

DIRITTO DI STAMPA

29

*Direttori*

Giuseppe BONCORI  
"Sapienza" Università di Roma

Nicola SICILIANI DE CUMIS  
"Sapienza" Università di Roma

Maria Serena VEGGETI  
"Sapienza" Università di Roma

## DIRITTO DI STAMPA

Il diritto di stampa era quello che, nell'università di un tempo, veniva a meritare l'elaborato scritto di uno studente, anzitutto la tesi di laurea, di cui fosse stata dichiarata la dignità di stampa. Le spese di edizione erano, *budget* permettendo, a carico dell'istituzione accademica coinvolta. Conseguenze immediate: a parte la soddisfazione personale dello studente, del relatore e del correlatore, un vantaggio per il curriculum professionale dell'autore, eventuali opportunità di carriera accademica e possibili ricadute positive d'immagine per tutti gli interessati. Università compresa.

La dignità di stampa e, se possibile, il diritto di stampa erano quindi determinati dalla cura formale della trattazione, dalla relativa novità del tema di studio, dall'originalità del punto di vista e magari dai risultati "scientifici" della tesi: e cioè dal "vuoto" che, in via di ipotesi, si veniva a riempire in un determinato "stato dell'arte", e dunque dal valore metodologico, anche in termini applicativi, della materia di studio e dei suoi risultati tra didattica e ricerca. Caratteristica del diritto di stampa, in tale logica, la discrezionalità e l'eccezionalità. La prospettiva di contribuire, così facendo, alla formazione di *élites* intellettuali.

Sulla scia di questa tradizione, e sul presupposto che anche l'università di oggi, per quanto variamente riformata e aperta a un'utenza di massa, sia pur sempre un luogo di ricerca, nasce questa collana "Diritto di stampa". Sul presupposto, cioè, che la pubblicità dei risultati migliori della didattica universitaria sia essa stessa parte organica e momento procedurale dello studio, dell'indagine: e che pertanto, ferme restando la responsabilità della scelta e la garanzia della qualità del prodotto editoriale, il diritto di stampa debba essere esteso piuttosto che ridotto. Esteso, nel segno di un elevamento del potenziale euristico e della capacità critica del maggior numero possibile di studenti. Un diritto di stampa, che però comporta precisi doveri per la stampa: il dovere di una selezione "mirata" del materiale didattico e scientifico a disposizione; il dovere di una cura redazionale e di un aggiornamento bibliografico ulteriori; il dovere della collegialità e insieme dell'individuazione dei limiti e delle possibilità dell'indagine: limiti e possibilità di contenuto, di ipotesi, di strumenti, di obiettivi scientifici e didattici, di interdisciplinarietà. Un diritto di stampa, che cioè collabori francamente, in qualche modo, a una riflessione sulle peculiarità istituzionali odierne del lavoro accademico e dei suoi esiti.

Questa collana, dunque, prova a restituire l'immagine in movimento di un laboratorio universitario di studenti e docenti. E l'idea che alcuni dei risultati più apprezzabili, come le tesi di laurea prescelte, possano mettersi nuovamente in discussione mediante i giudizi e gli stimoli di studiosi competenti.



Valentina Solera

# **Vivere il viaggio, lo spazio della crociera**

Contaminazioni trasversali e visioni future

*Presentazioni di*

Maria Benedetta Spadolini e Massimo Musio-Sale



*Colgo l'occasione per ringraziare Maria Benedetta Spadolini, Massimo Musio-Sale, Mario Ivan Zignego, Maria Carola Morozzo della Rocca, Raffaella Fagnoni, tutti i docenti e i membri della squadra del Dipartimento di Scienza per l'Architettura. Tutti loro, da anni, mi hanno accolto e mi stanno accompagnando lungo le tappe importanti del mio percorso.*

*Un ringraziamento speciale va ai miei colleghi Dottorandi e Dottori di Ricerca.*

*Un doveroso ringraziamento alle aziende di settore e a tutti i professionisti che ho interpellato per avermi fornito materiale prezioso per il mio studio.*

*Inoltre... un grazie a Giorgio e ad Alessandro;  
un grazie a chi mi è stato sempre vicino: Maria Teresa, Elena, Giovanna ed Elisabetta ...*

*E in ultimo, un grazie unico e speciale sicuramente va ... a Luca.*

Copyright © MMXII  
ARACNE editrice S.r.l.

[www.aracneeditrice.it](http://www.aracneeditrice.it)  
[info@aracneeditrice.it](mailto:info@aracneeditrice.it)

via Raffaele Garofalo, 133/ A-B  
00173 Roma  
(06) 93781065

ISBN 978-88-548-5279-2

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,  
di riproduzione e di adattamento anche parziale,  
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie  
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: ottobre 2012

*Ai miei genitori Anna Maria e Claudio  
e al mio professore Massimo Musio-Sale*





## Indice

13 *Prefazione* - Prof.Arch. Maria Benedetta Spadolini

15 *Prefazione* - Prof.Arch. Massimo Musio-Sale

17 *Introduzione*

### Parte I

## **Vivere il viaggio, lo Spazio della Crociera**

23 **Capitolo I**

*Vivere il viaggio*

1.1. Premessa, 23 - 1.2. La ricerca, 29 - 1.3. Il viaggio, la macchina e l'illusione, 30 - 1.4. La "domesticizzazione" dello spazio del viaggio, 33 - 1.5. La percezione del viaggio, 35 - 1.6. Le fasi del viaggio, 36 - 1.7. Viaggio, vacanza e turismo, 40 - 1.8. Turismo & Turisti, 52 - 1.9. Turismo-nautico e turismo-crociéristico in un continuo successo, 56

65 **Capitolo II**

*Vivere il mare: la Nave da Crociera*

2.1. Premessa, 65 - 2.2. La nave, 67 - 2.3. Lo spazio della crociera: origini ed evoluzioni, 69 - 2.4. Conclusioni e considerazioni, 134 - 2.5. Classificazione navale odierna, 136 - 2.6. Le lussuose alternative: La Compagnie du Ponant e le crociere a vela, 137 - 2.7. Architettura di mare e di terra: relazioni e affinità, 142 - 2.8. Lo spazio della crociera e i suoi ambienti, 147

## 159 Capitolo III

### *Vivere il mare: la Nave da Diporto*

3.1. Yacht, lusso e sogno, 159 - 3.2. Il design nautico e il suo valore, 162 - 3.3. Dal diporto ai grandi yacht: la Gigantomania, 164 - 3.4. Dai Super ai Giga, dal diporto al charter: la vacanza di lusso, 169 - 3.5. Ambito di studio: il charter di lusso, 173 - 3.6. Lo spazio della crociera: origini ed evoluzioni delle Navi da Diporto, 174 - 3.7. Nuovi scenari e Tendenze: dal 2010 al futuro, 220 - 3.8. Il layout generale: yacht vs nave, 225 - 3.9. La progettazione del viaggio, 226 - 3.10. Lo spazio della crociera e i suoi ambienti, 226 - 3.11. Lo spazio arredo: Design e Progetto, 236

