

Anno IX - Numero 1
Marzo 2000

Hobby Natura

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



Hobby Natura

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

Con la Collaborazione del



MARZO

2000

Numero Uno

Direttore responsabile

Michele Gottardi

Vicedirettore

Renato Boaretto

*Impaginazione elettronica
a cura di*

Bruno Virgulin & Renato Boaretto

Collaborano:

Dino Basso, Loris Brunello,
Rossana Maiorca, Fiorella Maggio
Patrizia e Lucio Maritan,
Paolo Mazzucato, Mario Motta,
Cristina Rossi, Roberto Sartore,
Giancarlo Salvador, Maurizio Stancanelli,
Rita Sartori, Bruno Virgulin,
Alberto Zanellato, Mario Zilio,
Andrea Zolli.
il Club "OLTRE I 40"

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 Brunacci, 5/a
30175 Marghera (VE)

In copertina

SAHARA:

Tuareg

Uno dei laghetti del vulcano Waw an Namus

Paesaggio

di Antonio Fornasiero

**Distribuzione gratuita
Riservata ai Soci**

Editoriale		1
Mario Zilio	La veduta prospettica di Venezia "a volo d'uccello" di Jacopo de' Barbari del 1500	2
Cristina Rossi	Rialto	7
Giancarlo Salvador	Sahara mon amour	9
Loris Brunello	Sile: un nuovo percorso su un vecchio tracciato	14
Mario Motta	Fusina terminal per Venezia: attualità e piccole riflessioni	17
Fiorella Maggio	Tartarughe	20
Bruno Virgulin	Da Jesolo alle Porte di Cavallino	22
Dino Basso	Apnea come terapia	25
Andrea Zolli	Le ancore	28
Maurizio Stancanelli	Merano International Festival	31

Editoriale

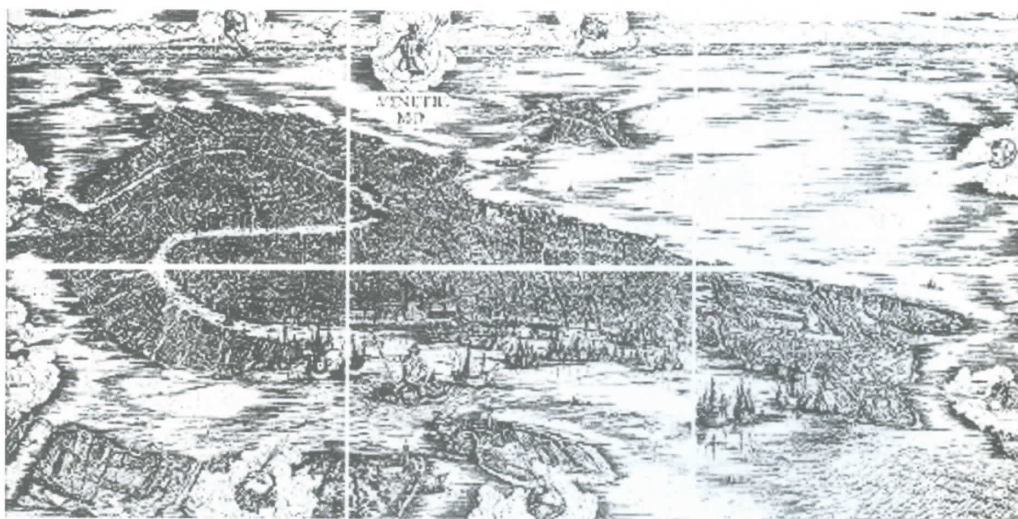
E' una primavera tranquilla, sotto il versante delle grandi mostre veneziane. Prorogata sino al 12 marzo la bella esposizione dedicata alla Venezia di Jacopo de' Barbari, occasione per fare il punto anche sulla produzione cartografica e vedutistica in Europa, tra Cinque e Settecento, in piena attività anche le mostre dedicate dal comune alla straordinaria attività di Mariano Fortuny e quella della Fondazione Cini, a San Giorgio, dedicata ai capolavori restaurati dalla Regione Veneto ("da Paolo Veneziano ad Antonio Canova"). Intanto proprio in questi giorni è stata presentata la prossima iniziativa di Palazzo Grassi: la mostra "Cosmos: da Goya a De Chirico, da Friedrich a Kiefer. L'arte alla scoperta dell'infinito" si inaugurerà il 26 marzo e resterà aperta sino al 23 luglio del 2000. Dopo il Rinascimento, e le sue certezze estetiche, e prima degli Etruschi, di scena a San Samuele nel prossimo autunno, palazzo Grassi propone un viaggio nell'infinito, uno sguardo sul futuro attraverso la storia delle idee. Oltre 400 opere provenienti da 150 tra musei pubblici e privati.

In attesa di questi appuntamenti, Hobby Natura dedica le proprie consuete rubriche al cicloturismo e all'escursionismo marino: da segnalare le novità legate all'alimentazione e alle proposte vinicole.
Buona lettura.

Michele Gottardi

La veduta prospettica di Venezia "a volo d'uccello" di Jacopo de' Barbari del 1500

di Mario Zilio



Jacopo de' Barbari, veduta di Venezia, 1500

Nell'autunno di questo fatidico anno 2000, compirà 500 anni la prima e più celebre delle vedute prospettiche di Venezia: quella, non firmata, ma attribuita universalmente a Jacopo de' Barbari, datata VENTIE MD.

Questa fantastica rappresentazione dall'alto (si calcola da circa 1600 m) della città lagunare, coi risultati ottenuti nel 1500, costituirà un modello insuperato, a cui si guarderà fino ai primi decenni del secolo XVIII.

La tecnica con cui è stata eseguita è quella xilografica, che si serve di originali su tavole di legno (nel nostro caso sei blocchi di circa 66x99 cm ciascuno) incise in modo da lasciare in superficie i tratti voluti, i quali dopo essere stati inchiostrati, vengono riprodotti con stampa a torchio su carta (o su tela).

Le sei preziose matrici lignee, assieme con alcuni esemplari di stampa, si trovano al Museo Correr, dove, dopo un puntuale restauro, costituiscono il clou della mostra

allestita dai Musei Civici Veneziani, intitolata: "A volo d'uccello: Jacopo de' Barbari e le rappresentazioni di città nell'Europa del Rinascimento", aperta al pubblico fino al 27 febbraio 2000.

Gli esemplari esistenti della veduta sono numerosi e definiti in tre stati: il primo stato del 1500 con 11 esemplari, il secondo del 1514 con 5, il terzo con 4 riprodotti nel corso del XVI secolo.

A Venezia sono presenti 5 esemplari del primo stato, 2 del secondo e 2 del terzo: nel 1838 furono tirate quattro prove del terzo stato con risultati non eccezionali, vista la situazione deteriorata delle tavole.

Comunque senza dover andare ad Amburgo, Boston, Londra o a Norimberga, possiamo ammirare a Venezia, al Museo Correr, alla Biblioteca Querini Stampalia o al Museo Navale alcuni esemplari della splendida prospettiva (cm 135x282 circa).

Molto si è scritto sul come sia stato possibile eseguire un numero così grande di rilevazioni assai precise, con la rappresen-

tazione di tutti gli edifici e l'indicazione di numerosi toponimi, di estremo interesse sia per i luoghi rimasti pressochè intatti, sia, soprattutto, per quelli scomparsi o profondamente modificati.

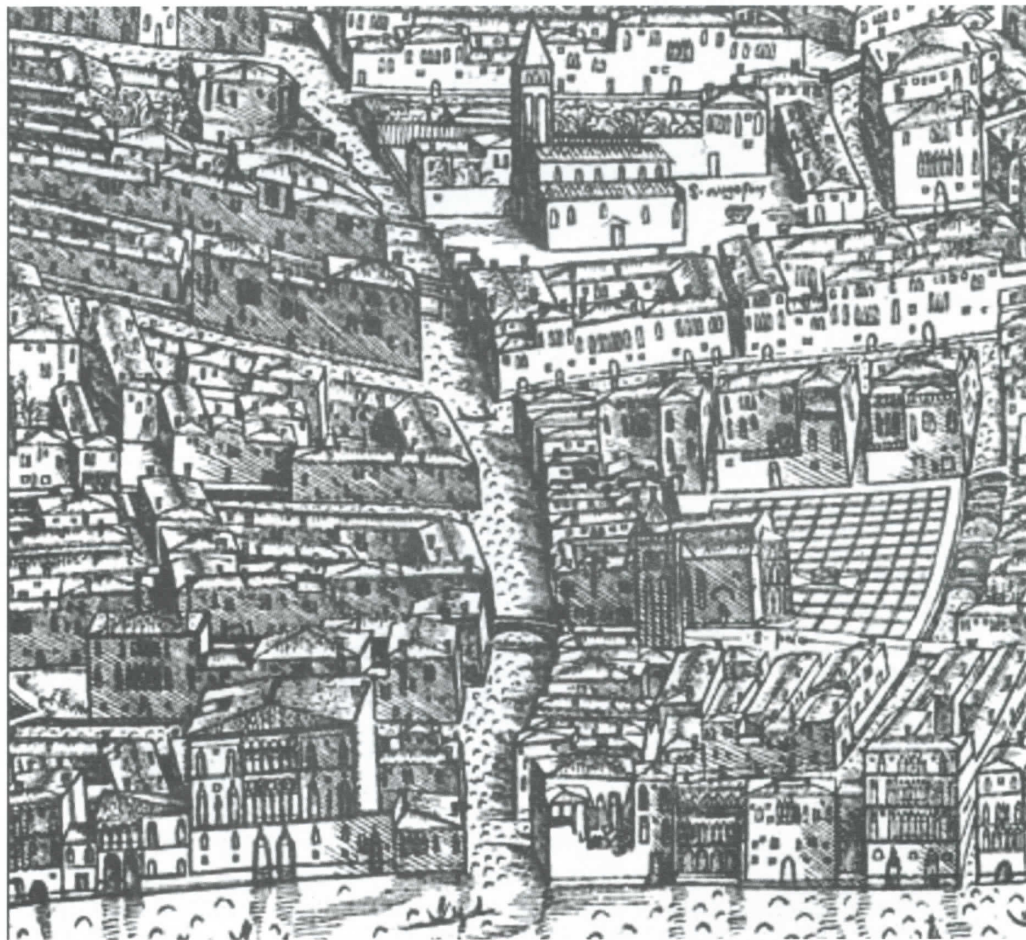
Il lavoro preparatorio pare sia durato non meno di tre anni, con rilievi in loco (da altane e campanili) di numerosi "pertegadori (geometri) e dessegnatori". L'assemblaggio finale estremamente preciso, anche se prospetticamente e dimensionalmente deformato, è attribuito al de' Barbari, pittore e incisore assai quotato. Di lui non si sa molto: la data di nascita presunta è intorno al 1450, pare si diletta anche di musica; nel 1490 lo troviamo al servizio dell'Imperatore Massimiliano.

Nel 1494 incontra Albrecht Dürer a Venezia (se non in precedenza a Norimber-

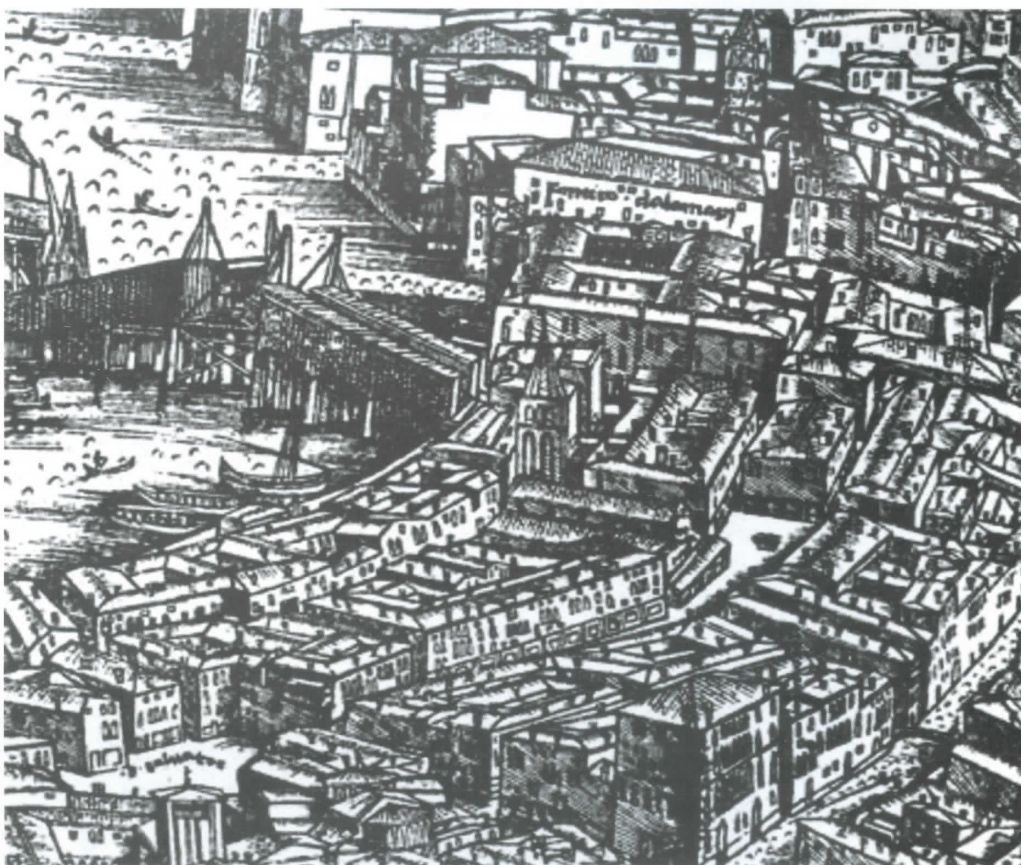
ga): l'artista tedesco lo cita in una lettera del 1506, in cui riferisce che l'editore Anton Kolb (stampatore della famosa veduta) esaltava Jacopo come uno dei migliori pittori dell'epoca. Dürer stesso descrive il de' Barbari come uno dei pochi pittori esperti nelle proporzioni umane (pare avesse scritto un trattato sulla materia).

