

UN BESTIARIO DI ARCHITETTURE NAVALI



Natasha Pulitzer architetto, studiosa di architettura navale

Esplorare le potenzialità dell'architettura navale consente di prefigurare diversi modi di abitare il mare: ogni tipo di nave oltre all'innovazione tecnologica rappresenta anche uno specifico senso del viaggio. Mostrando Navi a Vela, Navi come Navi, Navi Multiscafo, Navi come Case, come Astronavi o Sommergibili e Navi come Villaggi, il "Bestiario" intende aprire nuove riflessioni sui futuri possibili e sostenibili del viaggiare per mare.



Mi sembra importante che l'approccio a questo tema consideri il sistema mare nel suo complesso, ovvero, il mezzo marino e il suo interfaccia con la terra. In questo contesto ogni azione commerciale o turistica inizia e finisce a terra (si spera almeno...), dunque porti, terminal passeggeri, cantieri navali, darsene sono pure parte del mondo di cui stiamo parlando e devono tutte, già da oggi, fare ineluttabilmente i conti anche con le politiche ambientali internazionali.

Il convegno e la Mostra, nel presentare il Master, intendono svelare questo mondo aprendo nuovi sbocchi professionali, in campi molto diversificati ma ancora poco esplorati tutt'oggi appartenenti a un ambito ristretto riservato a pochi specialisti. Parliamo quindi non solo di addetti ai lavori della progettazione a varie scale, ma anche di artigiani, designer di oggettistica e di moda, di giornalisti, fotografi, esperti di marketing.

Pur essendo io un progettista di "terra" che da oltre trent'anni affronta le tematiche della sostenibilità ambientale, l'occasione della cura del numero monografico di Rassegna "Transatlantici" mi ha portato negli anni novanta ad occuparmi anche di navi e a considerare ora con maggiore attenzione l'impatto ambientale derivato dal sistema terra/mare/aria. Mi è apparsa subito affascinante la possibilità di classificare la varietà delle configurazioni dei mezzi marini, scoprire che non esiste solo l'evoluzione del mitico Transatlantico, ma che coesistono anche tante altre specie o famiglie di "bestie" e che ciascuna, seguendo una propria logica, si evolve in modo coerente: alcune sono assai antiche altre assolutamente innovative e moderne.

Ciascuna, pur proponendo tematiche tecnologiche assai specialistiche, sottolinea anche un significato simbolico che cambia come cambiano le culture. Per questo vorrei descriverle come macchina "intelligente", quasi un

organismo. Ogni nave deve non solo affrontare un ambiente difficile e spesso pericoloso, ma anche dotarsi di un adeguato livello di autonomia per consentire alle persone di vivere a bordo nel migliore dei modi, siano esse navi passeggeri e turistiche, petroliere e traghetti, navi da carico, navi portacontainer e da diporto, navi da lavoro, navi scientifiche, navi militari ecc. Di qui anche l'importanza di capire i processi e metodi di produzione e progettazione. Quanta e quale energia è necessaria per la propulsione del mezzo e quanta invece per garantire il benessere ai passeggeri per la conservazione delle derrate, la gestione dei rifiuti solidi e liquidi, ecc per tutta la durata del viaggio. Il Master potrebbe, dunque, rappresentare una occasione originale per affrontare anche questo punto di vista e orientare le scelte progettuali del sistema scafo-impianti-allestimenti.



Se assumiamo il ponte di Ponte di Coperta, come l'elemento formale distintivo in una nave possiamo riconoscere quattro principali "specie" navali del bestiario:

LA NAVE A VELA È uno scafo - l'opera viva - sulla quale si imposta un sistema di alberi e attrezzature veliere. Tra le più famose ricordiamo le imbarcazioni Egiziane che frequentavano il Nilo, le navi dei Romani e i leggendari Vascelli. In quel periodo hanno origine i Clippers, le prime grandi navi destinate al regolare trasporto internazionale di passeggeri da un porto all'altro, che resteranno competitive in velocità rispetto alle navi a vapore per parecchi decenni. Rimane il mezzo marino per eccellenza, attraverso tutte le epoche, il preferito dagli amanti del mare, e il più sostenibile.



LA NAVE NAVE La linea del ponte di coperta si trova in una posizione di equilibrio fra opera viva e opera morta - fra scafo e ponti superiori. È la specie consolidata nell'immaginario collettivo: il Transatlantico. Negli anni venti l'aspetto meccanico, la velocità rappresentavano l'obiettivo prioritario.

L'avvento del motore a vapore ha comportato la produzione di nuovi mezzi marini composti di due parti visibilmente distinte anche dal diverso colore: l'opera viva, di colore scuro, sormontata dall'opera morta, di colore chiaro, strutturata su più ponti dai quali emergono grandi fumaioli. Nel periodo fra le due guerre, età d'oro delle cosiddette Città Galleggianti, il significato delle navi iniziò a mutare. L'unitarietà delle più belle navi risultava dalla progettazione integrata di architetti e ingegneri mentre gli interni diventavano una competenza importante e autonoma. I Coppedè, imbarcavano un sistema compositivo tutto terrestre, mentre Pulitzer a volte inventava, a volte scopriva, un linguaggio figurativo tutto marino anche nell'allestimento interno.



