

El mundo náutico en algunas obras de Obregón & Valenzuela

Arq. Roberto Londoño¹

Arquitectura – Naval

El proceso de producción de formas arquitectónicas en tanto dimensión propia del proceso creativo, supone el uso de referencias amplias en las que se validan todas las asociaciones posibles. En este sentido, se pueden hacer presentes la analogía, la comparación o la oposición, como vía para detonar la forma, en medio de territorios en los que se privilegia la condición autobiográfica y circunstancial de los autores.

Este podría ser el caso de algunas de las obras de la firma Obregón & Valenzuela², en las que resulta particularmente evidente la participación del arquitecto Rafael Obregón G. en cuanto se verifican con bastante claridad las referencias al universo náutico³, vinculadas, no obstante al particular lenguaje manejado por la firma, sujeto a la búsqueda que pueden ser reconocidas en los distintos periodos de su producción.

Tratar pues el tema de lo náutico como referencia biográfica fundamental en el proceso de producción de formas y en la toma de decisiones, es al mismo tiempo reconocer la influencia que tanto los barcos, como los elementos naturales, el viento, el mar y el sol, tuvieron en la figura y el pensamiento de Rafael Obregón, en su condición de navegante y conocedor de las particulares reglas de este arte. Esta, que fue una afición reconocida en Obregón, se puede asociar a las obras que serán expuestas a continuación, donde está claramente presente la conjunción de dos mundos ciertamente próximos: el de la navegación y el de la arquitectura. Mundos que se han emparentado desde siempre como lo indican palabras, procedimientos y en algunos casos también, el lenguaje, que en personajes como Le Corbusier, por ejemplo,

- 1 Profesor Departamento de Arquitectura, Universidad de los Andes. Maestría en Historia y Teoría. Universidad Politécnica de Cataluña.
- 2 La firma Obregón y Valenzuela la integraron en su inicio (ca 1952), los arquitectos Pablo Valenzuela, José María Obregón y Rafael Obregón.
- 3 La referencia al mundo náutico, en este caso, comprende tanto las obras construidas sobre un terreno, como las embarcaciones.

fue determinante no solo en su imaginario arquitectónico, sino también en sus reflexiones teóricas.

La primera parte, se dedica a explorar las posibles influencias que tuvo el mundo náutico en algunas construcciones y la segunda, a la incursión directa en el campo de la arquitectura naval.

Club Náutico del Muña

El primer ejemplo, corresponde a la sede del Club Náutico del Muña⁴, en la represa de este nombre. El proyecto de un refugio para los navegantes en este frío paraje sabanero, resulta elocuente en cuanto a la expresión de la forma como respuesta a las diversas funciones que se cumplen, siendo este, un principio plenamente aceptado en su momento por la arquitectura. La construcción se caracteriza por los muros en piedra donde se sitúan las chimeneas, que son, además del soporte estructural principal, el fuego alrededor del cual se departe después de la jornada de navegación⁵. Se cuenta desde el salón con un amplio ventanal dispuesto hacia el sol de la tarde que permite mantener siempre la vista del lago, Anexo al salón, se localizan los vestieres, baños, el bar y la cocina. Todos organizados como componentes servidores del salón principal y del comedor, que en este sentido, asumen su condición protagónica.



- 4 El refugio del Club Náutico así como todos los elementos anexos (muelles, paños, etc) desaparecieron hace ya más de 40 años cuando los rigores de la contaminación del agua de la represa obligaron a los navegantes a buscar otro lugar. Este segundo lugar fue la Represa de Tominé al norte de Bogotá.
- 5 Basta recordar las historias de mar y peligro que tienen lugar alrededor del fuego en algunas de las obras literarias de H. Melville o J. Conrad.

Aspecto exterior de la primera sede del Club Náutico del Muña (Cund.). Se aprecia el ventanal del salón y los dos muros en piedra correspondientes a las chimeneas. El segundo piso corresponde a una pequeña oficina. Revista Proa 21, marzo 1949.

