Instituto Politécnico
de Castelo Branco

Instituto Politécnico de Castelo Branco

Guerreiro, Jonas

Veleiro Tanai : projeto de remodelação interior

https://minerva.ipcb.pt/handle/123456789/2544

Metadados

Data de Publicação 2014

Resumo Projeto de remodelação do interior de uma embarcação, um veleiro datado de 1976, construído pela empresa holandesa Trintela. Este veleiro encontra-se atualmente na ilha de São Miguel, onde as obras de recuperação do casco já foram iniciadas. Um projeto que se foca em duas divisões específicas da embarcação, sala e suite da popa. Visando criar uma nova linguagem aos espaços, onde a funcionalidade é palavra-chave. Uma linguagem assente na tradição piscatória da ilha de São Miguel, sendo a constru...

Editor IPCB. ESART

Palavras Chave Funcionalidade, Espacialidade, Técnicas artesanais, Luxo

Tipo report

Revisão de Pares Não

Coleções ESART - Design de Interiores e Equipamento

Esta página foi gerada automaticamente em 2024-04-29T13:12:51Z com informação proveniente do Repositório

Instituto Politécnico
de Castelo Branco
Escola Superior
de Artes Aplicadas

Veleiro Tanai
Projeto de remodelação interior

Jonas Guerreiro

32011084

Orientadores

Professor Dr. Fernando Miguel Marques

Professor Dr. Paulo Maldonado

Professor Lic. Lionel Louro

Trabalho de Projeto apresentado à Escola Superior de Artes Aplicadas do Instituto Politécnico de Castelo Branco, para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Licenciado em design de interiores e equipamento, realizada sob a orientação científica do professor Fernando Miguel Marques, Professor Paulo Maldonado e Professor Lionel Louro, do Instituto Politécnico de Castelo Branco.

Julho 2014

Dedicatória

Dedico este projeto a minha família, em especial a minha Mãe e ao meu Pai, meus irmãos e sobrinhos.

Ao meu amigo, braço-direito João Durão, e à Beatriz Silva e Vanessa Conde, companheiras no trabalho e amigas para a vida.

Em especial, quero dedicar a todos aqueles que sentem e vivem a palavra saudade, que ao longo da sua vida fizeram da distância uma forma de viver. A todos aqueles que encontram na viagem o ponto que os separa, mas que mais tarde os faz regressar. Aos "ilhéus".

Agradecimentos

Quero aqui por escrito agradecer a todos os que intervirão para o desenvolvimento e conclusão deste projeto.

Em primeiro lugar agradeço aos meus pais, Filomena Pacheco mãe incansável, confidente de todos os maus momentos, responsável por me erguer, sempre que a vontade foi a de desistir. Ao meu Pai Daniel Guerreiro, concelheiro, defensor do meu trabalho, o homem que acima de todos nunca duvidou deste projeto.

Agradeço aos meus irmãos, Rui Guerreiro e Márcia Guerreiro, responsáveis por toda a colaboração mesmo a distância, na recolha de informações. Atenciosos, sempre dispostos a tudo. Ao meu sobrinho e sobrinhas, luz dos meus olhos, crianças que reforçam o meu espirito de sonhador.

Agradeço também ao André Raposo, responsável pela escolha da embarcação desenvolvida, sendo ele o fornecedor do contacto do meu cliente. Ao Bruno Arruda, meu primo, carpinteiro que executou todas as medições da embarcação, uma fonte de informação para a escolha de materiais, e técnicas desenvolvidas. A distância nunca foi uma barreira para toda a sua entrega.

Quero agradecer aos meus companheiros de trabalho, Vanessa Conde, Beatriz Silva e João Durão. Companheiros não só do trabalho, mas também dos sorrisos, verdadeiros amigos, que diariamente virão todo o meu trabalho crescer. Reforço o nome do João Durão, ajuda fundamental para a execução do 3D, e para toda a vertente gráfica do meu projeto.

Agradeço também ao Sr. Carlos Araújo, por todo o interesse no projeto, e informação prestada.

Um obrigado aos meus orientadores, Professor Fernando Marques, Professor Paulo Maldonado e Professor Lionel Louro, que aconselharam, e ofereceram todo o seu conhecimento para o progresso do meu trabalho. Um obrigado a Professora Mónica Romãozinho, coordenadora de curso, e uma das principais incentivadoras deste projeto.

Por fim agradeço, ao Engº Luis Rodrigues, e ao Sr. Paulo Nabig, que acreditaram em mim para desenvolver o interior da sua embarcação, Não colocando entraves nem barreiras, permitindo levar o meu sonho mais além.

"A sorte favorece a mente preparada" *Loui Pasteur.* Obrigado.

Resumo

Projeto de remodelação do interior de uma embarcação, um veleiro datado de 1976, construído pela empresa holandesa Trintela. Este veleiro encontra-se atualmente na ilha de São Miguel, onde as obras de recuperação do casco já foram iniciadas.

Um projeto que se foca em duas divisões específicas da embarcação, sala e *suite* da popa. Visando criar uma nova linguagem aos espaços, onde a funcionalidade é palavra-chave. Uma linguagem assente na tradição piscatória da ilha de São Miguel, sendo a construção dos barco de boca aberta, e os padrões das saias de folclore, a inspiração de todo o interior.

Uma remodelação, que pretende criar espaços, mais amplos, de maior luxuosidade, tornando mais clara toda a sua ambiência, desprovendo-a do atual aspeto pesado e escuro, que as madeiras assinalam.

A origem da embarcação não foi esquecida, e as madeiras continuam a ser o material com mais peso. Estas através de técnicas construtivas, oferecem ao espaço uma maior funcionalidade, tornando mais pratica a sua utilização.

Palavras chave

Funcionalidade, espacialidade**,** técnicas artesanais, luxo, Tanai.

Abstract

Remodeling project of the interior of a vessel, a sailboat dated on 1976, built by the Dutch company Trintela. This boat is currently on the island of São Miguel, where the rehabilitation works of the hull have been already initiated. A project that focuses on two specific divisions: the living room and suite. Aiming to create a new language to the spaces where the functionality is the key word. A language based on the fishing tradition of the island of São Miguel, with the construction of the typical boats of the island, and the patterns of skirts folklore, the inspiration of the whole interior.

A remodel, that intends to create spaces wider, more luxury, providing a more bright feeling to the yacht, depriving it of the current heavy and dark look.

The origin of the vessel has not been forgotten, and the wood is still the material with more abundance in the project. These techniques through constructive, offer greater functionality to the space, making it's use more practice and functional.

Keywords

Functionality, spaciousness, craft techniques, luxury, Tanai.

Índice geral

1. Introdução IX
2. Proposta inicial do projeto XI
3. Objetivos XII
4. Desenvolvimento do Projeto XIII
4.1 Procura da embarcação XIII
4.2. A embarcação XV
4.3. O cliente XVIII
4.4. O conceito XVIII
4.5. Projeção XX
4.6. O Quarto S*uite* XXII
4.6.1 A cama XXIV
4.7. A casa de banho XXIV
4.8. A sala XXV
4.8.2. O sofá XXVII
4.8.3. Mesa rebatível XXVIII
5. Objetivos compridos XXVIII
6. Conclusão XXX
Anexos XXXIII

Índice de figuras

Figura 1. ……..XVII
Figura 2. ……XIX
Figura 3. ……XXI
Figura 4. ……..XXIII
Figura 5. ……XXV
Figura 6. ……XXVII

1. Introdução

Este presente trabalho, relata metodologicamente o processo criativo e de projeção, da remodelação de um interior de uma embarcação. Um veleiro de nome Tanai, contruído pela empresa holandesa Trintela, um modelo V da mesma, executado no ano de 1976.

A estrutura deste trabalho divide-se de forma a entender como foi desenvolvido todo o projeto. Começando com a proposta e os objetivos, esta é apresentada de maneira a entender, que existiram alterações ao proposto inicialmente. Seguidamente é apresentado o processo da procura de um casco a intervir, a sua escolha e posterior intervenção. Destacando as criações de autor, finalizando com os objetivos cumpridos, e que se assemelhem aos propostos inicialmente.

Este era para ser inicialmente, um projeto de criação de uma linha de um interior de uma embarcação, que em parceria com uma empresa de construção de cascos, pudesse ser desenvolvido, e quem sabe executado.

A procura por uma empresa, veio demonstrar que a ideia inicial era quase inalcançável, principalmente em Portugal. Desta forma foram tomadas novas medidas, e a procura passou a ser por um casco, já existente, onde pudesse vir a intervir. Havendo assim um cliente e não uma empresa.

Foi neste seguimento, que através de um contacto fornecido, foi chegado ao cliente, proprietário do veleiro Tanai, que se encontra atualmente a necessitar de um restauro profundo.

O iate desenvolvido em projeto, ultrapassava as medidas estipuladas inicialmente, sendo impossível resolver todo o seu interior num espaço tão curto de tempo. Em conversa com o proprietário foram definidas duas zonas para intervir, e nesta desenvolver o pedido pelo mesmo, projetar interiores com uma nova espacialidade, mais funcional e ampla, que pudessem a vir a ser executadas, e se fossem do seu agrado, todo o barco vir a ser desenvolvido posteriormente.

A preocupação foi arquitetar todo um espaço, que não desrespeitasse a linguagem original da embarcação, adaptando-se aos nossos dias. Um interior luxuoso, de linhas e formas simples, preparado para desfrutar a navegação e o mar, sendo também um foco de interesse para o turismo. Um veleiro para *charter*, pensado para uma classe específica.

Visto ser um espaço, que futuramente vai ter intenções turísticas, o conceito pensado para os espaços, foi de caris tradicionais e local. Inspirado nas estruturas de madeira dos barcos de boca aberta, e nos padrões das sais de folclore, dois aspetos típicos de São Miguel. Estes resolveram questões estruturais, e ao mesmo tempo de forma, cor e grafismo dos espaços.

Uma nova abordagem ao espaço, que respeita a sua linguagem clássica, sendo as madeiras o material que mais pesa em todo o seu interior. Madeiras de tonalidades mais claras que ampliam espaço, que mesmo provido de equipamentos funcionais,

parece maior de como se encontra atualmente. Podendo ser frequentado por uma maior número de pessoas, sendo este mais pratico, apto ao funcionamento em alto mar.

2. Proposta inicial do projeto

Portugal é um país que apresenta uma forte ligação com o mar. A maioria do território português é delineado por costa, banhada pelo oceano. Um país de navegadores, que em tempos rasgou o mar, numa busca para conhecer novos mundos.

Donos da melhor escola de construção naval da época, construtores de caravelas, numa altura em que o mar não era linha que separava, mas que ligava ao mundo desconhecido. Reis e senhores do mundo, conhecedores das mais avançadas técnicas de navegação da época, eram assim os portugueses.

Nos dias que correm esta disputa pelo mar já não existe, no entanto continuamos a oferecer uma imensa costa, preenchida por marinas e docas, onde várias embarcações atracam. Quer se fale de embarcações de pesca, de recreio, iates, cruzeiros entre outros, certo é que, atualmente a construção naval em Portugal não atinge o destaque de outras épocas. Somos um país que importa a maioria das embarcações que vende. Em muitos dos casos, somos apenas representantes de empresas que fabricam embarcações no estrangeiro.

Esta forte ligação com o mar, é ainda mais sentida quando se nasce num arquipélago, motivo maior, que levou à escolha da proposta para o projeto final de curso.

Observando as embarcações da marina de Vila Franca do Campo, em São Miguel, Açores, começou o despertar do interesse, para aquela que seria a escolha final. A falta de presença do mar, para um açoriano é uma das suas maiores aflições. A privação do seu cheiro a maresia e do seu constante embalar chega a ser sufocante.

Os açorianos desde há muito tempo que viram no mar, não uma paragem que os impedisse de avançar, mas um caminho que os levasse a outras paragens.

A emigração foi um fenómeno marcante nas ilhas. Centenas de pessoas partiam de barco, mar fora na esperança de encontrar uma vida melhor, mas o mesmo barco que as levava era também o que as fazia retornar, repletos de saudades da sua terra. Nesse sentido surgiu a ideia de desenvolver um projeto de criação do interior de uma embarcação, aprofundando assim, uma nova tipologia de espaço, mostrando que a criação de um interior não depende apenas de um espaço imóvel, podendo ser um interior em movimento, mais precisamente um interior de um Iate. Proposta Projeto Final de Curso Interior de uma embarcação / Iate

Envolvido nesta teia de pensamentos, é este o projeto que me proponho executar. Tendo sempre na mente as minhas origens. Esta escolha, vem demostrar que as áreas do Design de Interiores e Equipamento, não são tão limitadas como muitas vezes é entendido. Fazer e criar espaços interiores, não é limitar-se apenas ao espaço casa, mas a todos os espaços frequentados pelo homem.

