



Nº 8 • 2022
ISSN 2444-121X

INTERIORISMO NAVAL DE LOS AÑOS 50 Y 60: MARTÍNEZ MEDINA, UNA REFERENCIA EN ESPAÑA

Manuel Martínez Torán y Chele Esteve Sendra

Universitat Politècnica de València

mmtoran@upv.es y maessen@dib.upv.es

- Fecha de recepción: 20-10-2021 - Fecha de aceptación: 16-12-2021 • Pags. 139 - 172
- <https://doi.org/10.46255/add.2022.8.115>

RESUMEN

Este artículo revisa la trayectoria de la empresa valenciana Martínez Medina como diseñadores de mobiliario e interioristas focalizada en buques españoles, principalmente de pasajeros, entre las décadas de 1950 y 1960. En esta nueva etapa Martínez Medina realiza un intenso trabajo para la industria naval en la que se proyecta cada estancia (pasajeros, altos mandos, personal...) y sus clases (turista, lujo, gran lujo), creando tanto mobiliario como su interiorismo. El equipo de Martínez Medina realiza pues el proyecto integral, ocupándose desde el mobiliario hasta las cortinas o murales o incluso de toda la decoración y amueblamiento de los espacios, como los salones para cócteles o de fumadores, formalidades sociales propias de esa época.

PALABRAS CLAVE: Astilleros; Martínez Medina; Interiorismo naval; Mobiliario.

NAVAL INTERIOR DESIGN OF THE 50S AND 60S: MARTÍNEZ MEDINA, A REFERENCE IN SPAIN.

ABSTRACT

This article explores the history of the Valencian company Martínez Medina as furniture designers and interior designers on Spanish ships, mainly passenger ships, between the 50s and 60s. In this new stage Martínez Medina carried out an intense work for the naval industry in which each room (passengers, high command, staff...) and its classes (tourist, luxury, grand luxury) are projected, creating both furniture and interior design. The Martínez Medina team therefore carried out the integral project, from furniture, curtains, murals and even the decoration and furnishing of lounges for cocktail lounges or smoking rooms, social formalities typical of that period.

KEY WORDS: Shipyards; Martínez Medina; Naval interior design; Furniture

INTERIORISMO NAVAL DE LOS AÑOS 50 Y 60: MARTÍNEZ MEDINA, UNA REFERENCIA EN ESPAÑA

*Manuel Martínez Torán
y Chele Esteve Sendra*

Universitat Politècnica de Valencia

LAS COMPAÑÍAS NAVIERAS Y LOS ASTILLEROS ESPAÑOLES

Con la aparición de la máquina de vapor en el siglo XIX, el tráfico marítimo mundial experimentó un enorme desarrollo, tanto en transporte de mercancías como en el de pasajeros. A nivel constructivo se empezará a sustituir el trabajo de los calafates (aunque todavía perdurará el trabajo en madera) por barcos de mayor envergadura y resistencia realizados en acero, con una pujante actividad de calderería. La relación comercial necesaria para este intercambio de mercancías y viajeros entre la península ibérica, los archipiélagos y las colonias africanas, alcanza un crecimiento exponencial con las líneas que viajan hacia América, destacando un pasaje principalmente emigratorio, del mismo modo que hacia Filipinas, aunque con un tráfico algo menor. Este fenómeno, favorece la creación de las primeras navieras, donde destaca primero la Compañía Trasatlántica (1881)¹, y por lo que este artículo se refiere, la Compañía Trasmediterránea en Valencia (1916)², junto a uno de los primeros núcleos astilleros más importantes, como va a ser

en 1924 la Unión Naval de Levante³. Otros astilleros nacen al amparo de los primeros buques de la armada, como la Compañía Euskalduna en Bilbao (1915). Las primeras embarcaciones partían de modelos foráneos, se adquirían en astilleros alemanes o franceses, y al presentarse importantes dificultades tecnológicas, se opta por la creación de la Sociedad Española de Construcción Naval (1908) para ofrecer soluciones, como concesionaria de los arsenales de Ferrol y Cartagena, y la fábrica de artillería de La Carraca. La demanda de buques de la Compañía Trasatlántica y otras navieras motivó la construcción de otro astillero en Sestao (1915), la compra del de Matagorda (1920) a la Compañía Trasatlántica y los del Nervión (1924) a Altos Hornos de Vizcaya. Pero, a pesar de la diversificación de la Euskalduna y la Naval, el coste de los buques seguía siendo más alto que los producidos a nivel europeo. Análogas circunstancias afectan a los astilleros de la Sociedad Naviera Echevarrieta y Larrinaga (de base en Cádiz) y de la Unión Naval de Levante, ambos nacidos para suministrar a la Compañía Trasmediterránea. Antes de la Guerra Civil va a ser difícil reconvertir el barco de vapor movido por carbón, por otras tecnologías como el combustible líquido o los motores diésel.

Por otro lado, los astilleros civiles comienzan su andadura con la construcción de acero con distinta intensidad y especialización. Por ejemplo, en el arsenal ferrolano se construyen tres buques para la Compañía Trasatlántica Española, conocida como La Trasatlántica: el *Cristóbal Colón* (1921), la tercera versión del *Alfonso XIII* (1923) y el *Marqués de Comillas* (1927). Mientras en el lustro prebélico en otras naciones se incentiva el desguace y la construcción, en España se agrava el retraso de la industria naval debido a la escasez de materiales, una insuficiente industria auxiliar y de maquinaria, y la necesidad del suministro energético. Sin embargo, y como destaca Francisco Fernández González en “La Construcción y Arquitectura Naval desde 1920 a 1935”, el porcentaje de matrícula nacional construido en España sube del 13,7% al 33,1%, gracias a los de motor que pasan del 58% (en 1930) al 83%, y los de vapor del 9% al 21%⁴.

Hasta ese momento el interior de los barcos dependía sobremanera de la clase en la que podía uno instalarse, y de intervenciones venidas de fuera, como las de la casa Waring & Gillow (Londres y París), que desde 1881 tenía un importante número de embarcaciones en su haber, de la que destacaría el *Reina Victoria Eugenia* (1913), también de la Compañía Trasatlántica Española. Solo hay una evidencia decorativa de un autor español entonces, que fue la realizada con motivos árabes por el arquitecto-decorador murciano Adolfo García Cabezas en el primer buque de vapor construido en España, el *Joaquín Del Piélago* (1892)⁵. El historicismo se hizo evidente en estos primeros proyectos decorativos, a pesar de ciertas novedades constructivas aparecidas en los barcos⁶. Evidentemente las prioridades estilísticas sólo estaban presentes en primera clase, como nos hace referencia González Echegaray hablando de estos barcos de entonces:

“Era realmente lujosa. La cámara en el alcázar ocupaba las tres cubiertas altas (paseo, botes y shelter) con un “hall” y salón de música a proa de las cubiertas de paseo. En el *Comillas* y el *Elcano*, el comedor estaba decorado al estilo de las casas solariegas del

Norte de España y Renacimiento español, siglos XVII y XVIII, con reposteros de brocado de seda bordado en oro, que en el *Marqués de Comillas* simbolizaba las armas de la Casa de Comillas [...]”⁷.

En esta época ocupaban un papel destacado en su decoración, los talleres Lissárraga y Sobrinos de Madrid que habían desarrollado una importante labor entre 1904-11, con escenografías teatrales modernistas, amueblamientos públicos como las del Casino de la capital o del Hotel Ritz. Estos trabajos previos les permitieron en los años veinte participar en el amueblamiento de estos buques⁸. La estética recurrente en los años veinte se basaba en los regionalismos, el neomudéjar y el neorenacimiento español, y los barcos (denominados vapores en aquel momento) como el *Comillas* o el *Cristóbal Colón* (Fig. 1), reflejaban esos gustos aburguesados y nada funcionales⁹. Las pinturas eran en su mayoría, de Justo Ruiz Luna¹⁰, un manierista de la época, y en el caso del *Alfonso XIII*, reproducían paisajes de Toledo, Granada y Segovia, y se combinaban con tapices, muchos de ellos con reproducciones de obras de Goya, y con esculturas de Llimona y Bruguera y Collaunt Valera.

Figura 1

Vapor *Cristóbal Colón*
de la Compañía Trasatlántica (1923), Puerto de Barcelona.
Fuente: Museu Marítim de Barcelona.



LA INFLUENCIA DE LA ARQUITECTURA NAVAL ITALIANA, DE ANTES Y DESPUÉS DE LA GUERRA

Mientras en España era considerable este retraso, en Europa, sería Italia la que iba a liderar la arquitectura naval occidental, en cuanto a la construcción de cruceros teniendo en cuenta tecnología, capacidad industrial y arquitectura. Barcos señeros como el *Conte di Savoia* o el *Rex* (1931), serán los precedentes del *Andrea Doria* (1951) y otros navíos similares de toda Europa durante los años 50, y que serán las estrellas de una Europa glamurosa antes del estallido de la Segunda Guerra Mundial.

De los arquitectos y diseñadores de interior navales cabe destacar a Gustavo Pulitzer y a Nino Zoncada. Pulitzer, ha sido considerado como el Le Corbusier del interiorismo naval, cuyo trabajo más importante fue el barco de pasajeros más significativo para la historia de Italia, el *Conte di Savoia*. Esta nave se construyó por la Lloyd Sabauda, compañía que dependía del Rey de Italia, en los astilleros de Monfalcone cerca de Trieste. La Lloyd Sabauda y el astillero con sus ingenieros al frente, competían ferozmente con la del *Rex*, barco encargado a los astilleros Ansaldo de Génova, por la Navigazione Generale Italiana, cercanos al partido fascista y Benito Mussolini. Ambos barcos se diferenciaban por la forma de la popa. Ya en 1932 y por voluntad del propio Mussolini se crea en Italia la Flotte Riunite (fusionando la Navigazione Generale Italiana, Lloyd Sabauda, Cosulich y Ahí) de tal forma que uno y otro se vuelven buques hermanos. A finales de la Guerra Mundial fueron hundidos, el primero por los ataques ingleses, el segundo por las fuerzas alemanas en retirada.

