"... quienes construyen los transatlánticos, los aeroplanos y los trenes no saben que son los creadores de una nueva estética" (Tarabukin, 1977).

En el siglo XX, la unión de la tecnología y el mercado de masas (Hobsbawm, 1999) supuso una auténtica revolución. La fotografía dejó fuera de juego la pintura realista, como herramienta de propaganda se utilizó el fotomontaje y el cine, hijo de la fotografía...experimentó en las masas una revolución en favor del mensaje (Hobsbawm, 1999). Un mensaje que necesitaba expresión y comunicación.

Primordialmente, se presenta la aparición de la máquina de vapor como elemento revolucionario en el medio de transporte, dando lugar a que los movimientos artísticos ocasionados a partir del siglo XIX, y más concretamente en el siglo XX, tomaran influencias del mundo mecánico, y con ello, directamente relacionado de la náutica y la aeromecánica, aunque de éstos últimos casos, autores como Reiner Banham, Le Corbusier, Bruno Zevi o Benevolo sólo proporcionan simples pinceladas sin adentrarse en el verdadero significado que ello conlleva.

El transatlántico, presentado como una isla móvil, acerca su concepto a un hipotético monasterio laico orientado a la felicidad (Ramírez, 1987). Éste al igual que el automóvil (García, 2008) forma parte de la evolución de la historia del arte. En este sentido, el objetivo de este artículo se basa en estudiar que la influencia del transatlántico en pintura y arquitectura del siglo XX, como evolución del barco de vapor al crucero, forma parte del ideario cultural del momento.

Influencias artísticas y arquitectónicas del transatlántico

El transatlántico y la pintura

Transición entre la navegación a vela y el transatlántico

A comienzos del siglo XIX, como punto de transición entre la navegación a vela representada por el buque de guerra y la navegación moderna, destaca la obra romántica El Temerario conducido al desguace (1838) de Turner (1775-1851) (ver figura a continuación) donde se observa la superposición del barco a vapor remolcador sobre un difuminado barco a vela, como alegoría del comienzo de una nueva era de barcos de vapor que han ganado la batalla a un mundo de vela que se difumina en el segundo plano en una imagen de atardecer.



El Temerario conducido al desguace (1838). (Fuente: https://anthony.sogang.ac.kr/Turner.htm)

En esta transición, que abarcó hasta el comienzo del siglo XX, destaca Monleón y Torres (1843-1900), pintor conservador-restaurador del Museo Naval de Madrid, que desarrolló un análisis descriptivo de la evolución de los diferentes tipos de barcos y una arqueología naval en la descripción de hechos y batallas históricas (Piqueras, 1991) hacia la segunda mitad del siglo XIX.

El arte como testimonio: el transatlántico como contenedor social

Durante dicho período, también se desarrollaron obras que representaban la emigración y, en la mayoría, el medio de transporte utilizado eran los buques. Pinturas como The immigrants' ship (1884) de Dollman (1851-1934) (ver figuras a continuación), muestran que la clase inmigrante debía ocupar la cubierta inferior, donde debían proporcionarse su propio alojamiento a la intemperie; situación que contrasta con las cubiertas superiores como en Coming South (1885) de Roberts (1856-1931) o en On Shipboard (1877) de Bacon (1839-1912), representando el interior del barco y la diferencia de clases en el mismo espacio.



Contraste de cubiertas y diferencia de clases.
The immigrants' ship, 1884. (Fuente: https://www.ngv.vic.gov.au/exilesandemigrants/ed_journey_03.html)
Coming South, 1885. (Fuente: https://www.ngv.vic.gov.au/explore/collection/work/2892)
Cross Atlantic Voyage, 1879. (Fuente: https://fineartamerica.com/featured/cross-atlantic-voyage-henry-bacon.html)
On Shipboard, 1877. (Fuente: https://paintingandframe.com/prints/henry_bacon_on_shipboard-53502.html)

En el barco se produce una traslación del clasismo social. Se invierte el modelo de vivienda de alquiler burguesa, donde la clase pudiente ocupa los primeros pisos y disminuye la clase social a medida que se desciende en plantas.