3. Objetivos

Ao desenvolver um projeto, cuja base é a estrutura de um Iate, sabe-se à partida o tipo de mercado com quem se vai trabalhar. É sem dúvida um bem de luxo, cujo mercado direciona-se maioritariamente às classes altas. No entanto existe um desequilíbrio no que toca à criação dos espaços interiores dos Iates. Encontramos interiores que seguem uma linha *standard*, sem personalidade, e outros que são exatamente o oposto, onde o luxo e a excentricidade são as palavras de ordem. Neste projeto, desafio-me a criar um interior que seja o intermédio dos dois, permitindo dessa forma a compra de uma embarcação por um valor mais reduzido, mas cujo interior não siga as linhas estipuladas. Projetar um espaço que contemple toda a funcionalidade exigida, com um toque de requinte e personalidade, fugindo assim aos padrões *standard*, criando um projeto concretizável.

Outro dos objetivos a cumprir, é mostrar as valências da vertente do design de interiores, explorando uma tipologia diferente de interior, mostrando as capacidades da área ao mesmo tempo que são desenvolvidas as minhas capacidades num projeto tão diferente do que estamos acostumados a fazer, tendo sempre por base a área reduzida do espaço e a multifuncionalidade do mesmo, associado a todo o tipo de materiais, que podem ser utilizados neste tipo de meio de transporte.

Ao ser um objetivo, é também um desafio e um alargar de conhecimentos, aprofundando-me numa área que não é muito tocada por designers.

Um dos maiores objetivos, é fazer com que todo o espaço seja apelativo, e ao mesmo tempo que respeite todas as condições de conforto, permitindo que nada seja esquecido, pois na maioria dos casos, estas embarcações encontram-se em pleno oceano. A embarcação tem de oferecer todo o conforto e segurança necessários.

Mesmo que este projeto não venha a ser implementado, gostaria que servisse de chamariz a este tipo de produção. Voltar a trazer para Portugal, estas grandes capacidades de construção naval, que de certa forma foram-se perdendo. Fazer com que o nosso país assuma uma rota de importância nesse mercado, podendo assim atingir a qualidade que outros países ostentam, neste tipo de construção.

4. Desenvolvimento do Projeto

4.1 Procura da embarcação

Encontrar uma embarcação para desenvolver todo o projeto foi o grande desafio, que ocupou a maioria do tempo disposto para a sua finalização e concretização.

Desde que a proposta foi lançada, que a procura de um casco a intervir começou a ser feita. Tendo a intenção de em parceria com uma empresa portuguesa de construção náutica, poder desenvolver o projeto.

Para entrar em contacto com este tipo de construções, foram feitas algumas visitas a embarcações existentes em marinas. Na Marina de Vila Franca do Campo, ouve a preocupação de adquirir a informação dos proprietários de embarcações existentes, de forma a ficar com os seus contactos, para lhes propor uma visita, ao interior dos barcos.

Foi o caso do Sr. Miguel Jarimba, responsável pelo veleiro Salinas, cujos seus donos que são suecos não se encontravam presentes em Vila Franca do Campo.

O seu responsável fez a visita a todo o espaço interior, onde fez algumas explicações do funcionamento daquele veleiro em concreto. Este iate contava com uma sala, cozinha, mesa para cartas marítimas, dois quartos, duas casas de banho e uma zona de beliches.

A zona principal desta embarcação, é o local por onde passa o mastro, é ai que se encontra a sala e a mesa de cartas, foi dito que este espaço é fundamental, e deve estar sempre localizado nas zonas principais das embarcações. Foi feita referência ao facto de nada do que existe no interior, poder estar a solta, todas as coisas devem estar presas, para que em viagem não andem a deriva pela embarcação.

Foi feito um registo fotográfico, a todas as divisões do interior, e foram trocados contactos, de maneira a poder sempre que preciso, haver troca de informações.

Outra das visitas feita foi o caso da embarcação de recreio do proprietário Carlos Araújo. Um veleiro Dufour 40 da marca Performance, de nome Windi atracado na Marina de Vila Franca do Campo.

O proprietário demonstrou desde o início um grande interesse pelo projeto, e fez denotar a sul inteira disposição para todo o tipo de esclarecimento de dúvidas e possível colaboração. Antes da visita ao interior do barco, o mesmo contactou a representante portuguesa da marca Performance, para lhe pedir os desenhos técnicos, que acabaram por nunca ser fornecidos. Inicialmente foi dito pelo proprietário os seus interesses ao usufruir de uma embarcação daquele tipo. A sua principal função era navegar, e não apenas desfrutar de um interior luxuoso. Sendo portanto uma embarcação de regatas, e é neste momento a terceira embarcação do género que já passou pelas mãos do proprietário. Foi dito a partida que se alguma alteração fosse feita ao barco, era para o tornar ainda mais funcional, para assim melhor usufruir da navegação.

No barco foram sendo explicados todos os seus pormenores. Na parte exterior destaque para o grande leme centrado, este encontra-se envolto por bancadas, que servem também para arrumações. Numa destas arrumações encontra-se a balsa. Na parte posterior ao leme encontram-se as escadas que dão acesso ao mar, zona que é denominada por praia. Ao lado do leme, destacam-se os molinetes responsáveis pela amarração das velas.

No interior da embarcação foram sendo relatados e observados vários detalhes da sua construção. A embarcação é composta por cozinha, sala e mesa, mesa de cartas de navegação, dois quartos na popa, casa de banho, e *suite* com casa de banho na proa.

A parte central da embarcação alberga a cozinha, casa de banho, sala e mesa de cartas de navegação. A cozinha situa-se na lateral a descida das escadas, no seu lado oposto situa-se a casa de banho. Um dos aspetos a salientar é o fogão da cozinha, um sempre em pé, que permite cozinhar em navegação. Para auxiliar existe ainda um cinto para prender as pessoas sempre que estiverem a cozinhar. São aproveitados todos os espaços para a arrumação, sendo que a arrumação de garrafas, é quase inexistente, uma lacuna no interior desta embarcação.

Na casa de banho é de destacar a sanita com bomba de água salgada, e o chuveiro. Não existe uma zona própria para banho, neste caso as pessoas senta-se na sanita e tomam banho com o chuveiro extensível que existe junto ao lavatório.

Todo a casa de banho e em fibra o que permite esta modalidade.

A sala ocupa a maioria do espaço central, existem sofás em volta da mesa. Mesa desmontável com zona de bar no meio, e que permite fazer de cama. Todos os sofás têm arrumos, e os acentos são presos por velcro. Os tecidos são próprios para o contacto com a água salgada, pois com tecidos normais ficariam manchados. Esta zona situa-se junto a mesa de cartas de navegação. Quando são realizadas regatas a cama que a mesa permite fazer, é designada por cama quente. Pois enquanto vai alguém a navegar, o outro descansa, e assim podem ir revezando.

O quarto principal com casa de banho está situado na proa. A parede que separa a sala do quarto, contem a passagem do mastro ao meio. A casa de banho é em tudo semelhante a outra, a cama do quarto de casal, segue as linhas do formato da proa. A cama tem uma zona de arrumos, parte do ser colchão é amovível. O quarto conta também com um armário de arrumações.

Os outros dois quartos da embarcação, situa-se na popa, estão separados um do outro, as portas para entrada estão situadas ao lado das escadas de acesso ao convés. Estes quartos são mais pequenos que o principal, mas contam também com um armário para arrumos.

Foi proposto fazer uma ligeira alteração ao formato como se encontra dividido o interior da embarcação. O proprietário da mesma, atualmente encontra-se insatisfeito com o seu interior. A *suite* é no seu ponto de vista desnecessário, pois o barco é utilizo maioritariamente para regatas, e longas travessias. Todas as camas localizadas na proa não são boas para este tipo de uso, pois com a ondulação é quase

impossível pernoitar nelas. Em conversa com ele, foi pensado em retirar aquele compartimento, aumentar a zona de sala, e fazer da proa um local para arrumo de velas. As mesmas poderiam ser retiradas pela vigia que existe na parte superior, e seguidamente içadas para o mastro. Um aspeto que tornaria mais prático o funcionamento da embarcação, e que tornaria útil uma zona que quase não tem uso.

A embarcação voltou a ser visitada, desta vez com o propósito de fazer o levantamento de medidas dos espaços interiores, bem como do convés, para que juntamente com o desenho técnico existente, fosse possível recriar todas as plantas da embarcação. Foram registadas fotografias de pormenores da embarcação. Pois eta embarcação foi a primeira hipótese de intervenção para o projeto.

Para além da visita a Marina de Vila Franca do Campo, foi feita também uma visita a Marina de Ponta Delgada, com o intuito de recolher informações, e contactos. Neste caso não foram obtidas respostas.

Para além de visitas, foram enviados *emails* a variadas empresas de construção de embarcações e revendedoras em Portugal, e alguns designers com conhecimento na área. A intenção deste era maioritariamente recolher informações, e se possível entrar em parceria com uma empresa para a construção e desenvolvimento da embarcação.

Foram contactadas as empresas, *Uis, Algarvesail, Azuliates, Marinaestrella,* Siroco, Geral Marítima, *Soproyats, Sea Independent, Angel Pilot* e Polináutica. Foram poucas as respostas recebidas, a empresa *Sea Independent*, através do seu mediador náutico deu a conhecer a existência do designer português Tony Castro, reconhecido na área de interiores de embarcações, o mesmo foi contactado, mas não foram obtidas respostas.

4.2. A embarcação

O autor deste projeto participou num programa de televisão Açoriano, numa mostra dos trabalhos desenvolvidos ao longo do curso, explicando o que constava da sua formação. No final da entrevista foi lançado um pedido de ajuda, para em caso de existir alguém interessado em contribuir com informações, ou visitas a embarcações, pois seria uma contribuição para a finalização do projeto. Foram deixados os contactos para em caso de interessados, ser feita a comunicação.

Foi este o ponto de partida, para a decisão e posterior intervenção numa embarcação. Uma das pessoas da plateia, de nome André Rodrigues, entrou em contacto com o autor deste projeto, informando ter conhecimento de uma embarcação, que necessitava de restauro. Foram cedidos os contactos, que levaram ao encontro com o proprietário do iate.

Em contacto com o proprietário, Eng.º. Luís Rodrigues, foi enformado da localização do veleiro, a necessitar de restauro, e demonstrado o interesse na realização deste projeto, visto que as obras de recuperação do mesmo seriam

iniciadas dentro de meses. O Eng.º. Luís Rodrigues é também proprietário de um iate, que se encontra na Marina de Vila Franca do Campo. Foi dito que todos as assuntos acerca deste veleiro seriam tratados com o seu socio e empregado, Sr. Paulo Nagib.

Em conversa com o Sr. Paulo, foi marcada a visita ao interior da embarcação, e entendido que era ele o dono do veleiro, mas que a construção seria feita com o financiamento do Eng.º. Luís Rodrigues, sendo assim um projeto que no futuro iria beneficiar ambos.

A embarcação encontra-se na Marina de Ponta Delgada, e esta apenas a espera de ser transportada para Vila Franca do Campo, para começarem os trabalhos de restauro ao casco.

O veleiro data de 1976, foi construída pela empresa Holandesa Trintela, sendo dos primeiros barcos a serem construídos em fibra cimento na Europa. Foram construídos apenas 17 barcos do género, sendo o modelo 5 da Trintela.

A embarcação encontra-se em terra, sem o mastro colocado, e ao longo dos anos foi sendo vítima de assaltos, sendo que algumas das suas peças originais nunca conseguiram ser recuperadas.

No dia em que foi feita a visita, também se encontrava na embarcação o carpinteiro, que iria recupera o *deck* exterior da embarcação. Em conversa com O Sr. Paulo Nagib, foi dito que nos últimos tempos tem sido feita uma limpeza a todo o interior de embarcação, para remover madeiras apodrecidas, e recuperar os motores, que durante muito tempo estiveram em contacto com a chuva.

Apesar de a embarcação contar com alguns anos apresenta um motor Perkins 130 a gasóleo, considerado pelo proprietário, um ótimo motor, e por isso o seu interesse em preservar o mesmo.

No interior foi feto um registo fotográfico a todas as divisões, era notório o seu aspeto degradado. O soalho encontrava-se danificado, e na maioria dos casos era inexistente, podendo ser observado a fibra do casco. Todos os equipamentos das divisões são em madeira, sendo que a maioria necessita de recuperação.

O interior do veleiro conta com 4 quartos, um deles *suite*, duas casas de banho, sala e cozinha. Um interior de dimensões consideráveis. É notório o gosto da época de quando a embarcação foi construída. Madeiras requintadas e ornamentadas, tons escuros, que não escurecem a embarcação, pois a mesma contem boa iluminação natural. São de salientar as pequenas vigias em redor do veleiro, um aspeto que hoje em dia pouco se vê nas novas construções.

Outro dos detalhes que contribuem para esta iluminação, são os refletores de luz solar que existem no exterior do barco. Estes conferem aos espaços onde não existem vigias a entrada de luz.