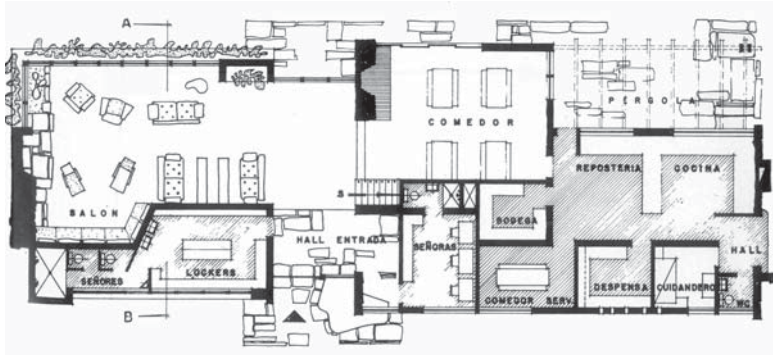
Embarcación tipo *Lightning*, (eslora 5.8mt, manga 2mts y peso 317,5kg. Tres velas y tres tripulantes en competencia) diseño de Sparkman & Stephens, (1938). Se navega en Colombia desde 1944 cuando los hermanos José y Jorge Carulla Soler, Enrique Uribe White y "el Ratón" Pérez entre otros, deciden construir los tres primeros en madera sobre los planos importados desde los Estados Unidos. El primero, llamado *Tramontana* (en honor al viento propio del norte de Cataluña) se registró ante la organización internacional con el número 900. Hoy, ya la case cuenta con más de 15000, siendo altamente competitiva y además una embarcación con posibilidades recreativas. La fotografía encabeza el artículo dedicado al primer Club Náutico del Muña. Tomado de la Revista Proa 21, marzo 1949.

Sede del Club Náutico en Tominé

El segundo ejemplo, es la nueva sede del Club Náutico, esta vez en la represa de Tominé. Aquí el programa se hace más complejo y con mayor área. El planteamiento apunta a la formación de dos espacios principales, el salón de los adultos y el de los niños, ambos vinculados por la cocina y por una circulación cubierta aunque abierta. Los vestieres aparecen esta vez como un tercer componente que junto con los dos anteriores, va a estar bajo una gran cubierta en paja que será por su despliegue formal y constructivo, el motivo principal de toda la construcción. ¿Se trata acaso de una incursión en la arquitectura vercula como respuesta a las condiciones campestres del encargo y del lugar?



Interior del salón. Revista Proa 21, marzo 1949



Planta del Club Náutico del Muña (Represa del Muña, Cund.). Revista Proa, marzo 1949

El paisaje en este caso, la represa, se contempla a través del ventanal horizontal y bajo que desde el punto elevado donde se localiza, aparece como fondo en casi toda su extensión. Es así como luego de haber examinado algunas localizaciones posibles se optó –bajo el liderazgo de Obregón– por situar las instalaciones del club en lo que llegó a ser un remate visual a lo largo del eje principal de la represa. Ésta, definitivamente de forma alargada, se articula en dos brazos: uno mayor, dispuesto en sentido norte-sur y otro, menor, en sentido oriente occidente. La sede, se sitúa en la articulación de estos dos brazos, próxima a la cuenca de una de las quebradas que alimentan la represa.

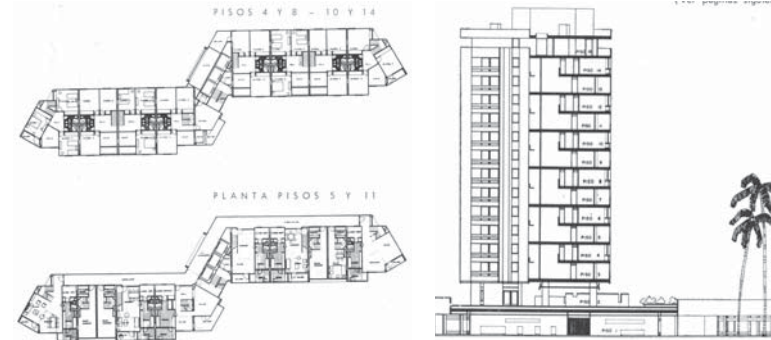
La relación visual con el paisaje, la orientación y el protagonismo de las chimeneas son los elementos primordiales en la composición que definen con claridad la evocación por el mundo náutico, interpretado y adaptado a las condiciones particulares que propone el apacible paisaje en este lugar de la sabana.