È datata 30 ottobre 1500 la supplica di Anton Kolb al Consiglio dei Dieci per ottenere l'esclusiva di stampa e l'esenzione dal dazio per la diffusione della pianta prospettica nel territorio della Serenissima, con l'affermazione di voler stampare la veduta "principalmente ad fama di questa excelsa cita di Venetia".

L'esenzione dal dazio non verrà accordata, ma sarà assicurata l'esclusiva di stampa e di diffusione per quattro anni.



Particolare della veduta di Venezia, 1500 con campo San Polo



Particolare della veduta di Venezia, 1500 con Ponte di Rialto

De' Barbari fu attivo principalmente nelle Fiandre (dove morì a Malines tra il 1512 e il 1516) e in Germania, a Norimberga, Wittenberg (contatti con Lucas Cranach, autore del famoso ritratto di Martin Lutero), Augusta, Weimar. Inserito nella tradizione pittorica di Alvise Vivarini (il più "todesco" dei pittori veneziani), subì anche l'influsso di Antonello da Messina. Chi ha visitato la splendida mostra conclusa il 9 gennaio a Palazzo Grassi sul Rinascimento Veneziano e la pittura del Nord, ha potuto vedere alcuni ritratti, opera del de' Barbari. Un suo famoso ritratto, quello di Luca Pacioli, grande matematico, autore di un trattato sulla geometria e sulle proporzioni, è conservato al museo di Capodimonte a Napoli.

Ma a segnare la sua fama, fu il suo genio per la prospettiva e le proporzioni. La sua sigla come pittore era il caduceo, una specie di scettro con due ali e due serpenti attorcigliati, impugnato da Mercurio: e

"Maestro del caduceo" fu l'appellativo dattogli dalla critica moderna.

La grande veduta prospettica, analoga ad altri simboli come il Leone di San Marco e la Giustizia con la bilancia e la spada, è una metafora visiva di Venezia, presentata come una nazione trionfante, retamente governata e posta sotto la protezione divina.

In alto sopra la scritta VENETIE - MD campeggia Mercurio col citato caduceo nella mano e la scritta posta a semicerchio tra le nuvole: "Mercurius pre ceteris huic fauste emporiis illustro" (Io Mercurio rifulgo propizio su questo emporio che sopravanza gli altri).

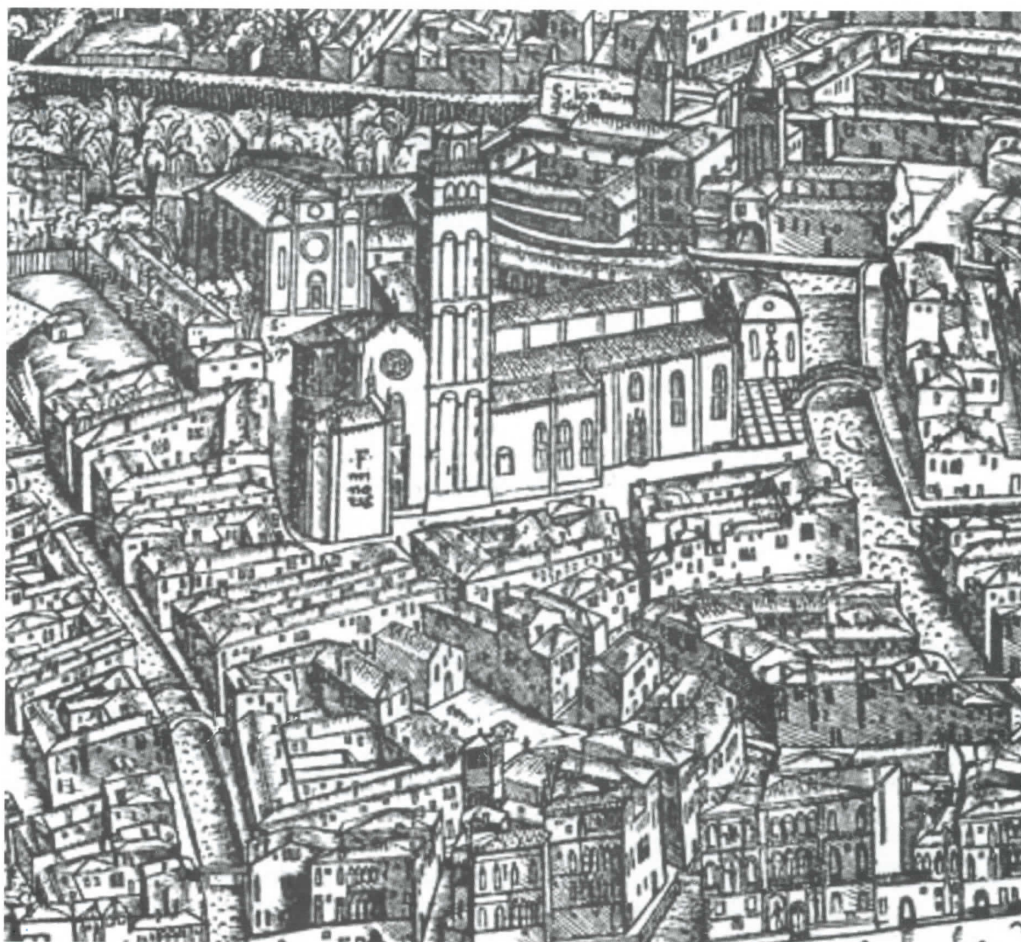
Nel centro del bacino di San Marco tra la punta della Dogana, la Giudecca e San Giorgio troneggia sull'acqua Nettuno, Signore dei mari, che sul tridente ha appeso un cartiglio con la dicitura: "Aequora tuens portu resideo hic Neptunus" (Io, Nettuno,

vivo qui mantenendo calme le acque in questo porto). Ai punti cardinali sono rappresentati otto venti con volti umani, e in particolare il grecale con una faccia barbata che si ritiene quasi sicuramente essere l'autoritratto del de' Barbari.

La bellezza dei particolari, dei canali, calli, campielli, campanili, chiese, case e palazzi, il dettaglio ben definito che risulta ingrandendo immagini, ci portano in una ambientazione realistica e fiabesca assieme. E' bello riconoscere qualche luogo noto rimasto immutato fino ai giorni nostri, come il campo e la chiesa di San Polo (il contorno, palazzi, rio terà ecc., ha subito trasformazioni radicali), la chiesa dei Frari, l'isola nei pressi di San Girolamo, che verrà destinata, a quartiere ebraico (il "ghetto") a partire dal 1516. Per non dire del meraviglioso ponte di Rialto in legno, apribile al

centro per far passare i natanti con alberature notevoli, che ci richiama, alla mente il fiabesco (ma estremamente realistico) teler del Carpaccio conservato alle Gallerie dell'Accademia con la descrizione del miracolo della reliquia della Croce (che è del 1494).

Anche la ricchezza dei toponimi dei luoghi e degli edifici scomparsi è di estremo interesse: tra S. Angelo e S. Luca troviamo ad es. San Paternoan (Paternian) una chiesa col suo famoso campanile a pianta esagonale demoliti nella seconda metà dell'800, nel campo a suo tempo intitolato a Daniele Manin: ai giorni nostri fu costruita la sede centrale della Cassa di Risparmio tra campo S. Luca e campo Manin appunto; ai piedi del monumento dedicato al patriota veneziano una lapide sulla pavimentazione ricorda il sito antico e il toponi-



Particolare della veduta di Venezia, 1500 con il complesso monastico di Santa Maria dei Frari



Particolare della veduta di Venezia con Mercurio che tiene il caduceo

mo. La Cassa di Risparmio è invece ancora là e ci ricorda che... *con i schei se fa quel che se vol e se digerisse anca i mostri...*

È decisamente merito dell'editore Anton Kolb oltre che dell'autore, se la famosa xilografia costituisce un ritratto straordinario anche se politicamente ben caratterizzato di Venezia: la deformazione intenzionale dell'immagine rispetto alla planimetria reale, tende a dimostrare una compattezza e uno sviluppo portuale più esteso che non in realtà. La veduta in parte non fedele è costruita in modo da comprimere alcuni settori e dilatarne altri: si privilegia in particolare il fronte del porto nel bacino di San Marco, fino all'Arsenale, comprimendo alcune parti interne non ben definite, con una distorsione arbitraria del campo prospettico.

Lo scopo di presentare Venezia come un'isola sicura e ben difesa dalle sue ac-

que lagunari, con un ampio e tranquillo porto commerciale può essere ben compreso se consideriamo la congiuntura politica veneziana nel periodo che precede la lega di Cambrai (1508).

All'orizzonte la cerchia delle Alpi con la stretta di Serravalle (l'odierna Vittorio Veneto), via di accesso per l'Alemagna terra di elezione, come abbiamo visto, per l'attività professionale del nostro grande pittore e incisore.

Il grande fotopiano di Venezia edito in anni recenti da Marsilio splendido per la sua precisione dovuta all'utilizzo della fotografia aerea e alle tecnologie più sofisticate, non potrà mai competere in termini di bellezza fascino e interesse, con la meravigliosa visione "aerea" di Jacopo, la prima per la sua epoca, la più grande e la più suggestiva nella storia della Città Serenissima.



L'autoritratto presunto del de' Barbari, particolare della veduta di Venezia, 1500

Bibliografia:

- G. Bellavitis: "L'evoluzione della struttura urbanistica di Venezia attraverso i secoli: primi documenti cartografici". Vicenza, 1976.
- T. Pignatti: "La pianta di Venezia, di Jacopo de' Barbari" Bollettino dei Musei Civici Veneziani. Venezia 1964.
- Juergen Schulz: "La veduta di Venezia di Jacopo de' Barbari - cartografia, vedute di città e geografia moralizzata nel Medioevo e nel Rinascimento. Panini Modena 1990,
- A.A.V.V. Catalogo della Mostra al museo Correr. Arsenale Editrice Venezia 1999.

L'esposizione è aperta fino al 12 Marzo 2000: ore 9-17.

I Musei Civici sono gratuiti tutto l'anno per i residenti nel comune di Venezia (Correr, Palazzo Ducale, ...)

Ringrazio l'amico Franco Vio per le preziose ricerche su Internet.

