Memoria del proyecto arquitectónico original de la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla"

ARQ. MSC, MARIA DEL PILAR SÁNCHEZ BELTRÁN

Profesora Universidad Nacional de Colombia. Estudiante PhD en The Bartlett School of Architecture UCL.

Introducción

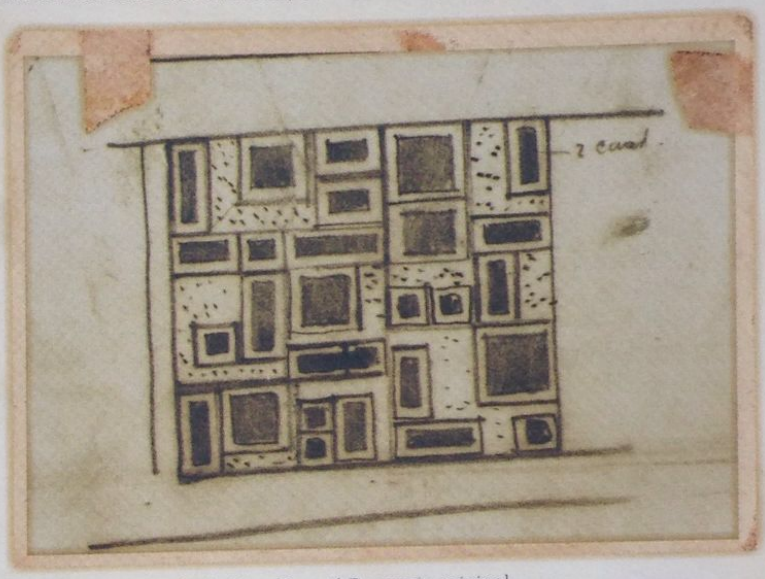
El conjunto de construcciones de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, en la isla de Manzanillo, materializa uno de los conjuntos arquitectónicos modernos de mayor interés para la historia de la arquitectura colombiana. Dicho conjunto fue planteado como respuesta y proyección del crecimiento de la Armada Nacional, luego de la guerra con el Perú. En él puso especial interés el gobierno militar (1953-1957) del General Gustavo Rojas Pinilla, y, en particular, el entonces Contralmirante, Rubén Piedrahita Arango como Ministro de Obras Públicas. Gracias a su interés por el desarrollo masivo de una infraestructura moderna, a nivel nacional, se promovió un renovado nacionalismo, que se consolidó con obras de gran impacto social haciendo uso de los lenguajes y las técnicas más avanzadas, para su tiempo, a nivel internacional.

El presente artículo da cuenta del avance de la investigación académica en curso, sobre las obras arquitectónicas estatales promovidas por el Gobierno de Rojas Pinilla en la década de 1950, que toma como caso de referencia el proyecto original de la Escuela Naval de 1955, a fin de contribuir no sólo a la historia de la arquitectura moderna colombiana, sino a la memoria de la Armada Nacional.

> Escuela Naval - Foto aérea primeras construcciones

Consideraciones Preliminares del Proyecto

Ya en el plan de desarrollo de Cartagena de 1948, desarrollado en la post-guerra se preveía la relocalización de las instalaciones de la Armada Nacional de Bocagrande, donde hoy está localizada la Base Naval ARC Bolívar. En dichos documentos se planteaba la necesidad de tener unas instalaciones independientes del sector urbano consolidado, con un área suficiente para permitir el crecimiento de la unidad, al tiempo que una localización que facilitara mayor control de la bahía interna. En tal sentido los planes proponían dos alternativas: la isla de Tierra Bomba o la de Manzanillo. En la primera, si bien el área resultaba mayor, con dominio absoluto sobre el tránsito de la bahía, se veía como impedimento el total aislamiento de tierra firme y los costos que implicaría el funcionamiento y el continuo traslado de recursos a la isla. En Manzanillo se encontraba entonces el aeropuerto de la ciudad, propiedad de la Sociedad Colombo Alemana de Trasporte Aéreo SCADTA (hoy Avianca). Era una superficie inundable y coralina, pero equidistante de las áreas de extensión industrial de reciente impulso, el centro tradicional y los nuevos desarrollos del área de Bocagrande (Samudio, 1999). Permitiendo entonces movilizaciones, vía terrestre o marítima, en menos de 15 minutos, con los anteriores sectores.



