

**ARQUITECTURA EN MOVIMIENTO: INTERIORES Y MOBILIARIO
DE MEDIOS DE TRANSPORTE A TRAVÉS DE REVISTAS
ESPAÑOLAS DE LOS AÑOS 30**

**ARCHITECTURE IN MOTION: INTERIORS AND FURNITURE OF MEANS
OF TRANSPORT THROUGH SPANISH MAGAZINES OF THE 1930s**

María Villanueva Fernández*
Héctor García-Diego Villarías*

Universidad de Navarra

Resumen

La Primera Guerra Mundial impulsó avances tecnológicos que transformaron notablemente el sector del transporte. En la posguerra, el espíritu festivo de los “locos años 20” y el auge del ocio, junto al desarrollo de la vivienda mínima, dieron forma a los interiores de aviones, barcos y trenes. Arquitectos y decoradores a menudo diseñaron estas arquitecturas móviles, cuya evolución fue registrada por las revistas de arquitectura. Estas publicaciones mostraron desde el lujo del mobiliario Art Déco para la élite, hasta las soluciones innovadoras para los camarotes de tercera clase.

Este artículo, a través del estudio de revistas de arquitectura españolas de los años 20 y 30, pretende iluminar este capítulo del diseño interior y mobiliario, destacar la labor de los arquitectos europeos involucrados en el equipamiento de transportes y demostrar cómo el mobiliario se erigió en símbolo cultural y de progreso durante esa época.

Palabras clave: Transportes, diseño interior, mobiliario, modernidad, revistas españolas, interiores navales.

Abstract

The First World War spurred technological advancements that significantly transformed the transport sector. In the postwar period, the festive spirit of the “Roaring Twenties” and the rise of leisure, along with the development of minimum dwelling, shaped the interiors of airplanes, ships, and trains. Architects and decorators often designed mobile architectures, whose evolution was documented by architectural magazines. These publications

showcased everything from luxurious Art Déco furniture for the elite to innovative solutions for third-class cabins.

This article, through the study of Spanish architectural magazines from the 1920s and 1930s, aims to shed light on this chapter of interior and furniture design. It highlights the work of European architects involved in outfitting transport and demonstrates how furniture became a cultural symbol of progress during that era.

Keywords: transport, interior design, furniture, modernity, Spanish magazines, naval interiors.

Introducción: Ocio, espacio mínimo y transportes¹

En la primera década del siglo XX la organización social se estaba conformando en torno a una nueva clase media con costumbres, objetivos y circunstancias que distaban considerablemente de las tradiciones de la sociedad del siglo anterior. Las grandes transformaciones del siglo XX, que ya se venían gestando desde antes del conflicto, se hicieron perceptibles en 1918. El final de la guerra abrió las puertas a un cambio profundo que redefinió la forma de vida de la sociedad.

Por un lado, el ambiente de euforia y las necesidades sociales de esparcimiento que afloraron tras el conflicto bélico, propios de una nueva clase trabajadora mejor remunerada y con mayores aspiraciones, favorecieron la proliferación de actividades de ocio y, como consecuencia, el desarrollo de espacios destinados a tal fin: teatros, cines, cafés, bares, salas de concierto y baile². Este tipo de arquitectura, tanto de obra nueva como de adecuación interior, despertó el interés de muchos arquitectos de la época, que comenzaron a realizar locales y equipamiento ‘modernos’, reflejo de un deseo renovado de disfrute.

Por otro lado, los cambios sociales y el surgimiento de nuevas formas de vida en el periodo entreguerras, favoreció la experimentación en la conformación de espacios mínimos habitables, que propició la aparición de nuevas propuestas de diseño interior y de mobiliario. La vivienda abandonó entonces la función ‘escenográfica’³ que tenía hasta ese momento y adquirió un carácter más práctico y dinámico para cumplir con las exigencias básicas y necesarias que permitían disfrutar de la vida ‘moderna’⁴. Muchos arquitectos trataron de dar respuesta a esta circunstancia a través de proyectos de mobiliario transformable y de uso polivalente que permitían mejorar el aprovechamiento del espacio, cuando no era posible lograrlo exclusivamente a través de la arquitectura⁵ (fig. 1).

También en ese momento, debido a los avances técnicos originados durante la guerra, se produjo un gran desarrollo en el campo de los transportes⁶, en el que tenía lugar la unión de los dos tipos de espacios previamente mencionados: los dedicados al ocio como restaurantes, salas de baile, bibliotecas, cabarets, cines... (en muchas ocasiones los viajes realizados en estos transportes eran actividades lúdicas para la gente pudiente) y al espacio mínimo habitable (cabinas de segunda y tercera clase, condicionadas por las limitadas dimensiones). Si por separado el encuentro de ambas tipologías espaciales suscitaba el interés de arquitectos y decoradores, albergadas en un mismo espacio aún más.



Fig. 1. Arriba: Fotografías de distintos locales de Madrid: café Negresco, sala de espectáculos del edificio Capitol y Bar Chicote. Fuente: Biblioteca digital memoria de Madrid. Abajo: Interiores de espacios multifuncionales para viviendas mínimas. Fuente: Reudenauer, C. "Vivienda completa en un solo cuarto," *Obras*, nº16, 1933 y Bry, P. "Tres habitaciones en una. Hogar de un soltero," *Viviendas*, nº38, 1935.

El ejemplo más conocido, aunque no el único, es el de Le Corbusier quien, en *Hacia una arquitectura*⁷ (1923) y en *El arte decorativo de hoy*⁸ (1925), aludía a los transportes como símbolos de modernidad y progreso, también en sus formas, como producto de la evolución industrial. Estas ideas eran ilustradas en las publicaciones con multitud de fotografías de paquebotes, aviones y automóviles⁹ (fig. 2).

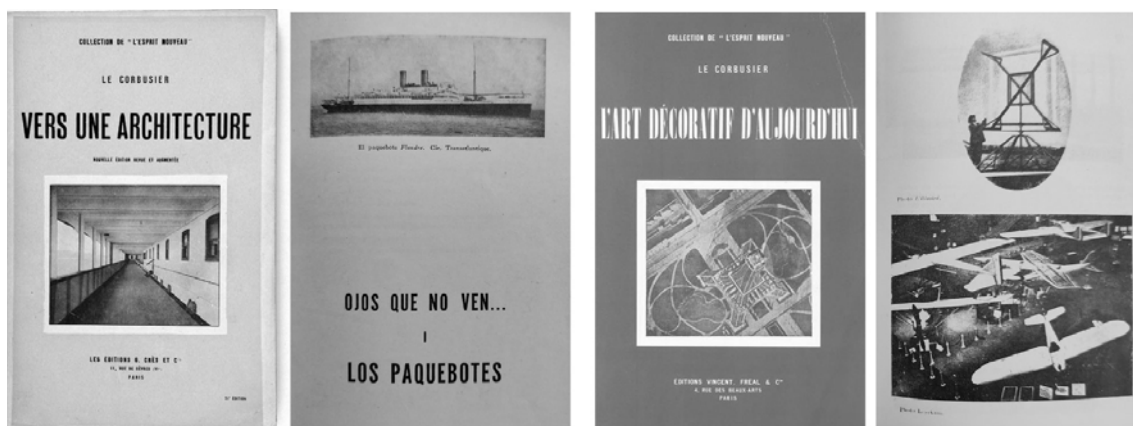


Fig. 2. Portadas y páginas interiores de *Vers une architecture* (1923) y *L'art decoratif d'aujourd'hui* (1925) de Le Corbusier.

Pero, más allá de tomarlas como inspiración para crear sus propias arquitecturas, los arquitectos participaron de manera más activa en el diseño interior de este tipo de construcciones móviles. Según recoge Giedion en su

libro *La mecanización toma el mando*¹⁰, tras los grandes avances en materia de mobiliario y el interior para transportes —principalmente trenes— llevados a cabo por inventores durante la segunda mitad del siglo XIX, fueron los arquitectos —y algunos decoradores— quienes continuaron con este trabajo a comienzos del siglo XX, seducidos por la fascinación que causaban en ellos estas imponentes construcciones.

