

## LE BATEAU BLANC

Tras haber desempeñado un papel determinante en la decoración y en la arquitectura interior, los oficios específicos al diseño de buques han ido desapareciendo progresivamente. En efecto, durante los últimos veinte años, la construcción naval ha sufrido profundas transformaciones. En Trieste, su pervivencia sólo se ha debido al hecho de que, de la construcción de transatlánticos y de buques mercantes se haya procedido a la de pequeñas unidades destinadas a particulares, como yates y veleros. Dicho sea de paso, esta reconversión progresiva pudiera servir de modelo para otros sectores de la creación industrial.

“Le bateau blanc” constituye un excelente ejemplo de planificación industrial. Efectivamente, un barco es una demostración perfecta de la síntesis indispensable y de la total interdependencia de todos los aspectos de un proyecto: por una parte, armazón, carena, máquinas, superficie de carga, espacios habitables y de servicios, y por otra, medios técnicos, útiles de trabajo y elementos artísticos, crean conjuntamente una atmósfera y un ambiente que corresponden tanto a las necesidades psicológicas como a las funciones prácticas.

A partir de los años veinte, con la aparición de los cruceros y el lanzamiento de transatlánticos fabulosos, la construcción naval, entonces en pleno auge, ofrece el ejemplo de una síntesis armoniosa del trabajo de ingenieros, constructores y estilistas. Trieste desempeña en esa época un papel importante para la tipología naval. El renombre de grandes buques como el *Saturnia*, el *Vulcania* y el *Conte di Savoia*, acogidos como una verdadera revolución técnica en el ámbito del diseño, convierte a la ciudad en punto de mira de los especialistas. Los astilleros son una encrucijada en la que coinciden mano de obra especializada, gabinetes de estudios muy cualificados y talleres técnicos bien organizados.

Los astilleros de Trieste cuentan, además, con grandes creadores como Gustavo Pulitzer Finali, Nicolo Costanzi, Ernesto Nathan Rogers y Umberto Nordio. Todos ellos aportarán su *savoir-faire* y su creatividad, confiando así a la ciudad un renombre internacional, a la par que inscriben su marca en la historia del transatlántico, del yate y del barco de vela, de la arquitectura de interiores y del diseño.

A pesar de la clausura de los grandes astilleros y de los gabinetes de estudios, de la dispersión de la mano de obra cualificada, Trieste cuenta todavía hoy con uno de los grandes especialistas de la construcción de barcos de vela, Carlo Sciarrelli.

La producción de unidades más pequeñas (veleros) obliga a los profesionales a una síntesis mayor todavía de las funciones técnicas y simbólicas. Y aun en este sector, la producción sea de tipo semi artesano, las tecnologías más modernas intervienen en ella con frecuencia. Se trata, además, de definir un modelo hidrodinámico apto para afrontar, con un grado óptimo de resistencia, las leyes naturales del agua y del viento, siendo esencial para ello la relación forma/hidromecánica. Nótese

el evidente parentesco entre este tipo de investigaciones y las que conciernen a coches de carreras: cada logro contribuye, sin lugar a dudas, a mejorar los productos de serie.

La exposición de estos temas suscita una reflexión sobre el vínculo existente entre tecnología, creación industrial y artes decorativas. Aunque la demostración de esta síntesis armoniosa no sea ya posible en lo referente a transatlánticos, cuya era ha finalizado a pesar de algunos encargos fruto de la moda —probablemente poco duradera— de los cruceros, es y seguirá siendo patente tratándose de yates y veleros.

Uno de los momentos culminantes de esta manifestación es la insistencia en la relación existente entre la unidad cultural de las vanguardias de los brillantes años veinte y el desarrollo del movimiento funcionalista. Dicho movimiento halla su origen, en efecto, en la

vir”, principio que va a sustentar todo discurso sobre la célula “a escala humana”, expresión de las “necesidades mínimas” que se inspira, de forma evidente, en la cabina de barco. Los arquitectos supieron pues sacar partido de los proyectos realizados en el sector de los transportes para su propia planificación.

Por otra parte, en urbanismo, la analogía entre la organización de un barrio y la de un buque es evidente —piénsese en la expresión “ciudad flotante”— en cuanto a organización de servicios y de espacios públicos y privados. Una unidad como el *Imperator*, por ejemplo, con sus 5.100 personas a bordo entre pasajeros y tripulación, corresponde perfectamente a la definición de un barrio.