Después de la Guerra, en los años 50, se inicia la reconstrucción de la flota trasatlántica italiana y se abre el debate sobre los aspectos arquitectónicos y la decoración de los barcos para pasajeros. Este nuevo ámbito de trabajo buscó definir el interés suscitado por parte de la crítica y de la prensa especializada en arquitectura. Hasta la Segunda Guerra Mundial, la polémica se centraba en si era o no conveniente aplicar estilos antiguos a la arquitectura naval, hasta que el Movimiento Moderno, fiel a los dictados de arquitectos como Le Corbusier, Gropius o Mies, comenzó a definir el barco como el símbolo de una nueva concepción estética, basada en un lenguaje contemporáneo. En Italia, Gustavo Pulitzer, el arquitecto triestino, consolidará esa nueva estética¹¹.

Junto a Pulitzer también conviene destacar en aquella época a Nino Zoncada, diseñador de interiores como el *Anna C.* (1948), considerado como otro precursor del nuevo estilo, y de todos los barcos de la flota Costa, una de las más importantes de la Italia de posguerra, cuyo mayor logro fue el *Eugenio C.* (1964), considerado entonces el barco del "futuro". La colaboración entre la empresa y Zoncada constituye hoy un ejemplo, inusual y afortunado, de comunión entre los intereses del proyectista y del cliente, y supone el inicio de fructíferas colaboraciones con empresas de mobiliario como Cassina. Esta empresa definió las bases del diseño industrial en Italia desde los años 50, basándose en un enfoque totalmente innovador que marcó la transición de la producción artesanal a la producción en masa, y que después se convertiría en un

sello de gran prestigio en diseño y decoración de interiores, que hoy día permanece. La concepción estilística de Zoncada se destaca por su elegancia, esencia y racionalidad. El diseñador se expresa a través de la búsqueda de materiales innovadores y de la colaboración con otros artistas, para adaptar su propia obra a las exigencias específicas del espacio naval. Gio Ponti, el gran arquitecto italiano, colaborará con Zoncada en cuatro proyectos muy importantes, como el *Conte Grande* (1950), el *Giulio Cesare*, el *Andrea Doria* y el *Conte Biancamano* (todos de 1951). Otros arquitectos y diseñadores de interior del siglo XX serán Guido Canali (*Costa Marina* y *Costa Allegra*), Pierluigi Cerri (*Costa Mágica*, *Costa Victoria* o el *Costa Romantica*) y Joseph Farcus (el más prolífico, trabajando para la Carnival Cruise Lines, Costa Crociere y la Holland America Line).

la nacionalización de la industria naval (como Elcano) y la reactivación de las navieras esenciales como la histórica compañía Trasmediterránea, junto a las compañías Aznar o Ybarra, produce proyectos y construcciones españolas como antes nunca se vieron.

En España la transformación que se va a desarrollar es en primer lugar una consecuencia socioeconómica, de La "Ley de Crédito Naval" (1939), y posteriormente de la "Ley de Protección y Renovación de la Flota" (1956), que ponen en marcha la recuperación de la industria naviera española¹². La nacionalización de la industria naval (como Elcano) y la reactivación de las navieras esenciales como la histórica compañía Trasmediterránea, junto a las compañías Aznar o Ybarra, produce proyectos y construcciones españolas como antes nunca se vieron. Se construyen buques que aseguran la cuota de bandera y dan respuesta a la creciente demanda turística. Entre ellos, destacarán los de pasaje, de la Trasmediterránea, con unidades de tecnología homologada con otros países, que con nombres de "ciudades" y "villas" españolas se convierten en verdaderas exposiciones flotantes de nuestra industria naval, y que en el caso señero del *Ciudad de Toledo* (1956) promovió la oferta industrial y turística española por toda América. Este proceso se acentúa en el caso de la Empresa Nacional Elcano, cuando pone en práctica cuatro fases de un ambicioso programa constructor que sólo entre 1942-1958 puso en servicio 114 buques.

LA EXPERIENCIA PREVIA DE JUAN MARTÍNEZ MEDINA

Mientras tanto una empresa valenciana, Juan Martínez Medina, ya había tenido experiencia en amueblar barcos como el *Explorador Iradier* (1948), gemelo del *Conde Argelejo* (1949), encargado por la naviera Elcano para construirlo en la Unión Naval de Levante, que ocupará un puesto destacado de todos los astilleros durante el gobierno de Franco, con sede en Valencia¹³. Dos barcos de ‘serie D’, que representaban el desarrollo tecnológico de entonces y que destacaban por sus potentes motores diésel y la velocidad a alcanzar, construidos por la Sociedad Española de Construcción Naval de Sestao. Con una decoración predominantemente clásica, destacan los espacios más sencillos destinados a la tripulación, con muebles geométricos de un Decó tardío, y los murales realizados por Carlos Saénz de Tejada¹⁴. Contaban con capacidad para 150 plazas cada uno y en sus primeras misiones, con el *Iradier* se realizaban los viajes atlánticos entre España y Guinea Ecuatorial. En el caso del *Argelejo*, su conexión se realizó con Centroamérica (Línea Barcelona-Canarias-Centro América)¹⁵. La innovación de estos dos barcos se da en el confort de sus instalaciones, y sus camarotes disponían ya de aire acondicionado. Respecto a su decoración estructural:

“Se forran de madera de pino, tea o teca todas las cubiertas a la intemperie y las interiores que se indican en los planos. Los camarotes especiales de lujo, comedor, salón-fumador, bar y «hall» de primera clase llevan piso de goma, ruboleum¹⁶ o litosilo¹⁷ decorativo. Todos los demás camarotes de primera y segunda clases, oficiales y alojamiento general de pasaje, oficialidad y generales del buque llevan pavimento de litosilo artístico. Los alojamientos de tercera clase, maestranza, personal de fonda, marineros, etc., llevan pavimento de baldosa hidráulica, así como los aseos, cuartos de baño, etc.”¹⁸.

El segundo paquete de proyectos importante para Juan Martínez Medina fue la decoración en 1949 del *Ciudad de Ibiza* (Fig. 2), un viejo barco adquirido en Dinamarca, en 1947¹⁹, cuya reconstrucción total se llevó a cabo en la factoría de la Unión Naval de Levante y entregado totalmente renovado en diciembre de 1949. Su transformación permitió aumentar el número de pasajeros de 254 a 405 (100 en 1ª Clase, 64 en 2ª Clase, 96 en 3ª Clase y 145 en cubierta), y se empleó como servicio de conexión entre Baleares y la Península, siendo su primer servicio desde Valencia a Palma el 6 de enero de 1950. Los dos primeros años hacían dos servicios semanales con escala en Ibiza y hasta su retirada en 1977, había realizado distintos viajes entre islas y con Barcelona. Fue conocido como el barco de “las dos vidas” y de “las siete mil lunas de miel”, al haber sido el medio de transporte de tantas y tantas parejas en viaje de novios a Mallorca.

Y también los gemelos del *Iradier*, el *Ciudad de Cádiz* (1951), y del *Arguelejo*, el *Ernesto Anastasio* (que no pudo ponerse en marcha hasta 1955), barcos en su diseño todavía en su concepción muy clásicos, en consonancia con la decoración inglesa y afrancesada de aquel momento, y que tanta consideración tenía el padre de los Martínez Medina, por estos estilos.

El *Ciudad de Cádiz* salió de Barcelona el día 10 de octubre, en su viaje inaugural con destino a Génova y Marsella, para retornar cuatro días después a la Ciudad Condal e iniciar su primer viaje trasatlántico, con escalas en Cádiz, Santa Cruz de Tenerife, La Guaira, Cartagena de Indias, Veracruz y La Habana. El segundo viaje, con el mismo itinerario, lo inició el 17 de diciembre en Barcelona y el 3 de marzo de 1952 el tercero, en esta ocasión recalando en Barcelona, Cádiz, Santa Cruz de Tenerife, San Juan de Puerto Rico, La Guaira, Curaçao, La Habana y Puerto Plata, volviendo a Barcelona el 27 de abril. Después de estos cruceros, para los que no había sido pensado, pasó a formar parte de la línea rápida Barcelona-Cádiz-Canarias y alternó expedición semanal con la motonave *Villa de Madrid* hasta que el buque *Ernesto Anastasio*, asimismo se incorporó a este recorrido. Terminaron su función en 1966-67. Posteriormente, hasta 1979, cubrió la línea quincenal Barcelona-Canarias, y en función de las demandas del servicio, hizo frecuentes viajes entre Barcelona, Valencia y Palma de Mallorca.