A zona da sala encontra-se atualmente desprovida de qualquer equipamento, por ser a zona de maior entrada de água. No entanto foram guardados os estofos dos sofás, para uma possível recriação dos mesmos.

A *suite* que se encontra na popa, conta com uma cama de casal, e uma cama individual, com corredor ao meio. O espaço é iluminado em todo o seu redor, por

vigias. A entrada da *suite* encontramos uma zona de arrumação e do outro lado a casa de banho. Os equipamentos são como os das restantes divisões, em madeira de tons escuros.

A intenção é que esta embarcação fosse recuperada aos poucos, pois serão necessárias equipas especializadas, para recuperar todos os aspetos em falta.

A intervenção de um Designer de interiores e equipamento, nesta embarcação permitia que as divisões fossem sendo projetadas, e desenvolvidas consoante o trabalho das restantes equipas. Foi demonstrado desde o início, que era a intenção, preparar o barco para funcionamento, não estando todas as divisões concluídas. Estas seriam feitas com o passar do tempo, e o orçamento do cliente. O resultado final seria uma embarcação de luxo, onde todas as divisões seriam providas de funcionalidade e luxuosidade, não perdendo a essência primitiva, mesmo que para isso a remodelação de todo o interior se prolongasse.

Um veleiro que pudesse albergar pelo menos 8 pessoas, e que lhes permita todo o conforto para desfrutar de travessias entre ilhas. Depois de concluídas as obras a intenção é que o veleiro seja uma embarcação para turismo.

Figura 1. Estado atual do veleiro Tanai, que se encontra na Marina de Ponta Delgada. Nesta figura pode ser observado uma vista para a *suite* da popa.

4.3. O cliente

Sr. Paulo Nagib, oceanógrafo de formação, exerce atualmente a função de skipper de uma embarcação a motor de 50 pés. De nacionalidade brasileira, residente na ilha de São Miguel a cerca de 12 anos. Tem uma parceria de sociedade com o Eng.º. Luís Rodrigues.

O seu currículo é dividido entre cargos exercidos no Brasil e atualmente no Açores. Investigador no Departamento de Oceanografia e Pescas no Brasil, observador de bordo em embarcações oceânicas de pesca em toda a costa brasileira, observador de bordo em embarcações de pesca nos Açores, chefe de cruzeiro de embarques científico no navio Arquipélago da Universidade dos Açores, entre outras coisas.

É dono do veleiro Tanai, desde Novembro passado. A quando da sua compra deparou-se com uma embarcação abandonada a cerca de 13 anos. Com infiltrações no teto, interior completamente alagado, soalho e restantes madeiras podres, equipamentos roubados.

Desde que é responsável pela embarcação, tem vindo sempre que tem disponibilidade, a remover as madeiras do interior, restaurar equipamentos de navegação, e vindo a recuperar alguns dos equipamentos que foram roubados. É uma amante da sua embarcação, e encontra-se atualmente a recuperar o motor da mesma. Pretende prepara a embarcação para que a mesma volte a navegar. A sua parceria com o Eng.º. Luís Rodrigues permitiu sonhar mais alto, criando assim um interior de luxo, que possa vir a ser desfrutado, por turistas que o procurem na ilha.

Um dos seus pedidos, foi o de transformar o quarto da popa numa *suite* de luxo. Atualmente a mesma conta com duas camas, uma de casal e outra individual. O teto desta zona, é uma das zonas mais fragilizadas de toda a embarcação, sendo que é necessário um reforço para teto.

Apesar de ser apreciador de barcos de madeira envernizada, reforçou que pretendia desfrutar de um espaço mais claro, com outra tonalidade de madeira, sendo que as madeiras atuais são demasiado escuras. Mostrou-se aberto para sugestões de cores, e referindo sempre que queria um interior luxuoso, mas simples e funcional.

4.4. O conceito

Desde o início, quando foi proposto desenvolver o interior de uma embarcação, que as técnicas de construção náuticas artesanais foram uma ideia, presente em pensamentos. Portugal sempre foi um país ligado ao mar, sendo que a pesca é uma das principais indústrias existentes. Normalmente ligada, a pobreza e simplicidade do povo, que enfrenta o mar para ter o ganha-pão. No entanto este povo simples, é dono de um vasto património artesanal, onde as suas técnicas ancestrais resolveram, e continuam a resolver os problemas enfrentados diariamente.

No desenvolvimento deste projeto, surgiu um desafio, reforçar um dos tetos existentes, mais precisamente o quarto da popa. Este problema, levou ao pensamento, as construções artesanais, dos cascos em madeira executados na Vila de Rabo de Peixe em São Miguel. Construções conhecidas pela sua perecia, e por resolverem um dos maiores problemas enfrentados nos mares dos Açores, a grande ondulação. Estes são capazes de resistir a esta ondulação, sendo apenas preciso uma renovação da tinta.

Sendo assim esta estrutura foi pensada para segurar o teto, um jogo de vigas em escama, produzidas na mesma madeira dos barcos de boca aberta, madeira de acácia, abundante na ilha. Esta estrutura seria feito ao contrário do normal, sendo que o normal resolve o casco, e esta iria resolver o teto. Para que o conceito ficasse bem marcado, toda esta estrutura iria ser executada na mesma madeira, recebendo um tratamento semelhante, ao feito em São Miguel.

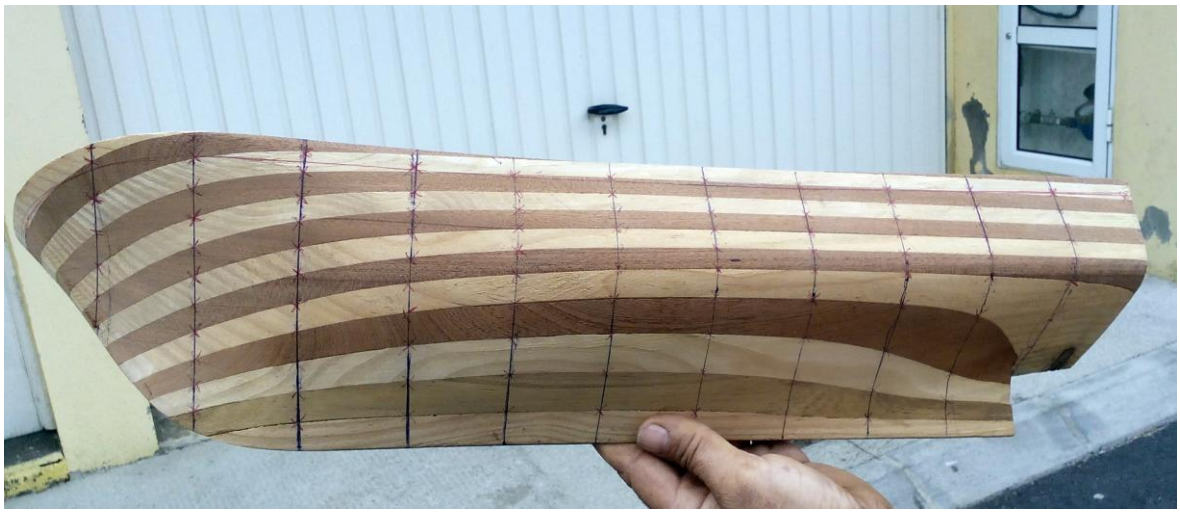


Figura 2. Maquete de estudo para uma embarcação de boca aberta. Nesta figura podemos observar a junção da madeira de pinho e acácia. Um arte, que faz parte da tradição micaelense.

Esta estrutura seria responsável por todos os equipamentos existentes no quarto, como um esqueleto, onde depois se forma o todo. Não escondendo os vigamentos, fazendo estes, parte da decoração do espaço. Ligando assim tradição funcionalidade e luxo.

Os padrões das saias de folclore de São Miguel, foram também motivo de inspiração. Mais precisamente os seus padrões geométricos, estilizações da ondulação marítima, que caracteriza a ilha. Estes serviriam como o apontamento de cor ao espaço. Quebrando todo o aspeto ondulado que este transmite. Sendo que a inspiração do padrão são também as ondas

4.5. Projeção

Depois de definido o barco para o desenvolvimento do projeto, começou a ser feito um levantamento de ideias a desenvolver, bem como entrar em contacto com o cliente, para informação das principais divisões e problemas da embarcação a serem desenvolvidas e resolvidas. Ao mesmo tempo que isto era executado, foi notado que o projeto se alterava da proposta inicial, passando a ser uma intervenção de remodelação de um interior de um iate, sendo que este este excedia as medidas inicialmente estipuladas.

A grande preocupação seria tornar o casco navegável, com um novo revestimento de fibra de vidro, e reforçar o teto do quarto da popa, pois o mesmo encontrava-se sobre grande desgaste, e o interior iria sendo tratado. Com isto, demostrou interesse na remodelação da cozinha, sala e na *suite* da popa. Foram discutidas ideias acerca de tonalidades, e em aspetos de equipamento e materiais a serem utilizados.

Foi feita uma pesquisa sobre a empresa que desenvolveu a embarcação, e sobre o seu designer.

Em conversa com os orientadores, foram finalmente decididas as zonas a intervir, na embarcação. Devido às dimensões da embarcação, e a complexidade técnica e formal do interior desta embarcação, foram reduzidas para duas as zonas de intervenção. Sendo a *suite* da popa e a sala, os lugares a intervir.

Foram discutidas noções, e estudadas formas de medir as divisões da embarcação, pois a mesma encontra-se em São Miguel.

O proprietário do veleiro voltou a ser contactado, de forma a agendar um dia, para que o registo de medidas da embarcação fosse feito. A quando da visita a embarcação não foram registadas medidas, apenas um levantamento fotográfico do espaço. Assim foi necessário contactar um carpinteiro de nome Bruno Arruda, que se disponibilizou a ir ao barco fazer o levantamento.

Ao entrar em contacto com o carpinteiro Bruno Arruda, este disponibilizou-se a ir a embarcação. Fazendo assim o registo de medidas, e um novo registo fotográfico, mais detalhado, com incisão nas áreas a ser desenvolvidas.

Foi necessária uma nova deslocação do carpinteiro Bruno Arruda a embarcação, pois as medidas de cobertura, e janelas da sala, não tinham sido devidamente registadas. Com o domínio destas medições, foram concluídas as plantas e cortes base, fundamentais para o desenvolvimento do projeto. Os únicos desenhos técnicos existentes deste projeto, não eram cotados, sendo apenas imagens pertencentes ao catálogo de promoção da embarcação.

Começaram a ser criados os primeiros desenho de esboço, desenvolvendo pequenas perspetivas, ao mesmo tempo que iam sendo projetados os interiores em desenho técnico, através das medidas fornecidas pelo carpinteiro Bruno Arruda. Todos os desenhos técnicos foram construídos pelo autor do projeto.

Surgiu a ideia para a resolução de um dos problemas apresentado pelo cliente, reforçar os tetos da embarcação, tornando-os mais resistentes, sendo possível a circulação na parte exterior. Foram então pensados nos tradicionais barcos de boca aberta, típicos da ilha de São Miguel. Estes barcos nascem de toda uma estrutura em madeira que forma o casco, que ainda hoje é executada de forma artesanal na Vila de Rabo de Peixe, em São Miguel. Podendo esta vir a ser executada pelos mesmos artesãos.

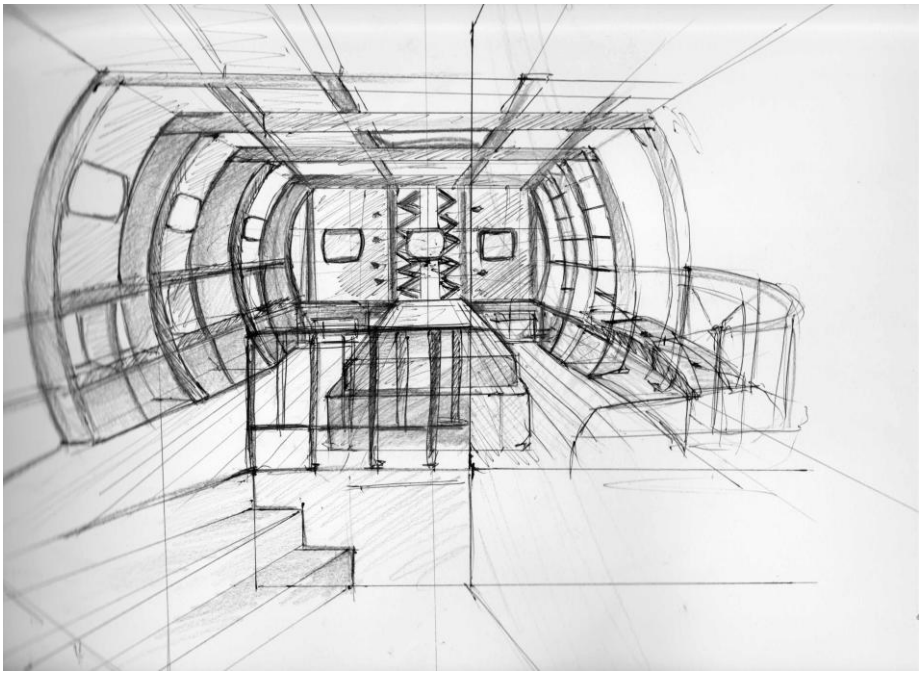


Figura 3. Desenho de estudo para a *suite* da popa.