RIALTO

di Cristina Rossi



La parola Rialto deriva da Rivoalto, che alcuni ritengono indicasse la sponda occidentale del Canal Grande, più alta per l'ansa del Canale, altri invece che corrispondesse ad un'altra zona situata nell'attuale sestiere di S.Marco. Comunque, al di là dell'origine del nome che si perde con le origini di Venezia, l'attuale area di Rialto era anche nei primi anni di vita di Venezia tra il IX e il XII secolo sede di mercati, di uffici e rappresentava il "centro commerciale" della vita cittadina: gli altri centri erano S.Marco, sede dell'attività politica e Olivolo (Castello) sede del Vescovo. La vita commerciale di Rialto si svolgeva in un primo tempo sulla sponda sinistra del canale dove si trova Campo S.Bartolomio; sulla riva destra invece si trovavano zone paludose, poi bonificate e vi aveva sede il macello che di solito si trovava in zone decentrate per motivi igienici. Pian piano però una parte dell'attività commerciale si spostò sulla riva destra tanto che nel 1172 fu costruito un ponte in legno fra le due rive e sembra che già nei primi anni del 1200 gran parte dell'attività commerciale si fosse spostata sulla riva destra. In questo periodo si costruirono le due parrocchie di S.Matteo e S.Giacomo e a mano a mano che Venezia accresceva la propria importanza politica, l'isola di Rialto si espandeva fino a raggiungere le dimensioni attuali. Il mercato si allargò e si spostò dai piedi del ponte, dove creava eccessivo affollamento, verso il pun-

to in cui si trova ora; lo stato cominciò a sistemare in questa zona gran parte delle magistrature finanziarie: sorveglianza delle importazioni e delle esportazioni, provveditori di giustizia (che sovrintendevano alle scuole di arti e mestieri, alle taverne, alle beccarie e alle pescherie), amministrazione delle rendite statali. Vi era una grande vivacità: convivevano grandi finanzieri con poveri venditori ambulanti, trafficanti, mercanti anche stranieri, truffatori, prostitute. Nel 1408 si affianca all'attività commerciale un'attività intellettuale: la scuola di Rialto che avrà grande fama soprattutto per gli studi matematici. All'importanza fondamentale dell'area di Rialto all'interno di Venezia e del Mediterraneo, non corrispondeva una cura nell'aspetto esteriore del luogo, che aveva ancora campi e calli in terra battuta, botteghe fatiscanti e un ponte ormai molto vecchio. La Repubblica aveva tentato di studiare un'opera di risanamento, ma la scarsità di risorse finanziarie e la disorganizzazione degli interventi non avevano portato a soluzioni concrete. Fu l'incendio che nel gennaio del 1514 distrusse l'intera zona che obbligò i veneziani alla ri-



Campo San Giacomo di Rialto animato dal mercato. Sullo sfondo la chiesa di San Giacomo con il caratteristico campanile.



Vittore Carpaccio, la guarigione dell'ossesso, tempera su tela.
Venezia, Gallerie dell'accademia.

costruzione di Rialto secondo criteri più moderni e funzionali. Il fuoco divampò, alimentato da un forte vento e, secondo le testimonianze di Marin Sanudo, la gente era più impegnata a portare in salvo le proprie cose e a rubare piuttosto che a spegnere l'incendio che assunse dimensioni gigantesche e bruciò tutto, risparmiando la Chiesa di S. Giacomo di Rialto che aveva copertura in piombo. Fra i vari progetti di ricostruzione proposti, dopo varie discussioni, il senato scelse quello dello Scarpagnino la cui organizzazione degli spazi non era molto diversa da quella precedente: prevedeva la ricostruzione di tutti gli edifici pubblici, delle botteghe, dei banchi di credito, dei depositi delle merci con linee semplici, in muratura intonacata, con archi, pilastri, contorni delle finestre in pietra d'Istria. Già

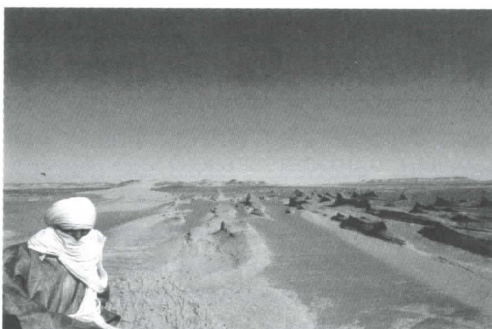
nel 1537 l'area era interamente ricostruita. Nel 1542 furono erette delle botteghe in legno lungo la riva del Canal Grande che ben presto si deteriorarono e nel 1548 il Consiglio dei Dieci decise di rendere queste botteghe permanenti, bandì un concorso e scelse il progetto di Jacopo Sansovino. Questo prevedeva una serie di 16 botteghe con ampio porticato a volte. Per quanto riguarda il ponte, fu bandito un concorso di idee nel 1544 al quale parteciparono anche Michelangelo, Palladio, Sansovino, ma si dovrà attendere fino al 1591 per avere l'attuale ponte ad opera dell'architetto Antonio da Ponte.

Bibliografia: AA.VV., *Itinerari veneziani: S. Polo*, a cura dei servizi educativi del Comune di Venezia

SAHARA MON AMOUR

di Giancarlo Salvador

foto di Antonio Fornasiero



Sahara primo amore.

Sahara che ti succhia il cervello, che ti ruba la vita.

Sahara gran pezzo di donna, da amare e da odiare.

Sahara senza mezzi termini, o tutto o niente, o gioia o dolore, o vita o morte.

Spesso mi sono chiesto perché mai il deserto sia così sconvolgente, così unico, così profondamente intrigante.

Insomma perché ogni volta che ci si trova in mezzo alle dune, nelle infinite piane o tra fantastici pinnacoli di arenaria ci si sente immancabilmente travolti dalle emozioni? Forse è dovuto al fatto che nulla di ciò che è "il deserto" fa parte delle nostre esperienze, della nostra memoria genetica. Il verde, la foresta, le praterie, le montagne sono parte della nostra vita, del quotidiano. Il giallo polenta imperante, gli ammassi dunari grandi come il mare, il nulla attorno a noi, per 360°, il silenzio perfetto rotto solo dal martellare assordante del nostro cuore sono invece fattori estranei alla sfera dell'esperito, sconosciuti, e per questo spesso rifiutati.

Quante volte ho chiesto, anche ad amici, "vi andrebbe di fare un giro in Sahara?". La risposta è immediata: "perlamordiddio...". Insomma la solita paura dell'ignoto, la man-

canza di punti di riferimento. O forse l'angoscia di ritrovarsi soli con se stessi, il timore di scoprire i propri limiti.

Ma chi ci prova è perduto. Perché il deserto è un amante insaziabile e ti ruba l'anima.

Tutto qui viene centuplicato, enfatizzato. Tutto è superlativo. Soprattutto le emozioni.

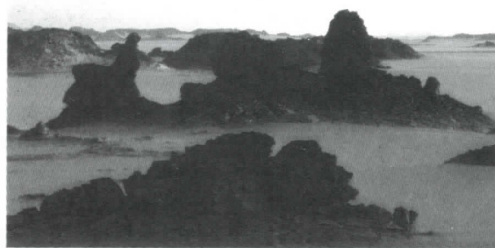
Non si può venir qui sconfitti, a leccarsi le ferite, in fuga chissà da chi e da cosa, le tasche zeppe di problemi.

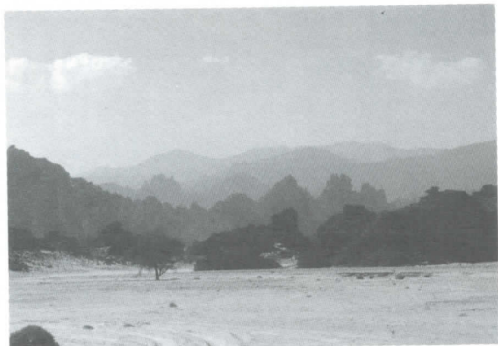
Perché nel deserto i problemi non scompaiono ma ingigantiscono.

Perché qui non si trovano soluzioni ed il prezzo da pagare è altissimo.

Perché qui ho visto famiglie sfasciarsi sotto i colpi del Sahara Gran Maestro Illusionista e ho visto nascere nuovi amori. Ho visto alcuni impazzire ed altri guarire dalla pazzia, ho visto artisti ritrovare la vena perduta e gente qualunque, senza distinzioni di classe, consumarsi nel desiderio di restare per sempre, gli occhi lustrati di commozione, illuminati dal Pathos.

Perché il deserto va affrontato con spirito positivo e cuore aperto, pronti a lasciar cadere la maschera, a scoprirsi e ad accettarsi, felici di vivere un'esperienza unica che segnerà la vita.





Libya è tutto questo e tant'altro ancora. E' libertà di andare a zonzo, ovunque. Nel deserto non ci sono recinzioni, reticolati, proprietà private, piste o strade che non si possono abbandonare, tracce che imperativamente bisogna seguire. Si è padroni di se stessi, si può decidere di andare a destra o a sinistra, a nord o a sud, indistintamente, dove ci porta in quel momento l'istinto, la voglia di scoprire, di curiosare, di *perdersi*. E' annientarsi negli spazi infiniti, il nulla abbacinante attorno. Il vuoto. Con la magica sensazione di essere soli, fruitori esclusivi di un contatto reale, personalissimo, assolutamente privato con la Grande Mamma nelle cui viscere ritorneremo, in una sorta di sublime e sublimato rapporto incestuoso.

E' mancanza totale di punti di riferimento, per cui il monte che spunta lontano, all'orizzonte, in realtà viene raggiunto dopo appena 200 metri ed è grande solo come un bimbo. E' il mondo fasullo in cui dune e montagne si specchiano in mari e laghi vicini eppure irraggiungibili, reame aberrante di Fata Morgana disseminatrice di illusioni.

E' l'emozione intensissima di navigare tra le dune come in un sogno, noi mobili tra i flutti congelati di un mare immobile, lanciati in saliscendi vertiginosi di onde solidificate da un colpo di bacchetta magica.

In macchina l'adrenalina è a mille, l'occhio spazia velocissimo, vigile, alla ricerca del miglior passaggio. I sensi sono all'erta, i nervi tesi come corde di violino, pronti a trasmettere i segnali necessari, il cervello valuta le informazioni e prende decisioni in microfrazioni di secondo. In salita vorresti

essere dentro al motore, per dargli una mano, spingi sull'acceleratore con tutta la forza delle gambe quasi a sfondare la carrozzeria, attento alle urla del fuorigiri, ad ogni minima variazione della consistenza della sabbia, sempre all'erta per un eventuale brusco cambio di marcia. Poi quando sei sulla cresta, proiettato verso il cielo, il muso piega repentinamente nel vuoto e lo stomaco ti arriva in bocca tra le urla dei compagni di viaggio ...e finalmente ti rendi conto che stai scivolando giù dolcemente in un baratro di soffice, insidiosa polenta.

Molto, molto meglio che sulle montagne russe, alle giostre.

L'eventualità di un insabbiamento si trasforma in un'occasione per far casino. Si spala sotto le ruote, si spinge, si tirano madonne. Tutti blaterano ordini, tutti diventano all'improvviso scafati e rudi uomini del deserto in grado di elargire consigli e suggerimenti. C'è chi corre avanti per tastare il terreno, chi in cima ad una cresta per scovare un passaggio, chi ancora ama dirigere mani in tasca e sigaretta tra le labbra. "in avanti ...no, no, marcia indietro ...drizza le ruote ...io sgonfierei le gomme a 0,8...ma va là, non vedi che il ponte tocca?...forza con quelle scalette ...segui me, segui me... vai su da destra o da sinistra?... secondo me si rovescia...metti la seconda! metti la seconda! ...ma dà, allora sei un incapace...". Per fortuna l'autista non capisce e continua pacifico a fare il suo lavoro come l'esperienza gliel'ha insegnato.

Ricordo a tal proposito un giovane tuareg di famiglia nobile, molto simpatico. Quando



Pitture rupestri

insabbiava vergognosamente la sua Toyota si voltava verso i passeggeri e con fare altezzoso e solenne e naso puntato in aria annunciava: "L'ho fatto apposta. Così adesso due di voi scendono a spingere e gli altri due ci fanno le foto. Poi vi scambiate i ruoli".

E così, nonostante si faccia il possibile per intralciare il lavoro, alla fine tra urla e imprecazioni, accompagnata da un coro cadenzato d'incitamento la macchina si muove e se ne va ed ognuno riguadagna a piedi il proprio posto soddisfatto di essersi sentito per qualche istante eroe e protagonista.

Ma Libya è anche la piacevole sensualità del camminare a piedi nudi nel morbido della sabbia, nascondersi dietro una cresta, innamorarsi delle curve affilate e sinuose, ascoltare le dune borbottare tra sé e sé (vero!), seguire la traccia di uno scarabeo stercoraro su per una china impossibile, autentico mini-cingolato del deserto. E poi sonnecchiare spaparanzati sotto uno sparuto ciuffo di palme, cullati dallo stormire secco e cartaceo delle fronde, far la doccia a secchiate ai rari pozzi, nudi sotto il sole che morde la carne, rubare i datteri dalla pianta come fossero ciliege, mettere a nudo il bambino che è rimasto in noi rotolando giù per una duna, producendosi in capriole, nuotando a pancia in giù sulle pendenze sabbiose più ripide.

E' vivere seguendo i ritmi naturali, alzandosi all'alba per scoprire che nella vita di tutti i giorni perdiamo regolarmente l'appuntamento con uno dei più esaltanti spettacoli che la natura ci riserva, e fermandosi al tramonto, preludio ad un senso generale



di pace e di riposo... il bruciore agli occhi si spegne dolcemente e tutti i sensi e le membra si assopiscono in un torpore ovattato e benefico.