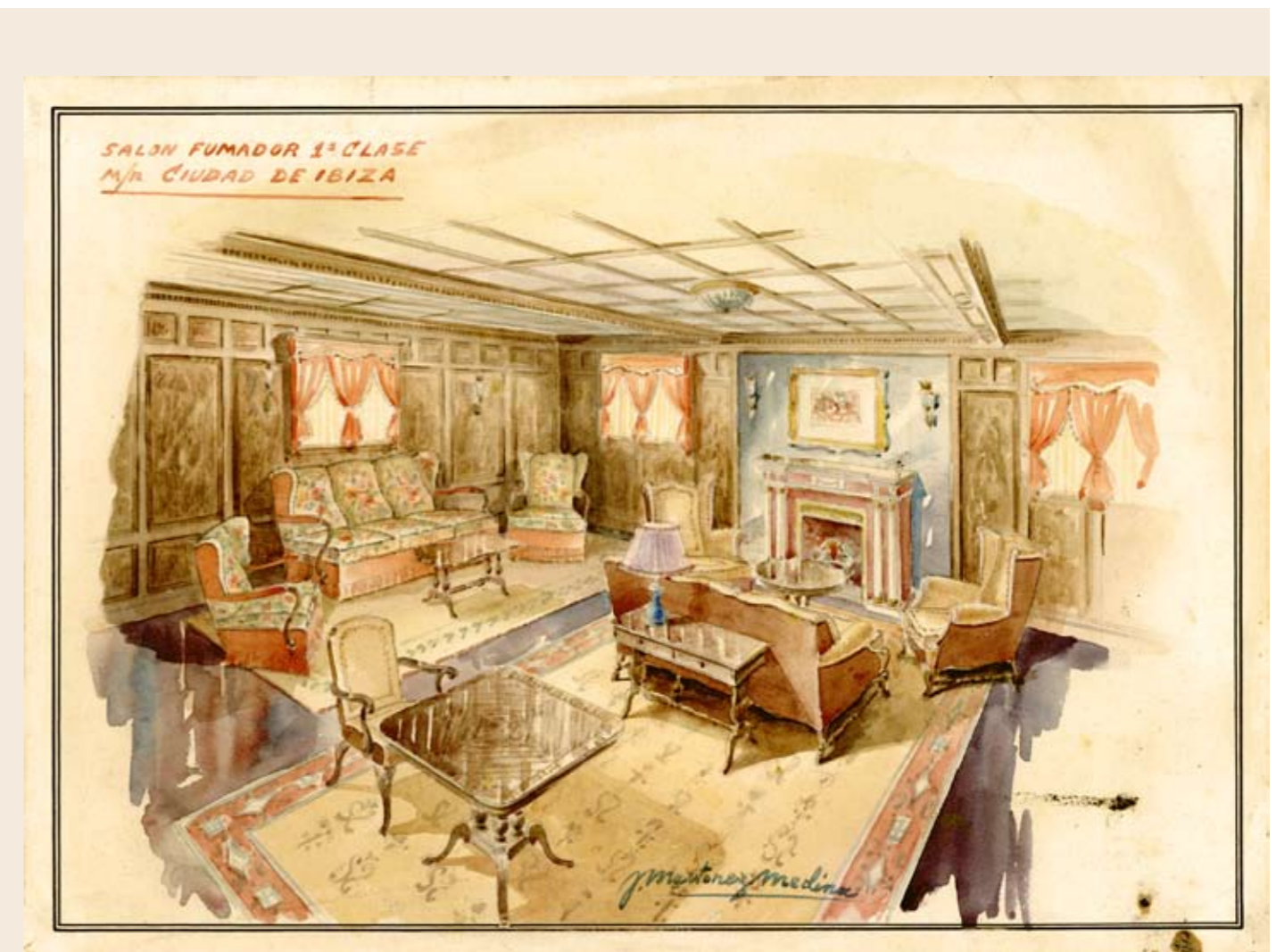


Figura 2

Ilustración del salón fumador de primera clase del Ciudad de Ibiza (1949).
Fuente: Archivo José Martínez-Medina, Arxiu Valencià del Disseny.

La demora en la entrega en el *Ernesto Anastasio* (Fig. 3), permite encontrarnos una cierta significación al cambio, quizás porque el encargo se realiza antes de que fallezca el padre (1951), y se finaliza con su hijo Pepe Martínez-Medina. Pepe retoma el proyecto incorporando otro tipo de materiales y de mobiliario más depurado aún manteniendo el estilo afrancesado, que incluye una tapicería floreada que en otros proyectos contemporáneos no veremos más, como sucederá en el caso del *Virgen de África* (1952) y aún menos en el *Formentor* (1955). Como ejemplo de esos cambios, en algunas zonas del barco, como el bar de segunda clase, advertimos ya una mayor frescura, sencillez y funcionalidad que en los de primera²⁰.

De esas primeras experiencias hay que señalar que entre 1952 y 1955, siendo la empresa “Hijos de Martínez Medina”, se inicia una nueva forma decorativa de abordar los proyectos. Estos cambios coinciden con los encargos en 1952 del *Victoria* y el *Virgen de África* (Fig. 4), con marcada diferencia de estilos aún siendo barcos gemelos, donde el *Victoria* todavía seguirá cánones clásicos, aún en armonía con un Decó tardío, y lo mismo que sucede con los buques gemelos *Ciudad de Huesca* y *Ciudad de Teruel* (los dos de 1954), que se amueblaron de un modo similar, siendo estos dos mucho más austeros²¹.

Figura 3

Salón fumador de primera clase

Ilustración del Buque *Ernesto Anastasio* (1955).

Fuente: Archivo José Martínez-Medina, Arxiu Valencià del Disseny



SALÓN FUMADOR DE 1ª CLASE
B/ ERNESTO ANASTASIO



Figura 4

Comedor de primera clase

del *Virgen de África* (1952).

Fuente: Archivo José Martínez-Medina,
Arxiu Valencià del Disseny.

Las razones son importantes para esa proyección del *Virgen de África*: en primer lugar, hablamos del primer modelo de transbordador (o ferri) que se construye en un astillero español con tecnología naval de última hora²², y en segundo lugar, el interés del Estado por estos nuevos modelos, ya que este buque, construcción número 57 de Unión Naval de Levante, fue botado el 27 de mayo de 1952, con asistencia del Jefe del Estado, Ministro de Marina, Ministro de Obras Públicas y Ministro de Industria. Bendijo el casco del nuevo buque el Obispo de Valencia y amadrinó la ceremonia doña Carmen Polo de Franco. El trabajo se realizó con esmero, ya no era un mero amueblamiento, debía comunicar modernidad y estar en sintonía con las políticas de apertura, que se estaban poniendo en marcha ya en esos años. Por otro lado, se buscó en el proyecto desarrollar un interiorismo más funcional, con tapizados lisos y maderas con poca talla, en consonancia con el tipo de servicio que el buque iba a prestar, que fue en la línea de Algeciras a Ceuta (abril 1953) y posteriormente, pasó a cubrir la línea de Algeciras a Tánger (el 21 de noviembre quedó inaugurada oficialmente la mencionada línea). Por espacio de 32 años prestó sus servicios en el Estrecho²³.



Pero de este periodo conviene destacar entre 1955 y 56 el encargo para amueblar los buques *Playa Duque de Formentor*²⁴, y *Playa de Palmanova* (Fig. 5), dos de los barcos de Trasmediterránea. Con estos buques se produce una intervención de Pepe Martínez-Medina más arriesgada, en un intento de aproximación a planteamientos contemporáneos, sobretudo en el *Palmanova* (Fig. 6), que lo proyectará en esta nueva etapa, ya con clara influencia del arquitecto Pulitzer.

Estos dos barcos forman parte de la tercera fase del plan de nuevas construcciones de la Empresa Nacional Elcano, los conocidos como "tipo K", proyectados para la renovación de las líneas de Baleares. El 5 de abril de 1955 el *Formentor* (Fig. 7), realizó su primer viaje, como crucero de turismo desde Barcelona, con escalas en Formentor, Palma y Cannes. En junio de ese mismo año fue adquirido en propiedad por la Compañía Trasmediterránea, y el 16 de diciembre de 1955 se procedió al cambio de nombre por el de *Ciudad de Barcelona*.

En estos dos buques se apuesta por un modelaje de diseños inspirados por dos influencias emergentes, como era la que formaba parte de la arquitectura residencial norteamericana, y el diseño escandinavo, fundamentalmente venida de Dinamarca. Los muebles, no muestran el lujo de otros proyectos y se empiezan a utilizar con profusión materiales más industriales, como los estratificados de plástico y los chapados frente a las maderas talladas, y el uso de tejidos (tapicería y cortinajes) mucho más simplificados ornamentalmente²⁵. Por ejemplo, las patas abiertas caracterizan al mobiliario tapizado, respondiendo a esa consonancia cultural que representan los años 50, aunque respondan a un modelo más 'rosa', propio de la forma de vida americana, las películas de Hollywood y la adaptación de una visión más estilista (de moda) que funcional. Aún así, se respiran o anuncian momentos de cambio.



< Figura 5

Boceto camarote de lujo
Playa Palmanova (1956).
Fuente: Archivo José Martínez Medina,
Arxiu Valencià del Disseny

Figura 6

Comedor de primera clase, del Palmanova (1956).
Las sillas fueron diseñadas y fabricadas ya como Hijos de Martínez Medina.
Fuente: Archivo José Martínez Medina, Arxiu Valencià del Disseny



Figura 7

Ilustración de camarote
para buque de Unión
Naval de Levante
(Construcción 44,
primera mitad años 50).
Sin identificar, pudiera ter-
minar siendo para el Playa
de Formentor (1955).
Fuente: Archivo José
Martínez-Medina,
Arxiu Valencià del Disseny

EL SALTO DEFINITIVO: LA RELACIÓN CON PULITZER

Será con el encargo en 1955 de los barcos gemelos *Cabo San Roque*²⁶ y *Cabo San Vicente* de la Compañía Ybarra, donde se va a producir un importante hito en la historia de la empresa: conocer personalmente al arquitecto Gustavo Pulitzer Finali²⁷. Los dos navíos con nombres de “Cabos”, junto al *Izarra*, un buque un poco más pequeño, representaron entre finales de los 50 y principios de los 60 un lujo exquisito para la época de la navegación española, que no envidió en nada a la del resto de países. En este sentido, el tercer Conde de Ybarra tuvo una gran influencia al ser el artífice de la contratación del arquitecto Pulitzer (Figs. 8 y 9), que es quién diseñará estos dos buques idénticos para los astilleros de Sestao.

Figura 8

Barco Cabo San Roque (1955)
Compañía Ibarra y Compañía, con sede en Sevilla.
Fue construido en los astilleros de Bilbao de la Sociedad Española de Construcción Naval.
Fuente: Archivo NO-DO. Filmoteca Española, N° 643 B, año XIII (2/5/1955).



Figura 9

Interior del bar de primera clase
el Buque Cabo San Vicente (1956).
Fuente: Archivo José Martínez Medina,
Arxiu Valencià del Disseny



Figuras 10 y 11

Mobiliario fabricado por Hijos de Martínez Medina
para el Cabo San Vicente (1956).
La Butaca diseño de Pulitzer, la silla es un rediseño de José Martínez-Medina sobre un diseño de Gustavo Pulitzer que hizo para el Cabo San Roque (1955).
Fuente: Archivo José Martínez-Medina, Arxiu Valencià del Disseny

El ritmo de José Martínez-Medina y su equipo de diseño e interiorismo es frenético, pues a la actividad decorativa habitual de proyectos domésticos e instalaciones se les unía los trabajos de los buques. Junto a sus hermanos Vicente y Juan, este último cada vez más vinculado a la actividad gerencial a la muerte del padre, en 1952, estaban Zamorano, dibujante que queda de la época de su padre²⁸, Antonio Ramos, que entraba en 1954 en la empresa por referencia de su primo Enrique Giménez, hijo del dibujante de muebles²⁹, y al año siguiente entra a trabajar José “Pepito” Benlliure como aprendiz de dibujante. Este va a ser el primer grupo que afronte importantes retos, tanto de creatividad, delineación y presentación de proyectos. La particularidad de estos dos Cabos es que serían desarrollados por completo en la Naval de Sestao, con el personal de la empresa.