Edificio de Seguros Bolívar en Cartagena

El tercer ejemplo, corresponde a dos edificios localizados en la ciudad de Cartagena: el primero, Seguros Bolívar (concluido en 1968) resultó de un concurso arquitectónico en el que la entidad promotora, quiso construir un edificio en el que estuvieran simultáneamente vivienda y comercio. Inicialmente se pensó incluir un auditorio donde pudieran tener lugar actividades culturales como proyecciones de cine, conciertos o teatro. Esto debido a que las condiciones urbanas, (próximo a dos vías principales y a poca distancia del centro y de Boca Grande) lo hacían muy importante.

En este edificio el bloque sobre plataforma⁶ sirvió como solución de continuidad al espacio y la actividad pública de la calle en los primeros niveles, permitiendo además el uso de la superficie restante para la piscina y los jardines. El bloque, separado del suelo, asegura privacidad para las unidades de vivienda que se resolvieron en dos pisos, exceptuando las del piso final (15) que fueron dispuestas en un solo nivel.

⁶ La torre sobre plataforma fue durante finales de los años 50 y la década del 60, una solución ampliamente utilizada por Obregón & Valenzuela, así como por otras firmas coetáneas. La solución cobró su especial validez como articuladora de los componentes público y privado, como sucedió en ejemplos tan significativos como las torres de Bavaria en el Centro Internacional de Bogotá.



Plantas de la torre y sección transversal en la que se verifica la disposición general para lograr una ventilación cruzada. Edificio Seguros Bolívar (ca. 1965). Revista Proa 189, 1956.



Edificio Seguros Bolívar (ca. 1965) mirando hacia el sur-oeste. Se aprecia la piscina a nivel de la plataforma. Esta fachada contiene los corredores de acceso, las habitaciones del segundo piso y se enfrenta perpendicularmente a la dirección dominante del viento. Fototeca de Cartagena Junio 2007.

Edificio Seguros Bolívar desde el mar. Al fondo, se aprecia el Cerro de la Popa. Fotografía Oscar Prieto 2007.

La solución consistió en girar la longitud mayor del edificio hasta encontrar el ángulo paralelo al recorrido del sol y perpendicular a la dirección predominante del viento, consiguiendo de esta manera una ventilación transversal y la mínima exposición solar. El bloque se conforma por dos cuerpos que se desplazan entre sí a partir del punto fijo. La ventilación transversal que se logra con esta disposición, se complementa con el diseño de las carpinterías, construidas principalmente a partir de persianas en madera⁷. El interés, en lo que concierne a este artículo, radica en el acertado manejo de variables: vista, sol y ventilación, asuntos que suponen conocer las condiciones climáticas de Cartagena, en particular el régimen de los vientos que varían durante el día y la noche, así como a lo largo del año.

- 7 Con el paso del tiempo y las consabidas modificaciones, muchos de las viviendas han venido reemplazando las persianas por otro tipo de cerramiento, lo que necesariamente ha significado incluir los lamentables equipos de aire acondicionado.
- 8 Acerca del apodo "Máquina de escribir existen dos hipótesis: La primera se refiere a la semejanza que guarda el edificio con estos aparatos. La segunda, que en uno de los apartamentos de este edificio Gabriel García Márquez escribió "El amor en los tiempos del cólera" (ca. 1985).

Edificio El Laguito, Cartagena

Este edificio, también en Cartagena, es conocido como "La máquina de escribir"⁸ aunque su nombre es edificio "El Laguito", (terminado en 1964). Se trata de un edificio relativamente bajo, emplazado en el extremo de Boca Grande, en el punto donde comienza la escollera. El planteamiento aquí, es similar al ejemplo anterior: buscar la ventilación cruzada a lo que se suma en este caso particular, además de las carpinterías en celosía, unos balcones profundos que garantizan la sombra en el interior y por tanto la sensación de frescura.



Edificio El Laguito, Boca Grande, Cartagena. Fotografía de Oscar Prieto 2007.