## Parte II

### **Contaminazioni trasversali**

## 241 Capitolo IV

### *Vivere la terra: il Pullman*

4.1. Premessa, 241 - 4.2. La Strada, indipendenza e libertà, 243 - 4.3. Il Pullman: evoluzioni e cambiamenti progettuali, 252 - 4.4. Il Pullmann: tendenze progettuali attuali, 256 - 4.5. Conclusioni e tendenze, 260 - Tendenze e proposte, 262

## 265 Capitolo V

### *Vivere la terra: il Treno*

5.1. Binari in velocità verso il turismo di massa: il Treno, 265 - 5.2. Le tappe storiche dell'evoluzione ferroviaria, 265 - 5.3. I Treni nella storia: evoluzioni e cambiamenti progettuali, 286 - 5.4. La specializzazione degli spazi: passato vs presente, 315 - 5.5. La soluzione del Train Charter: la crociera di lusso esiste, 326 - 5.6. Conclusioni e tendenze, 330 - 5.7. Tendenze e proposte, 332

## 335 Capitolo VI

### *Vivere il cielo: l'Aereo*

6.1. Premessa, 335 - 6.2. Viaggiare senza luogo: l'Aereo, 336 - 6.3. Il design americano e il cielo, 337 - 6.4. L'areoplano, velocità e comfort in cielo, 341 - 6.5.

Le tappe storiche dell'evoluzione aerea, 344 - 6.6. I velivoli nella storia: evoluzioni e cambiamenti progettuali, 364 - 6.7. Jet privati e voli charter: si può parlare di crociera in cielo?, 377 - 6.8. Conclusioni e tendenze, 380

## 385 Capitolo VII

### *Vivere il cielo: il Dirigibile*

7.1. Un viaggio dimenticato: da Dirigibile ad Aeronave, 385 - 7.2. L'aeronave: il futuro visto dal passato, 390 - 7.3. Le tre tipologie, 393 - 7.4. L'aeronave nella storia: evoluzioni e cambiamenti progettuali, 395 - 7.5. L'aeronave tra scetticismo e aspettativa, 414 - 7.6. Conclusioni e tendenze: una nuova crociera in cielo?, 420

## Parte III Visioni future

## 423 Capitolo VIII

### *Vivere il nuovo viaggio: l'Aeronave*

8.1. Considerazioni, 423 - 8.2. Contaminazioni trasversali e visioni future, 425 - 8.3. Tante idee per un nuovo viaggio abitato, 426 - 8.4. Vivere il limite estremo, abitare l'inabitabile, 432 - 8.5. Se il passato fosse il futuro del presente?, 433 - 8.6. Le caratteristiche del nuovo mezzo da crociera, 434 - 8.7. Perché aeronave da charter e non mezzo di linea?, 437 - 8.8. L'aeronave da crociera, 439

443 The pleasure of travel

447 Bibliografia

451 Indice dei nomi



## Prefazione

Prof. Arch. Maria Benedetta Spadolini

Ordinario di Disegno Industriale  
DSA - Dipartimento di Scienze per l'Architettura  
Università degli Studi di Genova

Chi può dirsi immune dal fascino del “viaggio”?

Probabilmente pochi e fra loro non c'è sicuramente una giovane ricercatrice quale è Valentina Solera.

Da sempre alla base della storia dell'uomo ci sono i sogni e gli ingegni di coloro che vogliono andare oltre ciò che conoscono, oltre ciò che li circonda, per una avventura che più è studiata fin nei minimi particolari, più si configura valida e costruttiva.

È con queste premesse che inizia il viaggio ideale, svolto dall'autrice con metodologia rigorosa e approfondita, attraverso l'evoluzione storica dei mezzi e dei modi di viaggiare: dai primi esempi di spedizioni diversificate e legate alle capacità del singolo, fino allo studio di sistemi e apparati adatti alla movimentazione di grandi masse di persone.

Settore sempre più importante per molti paesi e nel quale, in primis, l'Italia ha avuto un ruolo determinante in passato ed in cui oggi potrebbe e dovrebbe eccellere nuovamente.

Eccellenza non solo legata alle infinite potenzialità del nostro territorio, ma soprattutto alla straordinaria capacità dei nostri professionisti di proporre soluzioni a 360 gradi che coinvolgono design, tecnologia, infrastrutture e logiche industriali per introdurre un modo innovativo e sempre migliore di intendere il viaggio.

Attraverso il suo studio, che nasce dall'attività svolta all'interno della *Scuola di Dottorato in Architettura e Design* dell'*Università degli Studi di Genova*, Valentina Solera ha inteso proprio indagare in maniera puntuale e sistematica, considerando sia il punto di vista storico che quello progettuale, i punti nodali di un percorso che vede avvicinarsi autori, progetti e

panorami culturali dei diversi ambiti del design dei trasporti.

Ella è così riuscita nell'intento di dar vita ad un'analisi ricca ed organica della disciplina del design dei trasporti, la cui evoluzione viene qui collegata, in una prospettiva futura, a quella della società.

M.B. Spadolini

## Prefazione

Prof. Arch. Massimo Musio-Sale

Associato di Disegno Industriale

Coordinatore: Corso di Laurea Magistrale in Design Navale e Nautico

Coordinatore: Dottorato in Design per la Nautica e il Prodotto Sostenibile

*DSA - Dipartimento di Scienze per l'Architettura*

Università degli Studi di Genova

Questo volume raccoglie i risultati di tre anni di ricerca dell'autrice durante il *Corso del Dottorato di Ricerca in Design*. Inoltre, molto di quello che si può leggere nel libro nasce da esperienze dirette che Valentina Solera ha potuto affrontare nell'ambito di diversi progetti di ricerca svolti insieme alla squadra del *Dipartimento di Scienze per l'Architettura dell'Università degli Studi di Genova*<sup>1</sup>.

L'affascinante risultato di questa ricerca è stato riconosciuto da diversi studiosi che hanno invitato l'autrice a presentare la sua opera durante convegni e seminari.

Il progetto finale è stato presentato all'*International Meeting The Airship Association* nel giugno 2012 dove l'autrice ha partecipato come speaker al convegno. Ciò è stato importante per la nostra Università e il nostro Dipartimento: una testimonianza dell'impegno che i membri della nostra squadra continuano ad avere; caratteristica che distingue l'autrice e la sua attività di ricerca portata avanti da molti anni con passione e tenacia.

Il *concept* presentato alla fine del volume cerca di definire un quadro di riferimento per un possibile mezzo dove le tradizioni del viaggio (piacevole ed elegante del passato) si coniugano con le tecnologie più avanzate.

Rinasce un mezzo dimenticato dagli anni Trenta; una moderna aeronave in grado di far vivere il viaggio della crociera nell'aria, potendo assaporare il comfort della nave anche per crociere sulla terra ferma.

Tale progetto nasce grazie all'unione della ricerca accademica contaminata dal *know-how* tecnico, tipico della progettazione.

---

<sup>1</sup> Collaborazioni con aziende come *Ansaldo Breda*, *Azimut Yachts* o dalle varie conoscenze che l'architetto ha acquisito, per esempio, con lo studio *De Jorio Design International*, lo studio *Garroni Design* o lo studio *Navirex Mario Grasso Design*.

La coniugazione tra il ruolo di ricercatore e progettista è preziosa e peculiare per chi intende svolgere l'attività accademica nel settore dell'architettura e del design.

