

PALACIOS FLOTANTES. LOS TRASATLÁNTICOS ESPAÑOLES ENTRE LOS SIGLOS XIX Y XX: AMUEBLAMIENTO Y DECORACIÓN.

FLOATING PALACES. THE SPANISH TRASATLANTICS BETWEEN THE XIX AND XX
CENTURIES: FURNISHING AND DECORATION.

Inés Antón Dayas *
Sofía Martínez López
Universidad de Murcia

Resumen

La Compañía Trasatlántica Española fue la empresa encargada de fabricar los grandes buques transoceánicos desde la primera mitad del siglo XIX hasta finales del siglo XX. Aquellos espacios se convirtieron en auténticos palacios flotantes teniendo en cuenta tanto su riqueza constructiva como decorativa. Siguiendo las modas de otros ejemplos europeos de construcción marítima, la mayoría de ellos fueron recogidos en la prensa periódica. Los procesos industriales y la modernización constructiva sufrida en el paso de los siglos XIX al XX reclamaron mejoras en materia ergonómica, salubre y de seguridad. El caso de los trasatlánticos no fue aislado y los antiguos interiores y amueblamientos señoriales con los que habían contado desde siglos atrás, comenzaron a modificarse apostando por un modelo más acorde con los nuevos dictados.

Palabras clave: trasatlánticos, mueble civil, ambientes decorativos, prensa periódica, construcción naval.

Abstract

The Compañía Trasatlántica Española was the company in charge of the manufacturing of the large ocean-going vessels from the first half of the 19th century until the late 20th century. Those spaces became real floating palaces considering both constructive and decorative richness. As it happened with other European examples, most of them appeared on newspapers. Industrial processes and constructive modernization between the 19th and 20th centuries demanded improvements in ergonomic, safe and security matters. The case of the Transatlantics was not isolated. Old interior decoration and furniture which they had had for centuries began to change in line with the new fashion.

Keywords: ocean liner, civil furniture, decorative atmospheres, press, shipbuilding.

*E-mail: ines.anton.d@gmail.com

1. Introducción

En la actualidad las investigaciones realizadas relacionadas con el ámbito naval se centran, de manera general, en los siglos XVII y XVIII coincidiendo con el crecimiento de sus dotaciones en diferentes sectores. A su vez, el corpus más grueso de información, viene dada en correspondencia con la marina mercante destinada al comercio, vapores de correo, las campañas de ultramar, etc. Cuando se trata del estudio del transporte de pasajeros, la mayoría de estudios tienden a aportar datos de tipo cuantitativo, dejando en un segundo plano otros aspectos que son los que centran esta investigación. En esta ocasión se trata de incidir en esos otros testimonios de tipo cualitativo que forman parte de la cultura material de una sociedad determinada.

Fundamentalmente los estudios publicados atañen al desarrollo de las flotas, vinculado a las campañas llevadas a cabo por los distintos monarcas en aras de fortalecer sus relaciones de ultramar. Con el cambio de dinastía y tras la llegada de los Borbones, se produjo también una transición hacia una nueva forma de construcción naval. Fue un período de reflexión ante el desarrollo técnico que se llevaba a cabo en otras cortes europeas y que conllevó una renovación tecnológica en el ámbito naval en España. La responsabilidad de la reforma recayó entonces en la persona de Antonio Gaztañeta Iturrizalza. Fue a partir de su intervención cuando en España se asistió a una separación entre la marina mercante y la Armada Real, pues cada una de ellas buscaba cubrir unas necesidades distintas. Este sistema quedó totalmente desarrollado a mediados del siglo XVIII, momento en el que el marqués de la Ensenada (1707-1781) desde la Secretaría de Marina designó a Jorge Juan y Santacilia (1713-1773) para ser el director de la nueva forma de construcción naval “a la inglesa”. Toda la información hallada acerca de este innovador método es referente a la construcción de los navíos, pero ninguna documentación guarda relación con el contenido, equipamiento o decoración de los mismos. Por último, las fuentes revelan que desde mediados del siglo XIX los astilleros españoles sufrieron una incapacidad constructiva de cascos en madera y otros materiales más modernos, llevando consigo el deterioro de la posición competitiva de su industria en España como se verá más adelante.

Es a partir de esta hipótesis principal y de un recorrido por el estado del arte, desde donde se plantean los objetivos fundamentales de este estudio. Entre ellos se pretende obtener información acerca del amueblamiento de un espacio diferente a las residencias particulares de la época. Teniendo en cuenta esta premisa, se intenta conocer si se trata, realmente, de la trasposición del confort doméstico llevado a la construcción de estos navíos. Aún más allá, se pretende esclarecer si los cambios en el confort y la higiene en el ámbito doméstico se desarrollaron y evolucionaron de manera coetánea.

Con todo, se trata de realizar un recorrido por los interiores de los principales ejemplos de aquellas naves españolas por su diseño de interiores y su decoración, así como la evolución y los cambios sufridos en los mismos.