Un ejemplo de ello fue el propio Le Corbusier, que diseñó el *Voiture Maximum* en 1928, un modelo precursor del “dos caballos” de Citroën¹¹. Otro caso fue el de Walter Gropius quien, con Van der Zypen & Charlier, diseñó el interior de un coche-cama para un vagón de tren y fue presentado en el Pabellón del Tráfico de la Exposición del Werkbund en Colonia¹². El diseño destacaba por su racionalidad espacial, basada en la distribución del mobiliario. Otros arquitectos mostraron desde etapas tempranas un claro interés por mejorar y otorgar valor al diseño interior de distintos medios de transporte, entre ellos Bruno Paul, Richard Riemerschmid, Paul Troost y F. A. Breuhaus de Groot¹³.

El fenómeno del diseño en los transportes terrestres, aéreos y marítimos adquirió un notable protagonismo durante el periodo de entreguerras, hasta el punto de ocupar varias páginas en las principales revistas de arquitectura internacionales. Publicaciones como *Domus* incluyeron artículos destacados, como “Il salone della musica del vapore President Wilson” (1929) y los firmados por Gio Ponti: “L’arredamento navale oggi e domani” (1931) y “Una nave” (1933). En *Casabella* se publicaron textos como “Nuovi arredamenti navali” de Gustavo Pulitzer (1930) y “Il Conte di Savoia” de Edoardo Persico (1933), mientras que en *American Architect* apareció “The Floating Palace of France” (1935), sobre el *Normandie*¹⁴. Esta intensa difusión internacional también tuvo su eco en las revistas españolas.

Esta investigación se centra en el estudio de esta tendencia en el contexto nacional. A partir del análisis de las publicaciones periódicas de arquitectura españolas que vieron la luz entre 1925 y 1936¹⁵, se han seleccionado los artículos centrados en el diseño interior de medios de transporte¹⁶. A través de esta documentación, complementada con bibliografía especializada, esta investigación persigue un triple objetivo: por un lado, sacar a la luz este episodio de la historia del interior y el mobiliario; por otro, poner en valor el trabajo de los arquitectos europeos que participaron en el equipamiento de transportes; y, por último, mostrar cómo el mueble se convirtió en símbolo cultural y de progreso en la época.

Espacios transportables en las revistas españolas

La revisión de las revistas de arquitectura españolas publicadas entre 1925 y 1936 confirma que el interés por el diseño en los medios de transporte también tuvo resonancia en España. Para establecer el *corpus* documental, se examinaron once revistas de arquitectura de la época, de las cuales solo tres publicaron contenidos enfocados específicamente en el diseño interior de transportes: *Nuevas Formas*, *Revista de arquitectura y decoración*, *Viviendas*, *Revista del hogar* y *Obras*, *Revista de construcción*.

En el proceso de vaciado, se identificaron tres tipologías de artículos diferentes, según la naturaleza y el enfoque del contenido. La primera

categoría incluye artículos temáticos con referencias secundarias a medios de transporte, como el artículo titulado “Halls”¹⁷, publicado en 1934 por *Obras*. Este artículo abordaba diversos vestíbulos pertenecientes a distintas tipologías arquitectónicas, incluyendo, a modo de ejemplo, el vestíbulo del vapor *Carabia*. La segunda categoría está formada por artículos sobre logros técnicos de medios de transporte, como “El tren relámpago esférico (K.B.Z) llega”, publicado en 1935 también por *Obras*¹⁸, que se centra en aspectos alejados del interior (fig. 3).

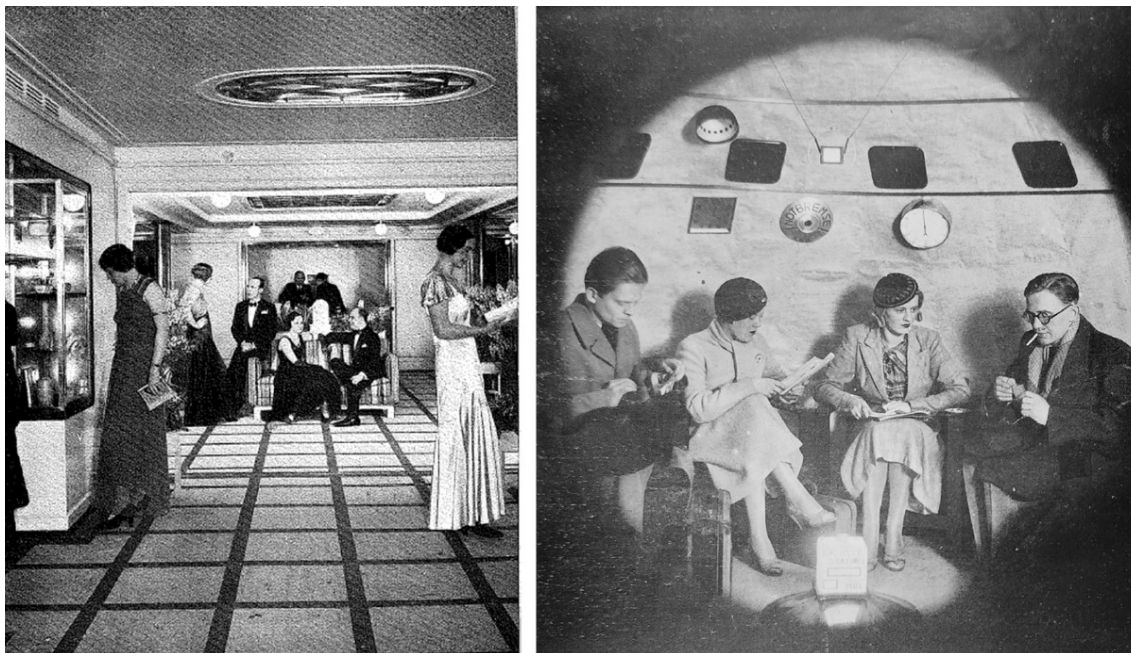


Fig. 3. Vestibulo del vapor *Carabia*, publicado en el artículo “Interiores y decoración: Halls” e interior del tren relámpago esférico (K.B.Z). Fuente: *Obras*, n.º 35, 1934 y n.º 44, 1935.

La tercera engloba aquellos artículos cuyo objeto de estudio principal fueron los medios de transporte y que abordaron el diseño interior y su mobiliario. Estos últimos constituyen el corpus central de esta investigación. Se han compilado un total de ocho artículos sobre interiores de medios de transporte que versan, en concreto, sobre el dirigible L.Z.129, el trasatlántico *Normandie*, un diseño de camarote de Paolo Masera y Ubaldo Magnani, los barcos *Victoria*, *Conte di Savoia*, *Scharnhorst* y *Queen Mary*, y el diseño de una cabina de 3ª clase para un trasatlántico de Fratz Philippe Jourdain y André J. Louis.

A continuación, se presentan en orden cronológico, abordando tanto los aspectos destacados por las revistas como el análisis de las aportaciones de estos proyectos al ámbito del interior y el mobiliario.

El L.Z.129

El primer artículo, publicado en este periodo, fue “Proyecto para la instalación de pasajeros en el expreso aéreo Europa-América, ‘L.Z.129’”, difundido por *Nuevas Formas* en 1934. Como es sabido el primer vuelo del L.Z.129, conocido como Hindenburg, fue en 1936; sin embargo, la revista dedicó un artículo a este dirigible cuando aún estaba en construcción¹⁹. El texto

destacaba las grandes dimensiones de este zeppelin que sobrepasaba todos los modelos previos (con una longitud de 248 metros, una capacidad para el gas de 190.000 metros cúbicos y equipado con las más modernas instalaciones técnicas). Más allá de los avances técnicos, el artículo destacaba con interés la zona destinada a los pasajeros, al diferir notablemente de las análogas de los dirigibles anteriormente construidos. Había sido proyectada y dirigida por el arquitecto alemán Fritz August Breuhaus²⁰ de Berlín, conocido por el diseño de interiores, tanto de transportes navales y ferrocarriles (como los vagones coche-cama 22647, del “Das Schwimmende Hotel”, el Delphin y Azorendampfer Orotava, entre otros), como dirigibles (como el *LZ128*).

