

Anno V - Numero 1
Aprile 1996

Hobby Natura



Hobby Natura

Periodico di cultura, ambiente, tempo libero, campeggio, nautica, sport.

Con la Collaborazione del



APRILE

1996

Numero Uno

Direttore responsabile

Michele Gottardi

*Coordinamento redazionale e
progetto grafico*

Renato Boaretto

*In copertina foto di
Maurizio Giuman*

Collaborano:

il Club "OLTRE I 40"

Dino Basso, Loris Brunello,
Maurizio De Tina,
Luciano Disperdi, Rossana Maiorca,
Patrizia e Lucio Maritan,
Alberto Montagner,
Mario Motta, Cristina Rossi,
Roberto Sartore, Rita Sartori,
Bruno Virgulin,
Alberto Zanellato, Mario Zilio,
Andrea Zolli.

Editore:

NAUTICLUB 11 FUSINA
via Moranzani
30030 Malcontenta - Venezia

*Pubblicazione registrata
presso il Tribunale di Venezia
al N° 1098 in data 1 giugno 1992.*

*Direzione, redazione ed
amministrazione:*

Nauticlub 11 Fusina
Via Moranzani - Malcontenta (VE)
Tel. 041/69.81.33

Stampato da:

GRAFICA & STAMPA snc
via F.lli Bandiera 53/c
30175 Marghera (VE)

**Distribuzione gratuita
Riservata ai Soci**

Cristina Rossi	Le Corti a Venezia	2
Mario Zilio	I Ponti di Venezia	5
Mario Motta	Le Forze d'Ercole	8
Alberto Montagner	La Vittoria d'Acri	10
Dino Basso	Il Forte Carpenedo	12
Anonimo Venessian	"El Teatro"	16
Lucio Maritan	Le risorse e l'ambiente: sul Delta del Po da Rosolina a Sacca Scardovari	17
Dino Basso	Lungo il fiume Dese... in mountain-bike	20
Maurizio De Tina	Il maestro d'ascia	24
Loris Brunello	Vela al terzo tra tradizione e modernità	26
a cura del Club "OLTRE I 40°"	Approccio alla vela	28
Andrea Zolli	I cavi	29
Bruno Virgulin	Gli aristocratici Crostacei	30
Bruno Virgulin	Il risvolto di copertina	32

EDITORIALE

Quinto anno, la formula vincente non si cambia, e anche **Hobby Natura** continua secondo lo schema collaudato. Ma perché una rivista sia sempre puntuale e attenta occorre che anche il lettore e le associazioni che ci sono vicine producano dei suggerimenti, diano vita ad iniziative di cui valga la pena parlare. Ecco perché dai prossimi numeri cercheremo di stare più sulla notizia, dando conto di ciò che avviene in campo naturalistico attorno a noi, con maggior tempestività e informazione.

Intanto prosegue il nostro viaggio nell'edilizia "storica" della Dominante, questa volta è il turno delle Corti e dei ponti, ma anche nelle sue tradizioni popolari, come le contese tra castellani e nicolotti per le "forze d'Ercole", o le rievocazioni di celebri battaglie della Serenissima, come quella di Acri del 1256.

Continuano anche gli itinerari naturalistici, a piedi, al forte Carpenedo, o in bicicletta lungo il Dese, o più distante ancora, sul Delta del Po. Intanto si aggiungono altre rubriche che trattano di nautica, ad un livello elementare ma mai dilettantesco.

Michele Gottardi

LE CORTI A VENEZIA

di Cristina Rossi

Data l'importanza delle vie d'acqua a Venezia e in particolare del Canal Grande, si assiste nel tempo ad una progressiva edificazione di complessi residenziali lungo le rive che non si presentavano "rettificate e arginate" come lo sono ora, ma piuttosto irregolari con una serie di spiagge, come si può vedere ancora in qualche esempio nella pianta di Jacopo De' Barbari. Davanti a Ca' Farsetti e a Ca' Loredan, edifici di epoca bizantina, do-



Palazzo di Ca' Loredan,
veduta dell'esterno.

veva esserci una di queste spiagge e il portico aperto al piano terreno può assumere il significato di corte aperta, spazio per l'approdo e lo scarico delle merci. In altri casi l'edificio, sempre con portico al piano terra, sostenuto da archi a tutto sesto, è posto perpendicolarmente alla via d'acqua, affiancato da una corte che finisce sulla spiaggia. In un primo tempo questa corte è aperta, poi viene chiusa con strutture lignee, quindi con muratura per proteggere le merci; vengono aperte la porta d'acqua, ge-

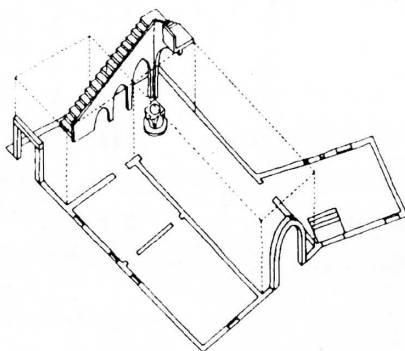


Palazzo di Ca' Farsetti,
veduta dall'esterno.

neralmente a tutto sesto, e la porta di terra, elemento di identificazione del residente, spesso arricchita con elementi decorativi, stemmi, etc. Ai piani superiori del palazzo si accede attraverso scale esterne, dapprima in legno, quindi in pietra.

TIPOLOGIA A "L"

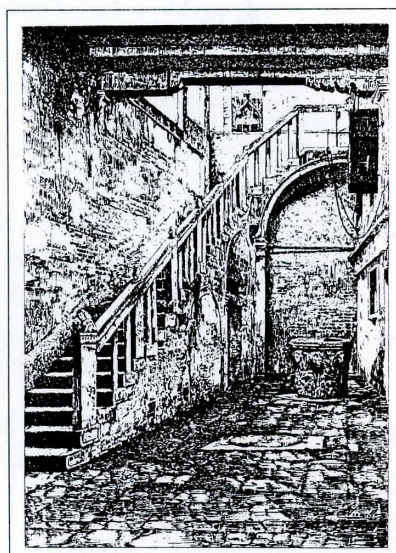
Nel corso del Trecento, a mano a mano che la città si espande e che gli spazi lungo le rive diventano più costosi, si assiste alla chiusura di uno dei lati della corte che viene edificata fin dal piano terra, lasciando solo un piccolo spazio per la



Planivolumetrico di palazzo Centani
Casa Goldoni

porta; la corte diventa così spazio privato incluso nell'edificio che, attraverso una serie di elementi, quali la porta di terra, la vera da pozzo, la scala di pietra, l'ingresso al piano nobile, caratterizza la condizione sociale di chi vi abita.

Un esempio è palazzo Centani - casa Goldoni, nel sestiere di S. Polo, all'incrocio fra Calle dei Nomboli e Rio di S. Tomà, che risale al XV secolo.



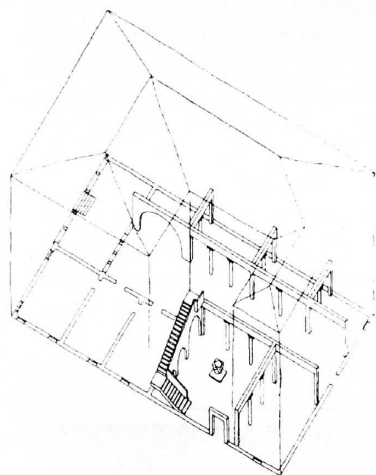
Corte di palazzo Centani
Casa Goldoni (ONGANIA, 1911)

TIPOLOGIA A "C"

Nella seconda metà del '400 si assiste all'aggiunta di un altro corpo laterale, sempre per l'innalzamento del costo dei terreni, a scapito della corte che viene ridotta di dimensioni e completamente "inglobata nell'edificio". Un esempio è la Ca' d'Oro, costruita nei primi decenni del Quattrocento: presenta una corte con scala scoperta e vera da

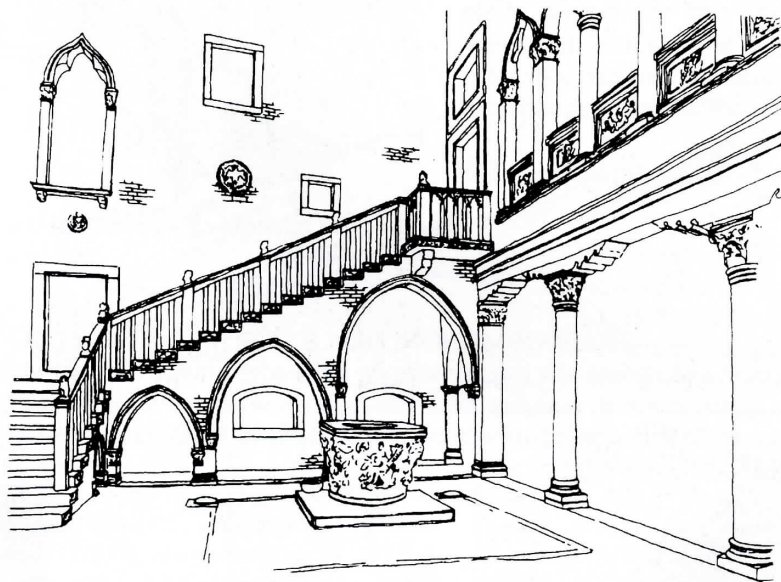
pozzo; su due lati si apre l'ampio porticato del fontego sorretto da colonne.

Questa tipologia sopravvive per molto tempo, fino al Cinquecento e oltre, a volte viene abbinata e/o sovrapposta. La corte però tende sempre di più a perdere la sua funzione distributiva all'interno dell'edificio, il suo significato originale di "ingresso", per assumere quello di "passaggio"; infatti la scala di accesso ai piani nobili non è più esterna, ma viene spostata all'interno del palazzo, secondo modelli tipologici desunti dalla terraferma.



sopra: Planivolumetrico di Ca' Doro

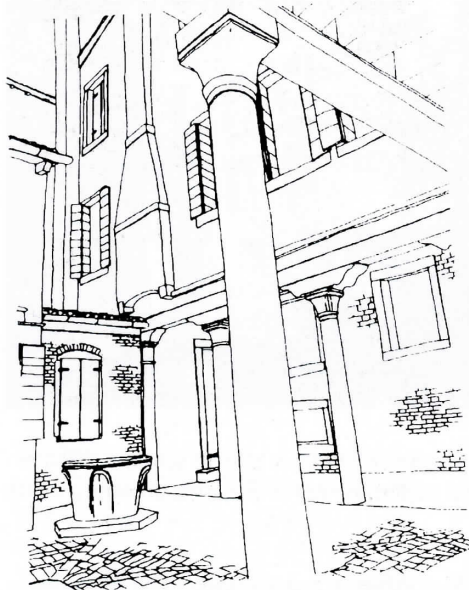
a destra: veduta della corte a "C" di Ca' Doro



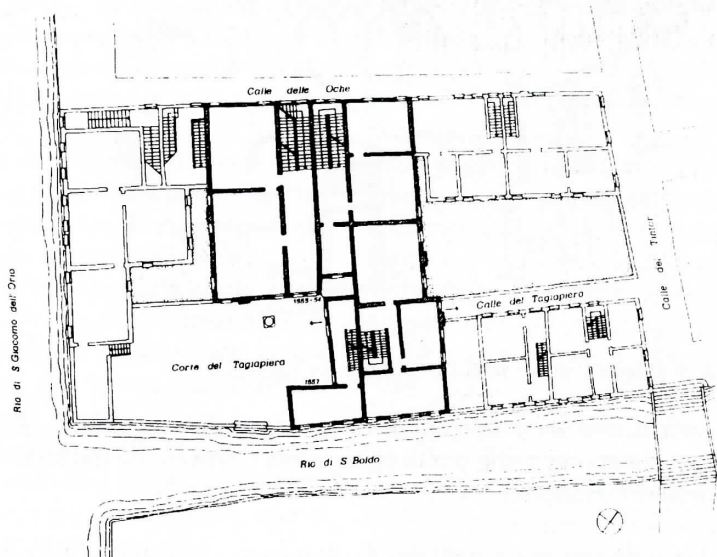
EDILIZIA MINORE

La corte è presente anche nell'edilizia minore, come spazio distributivo chiuso all'interno di organismi tipologici diversi, soprattutto nelle zone periferiche della città. A tal proposito possiamo citare molti esempi di case d'affitto, sia a schiera che, a corte, che a blocco, già trattate nei numeri 1 e 3 di *Hobby Natura* 1995.

La corte manca quasi completamente nella zona di Rialto, proprio perché il carattere commerciale e mercan-

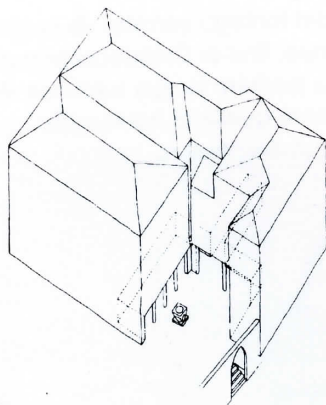


Corte del Tagliapietra



tile privilegia spazi di pubblico passaggio, spesso fiancheggiati da botteghe. Probabilmente l'origine di questa tipologia va ricercata nell'organizzazione bizantina della casa fontego che spesso aveva sul retro una corte attorno alla quale sorgevano le abitazioni del personale (operai, facchini, barcaioli, etc.) impiegate nell'attività mercantile del padrone.

La corte dei Tagliapietra sul Rio



La Corte dei Tagliapietra: planivolumetrico.

S. Boldo, doveva essere il luogo dove veniva lavorata la pietra: l'ampia porta d'acqua poteva servire allo scarico della pietra grezza e al carico di quella lavorata; gli edifici circostanti dovevano costituire le abitazioni del "paron di corte" (il grado più alto nella gerarchia lavorativa dei tagliapietra) e dei suoi lavoratori, mentre i magazzini al piano terra servivano come depositi.