Con Pulitzer se estableció una intensa relación de trabajo, quien además trataba con los ingenieros de los astilleros, y con el propio Conde de Ybarra, José María Ybarra Gómez-Rull, dueño de la sociedad que había encargado su diseño al arquitecto. Gustavo Pulitzer comentaba las incidencias en el taller de Julio Antonio al que venía periódicamente, y se estableció una sinergia, singularmente con Pepe³⁰. En esa confianza, Pulitzer le iría enseñando a José Martínez-Medina determinados trucos decorativos que todavía modernamente se utilizan (como por ejemplo zócalos revertidos y muy bajos). Pepe admiraba su sentido común y práctico, y su obsesión por quitarle peso a los muebles (Figs. 10 y 11). Sin duda fue una importante influencia, que le permitió ser capaz de innovar en muchos aspectos.

En ese mismo año 1955 se celebra el cincuentenario de la empresa (1905-55). Todavía el trabajo se desarrollaba en las instalaciones de la C/ Julio Antonio de Valencia (antigua C/ de la Paloma, conocida como “la calle de la palmera”). Juan Martínez-Medina ofrece un discurso en la comida a los empleados y descubre una efigie del fundador fallecido tres años atrás que figurará en el *showroom* de la empresa.

**era un reconocido arquitecto
y una auténtica autoridad en la materia...
...su interés en la empresa era debido a la referencia
que le habían dado en la naviera en Madrid,
de que en Valencia se hacían los mejores muebles del país**

Gustavo Pulitzer era un reconocido arquitecto y una auténtica autoridad en la materia. Pulitzer les reveló que su interés en la empresa era debido a la referencia que le habían dado en la naviera en Madrid, de que en Valencia se hacían los mejores muebles del país. Alojado en una suite del Hotel Astoria, preguntó al gerente del hotel valenciano quienes eran los mejores y más importantes fabricantes de muebles. Esto propició un encuentro con los Martínez-Medina, donde conoció un taller bien preparado y con experiencia, y el arquitecto italiano aceptó que cotizaran su propuesta.

Se hizo meticuloso y detallado estudio técnico para hacer el presupuesto del encargo de Pulitzer, y éste les entregó tres carpetas llenas de planos para hacer los muebles y la decoración de los salones y camarotes de lujo de los buques *Cabo San Roque* y *San Vicente* para la Compañía Ybarra, que se estaba construyendo en ese momento en La Naval de Sestao. A los dos meses, Juan Martínez-Medina y Antonio Ramos acudieron al Hotel Astoria de Valencia para entregar el presupuesto al arquitecto y al secretario de la compañía Ybarra. Conformes con el estudio previo, ambos consideraron revisar el presupuesto. Sería aceptado porque se había presupuestado siguiendo rigurosamente lo especificado. Detalles como los planteados por Pulitzer en las especificaciones reflejan aspectos como que la butaca del salón debía ser tapizada con cinco pieles de cabra (con pelo), con el lomo centrado en el asiento, respaldo, contra y brazos. Seguir correctamente las pautas marcadas obliga a Juan a realizar un presupuesto nuevo con las correcciones y sugerencias necesarias para acercarse al precio final que ambos deseaban, alcanzándose finalmente el visto bueno de ambas partes³¹. Fue entonces cuando supieron cual era la otra empresa valenciana que competía en la posible contrata, que se trataba de Mariano García, otra de las empresas y familias señeras cuando hablamos del interiorismo (Rafael García) y la fabricación de muebles en España (Fernando García).

Entre otros aspectos que destacan de las especificaciones del arquitecto que se tuvieron que llevar a cabo, fue que para el acabado de los muebles y los revestimientos de los mamparos querían un terminado en decapé, que consistía en rallar todas las

superficies de la madera con púas de hierro de un cepillo y luego recubrirlo con una pasta blanca, para después pulimentarlo (Fig. 12).

Permanecieron trabajando, con viajes periódicos a Bilbao durante más de dos años, y aparte de desarrollar la instalación de los *Cabo San Roque* y *San Vicente*, se aprobaron los proyectos de dos buques para el Brasil (Navegação Costeira), que se llamaban el *Princesa Leopoldina* y el *Princesa Isabel*, además de dos buques cargueros.

De los trabajos de Pulitzer siempre se hacían prototipos de los muebles para verificar y validar los diseños. En prácticamente todos los proyectos siguientes se ocuparon de todo el trabajo en madera y de la coordinación del interiorismo bajo la supervisión del arquitecto. Como anécdota del trabajo de Pepe, cabe destacar los cambios que le hizo a un diseño de silla para el salón que había proyectado Pulitzer para el *Cabo San Roque*. El mismo arquitecto la vio en el *showroom* de Julio Antonio sin que se la enseñaran y preguntó quién había diseñado esa silla. Pepe se sinceró y el italiano reconoció pronto la creatividad del valenciano, con el que pronto estableció una relación estrecha profesional y de amistad, aunque se llevaban casi veinte años. Debido a esta ejecución el segundo barco, el *Cabo San Vicente*, tuvo la silla más estrecha y reducida de material, así como una apertura que permitía cogerla o moverla con más facilidad (Figs. 10 y 11).



Figura 12

Operario
de Hijos de Martínez-Medina trabajando
en el interior del buque Cabo San Roque.
Fuente: Herederos familia Antonio Vicente Ramos

LOS INTERIORES NAVALES EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DE LOS 60

Estos trabajos, que no se puede dudar se realizaron con un gran lujo, fueron el referente para abrir las puertas de posteriores proyectos para Hijos de Martínez-Medina. Los contactos se realizaron gracias a la imagen que daba Pulitzer a sus proyectos, los cuales eran publicados y reconocidos por todas las navieras europeas. Esto permitió realizar otros proyectos posteriores también significativos, como el *Alonso de Ojeda* (construido en Cádiz, 1956), y sobretodo los de Unión Naval de Levante, como el *Ciudad de Oviedo* (C/61, 1957), el *Ciudad de Granada* (C/80, 1961), o el *Ciudad de Tarifa* (C/79, 1961) (Figs. 13 y 14), entre otros³².

El *Ciudad de Oviedo* emprendió su viaje inaugural en febrero de 1957 desde Bilbao a Canarias, en sustitución del buque *Plus Ultra*. Desde entonces estuvo destinado fundamentalmente a la línea del Cantábrico a Canarias y a la línea de Guinea, desde Bilbao y desde Barcelona, y en algunas ocasiones prestó servicios en la línea de Sevilla a Canarias. El buque podía transportar 90 pasajeros y en la revista de Ingeniería Naval (abril 1957), queda reflejada como es la decoración de la biblioteca, el comedor de primera y segunda clase, y el bar³³. La presencia de líneas escandinavas e italianas, donde el textil empieza a ser sustituido por pieles sintéticas, los respaldos de rejilla y los estampados lisos o simplificados, evitan cualquier tipo de exceso ornamental de años anteriores³⁴. Estos efectos, van a quedar más resaltados en cuanto veamos el sello personal de Pepe Martínez-Medina, integrando las primeras referencias de Arflex o sus propios diseños fabricados en Valencia, tanto en los ferris *Ciudad de Tarifa* (Figs. 15 y 16) como el *Ciudad de Granada*.

El *Ciudad de Granada* (de tipo K), inició su actividad conectando la península con las Islas, tanto desde Palma como luego desde Ibiza, hasta 1980. Podía transportar 462 pasajeros en litera y 272 en cubierta. El *Ciudad de Tarifa* (Fig. 14), fue realizado de forma muy similar a los transbordadores *Victoria* y *Virgen de África* mencionados, cubriendo las líneas del estrecho de Gibraltar, en especial la ruta Algeciras-Tánger. Podía alcanzar los 900 pasajeros y estuvo en este servicio hasta 1984. La particularidad del *Ciudad de Tarifa*, reside en los murales realizados por Joaquín Michavila, gran pintor valenciano amigo de Pepe. No fue esta su única colaboración durante esos años.

Tal y como afirma Cerchiello, a principios de los años 60 la compañía Ybarra se focalizó de manera definitiva por el mercado turístico³⁵. El porqué de este cambio lo explica breve y claramente la propia naviera en sus informes anuales. En la primera mitad de la década, los negocios primarios –el cabotaje nacional y la línea regular a Sudamérica– se desarrollaban con evidentes dificultades. Preocupaban especialmente la competencia del ferrocarril, por una parte, y el cambio persistente de orientación en la emigración española, por la otra, y más aún si los resultados económicos correspondientes mostraban un saldo negativo³⁶.

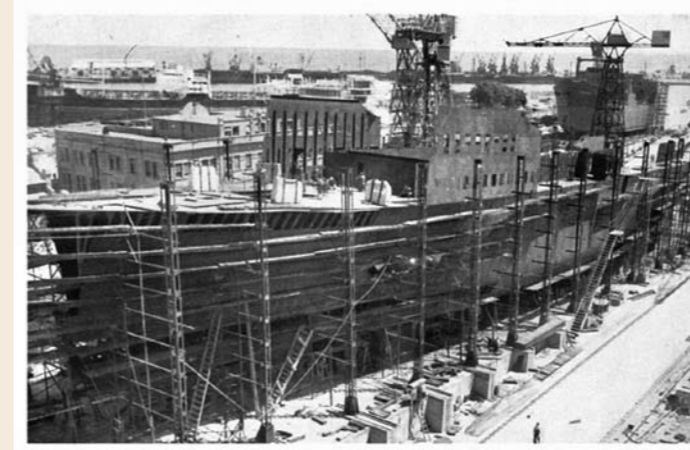


Figura 13

El Ciudad de Tarifa en construcción

en las gradas de la Unión Naval de Levante de Valencia.

Fuente: Memoria corporativa de la Compañía Trasmediterránea, 1958



Figura 14

Botadura del Ciudad de Tarifa

7 de octubre de 1959.