> Archivo Bogotá-Bosquejo original composición geométrica de las celosías

En aquellos años existió la posibilidad de trasladar la Escuela a la ciudad de Barranquilla, donde ya la Armada tenía instalaciones y el desarrollo industrial presentaba mayor crecimiento; sin embargo, el pueblo cartagenero realizó una masiva manifestación de camisetas blancas como apoyo a la permanencia del centro de formación en la ciudad de Cartagena de Indias. El Gobierno Militar adquirió entonces los terrenos de las dos islas, y con el Decreto 2435 de 1955, ordenó la construcción del centro de formación en Manzanillo, con la firme intención de que la Escuela Naval y la Armada Nacional se constituyeran en referentes de la ciudad. Para la Nueva Academia de Guerra Naval se dispuso un presupuesto de 20 millones de pesos previendo albergar a 1500 cadetes, número significativamente superior a la necesidad inmediata de la época, pero con la clara intención de tener una proyección en el futuro fortalecimiento de la institución y el aumento del pie de fuerza.

Al igual que en otros de los mega-proyectos estatales fue contratada una de las firmas de arquitectura de mayor renombre a nivel nacional y se recibió el acompañamiento de firmas internacionales. Existen testimonios en dos sentidos: el primero que se realizó un concurso internacional con firmas de Colombia, Brasil y Venezuela; y el segundo, que se hizo una adjudicación directa a la firma Obregón & Valenzuela, pero con la participación de otros renombrados arquitectos e ingenieros. De hecho, en la ejecución del proyecto a dicha firma

requeridos, éste no se desarrolló en su totalidad, aunque se preservaron los lineamientos generales de la propuesta y los principales edificios del centro de formación. Al parecer, el presupuesto destinado para la ejecución del proyecto no cubrió las necesidades del mismo, por lo cual se definieron dos etapas de desarrollo, materializándose únicamente la primera de ellas que inicio en 1956. Esta primera etapa se realizó siguiendo el estricto ordenamiento geométrico del plan urbano general, zonificando cuatro áreas: alojamientos, deportes, formación y servicios, y administración.

Como parte de esta primera etapa, la firma Pizano, Pradilla y Caro, ejecutó una importante parte de la construcción: los edificios de alojamientos, dos volúmenes puros paralelos sobre pilotes (Almirante Padilla y Almirante Brión[6]), unidos por las cámaras de reclutas y cadetes (Capitán Binney), los tres edificios de aulas de doble crujía (Capitán Tono) frente al campo de paradas –hoy plaza de armas-, y el edificio de comedores (Rafael Reyes) -hoy laboratorios, gimnasio y coliseo-. Quedaban entonces por construir, pero ya diseñados a nivel de detalle: laboratorios, museo, biblioteca, capilla, teatro, centro de sanidad, comisariato, lavandería, almacén, gimnasio, marina, piscina, las viviendas de oficiales y los alojamientos de suboficiales. Sin embargo, las obras que ejecutaba el Gobierno Militar fueron suspendidas con el inicio del Frente Nacional en 1957, por lo cual los edificios más adelantados quedaron en obra gris, sin ningún desarrollo de obras complementarias o de urbanismo.

> Primera y segunda planta edificio Padilla - Escuela Naval de Cadetes

Sólo hasta finales de 1959, bajo el comando de los señores Capitán de Navío Jaime Eraso Annexi, como Comandante de la Armada, y Capitán de Navío Orlando Lemaitre Torres como Director de la Escuela Naval, este último se propuso culminar la obra ya iniciada y realizar el traslado, pues ya se presentaban condiciones de hacinamiento en Bocagrande. Se propuso un uso inicial de lo construido, requiriendo algunas adaptaciones para cubrir las necesidades de administración y deportes, cuyas obras se adelantaron bajo la interventoría del Arquitecto William Ceballos Rivera. Según el Libro Histórico de la Unidad el traslado se realizó el 27 de marzo de 1961; los primeros habitantes fueron los reclutas del contingente NA-35 y contingente MC-12, quienes abordaron la unidad ayudando a la culminación de algunas obras de urbanismo y sembraron un considerable número de árboles.

El caracolejo de la explanada es tal vez uno de los aspectos más recordados por su resplandor y la reverberación de calor que producía. Como aún no se había consolidado el terreno, el edificio Padilla tuvo en los primeros años problemas estructurales por lo cual debió post-tensarse la estructura, siendo hoy visible dicha intervención en los pernos que se

6 La denominación de los edificios se dio por la orden #040-DENC de octubre 30 de 1964.

proyecto bandera, de la exhibición de los Edificios Nacionales en ejecución que realizó del Ministerio de Obras Públicas en el Museo Nacional, entre diciembre de 1955 y abril de 1956. Proa, tal vez la revista más importante en la historia de la arquitectura moderna en Colombia, realizó en agosto de 1955 un detallado artículo con una crítica positiva de la propuesta original, presentando el conjunto y cada uno de los edificios que lo conformaban[5]. En el mes de mayo de ese mismo año fue portada de la edición No. 51 de la revista "La Corredera".