TRASFORMAZIONI DELLE CORTI PRIVATE IN CORTI PUBBLICHE

In età gotica si assiste alla trasformazione delle corti private in corti pubbliche, dovuta all'apertura di sottoportici, alla costruzione di nuovi ponti e alla creazione di nuovi percorsi viari pedonali. Un esempio è la Corte Seconda del Milion, così chiamata perché vi sorgeva il palazzo dei Polo, distrutto da un incendio alla fine del



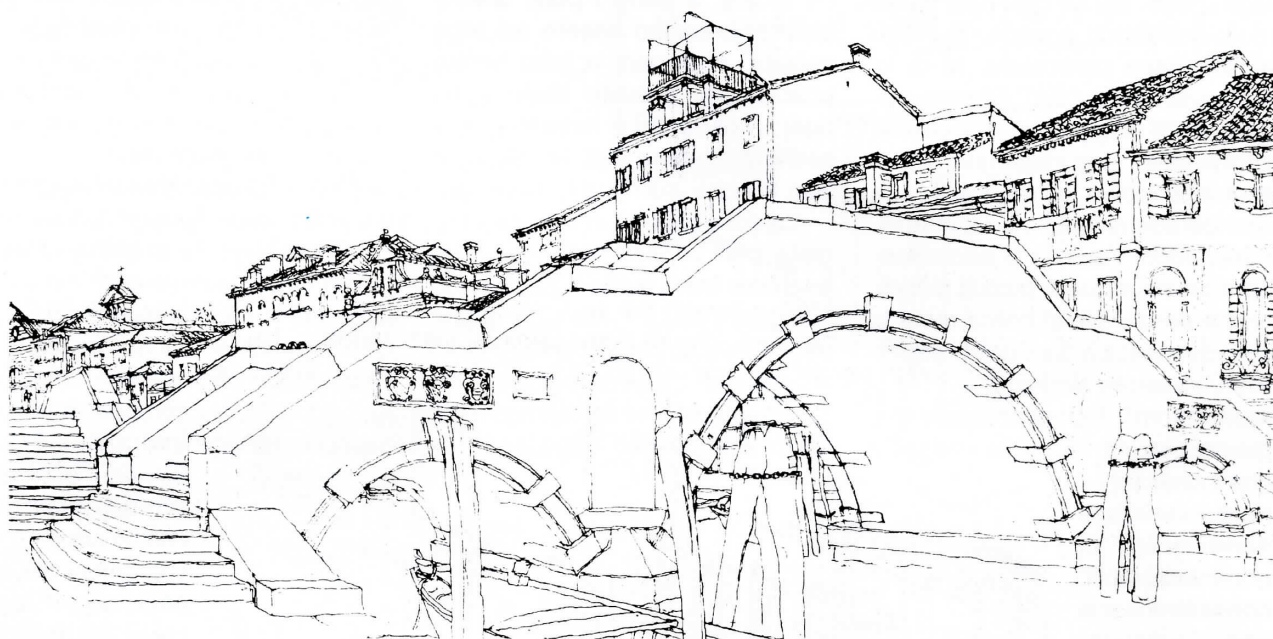
In alto e a destra: vista della Corte Seconda del Milion

XVI secolo, che un tempo era privata e destinata alle operazioni commerciali della casa, poi, in seguito all'apertura del sottoportico che ora la collega alla Corte Prima del Milion, e del ponte sul rio di S.Lio, è divenuta corte pubblica di passaggio.

Notizie e disegni sono tratti da: G. Aldegani - F.Diodati, *Le Corti, spazi pubblici e privati nella città di Venezia*, CittàStudi, Milano 1992.

“I Ponti di Venezia”

di Mario Zilio



Pontie dei Tre Archi o di San Giobbe
(a San Giobbe, sestiere di Cannaregio. Struttura in pietra; tre archi normali; spallette in pietra).

Gli oltre 400 ponti di Venezia costituiscono una delle caratteristiche più singolari della città lagunare, sulla quale spesso l'occhio del visitatore, e anche dei veneziani, non si sofferma più di tanto, fatte salve le eccezioni dei ponti maggiori, come quelli sul Canal Grande (Rialto, Accademia, Scalzi), o di qualche ponte del tutto particolare come quello dei Sospiri, per fare un esempio dei più banali.

In realtà anche gli altri ponti, con strutture e linee architettoniche più semplici, sono spesso dei veri, piccoli capolavori di ingegno e grazie ad essi è garantito l'accesso a calli e a campielli altrimenti inaccessibili, ad abitazioni private o a negozi con ingressi prospicienti direttamente il canale. Questa affermazione può apparire scontata, ma in realtà non è così se solo si pensa che i

veneziani di una volta si muovevano soprattutto sull'acqua, utilizzando una moltitudine di imbarcazioni studiate e dimensionate secondo l'uso e il trasporto cui erano destinate.

Le facciate dei palazzi e delle chiese erano adiacenti ai canali, perché attraverso di essi ci si trasferiva da un punto all'altro della città.

Qualche passerella in legno, più o meno provvisoria, consentiva di attraversare i rii più stretti senza ricorrere alla barca (ricordiamo il toponimo “toletta”).

Solo verso la fine del 1100 si cominciò a costruire i primi ponti stabili, prima in legno, poi in pietra, quindi anche in ferro.

Lo stesso ponte di Rialto fu fino al 1180 provvisorio, di legno e su barche: verso il 1265 fu sostituito da un manufatto di legno apribile al centro

per il passaggio delle navi, così come ci appare nel fiabesco dipinto di Vittore Carpaccio intitolato “Miracolo della reliquia della Croce”, conservato alle Gallerie dell'Accademia.

Dopo una lunga serie di crolli, cedimenti parziali, danneggiamenti vari, si cominciò a pensare ad una costruzione in pietra e i più valenti architetti del '500 elaborarono i loro progetti: da Fra' Giocondo da Verona (il suo progetto è citato nelle “Vite” del Vasari) a Michelangelo, dal Palladio al Vignola, dal Sansovino allo Scamozzi.

Dal 1588 al 1591, sotto il dogado di Pasquale Cicogna (il doge sepolto nell'Oratorio dei Crociferi), fu data esecuzione al progetto definitivo, che fu una sintesi di numerose proposte, coordinate da Antonio Da Ponte, progettista tra l'altro delle

Corderie della Tana all'Arsenale e del Palazzo delle Prigioni, nonché restauratore di Palazzo Ducale dopo gli incendi del 1574 e del 1577 (a proposito di incendi a Venezia...).

Tutti i ponti, anche i più nascosti e meno conosciuti, possono rivestire un interesse particolare, al di là dell'ovvia utilità: uno scorcio improvviso e suggestivo sul canale attraversato, una rassegna di cammini spettacolari, un'infilata di case con caratteristiche insospettabili. Per i pedoni Venezia si lascia scoprire grazie a questi piccoli gioielli, anche se la visita in barca resta la sola che riesca a dare una prospettiva veramente singolare.

Ponti "storti" (toponimo assai frequente), stretti, larghi, lunghi, ponti che come tutti i luoghi veneziani sono ricchi di nomi incredibili, con la loro storia vera o leggendaria, con le curiosità affascinanti di cui è ricca la toponomastica veneziana.

Per un certo periodo i ponti furono senza gradini o quasi, per consentire il passaggio ad animali e ai carri trainati, e senza spallette laterali: l'unico ponte rimasto ai nostri giorni senza spallette, è il ponte "Chiodo", privato (consente l'accesso ad una abitazione privata) sul rio di S. Felice, nel sestiere di Cannaregio, nei pressi

dell'ex Abbazia della Misericordia. La maggioranza dei ponti è fabbricata in pietra, con spallette in ferro oppure in pietra: un numero più esiguo è di legno o di ferro.

Le arcate, a parte i ponti dritti a travata, possono essere ad arco rialzato, ribassato, a tutto sesto, policentrico, a sesto acuto (solo due); a più archi è rimasto solo il bellissimo ponte dei Tre Archi a San Giobbe, sul rio di Cannaregio.

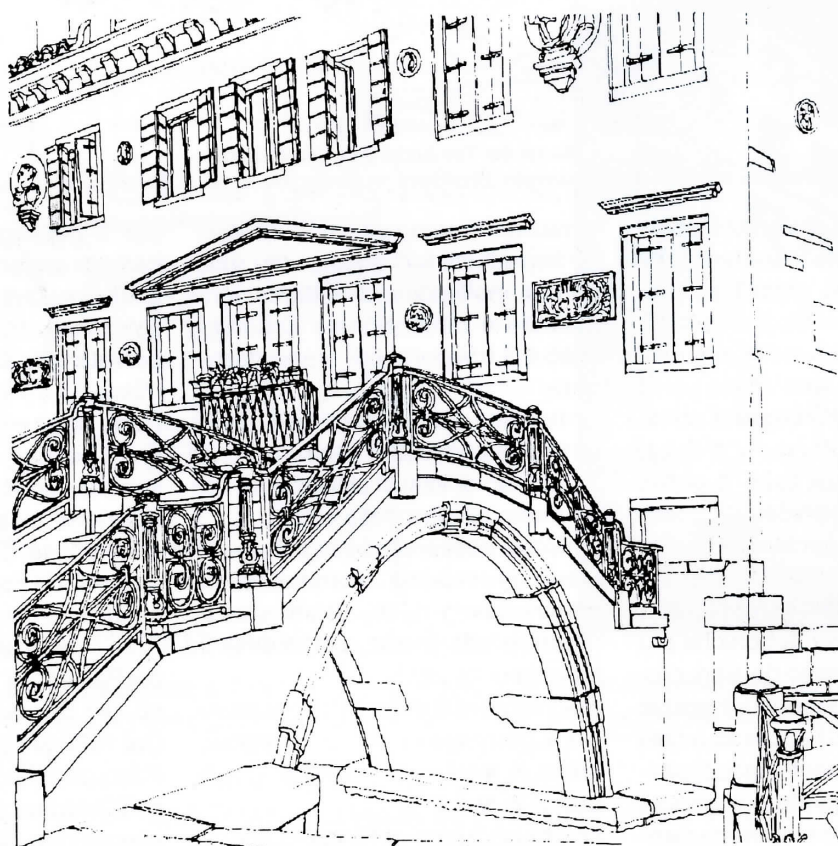
La cosa certa è che la passeggiata per Venezia garantisce un esercizio fisico particolare che non ha eguali in alcuna altra città, grazie al continuo salire e scendere nello scavalcare i canali che si incontrano, canali che una volta erano molti di più: solo nell'800, dopo la caduta

della Repubblica, circa il 10% dei canali minori fu ricoperto per facilitare la pedonalizzazione di Venezia.

Quasi 40000 mq. di superfici acquedotti furono sostituiti dai cosiddetti "rii terrà", canali alcuni interrati, altri ricoperti o tombati (con l'acqua sotto, ma che alla lunga si interrirono anch'essi), con la conseguente demolizione dei relativi ponti.

Dal Rio Terrà della Maddalena, uno dei primi canali ricoperti prima del 1400, fino al Rio Terrà dell'Isola, nei pressi di S. Giacomo dall'Orto, coperto nel 1969, una quantità di piccole o grandi vie d'acqua scomparve per motivi di igiene, di circolazione pedonale più comoda, o per il capriccio dell'amministrazione di turno:

che aspetto avrebbe Venezia con qualcuno dei suoi canali scomparsi riaperti come una volta? Ne parleremo in un prossimo numero di *Hobby Natura*. Come un tempo la costruzione e la manutenzione dei ponti era rigorosamente controllata dalla Magistratura dei Provveditori ai Ponti e de' Comuni, poi sostituita dal Magistrato alle Acque, così ai nostri giorni è inderogabile una continua manutenzione, accompagnata dalla periodica opera di escavazione dei rii: argomento scottante, ritornato alla ribalta pro-



Il ponte Storto

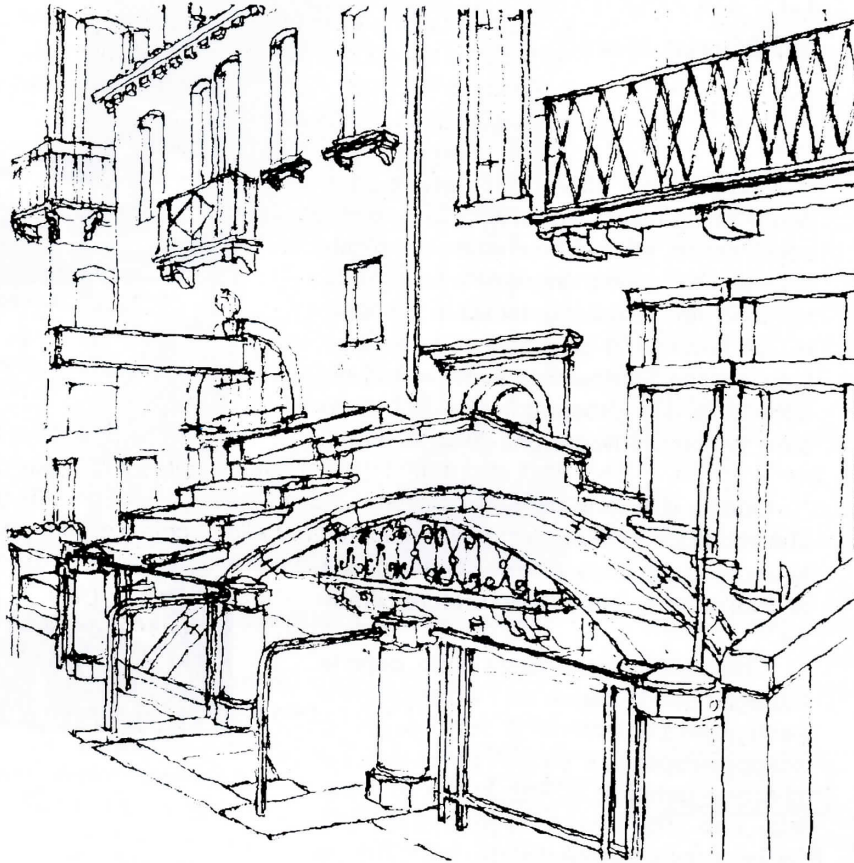
In pietra, con colonnine di sostegno decorate in ghisa e spallette in ferro battuto.

prio in questi ultimi tempi, dopo anni di trascuratezza.

Il fatto che il traffico più intenso avvenisse attraverso i canali, è evidenziato dall'attesa di quasi tre secoli prima di poter solcare il Canalazzo con altri due ponti oltre a quello di Rialto: solo nel 1854 infatti fu costruito in ferro dalle fonderie inglesi Neville, il ponte dell'Accademia, poi sostituito a causa del

deperimento del ferro, da un ponte "provvisorio" in legno nel 1934 (tempo della costruzione: 35 giorni!); tale manufatto, più volte restaurato, è ancora al suo posto.

Lo stesso progettista dell'attuale ponte dell'Accademia, l'ing. Eugenio Miozzi curò nel 1934 la costruzione in pietra d'Istria dello splendido ponte della Stazione, detto degli Scalzi dalla vicina chiesa dei Carmelitani, il quale sostituì a sua volta il precedente in ferro, installato nel



Il ponte Chiado senza spallette laterali

1858 dodici anni dopo l'inaugurazione della ferrovia. (durata della costruzione del ponte in pietra: da maggio 1932 a ottobre 1934).