LA NAVE MULTISCAFO Esiste una particolare famiglia di imbarcazioni costituita da due o tre scafi, in Europa comunemente chiamato Catamarano, termine che deriva dalla parola in lingua Tamil kattu-maram: kattu "legare" + maram "albero", e che trae origine dalle canoe Polinesiane. Natanti di concezione relativamente recente, essi sono utilizzati per il trasporto veloce di passeggeri, per lo svago e lo sport. L'innovazione tecnologica negli ultimi anni ha consentito la loro diffusione in tutto il mondo per il trasporto combinato di passeggeri ed auto al seguito.

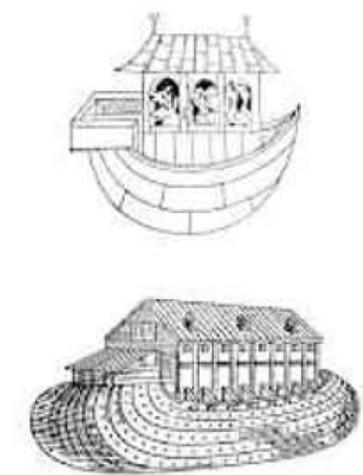


NAVI COME SOMMERGIBILI O IDROVOLANTI Quando lo scafo tende a rinchiusersi su se stesso e opere viva e morta non sono più distinguibili, la sagoma della nave assume una connotazione sempre più aerodinamica che ci ricorda il Nautilus o l'Idrovolante: la nave si isola dall'ambiente marino pro-

ponendo una vita introverta estranea al mare. È negli Stati Uniti che appaiono alla ribalta negli anni trenta come protagonisti, grazie a una concezione progettuale - lo streamline - tesa a dar forma alla passione per la velocità che caratterizza lo spirito del tempo. Oggi questo stile si trasferisce alla "specie" yacht e megayacht, per gli amanti della velocità e il superlusso.

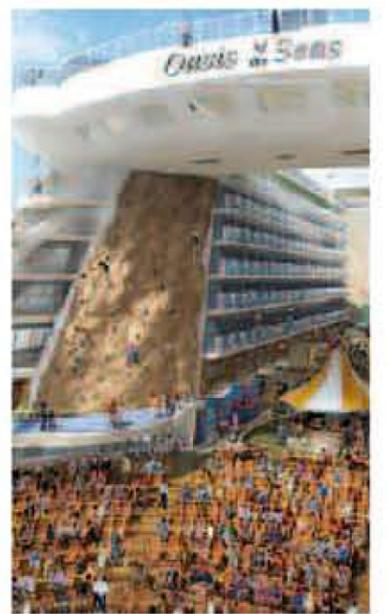
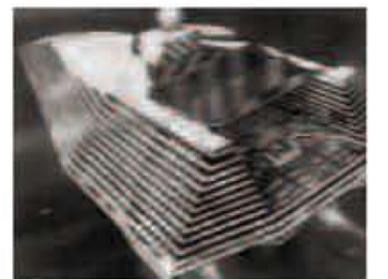


NAVI COME CASE Nel passaggio da navi passeggeri veloci a navi da crociera sempre più grandi e sempre più dedicate all'intrattenimento, la linea di riferimento al ponte di coperta torna ad abbassarsi mentre lo scafo si allarga: ridotta la carena, l'opera morta diviene a volte mostruosamente grande, assomigliando sempre più a un edificio terrestre. L'albergo galleggiante, evoca il Fun Palace degli Archigram e i locali di Las Vegas. Ma anche l'Arca di Noè e la Nave-Palazzo di Caligola, solo per citarne alcune, sono antenati di questa specie.



NAVI COME INSEDIAMENTI Un caso limite è rappresentato dall'opera di ristrutturazione realizzata negli anni '30' della nave belgenland, in modo da rendere i ponti simili a strade e viali di una pittoresca cittadina della vecchia Europa.

La domanda crescente di comfort negli alberghi galleggianti impone nuove ricerche urbanistiche a bordo utilizzando perfino "edifici a corte" per poter offrire al maggior numero possibile di cabine con vista sul mare. Si ipotizzano perfino come "edifici a corte".



E poi ci sono **CASE COME NAVI** Nel periodo eroico del Movimento Moderno le navi hanno svolto un ruolo molto importante nel processo di modernizzazione dell'architettura: le case intese come macchine per abitare uguali alle navi come macchine per navigare. La nave veniva assunta come paradigma della casa collettiva, una megastuttura complessa in grado di svolgere molti ruoli urbani sostituendosi agli insediamenti tradizionali, anzi, divenendo, la negazione della città