Com base na ideia, começou a ser desenvolvido em desenhos de esboço, um teto em esqueleto de madeira, que se estendesse pelas paredes, reforçando assim o mesmo, podendo servir de efeito decorativo, e estético, e sendo neles desenvolvidos todos os equipamentos necessários nas divisões. Esta ideia foi pensada para a *suite* da popa, sendo esta a zona em que o teto se encontra mais fragilizado.

A ilha de São Miguel, e as suas tradições voltaram a serviu de inspiração, para um aspeto decorativo, que eventualmente podia ser utilizado no interior. Foram pensados nos padrões das saias de folclore açorianas, mais precisamente no traje de pescador. Fazendo ligação com a técnica construtiva, e a tradição.

Com estas ideias em mente, todo o espaço interior foi sendo resolvido. A estrutura de madeira em escama, foi fundamental para a restante criação. Ela foi responsável por todo o desenvolvimento de equipamentos criados para a *suite*.

4.6. O Quarto S*uite*

Para verificar se todas as ideias eram concretizáveis, o desenho técnico foi a melhor o melhor meio. O interior da embarcação apresenta diversos desníveis de pisos, existindo toda uma complexidade de medidas, pois todas as paredes tem curvatura. A planta do quarto foi a primeira a ser feita, só depois de todas as formas e equipamentos dispostos, começaram a ser feitos os cortes.

Para conseguir organizar a disposição dos equipamentos, foram constantemente visualizadas fotografias de como se encontra o espaço atualmente. Através desta visualização, foram detetados diversos pormenores, como foi o caso do alçapão de acesso aos macacos hidráulicos da hélice. Este encontra-se disposto no mesmo local, onde tinha sido projetada a cama de casal. Sendo esta um dos principais problemas a ser resolvido. Pois esta foi pensada para conter arrumação na sua parte inferior.

Com a estrutura em vigas de madeira nas paredes e no teto, conseguiram ser projetadas diversas prateleiras, e armários para arrumação. Estas prateleiras foram pensadas para seguir a forma das paredes, criando assim uma linguagem mais orgânica ao espaço. Todas as prateleiras contam com um travamento de proteção de 5 cm, que faz com que em viagem em alto mar, os objetos não sejam lançados ao chão.

Nesta estrutura de vigamentos, foi concebido um sofá, lateral a cama, que respeita a mesma linguagem do vigamento. Este teria arrumação na parte inferior, sendo que as almofadas do acento, poderiam ser removidas.

A zona da *suite* apresenta alturas diferentes, sendo que são necessárias escadas para aceder a cama. A escadaria atual, encontra-se no meio do quarto, esta foi alterada, para a lateral respeitando a mesma linguagem das vigas to teto e paredes. É uma escadaria em curva.

A zona da popa é dos lugares mais repletos de iluminação natural em toda a embarcação. Apresenta seis janelas nas paredes laterais, três em cada uma, e quatro janelas na parede traseira. Desta forma todo o vigamento de madeira teve de respeitar estas aberturas.

A atual divisão oferece uma roupeiro na zona lateral as escadas, este foi substituído, por um armário de canto, ligeiramente arredondado, para dar seguimento a todas as formas seguidas. Colocado neste ângulo faz um maior aproveitamento do espaço, sendo que as escadas se formam, no mesmo alinhamento do armário.

Figura 4. Render teste para a *suite* da popa. Nesta figura podemos observar o vigamento em madeira feito ao redor do teto e paredes. Este foi um estudo para a escolha de materiais, definindo assim que a tonalidade da madeira do chão ia ser mais escura que os restantes equipamentos.

Os materiais utilizados neste espaço são maioritariamente madeiras. O vigamento do teto seria em madeira de acácia, a mesma utilizada nos cascos das embarcações de boca aberta, tratada com os mesmos métodos artesanais da ilha, mergulhada previamente em óleo de linhaça, sendo que as suas ligações seriam feitas com parafusos de aço inox de 14 mm, e pregos zincados. Para os equipamentos, seria utilizado uma folha de madeira de pinho, também utilizada nas construções de São Miguel. Estes teriam como base um contraplacado marítimo de 19 mm, que eram depois revestido. Para o pavimento seria utilizado soalho de sucupira, com tábuas de 2 metros de cumprimento por 10 centímetros de largura. A escolha da madeira deve-se a sua resistência, e por ser escura. Um aspeto referido pelo cliente para o chão, tonalidade escura.

Na vertente de iluminação os caixotões do teto seriam iluminados com Led, que daria uma ambiência mais cénica ao espaço, ao mesmo tempo que iluminava a zona da cama. Seriam utilizados outros focos de iluminação sobre as mesas-de-cabeceira, entrada, e na zona de sofá.

4.6.1 A cama

A cama da *suite* foi um dos equipamentos de autor mais funcionais pensados em todo o projeto. Pretendia resolver um dos problemas que a *suite* enfrentava. O alçapão de acesso aos macacos hidráulicos das hélices. O cliente desde o início reforçou o aspeto de querer uma *suite* de luxo com uma cama de casal. A cama foi pensada para ficar situada no meio do quarto, o mesmo local onde se encontra o alçapão de acesso aos macacos.

Desta forma todo o seu interior foi projetado para servir várias funções, de arrumação, e um espaço que permitisse entrar no alçapão. Uma cama de 1m e 80 de comprimento, por 1m e 40 de largura. Com um colchão dividido a meio.

A divisão deste colchão permite o acesso as arrumações existentes no interior da cama. Apesar de ter gavetas, com um sentido de abertura lateral, o espaço que existe no meio da estrutura das gavetas foi também aproveitando, através de um estrato com dobradiças que pode ser levantado.

Esta cama é quase um fator surpresa no interior, um dos equipamentos que parece mais estáticos, mas que ao mesmo tempo é responsável por servir o maior número de funções.

4.7. A casa de banho

A casa de banho é uma das divisões mais complexas de se resolver no interior de uma embarcação.

Desde o início que foi demonstrado pelo cliente o interesse de colocar uma zona de duche, até então inexistente. Este foi o maior problema, encontrar o espaço, mínimo para resolver esta situação.

A solução encontrada pode não ser a mais funcional para tomar duche, mas certo é que o espaço existe, permitindo duas possibilidades, tomar banho dentro da cabine, ou então na parte exterior, pois o duche e extensível, uma misturadora de três metros.

Toda a casa de banho seria previamente estruturada em contraplacado, respeitando todas as canalizações e escoamentos. Depois seria revestida por fibra, de maneira a não existirem problemas com os contactos com água.

Este revestimento seria fácil de executar, pois toda a estrutura interior da embarcação vai ser alvo de restauro, e aplicação de fibra, reforçando a mesma. Sendo este um problema que esta a ser atualmente tratado por um técnico na área.

A sanita teria uma bomba, que pudesse puxar água salgada, o veleiro esta preparado para que assim seja, e este foi um ponto tocado pelo cliente, aproveitamento de água do mar, para as descargas.

4.8. A sala

A sala pode ser considerada a zona de maior importância do interior do veleiro. Nesta encontra-se a mesa de cartas, responsável por controlar toda a embarcação, sendo também o local onde se pode efetuar comunicações.

Para além da mesa de cartas, fica também situada a escada de entrada para a embarcação, a zona de sofás e mesa de refeições. Sendo por isso uma das zonas mais frequentadas de todo o barco.

Este é o local mais elevado de todo o interior, o acesso as restantes divisões é feito por uma vãos de escadas. E também o local onde se situam os alçapões de acesso ao motor da embarcação e ao gerador.

Esta foi uma divisão onde a espacialidade, foi o principal especto. Dividir um espaço, criando zonas destintas, ambas de grande importância, onde a funcionalidade era palavra de ordem.

A sala é um local com várias vigias de entrada de luz natural, sendo que o teto é em formato de cabine, tendo as vigias em redor. Ao entrarmos dentro da embarcação através das escadas, encontramos a mesa de cartas. Esta foi pensada para servir as necessidades atuais. Sendo que hoje em dia os barcos apresentam um maior numero de equipamentos, que na data da sua construção não existiam. Por isso a mesa atual é demasiado pequena, não conseguindo albergar todos os equipamentos necessários.

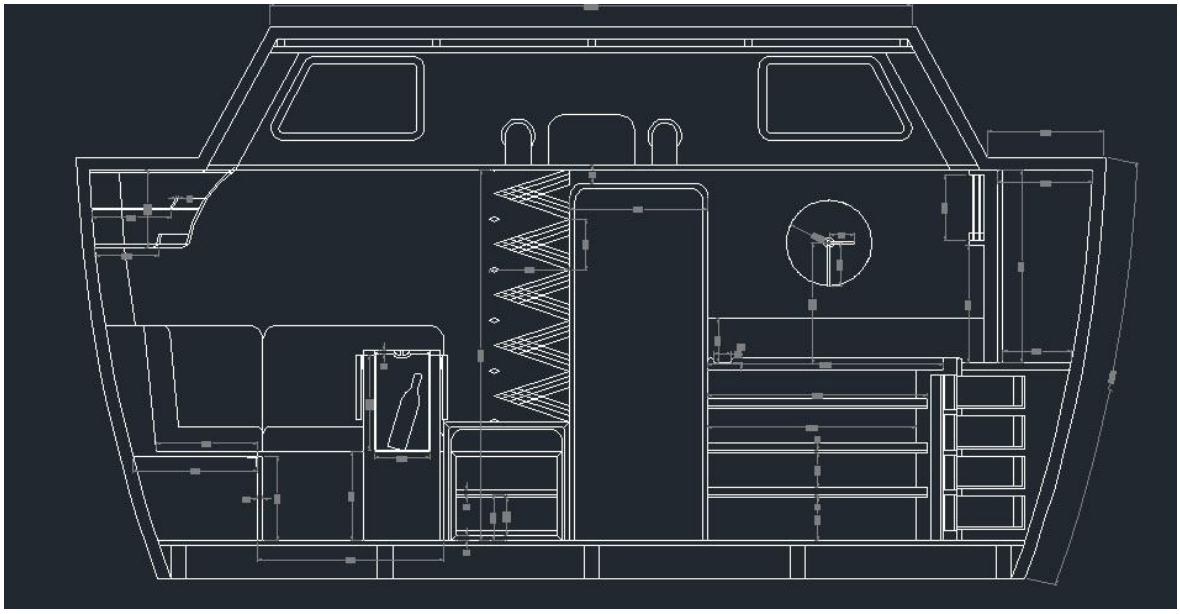


Figura 5. Desenho técnico em corte da sala. Neste visualizamos todos os equipamentos projetados para tornar funcional a área mais frequentada de toda a embarcação. Destacando a mesa de cartas, sofá e mesa.

Com base neste pensamento foi desenvolvida uma mesa maior que a habitual, que seguisse a linha curva da parede. Esta ao mesmo tempo que tem a função de permitir e controlar a navegação, conta também com um grande número de arrumações. Ao lado desta situa-se um outro armário, al lado das escadas de descida para o barco, foi projetada uma pequena arrecadação. As escadas foram também aproveitadas, fazendo que o espaço existente em baixo servisse de arrumação.

No lado contrário a mesa de cartas, ficam situados os sofás e a mesa rebatível para refeições. Estes sofás foram pensados, para ter um mecanismo rebatível, que permite servir de cama. As almofadas para a mesma ficariam arrumadas nas laterais do sofá por baixo das almofadas, que podiam ser amovíveis.

A mesa rebatível, fica no alinhamento com os sofás, esta pode ser aumentada, através de um sistema de ferragens. No meio da mesma fica situado um espaço, para colocação de refrigerantes e garrafas. Neste pode ser colocado gelo, permitindo assim que as bebidas se mantem frescas.

Os materiais são os mesmos do quarto, quer para o soalho como para os equipamentos. Para estofar os sofás, foi pensado num tecido de tonalidade azul, que seguisse a cor dos padrões ripados das paredes.

A iluminação, foi toda feita por *spots* encastrados no teto falso, foi acrescentado um teto falso, para esconder toda a cabulagem e encastrar os spots.

4.8.1 A mesa de cartas

A mesa de cartas é o equipamento mais pessoal do interior de uma embarcação, cabe a esta servir o capitão, controlando a navegação.

Apesar de não ser do uso das pessoas que frequentam a embarcação, esta tem de ser provida dos equipamentos necessários para uma embarcação de classe 1 como é o caso.

A atual mesa era demasiado pequena, não podendo ser esquecido, que a embarcação foi construída em 1976, altura em que as comunicações eram feitas por sistemas de código, através de bandeiras. Atualmente as exigências são outras, e sem os equipamentos necessários a mesma não poderia navegar.