Fuente: Memoria corporativa de la Compañía Trasmediterránea, 1959

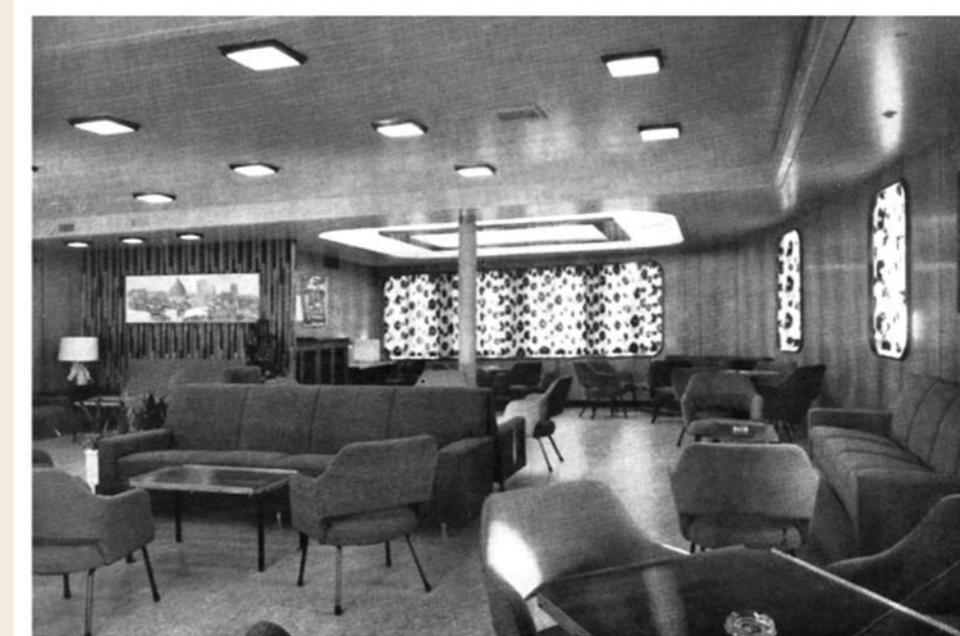


Figura 15

Detalle del salón de primera clase

Ciudad de Tarifa

Fuente: Memoria corporativa de 1960



Figura 16

Interior del hall comedor de primera clase

Ciudad de Tarifa

Fuente: Archivo Jesús Oliver Blanco

Dos importantes promotores de esta transformación serían los navieros Eduardo Aznar y sobretodo, José María Ybarra Lasso de la Vega (IV Conde de Ybarra). Fuera cual fuera el destino elegido, los cruceros de Ybarra fueron acogidos generalmente con satisfacción. La clientela aumenta y con ello la frecuencia de las salidas. En el caso de los “Cabos” anteriormente mencionados, de los 68 días de navegación que cumplieron como buques de crucero en el año 1959, se pasó a los 147 de 1963, mientras que en 1964 se alcanzó la cifra de 168 días. En 1965 hicieron un total de 24 viajes de placer, frente a los 18 del año anterior. Con una frecuencia cada vez más asidua, hubo cruceros incluso en las temporadas de otoño y primavera. Al viaje habitual de Semana Santa, se añadieron otros proyectos cuya programación se hacía coincidir con algún importante acontecimiento. En 1966, por ejemplo, el *Cabo San Vicente* llevó a cabo desde Barcelona el primer crucero a las Fallas de Valencia, vía Alicante e Islas Baleares. Dos años después, el Departamento de Cruceros de Madrid puso en marcha una expedición trasatlántica, entre octubre y noviembre, que comprendía una larga escala de 6 días en Veracruz para poder presenciar en directo los Juegos Olímpicos de México.

La reducida demanda española resultaba insuficiente para absorber el elevado incremento de la oferta, lo que impulsó a la naviera a comercializar sus servicios más allá de los confines nacionales. Las nuevas áreas fueron los mercados portugués, italiano y francés, con especial mención de los dos últimos. Esto, según Cerchiello, marca una nueva estrategia de las compañías, configurando viajes a medida del público extranjero, a través de dobles escalas en el Mediterráneo (Cannes y Génova), el Atlántico (Lisboa) o hacia el Norte de Europa (Cherburgo o El Havre).

De igual forma en los años 60, conjuntamente se consolidan rutas en Sudamérica (en Brasil, Uruguay y Argentina, principalmente) o en el Caribe, muy vinculadas a la emigración española de la posguerra y se produce un aumento de los cruceros turísticos que llegan a alcanzar el estrecho de Magallanes o el océano Antártico. Desde la delegación de Ybarra en Buenos Aires, nacen los llamados “cruceros suramericanos”, que se realizaban durante la temporada veraniega del hemisferio austral, y que se vieron respaldados por la demanda local. En 1963, a bordo del *Cabo San Vicente*, se realiza el primer viaje desde Buenos Aires hacia el sur de la Patagonia.

En 1965 el *Cabo San Roque* es recibido en el puerto de Miami, lo que le valió la entrega de las Llaves de Oro de la ciudad. Entre enero y febrero de 1968, El *Cabo San Vicente* realizó el primer Crucero al África, con escalas en Ciudad del Cabo, Durban y la Isla Mauricio.

Necesidades logísticas obligan a incrementar la flota con un nuevo buque, el *Izarra*, que se introduce en el crucerismo junto a los Cabos en 1967, para completar estas tareas. Desgraciadamente, acontecimientos como el conflicto árabe-israelí de la guerra de los Seis Días y la tensión en la zona, afectó a la actividad emprendida por la Compañía Ybarra en el Mediterráneo. Gradualmente y como resultado de la influencia de la crisis petrolera que afectó a los suministros del carburante a finales del 73 y la aparición de otros formatos vacacionales y de rutas en las que era difícil competir (como las del Caribe), comenzó a notarse en España la debilidad del modelo turístico de los cruceros.

Hasta ese momento de esplendor turístico y mercantil, los Martínez-Medina habían participado en un gran número de proyectos de petroleros, buques escuela, y barcos para los astilleros de Cádiz, Matagorda, Cartagena y Ferrol. Pero será la Unión Naval de Levante quién le seguirá encargando la mayoría de los proyectos de interiorismo. En ellos, junto a Antonio Ramos, hace partícipe a su amigo el pintor Joaquín Michavila de este tipo de actividad, como ya se ha mencionado con anterioridad, para poder resolver los murales que decoren las salas y áreas más importantes de cada barco (comedor, camarotes, salas de estar, etc.). Según el pintor, el proceso era un poco aleatorio, “me asignaba donde tenía que intervenir, él hacia lo suyo (tapicerías) y discutíamos de vez en cuando. Se escogía de todo (tapizados, telas, sillería)”³⁷. Muchas de las veces las reuniones se llegaban a hacer en el mismo buque, donde se estaba construyendo, en el espacio destinado a los murales. Toda esta colaboración se inició a finales de los 50 y durante los años 60, Michavila (Fig. 17), estuvo yendo “tres o cuatro años en Julio Antonio, luego fui algo al edificio que construía Colomina”³⁸. Con el tiempo, el pintor sólo se dedicaba a conocer el proyecto, presentar los bocetos y una vez aprobado le encargaba su realización a un discípulo suyo que desarrollaría con los años su propia actividad artística, pintando habitualmente los murales en el mismo astillero.



Figura 17

Boceto de Joaquín Michavila integrado en propuesta de salón de primera clase para buque Río de La Plata que tendría como destino Argentina. Fuente: Archivo José Martínez Medina, Arxiu Valencià del Disseny.

En el año 64, Antonio Ramos se desvincula de la empresa y pasa a formar parte de la plantilla como decorador en el departamento de ingeniería de Unión Naval de Levante. Así acometerá diferentes proyectos en colaboración con Pepe Martínez-Medina y con otros interioristas nacionales. Conforme los múltiples proyectos se traducen en complejos encargos, la dificultad y solvencia conduce a incluir a la división comercial de El Corte Inglés en la gestión.

En Italia, Pulitzer ya tenía muchos contactos y encargaba la materialización de sus proyectos a empresas conocidas. Estos contactos van a ser cruciales para que Pepe conozca el diseño italiano al que ya empezaba a seguir en las publicaciones de la época, como será el trabajo de Arflex, con diseños de Marco Zanuso, Franco Albini o Cini Boeri, que utilizará en muchos de los buques a partir de 1960.

A partir de ese momento y hasta primera mitad de los 70, se incrementa el número de buques, orientados fundamentalmente a la conexión de la península y al turismo de las islas, de los que destacarán el *Villa de Bilbao* (C/65, 1962), el *Juan March* (C/93, 1966), el rediseño del *Villa de Madrid* (1961, del cual desconocemos si decoraron primero en tiempos del padre), el *Ciudad de Pamplona* (C/66, 1964) y el del nuevo *J. J. Sister* (1975). En este periodo, y con plena influencia italiana y escandinava, introducen en el amueblamiento sus propios diseños junto a referencias de Arflex, como sucede con los modelos de sofá Gilet o Boston tapizados, o las sillas Bergen o Cáceres, todos diseñados hacia 1961-64. También en esa misma época podemos referenciar la adaptación a barco de la silla Bonn.

El *Villa de Bilbao* y el *Ciudad de Pamplona*, fueron considerados navalmente los más elegantes de los años 60. Estuvo dando servicio para Trasmediterránea cubriendo la línea de Guinea y la del Cantábrico-Canarias, con salidas desde Bilbao o Barcelona. En 1963 fue utilizado por una misión comercial encabezada por el ministro de Comercio Alberto Ullastres, por los países de África Ecuatorial, sirviendo de hotel flotante. Se dio de baja en España, pero aún estuvo surcando mares asiáticos hasta 2009. Su estilo decorativo estaba en línea con el *Ciudad de Tarifa*, del que es contemporáneo, pero Pepe introduce modelos de Arflex, como el Regent o la Senior, o los sofás de dos y tres plazas Triennale, todos de Marco Zanuso, así como diseños propios, como la silla Bonn con rejilla³⁹. Toda una novedad la de Arflex, que acababa de empezar a producir y distribuir en España, y que tenían la primicia de tener una tapicería inyectada en gomaespuma, bajo patente de Pirelli.