Casa islas del Rosario, Cartagena

Como ejemplo final y demostrativo del entendimiento de las variables climáticas, así como de la actitud respetuosa ante un lugar marino por excelencia,

está la casa en las Islas del Rosario donde se establece una declaración acerca de la particular forma de habitar y de construir que propone un lugar así. Se trata de una construcción que más bien parece una plataforma en madera con una cubierta en palma bajo la que todo sucede. La plataforma cuenta con un pequeño altillo donde se localizan las camas que de esta manera, aseguran una cierta independencia.

La cabaña está abierta y sujeta a las variables del tiempo, lo que invita a una convivencia permanente con los elementos naturales: no se puede ser indiferente al viento, a la lluvia, al sol. Son éstos los anfitriones durante las estancias en esta construcción que en su momento definió las pautas de aquello que podía llegar a ser un modelo a seguir, tanto en términos técnicos como formales, funcionales y éticos frente a la manera de construir y habitar en un entorno natural delicado.

Naval – Arquitectura.



Portada de la Revista Pizano y la Arquitectura 4. Dibujo del alzado de la Tarena. Aparecen el aparejo y el casco por encima del nivel de flotación.

Los ejemplos finales son tal vez los que mejor explican la relación particular que tuvo Rafael Obregón con la navegación. **La Tarena**⁹ es una embarcación cuyo diseño partió de las canoas cartageneras, construidas de manera tradicional por carpinteros especializados particularmente en el poblado de Bocachica y Caño de Loro, siendo éstos representantes de una tradición ya prácticamente desaparecida. Se podría asociar esta tradición con las embarcaciones mediterráneas a juzgar por el tratamiento afilado que tienen tanto la proa como la popa y en parte también por el uso de colores intensos en la borda. La razón para contar con los dos extremos del casco prácticamente iguales, responde a las condiciones de un mar con olas cortas, donde la mayor estabilidad longitudinal se asegura rompiendo las olas en uno y otro extremo indistintamente.

Al respecto de esta tradición y de los valores implícitos en estas embarcaciones afirmaba el mismo Obregón:

*“Cada vez que paso por la Bahía de la Ánimas, en Cartagena, observo con placer el conjunto armonioso formado por las grandes y tradicionales canoas de vela allí amuradas y el contraste que forman con las embarcaciones bastardas de todas las épocas que las rodean. En efecto, los veleros nativos que se construyen en la región de la Bahía de Cartagena, en Bocachica y Caño de Loro, están toscamente hechos y vivamente pintados, con cubiertas donde animales, frutas, marineros y carga se mezclan con una desordenada red de capas y aparejos. Sin embargo, esta confusión lejos de alterar la armonía y unidad existente en el conjunto de naves, le imparte en cambio, vida y dinamismo. Sus vecinos náuticos, parcos en color y forma, que de seguro son técnicamente diseñados y llevan la carga bien estibada, conforman, al contrario un desagradable caos formal a lo largo del muelle, como resultado de la ausencia de tradición marina en su diseño, así como la confusión respecto de los determinantes que motivaron su diseño”.*¹⁰