La revista *Nuevas Formas* destacó el diseño interior del dirigible, subrayando su lujosa y cuidada organización espacial. Las áreas para pasajeros estaban distribuidas en dos niveles interconectados. En la cubierta superior, de 400 m², se ubicaban el comedor con capacidad para 38 comensales, una sala de lectura, un escritorio y varias estancias conectadas por corredores con amplios ventanales. En el nivel inferior, además de pasillos laterales con vistas al exterior, se encontraban la cocina, los espacios para la tripulación, el despacho del capitán, baños y, como elemento innovador, un salón de fumadores presurizado por seguridad. Según muestra el detallado axonométrico seccionado que publica la revista (fig. 4), se dispusieron 25 cabinas con una o dos literas. Una escalera interior conectaba ambos pisos, mientras que el acceso a bordo se realizaba mediante una escalera articulada que se recogía durante el vuelo.

El artículo estaba ilustrado con tres perspectivas interiores firmadas por el propio Breuhaus, que mostraban el carácter moderno proyectado para diferentes espacios del dirigible L.Z.129: el escritorio, el *hall* con la sala de lectura y el paseo de estribor, y, por último, el comedor y el paseo de babor. La atmósfera moderna de estos ambientes se lograba, en parte, gracias a la cuidada selección de acabados y materiales. Entre los principales empleados destacaban el duraluminio, la madera ligera reforzada y el Cellón (acetato de celulosa), un material plástico traslúcido muy utilizado en aeronáutica. Aunque en los dibujos no se aprecian definidos los motivos murales, las paredes estaban recubiertas con telas o sedas monocromáticas pintadas a mano y decoradas con representaciones de los hemisferios celestes austral y boreal, escenas de la historia de la navegación aérea y un panorama de la ruta del vuelo en perspectiva²¹, obra de Otto Arpke²².

El mobiliario y los accesorios interiores, algunos diseñados específicamente para el dirigible, fueron construidos en metal ligero con el objetivo de reducir al máximo el peso²³. Los muebles, de líneas depuradas y modernas, respondían a una concepción funcional y técnica del diseño. Breuhaus priorizó la sencillez formal y adaptó cada pieza a los condicionantes constructivos del dirigible. Las sillas del comedor, de tubo metálico, se ensanchaban en la base para ofrecer mayor estabilidad; sus respaldos y asientos, acolchados de forma mínima, prescindían de reposabrazos, a diferencia de las ubicadas en el escritorio o la sala de lectura. En esta última, se diferenciaban funciones mediante una butaca baja para lectura relajada y mesas con sillas pivotantes ancladas al suelo. En los paseos, Breuhaus ubicó pequeños sofás dispuestos perpendicularmente a las ventanas (fig. 4).

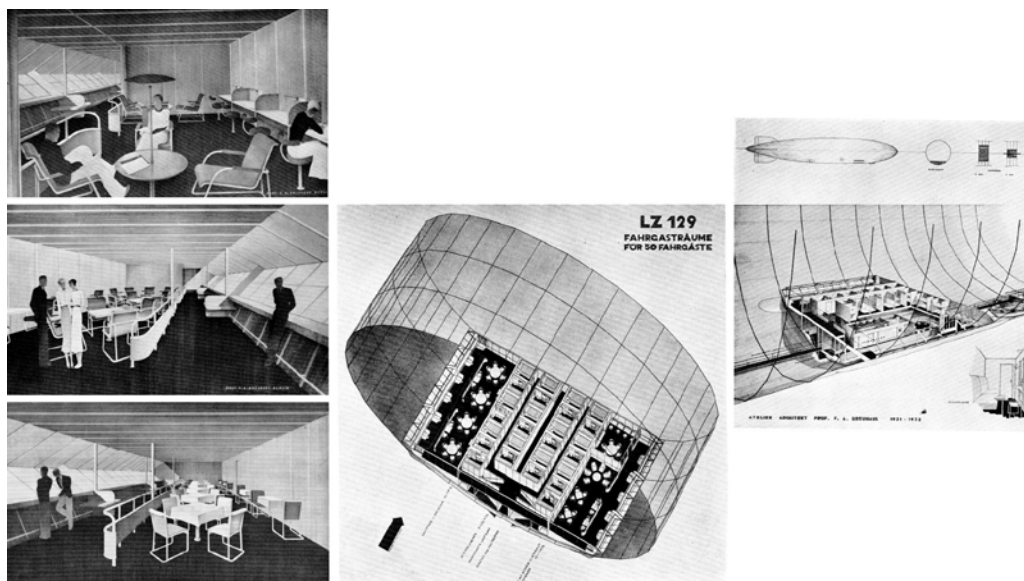


Fig. 4. Dibujos del interior de las estancias y axonométrico de una sección del L.Z.129. Fuente: *Nuevas Formas*, nº3, 1934.

Las cabinas contaban con literas metálicas, una escalera atornillada a las camas y realizada con una estructura de metal perforado que enfatizan el carácter técnico de la instalación; de un asiento de tubo con estructura en x y asiento de lona, que permitían que fuera plegable; y una mesita abatible en la pared, en sintonía con el resto del mobiliario. Algunas de estas piezas recuerdan a otras conocidas y realizadas por arquitectos diseñadores como Le Corbusier, Marcel Breuer o Erich Dieckmann, presentes en el catálogo de *Thonet*. No es de extrañar, ya que Breuhaus realizó algunas colaboraciones con la firma *Thonet* en el año 1935 para la que realizó varios diseños entre los que se encontraba los modelos ST 17/18 y ST 37/38.

El Normandie

Un año después, *Nuevas Formas* publicaba el artículo “El vapor ‘Normandie’ y su decoración interior”²⁴. Calificado como “una de las últimas maravillas de la ingeniería francesa”, el *Normandie*²⁵ no sólo fue relevante por los avances tecnológicos que introdujo —especialmente en cuanto a instalaciones—, sino también por la importancia de su decoración interior. La publicación destacaba que se trataba de la primera revista de arquitectura en difundir los interiores de este barco²⁶, que albergaba lo que podría considerarse una ciudad flotante. Entre sus numerosas instalaciones se encontraban una capilla, un teatro con capacidad para 400 personas, otro diseñado especialmente para niños, un comedor de grandes dimensiones (80 metros de largo por 13 de ancho) y dos piscinas, una de ellas al aire libre.

Su decoración fue planteada dentro de los márgenes acordes con la realidad del momento, en los que las formas del estilo Art Déco, tan características de Francia en ese momento, seguían presentes. Estos interiores fueron criticados por Le Corbusier, quien viajó a bordo del *Normandie* en su travesía hacia América. Según afirmaba el arquitecto, el decorativismo interior impedía disfrutar del paisaje marítimo, revelando así la falta de coherencia

entre la modernidad tecnológica del exterior y el enfoque recargado de los espacios interiores. En su libro *Cuando las catedrales eran blancas*, expresó con claridad su postura: “salones y camarotes de arquitectura náutica, y no de ‘artistas decoradores’”²⁷.