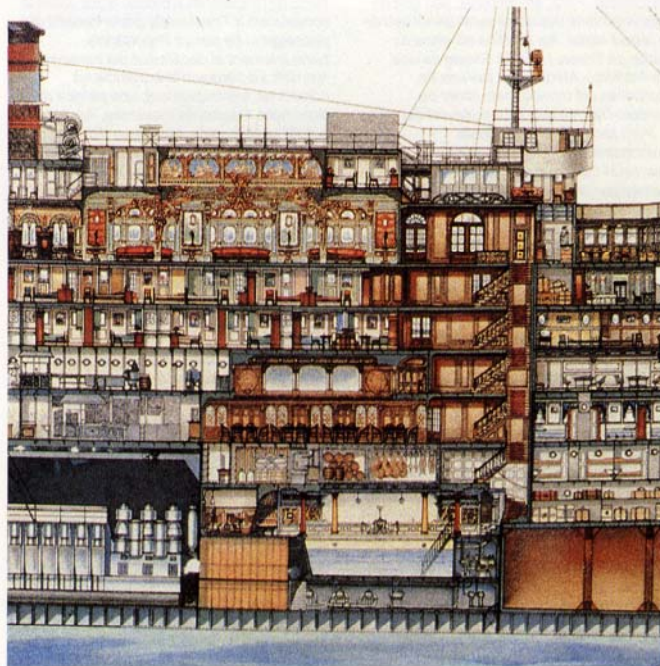
Durante los años veinte también, la idealización de la máquina (ideología ésta compartida por arquitectos e ingenieros a partir de la segunda mitad del

como un arquetipo de la belleza. Y no es casualidad si el tercer Congreso del C.I.A.M. se desarrolla, en 1933, en un barco anclado en El Pireo, ni si, en dicha ocasión, se formula la célebre “Carta de Atenas” manifiesto de los principios básicos del funcionalismo. La construcción naval ha sido siempre una referencia obligada, pero la aparición de la modernidad le confiere un valor casi tipológico. Durante el mismo período aparece, por primera vez, la noción de “estándar”, fruto de la industrialización y de las posibilidades que ésta ofrece de producir y multiplicar objetos formados por varios elementos simples y fáciles de montar. Este constituye el vínculo entre los nuevos procesos de fabricación o de construcción y los cánones de la belleza tradicional: halla, precisamente, su máxima expresión en la realización de buques. Así Le Corbusier concluye: “un estilo se irá afirmando gracias a la máquina, a la tipología, a la selección y a los estándares” (1926).

La convergencia entre la arquitectura y las obras de los grandes constructores no es casual: una y otras proceden de la misma *Zweckmäßigkeit*. Efectivamente, la utilización racional de los materiales adecuados y los productos sintéticos recientes genera naturalmente tanto una nueva estética como soluciones funcionales de aplicación, entrando así en el campo de la ideología funcionalista de la “blanca arquitectura” de los años veinte: ingenieros y arquitectos utilizan así el mismo lenguaje y crean la misma estética racionalista. La mejor ilustración la constituyen las obras de Costanzi y Pulitzer Finali. El uso del blanco como color de base de los buques responde a las mismas leyes que rigen la arquitectura moderna, particularmente en cuanto a la manera de utilizar la cal, leyes que preconizan una visión purista de los objetos industrializados. En 1925, Le Corbusier escribía, refiriéndose a las artes decorativas: “(...) quizás haya quien piense sobre fondo negro. Sin embargo, la obra de nuestra época, tan ardua, tan llena de peligros, (...) tan fértil en hallazgos, parece exigir de nosotros que el arte piense sobre fondo blanco”. Es posible pues considerar el blanco como un *état d'esprit* moderno que corresponde a una idea de equilibrio, de salubridad y de higiene, expresión exacta de los valores funcionalistas.

