

A&P

continuidad

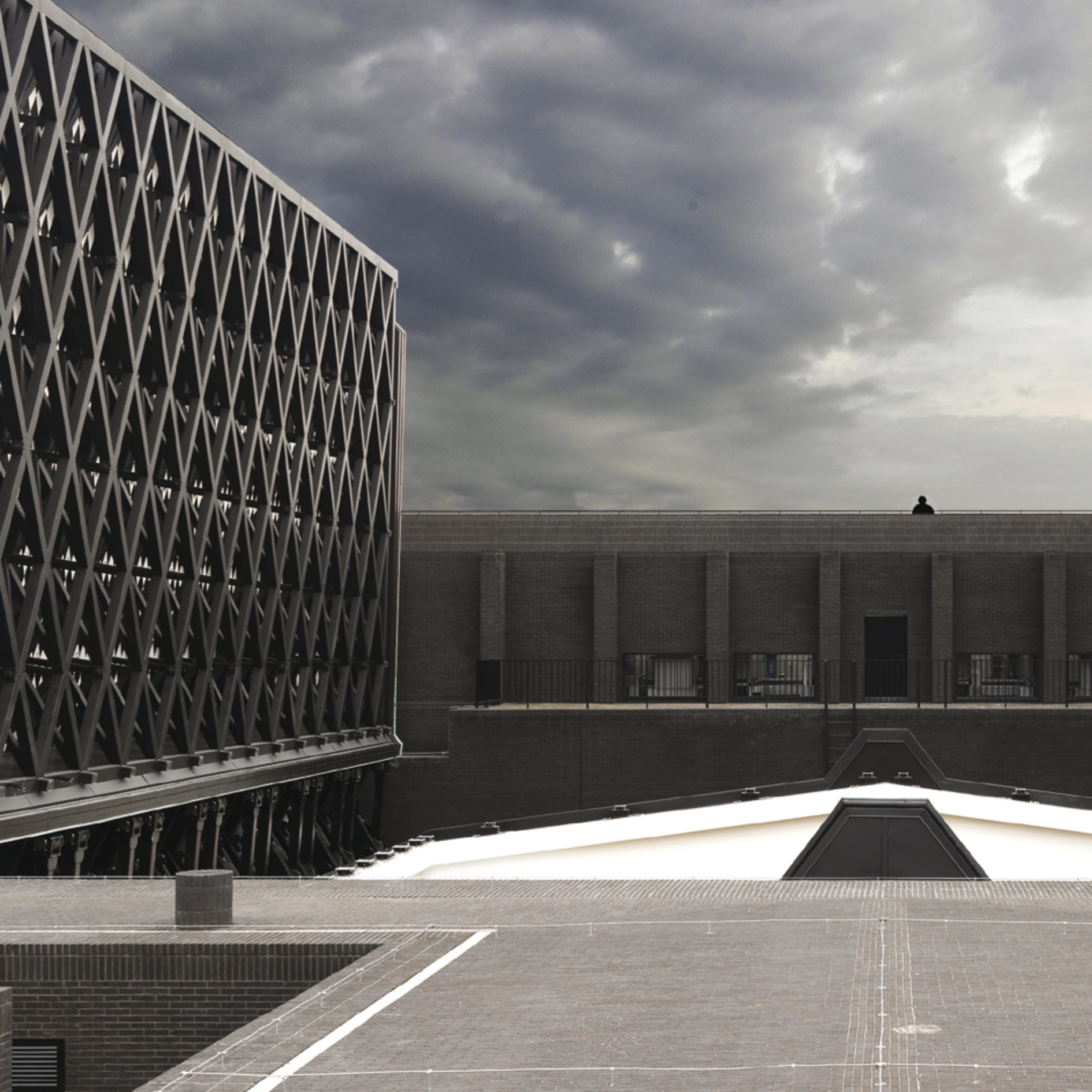
Publicación temática de arquitectura
FAPyD-UNR

ARQUITECTURA Y CIUDAD: PAISAJES



N.07/4 DICIEMBRE 2017

[E. VIOLLET-LE-DUC / F. PITTALUGA] [B. IVELIC / M. BARRALE] [P. MANGADO / N. CAMPODONICO] [F. GIUSTA]
[F. SBARRA] [A. MOLINE Y R. DE GREGORIO] [S. PONTONI Y M. L. FERNÁNDEZ] [C. RAINERO] [P. VICENTE]
[B. ALBRECHT] [A. FERLENGA]





FAPyD
FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANEAMIENTO Y DISEÑO
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

