La jurisdicción de Zaña abarcaba veinte poblados.

Como consecuencia del auge económico alcanzado, Zaña poseía hermosas residencias, varios conventos y ricos templos, que llegaban a siete. En su valle tenía próspera agricultura, ganadería e intensa actividad comercial. Toda esta riqueza se basaba en los excedentes económicos generados por la agricultura bajo riego. El historiador Vargas Ugarte dice que Zaña

«fue una de las poblaciones más prósperas del norte». Hampe Martínez se refirió a Zaña como la «Sevilla del Perú», la que tenía tanta fama y riqueza que fue asaltada por el pirata Davis en 1686.

Para comprender lo ocurrido en 1720 tenemos que remontarnos a los orígenes de Zaña. En las épocas preincaica e incaica el lugar tuvo una intensa ocupación, como puede verse hasta ahora por los restos existentes. Sin embargo, la fundación española ubicó la nueva población en una zona muy plana próxima al río. La plaza, centro de la nueva villa, quedó apenas a unos doscientos metros del río, cuyo cauce era y es propenso a desbordes en épocas de lluvias abundantes. En cambio, los antiguos moradores del valle se habían ubicado en las faldas del cerro Corbacho, donde se encontraba el Tambo Real, lejos del río y de sus áreas de inundación.

Los más de mil habitantes de Zaña perdieron sus casas y sus pertenencias. Sólo quedaron en pie, muy dañados, los conventos y las iglesias, parte de cuyas ruinas puede verse hasta ahora, como mudos testigos



Iglesia matriz, fines del siglo XVI

de la tragedia. Señala también el escribano Rivera que el agua pasó por encima de los techos de las casas y que fue tal la destrucción que finalizada la inundación y siendo él natural de Zaña no podía ubicar el lugar en el que había estado su casa. Calculó asimismo que la altura que alcanzó el agua fue de dos varas y media, para lo cual con gran acuciosidad manifiesta haber «medido en tres partes donde dejó señal el agua».

Las pérdidas económicas en el valle fueron cuantiosas. La inundación produjo la destrucción de todo el sistema de riego, constituido por bocatomas, canales y acequias. Las tierras agrícolas se cubrieron de piedra y lodo y, por cierto, se perdieron las cosechas. La recuperación del sistema de riego fue lenta, costosa e incompleta por coincidir con la baja del precio de la caña de azúcar. Ocho años después otro terrible Meganiño acabó con lo que quedaba de Zaña. La población se trasladó a Lambayeque y la antigua villa de Zaña nunca se repuso de los daños sufridos. En 1785 el obispo de Trujillo, Martínez de Compañón, ordenó la preparación de un mapa topográfico de la provincia de Zaña, perteneciente a su obispado, y un plano de lo que quedaba de la villa.

La inundación de 1578

Hay un valioso antecedente que es muy significativo porque sigue ocurriendo en diversos lugares del Perú: la falta de previsión. En 1578 cuando Zaña tenía casi quince años de fundada ocurrió un Meganiño que causó fuertes daños en toda la costa norte y en la recientemente fundada villa, lo que debería haber llevado a su reubicación. Pero, no se hizo. ¡Grave error!

La memoria humana es frágil y aún más en esa época. En 1720 no se recordaba la inundación de 1578 y el escribano yerra al ignorarla y también al calcular el tiempo que tenía de fundada la villa: «no hay tradición que en ciento cincuenta y tres años (sic), que ha que se fundó dicha ciudad hubiese entrado, ni se temiese entrarse por ella el río...». En realidad, Zaña fue fundada el 29 de noviembre de 1563, por lo que al ocurrir la inundación tenía casi 157 años de fundada.

Firma de la escritura

El 18 de marzo de 1720, tres días después de la inundación, el escribano Rivera, cuyo cargo equivale al actual de notario, elaboró un Acta de Certificación de la Inundación y la elevó a Escritura Pública, la que fue firmada por «siete testigos de la ruina». Ellos fueron el capitán don Tomás de Andrade y Peñaranda, el alférez real don Juan Antonio de la Cueva y Velasco, don Dalmacio Rodríguez de Lozada, Regidor Perpetuo; el Licenciado don Melchor Ibáñez, cura y vicario de dicha ciudad y su provincia; el Licenciado don Francisco Suárez, Cura Rector en su iglesia Parroquial; el General Gobernador don Félix de Estrada, y el sargento mayor don José de Lombira. El original de dicha escritura se conserva en el Archivo Regional de Lambayeque. Constituye un valioso y excepcional documento para conocer lo ocurrido.

Reflexiones

Cuando no hay registros instrumentales la Climatología Histórica es un recurso muy importante para conocer el clima del pasado. Dentro de los muchos documentos que se puede utilizar están los notariales.

Si bien es cierto que la intensidad de los daños presentados en Zaña se debió fundamentalmente a la calidad de las construcciones, también lo es que la información sobre la magnitud del fenómeno ocurrido, expresada por el número de días de lluvia, es contundente para identificar la ocurrencia de un Meganiño el año 1720.

Han transcurrido casi trescientos años de la ruina de Zaña. Pero, no se trata sólo del recuerdo de un desastre. Siguiendo a Zubiri, podría decirse que la destrucción de Zaña vive en el presente; es parte de nuestra propia realidad porque la imprevisión y las extraordinarias lluvias eventuales siguen siéndolo.

Cualquier intento de restauración integral de la Villa de Santiago de Miraflores de Zaña tendría que considerar que las causas meteorológicas, hidrológicas, hidráulicas y urbanísticas, que en 1720 y en 1728 concurren para la tragedia, subsisten en la actualidad. Es decir, que la vulnerabilidad de lo que queda de Zaña es la misma que en 1720.*

LAS TRIBULACIONES DEL INGENIERO NYSTROM Y DE ALGUNOS VENERABLES CUSQUEÑOS

Zein Zorrilla

FINALIZADA LA GUERRA DE INDEPENDENCIA DEL PERÚ Y ASENTADA SU POLVORIENTA SECUELA DE CAUDILLAJE Y DESORDEN SOCIAL, EL MOSAICO DE REGIONES COMENZÓ A ENCARAR EL FUTURO CON LOS RECURSOS QUE CADA UNA POSEÍA EN SU TERRITORIO. LIMA SE EMBARCÓ EN LA FALAZ PROSPERIDAD ACARREADA POR EL GUANO; LA COSTA NORTE IMPULSÓ SUS INGENIOS AZUCAREROS Y LA DEL SUR, SUS CULTIVOS DE UVA Y ALGODÓN. EL ALTIPLANO SUREÑO EMPEZÓ A INSERTAR SUS LANAS EN EL MERCADO LONDINENSE. LA REGIÓN CENTRAL ANDINA, CON HUANCAVELICA, JUNÍN, HUÁNUCO Y CERRO DE PASCO, CONSOLIDÓ UN CIRCUITO COMERCIAL EN TORNO A LAS MINAS DE PLATA Y LOS REMANENTES DEL MERCURIO. EL CUSCO MILENARIO CONTEMPLABA SU INCIERTO DESTINO EVALUANDO LA URGENCIA DE CONECTARSE CON LA CAPITAL REPUBLICANA, PERO A LA VEZ TURBADO POR UNA NOVEDOSA ALTERNATIVA: CONECTARSE AL ATLÁNTICO ANTES QUE A LIMA. EVAPORADOS LOS MERCADOS DE POTOSÍ PARA SU COCA Y SUS TEXTILES, EL DESARROLLO PARECÍA DEPENDER MÁS DE AQUELLA ALTERNATIVA RECOMENDADA POR LA GEOGRAFÍA Y LAS URGENCIAS DE LOS MERCADOS DE LA ERA INDUSTRIAL. LA VISITA DEL INGENIERO SUECO-AMERICANO JOHN WILLIAM NYSTROM CONSTITUYE UN CAPÍTULO DE LA EXPLORACIÓN DE ESA ALTERNATIVA.

El centenar de ciudadanos convocados el 20 de enero de 1868 «con el objeto de promover la industria minera y las vías de comunicación a vapor en el Departamento, con absoluta abstracción de la política», escuchaba a Nystrom, el convocante: «Uno de los más importantes constitutivos de la riqueza y prosperidad de los pueblos, es la fácil comunicación por tierra y por agua, que en los

«En Lima no he aprendido nada del Perú. Allí nunca se trata de ningún objeto relativo a la felicidad pública del reino. Más separada del Perú está Lima que Londres...»

Alexander von Humboldt (Carta a Don Ignacio Checa, Guayaquil, 18 enero 1803)



Lima, acuarela de Rugendas

últimos tiempos se halla complementada por medio del vapor que aún no se conoce aquí. He estado en las más remotas partes del Globo, y he establecido ferrocarriles y vapores en lugares miserables, y sin haber encontrado en ninguno de ellos la inmensa copia de ventajas naturales y de elementos como los que he encontrado en este Departamento, pues aquí se hallan todos los raros materiales necesarios para la industria y el comercio, en competencia con los de naciones más adelantadas, y solo demandan un impulso para que una vez movidos bajo buenas bases y dirección, se perpetúe el progreso por sí mismo».

Destacaba Nystrom con matices lóbregos el abandono en que se hallaba el Cusco. Lo comparaba a la Filadelfia norteamericana de donde provenía. Los pobladores de esas comarcas habían tendido ferrocarriles en sus llanuras, con sumo esfuerzo para obtener a cambio óptimos resultados: las inversiones se recuperaron pronto, las propiedades quintuplicaron su valor, la producción de carnes y cereales alcanzó volúmenes desbordantes. Igual había acontecido en las llanuras del Volga y el Don cuyos pobladores veían al comienzo con desprecio a los ferrocarriles. Una década después disfrutaban de florecientes economías. La alternativa más prometedora para el Cusco iba por ese camino. Había que tender un ferrocarril desde Santa Ana –en el actual valle de La Convención– al Cusco y prolongarlo luego hasta Sicuani. Ochenta y seis leguas y treinta mil toneladas de rieles. Ahí no acaba el desafío, continuó exhortando Nystrom a su absorto

auditorio. El ferrocarril conectaría un punto navegable del río Urubamba con el Ucayali mediante buques a vapor. Esas embarcaciones transportarían la riqueza agrícola y minera de Santa Ana a los puertos del Amazonas y el Atlántico. Trescientas leguas a Nauta, tres días para un vapor. Nada. Los rieles se fundirían en el mismo Urubamba, hierro y carbón abundaban; dirigiría en persona la fabricación de las embarcaciones; experiencia la tenía.

¿Cuál era el paso a dar? Decidirse, organizarse, en concreto: fundar la Compañía de Mineralogía y ferrocarril. La reacción fue inmediata. Cincuenta firmas rubricaron el inicio del proyecto.

Finalizada la reunión, los asistentes se dispersaron en las penumbras de la ciudad. Avanzaban dubitativos bajo los edificios de piedra admirados por el conde Francis de Castelnau en su paso al Ucayali y celebrados por sir Clemens Markham en su búsqueda de la chinchona. Ciertamente la ciudad había gozado de mejores tiempos. En años no remotos el ajetreo de mulas y arrieros turbaba calles y tambos y los comerciantes de coca y aguardiente vociferaban rumbo al Potosí de cien mil habitantes, de cien mil consumidores. Los centenares de mulas trotaban ahora en el recuerdo, levantaban el paralizante polvo de la nostalgia. Las casas de cimiento incaico y balcones moriscos yacían vacías, oscuras. Las familias acomodadas emigraban a la costa, la masa indígena abandonaba las haciendas y buscaba un mejor destino en la agonizante urbe.

EN AÑOS NO REMOTOS EL AJETREO DE MULAS Y ARRIEROS TURBABA CALLES Y TAMBOS Y LOS COMERCIANTES DE COCA Y AGUARDIENTE VOCIFERABAN RUMBO AL POTOSÍ DE CIEN MIL HABITANTES, DE CIEN MIL CONSUMIDORES. LOS CENTENARES DE MULAS TROTABAN AHORA EN EL RECUERDO, LEVANTABAN EL PARALIZANTE POLVO DE LA NOSTALGIA.



Cusco, grabado de Skinner

Los comerciantes eran conscientes de que su problema eran las fatales distancias interpuestas entre sus productos y los mercados. El cacao no podía afrontar el costo de los fletes al Pacífico, ni el café. La textilera podía ser, pero oleadas de tejidos extranjeros llegaban desde el día siguiente de la Independencia y regaban la zozobra por los obrajes andinos. Había que competir, pero de qué modo. Ahí estaba el heroico Francisco Garmendia que por modernizar los obrajes de Lucre transportó ochocientas cajas de maquinaria belga por los casi mil kilómetros que separaban Lucre de Islay. Venció a la cordillera, contrató cuadrillas de mineros para ensanchar el camino de herradura y posibilitar el paso de seis mulas que unidas por travesaños cargaban las piezas mayores. Los Garmendia podían enfrentar esos desafíos, pero ¿y los pequeños productores?

Algunos lograban acomodarse en la burocracia local, otros subsistían con el maíz y la carne seca que algún pongo traía de sus remotas haciendas, pero la mayoría... Charles Wiener nos dejó una estampa de esos tiempos: «El comercio del Cuzco no se ha dedicado aún a las especialidades; las tiendas son, en menor tamaño, las muestras del caos anterior a la creación. Juzguemos. El señor Pío Mesa, doctor en derecho, coronel de la guardia nacional, presidente del consejo municipal, inspector general de las escuelas (ese último cargo es una sinecura) es propietario de una casa distribuida así: sobre el frente, una bodega en la que hemos comprado un almanaque, una historia del Cuzco de la que el señor Mesa es el autor, un par de botines, un par de espuelas, un sombrero de paja, papel de carta, un par de anteojos, una

cincha, una caja de galletas, una caja de conservas. En el patio bajo el sotechado hemos leído el aviso siguiente: *El Ciudadano*, periódico semanal del Cuzco que aparece todos los jueves. En el cuerpo posterior de la casa el señor Mesa dicta un curso de Literatura, de Derecho y de Cálculo Comercial. Así, pues, el doctor Mesa es bodeguero en el primer cuerpo del edificio, director-gerente, impresor y corrector bajo el sotechado, y profesor en el fondo del patio, y ese ejemplo de universalidad verdaderamente extraordinario, no es el único que podríamos citar. Los oficios más disímiles se encuentran ejercidos por un solo hombre, y no es exagerado decir que esas excelentes gentes saben de todo, excepto ortografía».