Por otra parte, esta referencia a la construcción naval no sólo aparece en la corriente funcionalista, sino que también aparece en el movimiento expresionista a través de la creación por parte de Erich Mendelsohn de “grandes buques” estilizados cuyo estilo es precursor de una determinada arquitectura. Hans Hollein utiliza, a principios de los años sesenta, grandes portaaviones en sus paisajes, como un manifiesto conceptual de la utilización de la arquitectura en tanto que objeto industrial; los trabajos del grupo Fehling y Gogel, los de Gustav Peichel y, en Francia, algunos proyectos de Jean Nouvel y Henri Gaudin se inspiran, aún hoy, en esta misma referencia.

Desde principios de siglo, la arquitectura interior de los buques proporciona a los arquitectos la ocasión de afirmar su estilo personal: ya sea Riemerschmid y su mezcla de *Sachlichkeit* y de expresionismo, Troost y su interpretación neoclásica pomposa que lle-



relación necesaria entre forma y función, que valorizará la evolución técnica, estrechamente vinculada, por su parte, a la producción industrial.

La teoría de los principios de la estética en arquitectura, y su desarrollo ulterior, se ha nutrido de cantidad de apasionantes textos sobre el buque, el avión y el automóvil. Los ingenieros abren la discusión con una reflexión sobre la tecnología, el espíritu maquinista que se rige por la ley de números y de formas, del cálculo y de la precisión, y nuevos y audaces métodos de trabajo. Luego, algunos arquitectos, y en primer lugar Le Corbusier, quisieron plantear y resolver los problemas inherentes a la concepción de la vivienda enfocándolos de la misma manera que en el caso de los medios de transporte ya citados. Su referencia es entonces “la belleza del buque” ya que, en su concepto, la vivienda no debe servir de pretexto para un ejercicio de decoración, sino que debe ser considerada desde el punto de vista de su función real, es decir como “una máquina de vi-

siglo XIX) “que convierte los sueños en realidades...” (Le Corbusier), alcanza su paroxismo: todos creen firmemente en la capacidad de la máquina para generar una estética de la pureza. Se trata entonces, para todos ellos, de conseguir que las fábricas sean más funcionales y competitivas según el principio de la “arquitectura desnuda” basado en la simplicidad de formas y la relación al número. Nótese que, aún hoy, toda la ideología del *good design* reposa sobre esta misma base de simplicidad.

Edoardo Persico, célebre crítico de los años treinta, consideraba al *Conte di Savoia*, diseñado por Pulitzer Finali, como un modelo de este tipo de arquitectura: “...este buque encarna el arte de un nuevo espíritu que fertiliza la creación industrial mediante otras tantas propuestas originales que estimulan nuestro gusto actual”.

Le Corbusier, a su vez, subraya en su libro *Hacia una arquitectura* que la construcción naval es considerada



"Los constructores de barcos, osados y sabios,  
realizan palacios frente a los cuales las cate-  
drales son minúsculas, y luego los echan al  
mar".  
(Le Corbusier, *Vers une architecture*, 1923)



■ Botadura del transatlántico *Conte di Savoia* 48.500 Tm., el 28 de octubre de 1931 (en primer plano, fotomontaje del príncipe heredero Humberto de Saboya).