El diseño interior del transatlántico fue una colaboración de algunas de las figuras más destacadas del arte decorativo francés de los años 30. Aunque el arquitecto Roger-Henri Expert estuvo a cargo del diseño decorativo general, participaron reconocidos artistas y diseñadores como René Lalique, Jean Dunand, Pierre-Eugène Ducos Dupas y el célebre ebanista Jean-Jacques Ruhlmann. El interior albergaba espejos enmarcados en oro y plata, murales con escenas de criaturas marinas y paisajes exóticos, paneles lacados y mobiliario lujoso. Numerosas esculturas y pinturas hacían alusión a la región francesa de Normandía, de donde el barco, manifiesto flotante del Art Déco francés, tomó su nombre.

Los espacios comunes del barco fueron concebidos con una imponente monumentalidad, tal y como muestran los cinco dibujos publicados por la revista de los sofisticados espacios, ambientados con elegantes figurines. La innovadora disposición de las chimeneas permitió liberar grandes áreas interiores. Estos espacios, reservados principalmente para los pasajeros de primera clase, incluían un salón de actos, un teatro, una cafetería, una piscina con diferentes niveles de profundidad, un jardín de invierno y un comedor infantil decorado por Jean de Brunhoff con escenas de *Babar el Elefante*.

Las suites de primera clase fueron diseñadas por distintos creadores, cada una con un tratamiento decorativo específico. El artículo publicado en *Nuevas Formas* documentó dos camarotes de primera clase, caracterizados por muebles lacados en gris, armarios empotrados y piezas en roble natural, elementos que reflejaban el lujo y la sofisticación propios del estilo Art Déco. En contraste, los camarotes de clase turista mostraban un mobiliario más moderno, con piezas de acero y un diseño claramente funcional. Estos espacios evidencian un enfoque más alineado con el espíritu de progreso asociado al transporte, centrado en la eficiencia y la optimización del espacio. Esta dualidad entre lujo y funcionalidad permite comprender cómo el diseño interior del *Normandie* no solo expresaba los gustos estéticos de la época, sino también las jerarquías sociales presentes a bordo (fig. 5).



Fig. 5. Imágenes del *Normandie*: dibujos del *hall* de clase turista y del gran salón (izda.); fotografías de dos cabinas de primera clase (centro) y una de clase turista (dcha.). Fuente: *Nuevas Formas*, nº3, 1935.

Modelo de cabina para vapores

En abril de 1935, en este caso, *Viviendas*, publicaba un artículo sobre una nueva propuesta de cabina para vapores²⁸. Tras los trágicos incendios sufridos por los buques *Georges Philippar* y *Atlantique*, los armadores comenzaron a prestar más atención a la seguridad contra incendios en los interiores navales. La necesidad de crear espacios incombustibles a bordo se convirtió no sólo en una prioridad para proteger a los pasajeros, sino también en una exigencia para las compañías de seguros, cada vez más estrictas en sus requerimientos. En respuesta a esta preocupación, los arquitectos Paolo Maserà y Ubaldo Magnani diseñaron una cabina experimental centrada en la seguridad y la funcionalidad. Aunque su propuesta no pretendía ser definitiva, sí representaba un paso significativo hacia un diseño naval adaptado a las exigencias técnicas y estéticas contemporáneas.

La propuesta se basaba en una serie de principios fundamentales: la incombustibilidad de los materiales, el aislamiento térmico y acústico, la ligereza estructural, la resistencia a la corrosión, la elasticidad constructiva, la facilidad de montaje a bordo y unas condiciones higiénicas óptimas. Para responder a estas exigencias técnicas y de seguridad, se recurrió a materiales innovadores de alto rendimiento. Las paredes de la cabina estaban fabricadas con planchas de aleación dura de Peraluman, un material que, aunque puede llegar a carbonizarse en caso de incendio, no propaga la llama, lo cual resultaba crucial para contener el avance del fuego.

Las imágenes que acompañan la propuesta ilustran esta visión moderna e integrada. Tanto los paramentos verticales y horizontales como las puertas se recubrieron con linóleo, sustituyendo al papel pintado o la pintura tradicional, ya que destacaba por sus propiedades ignífugas y, por tanto, garantizaba un adecuado control térmico y acústico. En concreto, las paredes, revestidas hasta los dos metros de altura con linóleo verde claro, se coronaban con un friso del mismo material en gris perla, mientras que el techo estaba cubierto con linóleo verde jaspeado. El suelo, realizado con linóleo Grand-Inlaid en tono marrón oscuro sobre una base aislante Cel-Bes, garantizaba confort térmico y resistencia. Las puertas y los cubrerradiadores, igualmente revestidos en este material jaspeado verde, se integraban visualmente con el resto del espacio.

El mobiliario presentaba una doble textura: linóleo verde jaspeado en el exterior y liso gris perla en el interior, reforzando la coherencia estética y funcional de todo el conjunto. Los sillones de aluminio Anticorodal tapizados en tejido plisado bicolor verde, combinaban ligereza con un acabado moderno (fig. 6).

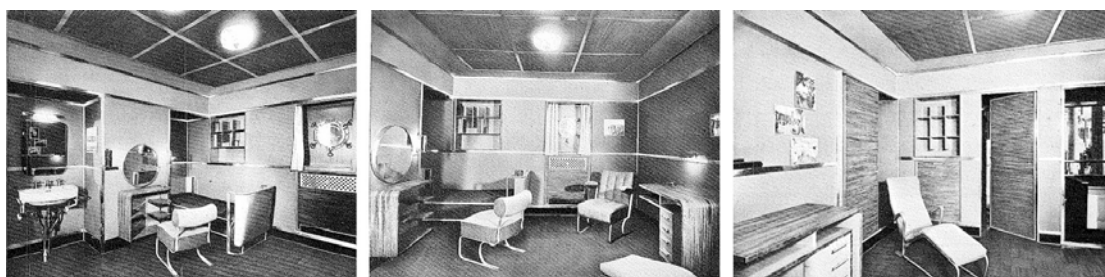


Fig. 6. Interior de un modelo de cabina experimental diseñado por Paolo Maserà y Ubaldo Magnani. Fuente: *Viviendas*, n°34, 1935.

El *Victoria* y el *Conte di Savoia*

En 1935, la revista *Obras* dedicó un artículo titulado “La decoración moderna en los barcos”²⁹, firmado por Dexter Morand, en el que destacaba el trabajo pionero del arquitecto italiano Gustavo Pulitzer Finali³⁰. La revista aludía no solo al trabajo formal, sino también a la labor de adecuación técnica de las exigencias del medio marino, llevada a cabo por el arquitecto. *Obras* ofreció en el artículo varias imágenes, una exterior y tres interiores, de estancias comunes del barco *Victoria*. Sin embargo, fue otra obra de la naviera Lloyd Triestino³¹ la que protagonizó el artículo: el *Conte di Savoia*. Dos años antes, en enero de 1933, *Edoardo Persico*, director de la revista italiana *Casabella*³², había publicado un artículo sobre esa obra de Pulitzer Finali. Tanto esta revista como *Domus*, dirigida por *Gio Ponti*, valoraron durante esa época la arquitectura naval como expresión moderna y legítima de la innovación arquitectónica³³.

El mayor desafío junto con la decoración fueron las condiciones físicas a las que se verían sometidos los materiales y las estructuras: vibraciones constantes, humedad, aire salino y limitaciones estructurales impuestas por la forma del casco. Estas circunstancias propiciaban la experimentación con nuevos materiales, muchos de ellos sintéticos, creados específicamente para resistir estos entornos extremos, al mismo tiempo que eran livianos, sólidos y fáciles de mantener. Así, se ampliaron significativamente los horizontes del diseño interior aplicado a embarcaciones, sentando bases para futuras soluciones técnicas y estéticas.

El arquitecto y diseñador italiano subrayaba la importancia del componente psicológico en los interiores navales debido a las limitaciones del espacio, adecuando el diseño a esta circunstancia. Colores armónicos, proporciones equilibradas y una planificación espacial cuidadosa fueron esenciales para generar bienestar en un contexto de movilidad constante. El diseño del *Conte di Savoia*, concebido por completo por Pulitzer Finali, incluyó hasta los más mínimos detalles: desde los interiores y el mobiliario, hasta el membrete y el logotipo del barco.