Y ahora llegaba Nystrom a poner el dedo en la llaga: distancia, era el otro nombre de la fatalidad. Lo había advertido Bolívar en su primera visita al Cuzco. Decretó «se abriese dos carreteras en los departamentos del Cuzco y Puno, que uniéndose en Maravillas, atravesase uno principal la cordillera de los Andes, desde allí vía Arequipa hasta la costa». La distancia era la gran tirana. Lo había sido en tiempo de los Incas, lo había sido durante La Colonia, revelaba sus duros rasgos ahora. Décadas atrás apenas, Fray Julián Bovo de Revello, misionero franciscano venido de Chile, había intentado remecer sus conciencias con una prédica urticante. Tras recorrer las haciendas de Paucartambo y publicar *Brillante Porvenir del Cuzco*, o exposición de las esperanzas de engrandecimiento de este departamen-

to, etc. (1848), este «hombre bastante erudito en Historia, Geografía y Ciencias Naturales», al decir de Raimondi, llamó a los cusqueños a dar las espaldas al Pacífico y buscar una salida al Atlántico. El río Madre de Dios era arteria natural. Llamó a desplegar el máximo de los esfuerzos, a conquistar el desarrollo. Sólo así lograrían los cusqueños ver... «vuestros esfuerzos coronados de una rebosante cornucopia... ¿Permaneceréis todavía inactivos e indiferentes? ¡Ah! No, no lo quiero creer, ni me conformo ya con el pasado y presente letargo. Mientras yo tenga la dicha de pisar vuestro hospita-



Pisac, Cuzco

rio suelo no cesaré de sacudiros de vuestra apatía, clamaré y repetiré mis voces cuantas veces sea necesario hasta ver que ponéis manos a la obra».

La Sociedad Minero-Comercial quedó constituida con reglamentos y accionistas. Socios: Mariano Vargas, hacendado de Huadquiña; Pío Benigno Mesa, propietario del diario *El Herald*; Pedro Mariano Miota propietario de Sullupujillo; el británico José Turner, ha-

ciendo y comerciante y esposo de la novelista Clorinda Matto; José Benigno Orihuela, hacendado y coleccionista de arte; Manuel Celestino Torres, impresor del trabajo de Bovo de Revello; Narciso Aréstegui autor de la novela *El padre Horán* y los Galdós y Echeagaray y Escalantes de la región, amén de una treintena de entusiastas cusqueños.



Selva amazónica

LUEGO DE UNA AVENTURA INFAUSTA EN LA FACTORÍA DE BELLAVISTA Y OTRA EN LAS SELVAS DE CHANCHAMAYO, NYSTROM REGRESÓ A LA FILADELFIA DE SUS ÉXITOS. ANTES DE VENIR AL PERÚ HABÍA PATENTADO UNOS MOTORES A VAPOR, UNA REFRIGERADORA Y UNAS CURIOSAS MÁQUINAS CALCULADORAS.

A continuación, una expedición salió en busca del hierro, el carbón y la madera. Los rieles requerían treinta mil toneladas de hierro; las locomotivas unas diez mil. Debían ubicarse además unas ochenta mil toneladas de combustible y unas diez mil de maderas para los puentes, barcos de transporte y *ferry-boats*. La expedición examinaría además las orillas del Urubamba, analizaría la probable ruta del ferrocarril y ubicaría el punto más alto de navegación desde el Urubamba hasta el Ucayali. La tarea no fue fácil. La topografía fue revelando su rostro más cruel ahora que la recorrían con un objetivo definido. Para comenzar el tendido de la línea rielera parecía imposible con tramos llanos que brincaban ya a una margen, ya a la otra. Pero vencerían ese desafío con puentes de acero, artefactos no contemplados en un inicio. Con preocupación creciente, Nystrom observó que ni siquiera existía una vía de herradura que bordeara el río desde el poblado de Pirí hasta Santa Ana. Había que remontar la cordillera y buscar un paso adecuado. Si bien estaba encantado con los productos hallados en esas zonas, «Cera, Zarparrilla, Vainilla, Pescado salado, Caucho, Tortugas,

Gomalaca, Aceite, Cueros de Caimán, Bálsamo de Estoraque, Bálsamo de Copaiba, Resina Copal, Resina de Incienso, Buenos tejidos de algodón, etc.», ahora estaba mortificado por otra evidencia estremecedora: el río Urubamba era navegable a partir de un punto más lejano del estimado en un inicio.

Nystrom interrogó a varios lugareños, pero fue Raymundo Estrella, trotamundos de la comarca, que lo enfrentó a la cruda realidad. El Urubamba

Selva amazónica

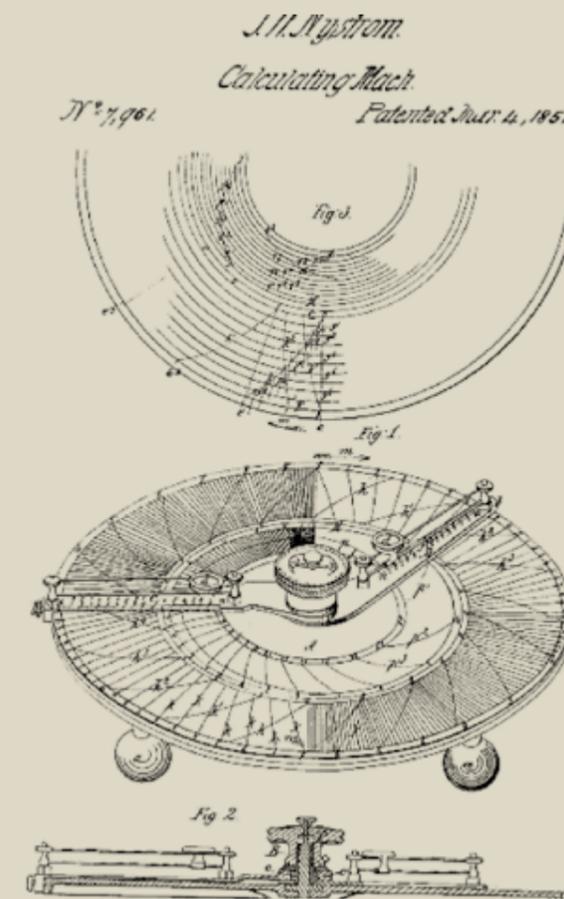


sólo era navegable aguas abajo del Pongo de Mainique, y ese pongo estaba a cuarenta leguas aguas abajo del poblado de Urubamba. Nystrom no tuvo oportunidad de visitar la zona, pero su conclusión fue definitiva. «La larga distancia innavegable de la Misión a Mainique, debe abrirse por medio de un camino, tan pronto como sea posible, para unir la parte navegable con los distritos mineros; y así facilitar la importación de los artículos (en mayor parte herramientas) que son indispensables y que no podrán fabricarse en esos lugares por muchos años todavía».

No había alternativa: «Que se fabrique hierro o no, que se forme o no la sociedad, un camino a Mainique es de la mayor urgencia, y les aseguro de la manera más positiva, que no se hará una sola libra de hierro, bajo mi dirección, hasta que no se principie el trabajo de ese camino».

Los embargó la consternación, que atizó luego las deserciones. Algunos trataron de animarse recordando la odisea de Castelnau que el año 1846 logró atravesar los rápidos y cascadas del Mainique. Era posible, pero nadie quería experimentar las mil peripecias que el naturalista había enfrentado antes de alcanzar el soñado Bajo Urubamba. La Sociedad se desintegró en silencio.

Nystrom dio por concluida su participación con su Informe al Supremo Gobierno del Perú sobre una expedición al interior de la Repú-



Patente de Nystrom

blica -1868: «Traté de hacer revivir la idea bajo una forma distinta; se redactaron los Estatutos y conseguí que se eligiera el consejo de administración; pero la revolución y posteriormente los trabajos eleccionarios dieron en tierra con todas mis tentativas, y en la incertidumbre de una inmediata inauguración de los trabajos en el camino de la Convención, resolví abandonar el proyecto por el presente; pero tan luego como se halle suficientemente adelantada la obra del referido camino, se plantará la semilla que dará por resultado el establecimiento de la gran manufactura de hierro».

Luego de una aventura infausta en la factoría de Bellavista y otra en las selvas de Chanchamayo, Nystrom regresó a la Filadelfia de sus éxitos. Antes de venir al Perú había patentado unos motores a vapor, una refrigeradora y unas curiosas máquinas calculadoras. Retomó su vida académica, publicó

libros de ingeniería, dedicó sus días a perfeccionar un sistema de numeración hexadecimal. Falleció en 1885 convirtiendo su *dictum* en profecía: no fundiría ni media libra de hierro mientras no se iniciara ese camino.

Los cusqueños del proyecto intentaron otra salida al Atlántico en 1873, esta vez por el río Madre de Dios tras los pasos de una expedición anterior emprendida por Bovo de Revello y el pintor ecuatoriano Manuel Ugalde. La expedición fue dirigida por el Coronel Prefecto Baltasar La Torre y el ingeniero alemán Herman Göering. Si la de Bovo de Revello terminó con el naufragio de las ingeniosas embarcaciones de tela y caucho inventadas por Ugalde, la de Göering culminó con el Prefecto La Torre muerto a flechazos.

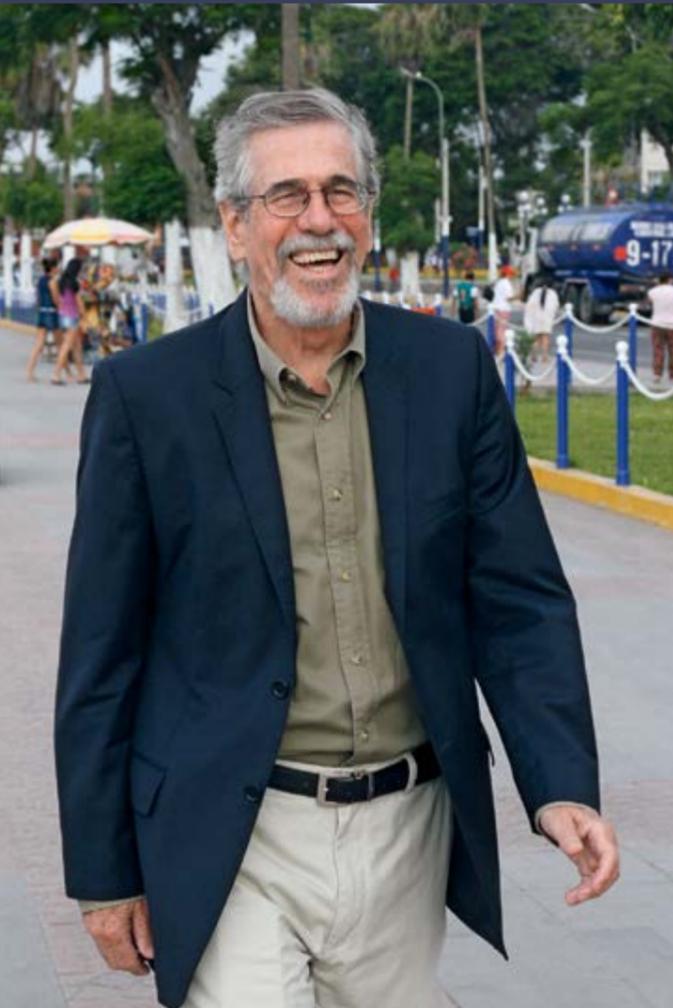
En cuanto a la carretera reclamada por Nystrom, una posterior generación de cusqueños venció los 162 km que separan Urubamba de Quillabamba, a lampa, pico, combo y cincel; la prolongó en 20 km y alcanzó Echarate. La punta de carretera se halla hoy en Ivochete, a 172 km de Echarate y no hay modo, sino fluvial, de vencer los últimos 37 km para avizorar el cincelado cauce del Mainique donde aguarda el torrentoso pongo, con sus remolinos y cascadas, sus 3 km de largo, 45 m de ancho... y su navegabilidad reservada para diestros motoristas.

Es posible que en estos tiempos de maquinarias potentes, de túneles navegables y puentes soberbios, la comunicación del Cusco al Atlántico sea de probable ejecución. Posible que el túnel que by-pasee al temido Pongo, y que los canales navegables posibiliten el arribo de embarcaciones de carga al corazón mismo de Quillabamba se hagan realidad al visionario conjuro de otro Nystrom y al esfuerzo de otra valerosa generación de cusqueños. El Valle de la Convención y sus tres millones de hectáreas de producción exótica aguardan aún por una conexión económica a los mercados del mundo.*

A photograph of Fernando Villarán, a man with grey hair, a goatee, and glasses, wearing a dark blue blazer over a light green button-down shirt and light-colored trousers. He is standing on a balcony or ledge, looking towards the camera with a slight smile. The background shows a coastal cityscape with buildings on a hillside, a body of water with many small boats, and a crowded beach with colorful umbrellas in the foreground.

