

Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

El Crucero como Patrimonio Industrial

• BEATRIZ PEREA MEDINA, CARLOS JESÚS ROSA JIMÉNEZ

Resumen

El crucero turístico constituye una de las principales revoluciones en el turismo del siglo XX. Se trata de la única pieza turística donde se unen alojamiento, ocio y movilidad, y es concebida como macroestructura tecnológica diseñada desde el campo de la ingeniería naval, pero con un fuerte contenido arquitectónico y urbano.

Esta ponencia revisa el crucero como producto de una evolución tecnológica iniciada desde la aparición del barco de vapor a la reciente construcción de los megacruceros turísticos; la influencia en el pensamiento de la arquitectura contemporánea, y las posibilidades culturales y patrimoniales de los mismos, una vez finalizada su vida útil, como complemento de la propia actividad turística.

Palabras clave: crucero, transatlántico, patrimonio industrial

Abstract

The cruise ship is one of the principal revolutions of the tourism in XX century. This is the only tourist piece that combines accommodation, leisure and mobility and is conceived as technological macro designed from naval engineering's area, but with a heavy architectural and urban content.

This paper reviews the cruise as a result of a technological development from the appearance of the steamboat to the recent construction of tourist cruise ship; the influence on the thinking of contemporary architecture, and their cultural and economic possibilities, after their service life, like a complement of the tourist activity.

Keywords: cruise ship, transatlantic, industrial heritage

Introducción

Del barco de vapor al crucero, del prototipo al experimento y de ahí a la realidad notoria de los buques. Se produce así, una intensa evolución en sociedad, tecnología y formalidad, donde el crucero se ha convertido en un producto sólo para turistas y continúa avanzando en una línea de transformación e inversión en infraestructuras, adaptándose a las nuevas tecnologías y mecanismos de una comunidad inmersa en la comunicación, en el conocer, en el consumo. Sin embargo, hay que tener presente sus antecedentes, los barcos de vapor y posteriormente, los transatlánticos. Estos, considerados objetos tecnológicos patrimoniales, forman parte no sólo de la historia, sino de la literatura, del cine, de transformaciones urbanas, del pensamiento arquitectónico.

Metodología

Para conocer el valor patrimonial del crucero y, teniendo presente su evolución de barco de vapor, como precursor más cercado a este tipo de embarcación y al turismo marítimo, su evolución a trasatlántico y su transformación en un paradigma arquitectónico turístico, se estudian cinco características, a través de cinco casos: (a) El *Clermont* como evolución tecnológica de los primeros vapores fluviales, (b) la influencia en el pensamiento cultural, tecnológico y arquitectónico con la ciudad flotante de Julio Verne, el *Great Eastern*, (c) el *Titanic* –transatlántico liner que incorpora el concepto de Grand Hotel elitista- como patrimonio arqueológico submarino, (d) el *Queen Mary* y el *United States*, referentes de un nuevo modelo de embarcación, como piezas culturales y de ocio y, (e) los megacruceros como realidades utópicas urbano-arquitectónicas.






		Barcos de Vapor						
		Desp.	Manga	Eslora	Tripu	1ª	2ª	3ª
	<i>Clermont</i>							
	<i>Clermont</i> (1807)	1.210	4,3	41		140		
	<i>Great Eastern</i> (1856-1889)	32.160	25,3	211	418	800	2.000	1.200
	<i>Titanic</i>							
	<i>RMS Titanic</i> (1911-12)	52.310	28,19	269,06	860	693	974	1026
	<i>Queen Mary</i>							
	<i>RMS Queen Mary</i> (1934-67)	81.237	36	311	1101	776	784	579
	<i>United States</i>							
	<i>SS United States</i> (1951-1969)	53.330	30,9	300	900	.	1928	-
	<i>Allure of the Seas</i>							
	<i>Allure of the Seas</i> (2010-)	225.282	65	362	2.384	7.400		

Figura 1. Evolución de la flota a nivel mundial. Fuente: www.wikipedia.org



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

El Crucero como Patrimonio Industrial

Evolución tecnológica del crucero.