L'opera presentata raccoglie vari ambiti disciplinari del design dei trasporti, andando a colmare un vuoto all'interno della letteratura colmandola con la storia e l'evoluzione del design dei mezzi di trasporto per la vacanza: navi, yacht, pullman, aerei, dirigibili e treni osservati da un punto di vista prevalentemente progettuale.

Il mezzo di trasporto è ormai un elemento del nostro vivere quotidiano e fornisce al fruitore un servizio che, nel caso in esame, risulta essere il *viaggio di piacere*.

Lo studio non si limita solo a un *excursus* storico, ma analizza in chiave progettuale le scelte di design che hanno plasmato nel tempo lo spazio interno (lo *spazio della crociera*). Elementi che hanno reso il mezzo di trasporto la meta stessa del viaggio. Il vettore come luogo del relax, del divertimento e della rottura con la routine quotidiana.

La pubblicazione di Valentina Solera si offre come valido strumento per rinnovare l'interesse verso quel "*fare il viaggio*" tanto decantato dall'importante Maestro Giò Ponti.

M. Musio-Sale



## Introduzione

Com'è cambiato il significato del viaggio nel XXI secolo?

Quali sono le relazioni tra il mezzo di trasporto e il viaggio?

Come sono progettati oggi gli spazi del viaggio?

Quando riflettiamo sui viaggi di una volta, e li confrontiamo con quelli odier-  
ni, ci rendiamo conto del fascino e dell'avventura piena di mistero e magia del  
passato. Il viaggio nel XIX secolo era conoscenza e fuga dal quotidiano con i  
connotati di un vero e proprio fenomeno il cui elemento caratterizzante era il  
mezzo di trasporto, lo sviluppo del quale ha generato un *micro-ambiente* capace  
di riprodurre per la prima volta le comodità della casa. Da quel momento è nata  
una nuova opportunità: *si può abitare in movimento*.

Il viaggio, nell'epoca moderna, diventa sinonimo di “*appropriazione del  
mondo*”; non si tratta più di abbandonare la propria casa, ma di estenderla a  
tutto il globo. Condizione non lontana dalle marinettiane “*locomotive lanciate  
a pazza corsa*” né dai “*luccichii metallici*” dei treni che il Movimento Futuri-  
sta evocava nei suoi proclami. Grazie alla tecnologia degli ultimi decenni si è  
realizzata questa visione cinematografica della vita. Da allora però molto è mutato;  
lo spazio nel mezzo di trasporto si è ridotto al minimo per contenere il maggior  
numero possibile di persone: una scatola in velocità per arrivare a destinazione.

Ma non è sempre così; il fascino del viaggio d'altri tempi permane nelle  
*crociere in mare*. L'imbarcazione, nella sua lentezza e tranquillità, solca mari e  
raggiunge terre con le comodità e gli optional propri di una casa o di una città  
e, a differenza di altri mezzi di trasporto, riesce a far vivere il viaggio a tutto  
tondo. La crociera in mare trasforma il viaggio da mero spostamento spaziale a  
escursione nel tempo e nella storia, facendo diventare il *mezzo di trasporto la  
meta stessa della vacanza*.

Questa ricerca analizza inizialmente come sono mutati i viaggi, le loro mo-  
dalità, i mezzi di trasporto e la figura del turista. Procedendo con l'indagine, si  
esamina il turismo come fenomeno e il turista come attore. Successivamente  
lo studio intende analizzare lo spazio della crociera sulle navi e sugli yacht.  
Dall'analisi effettuata si deduce che questi mezzi sono gli unici che attualmente  
offrono un *viaggio “abitato”*.

Il viaggio, portato attualmente all'estremo, ha determinato esigenze diverse  
riguardo al modo in cui viene affrontato, con quali strumenti e in quali spazi.  
Da qui la necessità di ricreare un ambiente familiare all'interno dei mezzi di  
trasporto, arrivando ad una sorta di surrogato della propria casa.

Uno dei principali obiettivi della presente ricerca è quello di ripercorrere le

tappe dei cambiamenti dello spazio della crociera e rilevare le strategie con cui al passeggero viene venduto, “un prolungamento del salotto di casa”.

Oggi il viaggio è vissuto pienamente solo in mare. Per questo motivo si cercherà di capire come gli altri mezzi di trasporto non condividano questa esperienza totale. A tale scopo si tenterà una soluzione progettuale in grado di proporre un “viaggio abitato” anche fuori dal mare. L’esperienza prodotta sarà il frutto di una *cross-fertilization* che trasferirà alcune caratteristiche delle *crociere-in-mare* in *crociere-di-terra* o in *cielo*, cercando un nuovo design in grado di dare al viaggiatore il *piacere-del-viaggiare*.

Lo studio diventa quindi una sorta di laboratorio progettuale, che trae le conclusioni nella definizione di un concept per valorizzare il viaggio abitato. Il mezzo perde perciò la sola funzione di collegare luoghi e diventa protagonista del viaggio, come la nave e lo yacht lo sono per i crocieristi. La crociera è un elogio non più della velocità sfrenata ma della voglia di godere il piacere di un viaggio lento e prolungato (*slow cruise*).

*Organizzazione generale:*

*Parte I: Vivere il viaggio, Lo Spazio della Crociera*

Vengono individuati *ambito* e *scopo* della ricerca e si analizzano i principali temi di studio: *viaggio* e *mezzo di trasporto*; tra gli innumerevoli ambiti viene analizzato quello inerente al *collettivo* e al *tempo libero*. Da qui si definiscono i campi di studio che vedono i protagonisti della ricerca: il *viaggio di piacere* (*vacanza*) e il *mezzo di trasporto collettivo*; di conseguenza si accenna ad un’analisi del fenomeno-*turismo* e dell’attore-*turista*. Il turismo viene successivamente definito mediante due tipologie; *turismo di nicchia* e *turismo di massa*, legate ad un tipo ben preciso di viaggio e di mezzo di trasporto.

Analizzando l’evoluzione del viaggio di piacere dal XIX secolo fino ad oggi si costruisce uno schema temporale del fenomeno-turismo e dell’attore-turista. Il mezzo di trasporto collettivo viene studiato nelle sue diverse fasi di evoluzione, osservando come sia mutato, dai primi esordi per pochi privilegiati, fino ad oggi soddisfacendo anche il turismo di massa.

Il mezzo di trasporto diventa il co-protagonista della ricerca (insieme al viaggio) e viene analizzato come il fautore del viaggio stesso. L’attenzione si pone su quei mezzi di trasporto che nel passato hanno sviluppato il viaggio diventando una seconda casa per gli utenti.

Osservando i diversi tipi di viaggio attuali si intuisce come, rispetto al passato, esistano solo due macro aree in grado di offrire al viaggiatore uno spazio ben definito e progettato: le *navi passeggeri* (*navi da crociera*) e le *navi da diporto* (*SuperYacht, MegaYacht e GigaYacht*). Mentre nel passato lo spazio

della crociera a bordo di ogni mezzo di trasporto sembrava essere dedicato al viaggio, oggi questa osservazione non pare più possibile, con l'individuazione nel turismo di massa di uno dei principali responsabili di questo cambiamento.

Inoltre, nel passato la parola “*crociera*” identificava qualsiasi viaggio di piacere; da qui si intuisce il motivo per cui molti treni, aerei o pullman del passato riportassero nel loro nome la parola “*cruise*”, “*yacht*” o “*boat*”.

