

Carta a un ingeniero

Publicado en el catalogo "Buques de Acero". Editorial Artespacio. 2001

**Carta a don Santiago Arias, Ingeniero Calculista
Profesor, Facultad de Ingeniería, Universidad de Chile
F. Gazitúa, 2001**

Estimado Don Santiago,

Hoy día es 10 de septiembre y nieva en todo el Cajón del Maipo. En su última visita al taller para chequear la estructura del buque escultórico en que estamos trabajando, después de sacar los centros de gravedad, recomendar refuerzos en algunas vigas y hacernos algunos cálculos básicos para las fundaciones en la plaza, el tipo de plancha de acero que estábamos usando, la dosis de soldadura para las 18 toneladas de peso y los 40 x 25 mts. de alto, a 10° de inclinación, el espesor y la tensión de los cables, la resistencia de los conectores, después de todo eso, usted recordará que se quedó callado un rato mirando el buque por todos lados y entonces dijo: "Sí, pasa el examen estructural" y, tras otra pausa, vino la pregunta.

"¿Cuál es la enseñanza de ese aparato?" "Recordarle a la gente de Santiago que pasa por Avda. Kennedy con Rosario Norte que Chile tiene mar", respondí, creo, y supe que con eso estaba contestando muy poco. Y la pregunta siguió dándome vueltas.

Los periodistas hacen otras preguntas, a las cuales uno responde con frases de especialista, tratando de no caer en el pantano de los lugares comunes en que se ha ido convirtiendo el lenguaje que rodea la escultura, pero se supone que ellos entienden lo que uno dice y su tarea, después, es traducirle al público.

La gente hace otras preguntas: ¿cuánto pesa?, ¿costó mucho trasladarlo de la punta de la montaña donde tiene el taller?, ¿cuánto mide?, ¿cuánto se demoró en hacerlo?, ¿con cuánta gente trabaja?, ¿cuánto vale?

Solamente una persona con su formación y por su mismo oficio sabe las respuestas a las preguntas anteriores y pudo ir más lejos para hacer la pregunta exacta. Si suma a su experiencia de ingeniero la de sus años de docencia en la Universidad de Chile, su pregunta es la de un profesor. Usted sabe que todo tiene una enseñanza, un simple pedazo de acero bien observado tiene tremendas enseñanzas, desde su estructura molecular a su resistencia, a sus tensiones o sus compresiones, su dureza, su elasticidad, etc.

Intentaré seguir su ejemplo y usar un lenguaje simple y exacto hasta donde pueda, como el que usa usted con nosotros en el taller para explicarnos los misterios del cálculo estructural.

La verdad es que no sé cuál es la enseñanza. Trataré de describirla, revisando las circunstancias y motivaciones que me llevaron a hacer este buque grande y los otros diez de esta exposición.

Le decía que está nevando en el Cajón del Maipo. Esta nieve y la cordillera crean un ambiente útil para una respuesta. Sumo también mis años de profesor de escultura.

Tras la nieve, veo las ramas negras del Quillay y más atrás la forma como el río casi congelado entra en el valle. En cinco horas más, esas aguas estarán en el mar. Pero antes de llegar, recorrerán todo el Valle Central a través de un sistema de canales y acequias, tranques, represas, que quizás usted conozca mejor que yo.

Mi primera escultura fue un bote de madera que tallé cincuenta años atrás para que navegara en una de esas acequias. Un bote blanco de madera de álamo, de borda muy baja, sin quilla ni mástiles, de ocho centímetros más o menos. Digo mi primera escultura para distinguirla de otros objetos que también tallaba, como arcos, flechas, horcajas para hondas... Dejo afuera los caballos de madera de sauce alemán, que también considero esculturales, porque los caballos y los botes, de verdad o de mentira, llevan de una manera específica.

Durante todos mis años de infancia, seguí tallando botes para navegar por los canales del Valle del Maipo.

Hago un paréntesis para decirle que no creo que la niñez por sí sola justifique el actuar de los seres humanos por el resto de sus vidas y que tampoco creo que la niñez sea el mejor período de la vida. Y el arte, que no escapa a las leyes humanas, no se explica por la niñez, ni menos por un romanticismo que no sé por qué la gente agrega a los primeros años.

Sí son rescatables de ese período la simplicidad y la transparencia de los primeros actos. Y por esas características creo que conforman una buena base de análisis fenomenológico para poder sacar posibles enseñanzas.