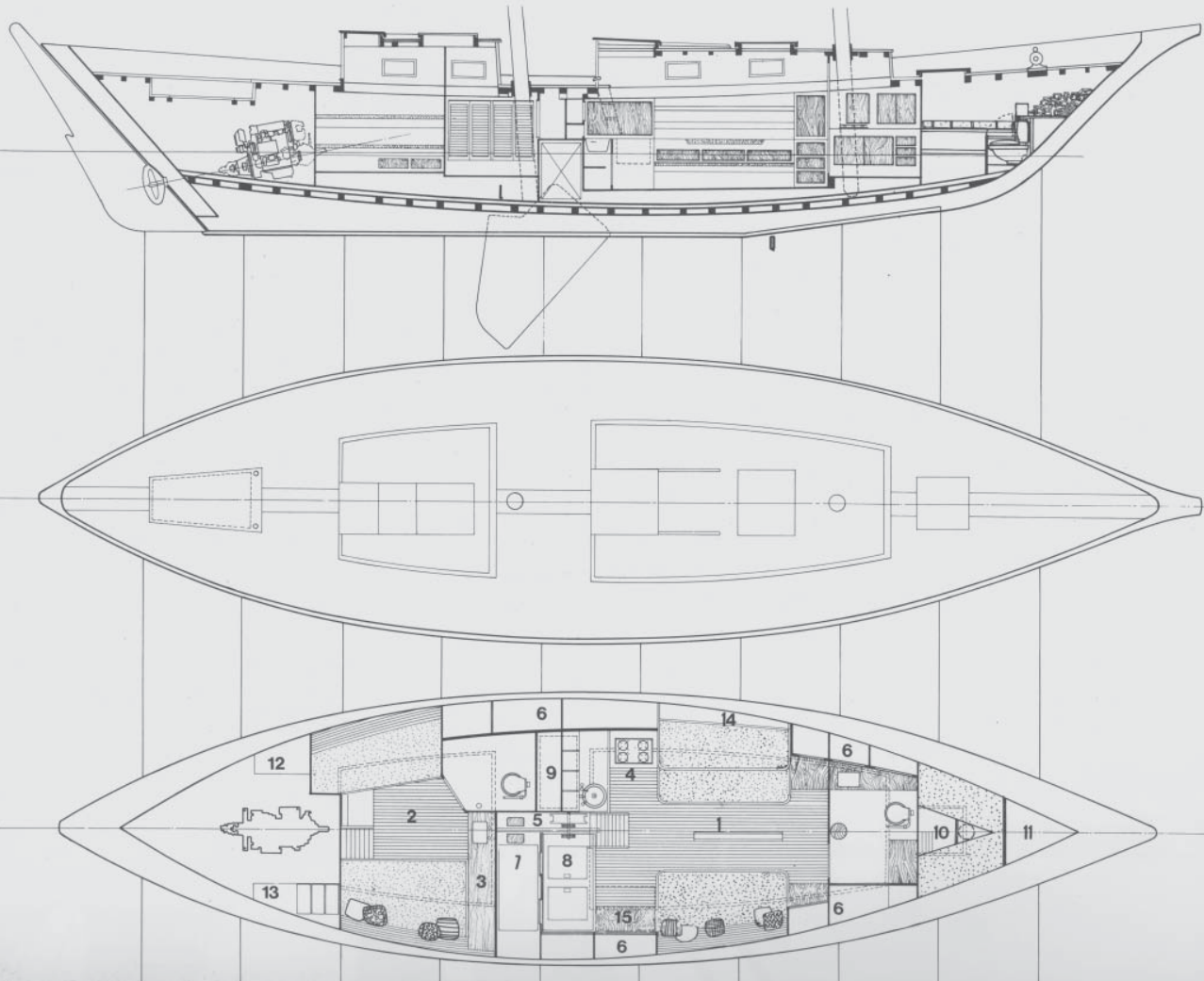
9 “Tarena”, es el nombre que recibe una playa próxima a Cartagena.

10 Tomado de “Pizano S.A. y la arquitectura” extracto de la entrevista hecha por Germán Téllez a Rafael Obregón con motivo de esta publicación.