Viene svolta quindi un'analisi storica e contemporanea dell'evoluzione progettuale degli spazi dedicati alla crociera, la loro composizione, i loro allestimenti e le loro diverse parti.

Mai come oggi le crociere vengono scelte dal turista per godere del viaggio stesso prima ancora di arrivare a destinazione. Pertanto allora la nave o lo yacht si adattano al volere del passeggero, offrendogli ottimi servizi, intrattenimenti, spazi per il relax, comode aree private in un lento viaggio rilassante.

La scommessa della ricerca nasce dal porsi alcune domande inerenti agli spazi del viaggio e alle tipologie del mezzo di trasporto. Ponendo il mondo del mare come riferimento del “*ben viaggiare*”, si cerca di riscontrare le stesse situazioni anche in terra e in cielo. In un'epoca dove tutti corrono e dove il tempo è diventato una variabile preziosa, il viaggio del piacere e del relax diventa una perla rara all'interno di tutti i disagi causati dai viaggi in treno, in aereo, in automobile. I viaggiatori diventano vittime del traffico, dei ritardi e delle grandi masse che si spostano concitatamente.

Si deduce quindi che esistono due tipologie di viaggio: il *viaggio di piacere* e il *viaggio strumento* dello spostamento per raggiungere un luogo velocemente.

In mare esistono entrambe le tipologie: navi da crociera e yacht per i viaggi di piacere e traghetti e navi veloci per gli spostamenti rapidi.

In terra e in cielo non sembra essere così; i treni, gli aerei, le automobili e i pullman sono oggi puri strumenti di trasferimento che si spostano il più velocemente possibile per raggiungere in breve tempo il luogo desiderato (*mezzi di trasporto vettoriali*). Si catalogano così gli spazi della crociera navale e nautica; costruendo una sorta di abaco con i punti fondamentali che definiscono lo spazio della crociera nella sua propria identità. Due tipi di viaggio sono relativi alle due forme di turismo; da un lato il turismo di massa ha portato la nave da crociera a evolversi verso un gigantismo sempre più accentuato, divenendo una vera e propria città galleggiante, dall'altro la crociera a bordo di navi da diporto risponde ad esigenze di mercato legate ad un turismo collettivo di nicchia (*charter yacht*).

Lo spazio della crociera a bordo di entrambe le tipologie di imbarcazioni si va così a definire in funzione del target dell'utenza e del tipo di vacanza che si può svolgere a bordo. Gli spazi, in entrambi i casi, sono progettati offrendo al passeggero, come nel passato, ambienti adatti al loro uso e in grado di rispondere

ad ogni esigenza del turista contemporaneo, facendo vivere il viaggio lungo il suo svolgimento: *partenza, transito e arrivo*.

*Parte II: Contaminazioni trasversali*

Vengono elaborati i dati e le informazioni che sono state raccolte nella fase di ricerca. Entrambi i capitoli analizzano i mezzi di trasporto (di terra e cielo) nel passato e nel presente, verificando se oggi lo spazio della crociera è vivo, diventando parte integrante del viaggio stesso. Rispettivamente i pullman e i treni sono i mezzi analizzati per quanto riguarda la “terra”, mentre per il cielo vengono studiati l’aereo e il dirigibile. Durante la fase di analisi si è scoperto che per entrambi gli ambiti è esistita nel passato una forte contaminazione tra gli altri campi, per esempio nautico e navale, il mondo del treno con il mondo dell’aereo, il pullman con l’automobile ecc.

Inoltre, nel passato la parola “*diporto*” era considerata nel suo termine più stretto, ossia “*svago*” o “*divertimento*”.

Per questo motivo si può dedurre che i pullman (*land yacht*) richiama un viaggio del piacere e del divertimento; ecco allora che all’interno degli spazi di questi mezzi, durante la prima metà del XX secolo, venivano allestiti salottini, cuccette, cucine, zone comuni ecc, proprio come uno yacht da diporto.

Stessa situazione per gli aerei e i treni che vedevano nella parola evocativa “*cruise*” il termine crociera; il viaggio a bordo di questi mezzi era accompagnato da spazi del viaggio con riferimenti domestici.

Il *dirigibile* (o *aeronave*), invece, si inserisce in questo studio come il mezzo di trasporto che nel passato più di altri è stato il corrispettivo dei transatlantici, trasportando moltissime persone tra un continente e l’altro, rappresentando una curiosa e divertente alternativa al viaggio via mare dei transatlantici durante gli anni d’oro dei mezzi di trasporto passeggeri. Progettati dagli stessi ingegneri e architetti degli Ocean Liners i dirigibili avevano al loro interno sale, cabine e spazi comuni degni delle navi più belle che hanno solcato i mari durante i romantici viaggi intercontinentali del XIX e inizio XX secolo.

Il dirigibile con il suo lento procedere, offriva ai viaggiatori spazi della crociera ben progettati e comodi per un viaggio tra le nuvole. La tecnologia ancora immatura di quegli anni ha fatto sì che il dirigibile fosse un mezzo troppo delicato e poco sicuro. Per questo motivo, a causa del tragico incidente avvenuto il 6 maggio del 1937, i viaggi di piacere a bordo dei “*più leggeri dell’aria*” terminarono rimanendo nell’immaginario collettivo come un romantico episodio legato ad un ricordo quasi da sogno. Tuttavia il mercato del dirigibile non si è mai fermato e negli anni si sono sviluppate nuove tecnologie e nuovi progetti non più legati all’ambito del viaggio crocieristico ma per scopi bellici e militari, per osservazioni scientifiche e naturalistiche, per scopi pubblicitari ed infine per

gite turistiche giornaliere. Non mancano però studi di progettisti che sognano ancora il dirigibile come mezzo per il viaggio di piacere; nel sogno dell'uomo è rimasto ancora quel desiderio di vivere il cielo nella lentezza e nel piacere di una crociera tra le nuvole. Diversa fu la sorte per gli altri mezzi di trasporto che, a causa del turismo di massa, cambiarono notevolmente l'ambiente interno. I pullman, i treni e gli aerei videro atrofizzarsi lo spazio della crociera sostituito con numerose sedute in modo da poter trasportare più persone possibili. Oggi si può affermare che il treno, il pullman e l'aereo sono sempre di più strumenti per il *commuting*, dove la velocità diventa una delle variabili principali del progetto a discapito del “*tempo-del-viaggio*”, il quale perde la possibilità di essere vissuto appieno, divenendo un tempo “*tecnico*”, senza significato se non addirittura scomodo. Nell'ambito dei treni esiste una piccola realtà che definisce una timida singolarità: il *Train Charter*. Un'agenzia inglese che dispone di treni del passato rimodernati e rimessi in servizio ad uso charter. Questa alternativa alla rete ferroviaria tradizionale si avvicina moltissimo al concetto di crociera in terra.

### *Parte III: Visioni future*

Quale mezzo di trasporto, oggi, potrebbe ritrovare il viaggio del passato? La ricerca, ricca del bagaglio culturale precedentemente composto, si pone a questo punto l'obiettivo di scegliere un possibile mezzo di trasporto che meglio si adatti ad una crociera che non sia in mare, pur ripresentando le stesse caratteristiche dello spazio a bordo di una nave o di uno yacht. Si cerca così un mezzo di trasporto diverso dalle imbarcazioni, ma che, come queste, possa offrire al viaggiatore lo stesso grado di abitabilità.