N.07/4 2017
ISSN impresa 2362-6089
ISSN digital 2362-6097

revista

A&P

continuidad

Publicación semestral de Arquitectura
FAPyD-UNR



UNR Universidad
Nacional de Rosario



Imagen de tapa :
Vista desde la terraza
del techo con las "alas"
abiertas, cota +12.00
metros, Teatro Isabelino
Imagen cedida por el
Arq. F. Giusta

A&P Continuidad **Publicación semestral de arquitectura**

Director A&P Continuidad

Dr. Arq. Gustavo Carabajal

Coordinación editorial

Arq. Ma. Claudina Blanc

Secretario de redacción

Arq. Pedro Aravena

Corrección editorial

Lic y Prof. en Letras Ma. Florencia Antequera

Traducciones

Prof. Patricia Allen

Diseño editorial

Lic. Catalina Daffunchio

Dirección de Comunicación FAPyD

Comité editorial

Arq. Ma. Claudina Blanc

Arq. Nicolás Campodonico

Dr. Arq. Gustavo Carabajal

Dr. Arq. Daniela Cattaneo

Dr. Arq. Jimena Cutruneo

(FAPyD-UNR)

Comité científico

Julio Arroyo (FADU-UNL. Arquisur Revista)

Renato Capozzi (FA-USN Federico II)

Fernando Diez (FA-UP. Revista SUMMA)

Manuel Fernández de Luco (FAPyD-UNR)

Héctor Floriani (CONICET. FAPyD-UNR)

Sergio Martín Blas (ETSAM-UPM)

Isabel Martínez de San Vicente (CONICET.

CURDIUR-FAPyD-UNR)

Mauro Marzo (IUAV)

Aníbal Moliné (FAPyD-UNR)

Jorge Nudelman (FADU-UDELAR)

Alberto Peñín (ETSAB-UPC. Revista Palimpsesto)

Ana María Rigotti (CONICET. CURDIUR-FAPyD-UNR)

Sergio Ruggeri (FADA-UNA)

Mario Sabugo (IAA-FADU-UBA)

Sandra Valdetaro (FCPyRI-UNR)

Federica Visconti (FA-USN Federico II)

Próximo número :

ARQUITECTURA Y MAESTROS: REVISITANDO A LE CORBUSIER

Julio 2018, Año V – N°8 / on paper / online

latindex



ISSN impresa 2362-6089

ISSN digital 2362-6097

A&P *Continuidad* fue reconocida como revista científica por el Ministerio dell'Istruzione, Università e Ricerca (MIUR) de Italia, a través de las gestiones de la Sociedad Científica del Proyecto.

A&P *Continuidad* fue incorporada al directorio de revistas de ARLA (Asociación de Revistas Latinoamericanas de Arquitectura).

El contenido de los artículos publicados es de exclusiva responsabilidad de los autores; las ideas que allí se expresan no necesariamente coinciden con las del Comité Editorial.

Los editores de A&P *Continuidad* no son responsables legales por errores u omisiones que pudieran identificarse en los textos publicados.

Las imágenes que acompañan los textos han sido proporcionadas por los autores y se publican con la sola finalidad de documentación y estudio.

Los autores declaran la originalidad de sus trabajos a A&P *Continuidad*; la misma no asumirá responsabilidad alguna en aspectos vinculados a reclamos originados por derechos planteados por otras publicaciones. El material publicado puede ser reproducido total o parcialmente a condición de citar la fuente original.

Agradecemos a los docentes y alumnos del Taller de Fotografía Aplicada la imagen que cierra este número de A&P *Continuidad*.