Foi projetada uma mesa com mais espaço de arrumação e de trabalho. Local onde possa ser colocado um portátil, e claro todos os equipamentos de navegação. Desde um VHf, navetex, responsável pelas informações climatéricas, JPS, EPIRB, estre outros instrumentos, sendo que o quadro elétrico foi alterado para esta zona, a pedido do cliente.

Ao mesmo tempo que contempla estes equipamentos, a mesma permite uma maior amplitude de trabalho, foi colocado uma cadeira preso ao chão, que segue a mesma linguagem do anterior existente.

4.8.2. O sofá

O sofá da sala é outro equipamento de autor, que veio resolver outro dos pedidos do cliente, permitir que se transformasse em cama, havendo assim mais um lugar para dormir.

A zona da sala é também o local onde se encontra a mesa de cartas. Sendo assim é importante existir um sítio onde o capitão possa descansar junto ao seu local de trabalho, sempre que a embarcação execute viagem de longo curso. É chamado de cama quente, normalmente a embarcação do barco é feita por alguém, enquanto o outro descansa, e assim podem ir revessando.

Este sofá permite servir de acento para a mesa, ao mesmo tempo que se pode transformar em cama, havendo espaço para arrumação. Através de um sistema de ferragem, este pode abrir, dando assim espaço a mais um lugar para pernoitar, ou descansar.

A arrumação existente, por baixo da estrutura de acentos que se descolam por velcro, serve para arrumação dos colchões que depois servem de cama, havendo também espaço para arrumar, outros utensílios necessários.

Um equipamento funcional, que permitiu aumentar o numero de pessoas a bordo, e que ao mesmo tempo serve de arrumação. A mesa rebatível encontra-se a frente deste sofá, e esta serve de proteção para quando se dorme nele transformado em cama.

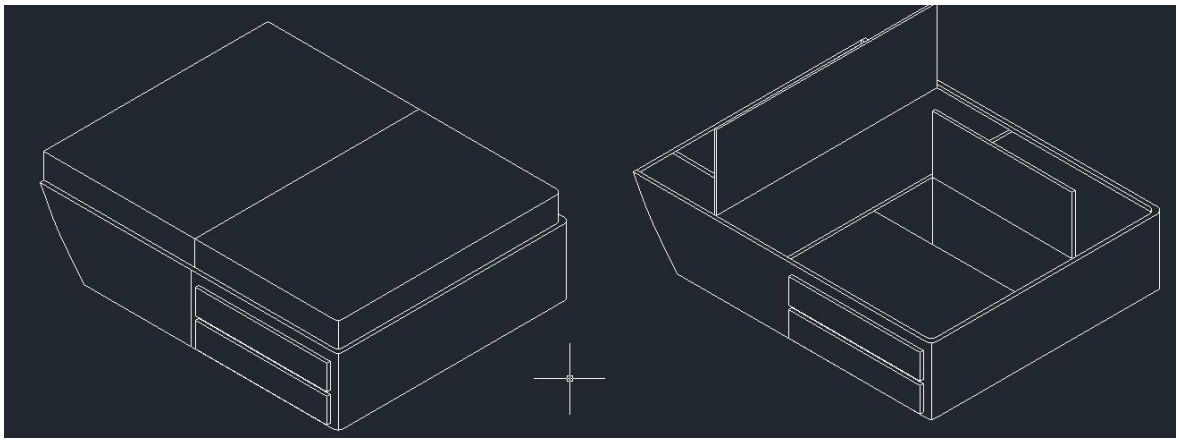


Figura 6. Isometria da cama. Nesta figura pode ser observado a funcionalidade da cama, vendo-se assim a cama com o colchão, e o acesso as zonas de arrumação interiores.

4.8.3. Mesa rebatível

A mesa da sala foi projetada para ser aumentada em momentos de refeição. Através de um sistema de ferragens, esta torna-se rebatível.

Um dos problemas da zona da sala, é o facto de existirem sofás apenas numa das laterais, o que faz que a messa se torne inutilizável num dos seus lados. Foram também projetados dois bancos amovíveis que se retiram de uma zona de prateleiras, lateral a mesa.

A mesa assim ganha maior importância, e tornasse fundamental o seu aumento, fazendo com que possa existir uma maior número de pessoas a mesa.

No centro da mesa, foi projetado uma pequena abertura com tampa, que pode servir como zona termica, refrescando assim as bebidas em hora de refeições.

5. Objetivos compridos

O projeto alterou o seu rumo inicial. Primeiramente a ideia era criar um padrão de um interior de uma embarcação, que pudesse ser reproduzido, criando assim uma linha. Ao receber uma proposta de um cliente para restaurar o interior da sua embarcação, os objetivos alteram-se, e a proposta inicial sofre modificações.

Apesar de tudo, o maior desafio e objetivo foi comprido, trabalhar num interior de uma embarcação, alterando assim os modelos habituais de trabalho de um designer de interiores, as habitações imóveis.

Foi projetado um espaço, que quebra os padrões *standard* da maioria das embarcações, que muitas vezes apesar da sua funcionalidade, não apresentam um aspeto de carisma e entidade. Este foi pensado para um cliente específico, de uma zona em concreto, São Miguel, nos Açores.

A funcionalidade foi dada através de inspirações tradicionais, que remontam a região. Com esta funcionalidade, foi conseguido um espaço mais amplo, capaz de oferecer melhores condições a quem o frequenta, e aumentado o número de pessoas que possam dormir no mesmo.

Este é um projeto, que não acaba por aqui, sendo que o proprietário e cliente, ainda agora começou os trabalhos de restauro de todo o casco. Ser proprietário de uma embarcação, neste caso um veleiro, é uma grande responsabilidade, que exige muitos cuidados, e claro custos. Foi pedido a criação de um espaço de luxo, e ao mesmo tempo simples. Este aspeto foi cumprido, criar um barco luxuoso, através de pequenos detalhes, vigas de madeira trabalhadas em técnicas artesanais, juntando padrões geométricos do folclore micaelense. Detalhes da simplicidade do povo, que aqui se tornam em luxo.

Desenvolver um interior de uma embarcação, é estar atento a todos os pormenores, sendo que todos os seus cantos e perspetivas variam. Sem dúvida uma linguagem técnica completamente diferente do habitual. Quando não existe um casco despido, como foi o caso, os pormenores tornam-se ainda mais importantes. Saber que aquele equipamento atualmente encontra-se naquele espaço, mas que mais tarde vai dar lugar a outro.

Sem dúvida que a vertente técnica, foi o objetivo que melhor se cumpriu. Sendo que o levantamento de todas as medidas foi feito precisamente para a execução do projeto. Oferecendo ao mesmo um detalhe que este não tinha, desenhos técnicos.

6. Conclusão

Em jeito de conclusão, é chegado o final de um projeto que não termina por aqui. Ao longo de quatro meses, foi desenvolvido um projeto de remodelação de um interior de uma embarcação. Sendo que só no último mês começou o trabalho de intervenção.

A grande dificuldade foi encontrar um casco, onde se pudesse intervir. A proposta inicial foi alterada, pois este que iria ser um projeto de criação de uma linha de interiores de iates passou a ser um projeto de remodelação. Apesar de todas as tentativas para trabalhar em parceria com uma empresa, que construísse embarcações, estas foram em vão, recebendo destas apenas informações, ou contactos, que levaram a mais contactos.

Apesar da alteração a proposta, o objetivo foi o mesmo, trabalhar num interior de uma embarcação. Neste caso em concreto havendo um cliente, e outras preocupações, sendo este um veleiro de 1976.

Este projeto seguiu os procedimentos normais da metodologia criativa e de conceção. Com grandes dificuldades de tempo, atrasos na captação de medidas. Sendo o tempo o maior inimigo deste projeto.

Apesar de tudo foram resolvidas duas das divisões escolhidas pelo cliente para intervir. Num projeto que não acaba por aqui, sendo este um lançamento para um possível desenvolvimento de todo o interior do veleiro. Foram pedidas novas ideias para o interior. Um espaço mais amplo e funcional, que pudesse albergar um maior número de pessoas. Estes objetivos foram cumpridos.

Neste caso em concreto o 3D Max, foi fundamental para a compreensão do espaço, sendo a melhor forma de visualizar se as ideias eram concretizáveis. Um veleiro que não estava acompanhado por plantas, sendo todos os desenhos técnicos estruturados e desenhados, pelo autor. Estes foram uma mais-valia, para a execução e ao mesmo tempo para o cliente, que passa a ter uma base de desenhos, até então inexistentes.

Foi assim projetado um interior, que só se assemelha com o original, no espirito clássico, e na grande utilização de madeiras. Apesar de mais provido de equipamentos, este torna-se mais amplo, devidas as cores claras que foram utilizadas. Um espaço funcional, adaptado aos nossos dias. Podendo receber equipamentos que na altura da sua construção eram inexistentes.

Todo o interior foi projetado como um grande equipamento, que se coloca na estrutura da embarcação. Apesar de destintos, e com funções diferentes, este interligam-se. Havendo sempre o cuidado de nada se mover em alto mar.

Foi um desafio desenvolver toda a sua vertente técnica, não sendo o autor deste projeto, conhecedor das linguagem de interiores de embarcações. Mas através de pesquizas e de todos os conhecimentos adquiridos este foi sendo projetado.

Uma mais-valia para o conhecimento numa área que pode vir a ser desenvolvida mais vezes. Um desafio ambicioso, ou não fosse a ambição e os desafios palavras fundamentais para um designer.

Webgrafia

http://www.portosdeportugal.pt/UserFiles/iates-luxo-NM_Especial_Mar.pdf

http://www.dn.pt/revistas/nm/interior.aspx?content_id=2620725

https://www.facebook.com/photo.php?fbid=124292647647535&set=pb.113691205374346.-2207520000.1393978603.&type=3&theater

http://www.wally.com/

http://www.yelp.pt/biz/nautimaritima-com%C3%A9rcio-e-aluguer-de-embarca%C3%A7%C3%B5es-cascais

http://www.portugalio.com/polinautica-fabrico-e-reparacao-de-barcos-de-recreio/

http://www.siroco-nautica.pt/

http://www.marinamarbellasetubal.com/

http://www.portugalio.com/yachtalgar-construcao-de-iates/

http://www.md-bally.com.br/jeanneauLeader10.html#

http://www.soproyachts.com/

http://www.trintella.org/index.php/en/association-2/history

Anexos

Exemplares de *emails* enviados

jonas guerreiro 06-04-2014
Para: geral@princessyachtsportugal.com

Boa tarde.

Sou o Jonas Guerreiro, aluno do último ano do curso de design de interiores e equipamento, da Escola Superior de Artes Aplicadas de Castelo Branco.

Neste curso, no seu último semestre, somos confrontados com a realização de um projecto final. A escolha do projecto, fica ao cargo de cada aluno. No meu caso optei por projectar um interior de uma embarcação, mais precisamente um iate.

Para a execução deste projecto, necessito de ter como base um casco, onde possa construir todo o seu interior. Precisando de consultar desenhos técnicos do mesmo. Devo acrescentar que este projecto é meramente académico, no entanto uma parceria com uma empresa, ou um contacto com um cliente, torna mais forte e viável a sua defesa.

Ao pesquisar sobre empresas portuguesas, que construam ou desenvolvam este tipo de embarcações, deparei-me com a vossa empresa.

Venho desta forma solicitar-vos, para uma possível visualização de desenhos técnicos, e construtivos, que sirvam de base para a realização do meu projecto. Bem como informações construtivas, de materiais e técnicas. Qualquer outra ajuda seria fundamental.

Aguardo atenciosamente a sua resposta.

Os meus melhores cumprimentos.

Jonas Guerreiro

jonas guerreiro 06-04-2014
Para: geral@princessyachtsportugal.com

Boa tarde.

Sou o Jonas Guerreiro, aluno do último ano do curso de design de interiores e equipamento, da Escola Superior de Artes Aplicadas de Castelo Branco.

Neste curso, no seu último semestre, somos confrontados com a realização de um projecto final. A escolha do projecto, fica ao cargo de cada aluno. No meu caso optei por projectar um interior de uma embarcação, mais precisamente um iate.

Para a execução deste projecto, necessito de ter como base um casco, onde possa construir todo o seu interior. Precisando de consultar desenhos técnicos do mesmo. Devo acrescentar que este projecto é meramente académico, no entanto uma parceria com uma empresa, ou um contacto com um cliente, torna mais forte e viável a sua defesa.

Ao pesquisar sobre empresas portuguesas, que construam ou desenvolvam este tipo de embarcações, deparei-me com a vossa empresa.