Rispetto alle analisi svolte, si decide di adottare l'aeronave per un crociera in cielo. Il cielo risulta essere, dalle analisi svolte, l'ambito nel quale manca realmente un viaggio che non sia vettoriale. Si propone così un ritorno al passato, ma con una tecnologia del presente, cercando di studiare un concept che può garantire alti standard alberghieri a bordo per un viaggio crocieristico nel cielo. Il concept è pensato per una parte della società interessata ad un viaggio differente dal solito, capace di godere di ogni momento, una vera e propria slow cruise legata ad un turismo non propriamente di massa.

In conclusione il viaggio di piacere si completa così anche del cielo. Al mare, con le sue crociere, si unisce la possibilità di un viaggio a bordo dei train charter ed infine il cielo può offrire anch'esso un viaggio allo stesso livello. Tre “luoghi” che possono offrire tre tipi di viaggio differenti ai turisti. Questi sono liberi di scegliere il viaggio più adatto ai loro desideri e alle loro mete. Ogni viaggio infatti può raggiungere luoghi turistici differenti e peculiari, permettendo ai passeggeri di viaggiare intorno al Mondo nel relax, nel piacere e nel divertimento, trascorrendo il tempo del viaggio in spazi adeguatamente “domesticizzati”.

## **Istruzioni per una buona lettura:**

Gli argomenti di studio sono divisi in *cinque ambiti di ricerca* i quali analizzano i temi trattati mediante *chiavi di lettura differenti*.

“*m*”: *meditazioni*; saggi, analisi di argomenti specifici, spunti per dibattiti,

“*d*”: *design*; analisi progettuali,

“*e*”: *evoluzioni*; evoluzioni storiche e sociali dei temi della ricerca analizzati,

“*t*”: *tendenze*; vengono analizzate le tendenze attuali e le proposte progettuali esistenti per nuove tipologie di spazi della crociera

“*p*” *proposte*; si delinea la proposta progettuale della nuova crociera

## PARTE I

Vivere il Viaggio  
Lo Spazio della Crociera

# Capitolo I

## Vivere il Viaggio

Occorre portare il grande mondo selvaggio  
fino alla soglia di coloro che aspirano  
a viaggiare con il comfort della propria casa  
(Wally Byam, inventore del caravan Airstream)

### 1.1. Premessa

L'esperienza del viaggio, intesa nell'accezione più ampia del termine e in tutti i suoi molteplici aspetti, può essere considerata senza dubbio una delle esperienze più affascinanti ed indissolubilmente legate all'esistenza stessa dell'uomo. Il viaggio non è da considerare solo come semplice spostamento e cambiamento di luogo in un determinato tempo. Esso, infatti, è da sempre legato anche ad un aspetto metaforico che simboleggia la necessità di "conoscere" dell'uomo. Il viaggio, oltre ad essere passaggio e sequenza di luoghi fisici, è anche opportunità di sensazioni e di esperienze che gli conferiscono una dimensione magica. Dall'inizio dell'evo moderno in poi l'uomo ha sempre cercato di dominare il tempo e di ottimizzare questa dimensione incantata del viaggio. Quando si riflette sui viaggi del passato e si confrontano con quelli odierni, ci si rende conto del fascino e dell'avventura piena di mistero e incertezza, dei primi, rispetto alla frenesia e all'utilitarismo di quelli di oggi. Il viaggio nel XIX secolo era ricerca e brama di esperienza diversa dal quotidiano; grazie alle possibilità offerte dall'evoluzione della tecnologia, il mezzo di trasporto divenne l'elemento caratterizzante del viaggio, il prodigio della tecnica capace di riprodurre al suo interno le *comodità della casa*.

Oggi si avverte il cambiamento nella percezione del viaggio rispetto ai tempi del *Titanic*, del *Normandie*, delle trasvolate dei dirigibili della *Zeppelin*, dei viaggi dell'*Orient Express*, quando muoversi aveva realmente un senso romantico e avventuroso, al punto che non si è potuto non farne un mito<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Il mito del passato lo si può vedere in molte cose del nostro presente, basti pensare a [www.cruiseli-nehistory.com](http://www.cruiseli-nehistory.com), un sito internet dal titolo "*Cruise in the past*", dove vengono raccolte tutte le storie, gli avvenimenti, i materiali e le foto dei viaggi del XIX e XX secolo. Le foto, raccolte nel sito, raccontano mitici personaggi a bordo dei mezzi di trasporto della storia: transatlantici, navi da crociera, pullman, airstream, treni, dirigibili e aerei.



Nel XIX secolo, nel pieno dell'era industriale, con l'invenzione della "macchina"<sup>2</sup> il viaggio cambiò radicalmente, divenendo un'esperienza sempre più strettamente legata al *mezzo di trasporto*. In quegli anni, infatti, soprattutto il viaggio di piacere, ancora un lusso di pochi, iniziò ad essere considerato come un momento che doveva essere vissuto appieno già sul mezzo di trasporto, il quale, per questo, veniva progettato con attenzione al comfort e con soluzioni di interni molto vicine a quelle domestiche.



Figura 1. Dall'alto a sinistra, procedendo in ordine di lettura: vagone ristorante dell'*Orient Express* (1883), carrozza fumoir di un treno (1922), carrozza letto del treno *Broadway Limited* (1938), saletta superiore del *Boeing 377 Stratocruiser* (1949). G.Bosoni, A. Nulli, *Il viaggio abitato*, Mondadori, Milano 1997, pp. 10,13,67,83.

La ricerca e l'attenzione alla comodità erano dettate soprattutto dalla lunghezza del percorso, che a volte poteva durare anche più di una settimana o di un mese. Infatti anche i transatlantici, seppur progettati per il trasporto di emigranti da un continente all'altro, trovavano al loro interno degli ambienti progettati con attenzione al gusto e al benessere in modo da offrire ai ricchi e

<sup>2</sup> Macchina, intesa come qualsiasi congegno tecnologico atto a trasformare una data forma di energia in energia di forma diversa; in particolare, nome generico per indicare un mezzo di trasporto. La rivoluzione industriale è anche detta "età delle macchine", poiché nella vita quotidiana dell'uomo, in quegli anni, entrarono a far parte integrante, macchinari ed utensili utili allo svolgimento di diverse attività.



nobili passeggeri di prima classe un viaggio in ambienti simili alle loro dimore e ville. Ciò, alimentò, sempre di più, il mito del viaggio per mare. Con il passare degli anni, quando viaggiare diventò un' *esperienza per tutti*, i mezzi di trasporto iniziarono ad essere progettati in funzione dell'economia e del guadagno a scapito dei fattori emozionali già citati.