FERNANDO VILLARÁN
**«EDUCACIÓN
ES LA LLAVE,
LA CLAVE DE TODO»**

José Miguel Cabrera
Fotografías de Soledad Cisneros



TRAS LA AFABILIDAD DEL INGENIERO INDUSTRIAL FERNANDO VILLARÁN SE OCULTA UNA PERSONALIDAD INTENSA, QUE VIVE CON PASIÓN SUS IDEAS E INVESTIGACIONES. PIONERO EN CAMPOS TAN DISÍMILES COMO LA TABLA HAWAIANA Y EL ROL DE LA PEQUEÑA EMPRESA Y LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA EN EL DESARROLLO DE LOS PAÍSES, SE HA DESTACADO SIEMPRE EN EL EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD PÚBLICA (FUE MINISTRO DE TRABAJO) Y PRIVADA. ES AUTOR DE MÁS DE 13 LIBROS, EL ÚLTIMO DE LOS CUALES ABORDA CON LUCIDEZ LOS MECANISMOS DE LA CRISIS ECONÓMICA CONTEMPORÁNEA. ACTUALMENTE ES DECANO DE LA FACULTAD DE INGENIERÍA Y GESTIÓN DE LA UNIVERSIDAD ANTONIO RUIZ DE MONTTOYA.

En tu libro *La picadura del escorpión* cuentas que el asombro por los barcos fue tu primer contacto con la tecnología...

Sí, los fines de semana, antes de visitar a mis abuelos, íbamos al Callao a mirar al mar y mi papá solía decirnos, a mis hermanos y a mí: «abran sus espíritus, respiren el aire puro que viene desde la China». Yo me preguntaba por qué los barcos no se hundían en el agua, por qué no se perdían en la inmensidad del océano. Años más tarde, cuando conocí los principios físicos del desplazamiento de agua, los motores diesel de alta potencia y los instrumentos de navegación, empecé a entender el funcionamiento de los barcos y resolví aquel misterio. Pero, sobre todo, se abrió un mundo nuevo en el horizonte de mi infancia.

De los barcos pasaste a los aviones y luego a los autos, de los que quedaste prendado.

Me encantaba armar los Meccano con sus listones de

fierro con huecos, tornillos y tuercas. Podía construir edificios, barcos, aviones, portaviones y autos. Debo haber armado cientos de modelos, aún me veo en mi cuarto donde tenía una mesa de madera en la que pasaba todo el día armando objetos. Esa era la gracia: construirlos. Era un juego bastante solitario. Algo similar viví en los deportes. Nunca he sido bueno para los deportes colectivos, como el fútbol y el básquet, y luego de practicar un tiempo el remo derivé en la tabla. A los 15 empecé a correr en la Costa Verde con los hermanos Barreda, los hermanos Hanza, Jean Pierre Magnet, mi primo Augusto Villarán, y muchos otros. Mis hijos no creían que yo había sido parte de los pioneros del *surf* en el Perú hasta que un día encontré en su tienda al Gordo Barreda y nos saludamos con mucho cariño. Por supuesto que mis bonos subieron como la espuma ante la mirada de mis hijos (risas).

El contacto con el mar debe ser una sensación muy especial...

En la tabla se da una relación intensa con la naturaleza, esto deja una huella muy profunda en uno. No tengo idea de cómo logré combinar los estudios de ingeniería en la UNI y a la par correr olas, fue una verdadera proeza. La UNI era muy tranca, los números y las olas parecían ser dos actividades incompatibles. Mis compañeros de la universidad se burlaban, me veían medio pituco, qué se yo. Pero tuve un muy buen amigo, Joaquín Miró Quesada, que estudiaba conmigo ingeniería industrial. Era un apasionado de la tabla, su sueño era correr en Hawai, el Banzai Pipeline, la ola perfecta. Logró correr en esa playa paradisíaca pero murió allí mismo cuando una de esas olas lo lanzó contra el arrecife. Murió en su ley. Era mi pata, íbamos juntos a estudiar y también a correr, su muerte me afectó mucho.

Luego, atraído por las ideas de izquierda, me comencé a interesar en la política. Fue por eso que abandoné la tabla, en esa época parecía una actividad burguesa, incompatible con las ideas revolucionarias (risas), así que dejé de correr, una de las peores burradas de mi vida.

Tu gusto por los autos es un poco más profundo porque tiene que ver con tu estancia en el concesionario donde trabajaba tu padre.

LUEGO, ATRAÍDO POR LAS IDEAS DE IZQUIERDA, ME COMENCÉ A INTERESAR EN LA POLÍTICA. FUE POR ESO QUE ABANDONÉ LA TABLA, EN ESA ÉPOCA PARECÍA UNA ACTIVIDAD BURGUESA, INCOMPATIBLE CON LAS IDEAS REVOLUCIONARIAS (RISAS), ASÍ QUE DEJÉ DE CORRER, UNA DE LAS PEORES BURRADAS DE MI VIDA.

El de los autos fue un tema más orgánico, más estructural si se quiere, porque mi padre era concesionario de Mercury, Lincoln y Taunus. Él estaba en el negocio, yo quería ser como mi papá e iba a su taller a hacer prácticas.

Luego pasé a trabajar en un taller de Alfa Romeo, que era un poco más sofisticado, cuyo *dealer* en Perú era Motor Italia, y su dueño era Mario Colabattisti. Ahí me convertía todos los veranos en mecánico de overol, me encantaba arreglar carros. Una de las actividades más engorrosas del motor es asentar las válvulas, es necesario que sellen bien para que pueda haber mejor compresión a la hora de explosionar la mezcla. Los Alfa Romeo tenían doble eje de levas, que era una tecnología muy sofisticada para la época, entonces tenían un montón de válvulas y había que pasar mucho tiempo asentándolas. Ese trabajo me dio ideas para diseñar unos inventos que realicé sobre los motores de autos, con soluciones para evitar los resortes que pierden mucha energía. Y lo logré porque estaba horas de horas trabajando con las válvu-



SUS PRIMEROS CLIENTES FUERON SUS PROPIOS OBREROS, A QUIENES LES DUPLICÓ EL SUELDO. CON ÉL EMPEZÓ LA PRODUCCIÓN EN MASA, LA SOCIEDAD DE CONSUMO, Y EL OBRERO ESTADOUNIDENSE SE CONVIRTIÓ EN CLASE MEDIA; TODO ESTO PRODUJO UN TREMENDO IMPACTO EN ESTADOS UNIDOS Y LUEGO EN EL RESTO DEL MUNDO.

las, pensando en cómo optimizar su uso. Las cosas no vienen de pura imaginación, tienen una relación directa con el trabajo y la experiencia práctica.

A propósito, citas a Henry Ford, un personaje cuya figura te resulta emblemática, cuando dice que «un trabajo que a uno le interesa jamás es duro».

Durante cinco años, al regresar del trabajo, pasaba todas las noches fabricando su primer auto. Tenía que ganarse los frejoles así que trabajaba como ingeniero en la Edison Light, la fábrica de quien luego fuera su amigo, nada menos que Tomás Alva Edison, la misma que después se convirtió en la General Electric Company. ¡Te imaginas!, cinco largos años con sus noches buscando construir su primer auto: eso es pasión. ¿Quién es capaz de hacer eso actualmente? Tenía una obsesión por el

automóvil. Ya se habían inventado los autos hacia fines del XIX en Alemania y Francia, pero eran autos de lujo, para la nobleza. Parecían carrozas y eran muy caros.

¿Cuál fue la gran genialidad de Ford?

Pensar en hacer un auto barato, para el pueblo, tanto así que su primer auto lo vendió nada menos que en 200 dólares. Y el Ford modelo T empezó costando 800 dólares pero llegó a valer 300, una verdadera ganancia. Estamos hablando de 1912, es que es otro dólar, pero un obrero con seis meses de sueldo podía adquirir su auto. Sus primeros clientes fueron sus propios obreros, a quienes les duplicó el sueldo. Con él empezó la producción en masa, la sociedad de consumo, y el obrero estadounidense se convirtió en clase media; todo esto produjo un tremendo impacto en Estados

Unidos y luego en el resto del mundo. Claro que en ese momento no se podía prever las consecuencias ambientales que ese tipo de producción traería.

¿Y qué pasó con tu inmersión en el mundo de la política?

La política me abrió los ojos. Hasta ese momento yo quería hacer mi propia empresa, incluso empecé a trabajar en una empresa de muebles de madera. Ahí me encargaron hacer un estudio: tomar el tiempo que demoraban los obreros en cada paso de su labor, lo que se conoce como racionalización de tiempos y movimientos. Me hice amigo de los trabajadores, me conversaban sobre sus vidas, y luego me enteré de que el objetivo del estudio era prescindir de muchos de ellos. Me peleé con el gerente, renuncié y me fui a trabajar al sector público, al Banco Industrial. Ahí daba préstamos a los pequeños empresarios, artesanos, y fue entonces que descubrí un mundo completamente diferente. Estuve allí desde 1970 hasta mediados de los años 80.

¿Qué era lo diferente?

Que jamás en la universidad me habían hablado de las pequeñas empresas. Sabía cómo funcionaba la General Motors, la Standard Oil, las grandes fábricas textiles, y de pronto debía atender a un pata que trabajaba con sus familiares, dos trabajadores y un par de máquinas viejas en su casa; fui constatando que esa era la realidad de la gran mayoría de peruanos. Mis posteriores estudios de Economía me han llevado a la convicción de que las pequeñas empresas son la clave para el desarrollo. Por un lado generan empleo, que es lo que más necesita y quiere la gente y, por otro lado, de allí pueden surgir innovaciones que cambian el panorama económico del mundo, como fue el caso del mismo Henry Ford, de Steve Jobs con Apple en la década del 70, y hoy de Mark Zuckerberg con Facebook. Ninguno de ellos hubiera podido lograr esos resultados si hubieran estado trabajando dentro de una corporación siguiendo las órdenes de un jefe.

¿Cuál es la esencia del pensamiento de Joseph Schumpeter, a quien le dedicas casi un capítulo entero en tu libro?

MIS POSTERIORES ESTUDIOS DE ECONOMÍA ME HAN LLEVADO A LA CONVICCIÓN DE QUE LAS PEQUEÑAS EMPRESAS SON LA CLAVE PARA EL DESARROLLO. POR UN LADO GENERAN EMPLEO, QUE ES LO QUE MÁS NECESITA Y QUIERE LA GENTE Y, POR OTRO LADO, DE ALLÍ PUEDEN SURGIR INNOVACIONES QUE CAMBIAN EL PANORAMA ECONÓMICO DEL MUNDO, COMO FUE EL CASO DEL MISMO HENRY FORD, DE STEVE JOBS CON APPLE EN LA DÉCADA DEL 70, Y HOY DE MARK ZUCKERBERG CON FACEBOOK.

Él dice que la innovación es la clave para entender el desarrollo económico y el crecimiento. Fue el primero que colocó en el centro de la economía a la tecnología. Gracias al conocimiento de su obra pude racionalizar todas las inquietudes que tenía, en realidad él me reconcilió con la ingeniería. A partir de ese momento empecé a creer que esa es la misión que deben tener todos los ingenieros: no solo concentrarse en su especialización, sino ser defensores de la ciencia, la tecnología y la innovación en el Perú. Es un apostolado que hoy, más que nunca, no podemos abandonar.

Aquí, en este momento, los ingenieros no pesan mucho en las decisiones políticas, a diferencia de, por ejemplo, la China, donde los ingenieros y científicos son los que deciden el rumbo del país. Ellos lo dirigen desde hace 30 años; son los responsables del éxito fantástico de haberse convertido en la primera potencia económica del mundo, de acuerdo al propio FMI, y con una orientación muy diferente, y hasta opuesta, a la de Estados Unidos.

A PARTIR DE ESE MOMENTO EMPECÉ A CREER QUE ESA ES LA MISIÓN QUE DEBEN TENER TODOS LOS INGENIEROS: NO SOLO CONCENTRARSE EN SU ESPECIALIZACIÓN, SINO SER DEFENSORES DE LA CIENCIA, LA TECNOLOGÍA Y LA INNOVACIÓN EN EL PERÚ. ES UN APOSTOLADO QUE HOY, MÁS QUE NUNCA, NO PODEMOS ABANDONAR.



Lo dijo en un artículo el periodista argentino Andrés Oppenheimer: uno de los secretos de China es que los nueve miembros de la comisión política del partido comunista son ingenieros. Han mantenido esa tradición, son gente más pragmática, vinculada con la ciencia y tecnología. En China existen más ingenieros que en Estados Unidos y Europa juntos, y tienen más inventos y patentes que los norteamericanos. Pensar que China es mano de obra barata es solo una visión maniquea, equivocada.

Un ejemplo claro es que están produciendo autos con sus propias marcas, que incluso llegan a nuestro país a muy buenos precios. Los brasileños producen autos y camiones, lo hicieron mucho antes que China, pero no han sido lo suficientemente audaces para producir sus propias marcas, dominar su propia tecnología.

¿Y cómo estamos nosotros en materia de ciencia y tecnología?

Muy mal. Somos uno de los últimos en América latina e incluso del mundo. Chile nos lleva una ventaja tremenda y ni qué decir de Brasil, Argentina y Colombia. Es un lugar que no nos corresponde si tomamos en cuenta que en macroeconomía estamos muy bien.

Es una incongruencia absoluta con lo que arrojan las cifras económicas...

Queremos ser primer mundo en macroeconomía, y en ciencia y tecnología estamos en el quinto mundo, estamos entre los últimos y esto es una vergüenza que debe cambiar. Al Colegio de Ingenieros le corresponde un rol fundamental en este campo. Debemos seguir el ejemplo de China, de Corea, países que han apostado por educación, ciencia y tecnología, por la industria y la exportación con valor agregado. Aquí se sigue creyendo que las materias primas nos van a sacar adelante, y mantenemos un sector industrial muy débil; sin investigación y desarrollo no vamos a ningún lado. Las universidades que tenemos son en general bastante malas, salvo pocas y honrosas excepciones. Yo diría que en este campo estamos en estado de

emergencia, y si no nos ponemos las pilas seguiremos rezagados, aunque los resultados macroeconómicos digan lo contrario.