Questi tre ponti "maggiori" sono celeberrimi e giustamente, anche per le panoramiche eccezionali che offrono: ma la nostra attenzione e il nostro invito vanno alla scoperta dei ponti meno importanti, magari nascosti, ma ricchi di fascino e interesse. Citarne qualcuno farebbe un torto a tutti gli altri, ciononostante

ricordiamo il ponte del Modena, nei pressi dello splendido e solitario campo S. Boldo, uno dei due soli ponti (l'altro è privato) con arcata a sesto acuto; e il ponte delle Tette che non ha nulla di particolarmente vistoso, a parte il nome dovuto, pare, alla presenza di prostitute nella zona di S. Cassiano, le quali erano autorizzate a esporre alle finestre le loro grazie, anche allo scopo di

combattere una tendenza assai diffusa, che provocò numerosi processi per sodomia, alcuni dei quali conclusi con condanne capitali.

Muniamoci quindi di una carta topografica e di una buona guida e... via alla riscoperta di Venezia "su e giù per i ponti" (che è anche il nome di una riuscita manifestazione podistica, la cui ultima edizione ha avuto luogo domenica 17 marzo 1996).

Bibliografia.

T. Rizzo, *I Ponti di Venezia*, Newton Compton Editori - Roma.

G. Zucchetto, *Venezia ponte per ponte*.

P. Piffarerio e P. Zanotto, *I Nizioletti raccontano*, Il Cardo Ed. Venezia.

Disegni tratti da: U. Pizzarello, E. Capitanio, *guida alla città di Venezia*, vol. 2°, 3°, edizioni L'ALTRA RIVA.

LE FORZE D'ERCOLE

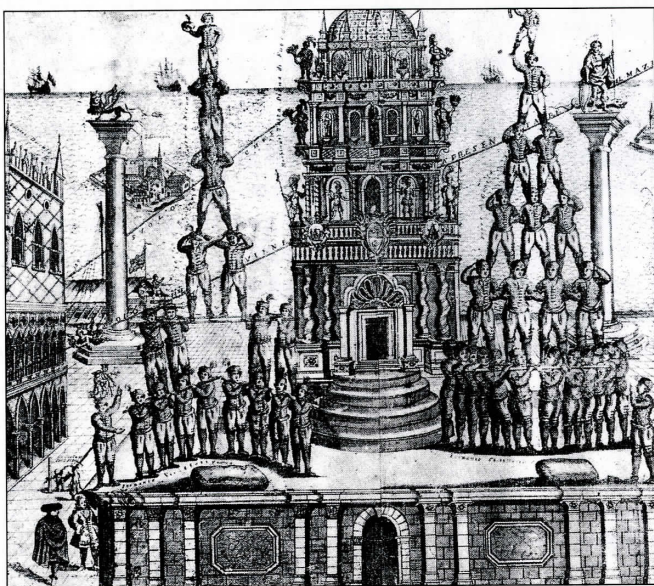
di Mario Motta

Come ho già affermato in una precedente "divagazione" veneziana, la città, nei secoli scorsi, era nettamente divisa in due distinte parti: quella "orientale" considerata territorio dei Castellani e quella "occidentale" dei Nicolotti; a tal proposito la sempre lungimirante Serenissima aveva nominato addirittura due procuratori, *de cita* e *de ultra*, per non inimicarsi una delle due fazioni.

Questa divisione venne in seguito anche accettata dal Regno Italico e perpetrata anche dalla dominazione austriaca con la creazione di due distinte preture cittadine.

Come già in precedenza detto, dopo le battaglie con le canne ed i violentissimi e sanguinosi combattimenti con i pugni, ci scappava spesso il "morto", per ovvi motivi di ordine pubblico la Repubblica di Venezia, che pur aveva regolamentato e asseccato queste disfide, nel 1705 ne decretò la fine; non potendo però né vietare, né controllare adeguatamente le rivalità

Forze D'Ercole in piazzetta S. Marco dei Nicolotti e Castellani durante il giovedì grasso. XVIII, museo Correr.



L'gioco del corno p memoria di certa vittoria ouenuta d'una Rep^a nel Friuli a la pub^a festa nella piazza di San dom^o gli st^o d' Doge et la sig^a p non derogare all'antica yfinit^a

~ Giacomo Franco Ferra con Privilegio ~

Giacomo Franco - Venezia 1610.

campanilistiche, acconsentì allo svolgimento di "scontri" dove la forza e l'animosità si unissero alla destrezza ed all'abilità, e dove soprattutto non ci fossero contatti diretti tra i contendenti: nacquerò così le Forze d'Ercole.

Queste manifestazioni consistevano in giochi di forza. il più celebre e spettacolare era la costruzione della piramide formata da soli uomini senza alcun supporto con in cima il cosiddetto "cimietto", un ragazzo che scalava la stessa e ne conquistava la vetta.

Questi giuochi non erano certo nuovi, anzi sicuramente erano di moda già nel sedicesimo secolo. Ci sono testimonianze di ballate e canzoni scritte per queste occasioni anche in altri paesi, come la Francia e specialmente la Spagna dove ancor oggi, in Catalogna, nelle feste popolari è d'uso la costruzione di piramidi umane.

Le prime testimonianze iconografiche le abbiamo dal Franco, conosciuto artista

Forze D'Ercole in Canal Grande. 1716. Al Tomo "Il Gran Teatro di Venezia".



del '600, nelle sue illustrazioni del Carnevale veneziano.

Le esibizioni più spettacolari e pericolose avvenivano in piazza San Marco il giovedì grasso, a coronamento di un Carnevale che durava anche più di due mesi, e sicuramente sia i Castellani che i Nicolotti davano fondo a tutte le loro energie.

La giornata del giovedì grasso non è una data a caso, la tradizione dice che tale giorno era dedicato alla celebrazione della vittoria veneziana del 1162 sul patriarca di Aquileia dove i Castellani, formando piramidi umane superarono le mura della città mentre i Nicolotti aprirono una breccia ed entrarono nelle fortificazioni; e questa fu una delle poche volte che le due parti furono in accordo.

I più famosi pittori ritrassero questi giochi: dal già citato Franco al Guardi, dal Maggiotto al Longhi; molte di queste opere sono attualmente esposte al museo Correr.

Come tutte le cose, anche queste dimostrazioni di forza ed abilità avevano dei tifosi, tifosi un po' particolari poiché spesso il tifo sfociava prima in gazzarra poi in zuffa, e dalla zuffa allo scontro diretto il passo era molto breve.

Il governo della Serenissima, e in particolar modo il Consiglio dei Dieci, molte

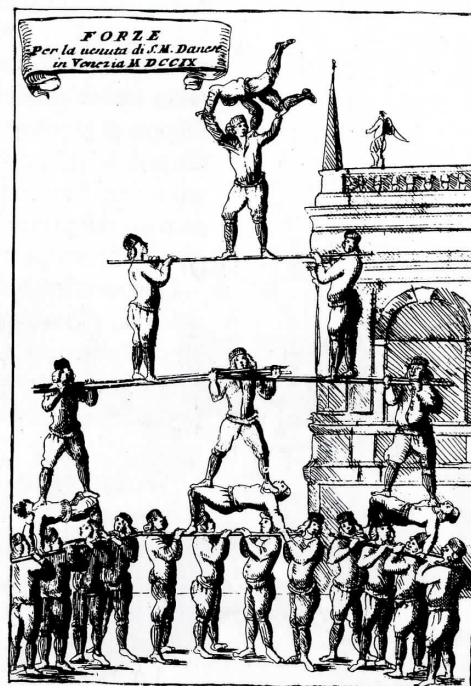
volte dovette intervenire: nel 1789 un bando ne proibiva l'attuazione, concedendo il nulla osta solo per particolarissime celebrazioni.

Nel 1810, per la celebrazione dell'incoronazione di Napoleone Re d'Italia ebbero luogo particolari giochi; purtroppo l'animosità e l'antagonismo delle due fazioni provocarono in un sol giorno dieci morti annegati e un numero rilevante di feriti gravi!

Qualche anno dopo, nel 1814, le Forze d'Ercole furono bandite dal territorio veneziano per tre anni poiché le continue e violentissime zuffe facevano degenerare, puntualmente, qualsiasi attività di ricorrenza o devozione.

Nel 1816, il 15 Agosto, tutte le attività cessarono, bandite da un decreto governativo.

Nella Venezia ottocentesca un altro pezzetto di tradizione e di vita quotidiana veniva perduto: stava nascendo una Venezia diversa, la Venezia austriaca.



Forze D'Ercole a S. Marco. Incisione 1709. Museo Correr.

VITTORIA D'ACRI - anno 1256

di Alberto Montagner

Sin dal tempo in cui i crociati avevano conquistato la città d'Acri in Siria, nella chiesa di San Saba in Tolemaide avevano diritto comune al culto e alla preghiera sia i veneziani che i genovesi.

Ma le avversioni tra i due popoli, mossi da gelosie nei commerci, portavano spesso a litigi, risse e tumulti, tanto che evitare conseguenze più gravi nel 1256 i veneziani decisero di portare le annose questioni, tra cui la definizione della giurisdizione sulla chiesa e sull'attiguo monastero, al cospetto dell'autorità pontificia.

Però, prima che arrivasse il giudizio di Papa Alessandro IV, i genovesi con un colpo di mano si impadronirono del tempio fortificandolo come una fortezza e preparandosi alla difesa. Contemporaneamente nella vicina città di Tiro, governata da tale Filippo di Monforte, che dimostrava senza ritegno le proprie simpatie per Genova, i veneziani furono pubblicamente banditi ed espulsi dai propri quartieri, con grave danno per i commerci.

Appena tali notizie giunsero a Genova il governo si preoccupò della temibile reazione di Venezia e si affrettò ad inviare nella Serenissima degli ambasciatori per cercare di sistemare le cose senza ulteriori sciagure.

Ma la richiesta di restituzione del maltolto e di lauto indennizzo avanzate dal Veneto Senato vennero respinte dai liguri. I rappresentanti di Genova furono allontanati e da ogni angolo di Venezia si alzò un grido di guerra.

La Repubblica strinse alleanza con i pisani, anch'essi con interessi commerciali nella zona, mentre i genovesi con la già alleata città di Tiro si allearono con i greci che abitavano in quella regione.

Senza tanti indugi partì da Venezia una

squadra navale composta da 13 galere al comando di Lorenzo Tiepolo che diresse subito all'attacco della città d'Acri. I genovesi avevano chiuso l'imboccatura del porto con delle catene, ma l'impeto dell'assalto delle nostre navi fu tale che furono subito spezzate. Entrata la squadra veneta nella rada, le navi genovesi vennero investite da un preciso lancio di fuoco greco da parte dei marinai veneziani che ne determinò in breve l'incendio e l'affondamento.

Sbarcati, i veneziani diressero verso la chiesa occupata, conquistandola dopo breve e aspra lotta ma causandone la completa rovina. Di seguito venne dato l'assalto al quartiere genovese, tanto che la popolazione presa dal panico cercava di fuggire salvando il salvabile verso Tiro.

Chi non riuscì a fuggire chiese tregua e salva la vita che vennero concessi a peso d'oro dai vincitori e soltanto per due mesi.

Quando arrivarono i rinforzi dalla città ligure era ormai troppo tardi, tanto che vennero dirottati su Tiro per congiungersi a quello che rimaneva della flotta genovese.

Non soddisfatto il comandante veneto cercò ancora lo scontro e sorprese una squadra nemica nelle acque di Suro. Con abile manovra accerchiò le navi genovesi e ne affondò quattro, tra cui l'ammiraglia. Il resto dei nemici riparò con gran carriera nel porto di Tiro.

A Genova le notizie di tali disastri provocarono dei tumulti tra la popolazione ed il governo dovette nominare più abili e capaci comandanti tra cui Guglielmo Boccanera, che venne inviato in zona d'operazioni con una flotta di 40 galere più 10 navi tonde di supporto logistico.

Anche da Venezia vennero inviate in Levante altre 15 galere ed alcune navi da trasporto, che gettarono l'ancora al largo

del porto d'Acri per ricongiungersi con il resto della squadra del Tiepolo formando così una squadra di 40 galere.

I genovesi animati dal desiderio di vendicare le sconfitte subite diressero immediatamente con 49 galere verso le navi veneziane. Il Tiepolo si rese conto di essere in inferiorità numerica e dispose allora di costruire dei "PANATI" che altro non erano che dei grossi travi legati tra loro con un fanale mentre a mezzo di alcuni esploratori faceva correre la voce che era in attesa di ulteriori rinforzi dalla madre patria.

Con il favore delle tenebre fece scivolare in mare i "panati" messi in linea come una flotta in modo da sembrare la squadra di rinforzo. Nel frattempo la vera flotta si portava alle spalle dei genovesi che distratti dai fanali in avvicinamento dei "panati" non si avvidero dell'inganno se non solo quando la flotta veneziana gli era già addosso. Le navi venete si incunearono tra le

file nemiche con grande violenza, causando confusione nella manovra nemica ed arrecando gravi danni con tutte le armi di bordo.

Alla fine ben 25 galere genovesi furono affondate e le altre tutte catturate mentre non una sola nave di Venezia venne perduta.

La flotta rientrò trionfante in Acri, il quartiere ligure venne messo a ferro e fuoco con grande bottino di merci e preziosi inviato a Venezia con le navi catturate in segno di gloria.

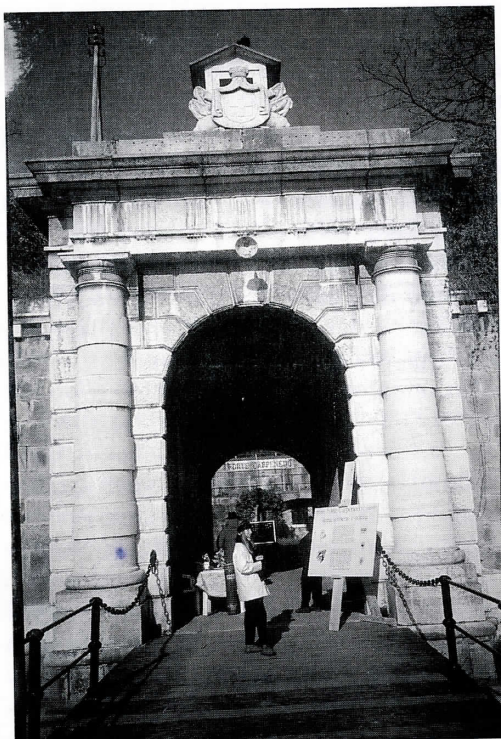
A memoria perenne di quanto narrato vennero inviati a Venezia anche una colonna di porfido ornata di geroglifici dalla quale venivano letti gli editti e due pilastri che ornavano l'entrata della chiesa oggetto di questi accadimenti. Tutti e tre i pezzi sono visibili in Piazza San Marco ove, trovansi tutt'ora.



Vittoria d'Acropolis

Il Forte Carpenedo

di Dino Basso



Forte Carpenedo:
ponte con porta di
accesso.