En definitiva, estos breves apuntes no aseveran que no existan estudios en referencia al siglo XIX, relacionados con el enfoque que aquí se pretende ofrecer. No obstante es posible que esta investigación sea una de las primeras aproximaciones al estudio de la historia constructiva naval relacionada con la historia de las artes decorativas y del mueble. Un enfoque interdisciplinar enmarcado entre los siglos XIX y XX.

2. Procesos, materiales y métodos de investigación

El punto de partida de la búsqueda de información se centró en el vaciado de las hemerotecas digitales, puesto que es la prensa periódica de la época la fuente principal de investigación para este estudio. La prensa favoreció la cultura y el autoconocimiento de la sociedad decimonónica y propició la proliferación de diferentes tipos de ella. Durante esta centuria el mundo editorial español, especialmente el madrileño, vivió un impulso considerable tanto en términos de producción y difusión como de demanda social. El periódico como vehículo de manifestación y transmisión cultural se democratizó durante el mismo siglo. Qué mejor modo, por tanto, de conocer información concreta referente a la sociedad, que leyendo las crónicas y la prensa especializada del momento. En este caso, las publicaciones dedicadas a temas navales recogen noticias sobre los astilleros, los aspectos constructivos, nuevos botajes, etc., pero también dan buena cuenta con detalle minucioso de los interiores de estos trasatlánticos, mostrando la localización de las estancias, determinada por la clase social de sus habitantes, su decoración, los avances en higiene y confort, así como el desarrollo de la vida dentro de la embarcación durante el lapso de tiempo que comprendiera el viaje.

Con la búsqueda acotada “trasatlántico” entre los siglos XIX y XX, los resultados permitieron crear un primer panorama a grosso modo. En un primer estadio del proceso este trabajo permitió conocer el aspecto general de los trasatlánticos, sus principales rutas, sus nombres, su construcción, su fortuna crítica, y otros aspectos más concretos. Algunos ejemplos son¹:

Vida marítima. Revista de navegación y comercio, marina militar, deportes náuticos, pesquerías e industrias del mar. Con fotografías de buques, cruceros y otros navíos, de la industria naval, crónicas, reportajes, informaciones y noticias sobre la marina mercante y militar. Mundo naval ilustrado. Una de las revistas especializadas más prestigiosas de la época, dedicadas al mundo naval, en un momento en que se produce el conflicto independentista cubano y filipino. Además de sus textos, la revista destaca por su profusión de fotografías, cromolitografías y reproducciones de cuadros. También Revista de navegación y comercio. Publicación especializada en la marina mercante y militar y el comercio marítimo, que comienza a publicarse en 1889, en un momento en el que la construcción naval española ha alcanzado una relativa prosperidad. Destacan también sus ilustraciones, fotografías de buques y sus máquinas, planos, mapas,

retratos, puertos, astilleros y aparatos e inventos marítimos, así como reproducciones artísticas referentes al mundo naval y marítimo. Por último, *La marina española. Periódico de ciencias e intereses marítimos*, publicada en Madrid en el año 1867-68, por citar tan solo algunos ejemplos.

Delimitados ciertos datos más concretos, nuevas búsquedas en hemerotecas permitieron particularizar la información. De este modo, se fue ahondando en las características concretas de diversos buques trasatlánticos que ocuparon un hueco en la prensa del momento. En ocasiones desde los primeros anuncios de su construcción, o su botadura, las crónicas detallaron su aspecto exterior pero también interior, como ya se indica anteriormente. Es en esta cuestión, y gracias a las publicaciones ilustradas especialmente, donde se detiene este estudio. Los grabados y fotografías de las distintas personalidades que en ellos viajaron, o las posteriores fotografías publicadas con fines comerciales y propagandísticos, permiten poner en contraposición la imagen y el texto convirtiéndose para el investigador en un contenido muy valioso. Cabe aquí hacer una breve mención a la importancia que desde finales del siglo XIX tuvo la fotografía como fuente primaria de información y complemento de la prensa. Gracias a ella se puede acceder a una ingente cantidad de material que habla por sí solo y que acompaña a los escritos. Hacia 1860 se iniciaron los reportajes fotográficos con motivo de algunos acontecimientos históricos relevantes y, al final, la fotografía desplazó al grabado ocupando las páginas de la prensa ilustrada. Otras publicaciones de la época que arrojan abundante información y fotografías fueron los Libros de información para pasajeros, editados por la CTE que incluían tarifas, itinerarios, descripciones de ciudades, consejos a bordo, anuncios y fotografías².

La búsqueda de documentación y bibliografía continuó en entidades específicas tales como el Archivo del Museo Naval de Madrid y las bibliotecas y centros de investigación del Ministerio de Defensa. No pudo dejarse al margen la consulta de determinadas obras básicas de la construcción naval, para despejar las dudas sobre si el interés por el amueblamiento y la disposición interna de los barcos fue una preocupación ya en siglos anteriores. Las publicaciones específicas consultadas fueron entre otras Museo Español de Antigüedades, *Revista General de Marina* y las obras de Juan Castanedo Galán, Francisco Fernández González, Marcelino Sobrón Iruretagoyena o Artiñano y Galdácano³. Quizá la referencia histórica más próxima a la idea de la que parte el estudio es el *Diccionario demostrativo*, con la configuración y anatomía de toda la arquitectura naval moderna, publicado en 1756 por Juan José Navarro, marqués de la Victoria (1687-1772). Documento de gran interés para los investigadores de distintos ámbitos científicos, por la abultada cantidad de información que proporciona de cuestiones relacionadas con los aspectos más formales de la construcción, hasta los enseres básicos para el viaje, el ajuar de camino, víveres a bordo y un largo etcétera⁴. Por otro lado se consultaron las obras básicas de referencia relacionadas con la Compañía Trasatlántica Española y su producción, la cual centra este estudio.