Per poi addormentarsi sotto le stelle ...mammamia quante stelle!

Cassiopea, l'Orsa, i Dioscuri, il grande cacciatore Orione con l'arco puntato su Aldebaran, le Pleiadi ...gli occhi della mente se ne vanno a spasso per le galassie nel silenzio misterioso del Cosmo. Poi, sopraffatto, scivoli inconsapevolmente nel sonno, annichilito da tanta potenza.

Se non c'è la luna. Perché se invece la luna appare, c'è talmente tanta luce che potresti leggere il giornale. E per addormentarti, sei obbligato ad infilarti le mutande in testa o a calzare una di quelle mascherine che ti rifilano in aereo.

L'aria è limpida e cristallina da ubriacarsi. Il silenzio è più lancinante di un urlo. Ascolti il tuo respiro, il cuore che pompa la vita nelle tue vene. *Sei tu con te*, conscio di ogni tua cellula, di ogni particolare della tua macchina. Rassicurato percepisci distintamente che tutti stanno facendo il loro lavoro anche in tua assenza, dentro di te, e così rivedrai l'alba.

Inch'allah.

La soluzione del problema scatologico, se non ... impellente, è comunque un bisogno (è il caso di dirlo) che incombe su molte decisioni, prima fra tutte la scelta del luogo per installare il bivacco. Che dev'essere particolarmente ameno, protetto dall'eventuale levarsi del vento, soffice per appoggiarci il giaciglio, morfologicamente vario da permettere a ognuno qualche momento d'intimità e sufficientemente vasto perché



Interno del cratere del vulcano
Waw an Namus

l'intimità dell'uno non vada a violare l'intimità dell'altro.

Nel ténéré, nelle piane insomma lisce come un biliardo, è un casino. Vedi la gente studiarsi di soppiatto, poi girare con fare indifferente alla ricerca disperata di una minima piega del terreno. Infine, vinti dall'evidenza, rassegnati, tutti prendono mestamente la via dell'orizzonte, a raggiera.

Riguardo a quest'argomento bisogna altresì precisare che la notte comporta vantaggi e svantaggi. Avvolti nelle tenebre in effetti ci si sente al sicuro da sguardi indiscreti, il che in termini pratici vuol dire fare meno chilometri per andare al cesso. Certo. Ma ...e la via del ritorno?

I più rientrano all'ovile, fieri della missione compiuta e del diploma di Giovani Marmotte, ma c'è anche chi finisce per aggirarsi tutta la notte per il campo e dintorni in cerca della propria cuccia e chi ancora, sconsolato, si rassegna a dormire sulla nuda sabbia a 50 metri dall'introvabile materassino. C'è infine chi lavora d'ingegno per ritrovare la via di casa ricorrendo a stratagemmi quantomeno in *tema*. Rammento in particolare un tale, che l'aveva poi insegnato pure alla moglie e godeva delle disgrazie altrui, che in seguito alle esperienze catastrofiche della notte precedente e memore del mito di Arianna e più banalmente della favola di Pollicino, se ne andava al gabinetto piantando ogni 10 passi nella sabbia uno scampolo di carta igienica. Con grande ludibrio dei cuochi ed autisti tuareg.

Libya è anche non capirci un'acca eppur trovare comunione d'intenti e ampi terreni

d'intesa. E' gesticolare alla grande e confronto diretto su mimiche internazionali.

Per esempio è tentare di spiegare al cuoco locale il concetto fondamentale su cui si basa la nostra cultura: al *dente*, spaghetti al *dente*.

Altro esempio i nomadi. Sono lontani mille anni luce dal nostro modo di pensare e di vivere, dalle nostre inutili necessità. Eppure incrociarli ai pozzi con le loro mandrie di capre e cammelli o al "pascolo" nel deserto è non solo uno spettacolo unico ma un momento certamente stimolante. Arrampicandosi sugli specchi e aiutandosi con le mani si riesce di solito a scambiare due chiacchiere, due idee, a fare un discorso, pur se di basso profilo.

Come quella volta che il più intraprendente di un gruppetto di nomadi fece il giro delle nostre donne ammiccando con gli occhi e sfiorando loro il palmo della mano in modo inequivocabile. Come dire... "te la fai una sveltina?". Dicevo appunto: l'incontro con gli uomini *liberi* è sempre stimolante.

Libya è una tempesta di sabbia che ti scuote con violenza inaudita, come un fuscillo in balia di potenze sovranaturali. Cielo e terra si confondono in un giallo-ocra uniforme e il sole scompare. Tutto scompare. Amici, automezzi, punti di riferimento, annegati in nuvoloni di sabbia indiscreta (si infila *dappertutto*).

E poi la pioggia, la rara, mitica pioggia nel deserto. E il giorno dopo la peluria verde che si stende come per incanto sulle pendici delle dune color albicocca, come fosse il volto di un adolescente imberbe. Sono milioni di infimi steli d'erba e fiorellini che devono crescere e riprodursi in fretta, perché chissà quando mai pioverà ancora. Questo è un miracolo! Libya è la poesia struggente dell'infinitamente grande e dell'immensamente piccolo. E' la storia della Terra, dall'era archeozoica ai giorni nostri, attraverso milioni di anni di sommovimenti ed assestamenti, di trasgressioni e regressioni marine che hanno lasciato enormi quantità di fossili a testimonianza di incredibili cambiamenti di clima. Una terra di vulcani appena assopiti, foreste pietrificate e

laghi, veri e profondi laghi tra dune altissime...

Libya è tuffarsi nel passato, remoto e recente, sulle tracce dell'Uomo preistorico, di Atlantide, dei popoli del Mediterraneo, dai Garamanti, ai Fenici, ai Greci, ai Romani. Fino ai giorni nostri, a Rommel e al Gran Senusso, fino all'epopea delle colonne italiane in marcia sulle oasi e alle scorribande inglesi dei Long Range Desert Groups. Fino al Grande Fiume artificiale creato dall'uomo per portare alla costa popolosa l'acqua fossile del Sahara.

E' estasiarsi di fronte ai capolavori dell'arte parietale del neolitico cercando di "leggere" la meravigliosa avventura che uno scrittore senza alfabeto ha cercato di raccontare ai figli del futuro.

E' camminare sulle orme degli antenati e dormire negli stessi anfratti in cui riposarono, per respirare, per assorbire la loro anima di cui sono ancora pregne le pareti. E poi girovagare piegati in due, sbranati da un sole infernale, dimentichi di tutti e di tutto, del cappellino, della crema solare, del maldischiena, della sete, del compagno, del mondo intero che vada remengo, incappottati nella ricerca di cocci e antichi utensili, alla scoperta dei segni inequivocabili della genialità di un uomo che si è meritato la vita e combattuto il destino.

Libya è la storia buffa di Batto, comandante balbuziente e coraggioso che se ne va a su e giù per il Mediterraneo coi suoi sfigati compagni in cerca della terra promessa, titubante sull'interpretazione dell'oracolo di Delfi, deriso dalla Pizia e in patria, e alla



fine si decide a sbarcare sulle coste africane per fondare Cirene, la più importante delle colonie greche. Sono le elegie, gli epigrammi e gli inni di Callimaco, la corsa folle ed il sacrificio dei Fratelli Fileni per determinare il controllo del territorio tra cirenei e cartaginesi, il *bonum facinus* di Berenice.

Libya è la potenza di Roma, espressa nei monumenti di Leptis Magna, ma è anche l'opulenza dei ricchi mercanti della costa e il quotidiano del mondo romano come appare dai mosaici e dagli splendidi edifici civili ... e basta socchiudere gli occhi per veder apparire i triconteri nel porticciolo, i carri, il pesce esposto al mercato sui banchi sorretti da magnifici delfini di marmo, le vestali al tempio, le discussioni animate al foro, la gente che si affolla a teatro, che si avvia alle terme, alle latrine pubbliche, ai bordelli.

Sullo sfondo di uno scintillante Mediterraneo dalle sfumature blu-turchese.

Questo è Libya. Tutto questo e tant'altro ancora.

"Monotono il deserto? State scherzando?! Per il cieco senza dubbio, come per il viaggiatore banale, ordinario, senza curiosità e che non sa né vedere né guardare.

Ma per chi "a bon pied, bon oeil", per l'iniziato, il deserto non è che una moltitudine di cose da osservare, da scoprire, spesso da leggere sul suolo...

Ed anche quando la monotonia sembra aver ragione del paesaggio, l'imprevisto può sempre presentarsi, all'improvviso: cosa troveremo dietro quella piega del terreno, dietro questo cordone di dune, in cima a quella falesia? Quale sito preistorico, quale uccello, quale pianta? E che crostaceo scopriremo nella salamoia di quella sebkha? "

(da "Lo smeraldo dei Garamanti" di T. Monod)

Tutte le foto sono state scattate nel Sahara libico (Tibesti e regione a sud-est di Sabha).

Sile: un nuovo percorso su un vecchio tracciato

di Loris Brunello

Con il nome di *Via Alzaia*, il nuovo tracciato ciclopedonale che si snoda lungo le rive del Sile tra Sant'Antonino di Treviso e Casier è diventato un'affollata passeggiata domenicale per trevigiani e forestieri.

E' piacevole riscoprire la funzionalità di un percorso che segue fedelmente gli argini del fiume.

Questa nuova pista ciclabile, che nel tratto del cosiddetto *Sil morto* corre sulla sponda sinistra del Sile, nasce dalla giunzione di due tratti dell'antica *rester* ovvero quel fondamentale tragitto che percorso da buoi o cavalli trainanti barche, chiatte permetteva ai carichi fluviali di giungere e partire da Treviso.

Dopo anni d'incuria, abbandonato, uso privatistico e trascuratezza ambientale ora, con adeguato finanziamento, questo tratto di fiume è divenuto fruibile a tutti coloro che rinunciano spontaneamente, anche se per poche ore, all'uso dell'automobile.

Nel numero 1 di HOBBY NATURA del 1999 abbiamo descritto il percorso che partendo dalle porte di Treviso in località ponte della Gobba, costeggiando il quartiere Fiera, giunge ad un ponte in cemento che si

trova poco dopo gli ex mulini Mandelli.

Partiamo pure da qui ma, anziché percorrere i lunghi rettilinei dell'argine di destra o di sinistra che costeggiano il Sile Nuovo (taglio artificiale a scopi idroelettrici), seguiamo invece il percorso che con il nome di via dei Tappi costeggia il vecchio alveo, parzialmente impaludato, ricco di vegetazione acquatica e di molti uccelli che vivono e nidificano.

Dopo un po' lasciamo sulla nostra sinistra via Villapendola che taglia l'ansa del fiume e continuiamo a costeggiare il Sile morto.

Va ricordato che tutta questa località porta il nome di Villapendola e che così era denominata anche nelle mappe antiche.

Sempre seguendo il fiume giungiamo di fronte alla chiesa di Sant'Antonino posta sull'altra riva e, successivamente, superata la confluenza del Dosson (affluente di destra), passiamo nei pressi di una pizzeria e di una serie di laghetti adibiti a pesca sportiva.

Qui un ponte, saggiamente provvisto di sbarramento antiauto, permette il passaggio dall'una all'altra sponda a pedoni e ciclisti ed è una delle vie d'accesso alla *via Alzaia*, regolarmente segnalato da apposito





Coppia di cigni al "cimitero dei burci"

cartello in entrambe le direzioni sulla strada jesolana.

Dopo i laghetti di pesca sportiva che lasciamo sulla sinistra giungiamo a uno dei punti più significativi del percorso dove Sile nuovo e vecchio si ricongiungono e dove la passerella ciclabile ergendosi con robuste travi sopra al canneto della sponda destra ci porta dall'altra parte in territorio di Casier.

Qui giacciono abbandonati a pochi metri da noi i legni dell'ormai famoso "cimitero dei burci".

Questi decrepiti e imponenti scheletri di legno, ormai sventrati dal tempo e cinti dalla palude di canne che ne accompagna il disfacimento, offrono uno spettacolo di suggestiva tristezza.

Sono il segno di un'epoca: ma è pure un'epoca abbastanza vicina, non più quella delle barche con vela al terzo e dei carichi trainati da buoi, ma quella dei burci a motore.

Sono stati abbandonati qui dopo che la principale committente, la Chiari & Forti, nota industria olearia, ha smesso

di utilizzare questa forma di trasporto dopo le note vicende giudiziarie che hanno portato alla condanna dell'azienda per l'uso di quantitativi di olio di colza vietati dalla legge.

Era l'anno 1974 e da allora questi legni consunti giacciono in riva al fiume e per ironia della sorte proprio nel luogo dove molti anni fa vi era un cantiere navale per la costruzione di motonavi di ferro.