El *Juan March* fue un barco, de la novedosa 'serie X' que podía llevar 500 personas en literas y 250 en butacas. Preparado para conectar la península con los archipiélagos, algunos aspectos de su interior aparecen en los informativos del NO-DO de agosto de 1966, como son el interior del club nocturno, el salón de butacas o la capilla⁴⁰. En el número (también de ese mes de agosto) de la revista Ingeniería Naval aparece en portada el interior de la sala de fiestas de este buque, recogiendo en sus páginas imágenes del salón de clase turista especial, del salón de butacas y cine, la cafetería y la citada capilla. En el artículo se referencia el equipamiento de hostelería realizado por otra empresa valenciana, Naves, para la cocina. Entre las descripciones interiores:

“Destaca en este salón su lujo en la decoración que, unida a la sencillez de las líneas del mobiliario, le proporciona un ambiente de la máxima comodidad. En él se distinguen en primer lugar, una zona de bar con una amplia barra dotada de los más modernos elementos para el servicio. Unido físicamente a este espacio de la barra, se encuentra el salón propiamente dicho, compuesto a base de conjuntos de butacas y mesas agrupadas constituyendo rincones para la conversación o el reposo. En el frente de este salón se hallan dos murales de grandes



Figuras 18 y 19

Camarote de primera del Villa de Madrid con la decoración de 1949 y la remodelación de 1961 realizada por Martínez-Medina. Se puede observar cómo se conservan elementos de la decoración antigua, como ese escritorio (vargueño) de estilo castellano. Fuente: Memorias Corporativas Compañía Trasmediterránea de 1950 y 1972, respectivamente

dimensiones, y en la zona de popa a babor se sitúan las salas para escritura y lectura. En el salón se ha instalado un televisor de 23 pulgadas que, al igual que los del resto del buque permite la recepción de emisiones del exterior, así como la reproducción de proyecciones cinematográficas en la cabina del cine del buque⁴¹.

Respecto al *Villa de Madrid*, hablamos de un barco antiguo propiedad de la Trasmediterránea y reformado por la Unión Naval de Levante⁴², para dar servicio a la línea quincenal Barcelona-Canarias con escalas en Palma-Alicante-Málaga-Las Palmas-Santa Cruz de Tenerife-Santa Cruz de la Palma y regreso. En años sucesivos prestó servicios en la línea rápida de Barcelona a Canarias. Fue un buque utilizado para algún acontecimiento⁴³, como el Crucero al Pireo organizado por Meliá (mayo 1962) con motivo de la boda de los que serían entonces Príncipes de España, Juan Carlos y Sofía. En la reforma realizada entre 1959 y 1961 se incluye la decoración del barco, y Pepe interviene de una forma no tan atrevida y resuelve el proyecto con un perfil más neocastellano, igualmente muy de moda en la sociedad española en aquellos años. Se apuesta por combinar elementos del mobiliario de tradición española con algunos detalles funcionales ya del momento. De hecho, existen imágenes que captan la reutilización de antiguos vargueños de la decoración antigua en la remodelación del barco (Figs. 18 y 19).

El *Ciudad de Pamplona*, un barco de 136 pasajeros era gemelo del *Villa de Bilbao* y fue entregado en 1964 para enlazar alternativamente, los puertos del Cantábrico y los del Mediterráneo con los de Santa Isabel y Bata en la Guinea Española. Aunque inició su vida marinera en las líneas de Baleares, terminó su actividad en la línea Cantábrico-Canarias en 1979, dedicado a trabajos de carga. Tuvo un papel activo en la evacuación española desde el puerto de Bata, ante las actitudes hostiles que se desarrollaron en 1969 en Guinea. El trabajo desarrollado por Martínez-Medina fue de un esmerado proceso de selección de materiales (revestimientos, cortinajes, etc.), diferenciación de estancias, donde aparece algún que otro diseño de Pepe, más allá del amueblamiento que había realizado con modelos italianos, con una impronta más personal, e incluso, con mobiliario diseñado aposta para la propuesta. Se vuelve a contar con Joaquín Michavila para intervenir en la ejecución de muchos frontis, sobretodo de espacios de primera clase.

Para finalizar, no quisiéramos dejar de mencionar un buque significativo como el *J. J. Sister* (Fig. 20), que responde a los pocos que pudieron hacerse en los años 70⁴⁴. Fue la construcción número 127 de la Unión Naval de Levante, realizada en 1973-74 y que empezó a realizar su servicio en 1975, y el primero de la serie "super X", superando en registros a los anteriores. Se convirtió en el buque de mayor capacidad de pasaje y velocidad de la flota mercante nacional, por lo que merece un breve rasgo mencionarlo en esta aportación. Podía transportar 1080 pasajeros. Sirvió de línea de enlace Cádiz-Canarias, haciéndose famoso por los seis viajes trasatlánticos del programa 'Aventura 92' dentro de los actos del V Centenario del Descubrimiento, entre los años 1985 y 1993, fecha en la que deja de dar servicios a la Compañía Trasmediterránea. Asimismo, participó en el envío de un contingente de tropas hacia Irak a finales de 1990.

Las líneas decorativas del *J. J. Sister*, amplían las capacidades desarrolladas por Pepe Martínez Medina en el *Villa de Pamplona* y seguramente complementadas por la participación de su discípulo y antiguo empleado Antonio Ramos, ya interiorista de la propia Unión Naval de Levante. Destaca por la madurada concepción de recursos, donde se combinan materiales como el linóleo con moqueta, el uso del acero inoxidable tanto en muebles como en revestimientos (sobre todo en zonas de comedor y bar-restaurant) y la presencia dominante de mueble tapizado, alguno de ellos con piezas de poliéster. Características todas ellas muy propias de las expresiones decorativas de los años 70, pero sin usos histriónicos del color o del estampado que se prodigaban entonces. Su concepción es más conservadora, pero a la vez más internacional. Prueba de todo ello, es la utilización de modelos o referencias diseñadas por él para espacios domésticos, que se utilizaron adaptadas para su amueblamiento, tanto la silla Bonn (de influencias escandinavas) a tapizados como Chilet (dentro de una línea de tapizados muy purista empleada en los años 60, como lo hacía también Darro en Madrid). Señalar la introducción de nuevos diseños de Pepe, como la silla Fórmula tapizada, modificada con una abertura en el respaldo. Michavila, ya no intervendría directamente en la ejecución de los murales, aunque posiblemente los bocetara para ser realizados

posteriormente por alguno de sus discípulos de la Escuela de San Carlos que estuviesen bajo su dirección artística.

Tras la bonanza de las décadas de los años 60 y 70, y a pesar de la reducción de la producción naval por el efecto de la crisis económica, la competencia naviera de países como Grecia, Noruega o de los EE.UU., y la reorientación turística hacia el Caribe que las empresas españolas no pudieron acometer, la actividad de Pepe Martínez-Medina se mantuvo hasta los 80, amueblando y diseñando algunos interiores de barcos, incluyendo embarcaciones señeras como el navío *Príncipe de Asturias* de la Armada Española.



Figura 20

J. J. Sister

Comedor y bar de clase preferente (1975).

Revista Ingeniería Naval, núm. 489 de marzo de 1976.

CONCLUSIONES

Hemos querido plasmar el interiorismo de transición que se promovió entre los años 50 y 60 en España, tomando como referencia una empresa y un diseñador de muebles e interiores del que disponemos suficiente información contrastada, de los proyectos que realizó en aquellos años para la Compañía Ybarra y la Unión Naval de Levante. La referencia de dos modelos, el naval, bajo la influencia de los avances de la industria naviera española y la transformación económica impulsada por el turismo, más la de una empresa como Martínez-Medina, que transformó su modelo ebanista y familiar, por una industria del mueble, que introduce referencias y procesos donde el diseño empieza a emerger. Su combinación pudo suponer un salto importante, de la imagen de España y de las nuevas conexiones con los contextos culturales y decorativos que se vivieron, y a las que no fueron ajenos miles de españoles, que pudieron tener la experiencia en sus espacios (camarotes, bares y restaurantes, salas, etc.) para hacer más confortable su estancia, más corta o vacacional, en un transporte que, durante esas dos décadas, tuvo un importante impulso.

Personas como Jose “Pepe” Martínez-Medina o Antonio Ramos, definen junto a otros tantos emprendedores de la decoración en España, a proyectos de interiorismo que no son nada desdeñables a los realizados en otros contextos europeos. En el caso de Pepe, la conexión profesional y relación personal con un perfil como el de Gustavo Pulitzer fue fundamental para favorecer un proceso de transformación que le lleva a modernizar y entender el diseño de una manera que antes no se había hecho en España, al menos en los barcos. La sociedad pudo, de alguna manera, disfrutar en estos espacios públicos de ese modelo de cambio que una generación necesitaba, y que los acompañó de manera callada, pero haciendo su vida más confortable, agradable y con una atmosfera más bella e innovadora.

Ya en el presente, esta actividad de arquitectura e interiorismo naval se dirige actualmente al barco de autor, con diseños que van más allá incluso de los aspectos decorativos. Es pues, importante destacar que la industria naval no ha dejado de atender los conceptos de confort, diseño y cuidado al detalle en paralelo a los requisitos y avances tecnológicos, de ingeniería y normativos, haciendo del diseño e imagen de marca elementos de diferenciación y fidelización de los clientes. Así lo fue en el pasado con los calafates, luego en las Reales Atarazanas, con los primeros “palacios flotantes” y, más tarde, con las embarcaciones de magnitud que transformaron el turismo a partir de los 50 en los astilleros españoles, donde fueron esenciales figuras como José Martínez-Medina o Antonio Ramos, y lo sigue siendo de mano de diseñadores y arquitectos de fama internacional.



¹ En 1892 la empresa tenía siete líneas, tres a América, tres a África y una a Filipinas, y 211 agencias en todo el mundo.

² José Juan Dómine, Vicente Ferrer, Joaquín Tintoré y Enrique García fundaron la Compañía Trasmediterránea, con un total de 45 buques.

³ Algunas fuentes señalan como primer antecedente la creación, en 1878, del taller de reparación de máquinas y calderas de buques en calle de Santa Ana, del Grao de Valencia, propiedad de Manuel M^º Gómez Jiménez. Este taller contaba ya a finales de siglo con secciones de tornos, ajuste, calderería en hierro y cobre, forja, fundición y carpinteros modelistas. Su hijo Ricardo Gómez Cano fue una de las personas que puso en marcha la Compañía Trasmediterránea, de la que fue presidente. En 1910 La Roda Hermanos y la Compañía Valenciana de Navegación, de Vicente la Roda, Antonio Lázaro y Vicente Puchol, decidieron unirse, dando lugar a la Sociedad Valenciana de Navegación, que tenía la concesión estatal de las comunicaciones con las islas y las colonias africanas. Años más tarde, de la mano de José Juan Domine (por la Compañía Trasmediterránea), Alfredo de Bac-Flotrou (mandatario de Fried Krupp Germaniawerft Artengesellschaft) y José Bonet Amigo (Astilleros de Tarragona) nacería la Unión Naval de Levante.