Esta descripción, también se contempla en obras como Una ciudad flotante donde se refleja el Great Eastern como un microcosmos que encierra un mundo entero (Verne, 1871) y además, describe un relato social, al mostrar la ciudad flotante como si del Grand Hotel flotante se tratase. Posteriormente, una traslación de este modelo a un futuro distópico es planteado por Lang en el clásico de Metrópolis (1927), película muy influenciada por la estética Art Decó, donde se establecen similitudes con el transatlántico, en una megalópolis donde los trabajadores viven en los niveles inferiores, en condiciones precarias sin percibir la luz solar y en la superior, la clase adinerada.

Línea rupturista del arte: el barco como objeto de investigación artística

Durante el periodo de entreguerras con las vanguardias, nuevos -ismos- proponen un rechazo absoluto a la tradición, como en el Dadaísmo, donde Picabia (1879-1953), desarrolla su obra Primera bailarina sobre un transatlántico (1913) (ver figuras a continuación) tras conocer a la bailarina Napierkowska a bordo del Lorraine.





Nuevas expresiones.

Impresión, sol naciente, 1872. (Fuente: https://verdadyverdades.blogspot.com.es/2012/02/impresion-sol-naciente-claude-monet.html)
The pool of London, 1906. (Fuente: https://www.tate.org.uk/art/artworks/derain-the-pool-of-london-n06030)
Primera bailarina sobre un transatlántico, 1913. (Fuente: https://www.abcgallery.com/P/picabia/picabia7.html)

Posteriormente, autores inspirados en Dalí (1904-1989), como Vladimir Kush (1965) con Departure of Winged Ship (2000) (ver figuras a continuación) o Rob Gonsalves (1959), con The Sun Sets Sail, crean ilusiones ópticas y pinturas surrealistas representando, entre otros motivos, el mundo naval.





Alteración de la percepción.
Departure of Winged Ship, 2000. (Fuente: https://sunriseartists.com/2012/04/02/vladimir-kush-interview)
The Sun Sets Sail. (Fuente: https://theartstack.com/artist/rob-gonsalves/sun-sets-sail)

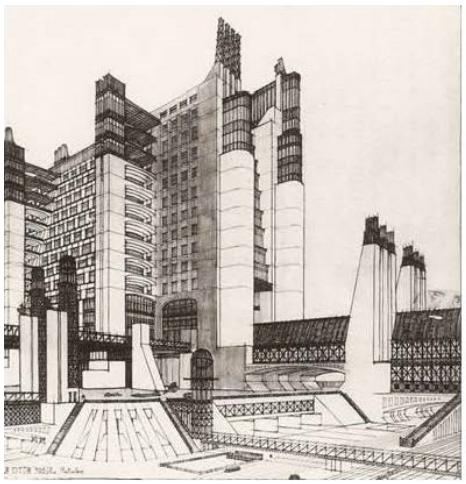
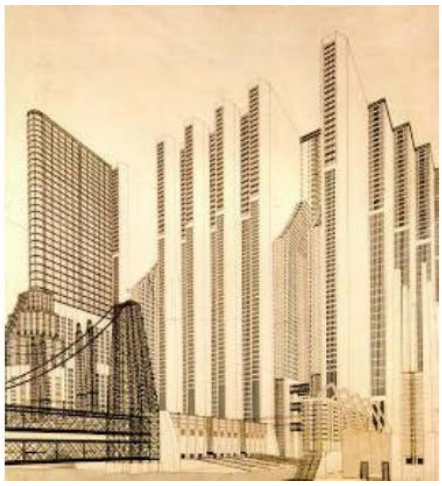
El transatlántico y el futurismo tecnológico

El Futurismo, como defensor de las máquinas en la vida urbana, hace eco de una época experimental por la que estaban pasando las artes. En pintura, Wynne (1889-1946), muestra transatlánticos en The Arrival (1913) (ver figura a continuación) donde se detectan buques y partes del puerto, desde diversos puntos de vista, consiguiendo representar en un solo momento varios movimientos o Benedetta Cappa (1897-1977) en Visione di porto (1933), muestra la velocidad como sinónimo de belleza.