Nuestro principal comprador de materia prima ya no es Estados Unidos sino China, pero la relación es la misma, seguimos siendo un país dependiente. ¿Acaso queremos ese país para nuestros hijos y nietos? Debemos apostar por un país con su propia personalidad y cultura. Y parte de esa cultura es la capacidad de producir tus propios bienes, eso es lo que los ingenieros debemos aportar a la sociedad en su conjunto, los macroeconomistas están sumamente ideologizados; como dicen los jóvenes, ya fueron.

¿Qué impulso se le puede dar a la educación para revertir esta situación?

La educación es la llave, la clave de todo, y así lo demuestra la experiencia histórica. Pero qué tipo de educación: la que priorice ciencia y humanidades en una combinación virtuosa. Hay que invertir en investigación y desarrollo, en proyectos que junten a las empresas con las universidades. Los países que tienen más posibilidades de desarrollarse rápidamente invierten en conocimiento y educación a manos llenas, tenemos a China, Brasil, Corea, Finlandia, Alemania, y, sin ir muy lejos, a Chile. Hay que aprender de ellos, de sus programas y proyectos, no es necesario inventar la pólvora de nuevo.

¿Crees que basta la educación para lograr el progreso?

No es suficiente, claro. Además de ella, necesitamos contar con la base social de una clase media extendida, que nos permita lograr uno de los grandes objetivos que nos falta: estabilidad social. Si tienes un país con crecimiento macroeconómico, como el que hemos tenido en los últimos años, pero en el que la riqueza se va concentrando en un solo lado, solo se consigue malestar, acentuar las diferencias y aumentar los conflictos. En síntesis diría: necesitamos educación, ciencia y tecnología, innovación, pleno empleo y pequeña empresa, es la fórmula que nos va a permitir un desarrollo sostenible que beneficie a todos.*



EMILIO CHOY

UN HOMBRE DEL FUTURO

Pablo Macera

DE SORPRESA MURIÓ EMILIO CHOY EN 1976. CON SU DISCRECIÓN DE SIEMPRE, SIN RUIDO NI FASTIDIO. UN GRAN HOMBRE DE CIENCIA Y DE MORAL, SABIO, BUENO Y JUSTO. NO UN SANTO, SINO UN SOLDADO DE SU OPCIÓN SOCIALISTA. SIN PEDIR NI RECIBIR NADA A CAMBIO.

C hoy no estudió en la universidad. Era un autodidacta como Guamán Poma, Garcilaso, González Prada y Mariátegui. Y al igual que ellos era un creador. Muchos científicos sociales han contribuido positivamente a la acumulación de datos sobre la cultura andina. Pero muy pocos, en cambio, proporcionaron, como Choy, conceptos generales, esquemas ordenadores y ejemplos de método. Su mérito principal consistió en relacionar, antes que nadie, el marxismo con la antropología peruana en el mismo momento en que el neopositivismo norteamericano ingresaba a la ciencia social de Latinoamérica al implantar modelos monográficos de investigación. Fue el primero en aplicar los conceptos y la metodología de Gordon Childe al mundo andino y en recomendar las clasificaciones ceramográficas de Semienov y Gorodkov, que tienen en cuenta la función y el uso cotidianos en vez de la decoración como criterio ordenador. Y advertía también los peligros del ecologismo

no tanto porque fuese una versión más refinada de la geopolítica y el determinismo geográfico, sino porque a través de sus microanálisis regionales rompía a veces las grandes unidades de interacción histórica.

En los últimos tiempos demostró también su clarividencia al defender la pertinencia científica del concepto Revolución. Desde luego que es difícil encontrar evidencias arqueológicas de un fenómeno revolucionario. Pero esto constituye un desafío técnico metodológico y no una prueba contra la existencia de las revoluciones. La dificultad principal consiste en que el arqueólogo está acostumbrado al análisis de los productos finales del proceso social donde no siempre resulta explícita la respectiva relación social, que es el plano donde primariamente ocurren las revoluciones. El equipo material de una sociedad determinada puede, en ese sentido, cambiar con un ritmo diferente al de su contexto demográfico, económico, social e ideológico. Caben al



Gordon Childe

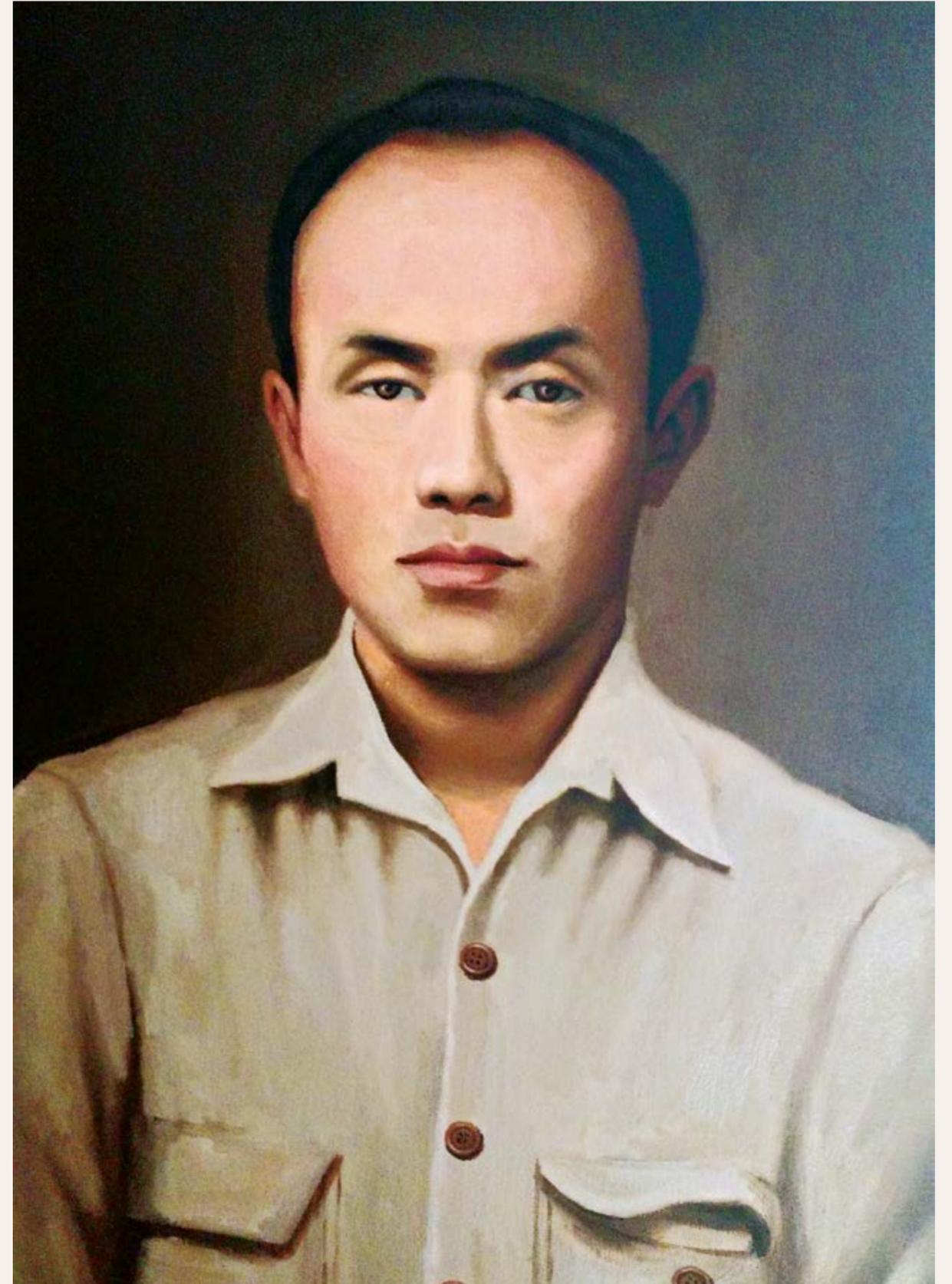
respecto numerosos tipos de desfasamiento. Si algún arqueólogo realizara una excavación en Rusia para los estratos correspondientes a principios del siglo XX, es probable que no encuentre testimonios muy claros de la Revolución de Octubre. Todavía más, en la medida

que el equipamiento material de toda sociedad industrial avanzada es aproximadamente el mismo, podría ese arqueólogo erróneamente concluir que no había diferencias a mediados del siglo XX entre los Estados Unidos, Rusia, Italia y Suecia. Algunos arqueólogos se niegan a comprender esta posición. Sospecho incluso que el catastrofismo del barón Cuvier es combatido no por sus ingenuidades, sino porque evoca de lejos, al nivel de la naturaleza, los fenómenos revolucionarios que ocurren en lo social. Según algunos arqueólogos lo que se comprueba no es una Revolución, sino diferentes procesos evolutivos-funcionalistas que se conectan suavemente a través de períodos transicionales.

Emilio Choy tenía una clara convicción de la necesidad de hipótesis novedosas y atrevidas. Todavía recuerdo las animadas sugerencias que se producían en las tertulias convocadas por Emilio Choy, Lorenzó Roselló, Augusto Cardich, Alfredo Torero y otros. Alguna vez Lorenzo Roselló nos habló de los cambios ocurridos en la cuenca del río Rimac alrededor del primer milenio antes de Cristo. Hasta entonces el Rimac desembocaba ocho kilómetros más al sur que hoy día. Pero un megasismo cambió su cauce. Destruyó los catorce valles o acequias del complejo Rimac-Chillón. En el curso del debate alguien hizo ver que ese gran trastorno geoló-



Profesores del Instituto de Arqueología. Gordon Childe al centro.



Retrato de Emilio Choy, óleo de Fernando Alcázar



Sechín. Foto de Beatriz Velarde.

gico podría haber formado parte de una reactivación sísmica mundial que habría producido la desaparición de la cultura de Creta en el Mediterráneo. Alguna otra vez Cardich nos dio un adelanto de sus estudios sobre los cambios climáticos y los episodios de enfriamiento. Alguno de los allí presentes nos hizo ver que las fechas de ese deterioro de temperatura coincidían con la aparición y desarrollo de los llamados horizontes. ¿Por qué razón? Choy sugirió que esa coincidencia era la respuesta obligada pues el enfriamiento producía una reducción de los terrenos de cultivo y exigía una administración política más severa para replantear las nuevas relaciones sociales que el clima exigía. Recuerdo también cómo a propósito de la iconografía Alfredo Torero nos propuso una lectura diferente de las estelas de Sechín para que pudiéramos apreciar no tanto su extraordinario impacto estético sino más bien el hecho de que era la celebración desembozada de un genocidio.

LA LUCIDEZ POLÍTICA DE CHOY,
ASÍ COMO SU GENEROSIDAD Y EL
INMENSO VALOR DE SUS ESTUDIOS
FUERON SIN DUDA CONTRIBUCIONES
ESENCIALES.

Por desgracia la coherencia de la obra de Choy realizada durante 25 años continuos está dispersa en numerosos artículos y, todavía más, en conversaciones y debates orales. Choy veía cada una de sus producciones como una batalla en el curso de la guerra y no parecía comprender la utilidad de una recopilación. Quise convencerlo para que reuniera en un solo volumen toda su producción cuyo ordenamiento quedamos en discutir. Tímidamente me sugirió meses después que intentáramos solo una antología. Insistí entonces en el plan original porque podía dar una imagen de su obra y personalidad.

Dudo que nadie haya donado sumas tan cuantiosas como Emilio para financiar investigaciones grandes y pequeñas. Los estudiantes sabían bien que podían encontrar en Choy un amigo callado y bien dispuesto a darles el dinero que necesitaban para escribir sus tesis.

Si menciono estas cuestiones es porque Emilio Choy tenía una idea clara de su importancia para el desarrollo de las ciencias sociales peruanas. Cuando yo no pude conseguir todos los fondos necesarios para que la Universidad de San Marcos pudiera comprar el templo de Pacopampa, Emilio Choy los proporcionó con esa brusquedad que usaba para evitar el agradecimiento. Choy no pretendía con estas donaciones ejercer el mecenazgo ni crear una clientela alrededor suyo.

A Choy le preocupaba, la situación interna o mejor dicho el desamparo profesional dentro del cual debía trabajar el arqueólogo peruano. La arqueología no tiene las ventajas que las profesiones liberales gozan en sociedades como las nuestras. Un arqueólogo no tiene más empleo que el de funcionario público en un museo o profesor en alguna universidad. Pero la disponibilidad de estos puestos es muy exigua y se plantea una competencia dentro de la escasez que mina la solidaridad entre los arqueólogos.

Choy percibió estos problemas y propuso en una reunión conmigo y con Lorenzo Roselló la formación de una entidad, independiente del Estado, que tuviera como fin diseñar un plan de emergencia para la arqueología andina y recoger información sobre lo que al respecto venía ocurriendo.

La lucidez política de Choy, así como su generosidad y el inmenso valor de sus estudios fueron sin duda contribuciones esenciales. Pero por encima de ellas estuvo su autoridad moral. Nunca hizo ni quiso hacer daño a nadie. Tenía siempre una excusa para disculpar a los demás y dejar abierta la rehabilitación. Conquistó así el respeto de todos. Su sola presencia impedía que se cometieran abusos.

A pesar de estos recuerdos, a pesar de la falta que a todos nos hace, diría sin paradoja que Emilio murió a tiempo y como debía: En pleno trabajo, agitado por la emoción y la curiosidad, preguntando sobre todos los misterios y todas las dudas que rodean a la historia del hombre, mirando lejos y arriba, con una sonrisa. Y repitiendo: «Nunca es más oscura la noche que antes de amanecer».*

La semblanza escrita por Pablo Macera sobre Emilio Choy y la breve edición del vasto ensayo que este escribió sobre Garcilaso, y publicado en *Tareas del pensamiento peruano*, revista dirigida por el poeta Alejandro Romualdo en 1965, hace cincuenta años, forman parte de un homenaje por los cien años del nacimiento de Choy, este «gran hombre de ciencias y de moral».