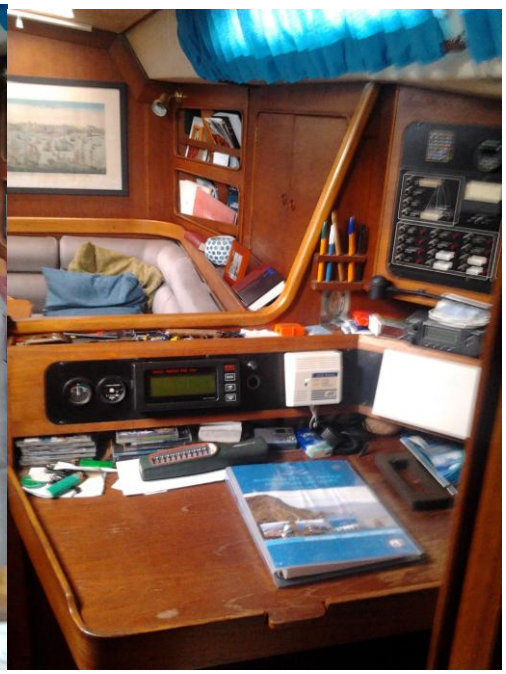
Venho desta forma solicitar-vos, para uma possível visualização de desenhos técnicos, e construtivos, que sirvam de base para a realização do meu projecto. Bem como informações construtivas, de materiais e técnicas. Qualquer outra ajuda seria fundamental.

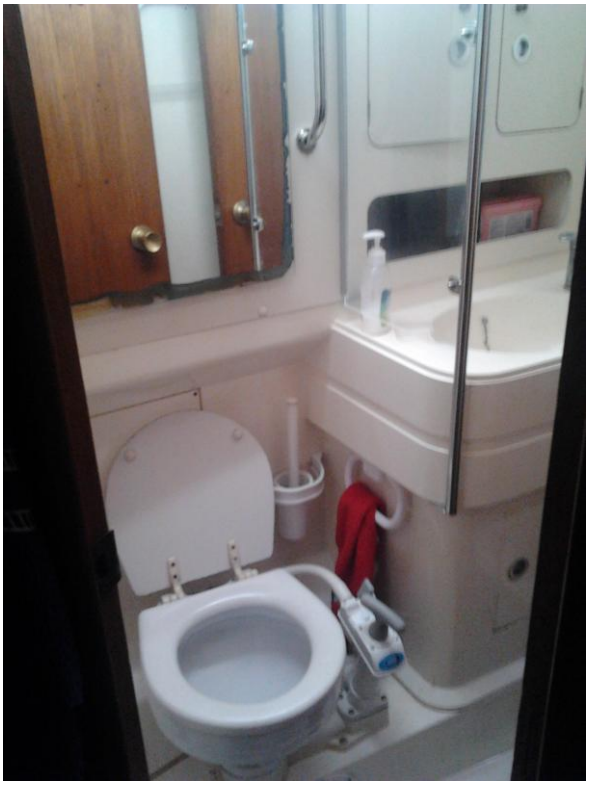
Aguardo atenciosamente a sua resposta.

Os meus melhores cumprimentos.