⁴ FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F., “La construcción y la arquitectura naval”, en AYALA CARCEDO, F. J. (Coord.), *Historia de la tecnología en España*, Barcelona, Valatenea, 2001, Vol. 2, pp. 473-498.

⁵ “[...] que eligió motivos árabes en salones, pasillos, fumadores, escaleras y camarotes en los que abundaban los mosaicos, arabescos, arcos, columnas y alfombras.” Citado en DÍAZ LORENZO, J. C. *La construcción naval en España en el siglo XX (1900- 1975). Vicisitudes y desafíos tecnológicos. El caso de Compañía Trasatlántica Española*, Tesis doctoral, Universidade da Coruña, 2018, p. 113. El arquitecto García Cabezas llevó a cabo el proyecto del conjunto de edificaciones del astillero de Matagorda.

⁶ ANTÓN, I. y MARTÍNEZ LÓPEZ, S., “Palacios flotantes. Los trasatlánticos españoles entre los siglos XIX y XX: amueblamiento y decoración”, *Res Mobilis*, Vol. 5, núm. 6 (II), 2016, pp. 318-33.

⁷ GONZÁLEZ ECHEGARAY, R., *Los tres Comillas: Semblanza biográfica de tres buques gemelos*, Madrid, Estados Artes Gráficas, 1962.

⁸ Existen referencias de que participaran en el amueblamiento del *Alfonso XIII* y el *Cristóbal Colón*, en 1923, y en el *Juan Sebastián Cano*, el *Magallanes* y el *Marques de Comillas*, en 1928. Estos trabajos fueron desarrollados desde la Plaza Conde de Barajas, 5. Referencias del taller en ROCHA ARANDA, O., *El modernismo en la arquitectura madrileña: génesis y desarrollo de una opción ecléctica*, Madrid, CSIC, Instituto de Historia, 2012, pp. 208-209.

⁹ Sobre este tema, *Obras*, Sociedad Española de Construcción Naval, Madrid, 1915; DE COSSIO, F., *La Compañía Trasatlántica. Cien años de vida sobre el mar, 1850-1950*, Madrid, Vicente Rico, 1950; y *Libro de información para el pasajero*, Compañía Trasatlántica de Barcelona, ediciones de 1911-12, 1923 y 1928.

¹⁰ Su primer trabajo fue hacia 1899 en el *Alfonso XII* (un buque de 1891 comprado a Alemania por el gobierno español y recomprado en 1899 por la Compañía Trasatlántica en 1899). También intervino en el *Reina Victoria Eugenia* y el *Infanta Isabel de Borbón* (los dos de 1913) y unos años más tarde en el *Manuel Arnús* (1923). Otro pintor que incorporó sus trabajos en el interior de los barcos fue José Moreno Carbonero, también en el *Reina Victoria Eugenia*.

¹¹ RICCESI, D., “*Gustavo Pulitzer*”, Revista anuario COAAO, núm. 4, 1986, pp. 32-35.

¹² La Ley de Crédito Naval (1939) permitió que los astilleros, que entre 1941-46 lanzan al agua 117.000 trb, sumen en 1946 una capacidad de 100.000 trb anuales. Con la Ley de Protección y Renovación de la Flota (1956) y la creación de refinerías en el litoral, la flota mercante española se renueva construyendo petroleros, graneleros, fruteros y pasajeros, y alcanza en 1964 la cota mayor de su historia, con 2.115 buques mayores (el trb: tonelada de registro bruto; mide el arque y equivalía a 2,83 m3 de volumen interno). FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F., *op. cit.*

¹³ En 1952 fueron adquiridos por la Compañía Trasatlántica Española y rebautizados como *Satrústegui* y *Virginia de Churruca*. Sirvieron entonces para realizar las conexiones con América, hasta 1973.

¹⁴ Los interiores del *Iradier* vienen recogidos en *Unión Naval de Levante S.A. 1924-1949*, Valencia, Federico Domenech, 1949, y en DÍAZ LORENZO, J. C., *Empresa Naviera Elcano. Seis décadas de historia*, Tenerife, Tauro Producciones, 2004. En la colección del Museo de Bellas Artes de Álava, que preserva el legado de Sainz de Tejada, aparecen los bocetos de los murales de ambos barcos. Además, el pintor intervino a lo largo de su vida, con obra y murales para los barcos *Benicarló*, *Benidorm*, *Juan Sebastián Elcano*, *Guadalupe* y *Covadonga*.

¹⁵ Se da la anécdota que en agosto de 1971 se realiza en el barco *Argelejo* el rodaje de la película que en España se conoce por *Blanco, rojo y...*, protagonizada por Sofía Loren. Entonces ya estaba rebautizado como buque *Virginia de Churruca*.

¹⁶ El ruboleum era un material similar al linóleo, muy extendido en la decoración de los años 20 y 30, y que se diferenciaba en que era más flexible, engomado y que se presentaba en formato de paneles más gruesos. Fue muy utilizado en el interior de las instalaciones públicas, y muy recurrente en el caso de los barcos. Se inventó y fabricó en Dusseldorf (Alemania) y se distribuía (y posiblemente licenció su producción) en distintas partes del mundo.

¹⁷ El litosilo (de Harding) era un revestimiento de cubierta (contrapiso) patentado para uso marino, común a principios del siglo XX (sobretudo a partir de los años 20). Se utilizó en varias áreas del interior de los barcos. Normalmente era de un color rojo anaranjado, aunque el decorador podía pedirlo en cualquier color que deseara. El litosilo se vendía como un material similar al cemento, impermeable, a prueba de roedores (ya que masticaban otros materiales de los pisos que podían descascarillarse o romperse) y de infecciones, fácil de limpiar. También era muy resistente al tráfico peatonal y duradero.

¹⁸ “Pruebas oficiales y entrega del buque a motor “Explorador Iradier””, *Ingeniería Naval. Órgano Oficial de la Asociación de Ingenieros Navales*, núm. 160, octubre 1948, pp. 545-552.

¹⁹ Construido en 1929 y bautizado como *Esbjerg*. Capturado por los alemanes entre 1944-45 se le conoció como *Kürassier*.

²⁰ “La motonave de carga y pasaje Ernesto Anastasio, construida por la Unión Naval de Levante, para la Cia. Transmediterránea”, *Ingeniería Naval. Órgano Oficial de la Asociación de Ingenieros Navales*, núm. 246, diciembre 1955, p. 924.

²¹ Estos dos buques fueron diseñados para cubrir los servicios intercoloniales de la Guinea Española, pero posteriormente el proyecto fue modificado para su conversión en unidades mixtas apropiadas para atender el tráfico interinsular de Canarias y el del Sáhara español. En este caso la ENE encargó su construcción a los astilleros Hijos de J. Barreras de Vigo. Como anécdota, en octubre de 1975 el buque *Ciudad de Huesca* participó, junto con sus compañeros de flota *Ciudad de La Laguna*, *Plus Ultra*, *Isla de Formentera* y *Villa de Agaete*, en el dispositivo de evacuación del personal civil y militar de los territorios del Sahara español, que se denominó “Operación Golondrina”.

²² Tenían la entrada de vehículos por popa, aunque disponían también de dos puertas en las aletas que le permitía colocar rampas de acceso laterales. Estaban preparados para el transporte de material ferroviario, y para ello disponían de dos vías en la cubierta del garaje, con una longitud total de 150 m. Su capacidad de garaje era de 12 unidades ferroviarias o 100 coches. Fue el primer buque español dotado con sistema de hélices de paso variable, sistema “KaMeWa”, que le permitían regular el paso de estas directamente desde el puente de mando. En un buque destinado a un tráfico que exigía numerosísimas maniobras, este sistema fue de gran ayuda para el personal de puente.

²³ En la crisis de Argelia, con su gemelo *Victoria*, en 1962 repatriaron a 2200 compatriotas españoles en el puerto de Orán.

²⁴ Al año siguiente son adquiridos por la Compañía Trasmediterránea y los rebautiza, siendo el *Formentor* renombrado *Ciudad de Barcelona*. El *Playa de Palmanova* era un segundo barco igual que éste, y fue renombrado como *Ciudad de Burgos*.

²⁵ “El buque mixto de pasaje y carga Playa de Formentor, construido por Unión Naval de Levante para la E.N. Elcano y recientemente adquirido por la Cia. Transmediterránea”, *Ingeniería Naval. Órgano Oficial de la Asociación de Ingenieros Navales*, núm. 240, junio 1955, pp. 410-411.

²⁶ Fue construido por la Sociedad Española de Construcción Naval en Sestao. Junto con su gemelo, el *Cabo San Vicente*, navegó en la línea desde Génova hasta Buenos Aires.

²⁷ El arquitecto Pulitzer era la referencia del diseño de barcos en Europa incluso antes de la Segunda Guerra Mundial. Su primer trabajo como interiorista de viviendas y de barcos se publica PULITZER, G., *Navi e case. Architetture interne 1930-1935* (intr. Antonio Maraini), Milán, Ed. Hoepli, 1935. También se puede estudiar a Pulitzer en RICCESI, D., *Gustavo Pulitzer Finali. Il disegno della nave: allestimenti interni 1925-1967*, Venecia, Marsilio Editori, 1985.

²⁸ Zamorano era un experto dibujante de tallas, debido a que su padre había sido tallista con Juan Martínez Medina.

²⁹ Agustín Giménez Ramos, dibujante de muebles, era tío de Antonio Ramos, y fue una referencia de modelaje para muchos talleres. Antes y después de guerra editaba láminas con dibujos proyectados por él que se adquirían en los años 43-44 por 125 Ptas. (cuando un aprendiz del mueble ganaba entonces 3 Ptas.) e incluso tuvieron su mercado internacional. Tenía ya desde 1930 su propio estudio taller de decoración en la C/San Vicente, y algunas personas lo apodaban “Don Lápiz”. Posiblemente sea un personaje sobre el que haya que profundizar históricamente cuando hablemos del mueble y del diseño valenciano. Antonio Ramos, junto a José Luis Mir, quizás fueron de las dos personas del departamento de diseño de mayor confianza de Pepe a lo largo de la historia de la empresa.