Futurismo en pintura.
The Arrival, 1913. (Fuente: https://www.tate.org.uk/art/artworks/nevinson-the-arrival-t00110)
Visione di porto, 1933. (Fuente: https://www.bpp.it/Apulia/html/archivio/2009/I/art/R09I028.htm)

En la arquitectura futurista, más que construcciones, aparecen bocetos sobre una ciudad del futuro que tenía que partir de cero. Se promulgan ideas sobre la metrópoli-máquina, con idealismos militantes dominados por la mecanización. En esta línea, Sant'Elia (1888-1916), cuya obra se sitúa como antecesora de este movimiento (Crispolti, 1969), publicó en 1914, el Manifiesto de la arquitectura futurista y expuso su Citta Nuova (1914) (ver figuras a continuación), como un nuevo ideal de belleza que tiende a lo ligero y práctico, a la máquina y la industria, a la utilización de materiales como el vidrio, que muestren una arquitectura desnuda para obtener una máquina gigantesca (Banham, 2001).


Futurismo en arquitectura.
Citta Nuova, 1914. (Fuente: https://www.flickr.com/photos/evandagan/3199631234)
Construzioni per una metropolis moderna, 1914. (Fuente: https://rapulopulo.blogspot.com.es/2009/10/virgilio-marchi-y-mario-chiattone.html)
Casa Zampani, 1926. (Fuente: https://www.cronachemaceratesi.it/2014/08/06/da-oslo-a-macerata-il-capolavoro-sconosciuto-del-giovane-pannaggi/559256)

Este estilo, como elogio del progreso en la sociedad, influenció notablemente el Streamline Moderne, de la rama del Art Decó, caracterizado por formas aerodinámicas, presentes en los elementos náuticos y aeronáuticos y el diseño industrial. Ejemplo de ello se sitúa en Everytown la ciudad de la película La vida

futura (1936) de Cameron (1896-1957), donde no sólo el decorado presenta este estilo, sino también los interiores. Esta película, junto a Metrópolis (1927), marcarían el futurismo en la representación de la ciudad.

Esos principios de ciudad-máquina o los conceptos de casa independiente, móvil, desmontable y mecánica que indicaba Volt en su manifiesto de 1920 (Mancebo, 2007) podrían extrapolarse a la configuración de un transatlántico, dado que conlleva todas las ilusiones mecánicas instauradas en una pieza configurada como un todo además de su posibilidad de desplazarse y, en cuanto a su concepción como "ciudad" se podría distribuir según el criterio de la ciudad futurista Everytown, donde todos, independientemente de su clase social, formarían parte del mismo espacio.

El transatlántico y la línea racionalista

El modelo teórico e ideológico del constructivismo ruso y su fascinación por la arquitectura industrial, se manifiesta en las fantasías arquitectónicas de Chernikhov (1889-1951), esbozando diseños "fantásticos" donde aunaba arquitectura y máquina.

En la arquitectura del transatlántico, en una primera línea de influencia relacionada con aspectos estéticos, se extrapolan los conceptos máquina-función del aeroplano (Martínez-Ridruejo, 2009), al proyecto arquitectónico como el mobiliario naval -barandillas tubulares, chimeneas y ventanas ojo de buey-, el uso de la planta en proyectos como la Vivienda De Bark (1918) de Jan Fredrik Staal (1879-1940), la influencia arquitectónica del yate, que se deja entrever en los diseños de Wright (1867-1959) para la Casa Robie (1910) o la utilización de su perfil en equipamientos, como el Club Náutico de San Sebastián de Aizpurúa (1902-1936) y Lavayen (1921-2011), asimilado a un barco atracado en el puerto.