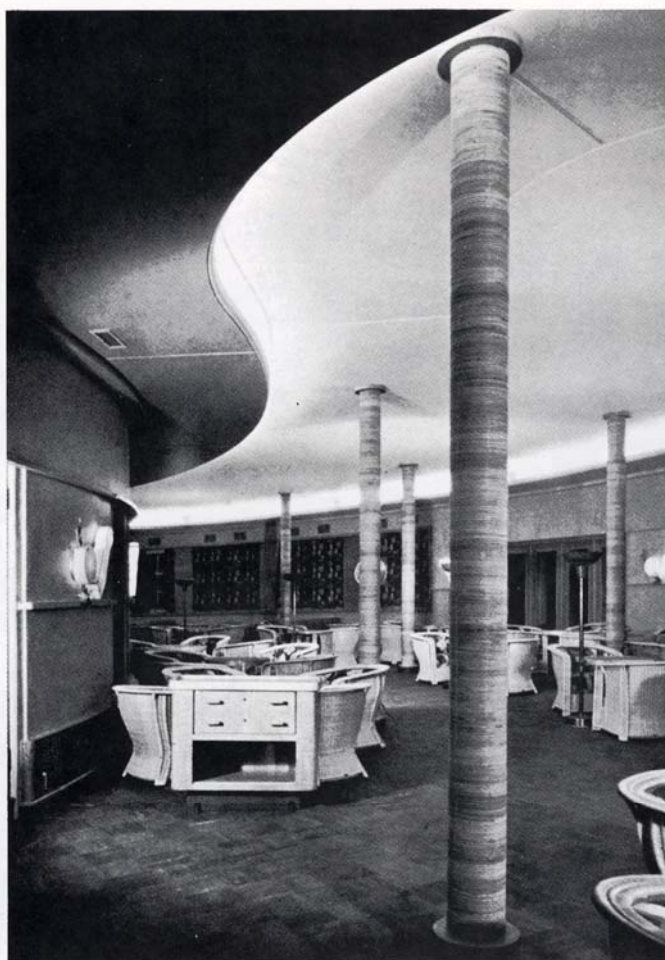
vará a la práctica, veinte años después, como consejero en arquitectura de Hitler o, en fin, Gio Ponti cuya evolución es perceptible incluso en sus diseños de muebles. Todos ellos crearon interiores que marcan un hito en la historia del interiorismo, siendo entonces el buque el lugar privilegiado donde experimentar las nuevas tendencias de la decoración y los estilos más diversos. De hecho, sobre este tema estallaron las más violentas polémicas: efectivamente, los racionalistas consideran que la carena de los barcos es necesariamente bella por el simple hecho de estar sometida a las leyes matemáticas que garantizan su eficacia y que, por esta misma razón, las artes decorativas se toman la revancha ocupando el interior de los buques e instaurando en ellos el reino del mal gusto. Sin embargo, es preciso reconocer el radiante logro que constituye el *Normandie*, soberbia síntesis de la riqueza del estilo "art-déco", cuya influencia se hace sentir sobre todos los decoradores de barcos a partir de 1930: el estilo de los años cincuenta se forja allí, en aquellos salones y salas de baile, en aquellos comedores inmensos y en aquellas cabinas en las que dominan los materiales sintéticos y los muebles de madera clara.

Con el ocaso de los grandes transatlánticos, el *France* en 1960, el *Michelangelo* y el *Raffaello* – los dos últimos que salieron de los astilleros de Génova y Trieste en 1964–, y el *Queen Elizabeth II*, asistimos a las postrimerías de estos campos específicos de la decoración.

¿Debería, entonces, dársele la razón a Le Corbusier cuando escribe: "vosotros, los industriales (...) realizáis verdaderos milagros de ingenio, de energía y de perseverancia en pro de objetos ineluctablemente condenados a desaparecer en breve plazo" (1926)? Efectivamente, qué pensar de la destrucción casi sistemática de los buques más bellos, reducidos a un montón de chatarra u oxidándose sólo Dios sabe en qué profundidades oceánicas, sino que es hacer caso omiso de unas realizaciones fabulosas que, mucho más que tantas otras, han presentado los métodos de una increíble evolución tecnológica y cultural.