En la revista, además de una fotografía del transatlántico surcando los mares, se incluyeron siete imágenes que ofrecían una visión de sus interiores, tanto espacios comunes como cabinas. Entre ellas destacaban la sala de bufé y la sala de juegos, ambas destinadas a pasajeros de primera clase, donde la sofisticación se expresaba a través de revestimientos de mármol blanco, sillones tapizados en cuero y luminarias individuales en cada mesa. También se mostraban un salón de lujo y una habitación de grandes dimensiones, cuidadosamente amueblados y decorados, con muebles propios de la época. Según recoge la revista, se desarrolló un intenso proceso de investigación de año y medio, cuyo resultado fue la “cabina típica”³⁴, una unidad habitacional que se convirtió en modelo de eficiencia espacial y funcionalidad. Como afirmaba Pulitzer Finali, “la primera cualidad de una proyección moderna es la simplicidad”³⁵, reflejo de una nueva forma de vida más funcional, que debía también trasladarse al arte y al diseño (fig. 7).

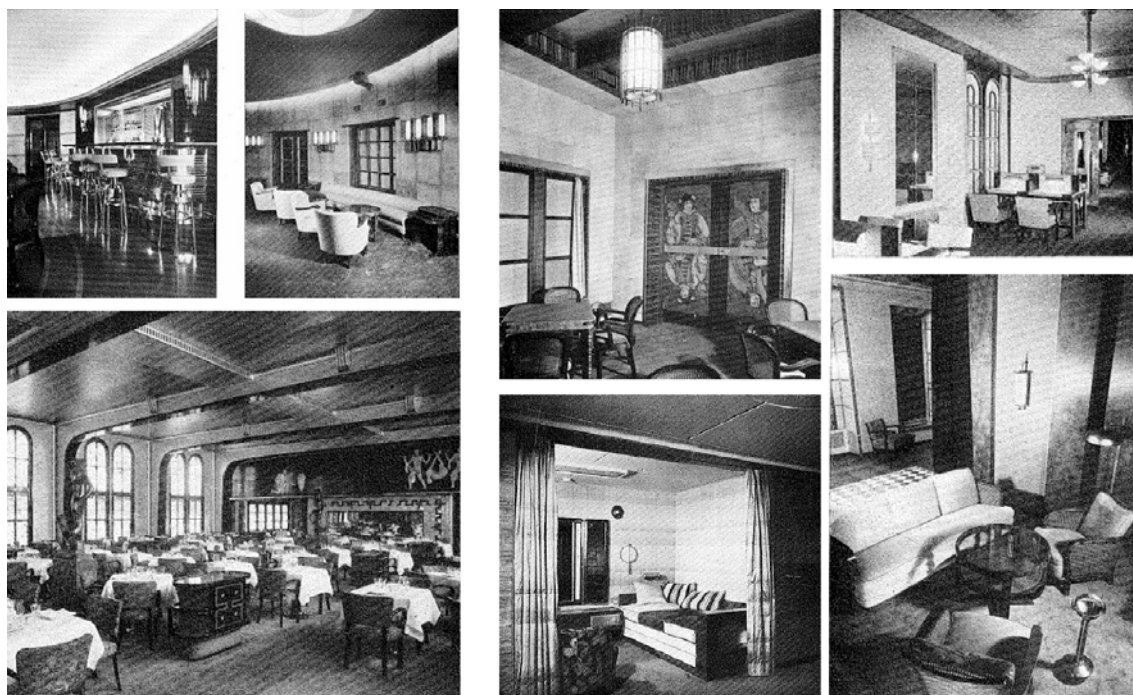


Fig. 7. Interiores del barco *Victoria* (izda) y del *Conte di Savoia* (dcha.) de Gustavo Pulitzer Finali. Fuente: *Obras*, nº43, 1935.

El *Scharnhorst*

En el número 10 de *Nuevas Formas* (1935/36), se publicó otro artículo, esta vez sobre un nuevo buque alemán destinado al servicio del Asia oriental³⁶. A comienzos de la década de 1930, en los astilleros de la empresa Weser — también responsable de la construcción del célebre transatlántico *Bremen*— se completó la fabricación del *Scharnhorst*, un moderno buque dedicado a cubrir la ruta entre Barcelona y Manila. Esta nave fue la primera de una serie de tres encargadas por la compañía naviera Norddeutscher Lloyd, y marcó un avance significativo tanto en tecnología naval como en confort para los pasajeros.

Con capacidad para alojar a 296 personas, el *Scharnhorst* representaba una síntesis de funcionalidad y lujo, orientado a brindar una experiencia placentera durante los largos trayectos marítimos. Entre sus principales innovaciones técnicas, destacaba la incorporación de un sistema de propulsión turboeléctrica —el primero de su tipo en un barco de gran tamaño de fabricación alemana— que optimizaba el uso del espacio y aumentaba el rendimiento del buque, permitiendo destinar más superficie a carga y mejorando así la eficiencia de los viajes transoceánicos. Más allá de su excelencia técnica, el *Scharnhorst* sobresalía por la calidad y refinamiento de su diseño interior. Cada uno de los espacios destinados a los pasajeros contaba con abundante luz natural y sistemas de ventilación eficaces, priorizando el bienestar a bordo.

El *hall* de primera clase era uno de los espacios más destacados del diseño interior, tanto por sus amplias dimensiones —24 metros de largo, 14 de ancho y 4,5 de alto— como por su innovadora estructura sin columnas, que generaba una sensación de apertura poco común en los interiores navales de la época³⁷. El comedor de clase turista tenía paredes color crema, cortinas rojo claro con detalles dorados y sillas tapizadas en tono fresa con respaldos de

rejilla. Este tipo de respaldo también se utilizó en las sillas de nogal alemán del comedor de primera clase, que incluía un techo artesonado pintado en tonos suaves que evocaban la flor del tilo, acompañado de cortinas verde claro. El salón de fumadores usaba una paleta cálida de tabaco y tostado, marcando una clara distinción en los usos de cada espacio. Entre este salón y el *hall* principal se ubicaban el café y el bar, mientras que enfrente se encontraban el escritorio y la biblioteca, ambos equipados con sillas de roble alemán. En los camarotes, los muebles eran de haya, y las sillas y butacas también incorporaban respaldos de rejilla. Pese a las variaciones materiales y formales, el mobiliario mantenía una unidad estilística que dotaba de coherencia al conjunto del diseño interior (fig. 8).



Fig. 8. Interiores del *Scharnhorst* e imagen de cabina (dcha.). Fuente: *Nuevas Formas*, nº10, 1935/36.

El *Queen Mary*

En el contexto de las innovaciones en diseño interior para transatlánticos durante el periodo de entreguerras, el caso del *Queen Mary* destaca como una de las propuestas más relevantes provenientes de Inglaterra. En el artículo titulado “*Locales de reunión en el nuevo transatlántico Queen Mary*”, *Nuevas Formas* reconocía la importancia de esta construcción, afirmando que con la terminación del barco habían “*alcanzado los ingleses de nuevo el primer puesto en construcciones navales*”³⁸. El *Queen Mary* estaba diseñado para transportar pasajeros, de ‘gusto selecto’³⁹ entre Southampton y Nueva York, y ofrecía tres clases de alojamiento: primera clase, clase cabina y clase turista. Cada una estaba dotada de servicios diferenciados, aunque todas compartían un alto nivel de confort y lujo.

El interior abandonó los estilos históricos que por décadas habían caracterizado a los salones británicos y adoptó una estética más contemporánea. Como señalaba la publicación: “*Se cortó en este barco la tradición inglesa centenaria, de decorar sus salones en estilos clásicos. Todo responde a conceptos modernos sobre dimensiones, color y materiales*”⁴⁰. La decoración, predominantemente de estilo Art Déco, fue confiada en gran parte a la reconocida *Bromsgrove Guild*, una compañía de artes aplicadas que ya contaba con prestigio por su trabajo artesanal de alta calidad. El diseño interior del transatlántico destacaba por una cuidada selección de materiales y una sofisticada organización de los espacios.