En una segunda línea, relacionada con los aspectos funcionales, destaca Le Corbusier y la Máquina de habitar (1920), reduciendo funcional y económicamente

la vivienda, a lo estrictamente necesario, ocasionando pasillos y almacenes como los de los trasatlánticos, máquinas que admiraba, sugiriéndole una forma de vida en comunidad perfectamente organizada dado que la técnica industrial que los regía llevaba a una depuración de todo lo necesario (Sanz, 1998). Se produce así un retorno a la forma pura, al diseño geométrico simple, como unión de la tecnología y la industria y un medio para llegar a lo clásico. De esta manera, se sitúa la Maison Citrohan (1919-1922) dispuesta como un ómnibus o la cabina de un barco (Margolius, 2000) y pensada para ser reproducida en serie.

En la Unidad de Habitación de Marsella, se produce un acercamiento mayor a la analogía del transatlántico como metáfora creativa, pues Le Corbusier, tras observar el Great Eastern, desarrolló su paquetobe arquitectónico como células habitables. Además, el estudio del edificio revela datos sobre esa configuración náutica, destacando la planta de cubierta, semejante a un buque, en su sección se eleva la chimenea como un mástil, está apoyada sobre el "vacío" simulando que flota, el sistema de comunicación y relación, implicado al modo de vida del buque (Amorós, 2009) e incluso un área comercial para que toda actividad ocurriese en el edificio. Escenografía velada por la condición abstracta de las formas.

Como ejemplos actuales dentro de esta línea, se encuentran los "edificios-barco residenciales", construidos algunos de ellos hacia 2003 en Gijón, como el Garmoré, también llamado La casa del barco, de del Busto (1904-1967) y Díaz Negrete (1920-2011), o el Edificio de Poniente, de Julio Valle.

El transatlántico y la línea expresionista formal

Formas junto al agua

La arquitectura de finales del siglo XX muestra obras que presentan la forma propia del barco, total o parcial. Así, en la construcción de viviendas, se encuentra el edificio Silodam, de MVRDV, que situado sobre el río Ij pretende ganarle terreno al mar. Un gran volumen rectangular que se dispone como una embarcación que

fuese a zarpar, similar a la obra Die Häuser am Meer [Casa al borde del mar] (1914), de Egon Schiele (1890-1918) (ver figuras a continuación).





Casas junto al mar.
Silodam, 2003. (Fuente: https://www.arcspace.com/features/mvrdv/silodam-housing-silo)
Die Häuser am Meer, 1914. (Fuente: https://www.absolutviajes.com/el-museo-leopold-cierra-trato-por-obra-robado-por-los-nazis)

En las construcciones tipo escultóricas, destacan Jorn Utzon (1918-2008) y la Ópera de Sidney, con el uso de bóvedas y situándose en “medio del mar” o el Nemo Science Center (1997) de Renzo Piano (1937), -un barco-museo-, como la proa de una gran embarcación de color verde.

En cuanto a las construcciones de hoteles, levantado como si de una embarcación velera situada en vertical se tratase, se sitúa el Hotel W Barcelona (2009) de Ricardo Bofill (1939) o en Singapore, Marina Bay Sands (2010), de Moshe Safdie (1938), contando con tres torres unidas por una terraza con forma de barco.

Diseño náutico en arquitectura

Las formas industriales y conceptos mecanizados del mundo náutico, como los interiores y perfiles transatlánticos, que se adoptaron a partir de la Revolución Industrial, se hacen presentes por un lado, de forma conceptual en proyectos como la Casa Behrens (1901) de Peter Behrens (1868-1940), cuyo alzado se levanta como una embarcación en planta, fruto del diseño como obra de arte, mostrando el resultado con el uso intencionado de la forma o la Casa de la Cascada (1937) de Wright (1867-1959), con los voladizos sobre el agua, como un barco a la deriva.

Por otro lado, se usan partes del transatlántico que muestran la grandiosidad de un edificio en tierra como el edificio Chilehaus (1924), de Fritz Höger (1877-1949) (ver figuras a continuación), al igual que las construcciones que suceden en la actualidad, al incorporar el concepto de construcción en esquina, como si fuese la proa de un transatlántico -Denver Art Museum (2006) de Studio Daniel Libeskind o Titanic Belfast (2012) de Todd Architects.