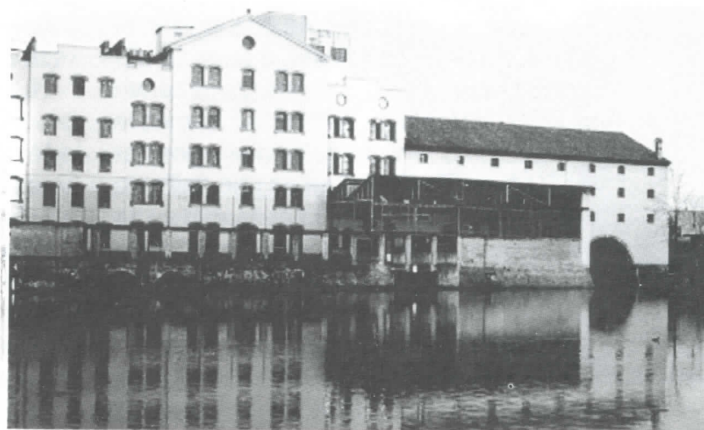
Continuiamo il nostro percorso lungo il fiume che si fa più largo e rettilineo e notiamo come l'altra sponda si faccia più popolata di abitazioni e di industrie.

Attraversiamo la Roggia, ovvero una delle numerose deviazioni artificiali sorte nei secoli per attività umane legate all'uso dell'acqua. Lungo la Roggia sorgevano, infatti, dei mulini di proprietà di famiglie veneziane.

Era un mulino anche la grande costru-

zione che si trova sull'altro lato del fiume. L'ex mulino Toso è ora proprietà della Chiari & Forti. Il vasto complesso è dominato da una torre con l'insegna dell'olio Cuore.

Oleificio Chiari & Forti



Comunità faunistica dell'alveo di bassa pianura (op. citata)



Sotto la struttura del grande edificio, un'apertura a livello d'acqua tradisce la confluenza in Sile del Melma, affluente di sinistra dal quale il paese di Silea traeva il nome storico di Melma fin prima che, durante il periodo fascista, assumesse l'attuale.

Anche in questo tratto di fiume cigni, gallinelle e folaghe sono di casa.

Dopo l'ansa verso destra seguiamo in direzione dell'abitato di Casier lungo l'argine dove è abbastanza comune trovare, in tutte le stagioni, i pescatori sportivi occupati dal loro paziente hobby.

Giungiamo, dopo il ponte sulla Roggia, a fianco della chiesa di Casier e da qui seguiamo costeggiando, in un'altra ansa, le passerelle d'approdo di un piccolo porticciolo per natanti.

Possiamo continuare su una striscia di terra, sempre lungo il fiume, e si lascia alla nostra destra un'ampia rientranza generata da una passata attività di estrazione della ghiaia. Siamo in vista della villa seicentesca Barbaro-Ghedini-Roman che dall'altra parte del fiume domina il paesaggio e che ci ricorda il gradimento accordato dai patrizi veneziani, per la costruzione delle loro lussuose dimore, alle sponde dei fiumi veneti, Brenta in testa, ma Sile non ultimo.

Sul nostro percorso si raggiunge e si passa un centro di documentazione di arte con-

temporanea e ancora una volta il fiume cambia direzione e noi lo seguiamo tra due file di alberi. Scorgiamo sulla destra i capannoni della nautica Biondi e qualche natante ormeggiato e poi passiamo sopra un ponte appositamente costruito.

Passiamo sotto il viadotto autostradale con i suoi poderosi piloni e poi continuiamo dritti fino a giungere dinanzi all'abitato di Cendon di Silea.

Dall'altra parte, alla confluenza del Nerbion, scorgiamo, con un corredo di piccoli natanti all'ormeggio, una riva ben rinforzata che era l'approdo di un vecchio passo a barca, esistito fino agli anni Settanta, e che consisteva in una capiente zattera con una lunga fune di trattenuta fissa posta a monte della corrente e di un efficace timone che, opportunamente manovrato, faceva accostare la zattera all'una o all'altra sponda.

La località in cui finisce l'attuale sviluppo del percorso ciclistico si chiama *Torre* ed è raggiungibile dalla strada che da Treviso e Casier porta in direzione di Lughignano-Casale sul Sile.

Siamo fiduciosi che la costruzione di questi percorsi del Sile possano, come previsto, proseguire in direzione di Lughignano e Casale consolidando e aumentando il successo già riscontrato sul tratto finora realizzato.

FUSINA TERMINAL PER VENEZIA: attualità e piccole riflessioni

Testo e illustrazione di **Mario Motta**

Normalmente l'acqua che incontriamo è leggermente più increspata del largo canale che ci lasciamo alle spalle, a volte leggermente più torbida e giallastra, non tanto torbida comunque per scoraggiare i tanti, indefessi, "caparozzolari" di turno; la "volta" di Fusina generalmente si presenta così, placidamente ondeggiante e bianca, abba-cinata sotto il sole di Luglio e Agosto, zep-pa di novelli seguaci del dio Febo che, sdraiati sulle rive di pietra d'Istria appena ristrutturata, spesso esibiscono, quasi con orgoglio, le ancora candide chiappe al vento; tutto questo incontriamo dopo un giro estivo in barchino, ritornando magari dalle peociere di Pellestrina con il motore a basso regime o dal canale della Giudecca, a remi, con ancora le braccia solide e forti, ma nelle gambe quintali di acido lattico formatosi per ammortizzare, almeno in parte, i tremendi sobbalzi causati dalle "piccole" onde provocate da qualche mentecatto possessore di super barca con migliaia di cavalli, onde forse paragonabili ai dossi delle piste degli anni Settanta di San Cassiano o La Villa, per la cronaca ridenti e ultra nevose località sciistiche della Val Badia e adorate mete vacanziera dei veneziani di allora e di oggi.

Nessuno, o quasi, fa caso agli edifici che attualmente si affacciano all'ingresso nel canale, costruzioni basse, di laterizio e legno, severe, essenziali e scarne, forse edificate per controllare chi entra e chi esce, chi si immette in laguna o chi se ne diparte, magari velocemente e senza dar nell'occhio, conoscendo un po' la storia e la "filosofia di vita" della repubblica di San Marco è facile avvalorare tale ipotesi di controllo.

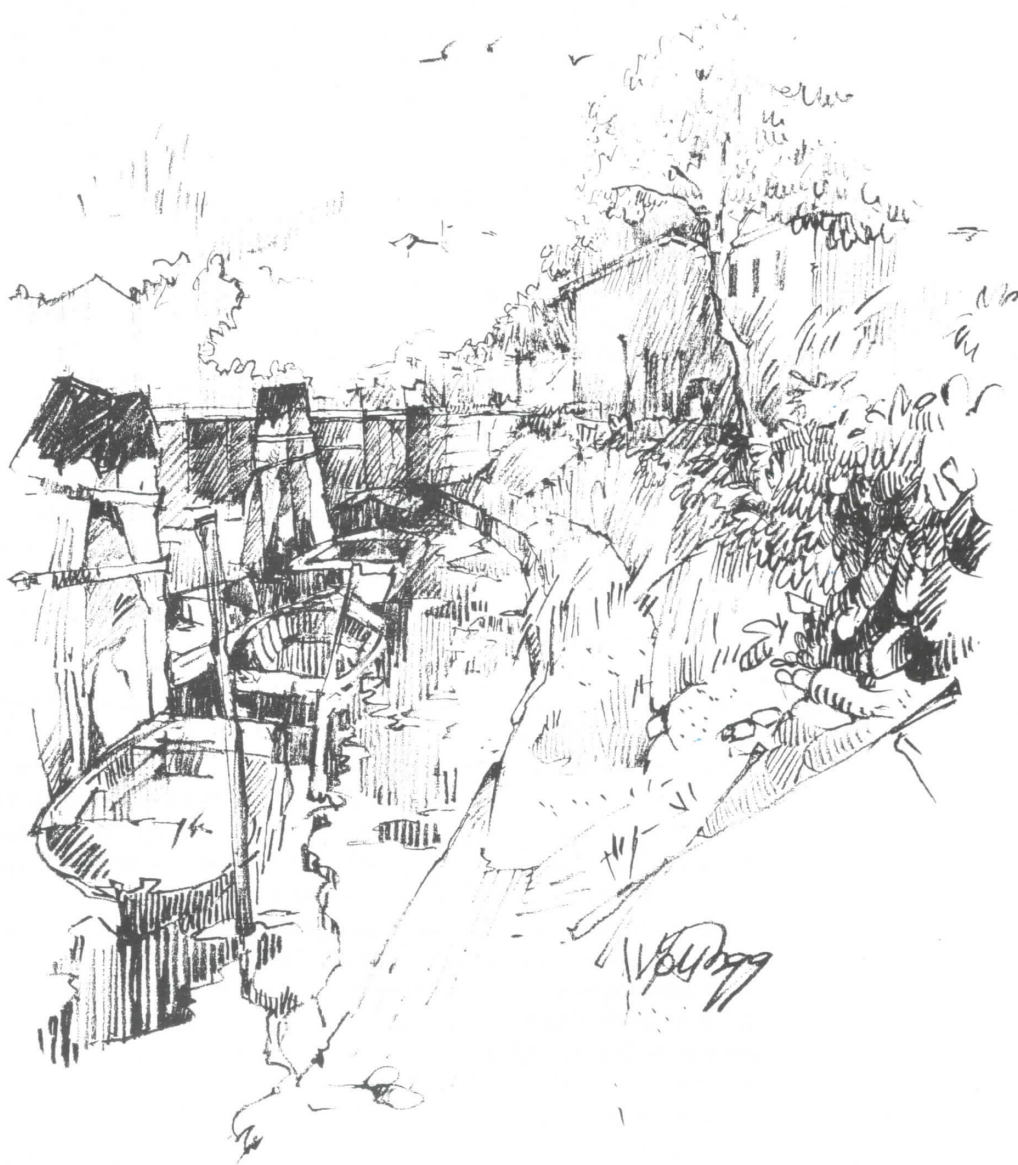
Nessuno, o quasi, si guarda attorno per cercare elementi che parlino di storia, di fatti, di avvenimenti, quotidianità piccole o grandi

non importa; niente però si rende interessante o quanto meno curioso, solo le chiatte in costruzione si dimostrano benevolmente disposte a farsi notare sia per le loro generose dimensioni sia per il vivace colore dell'antiruggine che le contraddistingue, a parte le sonore, a volte, variopinte imprecazioni dei "battellanti", Fusina non sembra essere molto interessante, o meglio, non attrae l'attenzione del navigatore di diporto di ritorno da una piacevole giornata in mare o da una breve sosta in laguna, magari interrotta da un piovasco di stagione.

Eppure questa è una zona ricca di storia e di vicende, di cambiamenti e modificazioni morfologiche, idrauliche, è stata l'importantissima via d'acqua per raggiungere Padova, Piove di Sacco con la relativa bassa Padovana, è stata centro di commerci e scambi e, ovviamente, di dazi con relativo enorme passaggio di danari e merci. Attualmente solo il Burchiello si fa notare sia per



Plastico del futuro Terminal di Fusina



le "orride" forme, sia per il chiassoso ciarlare dei turisti che, pur stipati all'inverosimile, riescono a scaricare rullini su rullini in pochi e veloci minuti di navigazione.

Ultimamente, Fusina è stata oggetto di un importante concorso internazionale di idee per farla ritornare una porta privilegiata di accesso a Venezia; sicuramente è il punto, della terra ferma, più vicino al centro storico, la distanza acqua è estremamente ridotta, pertanto l'idea di edificare un terminal organizzato mi sembra oltremodo saggia e brillante al tempo stesso, non solo per la rivalutazione economica di questa porzio-

ne di territorio veneziano, ma come risoluzione di una parte dei problemi legati all'arrivo contemporaneo di migliaia di turisti che utilizzano, ovviamente, il mezzo su ruote, privato o pubblico che sia.

Se il tutto sarà supportato dalla creazione di attività economiche collaterali di supporto al parcheggio, di vocazione nettamente turistica e temporanea, come chiaramente emerge dalla lettura del progetto Vincitore del gruppo Cecchetto, Fusina e il territorio limitrofo dovrebbe trarne grande giovamento.

Da sempre Fusina ha legato il suo nome

ad attività prettamente acquedee, data la caratteristica del sito, lo stesso nome deriva da Lizza Fusina, una macchina, appunto lizza, che permetteva di sollevare agevolmente oltre l'argine che bloccava la Brenta i natanti leggeri e portarli oltre, verso la zona dei Moranzani, zona a noi ben conosciuta e apprezzata, anche per le notevoli e poliedriche attività di un formidabile gruppo di persone, e relativi natanti, conosciuto con il nome di Nauticlub 11 Fusina.