El vestíbulo principal, con sus doce tiendas, presentaba paredes revestidas en castaño de veta fina alternando con franjas de castaño liso, mientras que el suelo de *ruboleum* armonizaba cromáticamente con los tonos cálidos de la madera. La sala a estribor ofrecía un ambiente acogedor gracias a sus revestimientos de madera de laurel, alfombra en tonos marrones y mobiliario del mismo material, con claras referencias al estilo Art Déco. En la sala de estar y música, las paredes se revestían en cuero verde y beige, decorado con franjas plateadas, acompañadas de un zócalo de abedul y arce, rodapié de goma negra y una alfombra con motivos geométricos en negro, gris y beige sobre un fondo moteado verde y crema.

El restaurante, con capacidad para 815 comensales, presentaba colores suaves, puertas de bronce y sillas de sicomoro. En tercera clase, el comedor combinaba paredes de sicomoro y zócalo de caoba, con sillas sin respaldo mullido, pero con asiento acolchado y reposabrazos, evidenciando una elegancia sobria pero funcional. La revista publicó dos páginas completas con los planos de varios muebles diseñados para el barco (fig. 9).

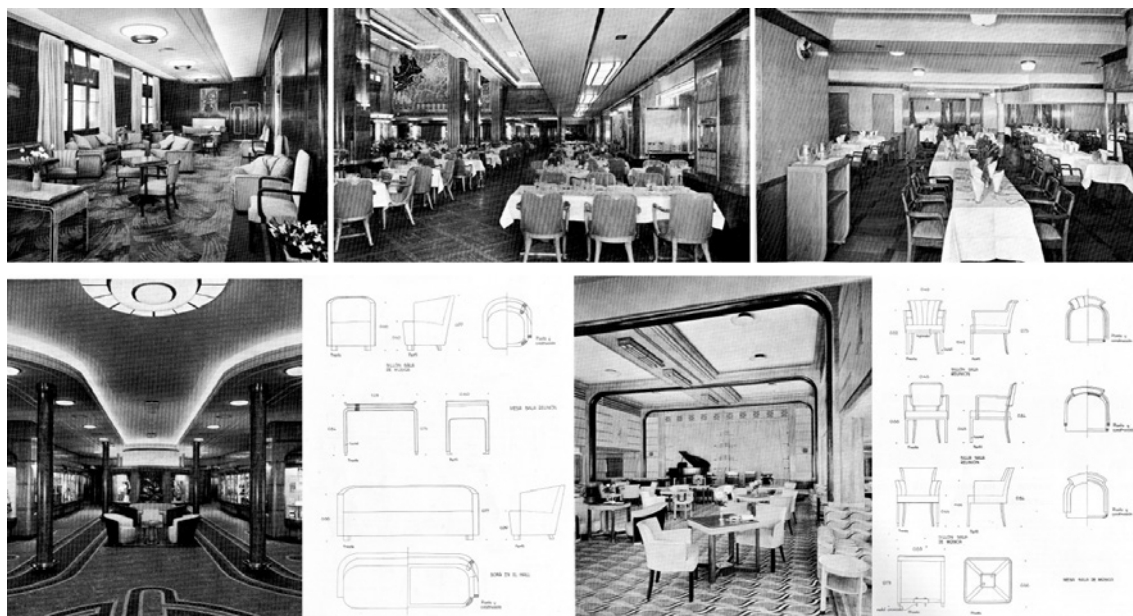


Fig. 9. Arriba, interiores del Queen Mary: sala a estribor, restaurante y comedor de 3ª clase. Abajo, vestíbulo principal con doce tiendas y planos de su mobiliario (izda.) y sala de estar y de música y planos de su mobiliario (dcha.). Fuente: *Nuevas Formas*, nº1, 1936/37.

Cabina de 3ª clase para transatlántico

En febrero de 1936, la revista *Viviendas* publicó el interior de una cabina de 3ª clase de un transatlántico, diseñada por los arquitectos Frantz Philippe Jourdain y André J. Louis. El problema principal al que se enfrentaban los arquitectos en este proyecto era la escasez de espacio.

El diseño general de la cabina partía de la premisa de alojar a dos personas en un espacio de 3,50 por 2,60 metros sin recurrir a literas superpuestas, incluyendo camas individuales, armarios, cómodas, lavabos independientes y espacio suficiente para maletas y baúles. Para resolverlo, los

arquitectos dividieron el espacio en dos zonas simétricas mediante un mueble central multifuncional que estructura y organiza toda la estancia. Este mueble albergaba los compartimentos para equipaje, sobre los cuales se insertan camas individuales, cada una con un sistema de almacenaje inferior, incluyendo cajones para objetos personales y cinturones salvavidas, así como una mesita de noche integrada.

Detrás de cada cama se situaba un armario vertical, equipado con estantes y un ingenioso mecanismo que permite inclinar la barra de perchas al abrir la puerta, facilitando el acceso a la ropa. El lavabo doble, también empotrado, cuenta con jaboneras, cepilleras, y espejos con pequeños armarios ocultos detrás. Encima, otro compartimento cerrado permitía guardar las maletas vacías. Cada pasajero disponía además de un espejo grande y una mesita plegable montada en los extremos del mueble central.

Los materiales y acabados reforzaban la idea de funcionalidad resistente y estética cuidada: paredes en tono beige, molduras y barras metálicas en acero inoxidable, suelos de linóleo marrón rojizo y lámparas tubulares situadas estratégicamente sobre camas, lavabos y espejos. Un toallero calefactable aportaba un confort adicional. Todo el mobiliario era desmontable, refractario y preparado para resistir las condiciones marinas. Este diseño, pensado para la tercera clase, no renunciaba a la calidad ni a la eficiencia, demostrando cómo el interiorismo también puede ser moderno y racional en los espacios más modestos del transatlántico (fig. 10).

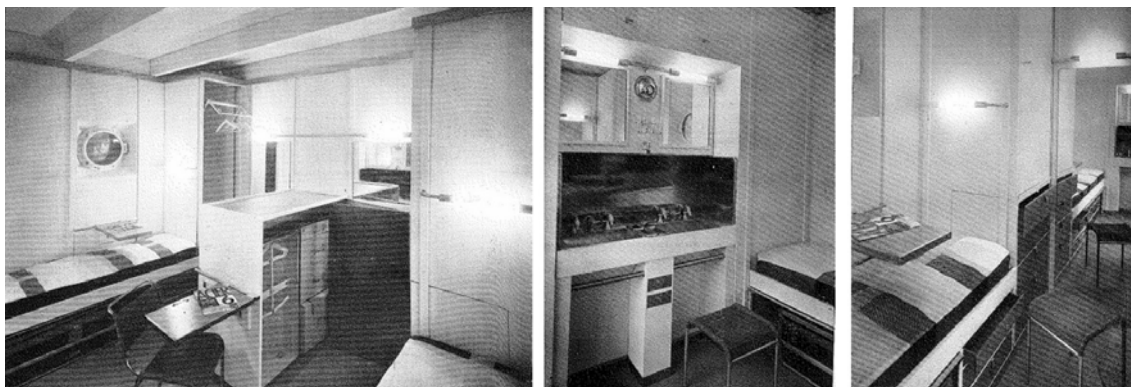


Fig. 10. Interior de la cabina de 3ª clase diseñada por los arquitectos Frantz Ph. Jourdain y André J. Louis. Fuente: *Viviendas*, nº44, 1935.