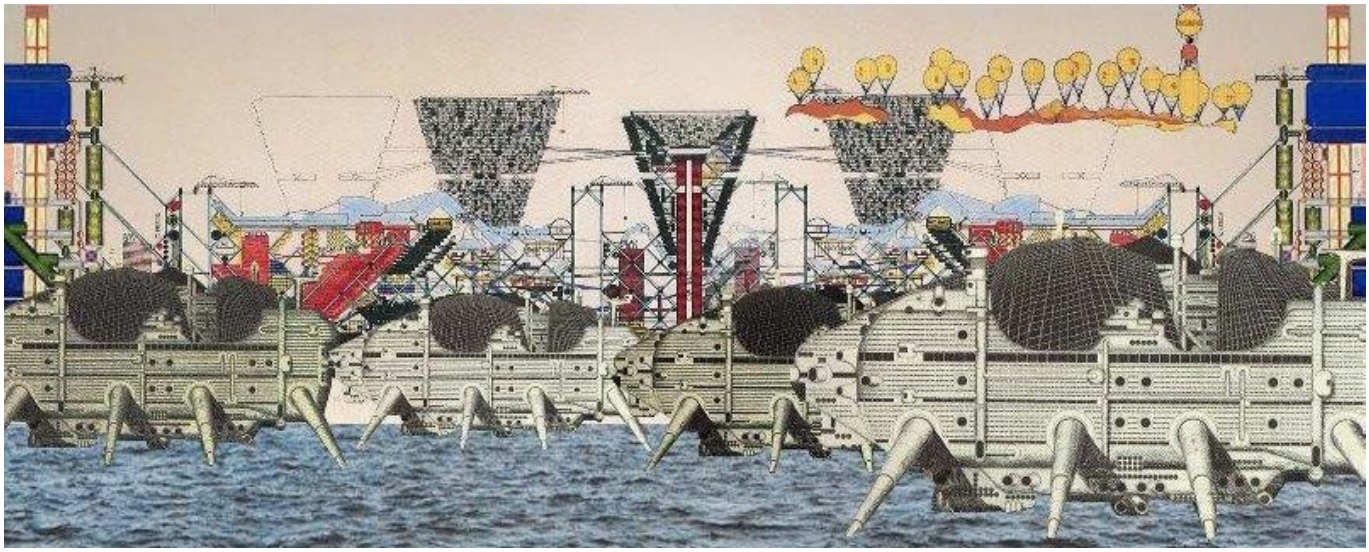

Esquinas.
Oficinas Chilehaus, 1924. (Fuente: https://hiveminer.com/Tags/architecture%2Cchilehaus)
Denver Art Museum, 2006. (Fuente: https://www.archdaily.com/80309/denver-art-museum-daniel-libeskind)
Pavilion 21 MINI Opera Space, 2010. (Fuente: https://entertainmentdesigner.com/news/experiences/the-pavilion-21-mini-opera-space-by-coop-himmelblau)
Titanic Belfast, 2012. (Fuente: https://www.archdaily.com/223483/titanic-belfast-civic-arts-todd-architects)

El transatlántico como ciudad. Megaestructuras

En la segunda mitad del siglo XX se produce una auténtica revolución de la arquitectura con el Megaestructuralismo. Arquitectos y urbanistas quieren cambiar la forma de vivir en las ciudades, desarrollan planes urbanos “soñadores” y los edificios se presentaban como una ciudad, más que como un componente de la misma, como el Centro Pompidou (1977), de Piano (1937) y Rogers (1933), diseñado como una gran máquina.

En esta década, uno de los grupos más influyentes en la idealización de megaestructuras fue el grupo Archigram, que pretendían materializar proyectos imaginarios y futuristas, inspirándose en la tecnología con el fin de crear una nueva realidad. Sus obras ofrecían los primeros pasos de un futuro mecánico, que tomaban cierta influencia de Sant’Elia, como primer impulso de la megaestructura como concepto urbano.