Estábamos hablando de las acequias.

Las mejores eran las que corrían en los potreros de alfalfa recién cortada o de rastrojos de trigo en otoño.

Lanzaba el bote al agua y corría mirando. Poco a poco comenzaba a cambiar de lugar, dejaba mi cuerpo corriendo en el potrero y me iba haciendo bote, yo mismo de madera liviana en las olas de la corriente.

La mayoría de las veces naufragaba. A veces recuperaba mi buque en los derrames o en las compuertas o mucho más lejos en las aguas tranquilas del tranque de Santa Juana.

Estas primeras navegaciones *interpositas* - porque, si bien yo hacía el buque, él navegaba solo - determinaron una fascinación sin medida por el agua, de río, y una manera de hacer objetos.

Había que conocer el agua. Y empecé una exploración de la corriente, aguas arriba. Al principio con el aguatero, revisando tacos, compuertas, marcos partidores y bocatomas. Hasta que un día, mucho después, llegué al Río Maipo, que sigo explorando hasta hoy y que miro a lo lejos mientras escribo.

Tenía también que hacer mi bote y, para eso, comencé a explorar los materiales. Porque en ese desdoblamiento de muerte en que uno mismo, por voluntad e imaginación propias, se metía dentro de otra cosa, de un bote, y con manos y pies de

madera cambiada de tamaño y de peso a unos diez o veinte centímetros y a solo unos 200 gramos, yo me lanzaba a navegar a las aguas de un zanjón. En ese “ser de palo”, me hacía “bien hecho” o me hundía. Generalmente, me hundía.

Cada naufragio llamaba a una revancha y esa dialéctica naufragio-revancha me enseñó a ser inteligente con las manos, a forjar mejor los cuchillos, a conocer mejor y a combinar la materia. Agregué plomo a las quillas, clavos de cobre. Aseguré mis primeros buques hasta donde pude, como si de ellos dependiera mi vida.

Seguí después, durante toda mi vida de escultor, profundizando en el punto de industriosisidad y el buen uso de la materia, que, en el mundo del arte, sólo se usa en un sentido visual o simbólico.

En mi mundo, don Santiago, no importa mucho cómo están hechas las cosas, sino como se ven o qué simbolizan.

En mi caso, por mis primeras experiencias de armador de botes, me importa más cómo las cosas están hechas.

Y creo que aquí está la primera enseñanza de estos buques: el honesto trato de los materiales, la economía con el acero, el buen entrabamiento de las partes según sus funciones, para contar de alguna manera lo que siente el acero al ser proa bauprés, al tensarse al máximo en un cable o al comprimirse en una costilla o al desplegarse en una vela.

Como si fuera yo mismo de acero sintiendo las tracciones, compresiones, tensiones, por causa del viento y de las aguas.

Por esta manera más funcional que visual de trabajar creo que he llegado a un mundo propio y los que mejor lo entienden son los ingenieros. Porque, al igual que ustedes, la armonía llega al final como un resultado que sólo se logra con la sabiduría en el uso de la materia y no por la búsqueda de una imagen brillante.

En estas esculturas, quiero poner a disposición del público en las plazas sensaciones que se sienten en el mundo industrial.

Con ese fin, puse en ellas, desde las más antiguas tecnologías del acero. En la fragua, vuelvo a usar yunques, tenazas, carbón coke, fuelles de aire, cizallas, cortafíos, martillos, combos. Y para los trozos de mayor espesor, un martinete de 500 kilos.

Para las esculturas de gran tamaño, toda la tecnología de punta disponible en el país. Soldadoras rotativas, soldadoras MIG y cortadoras de oxígeno y plasma, grúas, varios tecles de entre 1,5 a 10 toneladas.

Ha sido vital para la construcción de estas esculturas la formación de un taller, una pequeña maestranza en mi cerro de Pirque, para que se conserve siempre la “mano”. Porque las esculturas no se pueden mandar a hacer a otro lado. La “mano”, desde los primeros bocetos pequeños de la fragua y en el paulatino crecimiento de las ideas hasta, en este caso, 45 x 22 metros de largo y 20 toneladas de peso. En este punto del cambio de tamaño, han sido muy útiles sus consejos, pues me han llevado a entender las transformaciones estructurales del acero al cambiar las dimensiones y los peligros de colapsar que tiene la materia en general por simple efecto de la fuerza de gravedad si se mantienen las mismas dosis en las diversas secciones de las vigas.