³⁰ Pepe nos contó como “su mujer que era rusa también tenía mucho gusto y participaba mucho” de los detalles decorativos de los proyectos. Se trata de la ucraniana Ducia Kitter, con la que se casa en 1934, hija de una noble familia de Odesa que huyó a Inglaterra a consecuencia de la revolución bolchevique. Tuvo dos hijos. En el momento que trabaja para Ybarra, Pulitzer había vuelto a Génova tras la Guerra, años en los que estuvo en Los Angeles (trabajando entre 1940-41 para Hollywood), Santa Fe y Nueva York (trabajando para el Studio Lessman of Interiors o el mismo Dreyfus).

³¹ Según Antonio Ramos, Juan Martínez-Medina fue muy duro en la negociación. Otra cosa que le llamó la atención a Antonio fue que el arquitecto italiano era un verdadero señor de la época que no reparaba en gastos profesionalmente, y siempre pagaba por adelantado.

³² La denominación C/ seguida de un número era el código de construcción del casco con el que se identificaba a un barco o buque. Un número más bajo implica una embarcación más antigua y es como aparecen registrados en muchos de los proyectos decorativos de Martínez Medina y podemos identificar el barco al que corresponde en muchos casos.

³³ “Buque mixto de carga y pasaje “Ciudad de Oviedo” construido por la Unión Naval de Levante, S.A. para la Compañía Transmediterránea”, *Ingeniería Naval. Órgano Oficial de la Asociación de Ingenieros Navales*, núm. 262, abril 1957, pp. 190-193.

³⁴ Memoria corporativa de 1956, Cª Trasmediterránea.

³⁵ CERCHIELLO, G., *La evolución de los cruceros marítimos en España. Desde sus comienzos hasta la actualidad (1848-2016)*, Valencia, Universitat de València, 2017, p. 19.

³⁶ CASTILLO, A. e YBARRA MENCOS, I., *La Naviera Ybarra*, Sevilla, Ed. Guadalquivir, 2004.

³⁷ Michavila cuenta de uno de esos buques: “Unión Naval cuajó un contrato con la República Argentina (el buque *Río de la Plata*), y me pregunté cuál sería el motivo para pintar. Los delegados de la empresa argentina le pidieron pintar las cataratas del Iguazú, y le convencieron. Era un espacio muy estirado, y los techos bajos, estrecho, 2,20 m. como máximo y enorme. Le dieron documentación gráfica. Hice el boceto previo y se aprobó, le dijeron que sería un éxito. Lo pinté in situ y aquello funcionó muy bien” (Conversaciones de Manuel Martínez con el pintor, en su estudio de Albalat dels Taronjers, 2006).

³⁸ Michavila se refiere, por un lado, al taller de la Calle Julio Antonio, lugar donde se desarrolló la actividad de la empresa hasta finales de los cincuenta. También se refiere al que sería la nueva ubicación de la Avda. Ausias March, en los años 60, proyectado junto a la tienda familiar de la C/ Poeta Querol, por el arquitecto Miguel Colomina. La tienda sigue en manos de sus herederos. El pintor también colaboró en varias ocasiones con el arquitecto valenciano, a consecuencia de esta relación con Pepe, sobretodo en murales de entradas y vestíbulos de sus edificios.

³⁹ Folleto corporativo del *Villa de Bilbao*. Archivo: Enrique Escribano.

⁴⁰ Archivo NO-DO. Filmoteca Española, núm. 1.233 C, Actualidad Nacional (22/8/1966). *Pruebas del Mercante Juan March. Efectuará el servicio de la península con Canarias*. <https://www.rtve.es/filmoteca/no-do/not-1233/1486165/>

⁴¹ “El buque transbordador “Juan March””, *Ingeniería Naval. Órgano Oficial de la Asociación de Ingenieros Navales*, núm. 374, agosto 1966, pp. 278-296.

⁴² Realizado en Alemania y entregado tras varias vicisitudes en 1932 a la compañía española. Dudamos que la decoración inicial fuera española. Además, sufrió muchos cambios, primero como buque de transporte de tropas republicanas en la Guerra, luego fue reflatado y arreglado en Barcelona en 1939 llegó a viajar a Buenos Aires y Nueva York transportando judíos perseguidos que se habían refugiado en España. Estuvo navegando en la línea Barcelona-Canarias y volvió a ser remozado entre noviembre del 47 y octubre del 49, que es donde pensamos que se realizó su primer gran amueblamiento. Creemos que son fechas, como para que pudiese realizarse la primera reforma al estar en marcha proyectos contemporáneos como el *Iradier* o el *Ciudad de Ibiza*, pero al no haberse realizado esta tarea de renovación en Valencia, y no tener información contrastada, no podemos asegurarlo.

⁴³ El viaje inaugural, después de la reforma, fue precisamente de Valencia a Palma con motivo del Rallye Internacional, fletado por la Real Federación Motociclista Española, a cuyo puerto llegó el 14 de julio de 1961. Su último viaje fue en 1971.

⁴⁴ “El buque transbordador “J. J. Sister””, *Ingeniería Naval. Órgano Oficial de la Asociación de Ingenieros Navales*, núm. 489, marzo 1976, p. 164.



ANTÓN, I. y MARTÍNEZ LÓPEZ, S., “Palacios flotantes. Los trasatlánticos españoles entre los siglos XIX y XX: amueblamiento y decoración”, *Res Mobilis*, Vol. 5, núm. 6 (II), 2016, pp. 318-33.

“Buque mixto de carga y pasaje “Ciudad de Oviedo” construido por la Unión Naval de Levante, S.A. para la Compañía Transmediterránea”, *Ingeniería Naval. Órgano Oficial de la Asociación de Ingenieros Navales*, núm. 262, abril 1957, pp. 186-197.

CASTILLO, A. e YBARRA MENCOS, I., *La Naviera Ybarra*, Sevilla, Ed. Guadalquivir, 2004.

CERCHIELLO, G., *La evolución de los cruceros marítimos en España. Desde sus comienzos hasta la actualidad (1848-2016)*, Valencia, Universitat de València, 2017.

DE COSSIO, F., *La Compañía Trasatlántica. Cien años de vida sobre el mar, 1850-1950*, Madrid, Vicente Rico, 1950.

DÍAZ LORENZO, J. C., *Empresa Naviera Elcano. Seis décadas de historia*, Tenerife, Tauro Producciones, 2004.

DÍAZ LORENZO, J. C. et al, *Trasmediterránea 100 años. 1917-2017*, Barcelona, Lectura Plus, 2016.

DÍAZ LORENZO, J. C. *La construcción naval en España en el siglo XX (1900- 1975). Vicisitudes y desafíos tecnológicos. El caso de Compañía Trasatlántica Española*, Tesis doctoral, Universidade da Coruña, 2018.

“El buque mixto de pasaje y carga Playa de Formentor, construido por Unión Naval de Levante para la E.N. Elcano y recientemente adquirido por la Cia. Transmediterránea”, *Ingeniería Naval. Órgano Oficial de la Asociación de Ingenieros Navales*, núm. 240, junio 1955, pp. 405-415.

“El buque transbordador “Juan March””, *Ingeniería Naval. Órgano Oficial de la Asociación de Ingenieros Navales*, núm. 374, agosto 1966, pp. 278-296.

“El buque transbordador “J. J. Sister””, *Ingeniería Naval. Órgano Oficial de la Asociación de Ingenieros Navales*, núm. 489, marzo 1976, pp. 162-171.

FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F., “La construcción y la arquitectura naval”, en AYALA CARCEDO, F. J. (Coord.), *Historia de la tecnología en España*, Barcelona, Valatenea, 2001, Vol. 2, pp. 473-498.

GONZÁLEZ ECHEGARAY, R., *Los tres Comillas: Semblanza biográfica de tres buques gemelos*, Madrid, Estades Artes Gráficas, 1962.

“La motonave de carga y pasaje Ernesto Anastasio, construida por la Unión Naval de Levante, para la Cia. Transmediterránea”, *Ingeniería Naval. Órgano Oficial de la Asociación de Ingenieros Navales*, núm. 246, diciembre 1955, pp. 913-925.

Libro de información para el pasajero, Compañía Trasatlántica de Barcelona, ediciones de 1911-12, 1923 y 1928.

MARTÍNEZ TORÁN, M., *José Martínez-Medina: diseño de muebles e interiores*, Institución Alfonso el Magnánimo, 2009.

MARTÍNEZ TORÁN, M., *Diseño y mueble en Valencia (1881-1936)*. Valencia, Sendemá Edición y Desarrollo Tecnológico, 2011.

Obras, Sociedad Española de Construcción Naval, Madrid, 1915.

“Pruebas oficiales y entrega del buque a motor “Explorador Iradier””, *Ingeniería Naval. Órgano Oficial de la Asociación de Ingenieros Navales*, núm. 160, octubre 1948, pp. 545-552.

PULITZER, G., *Navi e case. Architetture interne 1930-1935* (intr. Antonio Maraini), Milán, Ed. Hoepli, 1935.

RICCESI, D., *Gustavo Pulitzer Finali. Il disegno della nave: allestimenti interni 1925-1967*, Venecia, Marsilio Editori, 1985.

RICCESI, D., “Gustavo Pulitzer”, *Revista anuario COAAO*, núm. 4, 1986, pp. 32-35.

ROCHA ARANDA, O., *El modernismo en la arquitectura madrileña: génesis y desarrollo de una opción ecléctica*, Madrid, CSIC, Instituto de Historia, 2012.

Unión Naval de Levante S.A. 1924-1949, Valencia, Federico Domenech, 1949.

VALDALISO GAGO, J. M., *La empresa nacional “Elcano” de la Marina Mercante y la actuación del INI en el sector naval durante la presidencia de J. A. Suanzes*, Madrid, Fundación Empresa Pública, 1998.

VALDALISO GAGO, J. M., 2001. “Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX”, *Revista TST*, núm. 1, 2001, pp.55-79. https://tstrevista.com/tstpdf/tst_01/dossier2.pdf [última consulta: 6-09-2021].