Conclusiones

La arquitectura interior de los medios de transporte, especialmente barcos y dirigibles, fue durante las primeras décadas del siglo XX un terreno fértil para la experimentación arquitectónica, técnica y estética. En este contexto, España no permaneció ajena a las innovaciones que surgían en otras partes de Europa. A través de publicaciones especializadas como *Nuevas Formas*, *Obras y Viviendas*, se dio cuenta del avance de países como Inglaterra, Alemania, Italia o Francia, que competían por proyectar una imagen de modernidad y progreso a través de la sofisticación técnica y estética de sus medios de transporte. Estos vehículos no eran simplemente un medio para desplazarse: eran símbolos de identidad nacional, escaparates de lujo, confort y eficiencia.

Con respecto a la difusión de este tipo de proyectos, cabe destacar tres aspectos: por un lado, el periodo breve y muy acotado en el que fueron publicados estos artículos, comprendido entre 1934 y 1937; por otro, la ausencia de casos nacionales; y, por último, la forma en que las revistas especializadas abordaron estos temas desde distintos enfoques. *Nuevas Formas* se centró, principalmente, en la decoración interior, mostrando tanto espacios comunes como cabinas privadas. Por su parte, *Obras* aportó una visión más técnica, incluyendo imágenes del exterior de los barcos y explicaciones detalladas de los avances en construcción naval. Finalmente, *Viviendas* se enfocó en el análisis del espacio mínimo habitable. A través de este punto de vista complementarios, se construyó una mirada amplia y coherente sobre el fenómeno de los interiores de los medios de transporte a escala internacional.

En relación con los contenidos, una de las cuestiones más reveladoras es la contradicción existente entre la modernidad exterior de estos transportes y el tratamiento desigual de sus interiores, según las clases sociales a las que estaban destinados. Esta división se expresaba con claridad a través del interior y su mobiliario, cuya elección no era simplemente funcional ni estética, sino profundamente simbólica. En los salones y cabinas de primera clase, los muebles eran suntuosos, con materiales nobles y acabados Art Déco. En las zonas destinadas a la clase turista o tercera clase, el mobiliario respondía a un enfoque funcionalista, caracterizado por el uso de materiales más económicos, diseños racionales y soluciones que optimizaban el espacio disponible. Además, en estos espacios se recurría frecuentemente a sistemas plegables o multifuncionales, donde un mismo objeto podía desempeñar varias funciones según el momento del día o la necesidad del usuario. Esto último contrasta con las estancias de primera clase, donde el mobiliario actuaba como símbolo de estatus y distinción⁴¹.

Este fenómeno, en conjunto, pone de relieve la convivencia de estilos en la época. Art Déco y modernidad eran empleados por arquitectos y diseñadores de modo discrecional, aplicando uno u otro en función de los objetivos y contenidos. Esto, en el sistema de clases sociales del momento, llevó a que cada uno se identificara con un público objetivo determinado. Esta circunstancia tiene una importancia no menor, pues revela que los creadores de la época manejaban diferentes claves, más allá de los planteamientos rígidos y pregonados por los seguidores y pioneros del movimiento moderno ortodoxo. Algo que parece otorgar a este campo de trabajo, desarrollado en este breve periodo de tiempo, una libertad en el lenguaje mayor que la que se daba en el ámbito de la arquitectura.

No en vano, como se ha visto, el campo del diseño interior de los grandes medios de transporte sirvió como plataforma de experimentación funcional, plástica y técnica, para los arquitectos y diseñadores de la época. Especialmente interesante fue la manera en que estos profesionales comenzaron a trabajar el espacio en términos tridimensionales, entendiéndolo que cada pared, techo y suelo, podía formar parte activa del proyecto. Esta actitud proyectual se reflejaba en los acabados de camarotes y compartimentos donde, además, el mobiliario asumía múltiples funciones, dando lugar a soluciones ingeniosas que luego encontrarían aplicaciones prácticas en la vivienda contemporánea. Y no solo esto, estos creadores se vieron impelidos, por razones técnicas, de higiene y

de seguridad, a utilizar nuevos materiales tanto en paramentos como en piezas de mobiliario. Es por todo esto que, a la postre, estos proyectos representaron una vía privilegiada para explorar nuevas formas de habitar, anticipando conceptos que hoy en día son comunes en la vivienda compacta, como el diseño modular o el mobiliario transformable.

En definitiva, los interiores de los medios de transporte del siglo XX son un espacio clave para entender las dinámicas sociales de la época. El mobiliario, lejos de ser un elemento neutral, funcionó como un símbolo de poder y/o estatus, una herramienta para la optimización espacial y un catalizador de la modernidad. Su diseño reflejó el ideal funcionalista y la persistencia de las jerarquías sociales, evidenciando el profundo significado cultural de los objetos cotidianos. Al mismo tiempo, el diseño interior en el transporte trascendió lo funcional, convirtiéndose en un campo de pruebas donde convergieron los ideales modernos, la innovación técnica y la estética racionalista, proyectando el progreso nacional. Estos espacios dieron a los arquitectos europeos la oportunidad de ensayar soluciones formales y técnicas con impacto en la arquitectura doméstica. Así, los compartimentos de barcos o dirigibles se transformaron en auténticos laboratorios de modernidad arquitectónica.

NOTAS

¹ Este artículo forma parte de los resultados del proyecto ‘Aportaciones desde la arquitectura a la teoría, la pedagogía y la divulgación del diseño español (1925-1975)’ PID2023-153253NA-I00, financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033 y por FEDER, UE.

² “Arquitectura comercial española. El edificio Carrión de Madrid,” *Nuevas Formas. Revista de Arquitectura y Decoración*, no. 1 (1935): 25.

³ María Villanueva Fernández, “Escenas de la casa moderna: mobiliario e interiores a través de las revistas de arquitectura españolas,” en *La casa, intimidad y nuevos usos del espacio doméstico*, ed. María Jesús Pacho Fernández y Fernando R. Bartolomé García (Madrid: Los Libros de la Catarata, 2024), 213.

⁴ Ernst May, “La vivienda para el mínimo nivel de vida,” en Aymonino, *La vivienda racional: ponencias de los congresos CIAM 1929-1930*, (versión de J.F. Chico, J.M. Marco, J.C. Theilacker), (Barcelona, Gili, 1976), 108-113.

⁵ María Villanueva Fernández y Héctor García-Diego Villarías, “Hacia un mobiliario moderno: diseño de mobiliario para la nueva vivienda en el periodo de entreguerras,” *Res Mobilis. Revista internacional de investigación en mobiliario y objetos decorativos* 4, no. 4 (2015): 139-156. <https://doi.org/10.17811/rm.4.2015.139-156>

⁶ Los estragos económicos derivados de la Gran Depresión afectaron a todas las compañías navieras; Sin embargo, un sector de clase alta de la sociedad vio en estos medios de transporte una oportunidad de ocio y esparcimiento. Fue entonces cuando algunas de las empresas navieras y aéreas experimentaron su desarrollo.

⁷ Le Corbusier, *Hacia una arquitectura* (Buenos Aires: Poseidon, 1964).

⁸ Le Corbusier, *El arte decorativo de hoy*. Editado por Carlos Naya Villaverde e Inmaculada Jiménez Caballero. María Villanueva (coord.) (Pamplona: EUNSA. Ediciones Universidad de Navarra, S.A., 2013).

⁹ En *Hacia una arquitectura* el capítulo ‘Ojos que no ven’ está dedicado a los medios de transporte y en *El arte decorativo de hoy* las imágenes de cabinas de tren, aviones, aparecen en varias páginas a lo largo del libro.

¹⁰ Sigfried Giedion, *La mecanización toma el mando* (Gili, Barcelona, 1978), 445-473.

¹¹ Alberto Luque, “El automóvil y la filosofía del ornamento,” *Res Mobilis Revista internacional de investigación en mobiliario y objetos decorativos* 1, no. 1 (2012): 95.

¹² Elisabeth Schmidle, *Fritz August Breuhaus (1883-1960) Kultivierte Sachlichkeit* (Tübingen: Wasmuth Ernst Verlag, 2006), 93.