Posteriormente se manejó documentación específica de historia del mueble y los estilos decorativos para establecer, en la medida de lo posible, ciertos paralelismos formales y de gusto entre las viviendas particulares y los trasatlánticos. De este modo, los objetivos planteados inicialmente fueron tomando forma permitiendo realizar una aproximación de carácter cronológico a estos especialísimos ámbitos de entre los siglos XIX y XX.

3. Resultados de trabajo.

La Compañía Trasatlántica España-en adelante CTE- tuvo su origen en la fundación de la sociedad “Antonio López y Cía” del año 1849, de la que formaron parte Antonio López López y su hermano, Patricio Sarústegui y Manuel Calvo. Se les concedió entonces el establecimiento de un servicio de mercancías y pasajeros entre Santiago de Cuba y La Habana. Tres décadas más tarde, en 1881, se constituyó la Compañía Trasatlántica, a la que se transfirió toda la flota de la anterior sociedad de “Antonio López y Cía”. Fueron años boyantes en sus primeros setenta y cinco años de vida, hasta el advenimiento de la crisis mundial de los años treinta, con la que se vieron limitadas las subvenciones y ayudas. La Guerra Civil también hizo mella en la Compañía Trasatlántica, la cual con los años fue mermando su flota y recursos. El desarrollo de la aviación conllevó los últimos coletazos de la CTE, que en 1974 se había quedado prácticamente sin efectivos. En 1978 se integra en el Instituto Nacional de Industria y en 1994 se privatiza llegando a su ocaso⁵.

La Ley de Comunicaciones de 1909 incrementó los privilegios de la CTE y aquello supuso nuevos incentivos que hicieron que la Compañía encargara los que fueron sus dos vapores más famosos: el Infanta Isabel de Borbón y el Reina Victoria Eugenia⁶. Se construyeron en Escocia e Inglaterra en 1913 y fueron el canto del cisne de la construcción de grandes buques de la CTE. Sobre ambos se detiene este trabajo⁷.

La tónica general de las noticias encontradas en la prensa es de ensalzamiento de los grandes logros ingleses, alemanes y franceses, en su mayoría. Las páginas de los diarios recogían la preocupación por la adecuación de los espacios interiores de los trasatlánticos y por poder equiparlos de un modo correcto, aligerando pesos al máximo, pero sin perder un ápice del confort y el lujo que propugnaban aquellas maravillas de la ingeniería. Todo aquello se mostró en las distintas exposiciones celebradas a tal fin. En 1868, como complemento a la Exposición Universal de París, tuvo lugar en Le Havre una exposición marítima internacional. Como objetivos principales se propusieron resolver varias cuestiones de mayor interés desde el punto de vista de la construcción y armamento de los buques: navegación, mercancías, pesca, acuicultura y otros aspectos complementarios. Dentro del apartado de navegación se atendieron a cuestiones como el mobiliario de cámaras y equipos y cama del marinero. “Mucho nos alegraremos de que nuestros armadores e industriales acudan a esta provechosa Exposición y dejen a España en el lugar que le

corresponde por sus adelantos en cuanto concierne a la navegación”, rezó la noticia⁸.

El concepto de palacio flotante que se empleó para designar el aspecto del conjunto trasatlántico, se remontaba hasta la época de Felipe II, quien mandó construir algunas de sus galeras a los principales arquitectos palaciegos del momento y empleó para su adorno interior a grandes artistas vinculados a la corte. El resultado final fue la construcción de un espacio basado en los mismos programas alegóricos y símbolos de poder de la monarquía⁹. Algo similar a lo que ocurrió entre los siglos XIX y XX. Los espacios de convivencia, sus programas decorativos, su mobiliario y la riqueza de los materiales, la segregación social por clases... todo formaba parte de un estudiado programa de representación social. Símbolos del poder de unos pocos pasados por el tamiz de varios siglos, pero con una idea muy similar. Tal y como afirma Llorca Baus, los buques eran el escaparate de la nación, su construcción más acabada y hermosa, representantes de la riqueza y poderío de un país¹⁰.