Institución editora

Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño

Riobamba 220 bis | +54 341 4808531/35

2000 - Rosario, Santa Fe, Argentina

aypcontinuidad01@gmail.com

aypcontinuidad@fapyd.unr.edu.ar

www.fapyd.unr.edu.ar

Universidad Nacional de Rosario

Rector

Héctor Floriani

Vicerector

Fabián Bicciré

Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño

Decano

Adolfo del Rio

Vicedecana

Ana Valderrama

Secretario Académico

Sergio Bertozzi

Secretaria de Autoevaluación

Bibiana Ponzini

Secretario de Asuntos Estudiantiles

Damián Villar

Secretario de Extensión

Lautaro Dattilo

Secretaria de Postgrado

Jimena Cutruneo

Secretaria de Ciencia y Tecnología

Bibiana Cicutti

Secretario Financiero

Jorge Rasines

Secretaria Técnica

María Teresa Costamagna

Director General de Administración

Diego Furrer

ÍNDICE

Presentación

06 » 07

Gustavo Carabajal

Reflexiones de maestros

08 » 13

Historia de una casa

Eugène Viollet-Le-Duc

por Franca Pittaluga

Conversaciones

14 » 21

Maritorio, ciudad y arquitectura

Boris Ivelic por Marcelo Barrale

22 » 35

El tiempo como el gran material

Francisco Mangado por Nicolás

Campodonico

Dossier temático

36 » 51

Imago urbis. Las formas del proyecto en el paisaje urbano

Fabián Giusta

52 » 59

El impacto de la religión y la cultura en la conservación del paisaje

Reflexiones en torno

a una experiencia

Florenia Sbarra

60 » 69

Entre ostentación y ocultamiento

Anibal Moliné y

Roberto De Gregorio

70 » 81

Procesos de reconversión urbana en Rosario

Silvina Pontoni y

Ma. Laura Fernández

82 » 95

Paisaje de la producción agrícola de Rosario y su área metropolitana

Carolina Rainero

96 » 103

Meritócratas. Mirando hacia arriba

Pablo Vicente

Ensayos

104 » 113

Exportar el casco antiguo

Benno Albrecht

Introducción Gustavo Carabajal

114 » 127

Ciudad y memoria como herramientas del proyecto

Alberto Ferlenga

128 » 129

Normas para autores

Barrale, M. (2017). Maritorio, ciudad y arquitectura. *A&P Continuidad* (7), 14-21.



Maritorio, ciudad y arquitectura

Diálogos con Boris Ivelic

Boris Ivelic por Marcelo Barrale

Recibido 25 de agosto de 2017
Aceptado 20 de octubre de 2017

Español

Boris Ivelic es miembro fundador y director de la Maestría en Arquitectura mención náutico y marítimo de la Escuela de Arquitectura y Diseño de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (EAD-PUCV). Reside en la Ciudad Abierta, donde hace más de 40 años, junto a otros profesores integra trabajo, vida y estudio. La EAD-PUCV es actualmente una referencia internacional y ha tenido una relevancia cabal para nuestra facultad en la incorporación de contenidos vinculados a la relación entre arquitectura y paisaje, y al desarrollo de prácticas 1:1. Esta entrevista contextualiza el vínculo entre ambas facultades, e indaga sobre el concepto de *maritorio*, su importancia para comprender el territorio chileno en sus dimensiones tangibles e intangibles y el impacto que esta noción ha tenido en la producción académica y científica de grado y posgrado de la EAD-PUCV.

English

Boris Ivelic is founding member and Director of the Master's Program in Architecture with a Nautical and Maritime Major of the Architecture and Design School of the Pontifical Catholic University of Valparaíso (EAD-PUCV). He lives in Ciudad Abierta where he has been working and studying for more than forty years along with other professors. EAD-PUCV is nowadays an international reference; it has played a key role in our Faculty as regards the incorporation of contents dealing with the link between architecture and landscaping as well as the development of practices 1:1. This interview contextualizes the relationship between our institutions and addresses the concept of *maritime territory* and its significance to understand both tangible and intangible dimensions of the Chilean territory. It also approaches the influence that this notion has exerted on EAD-PUCV undergraduate and postgraduate academic and scientific production.

Palabras clave: borde, agua, tierra

Key words: border, water, land

Este diálogo es producto de una relación de intercambio académico sostenida con continuidad desde hace ya quince años entre nuestra casa de estudios y la Escuela de Arquitectura y Diseño de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso¹. Si bien la EAD-PUCV tiene una prolífica producción escrita desde sus comienzos,² y la Ciudad Abierta³ en su concepción se encuentra, justamente, abierta a la hospitalidad, para ser visitada, las primeras noticias que recibimos sobre ambas datan de los años ochenta en un artículo de Enrique Browne (1985) en la Revista *Summa* 214. Luego, ya en plenitud de la democracia en Argentina, distintos congresos de arquitectura latinoamericana daban cuenta de los avances de Ciudad Abierta. Fernando Pérez Oyarzún fue uno de los principales teóricos que se ocuparon de reflexionar y diseminar la experiencia desde Chile hacia el exterior. Una de sus principales contribuciones fue el libro realizado en forma conjunta con Rodrigo Pérez de Arce y

Raúl Rispa en el 2003, llamado “Escuela de Valparaíso, grupo Ciudad Abierta”.