Del barco de vapor a los megacruceros turísticos.

Los buques marcados (Figura 1) son aquellos que no sólo han permitido desarrollar una evolución histórica, sino también los que han contribuido en la mejora de los barcos con sus avances tecnológicos y los que forman parte de una cultura patrimonial industrial.

Desde un punto de vista patrimonial entendemos que la evolución del barco de vapor al trasatlántico y de este al crucero aporta cinco características:

a) Como documento de la evolución tecnológica: el *Clermont*.

La primera cualidad a destacar es que los barcos, y principalmente desde principios del siglo XIX, constituyen por sí mismos documentos históricos de la evolución tecnológica y científica en el transporte contemporáneo, donde cada nueva generación supone y recoge los avances tecnológicos y científicos. Por ello, son objetos tecnológicos patrimoniales, pero sometidos a una vertiginosa obsolescencia, debido a la rapidez en la innovación tecnológica y a las duras características del ambiente marítimo o fluvial. Aunque esta cualidad es común al resto de medios de transporte (avión, tren o coche), sin duda, fue en el transporte marítimo y especialmente en el fluvial donde se inició esta revolución, posibilitando el transporte masivo de personas.

Así, (1) el *Clermont* (1807) de Robert Fulton, no fue el primer barco en incorporar la tecnología de la máquina de vapor de Watt, pero sí el primer barco a vapor, que recorrió los 240 kilómetros que separan Nueva York de Albany por el río Hudson, creando una línea estable fluvial de transporte de viajeros.

Con posterioridad, esta tecnología se incorporó a los barcos de las líneas marítimas, realizados con casco de madera y velas, y que contaban con ruedas con paletas a ambos lados del casco, lo que permitía dotarlos de autonomía frente al viento y las corrientes marinas y así, proporcionarles potencia, velocidad y regularidad en el desplazamiento, además de seguridad personal de los viajeros y comodidad.

Por su parte, el *Clermont* potenció el desarrollo de líneas de barcos de vapor fluviales, siendo los más conocidos los "riverboats" o steamboats" americanos, que desde de 1830 a 1870 atravesaban el Mississippi en su recorrido entre San Luis y New Orleans. Estos vapores, también son conocidos no sólo por su función de medio de transporte, sino por su imagen icónica, por las actividades lúdicas y de ocio que allí se llevaban a cabo, en muchos casos como verdaderos "casinos". Los riverboats nos permiten hablar de su influencia en el ideario de la cultura contemporánea americana, tanto en su literatura, al ser inmortalizados entre otros por Mark Twain y su obra *Life on the Mississippi*, como en la música, al ser considerados estos

• BEATRIZ PEREA MEDINA, CARLOS JESÚS ROSA JIMÉNEZ

barcos como cuna del Jazz tradicional (Berendt, 1986), característica que desarrollamos en el punto siguiente.

b) Como influencia en el pensamiento cultural, tecnológico y arquitectónico: el *Great Eastern*.

El barco que supuso un cambio en la concepción y el diseño de la navegación trasatlántica fue (2) el *Great Eastern o Leviathan* (1856-1889) que significó la transición de los barcos a vapor del XIX a los modernos trasatlánticos del XX, al conjugar la tecnología de los primeros (ruedas de palas y velas con mástiles) con el tamaño y el uso de la hélice de los segundos. Este primer trasatlántico constituía un prototipo experimental, que incorporaba novedades tecnológicas (cualidad patrimonial expresada en el punto anterior). Sus 211 metros de longitud establecieron un cambio de escala, y el inicio de una nueva etapa en la ingeniería naval obsesionada -al igual que los rascacielos- por construir el barco más grande y rápido en atravesar el Atlántico.