GARCILASO FRENTE AL COLONIALISMO HISPÁNICO

Emilio Choy

Confieso que he sido uno de los que miraba a Garcilaso con cierto desdén por sus inexactitudes referentes a lo preincaico. Pero, estudiando su obra a la luz de la dialéctica y observando cómo oscurecía algunos hechos para destacar otros, consideré una obligación estudiar toda su obra teniendo en cuenta tales contradicciones. No olvidemos que Garcilaso tuvo que recurrir a lo que Américo Castro ha denominado «el intelecto enmascarado» para poder publicar su obra y hacerla circular. No olvidemos que para Garcilaso era imperioso que circularan sus *Comentarios reales*. Nada ganaba con tener una obra guardada con el riesgo de que se perdiera, o la secuestrase el Santo Oficio con algún pretexto en caso de ser publicada, como había sucedido con su traducción de *Los Diálogos de Amor*, esas «lindezas» que había escrito el filósofo neo-platónico León Hebrero.

Recordemos que Garcilaso era maestro en defender una opinión del enemigo, para tratar de destruirla

luego. Fue la única manera que tuvo para confundir con su dialéctica al adversario y poder deslizar lo que realmente quería decir. Veamos como ejemplo su velada crítica al Santo Oficio:

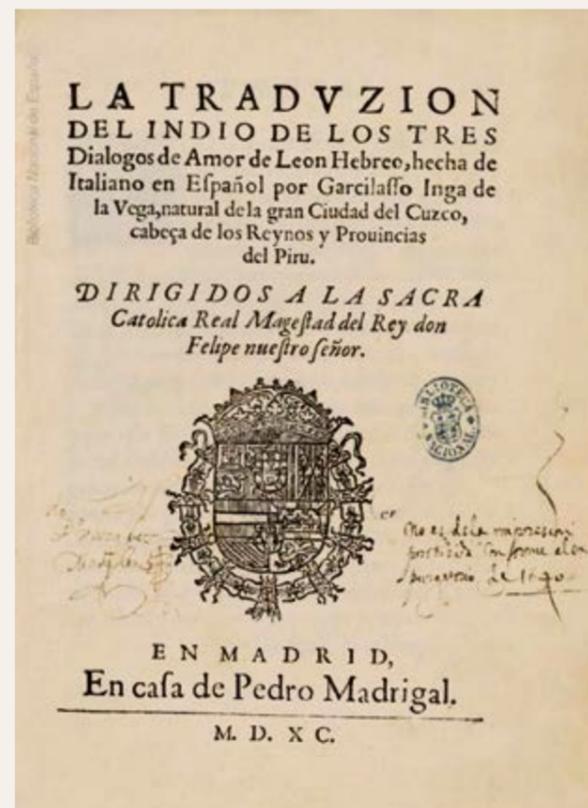
León Hebreo, que anda traducido en todas las lenguas hasta en lenguaje peruano (para que se vea a do llega la curiosidad y estudiosidad de los nuestros) y en latín corre por el orbe latino, con excepción y concepto de los sabios y letrados que lo precian y estiman, por la alteza de su estilo y delicadeza de su material. Por lo cual, con justo acuerdo la santa y general inquisición de estos reinos, en este último expurgatorio de libros prohibidos, no vedándola en otras lenguas, lo mandó a recoger en la nuestra vulgar (castellano), porque no era para el vulgo; y pues consta su prohibición es bien se sepa la causa, aunque, después acá he oído decir que ha habido réplica sobre ello, y porque estaba dedicado al rey nuestro señor don Felipe Segundo, que Dios haya en su gloria.



SE VE QUE TENÍA INTERÉS — NO COMO LOS RELIGIOSOS QUE TRADUCÍAN LOS CATECISMOS PARA SUJETAR LAS MENTES DE QUECHUAS, AYMARAS, ETC.— DE SERVIR A INDIOS, MESTIZOS Y CRIOLLOS PORQUE CONSIDERABA QUE LA FILOSOFÍA DE LEÓN HEBRERO LES SERÍA ÚTIL A LOS PERUANOS, COMO TAMBIÉN CREÍA QUE LOS *COMENTARIOS* SERVÍAN A INDIOS, MESTIZOS Y CRIOLLOS. EL DOMINIO DE UN IDIOMA PUEDE SERVIR PARA DOS FINES: SUJETAR A UN PUEBLO O LIBERARLO.

Calificaba de «justo acuerdo» del Santo Oficio el prohibir esa obra porque la Iglesia española se oponía a que fuera conocida por el pueblo. Además recordemos que Garcilaso había traducido *Los Diálogos de Amor* a dos idiomas: el quechua y el castellano, con el deseo de que alguna vez fuera leído por los indios, mestizos, criollos y españoles. No olvidemos que Garcilaso había hecho un destacado elogio al pensamiento de León Hebreo. En su esfuerzo para traducir la obra de este al quechua, hay algo más que un alarde de destreza filológica. Se ve que tenía interés —no como los religiosos que traducían los catecismos para sujetar las mentes de quechuas, aymaras, etc.— de servir a indios, mestizos y criollos porque consideraba que la filosofía de León Hebreo les sería útil a los peruanos, como también creía que los *Comentarios* servían a indios, mestizos y criollos. El dominio de un idioma puede servir para dos fines: sujetar a un pueblo o liberarlo.

Para sus fines de sometimiento, la dominación hispana consideraba que el quechua era mucho más



eficaz que el castellano. De ahí que Acosta defendiera su uso en el famoso *De Procurando Indorum Salute*, jesuítico manual de administración colonial. En cambio, Garcilaso tenía el propósito de engrandecer el quechua con la traducción de una obra del calibre de *Diálogos de Amor*. El problema no era reconocer las excelencias de un idioma para someter a los que lo hablan, como hacía el jesuita en su obra ya citada, sino dominar el idioma como lo hacía Garcilaso para enriquecerlo con lo mejor de la cultura universal y contribuir a liberar a los que se expresaban con el *runa simi*.

La pregunta que debemos hacernos es: ¿Por qué los cronistas españoles no vacilan en poner en boca de Valverde las frases que incitaron a las huestes españolas a realizar la gran matanza de indios en Cajamarca? Y ¿por qué nuestro mestizo Inca Garcilaso, a comienzos del siglo XVII, se esforzó en defenderlo? Lo cierto es que su exculpación a Valverde de incitar al genocidio queda opacada por los testimonios y relatos de acuciosos cronistas como el gran Cieza de León. Al hacerlo, no defendía la Hispanidad de los Habsburgo. Sin dejar de criticar lo negativo de la Conquista, defendía la obra de los conquistadores, obra de una burguesía embrionaria

despojada por la Corona del fruto del esfuerzo realizado para dominar un Imperio, el de los Incas. Hay notoria diferencia, pues, entre este conquistador y una Corona que no solo lo despoja sino que consolida la situación del Perú como colonia de España.

El conquistador se esforzaba en mantener el máximo de autonomía frente a la Corona y esta procuraba someterlo, domesticarlo, para que esa autonomía no se reforzara ni creciera, y prevenir así la tendencia a «alzarse con la tierra» de los principales conquistadores y prescindir de la dominación de la Metrópoli. Garcilaso en España no podía «alzarse con la tierra», pero en su ataque a Bartolomé de las Casas y su crítica a las Nuevas Leyes, se nota su simpatía por los conquistadores y sus

descendientes, sobre todo en la forma como narra el alzamiento de Gonzalo Pizarro contra la Corona y los consejos que este recibe de Carvajal para que completara su peruanidad uniéndose a una princesa quechua y así proclamarse monarca. Mucha fuerza debía tener aún la línea materna inca para que Carvajal creyera que serviría para obtener la autoridad necesaria en la masa indígena. Carvajal se nos revela como el primer ideólogo que plantea con claridad la emancipación de los españoles peruanizados. Pero no siempre es suficiente la capacidad del ideólogo cuando la clase que ha de llevar a cabo un movimiento carece de la madurez necesaria y el enemigo tiene un poder capaz de agrupar fuerzas superiores, como ocurrió con el movimiento de Gonzalo Pizarro. Aquí, además de la línea vacilante de su jefe, el feudalismo teocrático español consiguió movilizar contra Pizarro a las fuerzas continentales, en el Perú, a los enemigos de Gonzalo y a los Caciques indios.

En el siglo XVII defender la grandeza de los incas, la capacidad de los indios y el esfuerzo de los conquistadores, no era defender la hispanidad, debemos recordar que existían dos Españas, la colonialista y la que desde las primeras décadas nos envió hombres con ansias de liberarse de la Madrastra Patria porque habían encontrado en el Perú a su verdadera madre. Hombres crueles, matadores de indios, sí, pero acaso hombres como Carvajal y el vasco Orgóñez, el lugarteniente de Almagro, incitados a no respetar los sagrados símbolos de la cristiandad en otros países de Europa, ¿qué podía esperarse de tal educación religiosa! Al llegar al Nuevo Mundo y enriquecerse quisieron librarse de la madrastra, soñaron y lucharon por emanciparse de ella, fueron los precursores de los libertadores políticos del siglo XIX.

Dentro de las circunstancias en que Garcilaso escribió los *Comentarios Reales*, en especial la segunda parte, donde defiende a los conquistadores, no dejó de criticar la dureza de estos en la matanza de Cajamarca, pero como historiador no podía detenerse en lamentar lo que ya había ocurrido.

Su grandeza radica en que su hispanismo estaba en función de la defensa del porvenir de lo indio, que es el primer objetivo de su obra, para ello necesitaba:



dar a conocer al universo nuestra Patria, gente y nación... que por haber sido poseída y gobernada de sus antiguos príncipes incas: Césares en felicidad y fortaleza. Y porque de virtud, armas y letras suelen preciarse las tierras en cuanto remedan al cielo: de estas tres prendas puede loarse la nuestra... pues sus coterráneos son de su natural dóciles, de ánimo esforzado entendimientos prestos y voluntades afectas a la piedad y religión.

Con orgullo muestra la calidad humana del indio. Sus coterráneos nada tienen de inferiores. Son tan capaces como otros pueblos poderosos de Europa. No escribe para defender la hispanidad colonialista en sí, defiende lo que el español podría aportar en el futuro para la emancipación del indio. Como católico cree que la religión no es obstáculo para que el indio desarrolle su capacidad. ¿Acaso él mismo no es un exponente de esa capacidad cuando destaca haber traducido a León Hebreo al quechua y al castellano: «para que se vea a do llega la curiosidad y estudiosidad de los nuestros?»*



EL BARÓN HAUSSMANN Y LA BELLEZA DE PARÍS

Max Castillo Rodríguez



DE UNA CIUDAD TUGURIZADA Y MALOLIENTE, A PARTIR DE 1853 PARÍS SE TRANSFORMÓ EN UNA CIUDAD ILUMINADA, LLENA DE JARDINES, GRANDES AVENIDAS, ESTACIONES DE TRENES Y UN EXCELENTE SISTEMA DE ALCANTARILLADO. LA INMENSA OBRA FUE REALIZADA POR ARQUITECTOS Y DISEÑADORES CONDUCIDOS POR UN INGENIERO NACIDO EN 1809: EL INMORTAL BARÓN GEORGES EUGÈNE HAUSSMANN, EL GRAN TRANSFORMADOR DE PARÍS DURANTE EL SEGUNDO IMPERIO.

Luis Bonaparte, el sobrino del Gran Corso, antes de ser Napoleón III vivió una época en Londres, como exiliado; corría 1838, y la rica mansión atendida por decenas de sirvientes no le impedía pasear por la gran ciudad y admirar sus grandes avenidas y frescos y plácidos jardines.

Cuando regresó a París decidió cambiar absolutamente la imagen de su ciudad y acabar para siempre con sus tristes tugurios. Las comparaciones que su mente realizó entre la capital inglesa y su ciudad fueron odiosas pero esperanzadoras. Soñó con grandes jardines para los paseos de millares de parisinos. Desde su hogar londinense en Carlton House Terrace pudo visi-

tar el famoso jardín privado de Waterloo Place y quiso realizar una gran obra que evocara la placidez y belleza de ese tranquilo jardín británico, o de Saint James Park, el gran jardín partido por un lago que adorna el famoso Palacio de Buckingham. Su sueño fructificó en una obra monumental, el París del Segundo Imperio, cuando se convirtió en Napoleón III. La gran ciudad, gracias al tesón y genio de un político imperial, el Barón Haussmann, pudo exhibir a sus visitantes amplias avenidas, hermosos bulevares como los de Saint Michel y Saint Germain des Prés, calles pavimentadas y ensanchadas, bellas y confortables estaciones de trenes además de edificios monumentales; así mismo, el sistema de agua y alcantarillado no tuvo nada que envidiar al diseñado en Hamburgo por los prusianos.

París una ciudad sucia y peligrosa

Hacia 1850 la ciudad de París era un gran conglomerado medieval, un laberinto de plazuelas con fuentes secas, rodeada de calles estrechas. La ciudad aún conservaba sus antiguas murallas. Era oscura, sucia, maloliente por los desperdicios de los vende-

dores ambulantes que recorrían el centro. No tenía un sistema de alcantarillado. Las revoluciones de 1830 y 1848 causaron terror entre las clases acomodadas, los insurrectos de sectores paupérrimos con la ocupación de calles estrechas eran una amenaza para las viviendas de los barrios exclusivos. A partir de 1851, Luis Bonaparte quiso terminar con todo lo que hacía de París una ciudad frágil, peligrosa y atrasada.

Antes de los cambios iniciados por el Barón Haussmann en 1853, la proliferación de ratas y de basura en las calles había provocado graves plagas y epidemias, como el terrible cólera de 1832 que produjo veinte mil muertos. No existía un sistema de salud para sus habitantes, que hacia 1850 bordeaban ya el millón. Su clase trabajadora, distribuida en múltiples actividades, llegaba a 400 mil incluidos muchos niños. La situación social era pues una bomba de tiempo.