Sin embargo, el aporte en directo y más concreto en la FAPyD fue una clase de Horacio Panchito Torrent, por entonces recién radicado en Santiago de Chile. Hacia fines de los noventa, docentes del Taller Barrale visitaron Ritoque y, luego, en el año 2000 se produjo el primer arribo a Rosario de dos docentes noveles de la EAD-PUCV, los arquitectos Iván Ivelic Yañez y David Luza, quienes montaron una exposición y dictaron una conferencia. Ese mismo año se produce el mítico viaje a Valpo de cuatro buses de estudiantes y docentes rosarinos, en plena crisis política e institucional de la Argentina. El viaje vino a consolidar *de hecho* la relación de intercambio académico y mutuo interés cultural y disciplinar, y nos dio la fortaleza para continuar visitando otros países de Latinoamérica tales como, Uruguay, Paraguay, Bolivia y más recientemente Brasil, en particular la ciudad de

Río de Janeiro. Con posterioridad, realizo, con la ayuda económica de una beca FOMEC, una pasantía docente en la EAD-PUCV durante seis meses y, en el 2002, una delegación de la Escuela, en Travesía a Rosario, construye en la terraza de la FAPyD un artefacto denominado “La intimidad cúbica”. Durante estos quince años, se suceden, cada dos años, los viajes de estudiantes de Rosario a visitar Valparaíso, organizados por estudiantes del Taller. Finalmente, producto del crecimiento de la política de intercambio internacional en las universidades públicas de la Argentina, se concretó, en el 2012, el convenio de movilidad estudiantil, a partir del cual, ya diez estudiantes rosarinos han hecho la experiencia de intercambio. La entrevista cuenta, de hecho, con la participación en la producción y documentación fotográfica de Julián Barrale y Andrés Levrino, ambos estudiantes de la FAPyD que realizaron un intercambio durante el año 2015 en la EAD-PUCV.



Clase en la EAD-PUCV 2012. Foto: Julián Barrale. | Chiloé, travesía Pailad 2012. Foto: Julián Barrale.



La figura de Boris Ivelic tiene relevancia como uno de los principales intelectuales que concibieron la Ciudad Abierta como un ámbito de producción de conocimientos donde se fusionan la vida, el trabajo y el estudio, y donde la arquitectura es concebida como poesía, arte y oficio. Boris fue uno de los fundadores de la EAD-PUCV y mentor de la Maestría en Arquitectura mención náutico y marítimo, generando un marco para la profundización de conocimientos referidos al *maritorio* chileno y sus arquitecturas posibles. En particular, el proyecto para la costa de Valparaíso (Ivelic, 2016) y el diseño y construcción de la Embarcación Amereida (Ivelic, 2005) son dos instancias ilustrativas y significativas de esta producción que se mencionan durante esta conversación, que tuvo lugar en el vecino país.

Marcelo Barrale. Boris, ¿por dónde partimos? Una de las cuestiones que nos va llenando de sentido en cada viaje, es el modo en que la EAD-PUCV coloca al paisaje como la razón de

ser de la cultura y la arquitectura. Lo vamos verificando tanto en la apertura poética de los terrenos (Iommi, 1971) como en la visión poética de América desde Amereida (Iommi, 1986), donde expresa su origen y destino, como los trabajos de observación y los proyectos de los estudiantes. Esta mirada sobre el paisaje como fundamento, tiene que ver también con cómo la EAD-PUCV *descubre* Chile desde el sur, considerando la forma de vida de los chilotes, con un pie en el agua y un pie en la tierra. Tiene que ver con los *maritorios*⁴ y la articulación entre la cultura del habitar los suelos costeros y, al mismo tiempo, el mar.

Boris Ivelic. ¿Por dónde partimos? El panorama es grande. Partimos desde el borde costero, tenemos aquí algunos ejemplos que pueden ayudar. Nosotros estamos frente al océano más grande del mundo, el Pacífico, que ocupa prácticamente la mitad del globo terráqueo. La costa de Chile mide unos 4.500 kilómetros de longitud, pero si consideramos todo el borde costero

del Archipiélago, en realidad, se podrían contar 50.000 kilómetros de costa. Y, además, tiene no solo el territorio terrestre sino el marítimo, que es incluso mayor al territorio terrestre. Sin embargo, el Océano Pacífico para Chile es un desconocido. Chile no ha demostrado vocación marítima, toda su realidad marítima es un mar que no ha sido constituido. Chile no es consciente de que el Pacífico puede ser su destino definitivo. En nuestro mar tenemos todo: circulación, alimentos. Chile produce salmón –sobre todo en Chiloé donde ustedes van a ir ahora de Travesía– que le ha generado divisas equivalentes a las del cobre cuando estaba en un precio bajo. Y el agua es de tal calidad que se produce en la mitad de tiempo que en Noruega, que es el gran productor. Los noruegos prácticamente son socios de todas las salmoneras chilenas. Asimismo, en Chile no hay un control tan estricto como en Noruega y ese ha sido nuestro gran drama, ha generado crisis, pestes terribles y enfermedades monstruosas. Aún así, Chile se repone y sigue, a la manera de la ley del oeste



Maritorio Orcón. 2016. Foto: Ana Valderrama.

norteamericano. Todo lo contrario de nuestra agricultura, allá, en el mar, no hay regulación.