En 1964 se desarrollan dos proyectos relevantes de esta línea, Plug-in City, megaestructura en red que soportaría los accesos y servicios principales (una evolución de este concepto se puede situar en los barcos-museos que se localizan, tanto en las inmediaciones del agua como en los puertos) y Walking City, de Ron Herron (1930-1994) (ver figura a continuación) como una gran megaestructura capaz de desplazarse como un robot, así como las edificaciones y estructuras individuales.



Walking City. (Fuente: https://walkingthecityupolis.blogspot.com.es/2011/03/guest-post-archigrams-walking-city.html)

Las ciudades flotantes son las superestructuras más grandes del mundo, se ajustan a la definición técnica de ciudad ambulante, encontrando así, que transatlánticos y actualmente, los cruceros, se asemejan a ciudades caminantes en función y alcance. Como indica Herron, las embarcaciones son los vehículos más grandes construidos por humanos y por tanto, los únicos que han alcanzado una escala compatible con su concepto original.

Todas las novedades tecnológicas del período industrial culminaron en uno de sus mayores logros: el trasatlántico, existiendo una relación multidireccional del trasatlántico con el arte y la arquitectura, de modo que ambos se interinfluencian en estéticas, materiales, conceptos, funcionalidades.

En cuanto al enfoque de espacio cerrado habitable y flexible, permitiendo adaptarse a las necesidades del momento, como continuación de las propuestas de Le Corbusier, se sitúan propuestas desde la mitad del siglo XX que planteaban grandes megaestructuras, piezas utópicas y seductoras que incluso, en algunos casos, podrían desplazarse, como Walking City de Archigram, The Continuous Monument

de Superstudio, La Ciudad Espacial de Yona Friedman, o la Ciudad Continua de Alan Boutwell entre otros. En este aspecto se sitúan el transatlántico y su evolución a crucero, como la megaestructura del siglo XXI, que se presenta en un espacio cerrado, flexible y móvil.

Referencias

Amorós, J. (2009). *Arquitectura en la Obra de Julio Verne*. Cartagena: Universidad Politécnica de Cartagena.

Banham, R. (2001). *Megaestructuras. Futuro urbano del pasado reciente*. Barcelona: Gustavo Gili.

Crispolti, E. (1969). *Il mito della macchina e altri temi del futurismo*. Universidad de Michigan, Michigan: Celebes.

García, S. (2008). ""Più bello della Vittoria di Samotracia?" Aproximación al encuentro entre el automóvil y el arte". *Anales de Historia del Arte*, vol. 18, pp. 241-269.

Hobsbawm, E. (1999). *A la zaga: Decadencia y fracaso de las vanguardias del siglo XX*. Barcelona: Critica.

Mancebo, J. (2007). "La casa futurista. Independiente-móvil-desmontable-mecánica-divertida" en Creixell, R., Sala, T.-M. & Castañer, E. (Eds) *Espaces intérieurs: la maison et l'art* (XVIII-XXIè siècles). Barcelona: Universitat Barcelona.

Margolius, I. (2000). *Automobiles by Architects*. New York: Willey-Academy.

Martínez-Ridruejo, I. (2009). *El sueño de volar: La máquina, el aeroplano y la arquitectura moderna*. Madrid: ETSAM.

Piqueras, M. J. (1991). "Rafael Monleón: el pintor del mar y su historia". *Ars longa: cuadernos de arte*, vol. 2, pp. 45-52.

Ramírez, J.A. (1987). "El transatlántico y la estética de la máquina en la arquitectura contemporánea. El barco como metáfora visual y vehículo de transmisión de formas". Actas del Simposio Nacional de Historia del Arte (C.E.H.A.), pp. 15-57.

Sanz, J. L. (1998). *Arquitectura en el siglo XX: La construcción de la metáfora*. Barcelona: Editorial Montecinos.

Verne, J. (1871). *Une ville flotante*. Edición en castellano: Una ciudad flotante, Barcelona, 1991: Editors.

Head Image: Toil, Glitter, Grime and Wealth on a Flowing Tide, 1883. (Fuente: https://www.tate.org.uk/art/artworks/wyllie-toil-glitter-grime-and-wealth-on-a-flowing-tide-n01580)