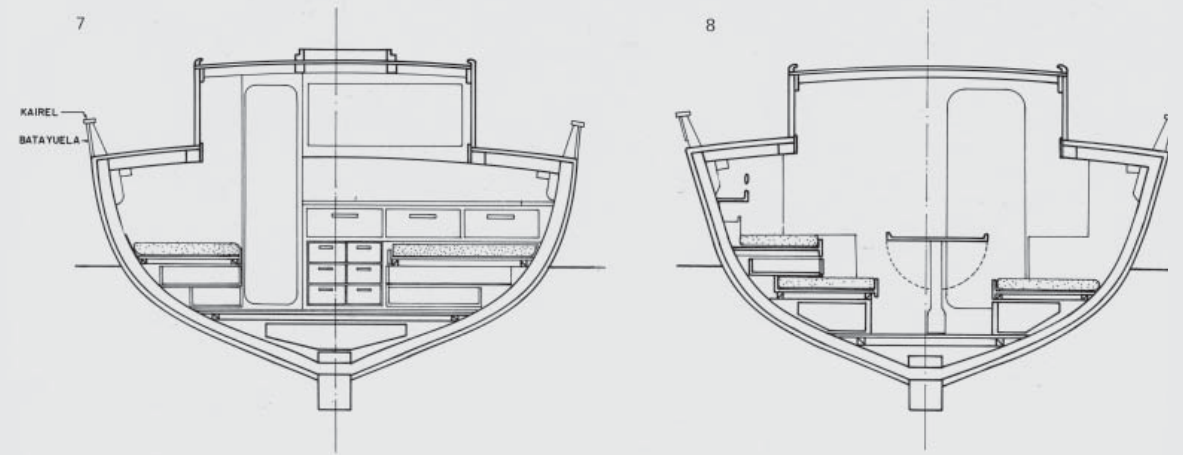


Bahía de las Ánimas a mediados del Siglo XX. Se aprecian las canoas cartageneras frente al antiguo mercado de Bazurto. . Fototeca de Cartagena, Junio 2007.

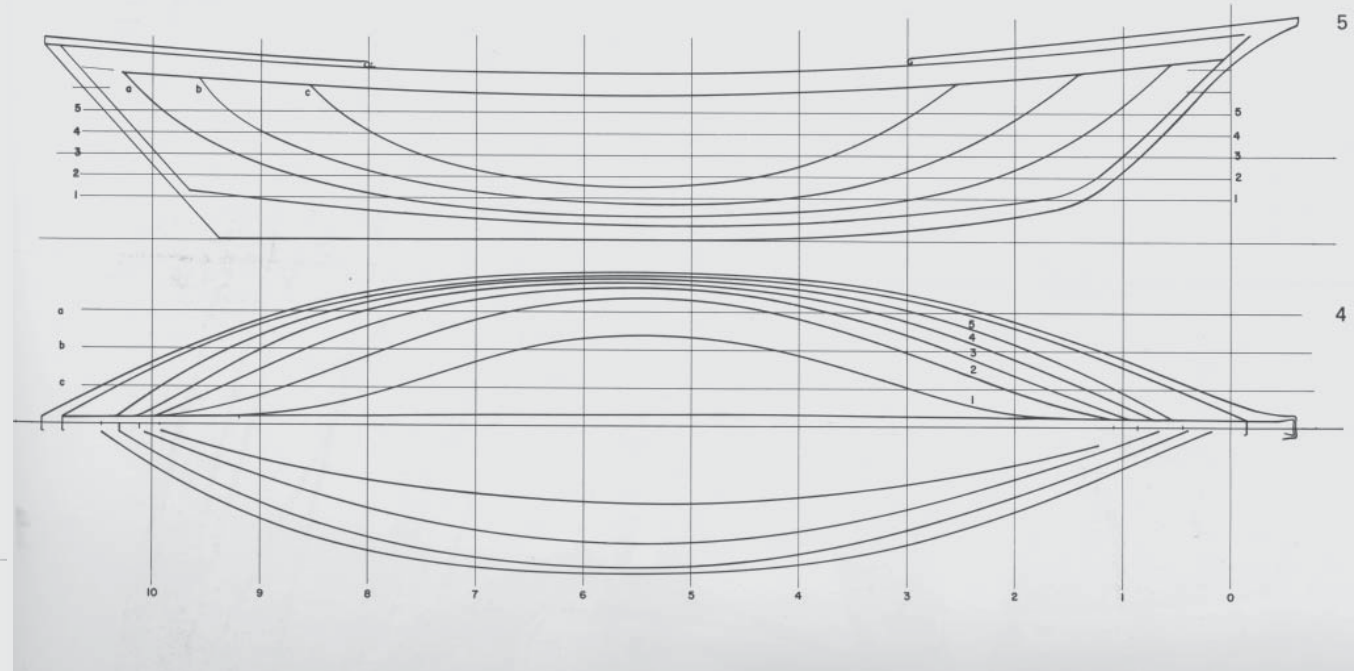
Sección longitudinal y plantas de La Tarena..Tomado de Anuario de la Arquitectura en Colombia No 2. Pág 310.