Un profesor nuestro, oceanógrafo, en su investigación descubrió hidratos de metano en todo el litoral de Chile hasta Valdivia. El metano es gas natural comprimido, ubicado en el subsuelo marino. Este gas se expande a volúmenes gigantes y está listo para ser usado y aprovechado. Pero como no hay una tecnología conocida en el mundo para extraer el gas del agua, el gobierno ha deshecho esa posibilidad. Es un momento de crisis energética brutal, y nuestro gas tenemos que traerlo del Asia en barcos. Se hizo una terminal gigantesca en Quinteros, al norte de Chile, a unos treinta kilómetros de acá, y tenemos el gas más caro del mundo, siendo que lo podemos extraer de acá. Además, la circulación de embarcaciones por el Pacífico prácticamente no existe: solo es costera.

Bueno, ese es nuestro mar. Nuestra intención a través del Magister Mención Náutico y Marítimo es incentivar esa realidad, y que los arquitectos puedan hacer obras en el agua, no

solo en la tierra. El agua es parte del elemento arquitectónico. Nosotros podemos trabajar con el agua. En el Archipiélago, en Chiloé, el agua y la tierra se entrelazan. No hay un límite estricto agua-tierra como hay en nuestro Pacífico, sino que el agua se mete dentro de la tierra y la tierra se mete dentro del agua. Pero en nuestro Pacífico, meter la tierra adentro es una obra faraónica. Por ejemplo, el muelle de abrigo (Prat) en Valparaíso es un iceberg, y lo que aparece en la superficie es muy poco en relación a lo que hay debajo.

MB. ¿Qué profundidad tiene ese iceberg?

BI. Sesenta metros debajo del agua, una locura. Como fue hecho en un tramo muy pequeño de la bahía, solo abriga una parte muy pequeña. Ahora las empresas portuarias junto al gobierno nacional quieren hacer una ampliación por el borde costero sin protección. Entonces la gente del puerto se preocupa solo por el puerto y no por la ciudad. Si llega una embarcación,

un Panamax, necesita 900 camiones, ¿qué va a pasar con todos esos camiones en la ciudad? Una locura. Hay otro proyecto hacia el centro de Valparaíso donde quieren transformar la costa en un Centro Comercial. Entonces la Escuela propuso un proyecto alternativo de espacio público. Un parque que recoge el mar. Queremos que el agua ingrese hacia el interior del límite para ser un agua resguardada, que permita que los cerros de esta ciudad puedan gozar de los bienes del mar: que un niño pueda bañarse con toda tranquilidad en esta nueva playa que se le otorga, de mil metros de longitud. Pequeñas embarcaciones, regatas y remo. ¡Aquí ustedes pueden ver claramente esta fusión en que la tierra que se saca de acá se rellena allá, para ser también un campo deportivo. En los países nórdicos hay una embarcación por familia, ¡nosotros quisiéramos que en Chile por lo menos haya un botecito por familia! Los nórdicos son navegantes por naturaleza, tienen la cultura marítima “a concho”⁵. Aquí, lamentablemente no la tenemos.



Diario El Mercurio de Valparaíso, domingo 10 de mayo de 2015. | Boris Ivelic y Marcelo Barrale en la EAD-PUCV. 2016. Foto: Ana Valderrama.

La Escuela ha hecho varias investigaciones y proyectos con el mismo propósito: para que el agua entre, modelo la tierra. O sea, modelando la tierra, modelo el agua. Porque puedo controlarla, tengo canales de navegación, un relleno. Además, un muelle para protegernos de un posible tsunami. Tengo una compuerta que se cierra, aquí hay otra, de manera que el agua entra, pero llega hasta un límite, que no inunde la ciudad y que tampoco inunde el parque.