Nel numero I anno III - giugno '94 - di *Hobby Natura*, l'articolo "I forti di Mestre" firmato da G. Rossi e S. Cavazzana, dopo aver narrato le vicissitudini e le tecniche di costruzione dei forti del Campo Trincerato di Mestre (il più importante d'Italia, assieme a quello di Roma), terminava con una ipotesi di riutilizzo di quelli abbandonati dall'amministrazione locale.

A quel tempo in realtà c'era molto scetticismo circa la loro pronta riconversione in patrimonio culturale ad uso della collettività.

Come gli altri forti della cerchia difensiva di Mestre, anche quello di Carpenedo era nascosto da una folta vegetazione e da teli mimetici. Tanto che fino ad oggi non è

indicato nemmeno nelle cartine stradali comunali e al suo posto figurano dei prati (v. cartina), quasi a voler mantenere chissà quale segreto sulla sua identità, pur risultando visibilissimo dall'alto grazie alla inconfondibile sagoma geometrica.

Abitando nei dintorni, fin da ragazzo mi divertivo ad osservare le sentinelle che montavano la guardia ad una "collina sull'acqua", così infatti mi appariva la misteriosa costruzione ricoperta da una folta vegetazione.

Qualche tempo fa appresi che il Forte Carpenedo, grazie all'opera del gruppo di iniziativa per la salvaguardia e l'utilizzo di Forte Carpenedo, un gruppo autogestito di volontari amanti della natura, era stato aperto alle visite pubbliche guidate, il primo sabato e la prima domenica di ogni mese.

Finalmente potevo soddisfare la curiosità di quando ero ragazzo e vedere cosa c'era "dentro la collina".

Il Forte si trova lungo via Vallon, appena superata la linea ferroviaria per Trieste, prendendo una stradina sterrata sulla sinistra. Arrivando in automobile, si parcheggia con difficoltà nelle vicinanze, essendo la stradina di accesso molto stretta: consigliamo di raggiungere il Forte a piedi o in bicicletta, parcheggiando prima della linea ferroviaria, nei pressi del Quartiere don Sturzo. Per la costruzione del Forte, negli anni che vanno dal 1882 al 1886, fu completamente abbattuto il bosco di Valdemare, esempio di foresta planiziale che anticamente ricopriva gran parte della Padania e che oggi sopravvive solo nello sparuto esempio del boschetto di Carpenedo (soltanto 3 ettari contro i 153 del 1828!). Per inondare il fossato si sfruttò la falda che sgorgava spontanea ancora prima della costruzione del Forte, già usata dagli abi-

Forte Carpenedo:
caponiere.



tanti della zona. Il fossato che lo cinge fu scavato completamente a mano e per qualche anno, date le dimensioni, costituì una ottima fonte di collocamento per il lavoro bracciante del tempo. La sua larghezza varia da pochi metri a una cinquantina, e la sua profondità dai due ai sei metri. Il fossato quindi, grazie a questa sorgente naturale che eliminava il pericolo di eutrofizzazione, ha permesso l'instaurarsi di una considerevole varietà di flora e fauna fino ai giorni nostri. Intorno al fossato, troviamo magnifici esempi di prati umidi di notevole interesse botanico, con esempi di quercia, carpino, acero, pioppo, robinia, etc., e con presenze riscontrate della donnola, faina e tasso. Tra le varie proposte, ricordiamo quella del WWF di riconversione a oasi naturalistica protetta.

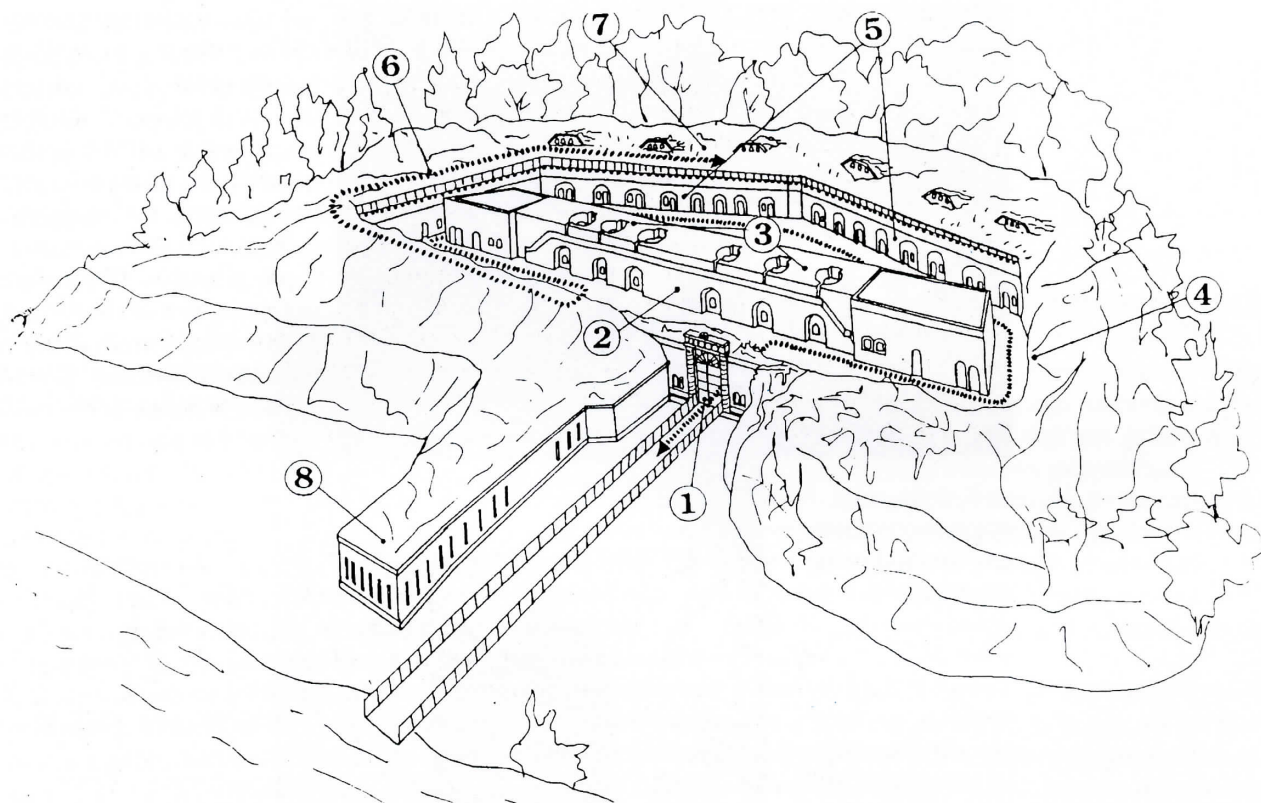
Ad accoglierci all'ingresso del Forte sono alcuni volontari del Gruppo di Iniziativa del Forte Carpenedo. Sul monumentale portale spicca ancora il marmoreo stemma Sabauda contornato da due cannoni incrociati, simbolo dell'Arma di Artiglieria, cui era stato affidato il Forte. L'interno del manufatto lascia tutti di stucco. Sembra di entrare sul set di un film di guerra. In un primo traversone centrale, in cemento armato, protetto dai fulmini da una gabbia di Faraday, avevano sede gli uffici coman-

do, il centralino, le infermerie, etc. Sulla destra sgorga ancora la fonte che consentiva l'approvvigionamento idrico del forte. Accompagnati da una guida ci addentriamo negli ex magazzini delle polveri. Per mantenere il più possibile l'atmosfera del tempo si è preferito usare per l'illuminazione, delle lampade a petrolio. Entriamo quindi nelle viscere della collina e la percorriamo per diverse centinaia di metri. E'

un susseguirsi continuo di cellette, montacarichi manuali e caponiere (speroni di muraglia che si protendono all'interno del fossato per l'autodifesa). Ogni locale è contraddistinto da un numero o da una lettera, tutto in perfetto ordine come solo la fredda fantasia militare sa porre. In caso di evento bellico, si doveva poter prelevare il materiale esplosivo posto nella tal cella senza alcuna possibilità di errore. Le camerate e le cucine per i 120 uomini di stanza al forte, seppur prive di suppellettili, sono ancora visibili. Quello che lascia tutti perplessi e nello stesso tempo divertiti sono i servizi igienici, le cosiddette latrine, poste al centro del Forte, in posizione isolata dal resto del complesso. Osservandole ci possiamo accorgere di come, a quel tempo, per compiere quel sano gesto liberatorio, non fossero necessari tanti ripari che garantissero la *privacy* personale. Il tutto ve-

Forte Carpenedo:
interno





- ① Ingresso - Corpi di Guardia.
- ② Traversone centrale: uffici di comando, centralino, furerie, infermerie ecc.
- ③ Postazioni per Cannone 149 (parte aggiunta nel 1910).
- ④ Fronte laterale: polveriere.
- ⑤ Fronte d'attacco: camerate, cucine, stalle, officine ecc.
- ⑥ Postazione laterale. Erano tre per ciascuno dei due lati del vertice del pentagono e servivano per l'autodifesa del forte.
- ⑦ Postazioni principali. Erano sei piazzole poste sopra il fronte d'attacco e predisposte per due pezzi d'artiglieria ciascuna.
- ⑧ Caponiera: ridotto fortificato per la difesa del fossato.

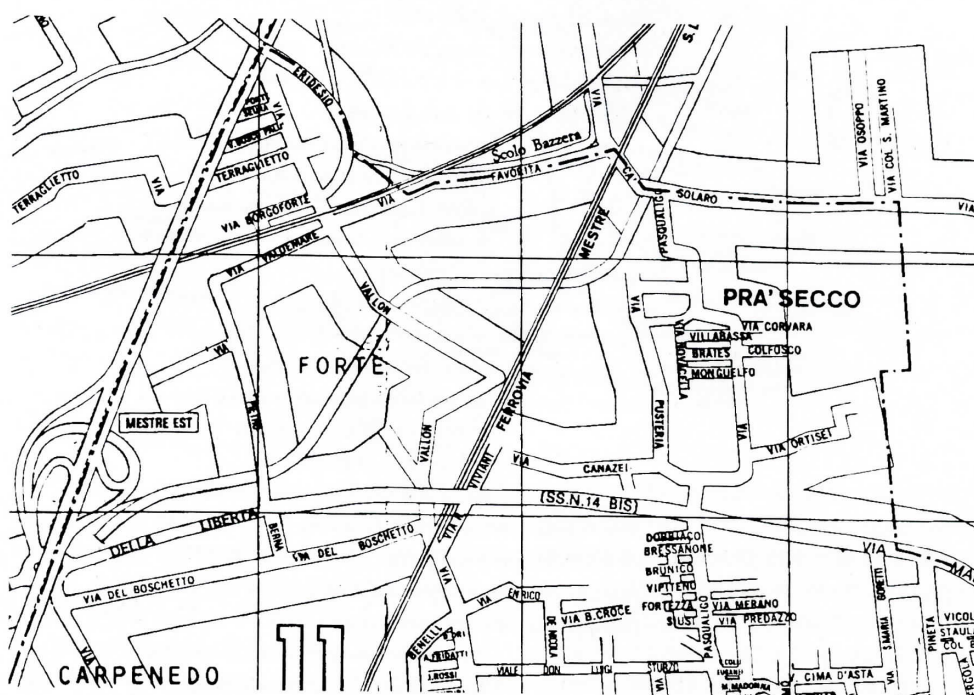
niva effettuato in un unico locale, *vis-a-vis*, come del resto si usava fare già nelle terme romane. Solo gli ufficiali erano esentati da questo gesto comunitario.

Seguendo una delle scale a chiocciola, che portano ai piani superiori, si sbuca all'aria aperta, sulla sommità della collina dov'erano situate le postazioni dei calibri maggiori, puntati per difendere il Terraglio

in località Marocco, il fiume Dese e la linea ferroviaria Venezia-Trieste. Molte di queste postazioni, durante la seconda guerra mondiale, erano state ricoperte di terra, su cui aveva attecchito una rigogliosissima vegetazione. Da sottolineare il notevole lavoro effettuato dal gruppo di volontari per cercare di scoprire, almeno in parte, le antiche strutture del Forte e per evitare che

erbacce e arbusti, con le loro radici, potessero rovinare definitivamente le già indebolite mura. Va ricordato che nel progetto originale del 1882 il Forte era stato progettato senza alcun arbusto per non offrire alcun punto di riferimento a un eventuale tiro nemico. Il Forte e la zona circostante, rimasero ricoperti solo di manto erboso fino alla I guerra mondiale. Con l'invenzione di nuove armi più potenti (cannoni con canne rigate, proiettili perforanti, etc.) la sua destinazione da forte difensivo mutò in magazzino per le munizioni e quindi necessitò di essere il più possibile mimetizzabile a una

osservazione dall'alto. Furono perciò interrate le rampe dei cannoni e vi furono fatte attecchire parecchie specie di arbusti infestanti, soprattutto rovi e robinie. Tutta questa vegetazione selvatica ha fino a oggi preservato una notevole varietà faunistica altrove oramai rara; si contano una sessantina di specie di uccelli oltre a diverse specie di mammiferi. Per continuare a garantire loro una sicura dimora, si sta cercando di disboscare l'area il meno possibile, limitandosi solamente riportare alla luce solo le strutture più interessanti del Forte.



Tantissime sono le Associazioni locali di Volontariato che hanno già aderito all'iniziativa promossa dal Gruppo di iniziativa per la salvaguardia e l'utilizzo pubblico di Forte Carpenedo.

Chiunque abbia a cuore il riutilizzo di tale struttura può aderire all'iniziativa prestando la propria opera o contributo.

Ricordiamo che il Forte è visitabile il primo sabato e la prima domenica di ogni mese e che **è proibito accedere non accompagnati nei locali del Forte.** Per informazioni tel. 041/5316335.

“El Teatro”.

Qante volte go sognà
tra i to veludì rosso scuro
scoltando in silensio quasi incantà
'na musica dolse, i oci nel muro:

Anca stando in pie suzo in logion
riussivimo a resister per ore e ore,
se spendeva poco se sentiva benon
se sbirciava da l'alto 'e bee signore.

El piano, i violini, el coro potente
tute 'e note te entrava nea testa:
se stuava 'a luce se calmava la zente,
e cussi d'improvviso nasceva la festa.

Quanti Barbieri Traviate Carmen,
gran solisti, cantanti, direttori,
mi e ti strucaì se volevimo ben,
e dopo a la fine, come dei siori

'ndavimo fora zò per le scale,
in un bulegar de ciacoe, un bel casin,
tra lampadari, speci e gran sale,
finché sbusavimo in San Fantin.

“Andemo in cale, el maestro za riva”,
col so baschetto el gran Rubinstein,
volemo l'autografo, sighemo eviva!,
me vibra ne l'anima ancora el refrain

de quea eroica polaca de Chopin
che lu sonava a do passi sul palco...