In quel tempo, le imbarcazioni di maggior stazza venivano dirottate verso l'altro accesso al Brenta, appunto quello dei Moranzani, conosciuto nei secoli addietro come Moranzan, più anticamente, Maurentianus di chiara derivazione latina.

Solo verso il XVII secolo, con la costruzione delle ancor oggi utilizzate e apprezzate chiuse, venne soppresso l'uso della lizza o argano; questo intervento provocò un inevitabile cambiamento economico e sociale trasformando Fusina in una specie di ufficio postale, o meglio in un efficiente centro di smistamento da e per la terraferma.

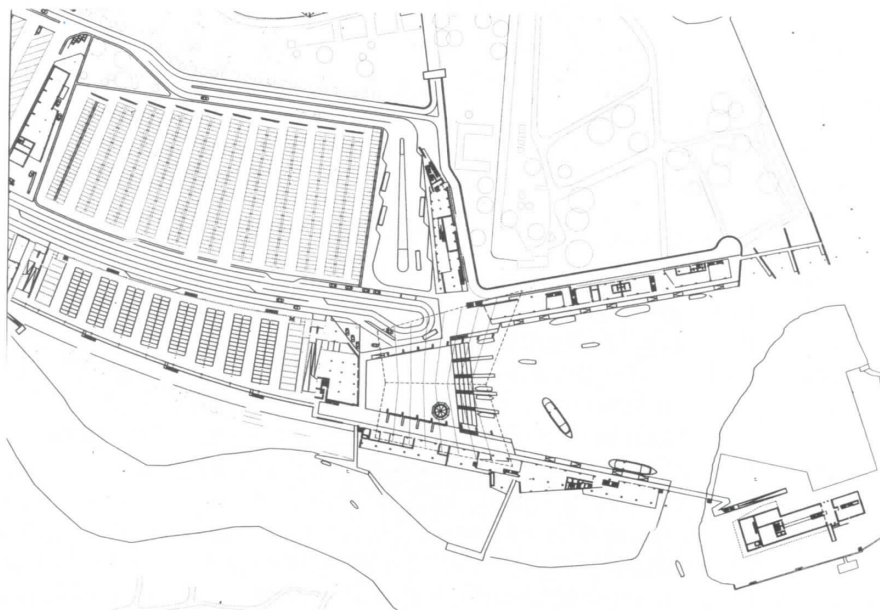
Con il passare degli anni questa attività postale cessò, quasi sicuramente per fattori economici legati alle onnipresenti ristrutturazioni anche allora molto in voga, pertan-

to l'antica funzione di cerniera tra laguna e zona rivierasca venne a finire, o meglio rimase solo in parte con l'attivazione della linea tranviaria Venezia-Padova, utilizzata fino agli anni cinquanta.

Il progetto vincitore del concorso riscopre le antiche vocazioni, le vecchie, mai morte, funzioni del sito, ne trasforma i trascorsi storici legati esclusivamente all'acqua, sia quella lagunare sia quella del fiume, in un punto di raccordo con le nuove realtà economiche; questo potrebbe uniformare positivamente Fusina con Venezia.

Chissà se i Veneziani tra qualche anno parleranno di Fusina come parte integrante di quel sistema di raccolta e smistamento dell'enorme flusso turistico, necessario per non soffocare definitivamente la Sere-nissima, simile sempre di più a una vecchia signora arteriosclerotica, sicuramente bellissima e affascinante in gioventù, o ancora come la non profumata e sgraziata sede della centrale termoelettrica dell'Enel?

Scherzi a parte, spero che questo progetto muova un po' le troppo calme acque della riviera innescando una serie di dibattiti e approfondimenti assolutamente necessari.



Pianta del futuro terminal di Fusina

TARTARUGHE

di Fiorella Maggio

Due sono i luoghi, nel bacino del Mediterraneo, dove si riproduce la specie di tartarughe d'acqua denominata *caretta-caretta*: l'isola di Lampedusa al largo della costa siciliana sud-occidentale e l'Isola di Zante (o Zacinto) in Grecia.

Di questa specie, faunisticamente protetta, quest'estate, nel periodo compreso tra il 9 e il 13 di agosto, ho potuto assistere alla nascita di parecchi esemplari. Mai avrei pensato di poter prendere parte ad un evento così raro e interessante. Nell'immaginario collettivo l'idea di tartaruga ci rimanda ad un oviparo lento e sonnecchiante, al contrario, come in questo caso, l'esistenza di questi piccoli animali (piccoli, ovviamente, solo al momento della nascita, poiché nell'arco di qualche anno questi esemplari raggiungeranno considerevoli dimensioni) sembra essere contrassegnata da una serie di vivaci circostanze.

Gli esperti locali sostengono che trainata dall'istinto, sia sempre la stessa tartaruga-matrice ad arrivare da vent'anni (un po' più un po' meno) sulla stessa spiaggia per deporre le uova.



Un vero e proprio tifo da parte dei bagnanti, accoglie la nascita dei piccoli esemplari e certamente ne hanno bisogno dato che in seguito dovranno letteralmente *farsi strada* nell'accezione più attiva del termine. Sotto un greco sole agostano, ad una media di 40°/42°, guidati dalla proiezione dei raggi solari al suolo, i cuccioli si dirigono dal fondo spiaggia dove sono state deposte le uova, al riparo da piedi e mani indiscreti, verso la battigia, per poi tuffarsi in acqua dando proseguo al loro rocambolesco viaggio.

Ci ha ben pensato la loro mamma, prima di deporre le uova, di farlo lontano dalla riva, a ridosso di qualche duna o cespuglio, in modo tale che siano il più possibile riparate dal passaggio degli umani.

Altre nidificazioni, quelle più esposte al passaggio delle persone, vengono recitate con alcune gabbie. Nei pressi di ogni nido viene poi sistemato un cartellino con su riportata la presunta data della nascita.

Improvvisamente, come da sotto ai castelli che si costruiscono al mare da bambini, la sabbia si smuove e faticosamente arran-



cano verso la superficie le minuscole tartarughe: sono tante (una ventina per nido). La natura ha, come sempre, le proprie regole e una spiegazione logica per ognuna di esse: certamente di questi esemplari qualcuno non ce la farà ad arrivare in acqua stordito dalla fatica e dal caldo, quelli che invece vi arriveranno, potranno essere un delizioso boccone per i pesci più grossi. E' certo che prima di raggiungere le *normali* dimensioni, la strada da percorrere non sarà poca, né facile.

Lo smaltimento dell'involucro in cui è rinchiusa la piccola tartaruga avviene organicamente: una volta rotto il guscio questa se ne ciberà, poiché esso contiene sostanze nutritive, quali il calcio, che servirà a potenziarne la crescita.

Come avviene per molte cose in natura, i primi esemplari sembrano essere dotati di una sorta di marcia supplementare e prevalendo su quelli non ancora nati, si appro-

prieranno anche dei gusci dei più ritardatari che ancora devono uscire dal nido.

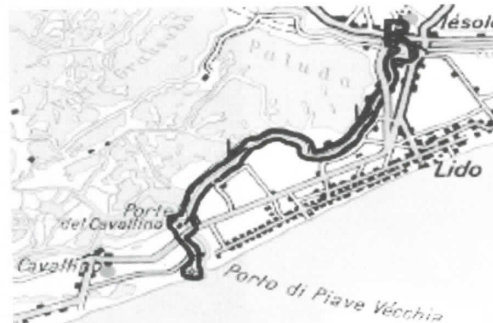
Dopo che la madre ha deposto le uova queste rimangono in incubazione per circa 40 giorni. E' curioso vedere quanti particolari interessanti accompagnino la nascita: il piccolo esemplare, una volta uscito dall'uovo e fatto capolino nella sabbia, tratterà, strada facendo, una vera e propria pista, lungo la quale procederanno poi tutti gli altri, salvo qualche sporadico fuori strada. Tale camminamento, a propria volta, dovrà essere sgombero da cose o persone che in qualsiasi maniera, creando delle zone d'ombra, farebbero perdere l'orientamento ai piccoli, determinato, come dicevo, dalla proiezione dei raggi solari sulla sabbia. Nel qual caso, i piccoli disorientati, perderebbero la strada e non riuscendo a raggiungere l'acqua, morirebbero sfiniti dalla fatica e disidratati dall'elevata temperatura (è da tener presente che il momento della nascita avviene tra le 10 e le 12 del mattino). Le tartarughe più ritardatarie alla nascita o quelle più lente, rischiano oltremodo di morire a causa del caldo, il nido dista almeno 15 metri o più dall'acqua e per animali di dimensioni di qualche manciata di centimetri, la distanza non è affatto irrilevante.

Una volta raggiunta l'acqua, i piccoli prontamente si riprendono, ma un'altra grande fatica attende le piccole tartarughe, quella di crescere sfidando le insidie del mare.



Da Jesolo alle Porte di Cavallino

di Bruno Virgulin



Quello invernale è il periodo migliore per cavalcare l'amata bici lungo il bordo della Laguna Nord. L'abnorme e rumorosissimo traffico estivo crea una barriera insormontabile alla nostra voglia di tranquillità, di sicurezza soprattutto ma anche di silenzio quale elemento essenziale per avvicinare i timidi volatili. E' sufficiente allora un abbigliamento adeguato alla stagione (tecnico per i perfezionisti!), un binocolo, una fotocamera con tele/zoom per vivere incontri spesso memorabili. Vi è una regola mai smentita: la maggior concentrazione di splendidi pennuti si ha nel periodo più freddo, all'alba, al tramonto, nei luoghi più tranquilli. Ma non spaventatevi, d'inverno, nel periodo dicembre-febbraio, si possono osservare molte nobili specie di trampolieri e anatidi anche durante il giorno a fianco di stradine poco battute dalle auto, ma ideali per le due ruote. E' in quest'ottica che la partenza del percorso suggerito avviene dal parcheggio davanti al vecchio municipio di Jesolo Paese per accompagnare il Sile Piave Vecchia sino alla sua foce tra Jesolo Lido e il Cavallino. Nonostante la proliferazione d'iniziativa turistico-balneari, il basso corso del fiume mantiene un elevato grado di naturalità, ad eccezione del breve tratto finale. A chi volesse approfondire gli aspetti storico-naturalistici dell'ambiente descritto consigliamo l'indispensabile e specifico "Laguna Nord di Venezia" di Michele Zanetti oppure "Coste Alto-Adriatiche" di Giuseppe Borziello entrambi della Cierre Edizioni.



Comunità faunistica della Piave Vecchia da "il Piave" di Michele Zanetti, EDICICLO

Lasciati a sinistra il ponte di ferro e il monumento "Ai Marinai", cominciamo a pedalare in via S. Antonio, incontriamo a sx il municipio nuovo che ci nasconde la grande ansa, fino ad un bivio. Giriamo a sx per via Cristo Re, asfaltata, al secondo bivio sempre a sx seguiamo l'argine. La sua gola è occupata da un foltissimo canneto punteggiato da salici capitozzati e pioppi bianchi. Dopo 2 km si sottopassa il cavalcavia della nuova s. p. Jesolo-Cavallino, nei canneti regnano incontrastate la folaga e la gallinella d'acqua. Sulla dx, oltre alcune modeste abitazioni, si intravedono i larghi spazi azzurri di valle Dragojesolo. Dopo altri 3 km incontriamo un cippo con crocifisso, ricorda che siamo vicini alla chiesetta rurale di Cristo Re. Ora la stradina diviene ghiaiosa ma, sempre ben pedalabile. In questa stagione è facile assistere al taglio, preparazione e fasciatura del-

la cannuccia palustre, tradizione che va scomparendo. Gran parte dei soffitti delle vecchie case di Venezia ricorrevano all'uso delle *grisiolo* per ancorare l'intonaco. Oggi, con questa materia prima si fabbricano esclusivamente i rustici *séparé* utilizzati nei numerosi campeggi del Cavallino.

Dall'opposta sponda ci giunge il ronzio acuto prodotto dai go-karts della pista jesolana. Dopo le ultime case coloniche della valle Dragojesolo, il paesaggio perde le sue connotazioni antropiche: solo cannuccie, acqua, polvere e... silenzio, nonostante Jesolo Lido sia a poche centinaia di metri! Quasi tutta la fauna vive nel fitto canneto che offre nutrimento e protezione. Capita però, alzando gli occhi, di scorgere qualche rapace in cerca di prede, garzette ed aironi

che cambiano *terreno* di caccia dalle acque dolci a quelle salmastre. Dopo oltre 8 km, ecco un lungo molo in cemento e un grosso edificio con silos in evidente abbandono. Subito dopo incrociamo un largo bilancione e due più piccoli proprio all'altezza delle chiuse del Cavallino. Da qui, tramite il canale Casson (scavato nel 1563), che acquistò importanza nel periodo finale della Serenissima a scapito del canale Caligo, si snoda il collegamento tra laguna nord, Sile/P.V. e quindi litoranea veneta e costa jesolana. Seguendo gli argini del canale si potrebbe arrivare a Cavallino. Poi, lungo il canale Pordelio, fino a Treporti, da cui si

può proseguire verso il cuore della laguna, Lio Piccolo oppure verso il mare, Punta Sabbioni.

