

eyes which do not see... liners

Marco Casamonti

Occhi che non vedono... i piroscafi

"Se dimentichiamo per un istante che un piroscafo è un mezzo di trasporto e lo guardiamo con occhi nuovi, ci sentiamo di fronte a un'importante espressione di temerarietà, di disciplina, di armonia, di bellezza calma, nervosa e forte. Un architetto serio che guardi da architetto (creatore di organismi) troverà in un piroscafo la liberazione da maledette virtù secolari". Questo ed altri brevi passaggi di "Vers une Architecture", dedicati al tema dell'architettura navale, liberati a loro volta dal tono apodittico con cui Le Corbusier aveva concepito il suo trattato-manifesto, disvelano (da qui l'apoforisma-capitolo: occhi che non vedono... i piroscafi) il fascino della nautica come una disciplina progettuale e creativa libera da schemi e convenzioni desuete. Ogni imbarcazione rappresenta, per il padre dell'Esprit Nouveau, una sorta di emancipazione stilistica da un'architettura terrestre incapace di corrispondere alle esigenze di un tempo nuovo, mentre una disciplina che non ha altri obblighi, se non quelli connessi alle regole auree della navigazione, appare come la conferma più concreta alla sua idea di casa come macchina per abitare.

Certamente quella visione romantica per cui "ingegneri anonimi, meccanici al lavoro tra la forgia e il grasso di officina, hanno concepito e costruito cose formidabili come i piroscafi..." non corrisponde assolutamente alla nautica d'oggi e forse neanche all'eccezionale qualità raggiunta dall'industria cantieristica all'inizio del secolo scorso, tuttavia rimane condivisibile l'idea che l'arte di costruire imbarcazioni coincida con un ambito di sperimentazione e ricerca in continua evoluzione, un luogo dove tradizione marinara e arte della navigazione si fondono continuamente con una ricerca di performances incentrate su un'incessante opera di innovazione di cui la cantieristica si nutre con vorace assiduità. Non vi è dubbio quindi, con buona pace della pretesa "modernità" del tema, che la nautica sia pervasa da uno "spirito tutto rinascimentale" in grado di coniugare "memoria e invenzione" in un assieme unico dove armonia e composizione formale, ma anche regole fisiche, novità tecnologiche e meccaniche, si fondono in un unico progetto dove architetti e ingegneri si stimolano e condizionano reciprocamente più che in qualsiasi altro settore dell'abitare.



"If we forget for a moment that a steamship is a machine for transport and look at it with a fresh eye, we shall feel that we are facing an important manifestation of temerity, of discipline, of harmony, of a beauty that is calm, vital and strong. A seriously-minded architect, looking at it as an architect (i.e. creator of organisms), will find in a steamship his freedom from an age-long but contemptible enslavement to the past." This and other brief passages of *Vers une Architecture*, dedicated to the theme of naval architecture, in their turn freed from the apodictic tone with which Le Corbusier had conceived his treatise-manifesto, reveal (hence the aphorism-chapter – eyes that do not see... liners) the fascination of naval design as a creative discipline free from obsolete schemes and conventions. To the father of the *Esprit Nouveau* every boat represents a kind of stylistic emancipation from a land architecture unable to meet the requirements of a new age, while a discipline that has no other obligations except those associated with the golden rules of navigation appears as the most concrete confirmation of his idea of home as a machine for living.



Le Corbusier-Saugnier,
"Vers une architecture".
First edition, Paris, Cres,
1923.

Per tali motivi, seguendo le esortazioni lecorbuseriane, è importante per i cultori della progettazione architettonica, osservare e studiare la nautica, persino praticarla, come accade a molti grandi protagonisti del dibattito contemporaneo come Renzo Piano o David Chipperfield, recente armatore di una particolare imbarcazione a vela di circa dodici metri progettata soltanto per solcare il mare e sentire il vento.

Per una rivista di cultura e arti del progetto, che si occupa di architettura e industrial design, di arte e comunicazione visiva, questa ricerca condotta con circospezione nell'ambito della nautica ha costituito, sorprendentemente anche per la redazione che ha lavorato alla costruzione del numero, la sintesi dei molti ambiti disciplinari che attraversano da anni i nostri interessi.

Evidentemente, a quasi un secolo di distanza, ha ancora ragione Le Corbusier "Noialtri terrestri non siamo in grado di apprezzare, e sarebbe bello che, per insegnarci ad ammirare le opere della 'rigenerazione', ci fosse data l'occasione di fare i chilometri di cammino che corrispondono alla visita di un piroscafo".

Certainly, the romantic vision according to which "engineers unknown to the world at large, mechanics in a shop and forge conceived and constructed these formidable affaire that steamships are..." does not by any means correspond to the present-day yachting sector, and perhaps not even to the exceptional quality attained by boat builders in the early years of last century. But we must agree with the idea that the art of boat building coincides with a field of experimentation and research that is in continuous evolution, a place where naval tradition and the art of navigation keep interacting with a performance-oriented research that pivots on a never-ending work of innovation, on which the naval sector depends for its lifeblood. There is therefore no doubt, with all due respect to the asserted "modernity" of the theme, that the boating industry is pervaded by a "wholly Renaissance spirit" capable of uniting "memory and invention" in a single whole where formal harmony and composition, but also physical rules, technological and mechanical novelties, merge in a single project where architects and engineers inspire and influence one another mutually to a greater extent than in any other sector of home design.

It is therefore, as Le Corbusier exhorts, important for lovers of architectural design to observe and study the yachting sector, and even practice it, as witnessed by many leading figures in the contemporary debate, as Renzo Piano or David Chipperfield, who has just become the owner of a special sailboat of about twelve meters, designed only to plough the waves and feel the wind. For a magazine on design culture and art, specialized in architecture and industrial design, art and visual communication, this research, conducted in the boating sector with circumspection, has represented - and this has come as a surprise even to the editors who have worked on constructing the issue - the synthesis of many disciplinary contexts in which we have taken an interest for years. Le Corbusier is evidently still right, almost a century later, in observing that "We land-lubbers lack the power of appreciation and it would be a good thing if, to teach us to raise our hats to the works of "regeneration", we had to do the miles of walking that the tour of a steamship entails."