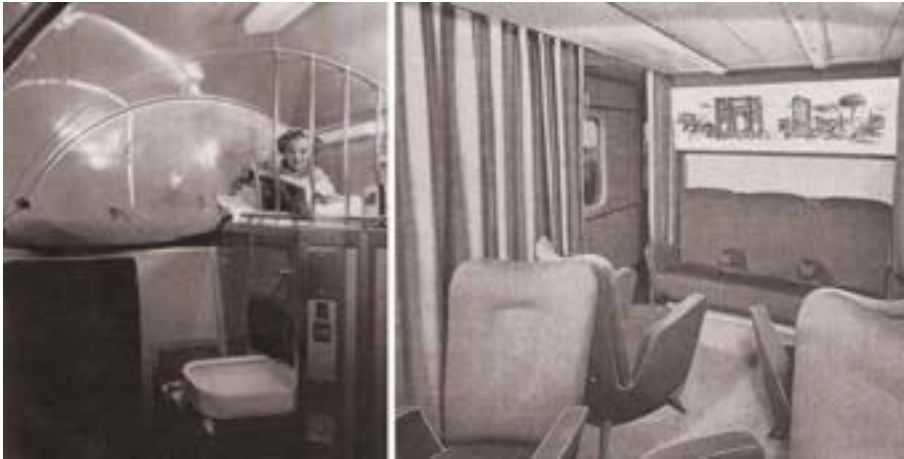


Figura 2. A sinistra, carrozza letto a due piani, *Compagnia Wagon-Lits* (1954); a destra, carrozza del *Settebello* di Giulio Minoletti (1949). *Ibid.* pp. 67, 86.

Grazie al progresso tecnologico, l'efficienza di alcuni mezzi di trasporto, come il treno e l'aereo, mutò il tempo del viaggio. Con l'aumento della velocità di percorrenza diminuì il tempo di permanenza a bordo. Per questo motivo si modificarono gli interni, trasformando i treni e gli aerei in "corridoi" ricchi di sedute in modo da poter contenere il maggior numero di viaggiatori. Si persero così gli interni eleganti delle carrozze dei treni dei decenni passati, come il *Twentieth Century Limited* (1938), il *California Zephyr* (1949), l'*ACF Pennsylvania* (1948), il *Settebello* (1949), l'*ETR 200* (1936) e gli spazi quasi fantascientifici dei primi *Boeing 747* (1970), *Douglas Aircraft DC-8* (1958).



Figura 3. Nella pagina precedente: *Henry Dreyfuss Associates*, allestimenti interni per la compagnia *American Airlines* a bordo del *Boeing 747* (1970). *Ibid.* p. 159.

Da quel passato scaturisce l'attuale cultura, che ora è saldata da sistemi internazionali di trasporto, produzione, distribuzione e comunicazione. Oggi il mezzo con cui si viaggia è, con un paragone forte, assimilabile alla “*cella del detenuto*”, ridotta al minimo, in modo da poter contenere più persone nello stesso spazio, ed il passeggero tende a vivere la condizione del “pendolare” anche in vacanza.

Così si sopportano come un male necessario trasferimenti disagiati ma veloci, pressati in scomode scatolette che devono solo portarci il più rapidamente possibile alla meta. I mezzi di trasporto hanno perso la loro individualità e personalità; ormai possono essere considerati tutti “autobus”; volanti, su rotaia o in acqua poco importa: l'importante è che arrivino presto a destinazione. Dal passato ad oggi è chiaro come i mezzi più efficienti in fatto di velocità siano sempre stati scelti per recarsi da un luogo all'altro del globo nel minor tempo possibile. Infatti, nel momento in cui ha preso campo l'aereo come mezzo di trasporto intercontinentale, i transatlantici, meno efficienti perché più lenti, hanno visto il declino del proprio mito.

Quando i transatlantici hanno perso la loro esclusiva fu un momento di crisi per il mondo navale, che rischiò di vedere le proprie flotte diventare inutilizzabili. Fu allora che, contemporaneamente all'avvento dell'aereo, è nato un nuovo modo di viaggiare: *la crociera*.

Questa consentiva, così, la rinascita del mito del viaggio per mare ma, per la prima volta, con il solo scopo della *vacanza* e del *piacere*. Questi nuovi obiettivi hanno favorito il comfort a bordo a discapito della velocità di percorrenza. Fu così che la lentezza è diventata un *must* da ostentare con orgoglio, alla riscoperta del piacere di vivere il viaggio e lasciando la velocità come prerogativa dei mezzi di trasporto più performanti (aerei e treni). Se la variabile tempo in questi ultimi anni è diventata sempre più un fattore di efficienza per un mezzo di trasporto veloce come l'aereo o il treno, sulla nave il tempo sembra ancora stuzzicare la fantasia del viaggiatore e il cammino diventa un percorso più trans-temporale che geografico.

Oggi, quando si viaggia in aereo o in treno non si vede l'ora di arrivare, mentre quando si intraprende un viaggio in mare non si vede l'ora di *viaggiare!*

Attualmente chi sceglie il viaggio in mare in comode crociere cerca ancora la magia del passato e vuole un mezzo che lo trasporti verso fantastici mari e terre lontane, trascorrendo un viaggio nella comodità e nel divertimento.

La nave e lo yacht, a differenza di altri mezzi, regalano la sensazione di “vivere” veramente il viaggio.

Il viaggiatore infatti può trovare a bordo ogni cosa possa desiderare: il comfort domestico e personale nelle aree private, il divertimento offerto dalle numerose attrazioni presenti e la possibilità di personalizzare al massimo la propria crociera. L'imbarcazione, così, si lega indissolubilmente con il viaggio e gli *spazi della crociera* determinano un viaggio vissuto senza la percezione dei tempi "morti" tipici di un trasporto convenzionale (macchina, treno, aereo). È importante sottolineare come, in un periodo economico così delicato come quello attuale, il turismo del benessere, le crociere sulle navi e i charter nautici registrino il tutto esaurito. Ciò è possibile anche grazie alle politiche turistiche che propongono vantaggiose offerte in rapporto ad una tipologia di viaggio *all inclusive* che comprende: divertimento, alloggio, ristorazione, intrattenimenti, escursioni, relax e comfort.

Al continuo successo di questo tipo di vacanza, anche in un periodo storico poco felice, contribuisce un mutamento di sensibilità del viaggiatore che, oggi, ha definito un nuovo concetto di viaggio, ricercando in questo non solo un'immagine di scoperta, sogno e conoscenza ma anche un desiderio di divertimento e di distacco dalla routine quotidiana.

Il turista ricerca a bordo una vita differente dalla solita, come se vivesse nel suo "avatar" i momenti della vacanza. Tutto questo è possibile grazie a ciò che si può trovare a bordo di una nave da crociera che, sempre di più, scandisce i momenti del viaggio del passeggero.

La nave da crociera, oggi, porta all'estremo questo concetto, diventando meta stessa del viaggio al punto che l'ospite perde quasi interesse per l'arrivo. Si citano per esempio le crociere sulle grandi navi della *Royal Caribbean* o della *Carnival*, diventate parchi gioco galleggianti e criticate, talvolta, proprio per questo motivo.



Figura 4. A sinistra, un esempio di viaggio su un treno Intercity italiano, i passeggeri sono costretti a trovare posti a sedere di fortuna. A destra la nave da crociera *Oasis of the Seas*, della *Royal Caribbean*. Questa nave è diventata la meta stessa del viaggio. [www.golook.it/barche/1480-oasis-of-the-seas-la-citta-che-galleggia](http://www.golook.it/barche/1480-oasis-of-the-seas-la-citta-che-galleggia)

Attualmente la crociera, a seconda se effettuata in nave o in barca, si esprime in due tipologie di viaggio differenti: la nave, in effetti, appartiene al turismo di massa e dei grandi numeri, per un viaggio all'insegna del divertimento e delle attrazioni, mentre le crociere su Super, Mega o Giga Yacht rappresentano un viaggio inteso come transito in relax e comfort, nell'intimità familiare o con gruppi ristretti di persone. In questo caso è un “*vivere il viaggio*” diverso, dove si rompe la routine quotidiana perché si diventa un tutt'uno con il mezzo di trasporto e con il mare.