Estos palacios flotantes guardaban una estricta jerarquización del espacio y segregación por clases, mostrando similitudes con la tradición palaciega europea. En primer lugar se encontraban los pisos destinados a cocinas, sala de máquinas, sala del telégrafo, equipaje y a los pasajeros de tercera clase y tripulación. A continuación una cubierta intermedia donde se situaban la segunda clase de pasajeros y por último, en la cubierta más alta, las estancias de lujo y los espacios pensados para la sociabilidad a bordo del pasaje de primera clase. Cada una de estas cubiertas en altura se encontraba dividida entre la esfera de lo público y lo privado. El pasaje deambulaba entre el hall, salas de fumar, gimnasio, salón de baile, diferentes comedores, biblioteca, peluquería y otros espacios al aire libre; y se retiraba a sus camarotes y a otras zonas destinadas a la higiene personal.

Durante la travesía los usos y costumbres de los pasajeros y tripulación se veían alterados. El desarrollo de la vida en el barco tenía un ceñido horario y, durante la jornada, no faltaban los distintos quehaceres que fomentaban la sociabilidad tales como la práctica de deportes, juegos sociales, bailes, música, tratamientos estéticos, y un largo etcétera¹¹.

El vestíbulo (Fig.1), que actuaba como eje vertebrador del buque y desde el cual se accedía al resto de estancias públicas, estaba decorado en estilo Luis XVI y su mobiliario realizado en madera de caoba pintada en tonos claros con aplicaciones de bronce y una gran chimenea. De esta pieza surge el gran comedor (Fig. 2), siendo su tamaño y decoración similar al de los más suntuosos restaurantes y palacios de cualquier capital europea. Reinaba entre el gusto del momento el estilo Luis XVI e Imperio como muestran las descripciones de la época.

Desde el siglo XIX surgieron nuevos usos y costumbres relacionados con la higiene, de ahí la importancia en la utilización de grandes ventanales, cúpulas y vidrieras que aportaran a las distintas estancias tanto luz como capacidad de ventilación. Estos elementos utilitarios servían de excusa para hacer alarde de ostentación artística, en sus marcos o soportes, y técnica en los avances y cambios

en la ventilación anteriormente citados. La mayor innovación fue que estos ventanales permitieron al pasaje disfrutar de las vistas al mar, aún estando sentados¹².

Desde 1721 la Real Fábrica de Tapices de Madrid abasteció las necesidades de la realeza y la alta sociedad de cubrir sus suelos y paredes. En ese afán por convertir los trasatlánticos en auténticos palacios, se encargaron las mejores piezas para vestir los interiores de los buques: “El piso, cubierto de un parquet de madera fina sobre el cual se tienden en los tránsitos mullidas fajas de alfombra de terciopelo, la elegante y lujosa tapicería de los sofás, sillones y cortinajes, la rica caoba de los muebles y de los delicados tonos grises de las paredes y techo, sobre los cuales se destaca la serie y elegante decoración en relieve propia de este estilo casi griego y algunos hermosos tapices encargados especialmente á la Real Fábrica de Madrid, sobriamente colocados en los principales testers del salón, prestan á esta pieza, tan majestuosa ya por sus grandes proporciones, un aspecto palaciego que eleva el ánimo y lo transporta á esas grandes mansiones señoriales, orgullo de la nobleza, apartándolo de la idea de barco con sus antiguas características, estrecheces y molestias”¹³.



Fig. 1. Hall de lujo. Vapor Reina Victoria Eugenia. Vida marítima. 10 abril de 1913.



Fig. 2 Comedor de lujo. Vapor Infanta Isabel de Borbón. Libro de información: tarifas e itinerarios. 1924.

La galería restaurant constituyó una amena terraza sobre el mar. Con una cocina propia, la decoración de aquel espacio simulaba un enrejado vestido de hojas y flores con un piso cubierto de mosaico de caucho. Supuso una novedad en buques, llegando a atravesarla un cómodo ascensor eléctrico

Estos trasatlánticos contaban además con el salón de fumar, el cual estaba decorado con mobiliario de madera de roble austriaco en estilo Jacobino en Inglaterra y su suelo estaba cubierto con un mosaico romano de mármol. Esta pieza estaba coronada por una cúpula que aumentaba la claridad, sumando a ello dos puertas de cristal que la comunicaban con la novedosa terraza-café. Esta última tenía una de sus ventanas abiertas, asegurando el disfrute al aire libre en buen tiempo. Como el resto de estancias, estaba decorada en estilo Luis XVI, con placas de mayólica sujetas con guarniciones de madera de teca. Además contaba con una fuente de mayólica con agua corriente y decoración de plantas vivas. Esta terraza colocó a este trasatlántico español a la altura de otros como Mauritania, Lusitania y Olímpic.

Una de las últimas estancias públicas destinadas al ocio y al deleite sensorial fue el salón de música, de grandes dimensiones para dar cabida a todos los pasajeros de primera clase. Siguiendo el gusto de otras estancias el mobiliario era de estilo Luis XVI, acorde con una decoración en tonos grises claros y suelo de

parquet de maderas finas cubierto con una rica alfombra. Todo el espacio proporcionaba un aire de elegancia y distinción. Creados expresamente para la sociabilidad a bordo fueron también el fumoir, la biblioteca y la sala de gimnasia. En ellos “podrán los pasajeros ver transcurrir con alegrías las largas horas de la navegación, sin acordarse de que se hallan en medio del Océano”¹⁴.