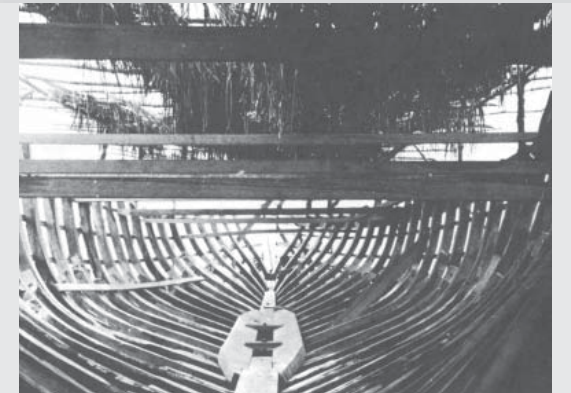
1. Camarote y salón de Popa, 2. Camarote privado de Popa, 3. Mesa tocador con cajones, 4. Cocina, 5. Polea de la orza, 6. Closet, 7. Bodega de velas, 8. Congelador, 9. Tanque de agua y closet, 10. Camarote tripulación y sanitario, 11. Compartimiento del ancla, 12. Generador, 13. Baterías, 14. Biblioteca, 15. Mesa de navegación



Curvas que describen la forma del casco y secciones transversales. Anuario de la Arquitectura en Colombia No 2. Pág 310.



Costillar interior de la embarcación. Cada costilla tiene su propia forma que luego se reviste con el entablado del casco, en este caso, unido "a tope". Anuario de la Arquitectura en Colombia No 2. Pág 310.



- 11 La eslora es la dimensión máxima de un navío desde la proa hasta la popa.
- 12 La manga es la dimensión máxima del ancho de un navío.
- 13 El sistema de izado de la orza, es similar al que tienen embarcaciones monotipo como el *Lightning* que tan bien llegó a conocer y a navegar Rafael Obregón, en campeonatos dentro y fuera de Colombia.
- 14 La especialización en la construcción de los templos en la Grecia Antigua, según explica Benevolo, permitía que los equipos de constructores trabajaran simultáneamente: unos produciendo los capiteles, otros los entablamentos y así sucesivamente, hasta llegar al momento del ensamble realizado en el lugar escogido.

En términos más específicos, La Tarena es una embarcación de dos mástiles con una eslora¹¹ aproximada de 16 metros y una manga¹² de 4 metros. Cuenta con accesos a la cabina bajo cubierta que a su vez se divide en tres compartimientos: el primero, denominado camarote de popa para la tripulación a cargo. El segundo y mayor, denominado camarote privado, con salón y cocina. Y un tercero en la proa al que se accede por una escotilla

El aparejo lo conforman cinco velas: dos cangrejas, dos escandalosas y un foque. Para evitar la deriva y aproximarse a la costa se dispuso de una orza (abatible) con un sistema de relaciones que permite izarla completamente, quedando oculta entre la quilla y el piso de la cabina¹³.

Por tratarse de una embarcación de gran tamaño, se le adaptó además un motor dentro de borda, permitiendo una mayor movilidad en las maniobras de aproximación y salida. La Tarena cumple con lo que a juicio de Germán Téllez son las cuatro condiciones esenciales de una construcción naval:

- Una estricta economía de costo inicial.
- Ser de muy sólida y resistente construcción, para resistir los vientos alisios del Caribe.
- Poseer adecuada estabilidad longitudinal y lateral, para navegar bien con máxima carga y contra fuerte oleaje.
- Tener escaso calado, para arrimar a las playas donde se carga y descargan frutas, vegetales y mercancías.

Estas características fueron entendidas y aplicadas en La Tarena tratando de seguir las condiciones básicas. Si bien Obregón lo supo siempre, insistió en romper la tradición y preparó un juego completo de planos en los que desarrolló cuidadosamente el diseño interior de las cabinas logrando la comodidad que se esperaba en una embarcación de este tipo, claramente destinada a un uso diferente al que tuvieron las canoas cartageneras.