“tornemo a casa, ormai nol vien
el xe scampà al Bauer svelto come un falco”.

Quanti ricordi...xe restà solo quei:
se metevimo giaca e cravata là drento,
gerimo fioi con pochi schei,
ma se divertivimo co' sentimento.

Solo ricordi...tuto questo in poche ore
xe 'ndà distruto senza pietà,
fasendo veramente crepar dal dolore
tuti quei che ama sta nostra cità

No xe snobismo e nianca star in alto,
xe sta davvero 'na gran calamità,
che ne fa capir con un tragico salto
quanto sia fragile sta nostra realtà.

Venessia ga sempre sofferto col fogo
e questa non sarà l'ultima volta,
anca perché, perdoneme el sfogo,
l'incuria de qualche disgrassia no xe mai morta.

Ma come nei secoli passai
con 'a so storia gloriosa e felice,
Venessia savarà risorgere dai guai
e ritrovarà son sicuro la so Fenice.

14 marzo 1996

Anonimo Venessian.

Sacca Scardovari:
impianto di
stabulazione per
il trattamento
delle vongole.



di tutti gli scarichi della Pianura Padana, mostra con sempre maggior evidenza gli effetti.

Con il supporto dell'ARGAV (Associazione Regionale Giornalisti Agricoli del Veneto) - promotore di una interessantissima visita in questa nicchia del Delta - abbiamo potuto registrare la diretta voce di chi qui vive il quotidiano, incontrando le tre principali realtà economiche presenti e cioè agricoltori, pescatori e operatori turistico-ambientali (questi ultimi numericamente i meno consistenti). L'impressione registrata in questo incontro, o per lo meno la più evidente, è una variegata, e a volte contrastante, modalità di vedute sui problemi inerenti alla programmazione dello sviluppo dell'Area del Delta che, inevitabilmente, non può prescindere dal "progetto Parco del Delta del Po". Un progetto di tutela ambientale che in effetti stenta a decollare soprattutto per i freni messi dal timore di agricoltori e, in parte, pescatori i quali temono i vincoli che si stanno delineando, interpretandoli quasi come una minaccia pesante alla loro presenza produttiva.

Obiettivamente il timore non è completamente infondato visto che la realtà del Parco porrà dei limiti ben marcati entro i quali ogni operatore economico dovrà gestire il proprio sviluppo, è pur vero, comunque, che la tutela ambientale è anche indispensabile a un futuro prospero del-

l'area del Delta e che, pertanto, qualche limitata rinuncia odierna potrà porre le basi per un domani ancora florido. E' quindi importante che in questa fase l'opera di intervento pubblico sia correttamente concertata con le categorie produttive presenti, onde evitare pericolosi

squilibri, ma chiaramente indirizzata contro miopi visioni parziali che non possono, assolutamente, impedire l'oggettiva necessità di progettare il futuro del Delta: trovare il giusto punto di equilibrio è sicuramente difficile, ma l'obiettivo deve essere perseguito con forza come improcastinabile necessità comune.

L'IMPIANTO DI STABULAZIONE MOLLUSCHI DI SACCA SCARDOVARI.

Proseguendo verso Sacca Scardovari incontriamo l'impianto di depurazione molluschi del Consorzio Cooperativa Pescatori del Polesine. L'impianto di stabulazione, costato circa 5 miliardi, raccoglie, per depurare, soprattutto quella pregiata vongola filippina che ha ormai soppiantato il nostrano "caparozzolo", in quanto più redditizia e robusta. Dalla lontana sperimentazione degli anni '80, il mollusco "estero" ha colo-



Particolare dell'impianto di stabulazione

nizzato il Delta con notevole facilità e, a quanto dicono gli addetti ai lavori, senza incrinare l'equilibrio ambientale, sovrapponendosi sul caparozzolo che sta scomparendo. Questo nuovo mollusco ha portato un indubbio benessere economico ai pescatori locali che qui sono presenti in numero consistente (in tutta l'area del Delta si contano circa 1.600 addetti) e operano in una situazione di pesca regolamentata. Purtroppo sono presenti anche "locali" che pescano e commercializzano abusivamente la vongola filippina tanto che è stato necessario predisporre una vigilanza continua che costa alla cooperativa polesana centinaia di milioni l'anno. Per questa categoria il progetto Parco non sembra costituire un grosso ostacolo all'attività che si svolge già in aree ben definite. Ovviamente, comunque, viene richiesto che la "risorsa pesca" non subisca traumatiche limitazioni a favore dell'ambiente, ma che entrambe le realtà si integrino positivamente.

ROSOLINA, UN ORTO SUL DELTA.

A Rosolina, inizio del nostro itinerario, si trova una centrale ortofrutticola nata nel 1965 per raccogliere e promuovere la rinomata produzione di una zona da tempo vocata, sia per clima che per natura del terreno, alla coltivazione di ortaggi pregiati. E' uno spettacolo vedere, nelle varie stagioni, i colori degli orti, grandi e piccoli, che si perdono a vista d'occhio nel piatto panorama caratteristico del Delta. Si pensi che, addirittura, da qualche tempo, i tedeschi vengono proprio qui ad acquistare il seme del radicchio chiodgiotto che poi coltiveranno in serra in Germania. Peccato che la produzione biologica (un abbinamento fecondo tra agricoltura ed ambiente) che



ormai ha una nicchia ben definita di mercato, qui ancora stenti a realizzare un'offerta sicuramente possibile e remunerativa. Gli addetti del settore ortofrutticolo, presenza numerosa qui come in tutto il territorio del Delta, sono la categoria che ha manifestato le maggiori perplessità sul progetto Parco. A quanto riferiscono il programma delineato interferirebbe in modo consistente sullo sviluppo del settore.

IL RIFUGIO OSTELLO PARCO DEL DELTA DEL PO

SUL DELTA TRA AMBIENTE E TRADIZIONE

Ultima tappa dell'itinerario è al "Rifugio Parco Delta del Po", poco lontano da Sacca Scardovari. Si tratta di un Ostello lungo il Po di Gnocca dove intelligentemente è stata realizzata una struttura di accoglienza, a prezzi sicuramente accessibili per tutti coloro che per uno o più giorni desiderino riscoprire le tradizioni del Delta, concretamente tra la gente, o vivere l'ambiente sia in libertà che con programmi di visita stabiliti (molto interessanti e studiati anche per scuole o comitive). Sul posto sono affittabili biciclette e le strutture sono a completa disposizione per suggerire itinerari spesso magici in questi luoghi giustamente definiti "un paesaggio dell'anima". L'ostello è la dimostrazione tangibile di come si possa valorizzare l'integrità ambientale realizzando una impresa di produzione turistica con ritorno economico di indubbio interesse. Logicamente, in questa realtà, il progetto Parco non può essere visto se non come un'ulteriore opportunità di progresso per un settore che deve ancora sviluppare tutte le sue potenzialità.

Lungo il fiume Dese . . . in mountain-bike

di Dino Basso

Un modo diverso di trascorrere il tempo libero, fare dello sport all'aria aperta, godere dello spettacolo della natura e nel frattempo ripercorrere un piccolo pezzo di storia della nostra terra può essere dato da questo breve itinerario da compiersi in bicicletta. Meglio se mountain-bike, ma comunque anche con una bici "stradale", purché sia dotata di un largo battistrada per ammortizzare il terreno sconnesso.

Il percorso si snoda tra stradine poco frequentate, attorniate da campi coltivati e soprattutto lungo gli argini del fiume Dese, nel tratto che va dalla tangenziale Est (ex casello autostradale per Trieste) fino ad arrivare in località Zuccarello.

Percorso di avvicinamento

Arrivando con l'auto dalla tangenziale in direzione Trieste, imbocchiamo l'ultima uscita per Venezia e percorriamo Via Martiri della Libertà in direzione Favaro V.to. Dopo un cavalcavia che attraversa la ferrovia troviamo un semaforo; giriamo a sinistra per via Pasqualigo (loc. Prasecco) percorrendola fino ad arrivare a un bivio. Giriamo ancora a sinistra immettendoci in Via Ca' Solaro; dopo una curva ci troviamo di fronte a un primo passaggio a livello che superiamo. Poi, un secondo passaggio a livello ci costringerà a rallentare. Dopo altri 100 m ecco una stradina bianca che si congiunge a destra: via Palmanova. Qui lasciamo l'auto, scarichiamo le biciclette e in prossimità dell'ex Osteria "da Barbon" da qualche anno ribattezzata Osteria Ca' Solaro, iniziamo la nostra pedalata.

Percorso storico-naturalistico

Continuiamo a percorrere via Ca' Solaro in direzione Nord su fondo asfaltato, facendo attenzione alle automobili che potremmo incontrare. Dopo 900 m la strada si avvicina alla tangenziale nei pressi dell'ex-casello Bazzera e in prossimità del ponte sul fiume Dese, abbandoniamo la strada asfaltata e seguiamo sul sentiero di terra

battuta che corre lungo la sponda destra del fiume. Dimenticandoci del rumore assordante delle auto-

da in loc. Ca' Sabratha, oltre la riva sinistra del fiume. Continuando nella nostra pedalata, facendo atten-



mobili che sfrecciano dietro di noi, ci godiamo il paesaggio. Il fiume scorre lento dentro al nuovo letto rifatto dall'uomo una decina di anni fa, in un percorso rimasto immutato nel tempo: solo i suoi argini sono stati rialzati per scongiurare il pericolo di piene improvvise. Forse fu proprio una di queste piene a sommergere un centro abitato di epoca romana che si trovava a poche centinaia di metri da noi. A testimonianza di ciò sono i molti reperti di mosaico e mattoni rinvenuti alcuni anni fa durante una aratura profon-

zione a non perdere l'equilibrio, arriviamo nei pressi di un ponte ferroviario: si tratta della linea Venezia-Trieste. Scendiamo dalla bici e con molta attenzione attraversiamo i binari per continuare la nostra gita seguendo il corso della corrente del fiume. Il paesaggio ora è molto cambiato rispetto solamente a 100 anni fa. Allora, a sinistra del fiume si estendeva il Bosco Lungo, dove trovava rifugio anche la volpe. Il nostro sguardo spazia tra colture di soia, girasoli e granoturco, finché, nei pressi della chiusa, sulla destra,



possiamo vedere un fortino militare ora in disuso: Fort Cosenz. Procedendo in silenzio, e osservando attentamente la piccola macchia che troviamo alla nostra destra, potremo avere la fortuna di imbatterci nell'airone cenerino. Dopo aver percorso 4.000 m ci troviamo di fronte alla via Altinia, nel centro di Dese. Attraversiamo la strada con le dovute cautele e seguiamo il nostro percorso in direzione Nord lungo la stessa via Altinia. Percorsi 100 m, dopo aver oltrepassato un negozio di biciclette (non si sa mai!) giriamo a destra per via Terronazzo. Il toponimo, lungi dal voler essere allusivo, è la storpiatura di Terronazzo, come apprendiamo dalla lettura di carte dello Stato Maggiore Generale Austriaco del 1833, probabilmente stante ad indicare uno spiazzo di terreno in mezzo ai boschi antistanti. Non facciamoci spaventare dal cartello "strada chiusa": riguarda esclusivamente le automobili. Infatti, dopo 500 m inizia una piacevole strada sterrata che si snoda sinuosa tra fossi e canali, lungo bei campi coltivati. Rimanendo sul viottolo principale, dopo altri 600 m il nostro sguardo si soffermerà sulla tangenziale che sovrasta le nostre teste e che porta all'aeroporto. Proseguiamo seguendo il piccolo canale che corre alla nostra sinistra, lo sguardo attratto

ora da bische d'acqua a caccia di rane gracchianti, ora da stormi di anatre festose e, dopo altri 500 m sbuchiamo inaspettatamente in località Praello (fraz. San Liberale). Il toponimo indica chiaramente l'antica esistenza di una piccola radura erbosa posta tra i boschi

che fino all'inizio del secolo ricoprivano la zona. Ritornando sulla strada asfaltata, sempre in direzione Nord, dopo aver percorso altri 600 m, in prossimità di un ponte (che NON attraverseremo), svoltiamo a destra immettendoci nuovamente in una stradina privata, sterrata. Dalla nostra educazione e rispetto per le cose altrui dipenderà la possibilità di future escursioni per questi territori. Dopo 200 m in prossimità di un bivio giriamo a sinistra, attraversando un piccolo ponte sul canale Pianton e, proseguendo per la stradina bianca ci addentriamo per un territorio rurale, un tempo riservato alla coltivazione del baco da seta (i famosi... "cavalieri" come erano chiamati fino a qualche tempo fa). Rimanendo sul viottolo principale, percorsi altri 600 m, all'altezza dell'ultima casa disabitata, sorpassiamo una sbarra e ci dirigiamo a destra, proseguendo lungo i confini dei campi, a zigzag, verso gli alti argini del canale. Pedalando con vigore, e usando rapporti da salita, seguiamo l'argine sinistro del

Pianton che poco dopo si congiungerà con quello del fiume Dese. Dall'alto del nostro punto di osservazione abbracciamo un paesaggio senza tempo. Le colture, le case, i corsi d'acqua. Tutto magistralmente messo a posto per appagare lo sguardo. Dopo altri 500 m di pedalata, arriviamo al giro di boa del nostro itinerario: il Ponte Alto. Altro toponimo ad indicare l'unico ponte di una certa altezza che permettesse il passaggio di imbarcazioni di grossa stazza. A questo punto, fatti i conti con le nostre forze, dopo aver attraversato il ponte, potremo decidere se proseguire "risalendo la corrente del fiume" per il suo argine destro, oppure per la strada asfaltata che dopo qualche centinaio di metri si ricongiunge con via Litomarin, altro toponimo che indica una antica strada rialzata che scorreva tra le paludi esistenti in zona fino ai primi del '900, prima della bonifica. Dopo qualche centinaio di metri le due alternative si ricongiungeranno. Se sceglieremo lo sterrato, la nostra tenacia sarà premiata dalla visione di bianche garzette alla ricerca di cibo tra le cannelle e dal volo di poiane silenziose che scrutano i campi circostanti a caccia di piccoli roditori. Dopo aver percorso 1.300 m di percorso impegnativo, le nostre narici saranno stimulate dall'odore



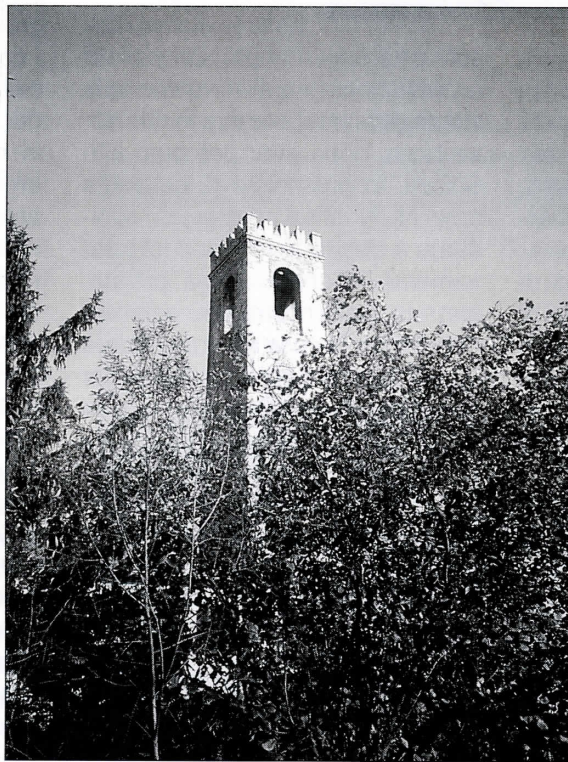
pungente di alcune vasche di raccolta dei liquami di una porcilaia. Osservando attentamente il fondo erboso che ricopre l'argine destro, notiamo i segni lasciati da zoccoli ferrati di cavalli in passeggiata. Infatti, dopo aver percorso altri 1.800 m ci troviamo nelle vicinanze di una bellissima costruzione colonica ristrutturata, l'ex Boaria Fornasotti. Con stupore constatiamo che il posto occupato un tempo dai buoi, ora è riservato ai cavalli di un maneggio privato. E' piacevole osservare questi docili animali nel loro trotto allegro e ricordare che proprio queste terre, nell'antichità erano diventate famose per gli allevamenti di cavalli come lo dimostrano le sepolture scoperte ad Altino di cavalieri assieme ai loro cavalli. Superata l'ansa che costeggia la casa colonica, in prossimità della tangenziale che passa sopra di noi, scendiamo dall'argine e proseguiamo nella stessa direzione di marcia, percorrendo l'asfaltata via Litomarinò, dove potremo riprendere il gruppo dei meno allenati che avevamo lasciato in prossimità del Ponte Alto.

