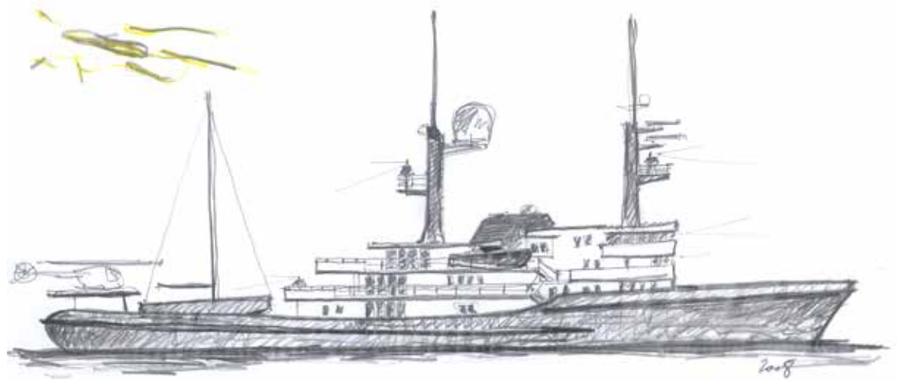


APOSENTADORIA EM ALTO NÍVEL

Antigos rebocadores se transformam em barcos de lazer com um incrível beach club que integra a área externa e interna

Em 1866, um grupo de proprietários de barcos de Hamburgo, na Alemanha, fundou o "United Bugsier Steamship Company", que rapidamente tornou-se a maior empresa de rebocadores do porto. Rebatizada de "'Bugsier Shipping and Salvage Company", em 1919, a empresa sobreviveu a I Guerra Mundial intacta, mas perdeu quase toda a sua frota na II Guerra Mundial. Na década de 1950, o crescimento da navegação comercial favoreceu este tipo de trabalho, que recomeçou vigorosamente. A crise de Suez, em 1956, proporcionou a Bugsier mais uma oportunidade para novas encomendas. Com o fim do conflito, o canal ficou, literalmente, cheio de navios naufragados, precisamente 51, além de muitas pontes que foram explodidas e ficaram e inutilizadas por três anos.

Como consequência, nenhum dos navios comerciais encaminhados para o Golfo Pérsico e sul e leste da África e Austrália conseguiram encurtar suas rotas. As viagens levavam mais tempo e, obviamente, o custo e consumo de combustível eram maiores, pois era necessário dar a volta no Cabo da Boa Esperança. Este acontecimento não trouxe apenas o desenvolvimento dos navios comerciais, mas também maiores rebocadores oceânicos capazes de realizar o resgate em áreas de difícil acesso.

De 1959 a 1969, quatro barcos rebocadores de até 88 metros de comprimento foram lançados com a potencia de até 17.50 OHP. De 1972 A 1975, outros quatro barcos do tipo Wotan, Simson, Titan e Atlantic, foram lançados com 77 metros de comprimento e potência do motor equivalente a 13.000 HP. Em 1980, Bugsier estava no seu auge: 30 rebocadores portuários, 13 rebocadores de salvamento e seis cargueiros oceânicos, além de quatro barcaças, cinco navios de salvamento e quatro balões de ar para salvamento em alto mar.

A empresa gerou um enorme número de empregos na Alemanha, porque os trabalhos eram feitos exclusivamente pelos próprios recursos da companhia. No entanto, em 1986, devido uma série de desentendimentos, os diretores decidiram registrar ao vivo a atuação de um dos rebocadores na ilha de Chipre. A operação não foi exatamente um sucesso: uma nova tripulação estrangeira sem experiência com o mar hostil, definitivamente, não combinou. Para evitar arruinar a reputação da Bugsier, o conselho rapidamente se desfez da maior parte da frota. As embarcações seguiram destinos diferentes: Arctic e Simson se tornaram embarcações de expedição; Atlantic foi rebatizado de Khozam e Titan foi vendido para a marinha vietnamita. Wotan naufragou em 1990.

A TRANSFORMAÇÃO

Uma casa de praia em uma ilha particular é o ponto principal do conceito de refit dos antigos rebocadores. O sonho da ilha ou resort flutuante é a alma desse ousado projeto da Pastrovich Studio, que reflete o luxo de uma vida primitiva no mar. Areia, teca, água, bambu, frutas exóticas são alguns dos elementos que foram usados como inspiração.

O deck principal é coberto com areia branca e lariço; o som dos coqueiros dançando com a brisa e a sombra natural criada por suas folhas são algumas das emoções de onde o arranjo geral foi projetado. A tranquilidade máxima é a razão do heliponto ficar longe da área de lazer. A proposta é evitar que qualquer incômodo entre a tripulação interfira no espaço dos convidados.