La construcción así mismo fue supervisada por el arquitecto, obedeciendo a la manera tradicional de construir estas embarcaciones. Según explica Téllez, se asemeja a lo que en términos de la arquitectura griega, Leonardo Benevolo, denomina el control indirecto, que no es otra cosa que la especialización en la producción de los componentes¹⁴, la disponibilidad de materiales en cada región. Así, las proas y las popas son “esculpidas” en la Boquilla, las varengas y las cuadernas, en Pasacaballos, donde crece el mangle rojo. Finalmente, en los astilleros de Boca Chica se hace el ensamble definitivo de las piezas y se realiza la obra del aparejo y de los acabados finales.

El Gaira es la segunda embarcación diseñada por este arquitecto. Ésta, al ser de mayores dimensiones, exigió un tratamiento especial y sin duda un diseño más especializado que se apartaba de la tradición empírica de los carpinteros de Bocachica. Se trata de una embarcación de dos mástiles: el primero aparejado con una vela cangreja y el segundo con una latina. Cuenta con dos focos y seguramente, para simplificar el aparejo y la navegación se prescindió en este caso de las velas escandalosas con las que sí contó La Tarena.

El Gaira, fondeado en el Club de Pesca de Cartagena 2007. Fotografía de Oscar Prieto.



El Gaira tiene una longitud aproximada de 25 metros a los que se suma el bauprés que sirve para sujetar los focos. Las cabinas son mucho mayores que las de La Tarena y la amplia cubierta se resuelve en diferentes niveles.

Comentario

La experiencia y la vida, son en el caso de Rafael Obregón, insumos esenciales que se con las obras expuestas, en las que es posible entender cómo su influencia fue determinante en la producción arquitectónica de la firma O&V.

La estrecha relación que mantuvo el arquitecto con la navegación, puede resultar aún más evidente si se reconoce la proximidad que desde siempre ha existido entre la arquitectura y los barcos. Basta pensar en ciertos términos comunes para encontrar una explicación plausible: nave, crujía, eje, castillo, batería, cubierta, puente. Los oficios como el del carpintero y el del aparejador resultan comunes y nociones como la simetría, el balance, la estanqueidad, la estructura principal y la secundaria lo ratifican.

La imagen bíblica del Arca de Noé, es la de un universo autónomo contenido que, como una casa, se separa de las hostilidades del mundo externo, generando abrigo y protección.

No resulta ajeno comparar la forma general de un *bireme* o un *trireme*¹⁵ griego con los templos construidos durante el periodo clásico, más aún, sabiendo que se trataba de pueblos marinos y que fueron, justamente, los armadores quienes financiaron muchas de estas obras pétreas.

Tampoco resulta difícil asociar las enormes cubiertas en tela de los anfiteatros con el oficio de los fabricantes de velas para los barcos mercantes en tiempos del Imperio Romano, así como los sistemas de poleas y polipastos ideados tanto para izar la estiva como las dovelas con las que se construyeron los arcos de los acueductos.

Más de una vez se ha imaginado el interior de un barco como el de una catedral gótica o por lo contrario, se han querido ver las catedrales invertidas semejando un casco y sus contrafuertes los remos dispuestos para el movimiento.

Alberti en su *re aedificatoria* (1450) ilustró la configuración de las bóvedas de crucería comparándolas con el aparejo de las velas redondas de una carraca del siglo XV. Y en este mismo siglo, tras el naufragio de la nao Santa María, Colón y sus hombres, con la ayuda del cacique Guacanagarix deciden construir el Fuerte de la Navidad, empleando justamente los restos de la embarcación. Así se originó la primera construcción occidental en América.

La lista de ejemplos indicando ésta proximidad podría seguir largamente. Lo cierto es que hacen parte de una tradición en el oficio de construir: Barcos y edificios. Tradición en la que participaron las ideas de Obregón en la firma Obregón & Valenzuela, dejando ejemplos en los que se entiende e interpreta lo mejor de dos mundos maravillosos.

15 Un *bireme* o un *trireme*, son variaciones sobre el tema de una nave de combate alargada, aparejada con una sola vela y con dos o tres filas de remos en ambas bordas.