En el proyecto en la costa de Higuierillas, hacemos una excavación, para que entre el mar y para que haya una escuela de velerismo. Esto ya existe, y nosotros lo reforzamos con una marina, de manera de obtener una doble protección: una, mar adentro y la otra, mar afuera. Pensamos también unos edificios como una suerte de muros de contención y de basamento del cerro. El proyecto también organiza una zona donde se ubica un club de yate, más de cincuenta restaurantes, autos, sin espacio abierto. Una tremenda complejidad. Entonces había que pensar una abertura, y hacer que el mar entrara. Transformamos luego

el río Aconcagua en un puerto. Como les decía antes, salir hacia afuera es un costo sideral y finalmente no se abriga nada. En cambio, al traer el mar hacia el interior yo lo puedo gobernar. Este lugar y todos los puertos que son considerados sectores industriales de la ciudad, donde el tren y las vías se soterran, de manera que pensamos una continuidad, donde, asimismo, la avenida Brasil se incorpora al parque y va generando unos pórticos. Además incorporamos un museo interactivo. En Santiago hay un museo interactivo de cuestiones físicas, químicas, energéticas, biología, y se hacen exposiciones itinerantes por todo el país. Se firma un convenio con ellos y todos los jóvenes de la Quinta Región vendrían a estudiar acá. Yo a mis alumnos los mando al Museo Interactivo Mirador para que aprendan física. Y por último, los edificios son pensados como el Parque España de Oriol Bohigas en Rosario, como elementos que aúnan lo público y lo privado.

MB. ¿Qué características tiene el maritorio chileno?

BI. El maritorio chileno se caracteriza por tener canales interiores. Luego esos canales están muy protegidos de las obras del Pacífico, completamente protegidos. Ahora bien, es una zona de clima bastante adverso, de fuertísimos vientos, pero aún así no son las mismas olas que las del océano, que te dan vuelta una embarcación, te la hacen zozobrar, o cortan amarras. Lo que tiene el Archipiélago es eso, de manera que yo voy por un mar muy tranquilo, navegable, en cierto sentido, muy amable. Pero se viene una tormenta de los mil demonios, ya no se pone tan amable, pero tienes mucho lugar donde fondear y resguardarte. En estos elementos la gente se va instalando y se van generando ciudades. Estoy hablando del puro Chiloé, porque fuera de Puerto Chacabuco y Coyhaique, que es el interior, está todo desocupado, es un mar completamente inhabitado.

MB. Ir descubriendo el territorio chileno desde el sur y desde el mar, ¿tiene que ver con volver al origen de la propia historia del descubrimiento de Chile?



Barco Amereida en Puerto Montt. 2007. Foto: Ana Valderrama.

BI. Lo que hizo Fernando de Magallanes es una hazaña monstruosa, porque ellos venían en veleros. Cuando tú entras del Atlántico y estás buscando el paso al Pacífico (que en ese momento no se conocía que existía), te encuentras con un laberinto. Entonces zozobraban todos, el viento los aniquilaba, los hacía pedazos. Fernando de Magallanes se basó en muchas experiencias de navegantes anteriores y logró hacer el paso, y por tanto él descubre Chile desde la Patagonia occidental, desde el Estrecho de Magallanes. Y a su vez, descubre el Pacífico. Para nosotros es un tipo extraordinario, lo que hizo fue algo genial, logró abrir el territorio. Luego Chile es descubierto desde el sur y no desde el norte. Ahora, ¿qué ocurre que en esta instancia Chile nunca se aventura más a la Patagonia? Chiloé nace casi por un interés de la propia gente, la autoridad estaba todavía bajo la tutela de España cuando Chile ya se había independizado. Y ellos generaron su propia cultura, son unos constructores de barcos extraordinarios, saben todo lo que hay que saber de la

madera, tienen comida propia, cantos propios, un folklore absolutamente auténtico. Además fue una población que no se contaminó por la condición de isla que tenía. El valor de Chiloé ha sido como la cabecera que ha permitido que lo poco que está poblado del Archipiélago haya sido hecho por chilotes.

El otro polo es Punta Arenas, Magallanes, que la mitad de la población es de origen chilota. Y el resto de los pocos poblados entre estos dos polos también son chilotes. Por su cultura, un colono chilote sabe todos los oficios, si no conoce todos, parece. Sabe de mecánica, de embarcaciones, de construir en madera, cómo carnear un animal. Muchos jóvenes fueron, te fijas, a colonizar, y perecieron porque no podían carnear. No solo pudor, sino que no se atrevían, simplemente. Por eso hay que tener una cultura de colono. El colono sabe de todo, sabe pescar, sabe ver el clima por el aire o por el viento, tú le preguntas de marea y, aunque nunca ha visto una tabla de marea, sabe exactamente a qué hora va a estar a nivel la marea, porque hay fluctuaciones de siete