Nel diario “*Tristi Tropici*” del 1955, Claude Lévi-Strauss scriveva che oggi i viaggi non sono più in grado di concedere promesse di sogno, poiché la prima cosa che si vede viaggiando è la sporczia dell'umanità. Per questo motivo esistono i libri di viaggio che, con i loro racconti, creano l'illusione di qualcosa che non esiste più, ma che si vorrebbe esistesse ancora. Secondo Lévi-Strauss il viaggio, oggi, è un “sogno” che non si può più realizzare, proprio perché è mutata la sensibilità del viaggiatore che, alla sorpresa e alla magia, aggiunge desideri di divertimento, trasgressione e rottura con la realtà. Inoltre, i viaggi legati ad altri mezzi di trasporto, quali treni, aerei ed automobili, per esempio, sono sempre accompagnati da problemi di traffico, affollamento, scomodità, ritardi, noia e stress. Lévi-Strauss non è il solo ad evidenziare queste problematiche; ogni giorno esse vengono raccontate da quotidiani e telegiornali descrivendo sensazioni che è possibile vivere sulla propria pelle.

Diverse sono le opinioni di ogni studioso che tratta ed analizza questo argomento, ma tutti sono concordi nel chiedersi se oggi, in un'epoca in cui ci si muove e ci si sposta senza tregua sempre più velocemente, sia ancora possibile parlare dell'arte del viaggiare. Il viaggio quindi, come ogni attività umana, è legato al cambiamento della società e della cultura. È utile, quindi, analizzare in che modo esso cambia in funzione del corso della storia.

Da queste considerazioni inizia la presente indagine: *il viaggio*, non più solo metafora della ricerca di un altrove ma anche forma di intrattenimento. Il turismo, fenomeno che nasce come conseguenza diretta del viaggio, nel contesto del grande cambiamento della società di oggi è diventato attività culturale e industria di primaria importanza, in quanto organizza spostamenti ed intrattenimenti, coinvolge complessivamente strutture e infrastrutture e condiziona le dinamiche di comunicazione sociale. Partendo dal concetto di viaggio e turismo, si cerca di analizzare come la nave e lo yacht, attualmente, caratterizzino la crociera, diventando i protagonisti stessi della vacanza.

Si analizzeranno pertanto le diverse tipologie di mezzi di trasporto collettivi, che dal passato ad oggi hanno accompagnato durante i viaggi di piacere i turisti verso i luoghi più belli del mondo.

Si studierà la trasformazione dello spazio a bordo (*spazio della crociera*) dei diversi mezzi di trasporto, cercando di descriverne un'evoluzione progettuale e definendo le caratteristiche degli ambienti dedicati al passeggero nel passato e nel presente, valutando se la situazione attuale definisce una tipologia di viaggio piacevole per il turista come nei viaggi del passato.

Analizzando, poi, alcune proposte per nuovi mezzi di trasporto del futuro si è cercato di indicare una nuova tipologia di mezzo che, pur essendo ipotizzabile in un prossimo futuro, ricalca un passato dimenticato. Si è definito così un mezzo di trasporto, per una crociera diversa dal mare, studiando un nuovo viaggio possibile in cielo o in terra. Una sorta di viaggio in aria o in terra, che possa riportare le stesse sensazioni di un viaggio “*abitato e vissuto*” tipico del passato. Questo mezzo avrà le caratteristiche della crociera in mare e permetterà di raggiungere località di interesse turistico, garantendo standard abitativi di livello alberghiero o crocieristico, viaggiando su un terreno nuovo ed inesplorato per una permanenza all'insegna del benessere e del divertimento. L'idea parte dal concepimento di mezzi nuovi, che, sull'onda del successo del cruise ship, trasportino passeggeri verso una vacanza terrestre o aerea, itinerante, senza cambi di alberghi e trasferimenti di bagagli. Il mondo del mare diventa così un panorama da analizzare e da studiare, osservando le caratteristiche che garantiscono alle imbarcazioni il successo odierno per poter declinare gli ambienti di una lussuosa nave o di un elegante yacht in un moderno mezzo di trasporto che possa aprire nuovi scenari di ricerca e di sviluppo. Occorrerà pertanto cercare nuovi design che concepiscano mezzi di trasporto in grado di dare al viaggiatore il piacere di viaggiare, conferendo agli spazi progettati la possibilità di riproporre le comodità domestiche grazie alla tecnologia e, volgendo uno sguardo al passato, recuperando quell'alone di mistero, piacere e fascino così importanti all'inizio dell'epoca moderna.

## 1.2. La ricerca

La ricerca parte da qui, dall'analisi di quello che, oggi, ruota intorno al nodo formato da tre realtà vicine, ma distinte: *viaggio, vacanza e turismo*, visti come processi che coinvolgono la struttura della società e le sue dinamiche comunicative: il viaggio come spostamento, la vacanza come occupazione del tempo libero ed il turismo come fenomeno economico-sociale strettamente connesso con il concetto di vacanza.

Senza entrare nel merito specifico delle complesse discipline sociali, attraverso alcune semplici osservazioni vedremo che viaggio, vacanza e turismo

sono veri e propri fenomeni della modernità e che il turismo è una delle prime industrie del mondo moderno. Infatti questi tre elementi evolvono e crescono con la società, utilizzando servizi, automobili, aerei, alberghi, attività promozionali. Il turismo e la vacanza sono diventati elementi integrati nella quotidianità; *il mondo è un manifesto affisso al muro e lo si può comprare al prezzo di un biglietto.*



Figura 5. Un'immagine di vita crocieristica a bordo di una nave *Costa* durante i primi anni '50. A.A.V.V., *Six wonderful days\_un invito al viaggio sulle grandi navi italiane*, Tormena 2002, Genova, P. 16

### 1.3. Il Viaggio, la macchina e l'illusione

Il nostro tempo è pieno di contraddizioni: libertà individuale e conformismo, sicurezza e avventura, mobilità e sedentarietà, tradizione e progresso.

Il XIX secolo iniziò con l'interesse per il volo, la velocità e la voglia di avventura; con lo sviluppo dei mezzi di trasporto subentrò una nuova idea di comfort e di domesticità; tutti cercarono di realizzare il desiderio di vivere a proprio agio in qualunque situazione, anche nel viaggio. Questo sogno è ben rappresentato dalle avventure dei personaggi di Jules Verne (1828-1905), che, pur avendo i razzi ai piedi, non si scompongono di fronte ad accelerazioni e frenate. Il capitano Nemo vive tranquillo nel suo *Nautilus* come un magnifico rifugio sotto i mari. Il mezzo di trasporto è diventato così l'oggetto principale che ha permesso, con il prodigio tecnica, di portare con sé gli elementi della



casa lasciata dal viaggiatore. Si è verificata una nuova condizione: poter stare fermi in movimento: *la domesticità in viaggio*.