El gran tamaño de su concepción permitía desarrollar grandes viajes luctrativos hacia Australia y Extremo Oriente, convirtiéndose en el primer prototipo de crucero turístico, pensado para emular los *Grand Tours* de la elite social. Sin embargo, su uso se limitó sólo al trayecto atlántico que lo hizo poco rentable para su diseño original, por lo que se convirtió en un buque cablero. Si bien, fue utilizado esporádicamente como crucero en 1867 para el transporte de turistas desde América a la Exposición Universal de París y finalizó fondeado en el río Mersey (Liverpool) como Music Hall flotante antes de su desguace, del que todavía se guarda un mástil en el Estadio Anfield del Liverpool Football Club¹.

La segunda cualidad patrimonial que supone el *Great Eastern* -además del avance en la tecnología náutica- es su influencia e impacto en el pensamiento cultural y arquitectónico del momento. La fascinación por la maravilla tecnológica y su gigantismo quedó patente en la obra de Julio Verne (1871) *Una ciudad flotante*, "no es solamente una máquina náutica, es un microcosmos que encierra un mundo entero, un observador no se admirará de encontrar en él, como en un gran escenario todas las ridiculeces, todas las pasiones de los hombres"², que convierte al propio barco en destino y recurso turístico: "me proponía visitar Norte América pero esto era cosa secundaria: el *Great-Eastern* era para mí lo primero"².

1. <http://www.histarmar.com.ar/InfGral/Great%20Eastern.htm>

2. Verne, J. (1871), P. 3.



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

El Crucero como Patrimonio Industrial

Con este primer trasatlántico se produce el salto del barco, como medio de transporte, al trasatlántico como “Grand Hotel” flotante o “ciudad flotante” a los ojos de Verne. Esto abre un nuevo enfoque arquitectónico sobre un producto inicialmente reservado al campo de la ingeniería naval. A partir de ahora, el trasatlántico se convierte en un objeto híbrido de la arquitectura y la ingeniería: un barco con características arquitectónicas o un objeto arquitectónico flotante. Esta ambigüedad va a tener una gran influencia en el desarrollo del pensamiento arquitectónico del Movimiento Moderno de principios del siglo XX. Cabe destacar que el IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna, donde se redactó el manifiesto urbanístico de la Carta de Atenas, se llevó a bordo en el buque *Patris II* en 1933.

Esta muestra de la arquitectura de Verne, está íntegramente relacionada con Le Corbusier (Amoros Martínez, 2009), la ciudad radiante y concretamente con su Unidad de Habitación de Marsella. Ésta se concebía como recintos para albergar a 1.500 o 2.000 personas ofreciendo servicios a partir de esa calle-galería y alojamientos familiares en unidades piso-tipo clasificadas dentro de un espacio mínimo e intransformable (Choay, 1970). Por tanto, Le Corbusier, tras su viaje a Nueva York y observar el *Great Eastern*, puso en juego la arquitectura del crucero y desarrolló su paquebote arquitectónico a partir de esas células habitables (Figura 2), como si se tratasen de camarotes perfectamente colocados en el interior de la embarcación y que se adecuan al interés del pasajero.

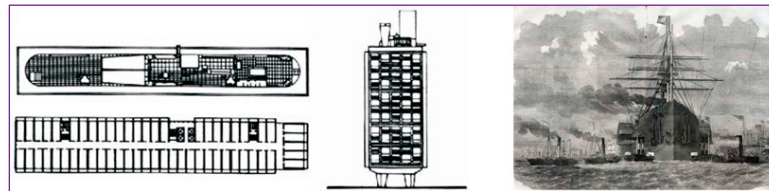


Figura 2. Unidad de Habitación de Marsella – *Great Eastern*. Fuente: teoriaymetodosb.blogspot.com.es y www.atlantic-cable.com

Bajo este aspecto se muestra la utilización del trasatlántico como metáfora creativa, como idea de ciudad compleja y autónoma, pero en su caso, la pieza se inserta en el terreno como barco que llega a su destino.

c) Como arqueología submarina: el *Titanic* y el romanticismo del desastre naval.