Riposando le stanche membra per le sinuose curve, concentrando il nostro sguardo sull'orizzonte, un po' alla volta ci apparirà l'antica torre di Dese che si erge tra le campagne, sul lato sinistro del nostro percorso. Un'altra poetica visione di eleganti cavalli al trotto allietterà la nostra passeggiata. Nei pressi di un capitello, svoltando a sinistra, per via Cimitero Dese, ci avviciniamo per ammirare la torre, senza poterla toccare in quanto conglobata all'interno di una proprietà privata. La costruzione, nel suo aspetto primordiale, risale all'anno 891 (IX

secolo) costruita probabilmente per difendersi dalle invasioni barbariche che nel corso degli anni non si erano per nulla fermate. (I primi "visitatori" d'oltralpe furono gli Unni di Attila che distrussero Altino intorno all'anno 402, fino ad arrivare, invasione dopo invasione, all'anno 906 quando nuovamente gli Unni furono sconfitti a Pellestrina dalla allora neonata Serenissima). Nel corso degli anni la costruzione ven-

zione precedentemente abbandonata fino a giungere alla confluenza con via Altinia, di fronte alla nuova chiesa di Dese, nei pressi di un rinomato ristorante.

Attraversando la strada con molta attenzione, proseguiamo a sinistra, verso Favaro Veneto. Dopo essere passati vicino a un allevamento di cavalli da ... macello, riconoscibili per le robuste forme, prendiamo, dopo 500 m sulla destra la vecchia strada, ora luogo di incontri serali di coppiette, per prendere nuovamente a destra per una bellissima strada bianca: via Fort Cosenz. Passiamo davanti all'omonimo forte, già visto in precedenza dal lato opposto, e proseguiamo per il bel fondo sterrato arrivando di fronte a un passaggio a livello. Attraversatolo, ci restano ancora pochi metri prima di arrivare al punto di partenza dove avevamo lasciato la nostra auto. Scesi dalla bici, percorsi così 18 Km totali, possiamo finalmente concederci un *cichetoe* e un'ombra presso l'osteria. Per chi non fosse ancora stanco, c'è ancora la possibilità di misurare il proprio colpo d'occhio con uno dei pochi giochi di bocce rimasti.



ne solidificata con una cinta di pietra d'Istria alla base e, con l'innalzamento dei merli d'osservazione raggiunse l'altezza di quasi 25 m. In epoca relativamente recente, vicino alla torre, divenuta campanile, venne eretta una chiesa che nel dopoguerra fu abbandonata mentre la canonica venne data ad uso abitazione alle famiglie che ancora oggi vivono all'ombra della torre. Ritornati sui nostri passi, nei pressi del capitello, riprendiamo la dire-

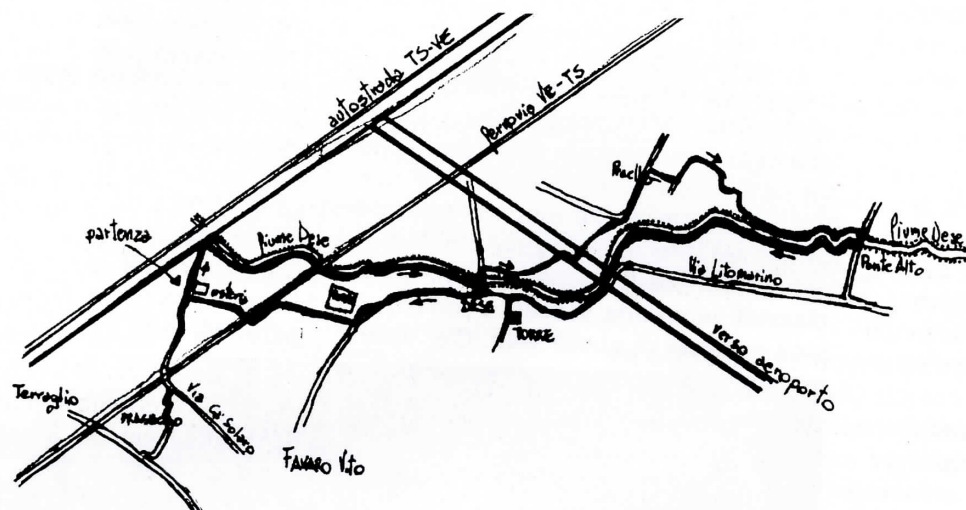
ALCUNI CONSIGLI UTILI:

periodo consigliato: tutto l'anno, lontano dalle precipitazioni piovose che potrebbero trasformare il ciclista in una maschera di fango. Talvolta, soprattutto durante periodi estremamente piovosi, gli argini dei fiumi e dei canali potrebbero presentare una eccessiva vegetazione che mette a dura prova l'abilità del ciclista. L'ingegno e un minimo senso di orientamento permetteranno di trovare percorsi alternativi per portare

a termine l'itinerario proposto. Il percorso, se affrontato con tranquillità potrà essere una piacevole scampagnata. Se affrontato con un certo vigore, soprattutto lungo gli argini,

sarà una ottima seduta di allenamento per percorsi di montagna più impegnativi. In totale, suddiviso per tipo di fondo incontrato, dovremo percorrere: Km 5,5 di asfalto, Km

4,6 di fondo sterrato (strada bianca) e Km 7,9 di argine con fondo erboso. Buon divertimento!



RADAR del percorso (da fotocopiare e consultare all'occorrenza)

00.000 m Osteria Ca' Solaro / via Palmanova.	
00.900 m Ponte sul fiume Dese / via Altinia	inizio asfalto
02.200 m Ponte Ferrovia sul Dese	inizio argine
04.000 m Ponte sul Dese / via Altinia	cont. argine
04.100 m Via Terronazzo	fine argine
04.600 m Via Terronazzo: inizio strada bianca	asfalto
05.300 m Via Terronazzo: attr. tangenziale/bivio a Sx.	inizio sterrato
05.800 m Praello	cont. sterrato
06.400 m Prima del ponte a Dx: inizio strada bianca	inizio asfalto
06.600 m Bivio a Sx	inizio sterrato
07.200 m Ultima casa disabitata	cont. sterrato
07.300 m dopo sbarra a Dx	cont. sterrato
07.700 m dopo ponticello su canale a Dx	cont. sterrato
07.900 m Argine Sx canale Pianton / poi fiume Dese	cont. sterrato
09.600 m Ponte Alto	inizio argine
09.700 m Argine Dx fiume Dese	argine
12.800 m Tangenziale sul Dese/via Litomarino	argine
14.100 m dopo Capitello a Sx / via Cimitero Dese	inizio asfalto
14.300 m Torre di Dese	asfalto
14.700 m Ristorante Il Canaletto / via Altinia a Sx	asfalto
15.800 m a Dx per vecchia Via Altinia / a Dx	asfalto
16.100 m Via Fort Cosenz / a Dx	asfalto
17.600 m Passaggio a Livello / via Palmanova	inizio sterrato
18.000 m Osteria Ca' Solaro	sterrato
	fine sterrato.

Il maestro d'ascia

di Maurizio De Tina

Entrare nel laboratorio di Felice Ghezze è come entrare in un piccolo museo dell'arte marinara. Uno squero in miniatura trapian-tato a Mestre. Felice è uno dei pochi maestri d'ascia rimasti: pensionato, ma in piena attività. Mostra, orgoglioso, i preziosi modellini di tutte le tipiche imbarcazioni tradizionali veneziane: in scala e con i medesimi materiali di quelle vere. C'è, inoltre,

noscenza dovesse avere ogni maestro, di quanto tempo fosse necessario a svelare ogni singolo segreto. Al nostro stupore si contrappone la malinconia di Felice. E' consapevole che questo immenso patrimonio stia per scomparire.

Come spinti da una marea crescente, affiorano i suoi ricordi: più di settant'anni, gran parte dei quali trascorsi in cantiere tra gli

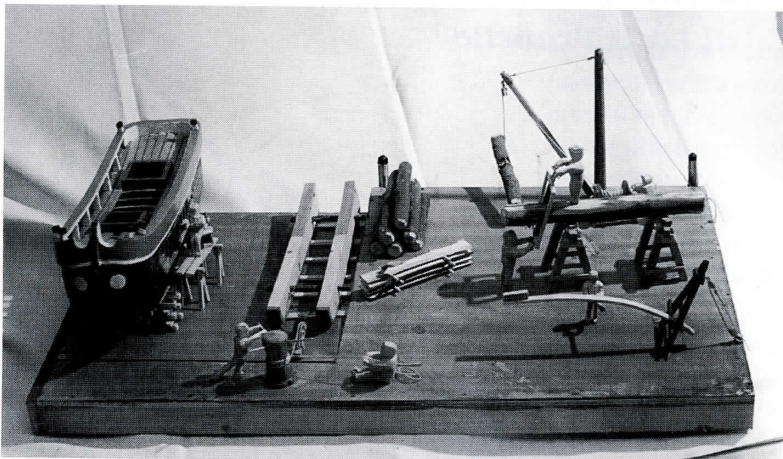


Il maestro d'ascia nel suo laboratorio

una perfetta ricostruzione di un antico cantiere con tutti gli addetti in febbrile attività, le attrezzature, le materie prime, le barche in costruzione. Paziente, risponde a tutte le nostre domande, troppi gli strumenti a noi sconosciuti, inimmaginabili le tecniche per sagomare il legno, i tempi necessari, le caratteristiche di ogni essenza o i perché di determinate forme. Ci rendiamo immediatamente conto di quale grande co-

amati legni, col solo intento di **dar vita** a nuove barche.

Iniziò a frequentare il cantiere Schiavon di S. Pietro in Volta già a 7 anni, durante le vacanze scolastiche. Portava i panini agli operai, osservava attento ogni cosa: amore a prima vista che lasciò subito la scuola per il cantiere. A 15 anni, però, già istruiva gli apprendisti. Imparò tutto in fretta tanta era la passione.



modello, in scala, di uno squero costruito da Felice Ghezzi

Non c'erano orari, dipendeva dal lavoro da sbrigare, come quella volta che impiegarono tre giorni per ridurre di tre centimetri la larghezza di un burcio che non ne voleva sapere di passare attraverso la chiusa sul Brenta.

Nel cantiere il ciclo di produzione era completo: dal tronco alla barca pronta all'uso, compresa la calafatura (impermeabilizzazione delle fessure del fasciame) e la verniciatura.

Il lavoro, seppur ricco di soddisfazioni, era molto duro e, a volte, perfino comico. Felice ci racconta di quella volta che dovette fare il **segantino**, cioè ridurre i tronchi di larice lunghi 28 metri in altrettante tavole dello spessore voluto. Questa mansione era svolta da una coppia di operai per mezzo di una sega pesante 70 kg Lui in piedi sopra il tronco con un vecchio compagno sotto, ma, data l'età e il debole fisico, questi si limitava a farsi tirare in su, triplicando lo sforzo del povero Felice.

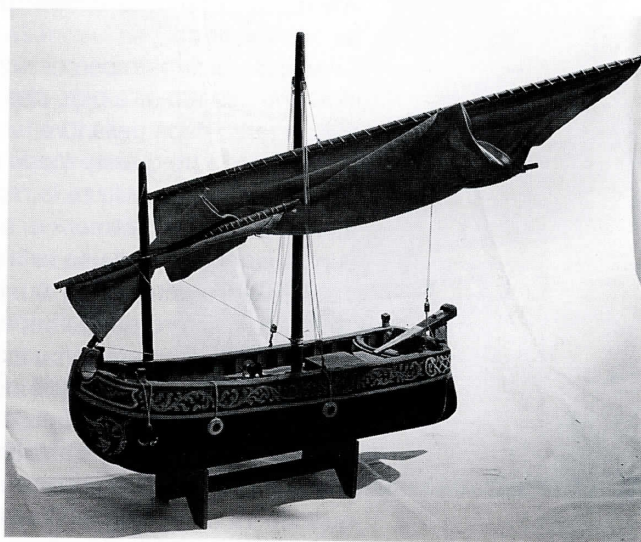
Ogni legno usato aveva il suo specifico impiego: il larice per il paramezzale, il rovere per le ordinate e l'abete per il fondo data la sua proprietà di gonfiarsi al contatto dell'acqua.

La crisi della cantieristica artigianale veneziana, dopo la II Guerra Mondiale, lo costrinse ad emigrare al cantiere Breda come carpentiere. Anche fuori dal suo habitat naturale, seppe farsi molto apprezzare. Gli orari meno assillanti, gli permisero di svolgere

anche un'intensa attività agonistica... di voga, naturalmente!