Haussmann con Luis Bonaparte

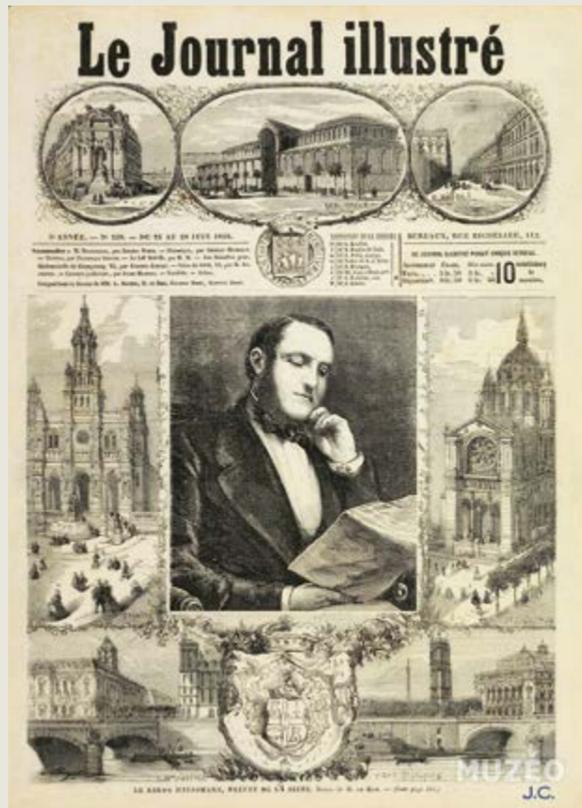
DESDE EL GOLPE DE ESTADO DE 1851 MOSTRÓ SIEMPRE SU LEALTAD HACIA LUIS BONAPARTE. CUANDO UN AÑO DESPUÉS ESTE SE PROCLAMÓ COMO NAPOLEÓN III, HAUSSMANN FUE NOMBRADO PREFECTO DEL DEPARTAMENTO DE LA GIRONDA. EN 1853 REEMPLAZÓ AL ARQUITECTO BERGER QUE NO SE DECIDÍA A REALIZAR LA MUY NECESARIA TRANSFORMACIÓN DE PARÍS.

Jardines, bulevares y estaciones de trenes

El Barón Haussmann provenía de una familia alsaciana y era descendiente de políticos y generales de los días de la Revolución Francesa. Desde el golpe de Estado de 1851 mostró siempre su lealtad hacia Luis Bonaparte. Cuando un año después este se proclamó como Napoleón III, Haussmann fue nombrado Prefecto del departamento de la Gironda. En 1853 reemplazó al arquitecto Berger que no se decidía a realizar la muy necesaria transformación de París. Entonces ocupó el cargo de Prefecto del Sena. La cercanía del nuevo Emperador le otorgó megafunciones que a nadie sorprendió. Haussmann le



Dibujo de Daumier sobre la reconstrucción de París

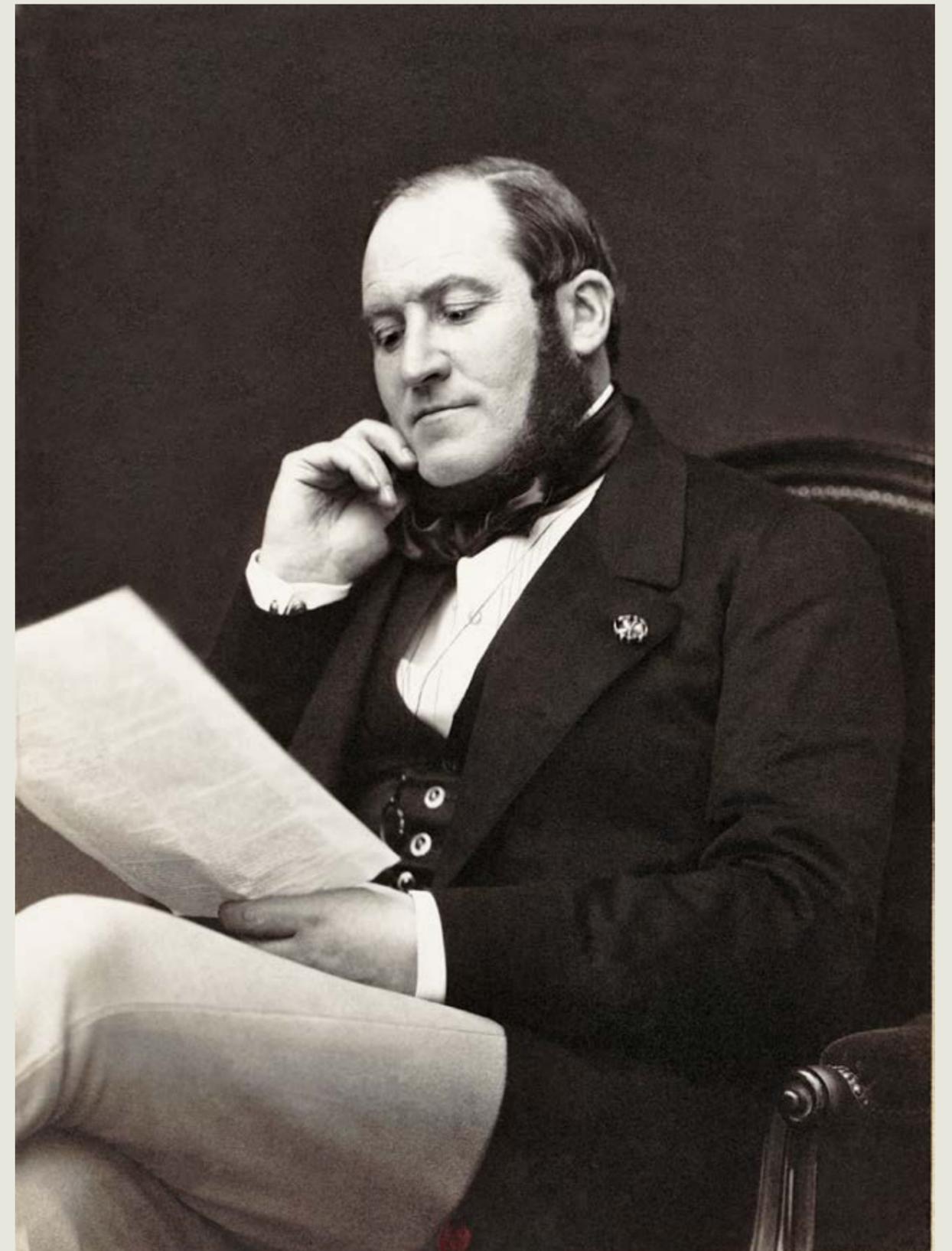


APARECIERON JARDINES MODERNOS, LOS DOS MÁS GRANDES EN LOS EXTREMOS ESTE Y OESTE DE LA CIUDAD. ERAN ESPACIOSOS, CON INNOVACIONES ESTÉTICAS, COMO PABELLONES IMPERIALES. EL BOSQUE DE BOULOGNE IMITABA AL HYDE PARK LONDINENSE, SEGÚN EL GUSTO Y DESEO DE LUIS BONAPARTE. TENÍA LAGOS GRANDES Y PEQUEÑOS, UN ZOOLOGICO Y UN JARDÍN DE ACLIMATACIÓN DE ESPECIES TROPICALES EXÓTICAS.

dijo a Napoleón que se disponía a realizar la utopía de construir y remodelar la Ciudad Luz, como lo quisieron Ledoux y Boullée, importantes arquitectos del siglo XVIII. Desde 1853 hasta 1870 los cambios fueron fundamentales. Aparecieron jardines modernos, los dos más grandes en los extremos Este y Oeste de la ciudad. Eran espaciosos, con innovaciones estéticas, como pabellones imperiales. El Bosque de Boulogne imitaba al Hyde Park londinense, según el gusto y deseo de Luis Bonaparte. Tenía lagos grandes y pequeños, un zoológico y un jardín de aclimatación de especies tropicales exóticas. Su confort invitaba al pueblo a disfrutar los fines de semana. Se construyeron espacios para sentarse a lo largo de caminitos serpenteantes, o cafés a la vera del camino, quioscos y pabellones elegantes. Siendo Haussmann un hombre de antepasados provincianos, vistió a los guardianes del parque como verdaderos montañeses, el jardín imitaba un típico bosque frío del septentrión. Uno de los lagos pequeños del Bosque de Bolougne tenía un círculo dedicado al patinaje, el primero que hubo en una ciudad europea. Los jinetes que cabalgaban por caminos de herradura podían descansar de sus cabalgaduras en postas cónicas diseñadas al estilo suizo. Se construyó posteriormente un teatro de marionetas y una de las últimas curiosidades antes de las hostilidades con los prusianos fue el Teatro Florido, un espacio adornado de flores y troncos en donde los concurrentes se reunían para bailar.

Al otro extremo, al Este de la ciudad, se construyó en los mismos años el Bosque de Vincennes que fue un antiguo coto de caza de los monarcas. Tenía características muy similares al Bosque de Boulogne, pero Haussmann lo conservó mucho más silvestre, al estilo del Saint James londinense. En la zona de Vincennes, Haussmann instaló la escuela de arboricultores de Saint Mandé que alcanzó gran prestigio. Este gran parque fue muy depredado durante las guerras franco prusianas y también en la Primera Guerra Mundial. En 1948 se inició su necesaria recuperación.

Los amplios bulevares, construidos con las pautas de Haussmann, incorporaron 400 millas de pavimento.



Haussmann



Gare Saint Lazare

Este espacio se entrelazaba con setenta millas de calles más pequeñas, construidas para el proyecto. Esta situación alejó la amenaza de revoluciones y asonadas de los barrios miserables, que desde entonces quedaron separados de las espaciosas y modernas viviendas de la nueva burguesía. El sistema de iluminación basado en lumbres de gas erradicó el robo callejero.

La formidable obra de Haussmann tuvo grandes detractores, pero ninguna crítica lo detuvo. Así por ejemplo, el bulevar de Sebastopol construido entre 1853 y 1859 pudo unir a París desde la plaza Chatelet hasta el recién inaugurado bulevar de Estrasburgo, pero para el efecto aniquiló tres cuartos de la antigua Cité medieval que estorbaban la ejecución de la obra. Desaparecieron para siempre el mercado de los Inocentes, la Torre de los Hospitalarios de San Juan de Letrán, la iglesia de San Benito, el hotel de Coligny y muchas capillas levantadas a través de los siglos en la tradicional Ile de la Cité. Sin embargo, gracias a los esfuerzos de Haussmann se pudieron salvar los

antiguos hoteles de Sully y de Mayenne. La antigua plaza de l'Étoile fue embellecida con avenidas adyacentes que recordaban los triunfos de Napoleón I, antepasado de Luis Bonaparte. El Barón Haussmann indemnizó a los antiguos propietarios, expropió terrenos, tenía el poder que le daba el Emperador, fue implacable aunque no austero en los gastos.

Veamos en un ejemplo el aporte de este gran transformador de la capital francesa. Para construir la avenida de la Ópera, el dolor de muchos no lo hizo vacilar. Derribó calles y plazuelas de los alrededores de la histórica Ópera (obra esta del arquitecto Charles Garnier). La monumental avenida quedó flanqueada por edificios de estilo neoclásico, como hasta hoy se puede observar.

Los bulevares famosos del centro de París, como Saint Michel y Saint Germain de Prés, de grandes y anchos trazados se conectaban en forma diagonal con calles más pequeñas que conservaban el mismo estilo neoclásico, el preferido por el Emperador.

La prolongación del famoso bulevar Saint Germain, hacia la ribera izquierda del Sena, unió los antiguos barrios con la ciudad. El antiguo barrio de Montmartre fue unido también a la ciudad gracias al nuevo bulevar Haussmann, inaugurado en 1870, que fue una de las últimas obras monumentales realizadas durante el Segundo Imperio.

El Barón Haussmann creía en la fuerza transformadora de los rieles y de las locomotoras. Diseñó y construyó nuevas estaciones o gares. En 1855 apareció la estación de Lyon, luego la estación del Norte y, en 1867, la más espectacular y bella estación de trenes de París: la gare Saint Lazare.

La estación de trenes Saint Lazare fue remodelada, techada, y ampliados sus carriles. Recibía en esa época a veinticinco millones de viajeros al año. Fue el centro de la atención del mundo moderno durante la Exposición Mundial realizada en 1867 por Napoleón III.

No olvidemos la construcción del mercado de Les Halles. Este nuevo gran mercado de París, inaugurado en 1854, estaba ligado a la nueva y amplia calle que llevaba el mismo nombre. Este lugar central para el movimiento de productos alimenticios ha seguido funcionando hasta 1960.

El agua y las alcantarillas

La necesidad de consumir el agua del Sena fue uno de los problemas que encaró Haussmann. Para solucionarlo llamó al ingeniero Belgrand, uno de los tres grandes colaboradores de Haussmann en sus gigantescos proyectos. Los otros dos fueron: el maestro de horticultura y jardinería Jean Pierre Barillet Deschamps y el ingeniero Jean Charles Alphand. La obra histórica de Belgrand, la que se recuerda más, es la construcción del reservorio de agua de Montsouris, que fue culminada como gran proeza en 1873, después del sitio de París durante la guerra franco-prusiana.