También ha sido vital formarnos como un equipo de trabajo. A medida que han crecido los desafíos, ha ido creciendo la delicadeza de nuestras manos.

El equipo de Humberto y Alfonso Pino, al que se agregan a veces don Tino Sánchez y don Alfonso Fernández, dos canteros reciclados en ferreteros. Todos presididos por Elías Velásquez, formado en las mejores tradiciones de trabajo en acero de Chile, que se transmiten y se aprenden en escuelas industriales, pero especialmente en las buenas maestranzas del país, en las que hemos trabajado anteriormente en simposios de escultura: las maestranzas de El Teniente, Maestranza San Eugenio y San Bernardo de Ferrocarriles, Socometal, Aza Metalúrgica, Compac, Ipac, Huachipato.

Le resultará curioso, don Santiago, el hecho de que este "saber hacer" en grandes dimensiones para la escultura en la ciudad, yo no lo haya aprendido en la universidad. La verdad es que no ha habido nunca carrera alguna, ni siquiera un postgrado en Chile, donde se investigue y se enseñe a trabajar en gran tamaño. En este tema, tenemos que agradecer a nuestros únicos maestros que han sido ingenieros como usted. En mi caso, sus consejos en las esculturas que me ha calculado han sido parte de mi aprendizaje: puertas monumentales del Congreso en Valparaíso, Rueda de Larmahue en el Museo Interactivo Mirador y este buque.

La primera enseñanza es que estas esculturas entran al mundo del arte por la puerta de las más sólidas tradiciones industriales de Chile y no estarían ahí sin los cincuenta años de CAP en Chile, ni todo el esfuerzo por industrializar el país al que hombres como usted han contribuido con sus vidas.

A ese esfuerzo trato de sumarme desde el mundo de la cultura, a medida que la escultura comienza a salir de los museos y a entrar a las plazas de la ciudad.

La segunda enseñanza se colige del hecho de que la escultura es un buque, construido en la punta de un cerro, destinado a vivir en seco en la mitad de una ciudad entre dos cordilleras, que, aunque estuviera en el mar, tampoco navegaría a pesar de esas dieciocho toneladas de fierro y del hecho de nuestros casi doce meses de trabajo.

Un buque tierra adentro: es lo contrario, pero lo mismo que un campesino navegante.

El mejor marino de Chile fue Arturo Prat de Ninhue, a quien dedico el buque grande. Se llama *Esmeralda II*.

Pero también la dedico a su primer capitán y constructor, el Contralmirante Roberto W. Simpson (mi tatarabuelo), quien, después de navegar durante 53 años, se retiró a cultivar la tierra en su quinta de Quilpué.

Arturo Prat vivió su niñez en los campos más huasos de Chile y forjó su primer sueño marino en esas lomas con viñas, navegando al principio en carretas con quincha de mimbres y tiradas por bueyes.

La segunda enseñanza de esta escultura es que los chilenos somos de doble origen: mar y tierra. Y, en esta parte de Chile, todos tenemos un padre de Valparaíso y una madre de los valles centrales, una abuela conservadora y un abuelo liberal. Más allá, es quizás un llamado a un entendimiento dentro de nosotros mismos de esos dos polos tan opuestos y poderosos: el Pacífico y Los Andes, que siempre estarán ahí, esperando separados que juntemos adentro al colonizado y al colonizador, al marino comerciante con el campesino y el minero.

Y volviendo a los orígenes, le decía, don Santiago, que, de todos los objetos utilitarios de esa época de mi infancia, llamo hoy esculturas a los caballos y especialmente a los buques. Y eso sólo por la manera en que esos objetos llevaban.

Todas las embarcaciones de esta exposición llevan a alguien adentro, en especial, el buque grande. Cada buque toma la forma del empeño de un ser diferente.

Seres casi todos conocidos en mi infancia, con quienes entablé una deuda hace cincuenta años y que hoy trato de pagar en estos buques.

Son los seres de los libros.

Y aquí estaría la tercera enseñanza: uno está solo en su viaje hasta que no siente que, a su buque, se suben los seres de los libros – y no distingo aquí mucho entre personajes reales o inventados, prosistas o poetas. Ellos se conocen hoy quizás mejor por el cine o la televisión que por los libros.