El proyecto sigue los lineamientos fundamentales de la arquitectura racionalista moderna, bajo una rigurosa composición geométrica, generando un lenguaje que identifica las funciones interiores, haciéndolas legibles al exterior, manejando fluidez espacial y transparencias en donde se diluye el límite entre los espacios internos y externos. La riqueza estética está dada por las proporciones armónicas y la pureza formal, exenta de ornamentación ajena a la desnudez de estructura técnica y espacial.

El conjunto arquitectónico preveía la incorporación de las más avanzadas técnicas y materiales de construcción, maderas laminadas, y concretos reforzados, para el uso no solo de pórticos de mayores intervalos y cascarones de concreto, sino su implementación en un sistema de pliegues o canales que, en conjunto, formaban la superficie de cubierta. En este aspecto, se debe hacer mención especial de la participación del Ingeniero Guillermo Gonzales Zuleta aportando elementos innovadores, algunos de los cuales se materializaron en otras grandes obras de ingeniería del país.

Al respecto de la incorporación de este nuevo repertorio técnico y formal como la disolución de muros, integración de persianas, celosías, pérgolas y "quiebra-soles", que refuerzan el predominio horizontal de las formas puras, Eduardo Samper señala:

"La capacidad plástica del cemento armado permitió explorar formas complejas e inéditas. La resistencia alcanzada con este material llevó a ampliar el intervalo entre soportes, incrementar las alturas, prolongar los voladizos, vencer grandes luces y, sobre todo, integrar la luminosidad y la transparencia como temas evidentes de diseño espacial." (Samper, 2000, p. 21)

Un elemento de particular interés para la época es la elevación, de más de 1 metro, que se realizó del terreno de la isla de Manzanillo pues, como se había mencionado, tenía sectores inundables. Para esto se utilizó la técnica nativa de pilotaje con manglares, relleno con caracolejo. Sin embargo, la celeridad con la que se requería la construcción del conjunto no permitió la consolidación del terreno, proponiendo un reto técnico adicional para la ejecución del proyecto.

Otro aspecto de especial consideración en la propuesta fueron las condiciones climáticas del Caribe, que el equipo diseñador conocía bien, para ello orientaron los edificios a fin de reducir las superficies con mayor exposición solar y protegiendo las aberturas con "quiebra-soles" y pérgolas; adicionalmente, de acuerdo a la disposición de vientos se aseguraron en todos los espacios ventilaciones cruzadas, constantes y superiores, dado que no se preveía la instalación de sistemas mecánicos de refrigeración.

Si bien el conjunto arquitectónico preveía un funcionamiento completamente independiente, cubriendo todos los servicios

5 Proa No. 91, agosto de 1955.

se asociaron Alfonso Mejía Navarro y Leopoldo Angulo García.

Diseño del Conjunto Arquitectónico

Obregón & Valenzuela era entonces la firma de Rafael Obregón Gonzales, José María Obregón Rocha y Pablo Valenzuela y Vega, jóvenes arquitectos colombianos, formados en los años 40 en The Catholic University of America en Washington. Una vez regresaron al país, conformaron la firma y participaron activamente en la formación de las nuevas generaciones en las universidades colombianas de aquella época, trayendo consigo la influencia del racionalismo propio de la arquitectura norteamericana. Si bien su actividad se centró más en viviendas unifamiliares, desarrollaron importantes proyectos institucionales para bancos e industrias, principalmente concentrados en Bogotá, Barranquilla y Cartagena; en esta última ciudad cabe mencionar Hospital de Bocagrande (1954), Escuela Naval (1955), Club Cartagena (1956), el Banco de Bogotá (1957), Asistencia Social de Bolívar (1957), el desarrollo de la Villa Olímpica (1959) y un significativo número de residencias en el sector de Bocagrande[1].