Las alcantarillas de París dejaron atrás un mundo de suciedad que durante siglos fue la leyenda negra de la ciudad. Antes de la Revolución los miasmas discurrían subterráneamente hasta el barrio marginal de Ménilmontant. Allí el hedor era insoportable. Las nuevas alcantarillas tomaron como ejemplo las del puerto de Hamburgo. Hacia 1870 se habían hecho 340 millas de alcantarillas. Tres colectores llevaban los residuos de la orilla derecha del Sena, y otros tres colectores los de la orilla izquierda. Para el fin del Segundo Imperio se había logrado la transformación de

la ciudad. Otro gran aporte a la ingeniería mundial, gracias a Eugène Belgrand, fue la irrigación con aguas de alcantarilla. El París del Barón Haussmann marcó para siempre un antes y un después en la historia de la más importante capital europea. Su obra, su hermoso legado, sufrió debido a guerras posteriores y a malentendidos de posteriores autoridades políticas, pero, felizmente, el nuevo trazado que hizo este importante y visionario ingeniero aún permanece. Haussmann murió en 1891, está enterrado en el Cementerio Père Lachaise, uno de los cementerios de la gran capital, la incomparable Ciudad Luz cuya belleza le debe tanto a él.*



Belgrand

OSWALDO VIGAS

MUESTRA ANTOLÓGICA 1943- 2013

Jorge Bernuy

«No he sido nunca rigurosamente abstracto, ni rigurosamente figurativo. Lo que he tratado de ser siempre es rigurosamente Oswaldo Vigas»

OSWALDO VIGAS ABRIÓ UN NUEVO CAMINO EN LA PINTURA DE VENEZUELA: CADA CUADRO PINTADO DEBERÍA EXPRESAR LA AUTORREALIZACIÓN DEL ARTISTA. EL TEMA DEL CUADRO DEBÍA SER ALGO EXCLUSIVO DEL PROPIO ARTISTA, A PARTIR DE ÉL JUZGARÍA LA AUTENTICIDAD DE SU OBRA; ES DECIR SU DERECHO HISTÓRICO A EXISTIR.

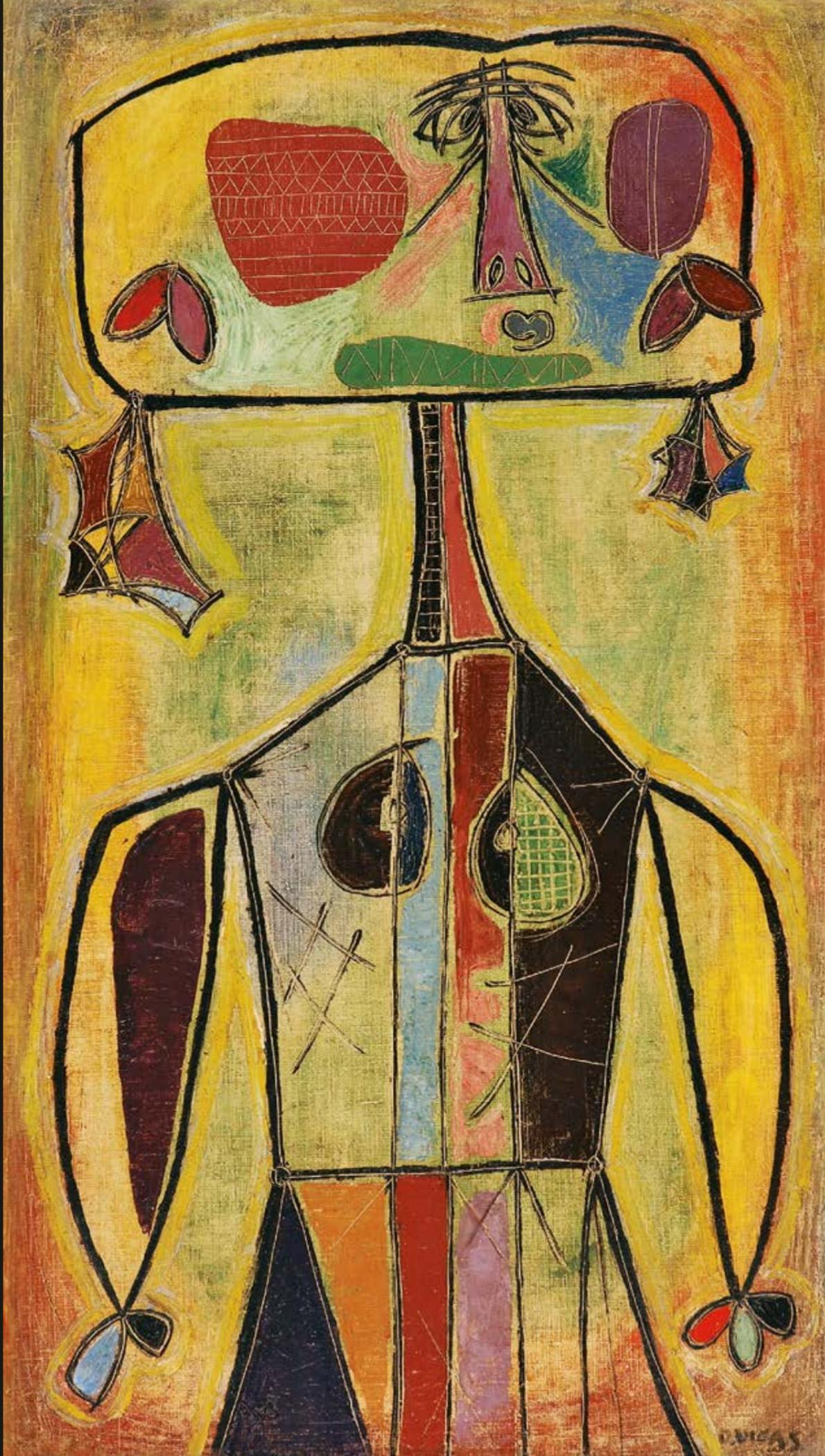
Sin embargo, el camino propuesto por Vigas, se cerró ante la influencia del movimiento cinético que se había propagado con gran fuerza en su país.

Vigas trató de infundirle al cuadro su propia energía vital al recrearlo una y otra vez en forma activa. Por lo tanto: ¿Qué representan estos cuadros maduros y exclusivamente suyos reunidos en su retrospectiva en el Museo de Arte Contemporáneo de Lima?

No se trata de objetos que pretendan decirnos algo ni tampoco de motivos interesantes que nos cautiven, se trata de un manejo casi dramático de las formas y colores con el fin de penetrar el cuerpo pictórico, de amenazarlo, herirlo y cuestionarlo. Por consiguiente, el verdadero trabajo de Vigas es el cuadro mismo, la obra personal que solo él pudo realizar y legitimar a través de su vitalidad.



Ligürea Lúdica, 1970



Génesis, 1980.

Esta es la forma en que debemos ver las pinturas de este maestro: como autodeterminadas e inherentemente significativas; cuadros que no se congridan, no buscan evadirse y tampoco proporcionan un estado de seguridad, antes bien reactualizan las falsas pretensiones y producen un estado que encuentra su realización tanto en la materialidad como en la actualidad concreta de las obras. Al definir el cuadro que existe y actúa, Vinas sitúa el verdadero sentido de su trabajo en crear tales hechos inspirándose en las culturas precolombinas.

Sus obras son para él la comprobación de la existencia y de la vida. Lo importante para este artista es que el espectador pueda captar el proceso de creación de una obra. Lo decisivo no es solo el resultado sino también la manifestación del camino que lo condujo a él. Así, Vinas nos hace ver sus cuadros y, de paso, nos hace presenciar todo el proceso de creación, en el cual ya está la semilla del siguiente cuadro. Una exposición como esta no solo presenta un determinado número de cuadros

LO DECISIVO NO ES SOLO EL RESULTADO SINO TAMBIÉN LA MANIFESTACIÓN DEL CAMINO QUE LO CONDUJO A ÉL. ASÍ, VIGAS NOS HACE VER SUS CUADROS Y, DE PASO, NOS HACE PRESENCIAR TODO EL PROCESO DE CREACIÓN, EN EL CUAL YA ESTÁ LA SEMILLA DEL SIGUIENTE CUADRO.



Madrina y sus ahijados

y esculturas sino que resalta el propio proceso de pintar y esculpir. Por consiguiente, el tema de Vías no radica en el arte definitivo ni en la obra misma. Para él los cuadros no son el resultado de muchos estudios sino estaciones intermedias de un

largo camino, puntos de descanso desde donde el cuadro rehuye a cualquier intervención posterior.

Estos trabajos sin receta, sin ningún tipo de seguridad o incluso amparo en un estilo, con la constante

incertidumbre ante un nuevo cuadro y su resultado, demandan la fuerza y el trabajo continuo del artista.

En la pintura de Vías, la presencia de la figura es casi constante, salvo en algunos abstractos. Este pintor modifica sistemáticamente las proporciones, las relaciones de talla entre el hombre y el mundo exterior que son subjetivamente falseadas. Tiende por turno hacia el gigantismo, como los primitivos, dando un coeficiente visual a los elementos de la composición, e ilustrando así la precariedad de la situación del hombre.

En *Bruja infante*, 1951, la figura humana, a la que le aplastó la cabeza, le alargó el cuello y le quitó los dedos, condensa toda la energía del cuadro absorbiendo todo a su alrededor. Su expresividad, plena de una fuerza extraña, es resaltada por el trabajo con colores planos geometrizados que le dan al personaje un sentido ritual muy expresivo. Nos sorprende la obra de Vías, desaparecido hace solo un año. Artista de enorme talento, trabajaba de una manera espontánea entregando su visión al mundo. Logró una obra vigorosa, desenvuelta, de firme dibujo y soluciones directas sin problemas ficticios. Consiguió potenciar la fuerza expresiva de sus cuadros al realzar la intensidad de los colores rojos, verdes, tierras y blancos. Estas son las principales cualidades de un arte que rompe largamente los moldes convencionales. A veces se puede tener la impresión de estar frente a un boceto de rápida ejecución, como si hubiese sido captado en un instante.

La tosquedad, reforzada por la expresividad del dibujo y el color, así como la movilidad de los personajes, resulta de un expresionismo conmovedor en su pintura *Madrina y sus ahijados*.

El camino de Vías fue largo, individual y penoso. Evidentemente, nadie es completamente aséptico, ninguno puede sustraerse al



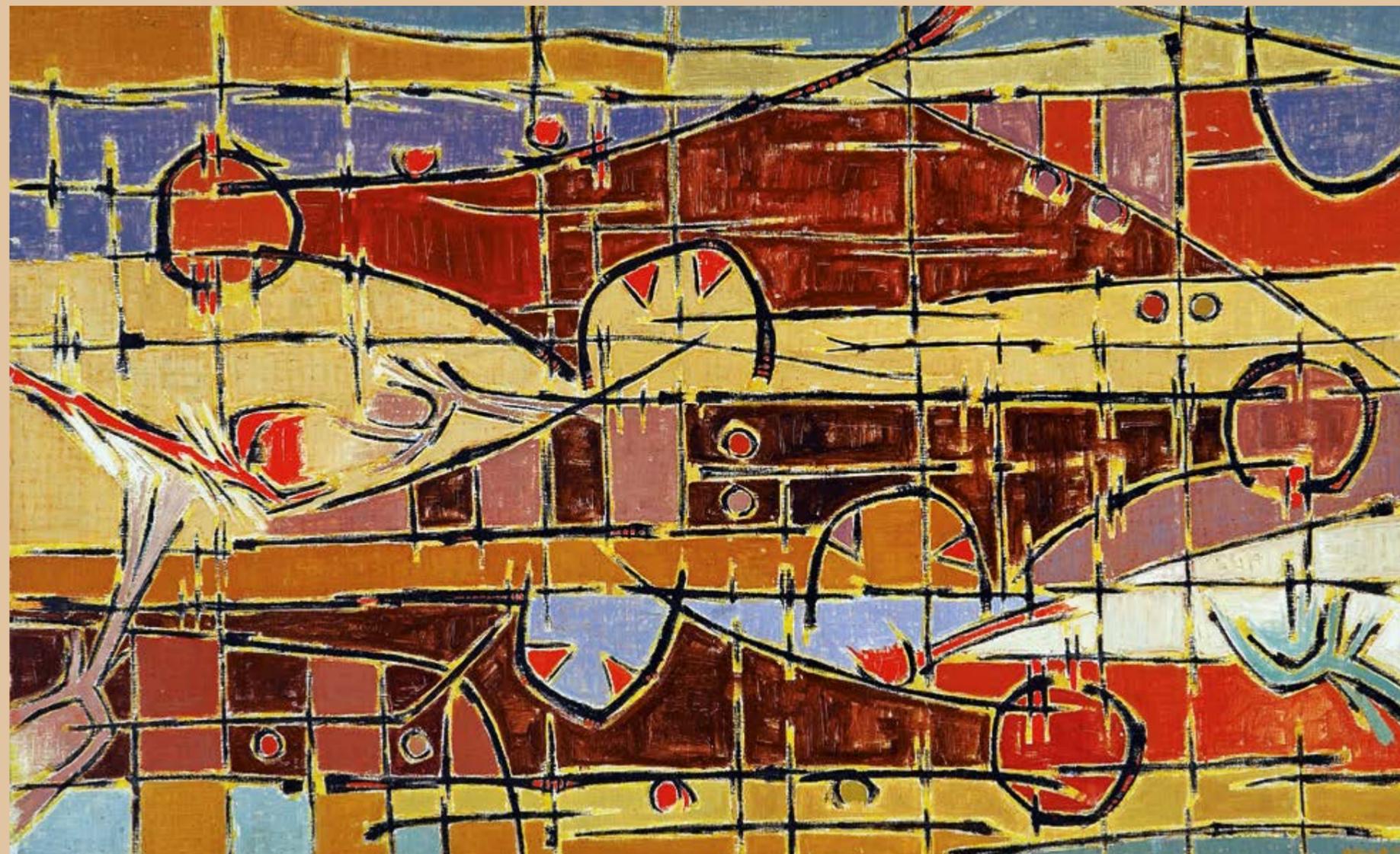
Señora de las hojas, 1965

lenguaje de su época, ni sentirse inmaculado de las influencias del Cubismo, Abstracción o Informalismo. Al expresarme de esta manera deseo significar que no hubo en él posición racionalmente tomada y si alguna vez cayó en un ismo fue la consecuencia involuntaria de un diálogo con su circunstancia y no la adopción de un camino escolástico elegido premeditadamente, sostenido con plena conciencia como posición plástica.