¹³ Antonio Lopera, *Arquitecturas flotantes* (Colección Juanelo Turriano de historia de la ingeniería) (Madrid: Fundación Juanelo Turriano, 20215), 35.

¹⁴ “II salone della musica del vapore ‘President Wilson,’” *Domus* (diciembre 1929): 22-23; Gio Ponti, “L’arredamento navale oggi e domani,” *Domus* (octubre 1931); Gio Ponti, “Una nave,” *Domus* (marzo 1933); Edoardo Persico, “Il Conte di Savoia,” *Casabella* (enero 1933); Gustavo Pulitzer, “Nuovi arredamenti navali,” *Casabella*, (septiembre 1930); “The Floating Palace from France,” en *Ocean Einers. The Golden Years*, ed. Rupert Prior, (Londres: Tiger Books International, 1993), 91-92.

¹⁵ Para este estudio, se analizaron once revistas con contenidos sobre diseño interior. La selección se basó en dos criterios clave: que estuvieran publicadas en español para asegurar un amplio alcance, y que tuvieran una vida editorial de al menos tres años, lo que demuestra su relevancia y presencia en el sector. *La Construcción Moderna, La Ciudad Lineal, Arquitectura, Arquitectura Española, Archivo Español de Arte y Arquitectura, Cortijos y Rascacielos, A.C., Obras, Viviendas, Ingar y Nuevas Formas*.

¹⁶ Esta investigación recoge los casos publicados en las revistas de arquitectura españolas. Estos casos son internacionales. No obstante, existen investigaciones relevantes sobre interiores de transatlánticos españoles del siglo XIX y XX como: Inés Antón Dayas y Sofía Martínez López, “Palacios flotantes. Los trasatlánticos españoles entre los siglos XIX y XX: amueblamiento y decoración,” *Res Mobilis Revista internacional de investigación en mobiliario y objetos decorativos* 5, n.º 6 (II) (2016): 318-331. Por otro lado, existe una amplia bibliografía sobre medios de transporte internacionales, en concreto, navales, que resulta de gran interés: Anne Massey, *Designing Liners: A History of Interior Design Afloat* (Londres: Routledge, 2020 (ed. revisada; 1.ª ed. como Anne Wealleans, 2006)); Daniel Finamore y Ghislaine Wood (eds.), *Ocean Liners: Speed and Style* (Londres: V&A Publishing, 2018) Catálogo de la exposición; Arnold Kludas, *Great Passenger Ships of the World 1924–1935* (Londres: Patrick Stephens, 1975); John Malcolm Brinnin, *The Sway of the Grand Saloon: A Social History of the North Atlantic* (Nueva York: Delacorte Press, 1971).

¹⁷ “Interiores y decoración: Halls,” *Obras. Revista de la construcción*, no. 35 (1934): 380-384.

¹⁸ “El tren relámpago esférico (K.B.Z.) llega,” *Obras. Revista de la construcción*, n.º 44 (1935): 328-333.

¹⁹ “Proyecto para la instalación de pasajeros en el expreso aéreo Europa- América, “L. Z. 129”,” *Nuevas Formas. Revista de arquitectura y decoración*, no. 3 (1934): 148.

²⁰ Este arquitecto fue conocido por haber diseñado el interior de varios trasatlánticos y las casas de las estrellas de cine alemanas. Véase: F. A. Breuhaus, F.A., *Der Ozean-Express, Bremen* (München: F. Bruckmann, 1930); F. A. Breuhaus, *Neue Bauten und Räume* (Berlin, Wasmuth, 1941); F.A. Breuhaus, *Bauten und Räume* (Tübingen: Wasmuth, 1953); F.A. Breuhaus, *Landhäuser. Bauten und Räume. 3. veränderte Neuauflage* (Tübingen: Wasmuth 1961); E. Schmidle, *Fritz August Breuhaus 1883-1960- Kultivierte Sachlichkeit* (Tübingen: Wasmuth Ernst Verlag, 2006); T. Richter, *Das Geschäft mit der Ästhetik. Der Architekt Fritz*

August Breuhaus (1883–1960) als Publizist. Tesis doctoral, ETH Zürich, 2008; H. Eulenberg, M. Osborn, *Fritz August Breuhaus de Groot. (= Neue Werkkunst.)* (Berlín / Leipzig / Viena, F. E. Hübsch, 1929).

²¹ “Proyecto para la instalación de pasajeros en el expreso aéreo Europa- América, “L. Z. 129,” *Nuevas Formas. Revista de arquitectura y decoración*, no. 3 (1934): 150.

²² Elisabeth Schmidle, *Fritz August Breuhaus (1883-1960) Kultivierte Sachlichkeit* (Tübingen: Wasmuth Ernst Verlag, 2006), 114.

²³ “Proyecto para la instalación de pasajeros en el expreso aéreo Europa- América, “L. Z. 129,” *Nuevas Formas. Revista de arquitectura y decoración*, no. 3 (1934): 148.

²⁴ “El vapor “Normandie” y su decoración interior,” *Nuevas Formas. Revista de arquitectura y decoración*, no. 3 (1935): 126-133.

²⁵ Existen diferentes publicaciones sobre este barco, como John Maxtone-Graham, *Normandie: France’s Legendary Art Deco Ocean Liner*, (W. Norton, 2007); Foucart, Bruno; Charles Offrey, François Robichon, Claude Villers, *Normandie: l’épopée du “Géant des mers”*, (Herscher: París, 1985).

²⁶ *Ibid.*, 126.

²⁷ Le Corbusier, *Cuando las catedrales eran blancas: viaje al país de los tímidos* (trad. Julio E Payró) (Barcelona: Poseidón, 1977), 130.

²⁸ “Un nuevo modelo de cabina para vapores. Arq. Paolo Masera y Ubaldo Magnani, Milán,” *Viviendas. Revista del Hogar*, no. 34 (1935): 20-21.

²⁹ “La decoración moderna en los barcos,” *Obras. Revista de Construcción*, n.º 43 (1935): 277-282.

³⁰ Véase: Gustavo Pulitzer Finali, *Navi e case. Architetture interne 1930–1935* (Milán: Hoepli, 1935); Dario Riccesi, *Gustavo Pulitzer Finali. Il disegno della nave: allestimenti interni 1925–1967* (Venecia: Marsilio, 1985).

³¹ M. Eliseo, P. Piccione, *Transatlantici. Storia delle grandi navi passeggeri italiane* (Genova: Tormena, 2001).

³² Edoardo Persico, “Il Conte di Savoia,” *Casabella*, (enero 1933); Gustavo Pulitzer, “Nuovi arredamenti navali,” *Casabella* (septiembre 1930).

³³ Antonio Lopera, *Arquitecturas flotantes* (Colección Juanelo Turriano de historia de la ingeniería), (Madrid: Fundación Juanelo Turriano, 2015), 38.

³⁴ “La decoración moderna en los barcos,” *Obras. Revista de Construcción*, no. 43 (1935): 280.

³⁵ *Ibid.*, 277.

³⁶ “Un nuevo buque alemán destinado para el servicio del Asia oriental,” *Nuevas Formas. Revista de arquitectura y decoración*, no. 10 (1935/36): 528-529.

³⁷ *Ibid.*, 528.

³⁸ “Locales de reunión en el nuevo transatlántico “Queen Mary”,” *Nuevas Formas. Revista de arquitectura y decoración*, no. 1 (1936/37): 43.

³⁹ *Idem.*

⁴⁰ *Idem.*

⁴¹ Con la salvedad del dirigible LZ129 en el que todo el equipamiento interior se diseñó con criterios modernos y coherentes con la imagen de progreso del medio.

Fecha de recepción: 9 de octubre de 2025

Fecha de revisión: 13 de diciembre de 2025

Fecha de aceptación: 17 de abril de 2026