Buques, poetas, capitanes, escritores y cronistas:

8 buques hundidos: el *Victoria*, *El Rayo* la *Esmeralda II*, el *Endurance*, el bote *James Caird*, el *Yelcho*, el *Nautilus*, el *Pequod*.

1 cachalote blanco: Moby Dick.

3 buques poéticos que siguen navegando: el *Hija de la Voluntad del Mar*, el *Cruz del Sur* y *El Barco de la Muerte*.

9 capitanes muertos: J. S. Elcano, el Corsario Negro, el Almirante R. Simpson, el Capitán Arturo Prat, Shakleton, el Piloto Pardo, el Capitán Nemo, el Capitán Ahab, Lord Cochrane.

7 autores muertos: E. Salgari, J. Verne, H. Melville, G. Mistral, P. Neruda, D. H. Lawrence. Nombro finalmente al más marino de todos: J. Conrad, que, aunque no le hice buque, me ayudó más que nadie a entender la relación del capitán, la tripulación, el buque y el mar. Y *Tifón*, su mejor relato marino, está metido en los remaches de cada una de estas esculturas.

De los millones de buques y capitanes y escritores escogí a estos pocos y batallé con los fierros como el diablo para transformarlos en esculturas. Los elegí no sólo porque casi todos tienen que ver con Valparaíso, sino porque, antes de que yo tratara de hacer en mi fragua y con fierros lo que ellos habían hecho en su vida, ellos habían entrado en sus buques desde la realidad al mar sin tiempo de la cultura.

El trabajo estaba hecho por todos los capitanes, los reales y los imaginarios, antes de ser escrito. Con mis esculturas, yo sólo vuelvo a la realidad, donde ellos se ganaron timón en mano sus derechos literarios. Martillo en mano, reconstruyo hoy sus derechos escultóricos.

La pregunta que trato de contestar con todas estas esculturas es: ¿qué tiene la *Esmeralda*?, ¿qué le hizo a Prat la *Esmeralda* que todo Chile quedó hundido en ella e iluminado por su mejor parte en el fondo del Mar de Iquique?

¿Qué le hizo el Capitán Ahab al *Pequod* que, a pesar de la ecología y lo intocable de las ballenas, todos andamos arpon en mano detrás de la Ballena Blanca?

¿Qué le hizo Shackleton a la Antártica en su batalla, la mejor perdida de todas las expediciones?

¿Qué me hicieron el Corsario Negro y el Capitán Nemo a los diez años cuando cambiaron mi vida sin cambiar nada por fuera, cuando me subieron a sus buques y me llevaron más allá de sus ridículas venganzas que nunca entendí, más allá, a su viaje, que no cambia de lugar, pura luz, a su noble viaje?

Pensé que podía reencontrar esa luz en lugares del mundo real y fui a buscar al Corsario a Puerto Limón. Bajé las cordilleras de Costa Rica hasta El Caribe y no encontré a nadie. Me interné en las ventiscas horizontales de la Antártica y no encontré a Shackleton. Sin embargo, antes, durante y después de mi búsqueda, los capitanes y sus buques hundidos seguían alumbrándome. Encontré finalmente la misma luz de los libros en el Museo Marino de Chile de la antigua Escuela Naval de Valparaíso.

Le decía, don Santiago, que cuando aprendí a leer – que me costó más que aprender a trabajar el fierro -, comenzaron a subirse a mi buque seres de los libros y, por ese abordaje a mi vida, ya no estaba solo corriendo por los potreros de alfalfa, y navegaba en mares mayores iluminados cada noche por los libros de la “Colección Linterna”

Y aquí se va aclarando la enseñanza, quizás para mí más que para nadie.

Por más lejos que vaya en mis viajes, donde quiera, a la parte de adentro de las piedras, a la punta del volcán Descabezado o en lo más profundo de las fosas del Pacífico, siempre antes que yo estuvo allí un ser de los libros. Poeta o escritor que estuvo allí antes y dejó su luz encendida.

En la vida diaria, el solo sentirlo ahí ilumina mi confusa verdad material, da sentido y alinea los tecler con los andamios, le pone el ritmo al día en la fragua.