Siamo ormai alla foce del più lungo fiume di risorgiva europeo. Basterebbe superare con attenzione il grande ponte che collega



Raccolta della cannuccia palustre

Jesolo Lido a Cavallino, per assistere al matrimonio con l'Adriatico. Ma i bilancioni, i numerosi fabbricati, il continuo andirivieni di barche a motore, il faro, le aree riservate ai militari e, soprattutto, le grandi darsene e porti turistici, deluderebbero sicuramente le nostre attese, infrangerebbero la magica atmosfera creata dal silenzioso ambiente appena attraversato. Per soddisfare le legittime aspettative dei diportisti si è omologata questa foce ai tanti porti canali altoadriatici. Per non parlare poi del turismo balneare di massa! Questo splendido fiume si meriterebbe un'attenzione maggiore.

Chi non viaggia in MTB sarà costretto a ripercorrere a ritroso la stessa strada. Ben più interessante è risalire il fiume usufruendo della traccia erbosa sulla sommità del-



Canneto e presenza umana

l'argine sx, prestando attenzione ai tratti sconnessi. Rovi, robinie, topinanbur, sono sempre in agguato, bastano solo pochi mesi senza la necessaria manutenzione per rendere impraticabile il sentiero costringendoci a brevi deviazioni lungo vicine carrareccie rurali.

Dopo i bilancioni che interrompono la monotonia apparente del canneto, sulla dx oltrepassiamo dei laghetti dove si pratica la pesca sportiva. L'olfatto ci avvisa in anticipo che nei pressi vi è una scuderia che occupa gli edifici di una grande casa colonica. Dopo un'idrovora deputata a tenere all'asciutto una zona bonificata per uso agricolo, al km 16,2 giungiamo agli impianti del depuratore comunale. Impressionante (direbbe Marco Polo-Paolini) la quantità di gabbiani reali che staziona in zona: sembra il set di *Uccelli* del maestro Hi-

tchcock! Al km 16,7 in prossimità della pista di kart, scopriamo una cavana perfettamente mimetizzata con la cannuccia palustre. L'argine ora è facilmente percorribile. Raggiungiamo un bel gruppo di salici piangenti proprio all'altezza della discoteca *King's*. Il sentiero si è tramutato in stradina ghiaiosa. Poco dopo, una casa colonica trasformata in cantiere nautico. Un'enorme gru azzurra sposta grosse barche, dal prato al canale, sopra le nostre teste! Giunti al km 18,6 incontriamo il ponte della s. p. Jesolo-Cavallino. Il sentiero si restringe e diviene sconnesso, ma *gradevolmente selvaggio*. Corriamo tra un foltissimo canneto e, quasi all'improvviso, ci appare l'agenzia rurale "*Dune*" in abbandono. Ci colpiscono la grande aia cementata ed un bellissimo silos, in legno e rete, incredibilmente integro nonostante la colpevole esposizione al vandalismo. Oltre il km 20, il sentiero si trasforma in stradina asfaltata. Siamo ormai a Jesolo Paese. Sull'opposta sponda scorgiamo l'altra facciata del municipio nuovo. Con attenzione entriamo nel traffico, riguadagnamo l'altra riva attraversando il ponte di ferro dai quattro piccoli obelischi di pietra bianca: siamo al parcheggio iniziale. Abbiamo percorso soli 21 km (aggiungeremo altri 3-4 km per l'eventuale giro al faro Piave Vecchia), itinerario alla portata di tutti, abbinabile con altre escursioni a Lio Maggiore, a Treporti, alla foce del Piave Nuovo a Cortellazzo.

Idrovora Lanzoni



Apnea come terapia

di Dino Basso



Il mondo del silenzio è intorno a me. E' così semplice. Basta trattenere il respiro... adesso ci provo... uno, due, tre, via. Dopo un po' mi sembra di scoppiare. Devi resistere, tener duro... pensa ai delfini, loro resistono per parecchi minuti, per non parlare delle balene, anche più di 20 minuti. Ma no, noi umani non siamo fatti per resistere a lungo sott'acqua. Il momento di riprendere a respirare è vicino, il cuore mi batte forte, non ce la faccio più. Fffiuu... Aria nuova nei polmoni.

Uno sguardo all'orologio, poco più di due minuti. Non è male ma se penso a quelli che resistono per più di 5 minuti... sì ma quelli sono campioni, inavvicinabili da noi comuni mortali....

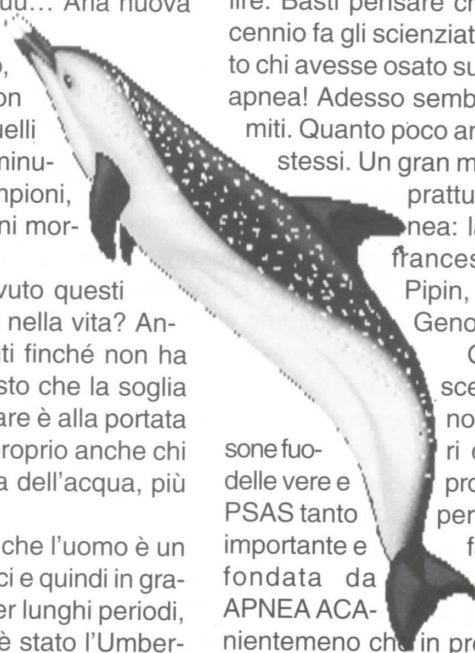
Quanti di voi hanno avuto questi pensieri almeno una volta nella vita? Anche chi vi scrive li ha avuti finché non ha toccato con mano e ha visto che la soglia dei tre minuti senza respirare è alla portata di tutti (e per tutti intendo proprio anche chi non sa nuotare e ha paura dell'acqua, più avanti capirete).

A far credere a tutti noi che l'uomo è un essere con passati acquatici e quindi in grado di trattenere il respiro per lunghi periodi, come i suoi cugini delfini, è stato l'Umber-

tone nazionale, lui, il No-Limits, *Pelo* per gli amici più intimi, Umberto Pelizzari per tutti gli altri. A coronamento di ciò, qualche mese fa, U.P. ha strabiliato tutti fissando i limiti dell'umana resistenza in apnea a livelli da guru trascendentale: -80mt. In assetto costante (senza accorgimenti particolari, con la forza delle proprie gambe) e -150m nella specialità *no-limits*, in apnea, ma aiutato da un peso per scendere e un pallone per risalire. Basti pensare che fino a qualche decennio fa gli scienziati davano per spacciato chi avesse osato superare i meno 30m in apnea! Adesso sembra non ci siano più limiti. Quanto poco ancora sappiamo di noi stessi. Un gran merito lo dobbiamo soprattutto ai grandi dell'apnea: la famiglia Maiorca, il francese Mayol, il cubano Pipin, e gli italiani Makula, Genoni e lui, il Pelo.

Quello che più stupisce è che dietro a questi nomi, sicuramente perri del comune, ci sono proprie scuole: NAUI, FIP per fare dei nomi. La più famosa però è quella di Pelizzari, si chiama DEMY e ha una sede in provincia di Venezia, a

sone fuo-
delle vere e
PSAS tanto
importante e
fondata da
APNEA ACA-
nientemeno che



Chirignago. Stupiti vero?

E' grazie agli sforzi e alla passione di due veneziani, Andrea Badiello e Roberto Chiozzotto se la struttura centrale vive e dispensa in tutto il territorio nazionale e mondiale (ci sono istruttori di Apnea Academy anche in Australia) le novità del settore. Appena li vedi t'ispirano subito fiducia e anche un gran senso di tranquillità, proprio quella che ci vuole per trascorrere quasi 6 minuti in apnea e riemergere freschi e tranquilli come dopo una bella dormita.

Bisogna ricordare che loro, i campioni, (Andrea e Roberto appartengono alla nazionale italiana di apnea e sono campioni del mondo a squadre '98 e '99) non lasciano nulla al caso. Tre, quattro ore di allenamento al giorno, yoga, palestra, piscina e tanto rilassamento, questi gli ingredienti per ottenere i massimi risultati in campo mondiale. Ma anche chi non può dedicare tutto questo tempo all'apnea può raggiungere risultati di tutto rispetto con poche, semplici regole messe a disposizione dal Pelo, per tutti noi.

Proprio durante uno stage organizzato da Apnea Academy qualche mese fa nelle piscine di Montegrotto e tenuto dal dottor L. Manfredini, psicoterapeuta, si è potuto constatare la validità del metodo. Si parte dal concetto che per l'80% siamo fatti di acqua e quindi già l'80% di noi si trova naturalmente a suo agio nell'elemento liquido. Tutte le tensioni e paure che ci fanno interrompere prima del dovuto la nostra apnea sono di origine subconscia. Solo poche persone si sentono a loro agio nell'acqua e specialmente sott'acqua. E' importante regredire a un livello primordiale, quasi prenatale e ricordarci della gradevole

sensazione che avevamo quando eravamo circondati dal liquido amniotico, nel grembo materno. Ecco l'aiuto datoci dallo psicoterapeuta. Comodamente sdraiati a terra o seduti su una sedia, attraverso una tecnica di training autogeno, rilassiamo dapprima i muscoli della fronte, del collo, delle spalle fino a visualizzare perfino il rilassamento delle unghie delle mani e dei piedi. Ad aiutarci c'è il benefico influsso di una musica rilassante e le parole professionali dello psi-

coterapeuta che ci guida in questa regressione. Visualizzazione dei colori dell'arcobaleno, di scene positive della nostra vita, esplorazioni corporee e momenti di meditazione sono tutte tecniche propedeutiche alla scoperta delle nostre paure, alla loro rimozione e all'aumento quindi, del nostro tempo di apnea. Già, ma perché tanto accanimento per trattenere il respiro? Solo per pescare qualche pesce più grosso? Certo che no. Forse questo poteva essere il motivo principale fino a qualche



tempo fa e forse è ancora valido per il 30-40% dei praticanti ma, come dice il dottor Manfredini, fare dell'apnea può essere un rimedio per tutte quelle persone afflitte da scarsa consapevolezza di se stessi, per aumentare notevolmente il senso di autostima e creare una maggior centratura della persona. Ecco perché gli appassionati di apnea non sono necessariamente anche appassionati di pesca subacquea. Fare dell'apnea per meditare sembra sia il nuovo modello proposto. E' un momento introspettivo per una maturazione globale. Ogni praticante sa che al di là dell'amore per il mare, che lo

spinge ad abbracciare questo sport, è la sensazione di sicurezza e tranquillità che l'acqua come elemento infonde che gli fa vivere un rapporto molto intimo. E proprio perché l'elemento primordiale è mutevole, si è obbligati ad incontrare prima o poi i fantasmi delle proprie paure, delle insicurezze, della bassa stima di sé. Il mare che sta fuori a contatto con il mare che sta dentro di noi è un processo lineare di crescita fisica e mentale che potrebbe durare anche degli anni.

A Montegrotto abbiamo visto cose strabilianti. Appassionati subacquei superare i 5 minuti di apnea già al terzo o quarto tentativo. Persone con un cattivo rapporto con

squadre ben più agguerrite, almeno sulla carta. Prove di apnea statica in piscina, fermi in tutta rilassatezza, assieme a prove di apnea dinamica, cioè con le pinne, sempre in piscina, facendo a gara a chi percorre più metri sott'acqua.

E poi, per finire, la tanto attesa gara di apnea in profondità, in assetto costante, esclusivamente con le proprie forze, senza aiuto alcuno. Tre prove ben diverse tra loro dove chi primeggia in una di queste non sempre si trova a proprio agio nell'altra proprio per quel contatto personale che ognuno di noi ha nel proporsi con l'elemento acqua.



Foto di gruppo dei neoapneisti

l'acqua (fobie) che dopo qualche prova e un appropriato training mentale hanno raggiunto i 3 minuti di apnea. Persone piangere lacrime dal profondo del proprio cuore probabilmente toccato da una qualche sensazione intima. Che cosa sta risvegliando in noi l'apnea? Siamo alle soglie di una nuova forma di realizzazione di noi stessi. L'Apnea come forma di introspezione, come yoga, tai-chi, meditazione... profonda, potente, avvincente.