Pero Rafael Obregón Gonzales[2] tenía vínculos particulares para el desarrollo del proyecto de la Armada Nacional, pues de hecho se le puede considerar uno de los pioneros de la navegación a vela en Colombia, lo que hizo que prestara especial interés en el desarrollo de este conjunto arquitectónico. Para ello, viajó por delegación de la Armada, a Brasil, Argentina y Perú con el objeto de conocer instalaciones pares en dichos países. Siguiendo el método de creación colectiva de la oficina, colaboró con Obregón el joven Arquitecto Hernando Tapia Azuelo desarrollando una importante parte del proyecto, con la participación de otros arquitectos recién egresados: Edgar Bueno Tafur y Manuel Forero Delgadillo[3]. Así mismo, Obregón & Valenzuela parece haber recibido asesoría de una de las más reputadas firmas de arquitectura norteamericana, Skidmore, Owings & Merill, firma que entonces estaría ejecutando en Bogotá el proyecto del Centro Administrativo Nacional del cual formaba parte el edificio del Ministerio de Defensa actual.

El diseño de este conjunto, tuvo particular impacto político y arquitectónico. Su maqueta[4] y planos hicieron parte fundamental, como

> Vista aérea Escuela Naval.

1 Actualmente la Profesora Isabel Llanos Chaparro adelanta una investigación académica sobre el análisis de las viviendas diseñadas por Obregón & Valenzuela.
2 La Escuela Naval tras su muerte en su nombre bautizó la marina en 1976.
3 Según aparece en los planos también tuvieron alguna participación C. Ricaurte y M. García.
4 Dicha maqueta fue trasladada a Cartagena y permaneció en exhibición en la Escuela Naval hasta el año 2003.

encuentran cerca de los pilotes. Al parecer el proceso inicial de habitabilidad no fue sencillo, pues la propuesta arquitectónica era absolutamente innovadora y rompía con la imagen tradicional de los espacios caribeños, sin que por ello se pueda afirmar que no resultaba apropiada a su contexto; todo lo contrario, este conjunto arquitectónico materializó los mayores avances tecnológicos y repertorios formales, adaptándolos a condiciones institucionales y climáticas precisas.

Valores del conjunto arquitectónico moderno

El proyecto original de la Escuela Naval de Cadetes es, sin duda, un hito en la historia de la arquitectura moderna nacional. Realizado por colombianos, siguiendo los parámetros del movimiento racionalista de influencia norteamericana, logrando en la escala y proporción de las edificaciones un equilibrio entre las masas y vacíos de los volúmenes, cuyo resultado representa una total adaptación al contexto caribeño. Es una obra paradigmática que debe enorgullecer a la Armada Nacional.

"Es vital que la sociedad entera conozca y valore las evidencias arquitectónicas y urbanísticas que dan testimonio de esa etapa de cimentación de nuestra alma contemporánea, para comprendernos mejor y proyectar con mejor acierto nuestro próximo y lejano futuro" (Mendoza, 2002, p. 183).

Este proyecto, en términos de arquitectura, podría ser equiparable a la U. S. Air Force Academy en Colorado Springs diseñada por Skidmore, Owings & Merrill, otra obra paradigmática a nivel internacional. Pero en Colombia, a diferencia de otros países latinoamericanos como Brasil o México, hemos mantenido una mirada recelosa de la arquitectura moderna pues no la hemos considerado como parte de nuestra identidad. Es como si excluyéramos la historia del siglo XX, dejando únicamente como referencia los siglos anteriores al XIX, y nos deslumbráramos con los proyectos recientes.

Los setenta y cinco años de la Escuela Naval son una oportunidad para traer a la memoria de la familia naval hechos históricos significativos; por lo tanto ésta es una invitación a observar de nuevo y valorar este conjunto arquitectónico moderno, que bien amerita un mayor reconocimiento. La investigación académica sobre el proyecto arquitectónico original de este centro de formación, aún tiene pendiente piezas del rompecabezas, que se espera poder reunir y entregar a la familia naval.

Referencias

Instituto Geográfico Agustín Codazzi- Municipio de Cartagena. (1948). Plan Regulador Urbano de Cartagena de 1948. Cartagena.

Martínez, C. (1955). "Escuela Naval de Cartagena" en Revista Proa 91, pp. 1-17.

Mendoza, C. (2008). "Arquitectura del movimiento Moderno en Iberoamérica" en Revista Apuntes Vol. 21 Núm. 2 Julio – diciembre 2008 pp. 180-193.

Samper, E. (2000). Arquitectura Moderna en Colombia, época de oro. Bogotá: Diego Samper Ediciones, Noa Noa The Spirit of Nature.

Samudio, A. (1999). El crecimiento urbano de Cartagena: Manga y Bocagrande. En Serie de Estudios sobre la Costa Caribe (págs. 29-43). Cartagena: Jorge Tadeo Lozano.