Con gli occhi lucidi, ci fa notare che le barche in legno, ormai quasi totalmente sostituite da quelle in vetroresina, sono pezzi unici. Non c'è punto su cui non si sia posato l'occhio o non sia passata la mano con la carta vetrata, la pialla e lo scalpello, la spatola, il pennello o il semplice polpastrello a valutarne la rugosità.

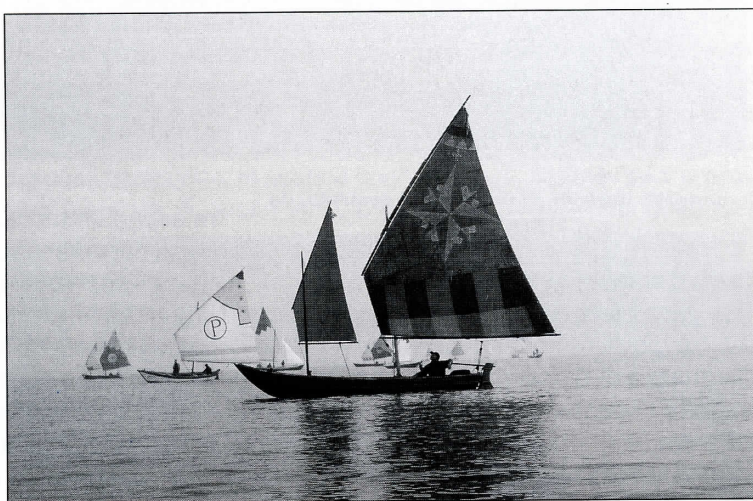
Prima di lasciarci ci fa vedere alcune vecchie foto quasi sbiadite che hanno fermato per sempre angoli di S. Pietro, ma, soprattutto, momenti di vita quotidiana che appartengono anche alla storia di tutti noi.



modello, in scala, di un bragozzo costruito da Felice

Vela al terzo tra tradizione e modernità

di Loris Brunello



imbarcazioni con vele al terzo

Sarà accaduto a molti di vedere in laguna variopinte vele a forma di trapezio procedere tranquille, spesso lontane da canali e bricole dove si snoda il tumultuoso traffico dei natanti a motore. Sono le tradizionali imbarcazioni lagunari a fondo piatto spinte da "vele al terzo".

Sono così chiamate perché si protendono in avanti rispetto all'albero che le sostiene per un terzo circa della loro lunghezza.

La differenza tra questo modo di andare a vela e quello che utilizza le moderne vele triangolari (dette *Marconi* o *bermudiane*) consiste nel fatto che una vela al terzo può essere facilmente usata su barche non zavorrate, ovvero prive di una deriva che bilanci lo sbandamento provocato dalla forza del vento sulla superficie della vela.

Nelle barche lagunari la funzione di deriva è affidata alla grande pala del timone che è posta in modo da poter scorrere verso l'alto quando va a toccare sui bassi fondali.

Molti vedono nei *topi*, nelle *sampierote*, e nei *sandoli* armati al terzo, l'immagine di un

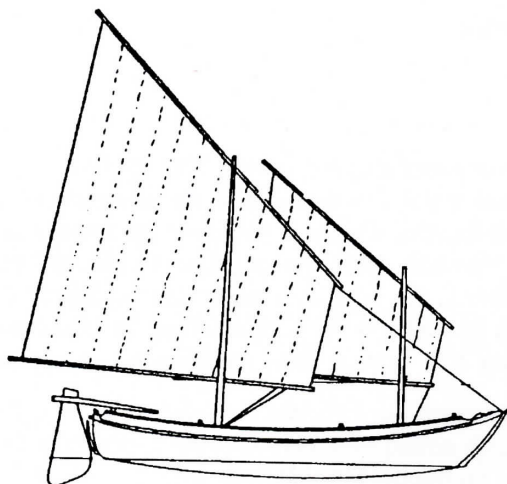
mondo antico e tramontato. In realtà l'uso diffuso di queste vele è storia recente poiché nella prima metà di questo secolo, la vela al terzo era ancora strumento di duro lavoro, veniva usata nella navigazione commerciale ed era arma abituale di quella numerosa flotta di abili navigatori dell'Alto Adriatico che partendo da Chioggia a bor-

do dei loro bragozzi, andavano a pescare lungo le coste istriane e dalmate.

Rimanendo lontano da casa per molti mesi, dovettero imparare a loro spese (molti di loro infatti naufragarono tragicamente) a manovrare con estrema maestria per aumentare o ridurre la velatura.

Gli emblemi dipinti sulle vele al terzo, che un tempo dovevano permettere l'identificazione di chi si trovava ancora in mare da parte di chi lo aspettava sulla costa, erano dipinti con colori naturali a base di terre. Il rosso, il nero, il marrone e il giallo erano quelli più usati. I simboli geometrici, facilmente avvistabili da terra, erano accoppiati a simboli portafortuna: le sigle di Gesù Cristo, il simbolo papale, la colomba, la croce e altri simboli cristiani. Non mancavano anche altri elementi cari al proprietario: la graticola, il sole, la luna, oppure, semplicemente, le iniziali del nome.

Oggi, molte vele al terzo hanno sostituito i vecchi colori prodotti con le *tere* dalle tinte ancor più vistose e il grosso telo di cotone grezzo con moderno tessuto in dacron.



TOPO, barca a fondo piatto
lft. 7.50m largh. 1.85m
1500 Kg. sup. velica 24+8mq
del Circolo Velico Casanova

Pacifiche e solenni le barche al terzo vanno *in barena* per fare una scampagnata, per gareggiare in qualche regata o per un bel itinerario tra natura, ambiente storico e poesia della laguna.

Non più affidata alla dura fatica della vita di mare ma, al diletto degli amanti dell'ambiente lagunare, la vela al terzo conosce oggi nuovi adepti. Ogni anno si svolgono varie regate organizzate dall'Associazione Vela al Terzo e da altre società tra cui la Bucintoro di Venezia, il Diporto Velico di S.Elena e il Circolo Velico Casanova di S.Giuliano. Sono ormai parecchie le occasioni di confronto e di sfida tra le più agguerrite imbarcazioni. Una classica è la Chioggia-Venezia che si disputa abitualmente nel mese di giugno. Ci sono poi occasioni programmate di incontro in varie isole della laguna: dall'isola Campana al Lazzareto nuovo, S.Erasmo ed altre ancora. Gruppi di amici si ritrovano assieme a cenare con le braci accese in qualche *foghèr* di un casone abbandonato come nel Casòn Montiròn in laguna nord o dalle parti di Valle Millecampi in laguna sud. Poi si va tutti a dormire sotto il *tiemo*, cioè la speciale copertura fatta da un telo sostenuto da archi che mantiene calda e riparata la parte non pontata delle imbarcazioni. Anche chi non

pernotta in laguna può muoversi per una veleggiata giornaliera, sfruttando opportunamente venti e maree. Nelle imbarcazioni armate al terzo si può abbastanza agevolmente abbassare l'albero e quindi passare sotto i ponti, senza dover compiere lunghe deviazioni. Inoltre si può procedere sicuri sui bassi fondali e si può sopperire alla mancanza del vento avanzando a remi.

Navigare con sicurezza in laguna, a remi o a vela, non è una cosa difficile, ma può diventare un vero problema se non si tengono presenti alcuni aspetti fondamentali quali il tipo di barca, il vento e la meteorologia, le maree, la carta nautica e la morfologia della laguna.

Un corretto approccio per scoprire un altro modo di andare per acque può essere dato dalla partecipazione ai corsi di vela al terzo - ma non solo questo - tenuti dalle varie società, tra cui, in terraferma, il Circolo Velico Casanova (UISP) di Punta San Giuliano.



imbarcazione con vela al terzo

APPROCCIO ALLA VELA

a cura del club "OLTRE I 40°"

Con questo e con gli articoli che seguiranno gli amici del club di vela "OLTRE I 40°", forniranno i rudimenti per iniziare un corso di vela, sperando di stimolare in voi l'interesse verso l'arte marinaresca e di navigazione.

Prima di addentrarci nelle nozioni di teoria della vela, vogliamo rivolgervi un invito: rispettate sempre il mare, considerate che avete a disposizione due elementi della natura come il vento e l'acqua che imparerete a conoscere, a controllare con più o meno abilità, ma sarà inevitabile che, navigando, rimarrete prima o poi sorpresi da qualche temporale; a quel punto la vostra bravura di marinaio verrà messa alla prova e, solo se supportata dall'abilità acquisita con la teoria e la pratica della navigazione, riuscirete ad affrontare con la necessaria sicurezza gli eventi.

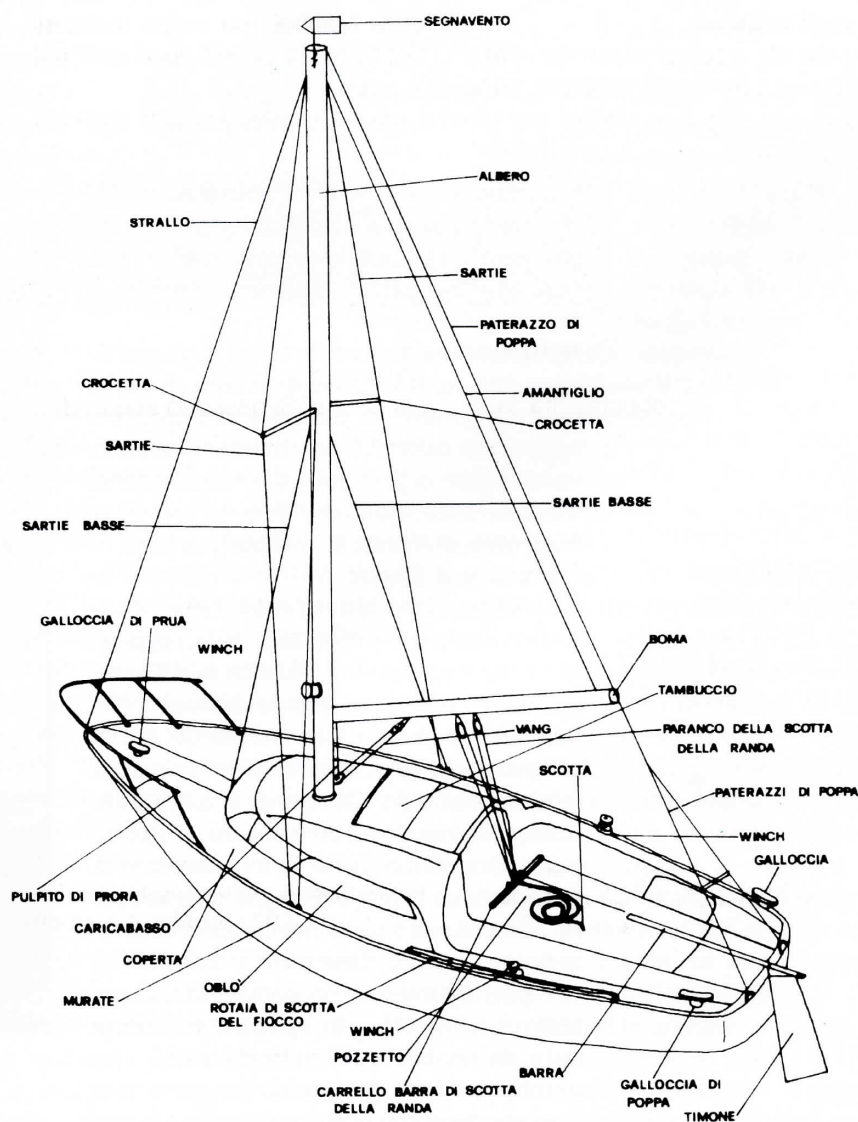
STRUTTURA DI UNA BARCA A VELA.

La barca che abbiamo disegnato a lato è classificata come SLOOP, deriva dal fatto che è attrezzata con un solo albero sul quale si issano due vele, una più grande, infierita sull'albero e sul boma che si chiama *randa*, l'altra più a prua infierita sullo *strallo* si chiama *fiocco*. Parleremo in seguito delle vele: adesso ci soffermiamo sulle altre parti dell'imbarcazione.

L'intero corpo dell'imbarcazione costituisce lo scafo, la parte immersa si chiama *opera viva*, quello che resta fuori dall'acqua è l'*opera morta*, la linea del galleggiamento divide l'opera viva da quella morta. La parte superiore della barca verso prua si chiama *coperta*, quella verso poppa *pozzetto*; normalmente nel *pozzetto* prende posto l'equipaggio.

Oltre ai termini elencati in figura, in un'imbarcazione a vela ci sono delle manovre chiamate *correnti* che comprendono tutte le scotte o le drizze per alzare, far scendere e orientare le vele; tutte le altre strutture fisse sono da considerarsi *dormienti*.

Volutamente questa prima lezione si limita a poche informazioni generali. L'importante è osservare la figura e imparare la terminologia; la prossima lezione sarà dedicata alle vele e alle andature.



I CAVI

di Andrea Zolli

Nel linguaggio marinaro, il termine cavo indica qualsiasi corda o fune, qualunque sia il materiale con cui è costituita. Nel glossario marinaro, le voci corda e fune non compaiono, essendo decisamente non ammesse nella "tradizione marinara".

I cavi si possono suddividere a seconda del materiale che li compone in: *cavi vegetali*, *cavi sintetici* e *cavi metallici*.

I cavi vegetali:

presenti esclusivamente nelle marine dei tempi trascorsi, sono al giorno d'oggi in disuso per via degli indiscussi vantaggi offerti dalle fibre sintetiche. Attualmente tali cavi sono impiegati molto di rado, ad uso quasi esclusivo della marineria di portistica in quanto sono belli a vedersi ed "arredano" l'imbarcazione. Sono perciò formati da fibre vegetali come:

canapa molto robusta, ma facilmente deteriorabile per effetto dell'umidità che la fa marcire facilmente: difatti nel passato questi cavi venivano catramati rendendoli però poco flessibili e maneggevoli;

sisal ricavata dalle foglie dell'agave, più morbida e di bell'aspetto, ma facile preda delle muffe;

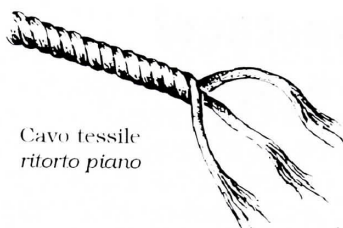
Manilla ricavata dalle foglie dei banani, fornisce cavi molto resistenti,

abbastanza leggeri e maneggevoli, non soggetti a putrefazioni, hanno costituito per secoli l'attrezzatura principe delle navi in genere, tanto che nel passato i cavi venivano chiamati semplicemente "Manila"; **cotone** ricavato dalla pianta omonima, fornisce cavi molto buoni, belli, ma troppo costosi.

Cocco prodotto dai filamenti ricavati dai frutti della palma da cocco, fornisce cavi più leggeri ed elastici della Manilla, ma meno resistenti alla trazione, perciò poco usati nelle navi.