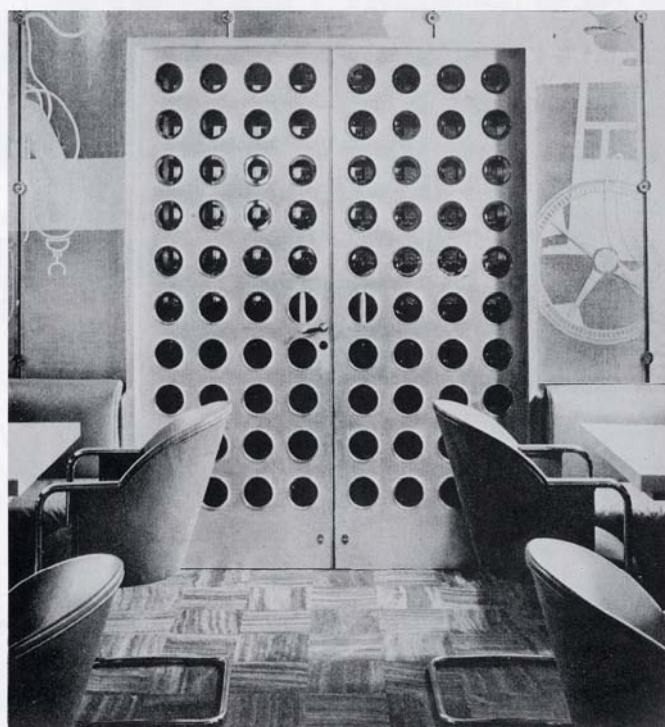
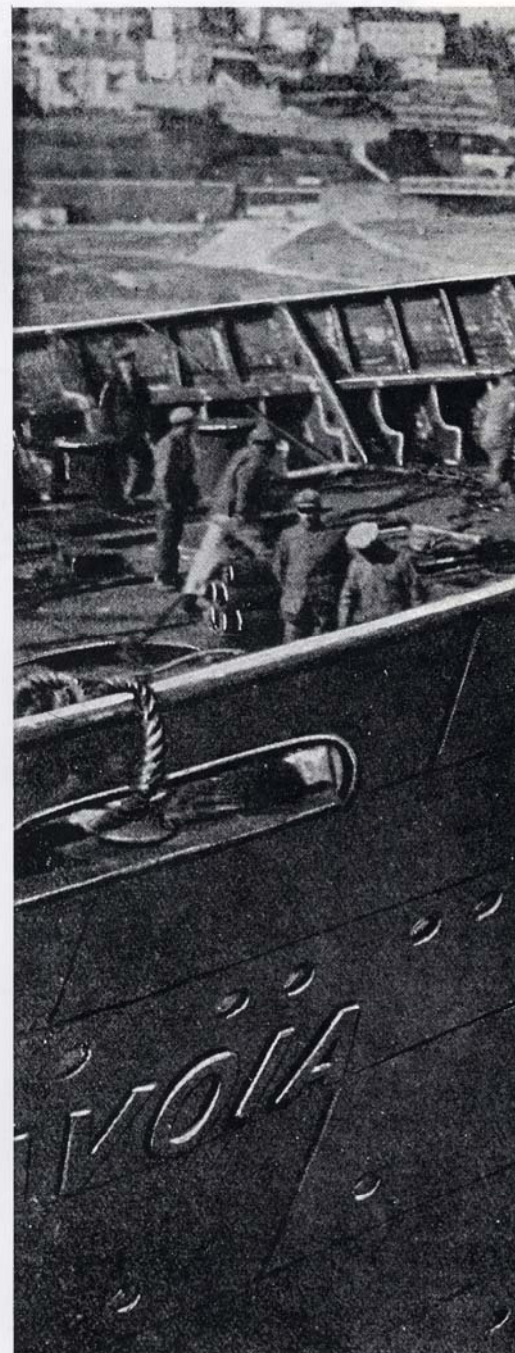
Afortunadamente, algunos creadores como Renzo Piano, Carlo Scarpa, Daniel Gogel, entre otros, expresan aún hoy en sus proyectos para grandes yates o veleros, una concepción de la arquitectura a la que se mantienen fieles. A través de ellos, el barco sigue siendo el laboratorio de estilos que fue durante el período de entre guerras, una ocasión de seguir ejerciendo, en estos tiempos de producción banalizada de viviendas, una profesión que consiste, tradicionalmente, en una dirección armónica de competencias para que todo, del diseño de un detalle de mobiliario hasta la volumetría global, converja en obtener una composición coherente. Porque la construcción naval es, por definición, una "regla del arte" gracias a la cual belleza y refinamiento son partes integrantes de una creación industrial a la vez funcional, útil y elegante.

De ello viene a darnos fe "Le Bateau Blanc"



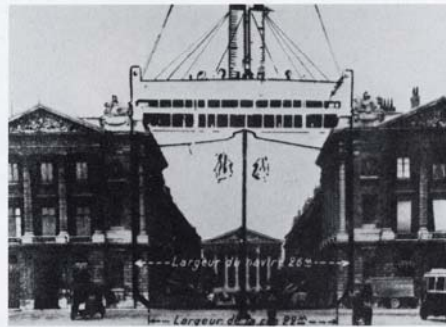
■ Conte di Savoia, salón de 1ª clase, 1931.

■ Oceania, 1933, 19.506 Tm. Pequeño comedor de 1ª clase proyectado por Pulitzer y realizado con materiales no inflamables.





■ Le Corbusier: el transatlántico Paris colocado en la perspectiva de la Rue Royale en París. 1921.



■■■ Vista de la proa del Conte di Savoia en el muelle del astillero de San Marco pocos días antes de la botadura. Trieste 1931.