A primeira preocupação do Studio foi estudar quais linhas definiam a alma do barco, entender a história e o tipo de construção que lhe permitiu

O ESTILO DO AMBIENTE PLANEJADO PARA O INTERIOR FOI BASEADO NO MAR, TORNANDO O PANORAMA EXTERNO A ATRAÇÃO PRINCIPAL

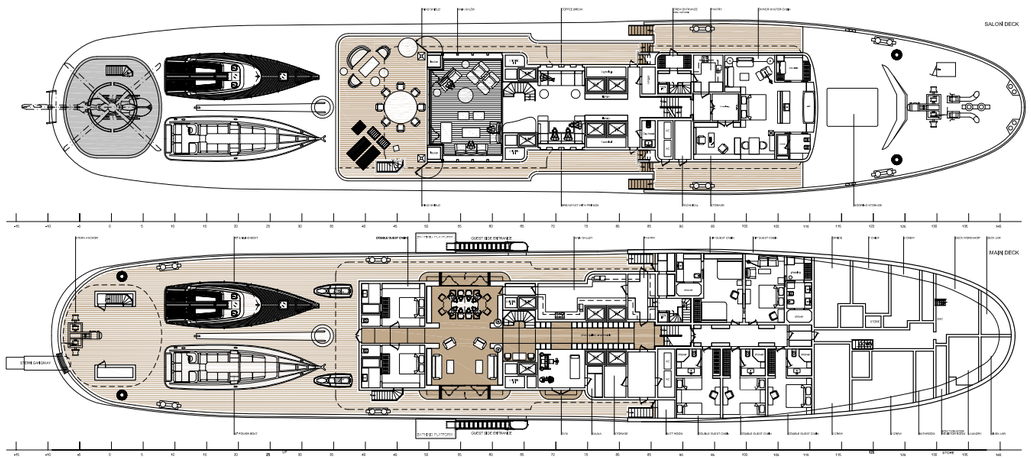
navegar por tanto tempo. Foi necessário esmiuçar o design de toda a estrutura. “A linha pura foi uma das primeiras coisas que eu trouxe de volta para a sua elegância primordial, restaurando seu caráter unificado. Eu fiz dois longos fenders para se destacarem no casco, como um símbolo atemporal simbolizando a vida dura do barco”, ressaltou Stefano Pastrovich. Outro símbolo para enfatizar as origens da embarcação foram dois mastros altos e esguios, que por anos foram usados para detectar navios com dificuldades, muitas vezes por causa das tempestades. Assim como no casco, a cor cinza escuro está também nos mastros.

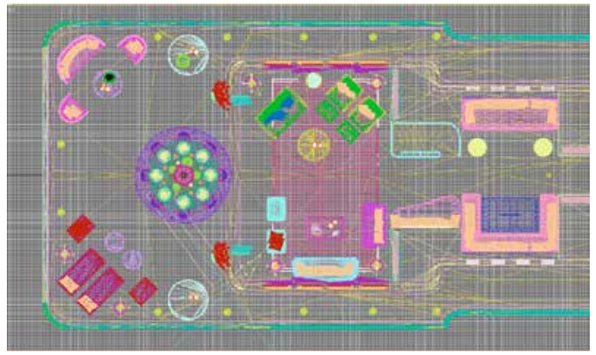
Uma vez que as linhas originais foram trazidas para a sua verdadeira identidade, era a hora de adicionar um toque novo na superestrutura. A parte mais delicada do processo é ajustar o design e a construção para beneficiar o espaço interior, sem desconsiderar o perfil externo. O projeto de Jack Setton para o Lone Ranger, barco irmão já restaurado alguns anos atrás, norteou o refit. Entretanto, a ideia principal era trabalhar ainda mais na disposição interior para criar um estilo de vida mais contemporâneo a bordo e, ao mesmo tempo, conter as dimensões da nova estrutura externa.

Dois pontos foram fundamentais para guiar o novo desenho do layout de interior, com a proposta de integrar as áreas técnicas existências, o espaço da tripulação e terraços externos. A regra número um na concepção de qualquer barco é racionalizar os espaços: redução da quantidade de corredores que ligam diferentes zonas. Regra número dois: corredores curtos e, ainda sim, amplos para instalar móveis e console. Defendendo essas diretrizes, o layout foi desenvolvido com um corredor central que tem acesso as áreas ao longo do seu comprimento, como áreas mais provadas que o salão principal. “Finalmente, decidi criar um espaço que é especial em iates. Uma verdadeira ‘senhora varanda’ panorâmica com uma vista de 180°”, reforçou Pastrovich. Posicionada acima da casa do leme, grande parte do seu teto pode ser aberto dando uma esplêndida vista noturna do céu estrelado. Os dois suportes de mastro atravessam a sala para enfatizar o caráter histórico do barco.

O estilo do ambiente planejado para o interior foi baseado no mar, deixando que o panorama externo torna-se a atração principal. A grande abertura do espaço – proporcionada pela porta de correr – deixam a luz e a paisagem entrarem

CABE TUDO
O layout foi concebido para acomodar vários tipos e tamanhos de tenders no deck. Abaixo, o modelo de 77 metros:





“UMA VERDADEIRA ‘SENHORA VARANDA’ PANORÂMICA COM UMA VISTA DE 180°”

no salão. Com a remoção de qualquer tipo de barreira entre o interior e o exterior, a sensação de liberdade é iminente pela proximidade do mar. A escolha da madeira para o piso foi limitada em apenas um tipo. O chão é composto por tábuas largas de lariço, o que diminui o impacto ambiental. A utilização das mesmas madeiras para ambos os espaços cria a sensação de continuidade entre os ambientes.