Jonas Guerreiro

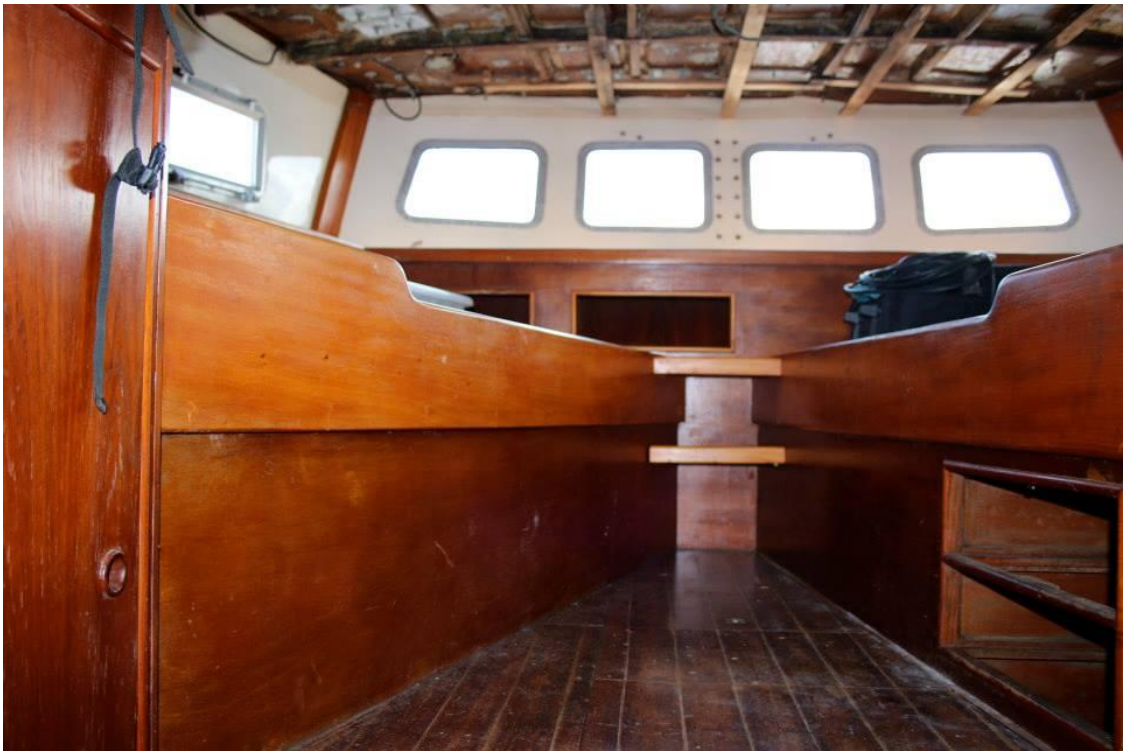
Fotos da visita à embarcação Salinas

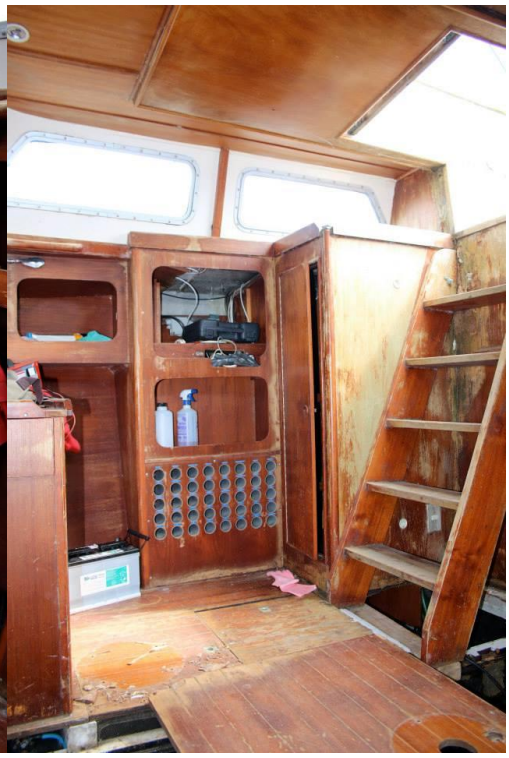


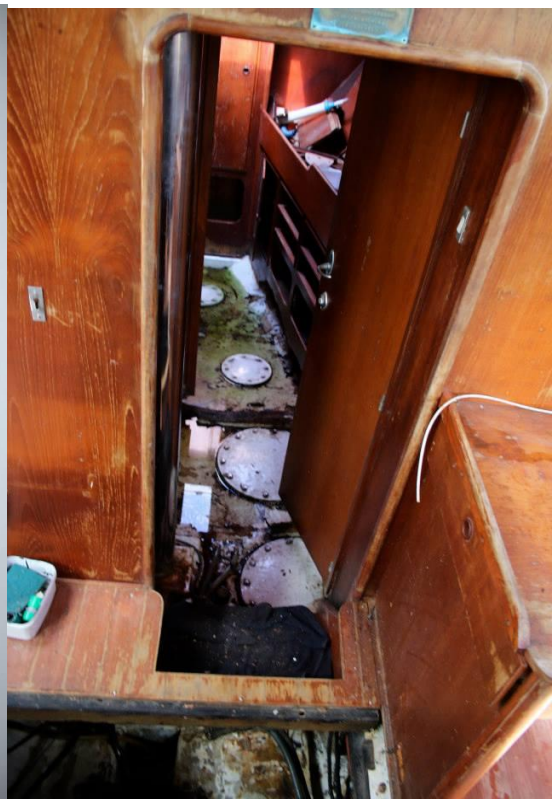


Visita ao interior da embarcação Windi

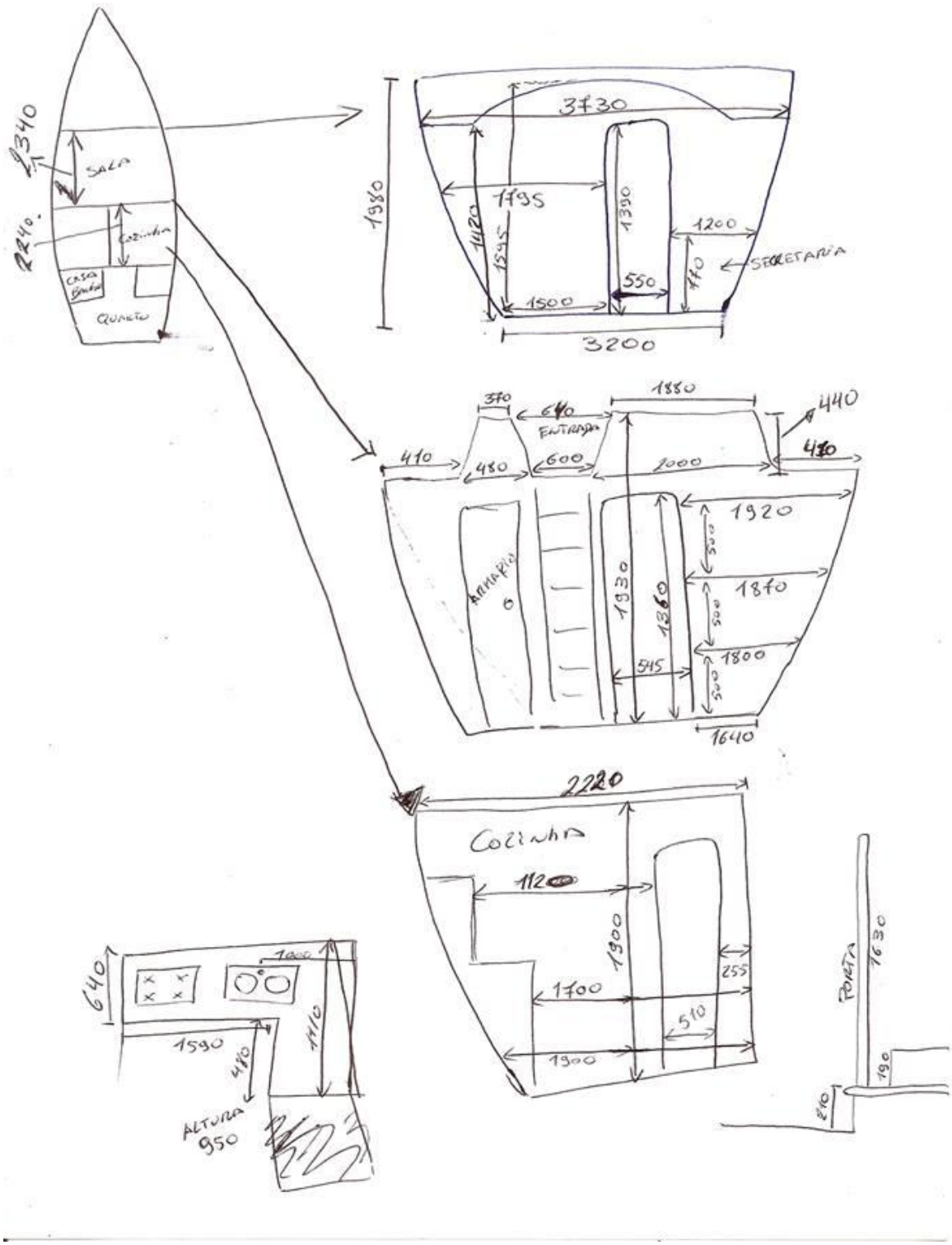
Fotos do veleiro Tanai

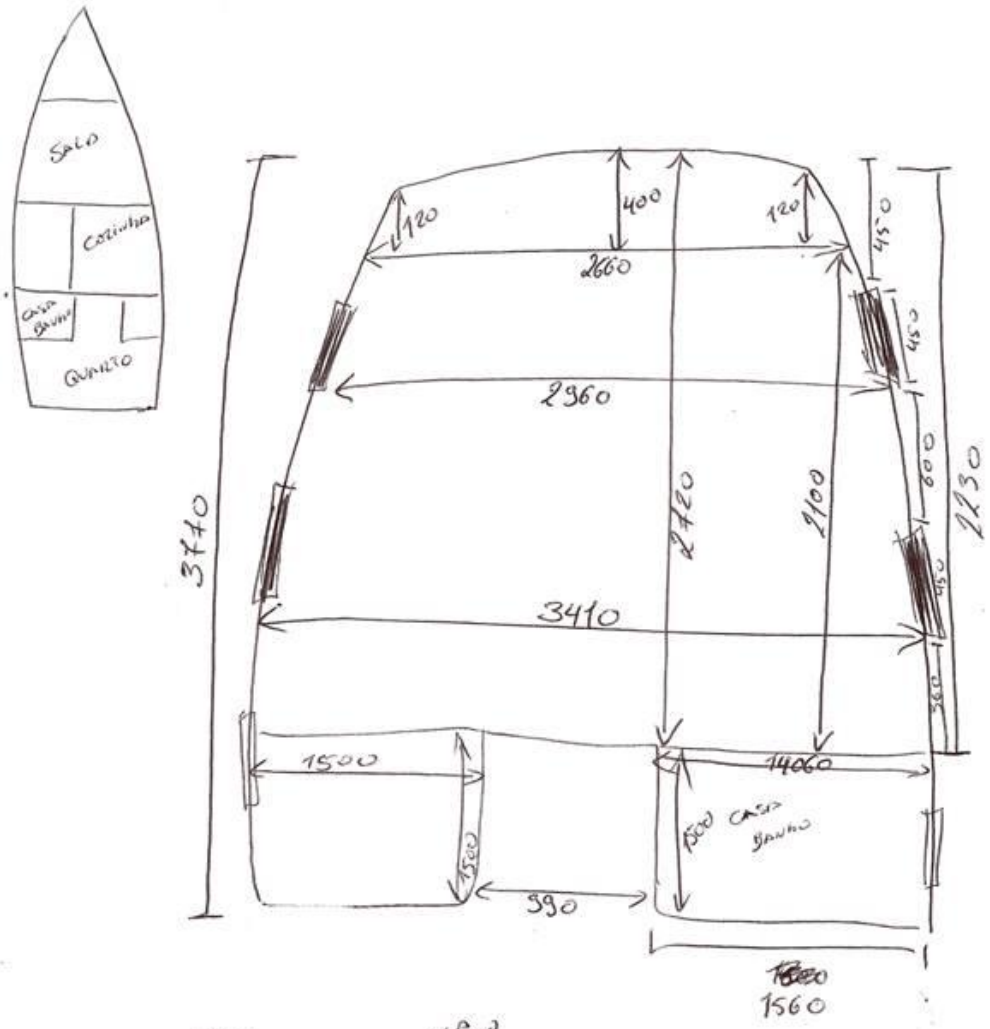


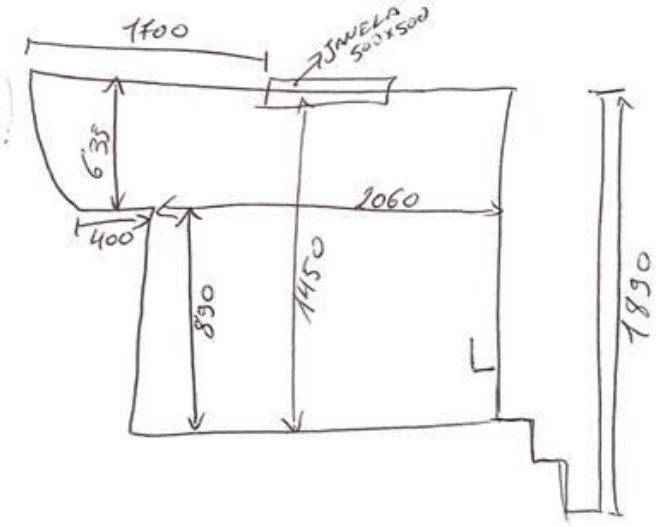


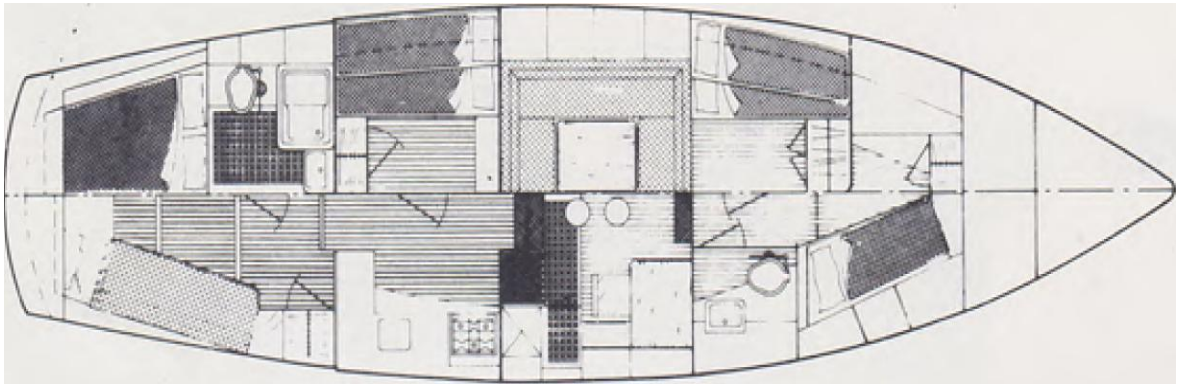


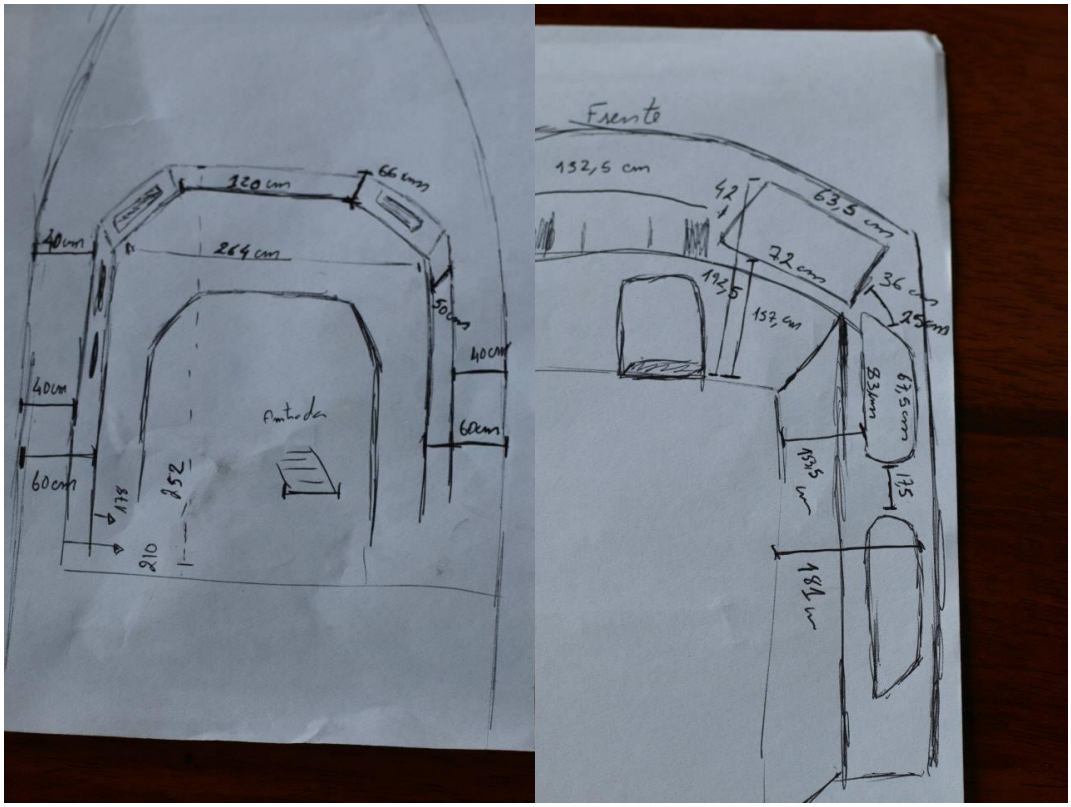
Folhas de medições dos interiores do Tanai




SALA
COZINHA
CASA BANHO
QUARTO
120
400
120
2660
450
450
2960
3770
2720
1100
800
2130
450
3410
360
1500
1400
1500
1200 CASA BANHO
990
1560


1700
JANELA 500x500
635
2060
400
890
1450
1890




120 cm
66 cm
40cm
264 cm
50cm
40cm
40cm
60cm
60cm
Frente
132,5 cm
42
63,5 cm
72 cm
36 cm
25cm
152 cm
38cm
49,5cm
145
181 cm

História da Trintela

O primeiro iate nomeado de *Trintel*, surgiu quando o chefe do porto Viking Jachthaven, Anne Wever, entrou em contato com o designer mestre holandês Van de Stadt em 1953, e os desenhos para o primeiro iate nasceram. O Trintel, nome este que surgiu devido a uma pequena ilha de areia perto de Enkhuizen no Usselmeer, com casco de aço com e cabine em mogno foi construída em versões de 7,5 m, 8,5 m e 9,5 m de comprimento, que tiveram sucesso instantâneo.

A partir do sucesso do original Trintels I e II, Anne construiu uma empresa de família com uma reputação de serviços personalizados, com construção da mais alta qualidade.

Em 1961, eles se tornaram-se o primeiro estaleiro na Europa a utilizar os métodos de construção de PRFV. O iate de 8.5m, um outro projeto Van de Stadt, foi lançado em 1964 e marcou o nascimento do nome Trintella.

A partir do final dos anos 60 e meados dos anos 70, com o Trintella III, IV e V, foram desenvolvidos para os iates um cockpit com uma pequena popa traseira que relembra galeões antigos. Em 1976, o Trintella 38 foi lançado, com um convés e casco de perfil mais moderno. A produção continuou em GRP, e a gama foi sendo cada vez mais vasta, até ao Trintella 53, em 1980.

No início da década de 80, foi tomada a decisão de mudar a linguagem da linha Trintella . Após novas reuniões de projeto com o designer Van de Stadt, as linhas do primeiro iate de alumínio estavam decididas, e em 1983 os pequenos jardins entraram no mundo dos iates semi- personalizados com este modelo.

O projeto também anunciou uma mudança no estilo do Trintellas , com a adição de uma moderna casota para cães, dando a estes iates um perfil distinto , que se tornou a marca registrada da gama moderna dos Trintella.

Até meados da década de 1980, tem sido gradualmente construídos iates de tamanhos maiores. Em 1986, o 75A foi o maior iate construído. Porem, em 1988, viu o fim de uma era depois de quase 36 anos à frente no mercado deste ramo. Anne Wever decidiu que era hora de se aposentar. Em 1994, a Trintella mais uma vez assumiu a liderança na vanguarda da tecnologia de construção naval, com a construção do Trintella-Holland 47. A linha 47, marcou o início de uma nova parceria com o escritório de design Ron Holanda e a gama foi atualizada para publicações consideráveis da imprensa do iatismo.

Hoje Trintella Yachts tornou-se orgulhosamente parte do Grupo CCYD, onde a sua longa tradição e história única se reuniu e fundiu com outro estaleiro com uma excelente reputação histórica para o design, desempenho, qualidade e habilidade na construção de iates de luxo exclusivos de classe mundial.

A Trintella moderna não só possui a habilidade superior de produção que tem sido passada de geração em geração, como também cada um dos seus iates também tem um pouco de história dentro das suas próprias fibras. A Trintella tornou-se conhecida mundialmente por estar entre os melhores iates de cruzeiro semi personalizados.

Fibras de Vidro e Iates

IATES

Os iates são tipos de embarcação a vela, ou a motor, utilizadas basicamente para lazer no mar, rios ou lagos. Estas embarcações remetem muito a um mundo luxuoso e sofisticado, que são patentes de divisões distintas dentro da embarcação como cozinha, casa de banho, e até ar-condicionado. Embora haja iates de grande luxo, existem também modelos mais pequenos e humildes.

Os iates motorizados são primordialmente procurados, no geral, pelo seu desempenho ou pelo seu conforto. Aqueles que apreciam grandes velocidades em curtos percursos, tendem a procurar barcos com os melhores motores, cascos mais esguios e de alto desempenho.

Na náutica, tende-se a referir iates de menores dimensões como veleiros. Os iates a vela são mais conhecidos pelo seu manuseamento manual, visto que, sem a necessidade de reabastecimento de combustível, são adequados para navegações de longo curso

Um veleiro pode variar entre cerca de 6, até mais de 30 metros, cuja distinção entre um navio e um iate desta envergadura se torna difícil.

MATERIAIS

MADEIRA

Até cerca de 1950, praticamente todos os iates eram fabricados em madeira ou aço, o que hoje em dia se alargou a uma gama maior de materiais. Ainda que os tradicionais cascos de madeira continuem no mercado e a serem produzidos, o material mais utilizado em iates modernos é a fibra de vidro. Para além desta, é também utilizado o alumínio, o aço o ferro cimento e a fibra de carbono

Os métodos utilizados com a madeira foram sendo alterados a outras técnicas de produção mais eficaz, e a gama de tipos de madeira foi também alargada para outros tipos mais modernos como a madeira prensada e o uso desta mas com resina.