Pasando a la esfera privada del trasatlántico, en cuanto a los camarotes, la CTE los realizó ubicándolos de la siguiente manera: “los de lujo comunican directamente con el Hall; cada uno de sus departamentos contiene: un dormitorio ó alcoba, sala, tocador, cuarto de baño y retrete, todos ellos amueblados con el mayor gusto y decorados con exquisito refinamiento y riqueza. Llevan, por último, seis series de alojamientos, compuestos de alcoba y tocador, otro grupo de nueve camarotes preferentes y, en fin, 94, propios para una sola persona (Fig.3). Tanto los muebles, como la decoración de todos ellos, son de verdadera elegancia”¹⁵. Estos pasajeros colocaban sus equipajes en unos depósitos especiales que contaban con servicio de lavandería y planchado¹⁶. Todo este cometido tenía la finalidad de que pasajeros y criados viajasen de forma placentera. Existían también camarotes para la primera clase ordinaria y para la segunda clase económica. En esta última categoría las habitaciones contaban con cuatro o seis literas. Se encontraban sobriamente amuebladas y con las comodidades mínimas necesarias. La segregación social se apreciaba al observar la disposición interior de la tercera clase que no contaba con camarotes individualizados sino con departamentos en los que se alojaban entre doscientos y trescientos pasajeros. Cada departamento contaba con un espacio amplio destinado a comedor, con sus mesas y asientos.



Fig. 3 Camarote de lujo. Vapor Reina Victoria Eugenia. Libro de información: tarifas e itinerarios. 1924.

Estar al día de las novedades y mostrar constantes comparaciones entre las industrias de otros países y la propia supuso otra preocupación¹⁷. Tras la visita a la sección marítima de la Exposición de Milán de 1906, originalidades, como el alumbrado eléctrico, el estilo del mobiliario, los camarotes de lujo y su disposición o incluso el sistema de telegrafía, llamaron la atención de los visitantes. Las equiparaciones entre los nuevos planteamientos de la exposición y algunos modelos españoles como el Alfonso XII y el León XIII, surgieron rápidamente. Ambos pertenecientes a la flota española, era preciso incidir en que esta estaba a la altura y era competitiva como en otros países europeos¹⁸.

De manera paulatina desaparecieron los pesados cortinajes, las alfombras, las tapicerías gruesas y las maderas finas de algunos muebles. Los nuevos dictados de la moda en materia de decoración y mobiliario se adaptaron también a los grandes buques. Más aún, con el trasfondo de las normas de higiene imperantes, en las construcciones navales de principios del siglo XX, los interiores cambiaron en aras de una mayor modernidad. Se abogó por abolir, casi en su totalidad, la madera a bordo y optar por otros materiales como el hierro, el bronce, el acero y, en definitiva, cualquiera que cumpliera con las exigencias de salubridad a bordo. No importaba la clase, tanto en los lujosos camarotes de primera como en las literas de tercera, todo era sencillo y limpio¹⁹. (Fig. 4)