El (3) *Titanic* incorpora los dos valores anteriormente descritos, pero incorpora además la dimensión arqueológica a los valores patrimoniales de los cruceros. Desde el 15 de abril de 2012 los restos del *Titanic* (Figura 3) están protegidos por la Convención de la Unesco para la protección del

• BEATRIZ PEREA MEDINA, CARLOS JESÚS ROSA JIMÉNEZ

patrimonio cultural subacuático³.

Como innovación tecnológica, el RMS *Titanic* construido por la White Star Line, incorporaba un diseño enteramente de hierro y presentaba varias cubiertas, para las diferentes clases sociales, siendo un claro exponente del concepto de Grand Hotel flotante expresado en el punto anterior.

El *Titanic* es uno de los primeros paradigmas de la aparición del turismo de cruceros entre mediados del siglo XIX y el comienzo de la I Guerra Mundial⁴ (Fernández Fúster, 1991), con la búsqueda de mejoras por parte de las compañías navieras para ofrecer al pasajero actividades que reúnan ocio y turismo. Entre las compañías a destacar se encuentran Cunard Line y la White Star Line, cuyos éxitos se basaban en reproducir los itinerarios del Grand Tour, pero ahora accesibles a una clase nueva, la burguesa.

Como influencia en la cultura arquitectónica, el *Titanic* reproduce muchos elementos del Grand Hotel de principios del siglo XX, con exteriores que conformaban grandes terrazas, zonas de juegos, solárium... y unos interiores, que también mostraban majestuosas escaleras, salones en serie de excelentes proporciones, bibliotecas... con un interiorismo basado en geometrías refinadas de elegante ornamentación propias del *Art Nouveau* tanto en espacios comunes como en los camarotes. Todo un mundo idealizado para hacer del habitáculo un pequeño microcosmos que reflejaba el provenir cada pasajero.

El *Titanic* es una expresión de la cultura social de la época, donde las piezas formales están jerarquizadas y divididas principalmente por clases sociales. Una disposición donde la clase dominante, que contaba con una oferta suntuosa y una experiencia vinculada al hedonismo de sus consumidores, estaba muy por encima de aquellos que únicamente subían en estos buques, regidos por la necesidad

Por otra parte, este buque incorpora al ideario cultural la idea romántica del desastre naval, en este caso vinculado a una cierta prepotencia tecnológica del hombre por haber construido un barco supuestamente insubmersible, pero que se puede extrapolar a desastres históricos como la Armada Invencible (1585-1604). Años después, en 1985, un proceso de arqueología submarina permitirá conocer los restos del transatlántico y producirá una nueva oleada de películas sobre el *Titanic* que en su conjunto suman 17, además de otras películas influenciadas en el desastre como *Poseidón* (remake de *La aventura del Poseidón* de 1972).

3. Referencia web: www.unesco.org

4. Murias López en 2002, por su parte, sitúa el origen de este tipo de turismo en la década de los treinta y cuarenta del siglo XIX.

Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

El Crucero como Patrimonio Industrial

• BEATRIZ PEREA MEDINA, CARLOS JESÚS ROSA JIMÉNEZ



Figura 3. Restos del *Titanic*. Fuente: www.unesco.org

d) Como equipamiento cultural y de ocio: el *Queen Mary* y el *United States*.

La cuarta dimensión patrimonial hace referencia a aquellos cruceros y barcos que no son desguazados y quedan anclados en los nuevos waterfronts de ocio de las ciudades portuarias, fundamentalmente como museos vivos. De esta forma prevalece su cualidad arquitectónica sobre la de transporte al convertirse en equipamientos culturales y de ocio, como ocurre con el (4) *Queen Mary* y el (5) *United States*.