o seis metros. Esas fluctuaciones le permiten, a la vez, navegar a favor o en contra de la corriente. La cultura de un chilote es enorme, el valor que tiene también es enorme, y la hospitalidad también es enorme. Pero a la larga están enfrentados a un territorio absolutamente virgen todavía, para bien o para mal. Tienen las mejores aguas del mundo, la selva nativa con especies milenarias, ahí está el alerce, que es una madera que no se pudre y tiene una beta bellísima, árboles de tres mil años que crecen un milímetro por año. También está el ciprés de las Guaitecas que es otra madera que no se pudre. Ya no se pueden explotar igual. Afortunadamente, están en unos riscos en la cordillera que es casi imposible llegar, todo lo que era factible de alcanzar y cortar se cortó ya, ya no existe nada.

MB. Para terminar, ¿podrías relatar la travesía extensa de la Embarcación Amereida?

BI. Mira, dentro de las travesías que nosotros íbamos haciendo a la región austral, una fue a

un antiguo fundo de la Universidad que todavía lo conservaba. Ahí hicimos algunas obras, pero descubrimos toda la tecnología de la construcción de embarcaciones en madera. Empezó entonces a meterse un bichito adentro, “¿por qué no hacemos travesías en barco y llevamos todo en el barco, las herramientas, la casa y todo y fundamos obras en la Patagonia?”, y ahí surge la idea de esta embarcación.

La embarcación Amereida tardó varios años en construirse, porque las travesías eran por un período muy corto. Yo la alargué un poco más, un mes, digamos. Partimos construyendo en Huinay, una región a cerca de Puerto Montt hacia el sur, por los canales. Aunque, de todos modos, era como estar en la región de Magallanes: sin infraestructura. Y bueno, la fuimos construyendo de a poco. Gané dos concursos CONICYT en Chile, y luego fuimos recolectando dinero mediante donaciones de egresados nuestros y gente allegada, hasta que la terminamos.

La construcción duró como diez años. A los alumnos de Diseño Industrial, fundamentalmente, se les encargaba una parte, ellos la proyectaban, la construían y la montaban. Hay un listado de muchísimos alumnos que participaron, alrededor de veinte personas más los futuros graduados, donde cada uno fue desarrollando una parte de esta embarcación. La parte de obra gruesa se hizo allá: la construcción del casco. Después botamos el casco al agua y lo remolcamos a Puerto Montt. Veinte metros de eslora, cuarenta toneladas de peso. La Armada siempre nos ayudó, llevando alumnos, transportando el equipamiento. De hecho, dejamos el barco en dependencias de la Armada, en una marina, donde lo íbamos implementando año a año. La Universidad nos gestionó una casa en Puerto Montt, y parte de esos años vivimos allá. Esta es una embarcación que se despliega para aumentar la superficie de trabajo, y tiene unos sistemas de flotadores al lado para la estabilidad transversal. Aumenta de cinco a ocho metros y medio, casi nueve. A su vez, tiene un muelle flotante

en la parte alta de la embarcación, lo que se llama la superestructura. Nosotros podíamos armar un muelle de cuarenta metros de largo.

Esa fue la experiencia del barco y de ahí el origen que nos permitió hacer un Magister náutico-marítimo. Por eso también, te fijas, hay embarcaciones más sofisticadas que ésta, ésta fue muy de habitabilidad y muy tradicional en cuanto a usar la maestría en maderas chilotas, que viene desde los vikingos. Eso descubrimos, la forma del casco es vikinga. Cuando tú llegas a un casco perfecto, no se puede variar, el corazón quedó ahí, perfecto, y funciona macanudo. A veces se enferma, también. Este barco nosotros lo implementamos en su habitabilidad, que es la experiencia propia de un arquitecto y de un diseñador. Cada uno hizo una mesa, unas camas, miles de cosas que están ahí también desarrolladas. Esa fue la experiencia de la embarcación. Como te digo, la plata la fuimos consiguiendo poco a poco, nunca he sumado cuánto fue.

Entonces vimos que podíamos hacer prefabricado y rápido, y con muy poca plata. Lo que se nos ocurrió fue unirlos. El forro del iglú fue hecho de totora, porque en el terreno hay totora, ¿ustedes ubican la totora? Se teje y se hacen asientos incluso, tiene una capacidad de aislación muy alta. Tejimos unos mantos, con la forma de ecuadores y meridianos, no en base a pentágonos y triángulos como se hace tradicionalmente, sino son unos arcos que daban un diámetro de ocho metros y unos ecuadores que iban uniendo todo eso. Estos mantos de totora se hacían esta forma, curva. Tejimos dos mantos, y al medio le agregamos polietileno y los unimos entre sí para que quedara impermeabilizado. Toda la parte metálica y el zócalo donde se apoyaba esto fueron hechos acá en Viña, prefabricados, y los paneles también. Lo trasladábamos para allá y en una semana lo armamos, y eso duró como diez años.