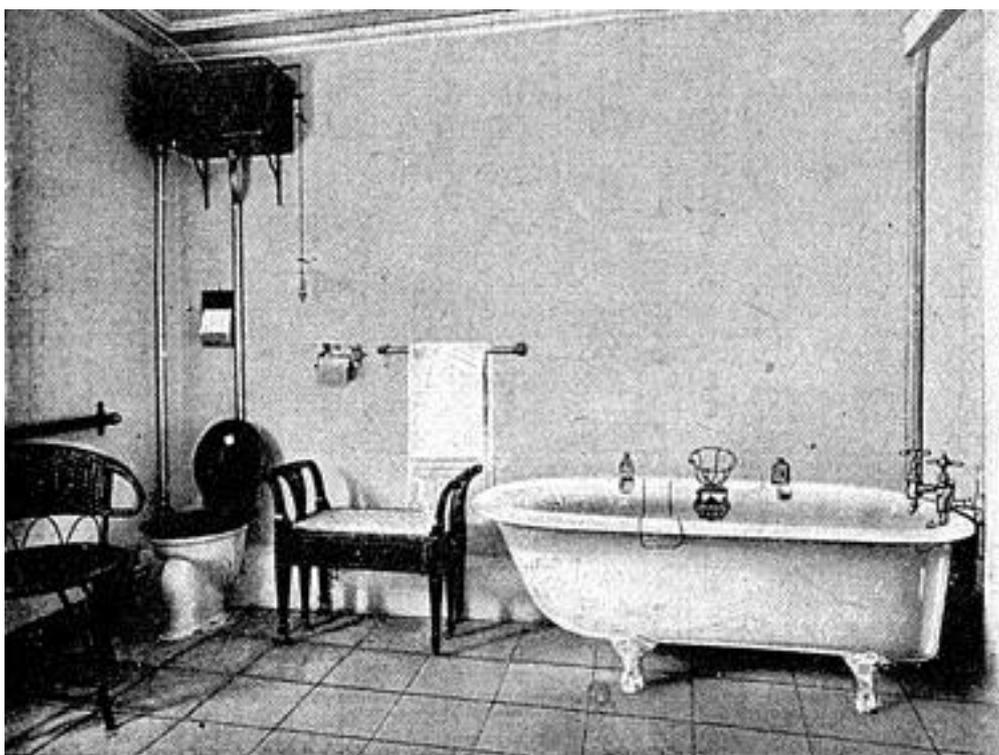


Fig. 4 Baño de lujo de la CTE. Libro de información para pasajeros. 1911-1912

“Hoy en día, la casa elegante y de sello distinguido difiere de la antigua y señorial mansión: ese estilo moderno, que brilla por lo sencillo, lo va invadiendo todo, y solamente como recuerdo histórico quedan esos grandes salones, no habitados en palacios de linajuda nobleza que se abren en días de gran solemnidad.; pero en tierra esas mansiones pueden permitirse el lujo de tener esos salones sin menoscabar la higiene. No así en la mar, donde el espacio está siempre en servicio constante, de aquella que la variación impresa al mobiliario y al decorado de paredes de que venimos hablando sea más manifiesta y más radical en el buque”.

Ya en los años treinta los Salones Náuticos fueron los encargados de dar a conocer los nuevos dictados que anualmente surgían en todo lo concerniente al material de navegación y sus accesorios. Cuestiones como la ligereza y la inoxidable, se entendieron siempre como fundamentales pero, cada vez más, ganaba peso la idea de la seguridad. Se trató de evitar daños en caso de catástrofe y fundamentalmente dotar al barco de unas características ignífugas. Por tanto, el material estrella en esta exposición resultó ser el metal y sus diferentes aleaciones, que no hacían más que aportar beneficios higiénicos y en materia de seguridad y confort a estas naves²⁰. Nada se dejó a la improvisación y desde el aluminio para las cocinas, el mobiliario de construcción íntegramente metálica, camas, somieres hasta las ignífugas telas empleadas, cualquier elemento supuso un avance enfocado a aunar un trinomio básico: seguridad-higiene-confort, al que se le imprimió cierta huella estética de diseño. La tendencia marcó la progresiva desaparición de los estilos históricos en el mueble y la inserción de otros nuevos con un carácter práctico, de fácil manejo, rápida limpieza y aprovechando al máximo el espacio.

En la década de los ochenta del siglo XIX el aluminio era un material muy caro. A principios del siglo XX sus posibilidades decorativas se desarrollaron y comenzó a utilizarse en ornamentación de mobiliario o sólo en las partes más resistentes del mismo. Fue a partir de 1920 cuando adquirió una mayor importancia como material constructivo. Sin embargo, las primeras aproximaciones a los mismos y su adaptación a la vivienda moderna se retrasaron. La acogida resultó desigual y con cierto recelo pues, como afirmaron algunos expertos, se vivía por entonces en un mundo con temor a “desmaderarse”²¹. La industria del mueble modificó sus herramientas y reprecó todo su proceso de manufactura para adaptarse al nuevo material. Durante mucho tiempo, el mueble metálico se asoció a hospitales y otros lugares de trabajo, mientras que la madera se consideró más propia para un hogar²².

En torno al aprovisionamiento de estos trasatlánticos debió crearse un comercio específico de proveedores que se anunciaron en las páginas de la prensa y de otras publicaciones más concretas como los libros de pasajeros y otras guías de viaje en vapores.

Conclusiones

El estudio pormenorizado de los dos vapores más importantes de la CTE en la época no ha implicado pasar por alto otros ejemplos coetáneos españoles y europeos. Este hecho permite creer que los cambios en el amueblamiento llegaron de un modo algo más tardío a los interiores trasatlánticos españoles. Mientras que los exteriores supusieron alabanzas a las novedades constructivas de la ingeniería, los interiores continuaron anclados en ciertos historicismos. Las necesidades y la lógica hicieron que los materiales y algunos diseños del amueblamiento, se mostraran algo más modernos introduciendo nuevos materiales como el aluminio. Elementos ignífugos y otros relacionados con la seguridad de los pasajeros comenzaron a extenderse a todas las construcciones. Pero ¿realmente aquello supuso la modernización de estos ámbitos? A la luz de la información trabajada, parece que no fueran más que pequeñas adaptaciones obligatorias que convivieron con elementos historicistas.

Mientras se promulgaba lo positivo de deshacerse de materiales como la madera en favor de otros más novedosos y salubres, como ya se ha visto, los trasatlánticos españoles continuaron las modas de amueblamiento historicista especialmente en los espacios públicos, tales como los comedores, salones, salas de música, espacios para la tertulia, fumoir... en los espacios destinados a la sociabilidad y al establecimiento de los lazos de fraternidad. Parecen seguir un esquema conocido como símbolo de éxito, es decir, como si se tratara de los grandes salones de recepción de las viviendas privadas, las salas de un casino, o un salón de un teatro en un entreacto; a modo de repetición de patrones de la cultura visual. Para hacer la vida placentera a bordo sin necesidad de sentir la lejanía al hogar, a las costumbres. Recrear la atmósfera sentimental de los pasajeros.