I **cavi sintetici** prodotti dall'industria chimica, hanno soppiantato universalmente i cavi in fibra vegetale in quanto offrono prestazioni notevolmente migliori come maggior resistenza, maggiore durata nel tempo, maggiore leggerezza e maneggiabilità, maggior flessibilità nonché insensibilità all'acqua ed alle muffe. Si possono suddividere in **cavi galleggianti** (Polietilene e Polipropilene) e in **cavi non galleggianti** (Nylon e Poliestere). I migliori sono questi ultimi come il Dacron e il Terlylene e sono usati nelle navi maggiori raccolti su speciali rulli (verricelli autormeggianti).

I **cavi metallici** sono normalmente di acciaio, per avere una resistenza e una durata maggiori. Sono molto usati per sollevare pesi (pescante di gru o big da carico) e come manovre fisse (stragli e sartie per sostenere gli alberi delle navi). Sono sconsigliati per l'ormeggio, soprattutto in presenza di risacca, in quanto essendo anelastici, sono soggetti a brusche e improvvise rotture in conseguenza a repentini spostamenti della nave.



Cavo tessile
ritorto piano

Configurazione dei cavi.

I cavi inoltre si possono dividere a seconda degli elementi costitutivi in: *cavi ritorti piani*, *cavi ritorti tortici*, *cavi tessili intrecciati*.

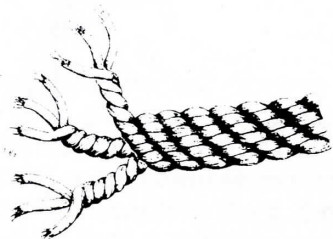
I **cavi ritorti piani** di fibra vegetale sono formati da 3 o 4 elementi chiamati legnoli avvolti a spirale (tale avvolgimento dei legnoli si chiama commettitura). Ogni singolo legnolo è formato da elementi semplici (filacce) avvolti in senso opposto a quello dei legnoli.

L'avvolgimento dei legnoli può essere effettuato anche attorno ad un legnolo centrale (di dimensioni ridotte) che si definisce anima.

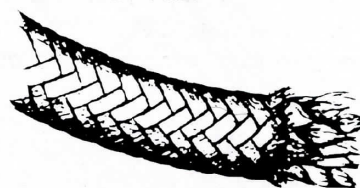
I **cavi ritorti piani metallici** consistono di sei elementi chiamati trefoli che vengono avvolti a spirale attorno ad un elemento centrale (anima) che spesso è costituito da un trefolo eguale agli altri (1 + 6): ogni trefolo può essere costituito da un numero variabile di singoli fili di acciaio avvolti a spirale (anche a più strati).

I **cavi ritorti tortici** si ottengono avvolgendo a spirale, tre o quattro cavi piani chiamati cordoni. La commettitura dei cordoni è in senso opposto a quella del cavo, creando così un insieme molto resistente. Tali cavi sono quelli più tradizionali, vecchi quanto la marineria e costruiti per quanto riguarda la storia veneziana, dai "corderi" alle Corde rie (sale lunghe oltre 80 metri allestite appositamente per filare i cavi necessari alle navi).

I **cavi intrecciati in fibra sintetica** sono di costruzione molto recente. Sono usati soprattutto nella Nautica da diporto per le manovre correnti delle vele.



Cavo tessile ritorto torticcio



Cavo tessile intrecciato

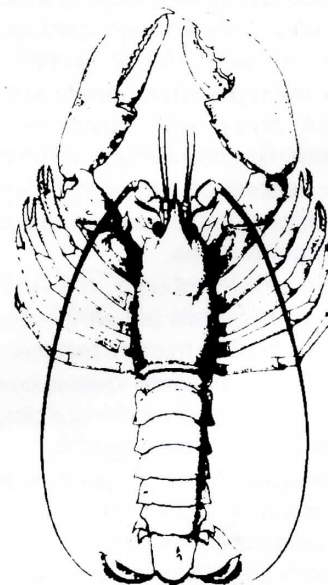
Gli aristocratici Crostacei

di Bruno Virgulin

Tenere bestiole corazzate, quali cavalieri medievali, che devono rinnovare il loro coriaceo guardaroba man mano che crescono senza contare... sui saldi di fine stagione! Ricercatissimi non solo per la squisitezza delle loro carni bianche, delicate e saporite ma anche per il fatto che, una volta sgusciati dalla loro armatura non contengono alcuna subdola spina. Problema che affligge, invece, anche i più nobili tra i pesci di carne bianca quali branzini e orate. Come ogni medaglia che si rispetti, tutto ciò comporta un elevato prezzo da pagare: sono i primi imputati nei conti stratosferici del ristorante! Soprattutto se ordiniamo aragoste, astici, scampi, granceole, granchi porri e gamberi giganti. Per fortuna, la tradizione, ci ha insegnato anche a consumare i comunissimi granchi al momento della muta (cambio d'abito) quando cioè la corazza è molle: le famosissime *moleche*, per non parlare delle *masenete*. Per mantenere artificialmente la loro freschezza (requisito essenziale a giustificare l'alto valore commerciale), vengono impiegati prodotti chimici, quelli che danno il colore rosso a certi gamberi che rossi non sono, causando fastidiose allergie oltre alla truffa subita!

Canoce dea tradission

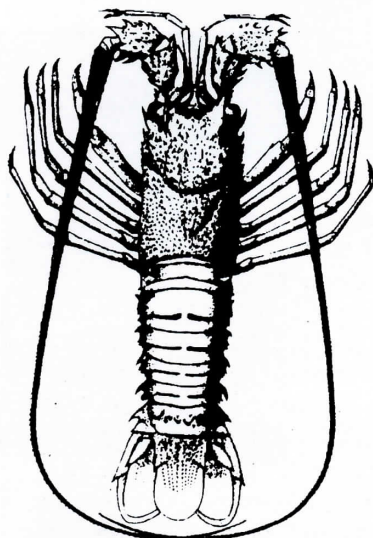
Riceta semplice purché 'e canoce 'e sia piene. In certi periodi de l'ano 'e xe vòde. Sté 'tenti de no cusinarle massa se no 'e svodé da so! Dopo verle ben eavae, butarle in acqua calda saeada, finché se riciapa el bojo. 'Spetar de più xe a vostro ris'cio. 'Na volta rafredae, tajarle tuto intorno ea pansa co 'na forfe. Cavà el scorso de sora, disporle su 'na guantiera condie coi solti ojo sal pevere e parsemoeo. Se voé 'na presentassion più scenografica, metee su dei tajereti de legno co' verdure crue da pinzimonio, 'e perdarà quel coeor... bianco cadaverico! Saria tentà de consiliarve dei bianchi trentini molto profumai, però con parsomonia!.. che 'a regata xe onga! Questo, infatti, xe un tipico plato de antipasto.



ASTICE

Spaghetti a l'astese

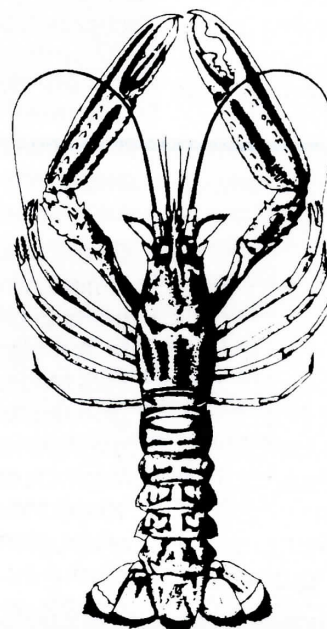
Plato costoso ma che no se desmentega. Da farse soeo se trovè i astesi vivi a un presso soportabile. In 'na padea bassa e larga far imbiondir l'ajo e poca sevoea (i più innovativi zontarà anca un pevaronsin rosso da cavar prima de servir). Tajar in do par eongo i astesi ancora vivi (taglia 3, 4 eti) e metarli nel'ojo coea pansa par zo afinché i possa zontar del suo al tocio. Dopo che sarà evaporà el sprusso de vin bianco seco, butar



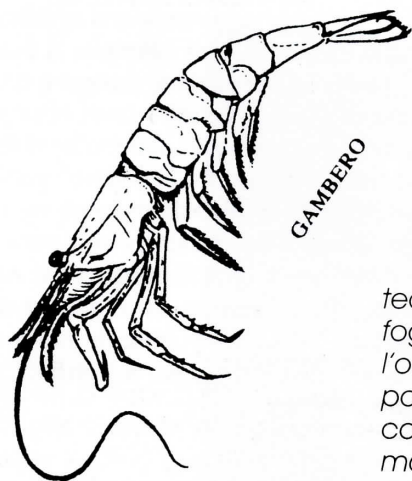
ARAGOSTA

Spiedini de mazancoe

Bisognarà cavar 'e scorse a 'e coe de 'ste grige bestie che, come magia, deventarà de un bel rosa/rosso dopo cote. Infilzar 5/6 coe (tute nel stesso senso) su ogni steco de legno, 'eassarli a riposar 'na oreta dopo 'verli sfregai co' l'ajo e bagnai co' l'ojo. 'Na girada e 'na voltada suea grea, se no i se seca perdendo tuta ea fragransa, sal, pevere e parsemoeo (co' parsimonia) un secondo prima de servir su 'na quantiera scaldada e guarnia de fetine de limon e ciufeti de fenocio. Un Tocai de Lison pol bastar.



SCAMPO



GAMBERO

Scampi a la buzara

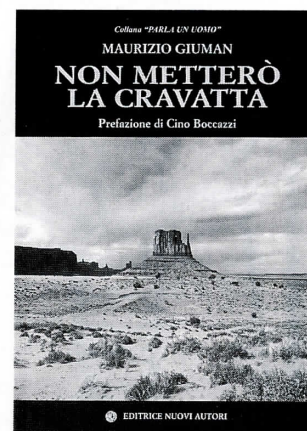
Se i scampi se grossi, tajarli sul dorso par longo, butarli nea tecia dove se imbondisse ajo in bon ojo, desmissiarli spesso sul fogo vivo dopo 'verli quasi negai nel vin (Malvasia Istriana vista l'origine del piatto), evaporà sto netare, zontar abundante pomodoro, sal, tanto pevere e almanco un pevaronsin par ogni commensal. Dopo diese minuti, controeando che el tocio no sia massa suto ma gnanca sbrodoso, servirli sora un croston de pan rustego brustoeà in fondine de cocio. Bavarioi giganti e terinete de acqua co' limon par e man, se rende necessari. Coi dei neti, serve un goto de Pinot Bianco, doc Isonzo. Bon appetito!

Il risvolto di copertina

di Bruno Virgulin

"NON METTERÒ LA CRAVATTA"

di Maurizio Giuman - Ed. Nuovi Autori



"Mi ci è voluto poco per rendermi conto che nulla, né libri, né filmati, possono sostituire l'esperienza diretta di essere stato in un certo posto... Ed è con la stessa curiosità di quando ero bambino, con la stessa voglia di vedere e di scoprire, che ho intrapreso i miei viaggi, cercando di trasportare emozioni e sensazioni sullo strato sensibile di una pellicola fotografica".

Questi passi si trovano all'inizio del libro e sintetizzano appieno il senso dell'opera prima di un venezianissimo poeta fotografo. A metà tra Marco Polo e il mitico Odisseo, Maurizio ci accompagna, sul suo magico tappeto, in giro per il mondo. Da luoghi conosciutissimi come l'Andalusia o Las Vegas, a mete poco frequentate come Buchara o Samarcanda o, addirittura, fantastiche come la Porcozia Inferiore (uno dei capitoli più esilaranti). Folgoranti sure coraniche, profondi versetti biblici o ricercate citazioni sono il colto contrappunto a capitoli brevi, scritti con stile piano e confidenziale ma dal contenuto assolutamente sincero. Brani che parlano di luoghi diversi e lontani sia geograficamente sia temporalmente ma uniti da un unico filo conduttore: *il viaggio come metafora della vita*. Da ragazzi, leggevamo Tex Willer e Nembo Kid, raccoglievamo le figurine dei calciatori, lui, invece "Corto Maltese" di Hugo Pratt, "I sette pilastri della saggezza" di Lawrence o "Civiltà sepolte" di Ceram. L'abitare a Venezia, ha contribuito ulteriormente ad ac-

crescere questa necessità di viaggiare, non tanto come fuga dalla realtà quotidiana quanto, per appagare l'insopprimibile bisogno di conoscere altre culture, altre civiltà: in sostanza il perenne cammino compiuto dall'Uomo alla ricerca di se stesso. Avrete certamente capito, a questo punto, che il libro non è solo un diario di viaggio ma, soprattutto, l'invito a riconsiderare il modo di viaggiare, di vedere altri luoghi, di conoscere altri popoli, altri uomini con occhi nuovi. Non mancano momenti autobiografici. Non perdetevi, ad esempio, la sua comica salita al sacro Sinai inseguito dal beduino che vuole a tutti i costi offrirgli un passaggio a dorso di cammello. Mille ed una notte, passate ad ascoltare i suoi racconti, decine di proiezioni pubbliche e private, effettuate negli ultimi vent'anni, non potevano starci tutte in questo libro. Aspettiamo, allora, dopo questo "esame d'ammissione", di veder pubblicate molte delle sue splendide immagini a corredo... dell'opera seconda!

"Da dieci anni ho perso la mia battaglia contro la pancia. Ma la curiosità e la voglia di viaggiare sono le stesse di quand'ero bambino. Non è ancora arrivato il momento di riporre la valigia in soffitta".



Sana'a, 1989

Neppure sua madre ricorda se da piccolo preferisse il biberon o la macchina fotografica. Da sempre frequentatore dell'ambiente fotografico professionista, prima con il padre e lo zio, poi come addetto ai lavori, riesce a mantenere un rapporto "romantico" con la fotografia: mezzo e non fine per i suoi veri interessi. Storia, geografia, scienze antropologiche, sono le materie che più lo affascinano. La fotocamera diviene l'inseparabile taccuino nei suoi innumerevoli viaggi attraverso il mondo. La via dell'incenso (foto di Sana'a) e quella della seta (foto di Samarcanda) sono tra le sue più importanti tappe sulle rotte di Marco Polo. Vincitore di numerosissimi concorsi nazionali ed internazionali, offre il meglio di sé nelle fasciose diaproiezioni in cui, oltre all'indubbio valore artistico delle immagini e delle musiche di commento, sa catalizzare l'attenzione del pubblico con il suo istrionesco talento ricco di autoironia. Memorabile una serata a Zelarino nella quale le sue splendide dia sull'America furono accompagnate, dal vivo, da una coppia di musicisti che suonavano al sax note composte per l'occasione. Un'emozione unica ed irripetibile.

Buchara, 1988