Siempre hubo buena voluntad entre hacedores y poetas, un respeto mutuo y una necesidad que surge antes que nada porque ellos, con la palabra, iluminan lo que hacemos.

Cada persona tiene que tener su poeta y, más que eso, debe abrirse a su poeta. Con más razón gente tan material como nosotros. Yo creo que usted, don Santiago, que ha vivido toda su vida entre vigas de acero, estará de acuerdo conmigo que esa vida sería muy poco, por muchas represas o plataformas petroleras que haya calculado, sin algún ser de los libros metido en ella, sin ese entendimiento agregado a la realidad que esos seres le fueron enseñando a tener durante su vida.

Y usted estará de acuerdo conmigo que estos poetas, capitanes y escritores no llegaron al final, como los alcaldes a inaugurar sus puentes. Ellos nos acompañaron día a día en el taller, en las industrias, y esa tranquila presencia ordenó nuestro trabajo, alineó los tecler con los andamios y le puso el ritmo al día en la fragua. Y se fueron quedando finalmente metidos en las tuercas. Y su mensaje de palabras y letras se fue transformado poco a poco en acero.

Y aunque nunca navegué y he vivido todo mi tiempo lejos del mar, es tan verdadera la enseñanza que estos seres llegan hoy a estas cordilleras, en este día de nieve mientras le escribo. Y ya no me pregunto más

¿qué hacen aquí tan lejos del mar?

Porque me doy cuenta, después de todo el trabajo, que ellos fueron haciendo crecer dentro de mí una deuda que finalmente pagué con estos buques.

Pero hay todavía una cuarta enseñanza: la más importante de todas y la única que no se puede predecir, porque la escultura es el oficio de la inmovilidad de la materia a través del tiempo. El tiempo le pasa por encima, como el agua a la proa de un buque. Y en ese lento goteo de los años, las esculturas van fraguando en los lugares.

El primer fragüe son treinta años, por lo menos. Después de ese tiempo, son de la ciudad y de la gente. Hubiera pensado usted, don Santiago, que el escultor Córdoba supo alguna vez que el protagonista de su escultura de Punta Arenas iba a ser el indio del pedestal y no el señor Menendez que está arriba. Don Samuel Román no pensó tampoco que las grandes ideas culturales o políticas del sur se generarían bajo la mirada de bronce de don Enrique Molina en la Universidad de Concepción. Don Andrés Bello, concebido por el maestro Plaza como el símbolo de la reflexión y del silencio, ya no escucha más discusiones poéticas o científicas a la salida de su Universidad de Chile, ensordecido por el demonio de la movilización colectiva. A todos los que viajamos fuera del país, le decimos adiós a Chile mirando el pequeño bronce de don Samuel Román, *La Novia del Viento*, hecha de cerámica y en Alemania en los años '30, cuando por estos territorios sólo volaba el pequeño biplano de Saint-Exupery con el "Correo del Sur". La estatua del General Baquedano se esculpió para conmemorar las victorias de la guerra del '79 y no para dividir socialmente la ciudad de Santiago en dos mitades.

Junto con este fragüe, que nunca termina porque las ciudades y los seres humanos siempre cambian, comienza otro asentamiento más lento. Porque las esculturas son lo contrario de las películas, que presentan un millón de imágenes en una hora. La escultura devuelve ese mismo millón de imágenes en un millón de días. Y su enseñanza es ese ritmo que se le asignó entre todos los demás artes.

Esa porfiada lentitud silenciosa de la escultura, que aunque hoy se halle rodeada de velocidad o esté sitiada por la prisa, hace que su manera de hablar, más que lo que dice, sea su gran enseñanza.

Quien mire una escultura, quien la enfoque por un segundo y escuche su palabra, cambiará de ritmo, subirá automáticamente los tres o cuatro primeros escalones del tiempo, del tiempo grande, ese que suena como un cello por debajo de todo.

Y al entrar al *continuo* de la escultura, comenzará a internarse en el tiempo de la luz y, en ese tiempo, verá la transformación de las piedras en arena, verá cómo el tiempo, sin prestarle atención, va moviendo las arenas del desierto, y sigue, sin preguntarle a nadie, moviendo las aguas minerales del Río Maipo, y sigue transformando las aguas saladas del Pacífico en este temporal de nieve, que cae sobre mi casa y mi cantera del cajón del Maipo mientras escribo buscando la enseñanza.

Un fuerte abrazo.