Por otro lado, los espacios destinados a pernoctar y a la higiene se adaptaron con mayor celeridad a las novedades constructivas y desde principios del siglo XX resulta frecuente observar las camas y literas de aluminio, así como los servicios de baños y cocinas, adaptados a las normas higiénicas imperantes. Así lo demuestran, no sólo las crónicas desgranadas anteriormente, sino también las fotografías de la época.

El higienismo se convirtió en un elemento esencial en la vertebración de muchos de los cambios propiciados en el siglo XIX y continuados en la siguiente centuria. No sólo jugó un papel fundamental en la estructuración de las nuevas ciudades, sino que se perfiló como un factor primordial en otros ámbitos de la vida. Por higiene se modificaron las construcciones de teatros y salones de cinematógrafo, para cuidar la salubridad y el bienestar del cuerpo se practicó deporte, para velar por el higienismo de las ciudades, se abrieron espacios ajardinados que llevaron aparejados otro tipo de relaciones sociales como el paseo, la tertulia, el disfrute musical, el baile, etc. La salubridad copó muchos ámbitos de la vida cotidiana y en el caso que nos ocupa, como ha quedado patente, fue el principal motor de muchos de los cambios propiciados en materia de decoración y amueblamiento.

La trasposición palacio-trasatlántico, que podría parecer obvia en el inicio de este estudio, queda algo desdibujada si se atiende a todo lo expuesto anteriormente. En cualquier caso sería más acertada la definición de “ciudad flotante”, en vista de la gran cantidad de servicios a bordo. La definición “palacio flotante” ciertamente parece acertada aunque podría añadirse que fueron modernos palacios flotantes, pues los avances del nuevo siglo llegaron antes en muchos aspectos, por una cuestión lógica, a los vapores que a la vivienda aristocrática.

Resulta curioso aproximarse a la estética racionalista de las dos primeras décadas del siglo XX, a los modelos visuales de Le Corbusier, y cerciorarse de su indudable deuda con la arquitectura naval. La máquina habitable por la que él abogó se materializó en estas construcciones acuáticas. Su modernidad estética, sus volúmenes geométricos, el planteamiento arquitectónico, en general, fue análogo a la arquitectura naval contemporánea. Esta consiguió transformar sus principios constructivos y su imagen aprovechando los avances tecnológicos a su alcance y llegó a convertirse en modelo de una estética que se difundió internacionalmente²³. Una influencia unidireccional en muchos sentidos pues se observan mayores analogías en materia puramente arquitectónica, que en la adaptación de un lenguaje moderno en otros elementos como el mobiliario o la decoración.

Un continente moderno con un contenido ecléctico en materia de decoración y amueblamiento, que continuó su evolución para adaptarse a las exigencias de un nuevo siglo.

NOTAS

¹ Las descripciones de los títulos de prensa y sus contenidos están extraídos de la Hemeroteca digital de la Biblioteca Nacional de España.

² Véase *Libro de información para pasajeros: 1911-12*, Barcelona, Compañía Trasatlántica, 1912, *Libro de información: tarifas e itinerarios, 1924*, Barcelona, Apolo [1924]

³ CASTANEDO GALÁN, Juan, *Guarnizo, un astillero de la Corona*, Madrid, Editorial Naval, 1993, FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco, “Gaztañeta y los grandes galeones de la Carrera de Indias” en *Actividad constructora naval y núcleos de población en torno a la Real Fábrica de Bajel del astillero de Guarnizo*, Guarnizo, 1991, SOBRÓN IRURETAGOYENA, Marcelino, “Breve semblanza sobre los inicios y evolución de la flota mercante santanderina del Setecientos” en *El astillero de Guarnizo, una brillante trayectoria naval*, Guarnizo, 1992, ARTIÑANO Y GALDÁCANO, Gervasio, *La arquitectura naval española (en madera): Bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*, Madrid, 1920.

⁴ Sobre esta cuestión véase: PIERA MIQUEL, Mónica, “El álbum del Marqués de la Victoria y su aportación a la historia del mueble”, *Archivo Español de Arte*, nº 281, 1998, pp. 79-84 y ABAD-ZARDOYA, Carmen, “Por tierra y mar. El ajuar de camino como proyección del espacio doméstico”, *Res Mobilis. Revista internacional de investigación en mobiliario y objetos decorativos*, vol. 1, nº1, 2012, pp. 41-58.

⁵ La bibliografía básica referente a la CTE ha sido: PLANAS, José, *Buques de la Trasatlántica en servicio de guerra: más de cien años de vida sobre el mar (1850-1965)*, Madrid, Compañía Trasatlántica Española, 1965, PEÑA ALVEAR, Carlos, *Historias de barcos de la Compañía Trasatlántica*, Santander, Tantín, 2010, ALBERTI, Juan, *Para la historia de la Compañía Trasatlántica. Notas del capellán D. Juan Alberti (1886-1919) completadas e ilustradas por Juan Llabrés Berzal*, Palma de Mallorca, Alfa, 1964, DE COSSÍO, Francisco, *La Compañía Trasatlántica. Cien años de vida sobre el mar, 1850-1950*, Madrid, Vicente Rico, 1950,

LLORCA BAUS, Carlos, *La Compañía Trasatlántica en las campañas de Ultramar*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1990.