FIBRA DE VIDRO

“Fibra de vidro” pode referir-se à própria fibra em si, como também ao material Polímero que é reforçado com Fibra de Vidro (PRFV). Este material é produzido através de aglomeração de pequenos e finos filamentos de vidro, que, quanto á sua propriedade física, são extremamente flexíveis. Quando é feita a mistura entre este composto e uma resina, geralmente, de poliéster, dá origem á denominada fibra de vidro.

O PRFV tem alta resistência à tração, é extremamente flexível e resistente ao impacto. É um material leve e não condutor de corrente elétrica. Este possibilita a moldagem de peças complexas através de moldes, viabilizando a comercialização de peças de grande dimensão e de aparente complexidade de produção. O custo de manutenção depois de aplicado é quase inexistente devido á resistência do material.

Para além disto, as peças em fibra de vidro podem ser, quando moldadas, automaticamente tingidas numa qualquer cor desejada, o que pode dispensar pinturas e outros acabamentos.

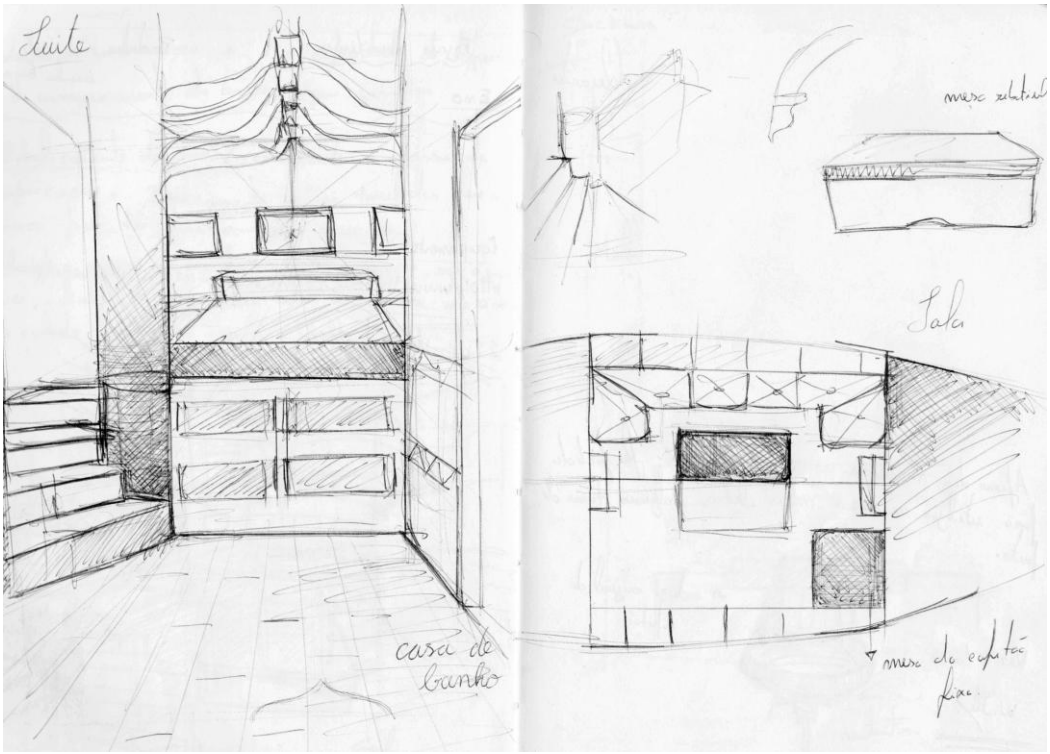
FIBRA DE CARBONO

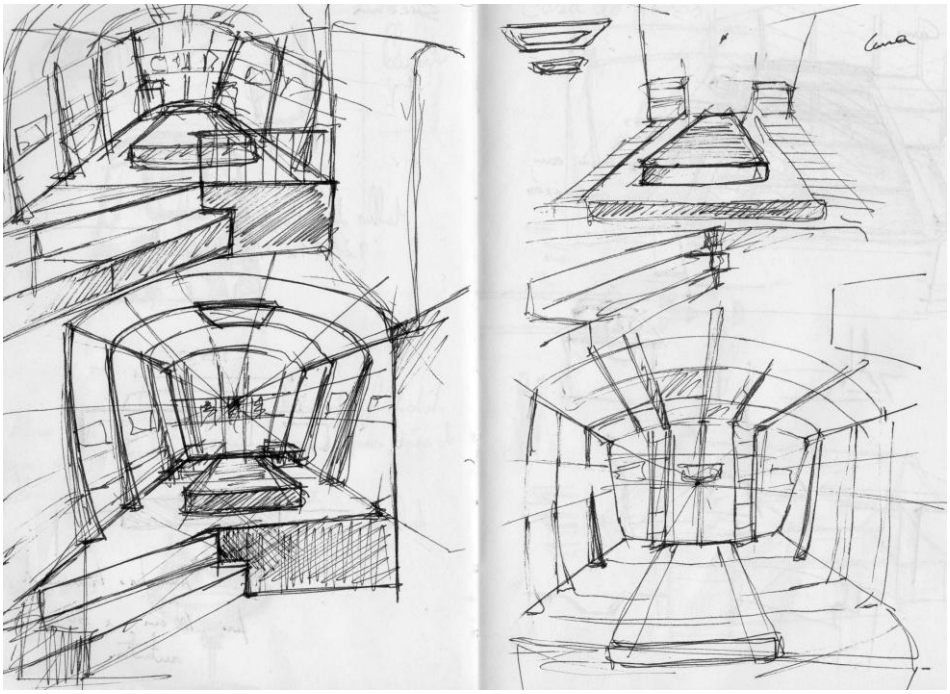
A fibra de carbono é um material que é feito a partir de finas fibras patentes de **carbono, fabricado através da oxidação de polímero, e posteriormente tecida em folhas e prensada, sendo esta unida e fortalecida por resinas cujo resultado é um material preto**.

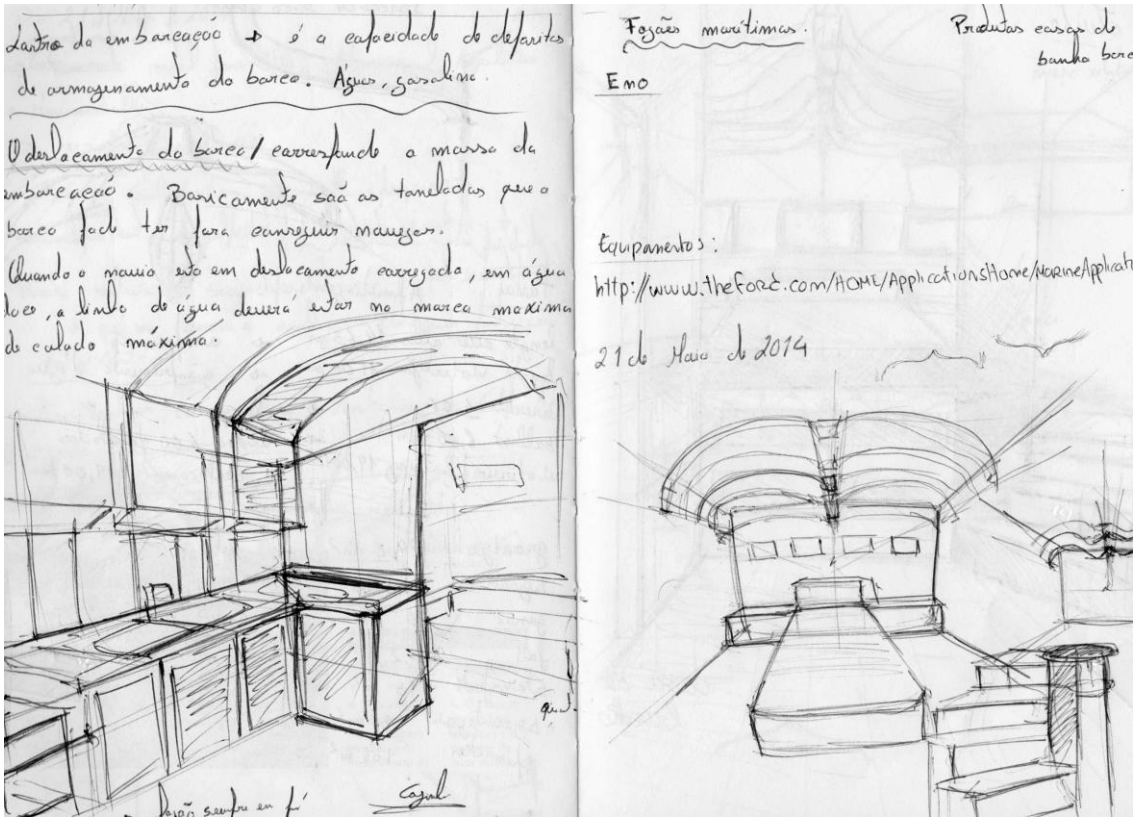
A fibra de carbono é utilizada para fazer os materiais compostos de resinas plásticas. Tem a resistência do aço, mas é mais leve que o alumínio, e têm uma enorme resistência ao calor. A fibra de carbono é muito forte, porém, se for submetida a choques muito fortes, pode danificar.

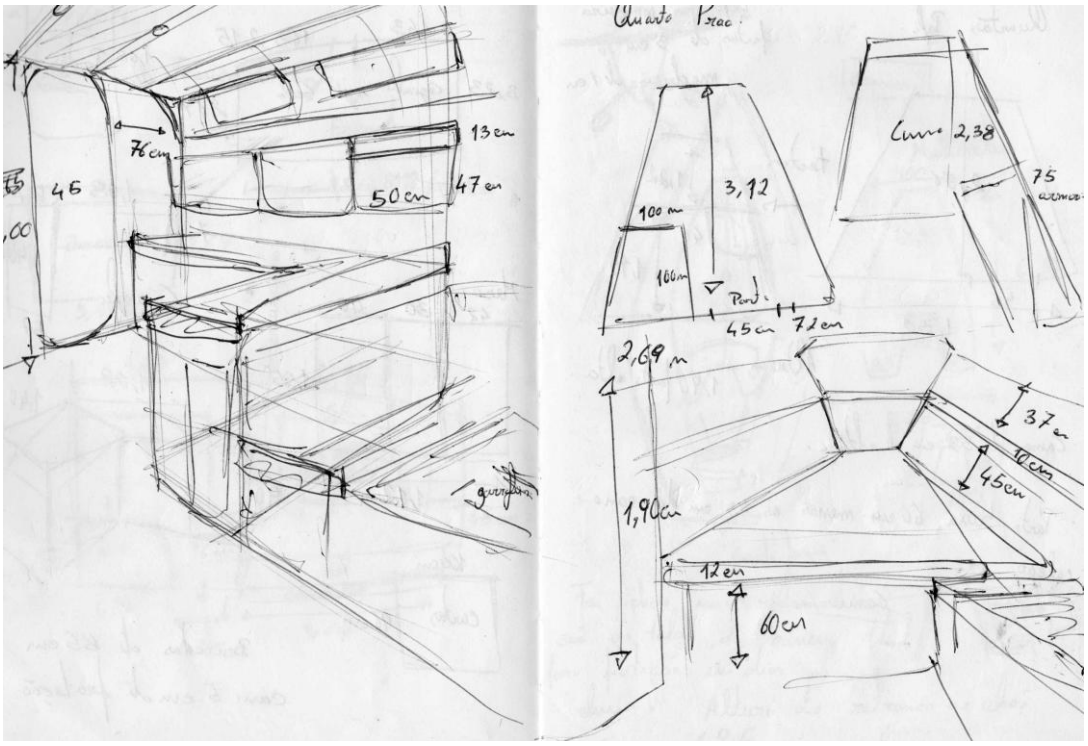
É o material com melhor equilíbrio de peso/força.

Diário Gráfio esboços


Suite
casa de banho
Sala


Cama


Dentro da embarcação → é a capacidade de depósitos de armazenamento do barco. Água, gasolina.
O deslocamento do barco / corresponde a massa da embarcação. Basicamente são as toneladas que o barco pode ter para carregar mangas.
Quando o navio está em deslocamento carregado, em água doce, a linha de água deverá estar na marca máxima de calado máximo.
Fogões marítimos.
Produtos casa de banho barc
Eno
Equipamentos:
http://www.theford.com/HOME/ApplicationsHome/MarineApplicati
21 de Maio de 2014


76 cm
13 cm
45
50 cm
47 cm
Quarto Praa.
3,12
100 m
100 m
Pont.
45 cm
71 cm
Cum. 2,38
75
2,69 m
37 cm
10 cm
45 cm
1,90 cm
12 cm
60 cm

Renders Experimentais