No son los grandes planteamientos plásticos los que determinan su pintura sino los románticos gestos de su espíritu, entre lo acústico, sensual y orgiástico, los que señalan su camino y sus cuadros. De otra manera, podría decir-



Personaje vegetal, 1956



Personajes I (estudio para mural UCV), 1953 - 1954

se que llevado por cierto pragmatismo innato toma los elementos expresivos plásticos por una necesidad inconfesada más que por una ideología formulada.

Su preocupación parece estar en que la imagen que pinta no deje de ser real de acuerdo con las formas clásicas. Esto se observa en la planimetría de sus figuras humanas que las lleva a una abstracción pura (*Composición*, 1943)

aunque su mente concreta no le permite apartarse de la imagen humana, aun en la abstracción.

En Oswaldo Vígas hay una búsqueda intuitiva de la realidad. Pero su inquietud interior lo lleva a buscar mayor sensibilidad, mayor clima subjetivo para su obra. Comienza así una nueva etapa con *Comadres de Ipacaí*, 1945, donde las pinceladas crean un sabroso lenguaje plástico de empastes grisáceos con ese devaneo entre ayer y hoy con el que va tejiendo la obra.

En París, en 1956, Vígas es invitado por el arquitecto venezolano Carlos Raúl Villanueva para realizar cuatro

murales monumentales para el proyecto Integración de las artes en la ciudad universitaria de Caracas. Estos murales fueron realizados con mosaicos venecianos y romanos lo que llevó a este maestro a enfrentarse a una nueva y problemática temática abstracta con juegos de tensiones geométricas y colores contrastados acentuados por bordes negros.

Oswaldo Vígas nació en Valencia, estado de Carabobo, Venezuela, el 4 de agosto de 1926. Sus padres fueron el médico Jesús Vígas y Nieves Linares. Su vocación artística se manifestó desde cuando era un niño. Autodidacta por vocación emprende un



Comadres de Ipacarái, 1995



Gran curandera VI, 2008

viaje sin retorno, vive entre Puerto Cabello, Tinaquillo y Guacara, Valencia, donde realiza sus primeras ilustraciones para poetas de tendencia fantástica. Con uno de estos trabajos gana el primer premio de ilustración en 1942, en Valencia. En 1943 realiza su primera muestra individual en el Ateneo de la misma ciudad de Valencia.

En 1946 expone gouaches y acuarelas de influencia cubista. Viaja a Mérida para estudiar medicina en la Universidad de los Andes, sin abandonar la pintura se

gradúa de médico pero nunca ejercerá la profesión porque era un artista nato. En 1950 es considerado como uno de los pintores más importante de Venezuela. En 1952 expone en el XII Salón oficial de arte de Venezuela. Con su obra de gran formato *La gran bruja* gana el premio John Boulton. Viaja a París con el premio recibido: un boleto de avión. Allí reside durante doce años. En 1953 ingresa a l'Ecole des Beaux Arts y sigue cursos libres de arte.

Expone en la II Bienal de Arte de Sao Paulo; en el Musée d' Art Moderne de París. Viaja a España interesado en El Greco y Goya.

En 1954, se exponen obras de Vigas con Fernand Leger, Jean Arp, Vassarely, Calder inaugurando el Pabellón de Venezuela en la XXVII Bienal de Venecia. Entre 1958 y 1964 lo designan agregado cultural de la Embajada de Venezuela en París.

En 1962 es nombrado comisario por Venezuela en XXX Bienal de Venecia. Incursiona en el Informalismo y gana el premio Michelin.

La década del ochenta fue muy productiva, realizó una serie de tapices,

cerámicas, relieves, esculturas.

En 1990 realiza una retrospectiva de doscientas obras entre pinturas, esculturas, tapices, cerámicas, joyas, organizada por el Museo de Arte Contemporáneo de Caracas.

Se publica el libro *Oswaldo Vigas, leyenda de mañana* con el texto del historiador de arte Carlos Silva. Lleno de distinciones y condecoraciones fallece en Caracas el 22 de abril de 2014. Descansa en paz amigo y maestro de maestros. *



MILA HUBY

CARTOGRAFÍAS DEL CUERPO Y LA MEMORIA

Guillermo Niño de Guzmán

CON UNA FORMACIÓN INICIAL EN ARQUITECTURA, MILA HUBY FUE DERIVANDO HACIA OTRAS DISCIPLINAS ARTÍSTICAS, ATRAÍDA POR LAS POSIBILIDADES DE LA PINTURA, EL GRABADO Y LA FOTOGRAFÍA. PARA ELLA, TODAS SON VÍAS EXPRESIVAS ÚNICAS Y A LA VEZ COMPLEMENTARIAS, PUES CONTRIBUYEN A ORQUESTAR SU VISIÓN DEL MUNDO. UNA VISIÓN MULTIFACÉTICA QUE RESPONDE A SUS DISTINTAS INQUIETUDES Y A LA MANERA EN QUE EXPERIMENTA LA REALIDAD Y ES IMPACTADA POR ELLA. EN BUENA CUENTA, SABE QUE DE LO QUE SE TRATA ES DE DISCERNIR CUÁL ES EL MEJOR INSTRUMENTO PARA EXPLORAR TERRITORIOS QUE A MENUDO ESCAPAN A LOS DOMINIOS DE LA NATURALEZA Y SE TRANSFORMAN EN PAISAJES DE LA MEMORIA.



Mujer de la Perla



Mujer de Luz



Rosa de Mar

Desde luego, detrás de su elección hay no solo conocimiento técnico sino, sobre todo, un estado de ánimo y mucha intuición. «Tengo una sensibilidad muy grande por el color -ha explicado-, pero en la fotografía siempre trabajo en blanco y negro, porque es el contrapeso de mi pintura. La fotografía implica otra clase de lenguaje y de vitalidad diferente, por eso siempre me ha fascinado. El grabado es mi intermedio».

En el conjunto de imágenes que se aprecia en estas páginas, la artista parte de la contemplación del paisaje (una vista captada a la orilla del mar) y de un detalle en particular (los pilares de madera de un embarcadero) hasta incurrir en una vertiente fotográfica más elaborada, en la que se combinan distintos elementos iconográficos para obtener determinados efectos. Ello corrobora la amplitud de su registro, pues da la impresión de que no se conforma con apresar fragmentos de la realidad circundante sino que prefiere intervenir

activamente en la composición de sus encuadres. Así, vemos una serie de fotografías en las que retrata el cuerpo femenino, aunque velándolo con una sobreimpresión de líneas que corresponden a cartas náuticas, donde se marcan singladuras y derroteros marítimos.

Una propuesta interesante, sin duda, en la medida en que estas señales se extienden sobre la geografía del cuerpo de la mujer, lo que despierta otras resonancias significativas. Después de todo, las formas ondulantes de las féminas siempre han sido un motivo artístico y los poetas han establecido inevitables asociaciones en las que comparan sus curvas y sinuosidades con las características del terreno, ya se trate de dunas, valles, colinas, montañas o cuencas. Pero, en esta ocasión, Mila Huby se aleja de las alusiones convencionales e imprime los datos cartográficos sobre la piel de sus modelos, lo que permite transvasarles la complejidad y el misterio del mar.

No obstante, a la fotografía tampoco le basta esto, ya que si observamos con detenimiento nos percatamos de que su enfoque no está exento de reflexión y memoria. Hay algo sutilmente perturbador en aquellas imágenes que muestran a mujeres emboscadas por velos. Su reiteración no debe ser atribuida a un simple juego estético; más bien, nos insinúa otro propósito: poner en evidencia las restricciones que amenazan a la condición femenina. En ese sentido, conviene recuperar una declaración de la fotógrafa, quien admitió que «como muchas otras mujeres yo tuve que abrir un camino para poder reivindicar mi identidad sexual dentro de una sociedad machista y conservadora. Como artista, mi mirada del cuerpo femenino es una mirada de amor, de deseo, es la mirada de una mujer a otra mujer, es la mirada que sugiere y permite la posibilidad de ver más allá de lo evidente».

Y, por supuesto, Mila Huby lleva su propuesta a otra dimensión cuando, en su yuxtaposición de capas visuales, introduce unas gaviotas, lo que representa un signo de liberación. O, por lo menos, un soplo de aire fresco, más aún si tomamos en cuenta que en las fotografías en que aparecen estas aves las mujeres ya no están cubiertas por velos. En cualquier caso, advertimos una tentativa de desrealización que es subrayada por el empeño de la artista en difuminar sus composiciones, como si quisiera que comprendiéramos que sus fotografías son parcelas del deseo y la memoria. «Pensé en el cuerpo como un territorio sobre el que ha transitado un montón de recuerdos y de huellas de los lugares en los que yo me he movido», ha expresado al respecto.

Otra imagen que nos seduce es aquella en la que se congela la caída de una hoja. Hay en ella un aliento impregnado de poesía, una confirmación



Milosevic



Mar

tal vez no deliberada del carácter efímero del trabajo fotográfico. La suspensión de un elemento tan frágil como una hoja, la silueta de su sombra, el diagrama del piso y el fondo esfumado revelan una sensibilidad peculiar y el ojo atento de alguien capaz de aferrar el instante mediante el lente de su cámara.

Mila Huby estudió en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Ricardo Palma y, en 1985, se trasladó a la Escuela Nacional de Bellas Artes. Al año siguiente ingresó en la Pontificia Universidad Católica del Perú, donde se licenció en Artes, en la especialidad de Pintura, en 1992. También hizo estudios de Restauración, en el Cusco, y, en 1993, realizó prácticas de

esta disciplina en el ICROA, en la ciudad de Madrid. Posteriormente, se instaló en Barcelona, donde completó su aprendizaje en instituciones como el Taller de Escultura de José María Teixidó y Camí, la Escuela Massana, la Escuela de Arte y Diseño, el Taller de Proyectos Escultóricos de Sergi Aguilar, el Taller de Fotografía de Manel Esclusa y el Taller de Grabado de Roser Sales.

Ha realizado varias exposiciones individuales en Madrid, Bilbao, Barcelona, Lima, Sao Paulo, Brasilia, Guayaquil, Washington y Ginebra. Viajera impenitente, que lucha contra un permanente desarraigo, Mila Huby ha conseguido que el territorio plástico y visual sea su lugar natural de residencia.

TECNOLOQUÍAS

Luis Freire Sarria
Ilustración de Salvador Casós

LA FEMME FATAL

La historia de la seducción ha demonizado la imagen de la femme fatal, qué poco tiene que ver una hermosa mujer de anuelos en los ojos, boca carnibal y carnes hipnóticas, nimbada por el inasible carisma de las elegidas para atrapar la voluntad masculina sin concesiones, qué poco tiene que ver, digo, con la fatalidad a secas. Es posible que algunas de esas femmes hayan provocado duelos, suicidios, asesinatos pasionales y lo peor de todo, telenovelas mexicanas, pero si queremos revisar el recuento de sus víctimas, encontraremos que son menos las muertes y más los corazones anticuchados por su indolente indiferencia ante los tormentos del prójimo. Para decirlo de otro modo, la femme fatal muy rara vez es fatal. Para encontrar a quien merece el apelativo, tenemos que retroceder a los tiempos de mademoiselle Guillotín, pero no a afilada hembra de acero y madera popularizada por la revolución francesa, armada de una cuchilla de sonrisa sesgada o de medio lado, la sonrisa de los sicarios sensibles cuando los abruma el orgasmo producido por su crimen. La verdadera femme fatal, la que le dio sentido al nombre, fue la construida en honor de las «tricoteuses», aquellas mujeres que se sentaban a tejer roponcitos para bebés y bufandas para los viejitos alrededor del cadalso y exclamaban a coro ¡Una más! cada vez que la cuchilla escupía una cabeza en la canasta. De ese grito nació el popular ¡Dos más! que alcoholiza nuestros bares. ¿Cómo así? Algunos oficiales de Bolívar admiradores de la revolución francesa importaron el ¡Una más! para nombrar a la copa del estribo en las celebraciones

de la victoria de Ayacucho, la frase se aclimató tan bien entre las botellas peruanas que echó raíces y terminó criando pareja para celebrar la amistad que se confirma en la mesa de un bar entre dos amigos de la cerveza.

Una delegación de «tricoteuses» exigió que se les construyese una guillotina propia en mérito a su fervor revolucionario y a sus servicios como infalibles contadoras de cabezas. Cada vez que a los encargados de llevar la cuenta de las decapitaciones se les mareaban los números, las «tricoteuses» estaban allí para asegurar a coro: ¡Van cuatrocientas veinte! Su guillotina debería ser femenina, «une femme fatal pour les aristocrates», en palabras de su cabe-cilla Genevieve Chifflet (no en vano, su apellido evocaba el siseo de la cuchilla al deslizarse por su marco de madera). Como ya existía una guillotina oficial administrada por las autoridades revolucionarias, bautizaron a la suya como Mademoiselle Guillotin y no madame, porque no se casaba con ninguna cabeza. Su cepo reproducía los succulentos y entreabiertos labios rojos de una mujer en el instante, fatal en este caso, de insinuar un beso. La cabeza del condenado a muerte asomaba por la abertura que anunciaba el beso, con el cuello preso por los labios rojos. Dos grandes manos talladas en madera, forradas con guantes tejidos en punto flores de primavera, formaban un cuenco en espera de la testa que les entregaría la cuchilla. En honor a la reputada obsesión femenina por la pulcritud, hay que anotar que las «tricoteuses» tenían siem-

pre a la mano un nuevo par de guantes recién tejido para sustituir a los ensangrentados por cada ejecución. Su romance con los cuellos ajenos fue breve, Robespierre decretó su destrucción cuando se hizo patente que muchos aristócratas pedían ser guillotinado por la mademoiselle fatale de las «tricoteuses» porque sus labios rojos les recordaban los de la reina María Antonieta. Salvador Dalí ensalzó a Mademoiselle Guillotin como la primera degolladora surrealista y sentenció, con sabiduría de enterado: «Nadie como ella nos dio a entender cuán fatal puede ser un beso de mujer».