⁶ DE COSSÍO, Francisco, *Op. Cit.*

⁷ “Las seis compañías navieras más importantes por el número y tonelaje de sus buques son las siguientes: Trasatlántica de Barcelona, la Casa Pinillos, Sota y Aznar, la Vasco Andaluza, Ibarra, Compañía de Sevilla, la Compañía valenciana de Correos de África y la Compañía del Nervión. La Trasatlántica sigue siendo la primera empresa de navegación española, y el progreso experimentado en su flota con la adquisición de sus dos nuevos vapores, marca un momento decisivo en el progreso de la Marina mercante española, que tan necesitada estaba de renovación. Los dos *steamers Reina Victoria* llevan allende el Atlántico, con el prestigio de la Compañía propietaria, el más alto é interesante de nuestra bandera, que ya puede codearse altivamente en los puertos del Plata con los grandiosos *liners* extranjeros. Y este paso adelante, no será un alto en el camino de renovación del material flotante, como formalmente ofrece la Memoria anual de la Trasatlántica; en la Junta general de accionistas celebrada en Marzo último, se acordó la emisión de 12.688.000 pesetas en acciones, para seguir construyendo nuevos buques para reemplazar los actuales, ya anticuados. Hemos oído decir que dos nuevos y lujosísimos vapores, construidos ex profeso, substituirán en la línea de Buenos Aires á los dos *Victoria Eugenia*, que pasarán á la línea del Norte de España á las Antillas y Estados Unidos, y los que ahora prestan este servicio, harán el del Mediterráneo; los *León XIII* y *Satrústegui*, actualmente de reparaciones, que los dejarán como nuevos, servirán para completar aquella línea. Y como consecuencia de estos cambios, el *San Francisco*, el *Rabat*, y los más antiguos, se venderán”. ROBERT, Juan B., “La Marina Mercante Española en 1912”, *Vida marítima. Revista de navegación y comercio, marina militar, deportes náuticos, pesquerías e industrias del mar*, 20 de agosto de 1913.

⁸ “Exposición marítima internacional del Havre en 1868”, [sic] *La Marina Española. Periódico de Ciencias é Intereses marítimos*, 24 de diciembre de 1867.

⁹ AGUILAR GARCIA, M. Dolores, “La nave como palacio flotante” en *El barco como metáfora visual y vehículo de transmisión de formas*. Actas del Simposio Nacional de Historia del Arte (CEHA), Málaga-Melilla, 1985, pp. 339-353.

¹⁰ LLORCA BAUS, Carlos, *Op. Cit.* pp. 171-182.

¹¹ *Ídem.*

¹² SIRENIO, “Los nuevos vapores de la Compañía Trasatlántica de Barcelona” en *Vida marítima. Revista de navegación y comercio, marina militar, deportes náuticos, pesquerías e industrias del mar*, 30 noviembre 1912.

¹³ *Ídem.*

¹⁴ *Ídem.*

¹⁵ *Ídem.*

¹⁶ LLORCA BAUS, Carlos, *Op. Cit.* pp. 171-182.

¹⁷ “Como siempre, Inglaterra ha mantenido la supremacía fabril. Después de las colonias inglesas sigue Noruega en el orden de los países extranjeros que mayor tributo han pagado á la industria de la construcción naval de la Gran Bretaña. Tras de Noruega figuran Alemania, Holanda, España y Austria”. NAUTILUS, “Construcción naval en 1912”, *Vida marítima. Revista de navegación y comercio, marina militar, deportes náuticos, pesquerías e industrias del mar*, 30 de marzo de 1913.

¹⁸ EGANO, “Una visita a la sección marítima de la exposición de Milán”, *Vida marítima. Revista de navegación y comercio, marina militar, deportes náuticos, pesquerías e industrias del mar*, 20 de agosto de 1906.

¹⁹ “*Confort e higiene*”, *Vida marítima. Revista de navegación y comercio, marina militar, deportes náuticos, pesquerías e industrias del mar*, 10 de agosto de 1911.

²⁰ “Las tendencias modernas de construcción en el último Salón Náutico de París”, *Navegación, Puertos, Industria del Mar*. Mayo, 1934.

²¹ WERTH, Leon, “El XVII Salón de Artistas Decoradores de París”, *Revista del Ateneo*, Jerez de la Frontera, Agosto, 1927, nº 37, pp. 239-244.

²² Véase EDWARDS, Clive, “Aluminium furniture, 1886-1986: The changing application and reception of a modern material”, *Journal of Design History*, vol. 14, nº 3, 2001, pp. 207-225.

²³ ANGUIANO DE MIGUEL, Aída, “Elementos morfológicos de las construcciones navales en la arquitectura racionalista” en *El barco como metáfora visual y vehículo de transmisión de formas*, Actas del Simposio Nacional de Historia del Arte (CEHA), Málaga-Melilla, 1985, pp. 73-80.