Esta tecnología tenía la virtud de que era fantásticamente aislante, yo creo que es el elemento más aislado que hemos hecho en Ritoque. Con el

tiempo, la totora se restringe un poco, los gatos que suben y arañan, el perro que sube hasta arriba al gato, empieza un poco a desarrollarse esta cosa. La luz empezó a entrar por unas rendijitas y el plástico se fue quemando, entonces después tuvimos que ponerle un techo encima, una estructura que hubo que hacer, pero se siguió conservando el iglú.

El piso eran paneles de madera. Se niveló la arena, se puso un polietileno y sobre eso los paneles, un panel doble. Eso permitió que en una semana estuviera construido. Después algunas otras cosas que se hicieron adentro, el baño estaba afuera y era muy duro para las mujeres, entonces hicimos un baño adentro, el iglú tenía un anexo, una curva paralela a la forma del iglú. Y eso duró, como te digo, más de diez años.

MB. ¿Fue la primera obra de Ciudad Abierta en Ritoque?

BI. Claro, mira, no fue una obra oficialmente constituida y consolidada, sino que fue más bien una intención de faena, pero dada la necesidad, me pidieron que yo viviera unos días ahí con mi mujer y mis hijos, y ahí viví durante unos doce años. Entre 1970 y 1982, sí, más o menos doce años en un iglú (se ríe)●

NOTAS

1 - Para más información visitar: www.ead.pucv.cl y www.corporacionamereida.cl.

2 - Consultar la biblioteca online <http://wiki.ead.pucv.cl/Casiopea>.

3 - “La Ciudad Abierta de Ritoque es una extensión de 270 hectáreas ubicada a 16 km al norte de Valparaíso. Sus terrenos comprenden un extenso campo dunario, humedales con una extraordinaria diversidad de flora y fauna, un borde de playa de más de 3 kilómetros, quebradas y campo. Fundada en 1970 por poetas, filósofos, escultores, pintores, arquitectos y diseñadores, es hoy habitada por muchos de ellos”. Para más información: <https://www.ead.pucv.cl/amereida/ciudad-abierta/>.

4 - El concepto de maritorio refiere al territorio de mar donde un Estado ejerce soberanía. Incluye el subsuelo marino y los territorios de contacto entre agua y tierra y ecotonos. Es de especial relevancia, siendo que el Maritorio chileno es un territorio de aproximadamente 8000 kilómetros cuadrados a lo largo de todo el país.

5 - “a concho” es un aforismo chileno que significa “a pleno”.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

·BROWNE, Enrique. “La Ciudad Abierta de Valparaíso”. *Revista Summa* (214).

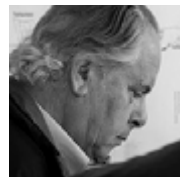
·IOMMI, Godofredo. 1971. *Apertura de los terrenos* (Viña del mar: Ciudad Abierta).

·IOMMI, Godofredo. 1986. *Amereida* (Santiago de Chile: Editorial Cooperativa Lamda).

·IVELIC, Boris. 2005. *Embarcación Amereida: y la épica de fundar el mar patagónico* (Valparaíso: Escuela de Arquitectura y Diseño, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso).

·IVELIC, Boris y SEGURA ARIAS, E. (2016). “Recuperar nuestro destino marítimo en la concepción de un maritorio habitable y sustentable”. *AUS (Valdivia)*, (19), 88-93.

·PÉREZ DE ARCE, Rodrigo, PÉREZ OYARZÚN, Fernando y RISPA, Raúl. (2003). *Escuela de Valparaíso, grupo ciudad abierta*. (Santiago de Chile: Contrapunto).



Boris Ivelic. Arquitecto. Profesor Jerarquizado de la EAD- PUCV. Director de la Maestría en Arquitectura mención Náutico y Marítimo. Miembro fundador de la Ciudad Abierta



Marcelo Barrale. Arquitecto. Profesor Titular de la FAPyD-UNR. Coordinador de la Cátedra Producción Social y Ambiental del Hábitat ICLA-UNR. Miembro fundador del colectivo Matéricos Periféricos. Vocal del Colegio de Arquitectos de la Pcia. de Sta. Fe. Distrito 2.
marcelobarrale@hotmail.com