El *RMS Queen Mary* se construye a comienzos de los años treinta, e incorpora como novedad la clase turista como modalidad de pasaje, dentro de la generación de barcos que buscan ser más grandes y más lujosos. Fue el barco más rápido y de mayor envergadura del momento, incluso siendo liner, pues cubría la línea del Atlántico, Southampton – Cherburgo – Nueva York. Contaba con una imponente nave de 312 metros de eslora, realizada en respuesta a los grandes trasatlánticos europeos de la década de los veinte.

Hoy en día y desde 1967 se encuentra en la ciudad de Long Beach, California, formando parte de su skyline, como un hotel, museo y restaurante (Figura 4). Como pieza patrimonial está protegida e incluida en la lista del Registro Nacional de Lugares Históricos⁵.

El *SS United States*, es el símbolo de la democratización del crucero y su apertura a la clase media norteamericana, dejando de ser un producto estrictamente lujoso. A diferencia del *Queen Mary*, es el primero que incorpora una única clase turista. Como novedad tecnológica, este buque se construye en aluminio. Y actualmente forma parte del waterfront en el Inner Port de Filadelfia cuando en 2010, fue comprado por la *SS United States*

5. Referencia web: <http://www.nps.gov/nr/>



Figura 4. *Queen Mary*. Long Beach _ California. Fuente: tripwov.tripadvisor.com

Conservancy Society, para convertirlo en parte de un paseo marítimo. Esta nueva generación de cruceros, a diferencia de la anterior, supone la apertura a la cultura de masas de un producto que inicialmente estaba reservado a las élites más pudientes, como pone de manifiesto el ideario de teleseries como *Vacaciones en el Mar (The Love Boat 1977-1986)* que amenizó la curiosidad de millones de telespectadores durante casi una década.

e) Como realidad utópica: El Megacrucero-Resort.

Finalmente, la quinta dimensión patrimonial es la facilidad del crucero para reinventarse a sí mismo, además de incorporar tecnologías avanzadas y utopías arquitectónicas. Por su naturaleza no residencial, los cruceros están pensados para la estancia temporal, por lo que sus usuarios –los turistas- tienen una gran capacidad de habitar espacios y megaestructuras que difícilmente lo harían en su residencia habitual.

Es a finales de los años 70, cuando mejora la situación debido, entre otros aspectos, a la mejora de las infraestructuras, al progreso tecnológico y principalmente al desarrollo de la aviación comercial y a la irrupción en el tráfico aéreo transatlántico del Boeing 747 de la compañía Pan Am, que permitía transportar 400 pasajeros a larga distancia. Sin embargo, esto supuso para las navieras que buscar nuevos mercados para sobrevivir. Se llevó a cabo una operación de ofrecer precios más reducidos y así, ampliar el segmento de la población a quien va dirigido (Garay & Cànoves, 2012). Este hecho fue el inicio de la popularización definitiva de dicha tipología y se dio paso a principales compañías modernas como: Carnival o Royal Caribbean Cruise Line.

El Crucero como Patrimonio Industrial

Algunas de las estrategias llevadas a cabo en este nuevo impulso de generación de cruceros, en la reconversión del trasatlántico para llegar al crucero turístico, fueron: Convertir el buque en un resort, en principal destino, unido al atractivo de las ciudades que se visitan, la transformación del producto, pasando del crucero como turismo de masas a un "all inclusive", producir un incremento de la capacidad de turistas, entrando en servicio buques cada vez más voluminosos y la adaptación de las infraestructuras portuarias.

En este nuevo cambio, en la transformación de la pieza náutica, vuelve a entrar en juego el aforismo de Le Corbusier destacado anteriormente, de la casa como una máquina habitable, desde la óptica del grupo Archigram y sus proyectos como *Walking City* o *Ciudad Caminante* (Figura 5).