Nell'epoca moderna il fenomeno del viaggiare si è arricchito di nuovi significati: viaggiare significava cambiare stato, mettersi in moto, corpo e mezzo insieme, e la percezione dello spazio è cambiata. Era il paesaggio ad essere in movimento, mentre l'uomo e il mezzo sono diventati un'unica creatura.

Il viaggiatore si è fatto osservatore distaccato da quello che succedeva fuori, un *Lord* che poteva intraprendere per scommessa il giro del mondo in ottanta giorni. Il “nuovo” viaggiatore viaggiava così, senza scomporsi, totalmente distaccato, senza sudore, senza fatica. Il mondo della tecnologia non fu più estraneo alle marinettiane “locomotive lanciate a pazzia corsa” né ai “luccichii metallici” e ai “vortici assordanti” degli aerei e delle auto che il movimento futurista evocava nei suoi proclami.



Figura 7. Antonio Sant'Elia, “Stazione d'aeroplani e treni ferroviari” (1914) [www.centroarte.com](http://www.centroarte.com)

Antonio Sant'Elia fu l'architetto che meglio di tutti ha interpretato le suggestioni spaziali nate dalla forza dirompente dei nuovi mezzi di trasporto e la sua “stazione d'aeroplani e treni ferroviari” del 1914 ne rappresentò l'icona più espressiva. Una vera e propria visione “cinematica” della vita dell'uomo che si è realizzata grazie alla tecnologia e alle infrastrutture; i sogni delle avanguardie del secolo passato non erano più sogni lontani. Per il viaggiatore moderno, *il mezzo di trasporto è diventato il protagonista del viaggio*; i transatlantici, i treni, le auto e gli aerei erano ambasciatori, in mondi lontani, di una nuova condizione: l'uomo diventato vagabondo, si era finalmente appropriato del mondo.

Pensiamo alle avventure dell'*Orient Express*, agli amori nati sul *Titanic*, agli avventurieri senza scrupoli, ai personaggi che si arrampicano sulle ali degli aerei o sulle navi: il mezzo di trasporto allora era protagonista, simbolo del viaggio e tramite delle sensazioni legate ad esso.



Figura 6. Il *Nautilus* in un'illustrazione tratta da un'edizione ottocentesca di *Ventimila leghe sotto i mari*, di Verne. <http://undertheseaitalia.blogspot.it>



Figura 8. Il mezzo di trasporto diventa protagonista. Fotografia nell'Esposizione del 1909 delle locomotive e aeromobili, organizzata a Parigi. A destra il manifesto della manifestazione. A. Vantal, "Les Grans Moments du Salon de l'auto", EPA, 1998.

La vacanza iniziava col viaggio stesso e non solo all'arrivo, come oggi. Il mezzo di trasporto era *medium tecnico* tra viaggiatore e paesaggio: il calesse, la carrozza, il treno, la nave, l'automobile, il pullman e l'aereo abilitavano lo sguardo in movimento, che procedeva per successioni di immagini, inquadrature nei finestrini come se fossero fotogrammi su schermi. Fu una tappa significativa, perché l'esperienza del luogo cedeva il posto alla sua immagine.

Il mondo fuori era visto solo dalla cornice dell'oblò; il paesaggio fruito dal finestrino dell'auto, del treno o della nave era un sogno distaccato. La mobilità ha prodotto nuovi modi di sperimentare e percepire il paesaggio. Infatti il rapporto che esisteva al tempo dei *Grands Tours* tra uomo e natura mutò agli albori del XIX secolo.

La natura non era più solo quella dei giardini o dei dipinti dei vedutisti, ma si vedeva a distanza al di là del finestrino di un treno, di una macchina o dal ponte di una nave. Nella prima metà del XIX secolo il *movimento romantico* poneva l'accento sull'intensità dell'emozione, della sensazione e sul mistero poetico; la nave, il treno e il dirigibile divennero luoghi dove vivere queste sensazioni. L'illusione del viaggio ha portato il viaggiatore a vedere realtà a cui non partecipava (guerre, conflitti, povertà...) rimanendo comodo e seduto in poltrona su un treno, nel lussuoso salone di una nave o al fresco della propria auto.



Figura 9. Immagine di un viaggio in treno (1948). G. Bosoni, A. Nulli, *L'epopea del treno*, Mondadori, Milano 1999, pp. 121.



Da qui è facile intuire l'importanza, ancora oggi, del viaggio in mare, dove gli elementi sopracitati persistono ancora, a differenza di quelli in cielo e in terra con altre prerogative e performance. La contemporaneità ha inventato gli spostamenti di massa: viaggiare porta con sé, sempre, l'idea di libertà. I treni sono il primo mezzo che ha consentito di lasciare il paese di origine e di spostarsi liberamente, ma qualcosa si è perso.

Oggi la "velocità da fermi" ci travolge e, di conseguenza, si passa dall'ebbrezza della velocità a disturbi legati a questa. Ci troviamo incasellati all'interno di un aeroporto, dove ci ha portato un "contenitore" che si chiama metropolitana e, attraverso un tubo, siamo immessi (dopo vari controlli) in un altro tubo volante. La mobilità è diventata oggi, per certi aspetti, la negazione della libertà e dell'ebbrezza a cui faceva pensare il volo all'inizio del secolo scorso. Gli aeroporti sembrano fatti per nascondere gli aerei, gli oblò sono sempre più piccoli per limitare l'effetto volo ai passeggeri, facendo loro dimenticare il luogo in cui si trovano e il fatto che fuori c'è il vuoto dell'atmosfera: tutto questo rende l'aereo negazione dell'aereo stesso. Oggi ci si rende conto che la progettazione dei grandi mezzi di trasporto prefigura una deriva della mobilità: è sempre più vero che la "abitiamo-viviamo" in modo errato.

Le auto sono luoghi dove stiamo sempre più a lungo a parlare, aspettare, telefonare. L'errore sta proprio nel fatto che abitiamo la mobilità come sua sala d'aspetto, dove i tempi di attesa sono così lunghi che lì si fanno i veri viaggi e si pensa alla propria vita. Ma vivere il viaggio non dev'essere "abitare" il disagio della mobilità, il *jet-lag*, sentirsi inadeguati, non sentirsi più in un posto ed essere già in un altro.

#### 1.4. La "domesticizzazione" dello spazio del viaggio

Prima di analizzare la struttura del viaggio, il ruolo del turista, la natura del turismo e della vacanza, occorre fare alcune considerazioni su "dove" si "consuma" il viaggio: *lo spazio della crociera*. Inoltre è necessario valutare anche come l'uomo, una volta inserito in un ambiente diverso dal solito, interagisca con questo "domesticizzandolo"; abitare è vivere un luogo, uno spazio. Lo spazio è "abitato" quando un manufatto, una membrana, una traccia, delimita il territorio umano. Il concetto di "abitare" è polivalente; tutto si abita: la casa, la fabbrica, la scuola, la città e anche i mezzi di trasporto.

Il bisogno fisico di circondarsi di oggetti e di elementi della vita privata caratterizza i meccanismi umani: quando l'uomo è costretto a stare in uno spazio vi cerca comfort e situazioni legate alla sua privacy e alla sua abitazione.