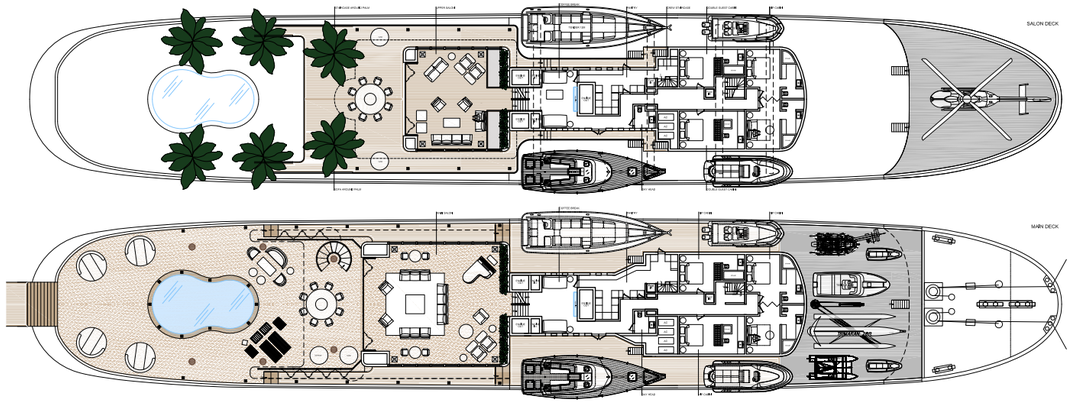
Para romper os limites entre interior e exterior foi necessário escolher tipos de madeiras que fossem resistentes às condições atmosféricas, umidade e à própria água. Assim, o uso do lariço foi estendido até o terraço externo. O teto é elaborado em bambu branqueado moldado com vigas de madeira de carvalho e cravejado com pequenas primas, que trazem luz natural no convés acima.

As cortinas de linho acentuam o caráter relaxante do espaço. Cada parte do mobiliário é projetado para proporcionar mais privacidade e intimidade às pessoas. “Acredito que, de fato, a arquitetura e a luminosidade contribuem para o bem-estar pessoal, sem impor normas emocionais aos ambientes – ditadas por nós, arquitetos loucos”, brincou Pastrovich.

Há vários detalhes de construção que caracterizam a alma deste rebocador. Antes do tudo, a forma da janela com cantos arredondados: embora tenha três tamanhos diferentes, elas seguem aspectos geométricos de alturas de largura. Para instalar as novas janelas do salão principal, alguns aspectos geométricos foram levados em consideração para estende-as do chão até o teto para aproveitar ao máximo a vista para o mar. O guarda mancebo foi substituído por um corrimão correspondente de teca clássico. A parte interna das janelas é feita em teca, para deixar as áreas do salão e do terraço uniformes.

Para dar vida ao barco, elementos importantes fizeram parte da composição: luzes, sons e aromas que são encontrados nas mais belas ilhas ao redor do mundo. Os tecidos que compõe a decoração são linho, algodão e seda, pois são mais leves e permi-

LAYOUT
O projeto abrange diferentes propostas, sempre valorizando a integração entre área externa e interna. Abaixo, as opções para 92 metros:



te que o proprietário faça o uso de diferentes maneiras do mesmo ambiente. Assim como os móveis não embutidos, para a mesma finalidade.

Há oito cabines duplas de hóspedes e quatro podem se transformar em duas suítes gigantes, dependendo da necessidade do proprietário. Duas cabines extra são colocadas separadamente para as crianças. A cabine principal fica no deck superior amparada de terraço privativo e piscina. Um grande salão foi colocado na popa do convés principal, que fica conectado com a área exterior, como uma varanda com portas de correr.

O layout foi concebido para criar várias propostas e acomodar vários tipos e tamanhos de tenders no deck. Se preferir mais tranquilidade, é possível abrigar dois barcos de 12 metros (SB e PS), um clássico veleiro de 28 metros Herreshoff e até um catamarã. Se o proprietário optar por agilidade, a estrutura pode guardar um Halmatic RIB para seis pessoas, quatro motos aquáticas e dois botes (SB ou PS). Equipamentos de mergulho também têm seu espaço. A plataforma do helicóptero é instalada na proa para estadia curta (do modo “touch and go”).

O layout interior e exterior, no geral, foi concebido para fazer o uso extremamente flexível do espaço. Sem comprometer a vista para o mar, o deck principal é equipado com dois terraços. O barco pode ser usado para diferentes fins, tanto para uso privado tanto para comercial.

Os antigos rebocadores deixaram de lado o trabalho duro e agora poderão ser vistos com outros olhos. Eles se transformaram em um ambiente de sossego e rico em espaço. Com o ponto forte na interação das áreas externa e interna, o projeto garante diversão no mar sem apertos.