Figura 5. Archigram. A Walking City. Fuente: archigram.westminster.ac.uk

Esta arquitectura móvil presentaba un interior fuerte y desgarrado (Archigram, 2005), grandes vacíos para el ocio, planos horizontales habitacionales y un caparazón estructural que lo cubría y lo mantenía hermético, aislado, una *ciudad flotante*, un robot independiente como un crucero, cuya distribución interior presenta un vacío central para el disfrute y la diversión, el resto, pequeños barrios de ciudades constituidos por camarotes y organizados según el tamaño de las piezas.

Por tanto, estas megaestructuras y el notable momento infraestructural que se estaba desarrollando en los años 60, y que influyen en el Team X, grupo al que pertenece Archigram, así como en los Metabolistas japoneses, entre otros, y en sus postulados, compartiendo una visión de futuro de las ciudades, como enormes estructuras, flexibles y dinámicas, muestran no sólo una gran influencia del trasatlántico, sino que posteriormente, los desafíos tecnológicos que planteaban para el uso de la megaestructura como

• BEATRIZ PEREA MEDINA, CARLOS JESÚS ROSA JIMÉNEZ

residencia, han sido llevados a cabo en la construcción de los megacruceros actuales como el (6) *Allure of the Seas*, de la naviera Royal Caribbean.

Conclusiones

Tras el estudio realizado, podemos dar por sentado, desde la óptica arquitectónica y urbana, que el crucero turístico es:

- Una megaestructura, producto del alarde tecnológico de la ingeniería cuyos antecedentes se encuentran en la incorporación de la máquina de vapor, el casco de hierro y el gigantismo del siglo XIX, la consolidación y definición del trasatlántico a principio del XX, y la continua evolución hacia prototipos más grandes destinados a la industria del ocio.
- Las influencias de sus antecedentes han formado parte de los imaginarios culturales de su momento. De esta manera, los barcos de vapor inspiraron a grandes escritores como Mark Twain o Julio Verne y la influencia de los trasatlánticos ha sido directa en el pensamiento arquitectónico del Movimiento Moderno, principalmente en la figura de Le Corbusier, y en las ideas utópicas del grupo Archigram, en sus desafíos tecnológicos y en la puesta en marcha de sus conceptos teóricos que a su vez formarán parte del nuevo concepto del megacrucero.

Tras lo expuesto, podemos considerar patrimoniales estas piezas de la industria crucerista. En unos casos, nacen para ser movidas y mueren convertidas en arquitectura que forman parte del urbanismo, de la estructura urbana de la ciudad, con una historia y unos antecedentes importantes y que han formado parte de su evolución como el *Queen Mary* o el *United States* o, en otros casos, forman parte del reclamo turístico, ya que es posible bucear entre sus restos, el *Titanic*.

El Crucero como Patrimonio Industrial

• BEATRIZ PEREA MEDINA, CARLOS JESÚS ROSA JIMÉNEZ

Bibliografía

- AMOROS MARTÍNEZ, J. (2009). *Arquitectura en la Obra de Julio Verne*. Cartagena. Universidad Politécnica de Cartagena.
- Archigram. (2005). *Archigram: Experimental Architecture 1961-1974*. Japón: PIE Books.
- BERENDT, J. E. (1986). *El Jazz: Origen y desarrollo*. Madrid: Fondo de Cultura Económica.
- CHOAY, F. (1970). *El urbanismo: utopías y realidades*. Barcelona: Lumen.
- FERNÁNDEZ FÚSTER, L. (1991). *Historia general del turismo de masas*. Madrid: Alianza Editorial.
- GARAY, L. A., & CÀNOVES, G. (2012). Turismo de cruceros en Barcelona. De la marginalidad al liderazgo internacional. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*(60), 253-271.
- MURIAS LÓPEZ, R. (2002). *La industria del crucero en el siglo XXI. Implicación en los puertos españoles y perspectivas de futuro*. Barcelona. Universidad Politécnica de Cataluña.
- VERNE, J. (1871). *Une ville flotante*. Edición en castellano: Una ciudad flotante, Editors, Barcelona, 1991.