Naturalmente anche il lato sportivo non è da sottovalutare. Quest'anno si è tenuto il primo trofeo di apnea a livello nazionale e la squadra veneziana del Nuoto Sub Team Donaggio di Marghera, allenata da Andrea Badiello è giunta al terzo posto, davanti a

Per saperne di più, per confrontarsi, per imparare, per approfondire e altro:

FIPSAS c/o Nuoto Sub Team Donaggio, Marghera tel. 041-929869 o 041-5315432.

Apnea ACADEMY c/o Roberto Chiozzotto, via A. Marovich, Chirignago tel. 0335-6309905; Andrea Badiello tel. 0335-6309904;

e-mail: apneacad@tin.it;

www.softnntt.it/pelizzari/academy.htm dove troverete le date, i personaggi, le foto, le tecniche e la filosofia di questa affascinante disciplina.

Le ancore

(prima parte)

di **Andrea Zolli** del "Giorgio Cini" di Chioggia

L'ancora è uno strumento che fa parte dell'attrezzatura di tutte le navi e imbarcazioni. Essa è unita ad una catena e serve a stabilire un collegamento tra la nave ed il fondale del mare. Le imbarcazioni di dislocamento minore, presentano al posto della catena un cavo di dimensioni e qualità che assicurino il medesimo rendimento della catena, senza avere l'inconveniente rappresentato dal peso della medesima.

In molti casi, tali imbarcazioni, assicurano la *maniglia* (*gambetto* o grillo a vite che unisce la catena, al foro presente nella parte superiore dell'ancora) a uno spezzone di catena di dimensioni variabili (da 2 a 10 metri), a sua volta saldamente legato a una cima robusta.

Quest'accessorio indispensabile serve per posizionarsi in una rada, insenatura, presso le bocche di porto, etc. E' inoltre un ottimo ausilio per ormeggiarsi ad una banchina, soprattutto in caso di vento teso o presenza di una forte corrente.

Nella diportistica è usata ogni qualvolta vi è la necessità di ormeggiare in "*andana*" (poppa a terra). Difatti i porticcioli turistici presentano quasi tutti questa tipologia.

L'ancora serve inoltre per fermare la nave in caso di necessità o emergenza (avaria al timone o alle macchine, per evitare un improvviso ostacolo etc.). Difatti, il marinaio prudente, quando naviga in acque ristrette,

tiene sempre almeno un'ancora "*appennellata*" pronta a dar fondo. Per quest'operazione, basta lasciar cadere l'ancora sul fondo, quando la nave è lentamente *abbrivata* (di solito all'indietro) e lasciar scorrere catena sufficiente da permettere all'ancora di toccare il fondo (la profondità è un dato sempre noto) per poi bloccarla mediante l'uso del freno.

Se si tratta di un'imbarcazione, si prende una serie di "*volte a otto*" di cima sulla

bitta o sulla *galloccia* prodiera. Arrestando la catena o il cavo, l'ancora subisce una trazione improvvisa, il cui effetto è la presa sul fondo marino con uno od entrambi i bracci di cui è dotata. In pratica, morde il fondale e si aggrappa al medesimo, costituendo un solido allacciamento, che risulta un legame appropriato per impedire alle condizioni meteo (vento, onde,

correnti) di spostare la nave dal posto scelto per l'ancoraggio. Di solito si cerca di ancorare in zone "*ridossate*", ossia protette dal vento e/o dalle onde. Si preferiscono le cale e le insenature, dove il fondale degrada dolcemente, in maniera tale da ancorare il più vicino possibile alla costa, dove il riparo risulti maggiore, ma in condizioni di sicurezza che permettano la rotazione completa di 360° intorno al punto di fonda.

Le ancore presentano delle forme e dei

Ancora a marre fisse (tipo Ammiragliato):
1) fuso; 2) ceppo;
3) cicala; 4) diamante;
5) marra; 6) patta;
7) orecchia; 8) unghia.



pesi tali che garantiscono una sicura ed immediata "presa" sul fondo marino e sono in grado di conservare tale aggancio in maniera stabile, anche quando la tensione della catena diventa enorme per via del moto ondoso che agita la nave.

Le ancore sono costituite da un blocco d'acciaio, ed il loro peso, così come il calibro e le lunghezze delle catene a cui esse sono unite, sono dimensionate in relazione al peso (*dislocamento*) delle navi su cui sono sistemate.

Le ancore si distinguono principalmente in relazione alla tipologia dei loro bracci con cui mordono il fondo. Tali estensioni, in termine marinaro sono chiamate "marre", perciò avremo ancore a **marre fisse** ed ancore a **marre articolate**. Le prime sono note anche come ancore antiche, le seconde come ancore moderne.

Ancora a marre articolate (tipo Hall):
 1) fuso; 2) cicala;
 3) marra;
 4) contromarra;
 5) orecchia;
 6) patta; 7) unghia.



ANCORE A MARRE FISSE

Sono costituite dalle seguenti parti:

-**fuso**: blocco cilindrico o a tronco di piramide che termina nella parte finale con un rigonfiamento, *diamante*, dal quale si originano le marre. La parte superiore è forata per far passare il maniglione di *cicala* da collegare alla catena.

-**marre**: bracci curvilinei di forma appiattita, vagamente simili alla punta di una lancia. Le parti laterali, che sporgono da ciascuna marra sono dette *orecchie*, mentre le estremità superiori appuntite sono chiamate *unghie*. Esistono anche ancore particolari ad una sola marra, ed ancore di dimensioni minori a quattro marre.

-**ceppo**: trave di legno (in seguito d'acciaio) disposto perpendicolarmente ai bracci, di dimensioni maggiori della distanza tra le estremità delle due marre. La sua funzione è di garantire che una delle marre possa far presa sul fondale, non appena sia esercitata la trazione della catena (*la catena va in forza*). Tipico apparecchio del passato, è rimasta in servizio presso tutte le marinere del globo per quasi due millenni, ed è attualmente scomparsa, in quanto il suo uso risultava macchinoso e non privo di problematiche. Risultava difatti molto pesante e richiedeva delle attrezzature di sollevamento anch'esse ingombranti. Pur garantendo una ottima "tenuta", rappresenta notevoli inconvenienti come l'*ammarramento* e l'*inceppamento*. Tali situazioni si verificano quando una nave alla fonda, per effetto della corrente e/o del vento, compie dei giri

intorno all'ancora, causando l'impigliarsi della catena sulle marre o sul ceppo, con la conseguenza di far perdere la presa sul fondo marino (*spedare l'ancora*). La nave resta così in balia degli elementi con conseguenze pericolosissime (arenamento, incaglio, collisione con altre navi alla fonda). Altro notevole inconveniente era rappresentato dalla possibilità, che, la marra libera dal fondale, potesse, in acque poco profonde, sfondare il fasciame del fondo (soprattutto in zone con notevoli escursioni di marea).

ANCORA ROMANA: il nome stesso fa intendere il periodo storico di collocazione. Il ceppo è in legno, generalmente di rovere, di sezione vagamente rettangolare. Le assi in legno, avvolgono il fuso, e sono unite tra loro con dei cerchi in ferro e con perni ribattuti. Praticamente, quasi scomparse.

ANCORA TIPO AMMIRAGLIATO:

il nome deriva dall'Ammiragliato inglese, in quanto fu ideata e collaudata dalle navi della flotta di Sua Maestà Britannica intorno al 1650. Simile all'ancora romana, ha il ceppo in ferro anziché in legno, che può essere sfilato da un lato e si può disporre parallelo al fuso, in modo da ridurre notevolmente l'ingombro. Quando bisogna "armarla", il ceppo è posto perpendicolare alle marre e la posizione rimane inalterata per via della presenza di un ingrossamento a metà della sua lunghezza. Dall'altra parte, quella sfilabile, il ceppo è tenuto fermo da un apposita chiavetta che s'inserisce in un foro apposito. Anche questo tipo di ancora, presenta l'inconveniente di non poter essere alloggiata nella cubia a causa dell'ingombro del ceppo.

ANCORESSA: àncora molto particolare in quanto è costituita da un'unica marra e serve per fissare al fondale boe e corpi morti. Nel diamante (parte centrale del fuso) presenta un foro dove è assicurata una grossa maniglia attraverso cui passa un robusto cavo d'acciaio che serve per posizionare l'ancoressa. Attualmente risulta in disuso, in quanto risulta più pratico usare l'ancora *Security*.

ANCORA SECURITY: è costituita da un piastrone in acciaio fornito di 2 grosse marre fisse inclinate di 45° e da un fuso che consta di due bracci perpendicolari al piastrone e posti sopra le marre. Tre grossi anelli sono utilizzati per imbragare tale dispositivo e posizionarlo. Come detto in precedenza, è utilizzata per ancorare grossi galleggianti e boe, possa pure essere usata come corpo morto.



RAMPINO O GRAPPINO:

piccola àncora, a quattro marre, con o senza orecchie e patte, tuttora usate in certe imbarcazioni da pesca (soprattutto nella Laguna Veneta).



Molto noti, anche perché appaiono sempre nei film di genere "piratesco" durante i combattimenti navali ravvicinati. Chi non ha mai sentito la frase: "lanciate i rampini d'abbordaggio"?!

ANCORE A MARRE ARTICOLATE

A questa categoria appartengono tutte quelle ancore note col nome generico di ancore moderne, perché il loro uso consente di eliminare l'ingombro, in quanto entrano nei fori delle cubie praticati nei masconi di prora. Ciò è dovuto all'eliminazione del ceppo ed all'articolazione delle marre, che entrambe fanno presa sul fondale marino, eliminando così eventuali danni alla carena. Si evita anche il pericolo dell'ammarramento, e tanto meno esiste il rischio dell'incepimento.

I primi prototipi apparvero intorno al 1870, in concomitanza con la costruzione dei primi grandi scafi metallici (navi di oltre 5.000 tonnellate di portata netta).

I primi modelli conservavano ancora il ceppo, però non ebbero successo, in quanto presentavano una "tenuta di presa" minore rispetto alle tradizionali ancore tipo ammiragliato senza eliminare i noti inconvenienti.

Ben presto il ceppo fu eliminato, e furono realizzati vari modelli di ancore che ebbero un ottimo esito, e furono ben presto adottate da tutte le marinere fino ai tempi nostri, senza presentare sostanziali mutamenti.

La più nota ed usata è l'àncora tipo **HALL**: è di ideazione inglese. Dal fuso si dipartono due marre e due contromarre, che trascinate sul fondale, fanno ruotare le marre finché non fanno presa. Le marre perciò ruotano attorno ad un robusto perno nell'estremità inferiore del fuso che termina con due orecchioni. Le ottime garanzie ed effi-

caccia fornite inoltre dall'ancora *HALL* durante delle prove ufficiali tenute intorno al 1890, di fatto, convinsero tutte le marinerie del mondo ad installarla a bordo delle proprie navi.

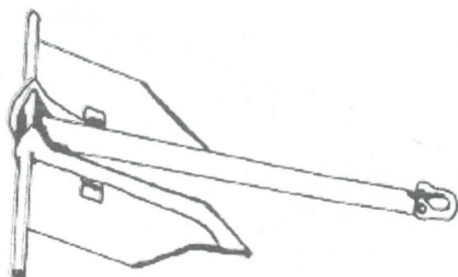
Tra i vari modelli di ancora con articolazione di marre che rappresentano i "prototipi dell'attuale tipo *Hall*, si possono ricordare:

- ancora *Trotman*
- ancora *Martin*
- ancora *Inglefield*.

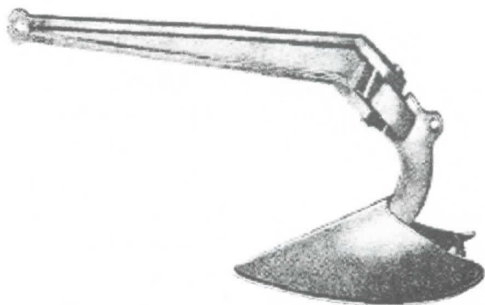
Ricordiamo inoltre che nella nautica da diporto, sono molto utilizzate delle ancore di forma particolare. Derivano dalle esperienze maturate per l'allestimento delle navi maggiori. Alcune d'esse, dalle forme bizzarre sono molto efficaci, ma per problemi d'ingombro possono essere "armate" (messe in opera) e utilizzate solo su imbarcazioni di tonnellaggio limitato e con scopi diversi da quello commerciale.

Tra i modelli più noti, si possono ricordare:

- *Danforth* (con marre piatte e molto lunghe),
- *C.Q.R.* (a forma di vomere e con



- un'unica marra articolata al fuso),
- *Bruce* (monoblocco di acciaio fuso, con

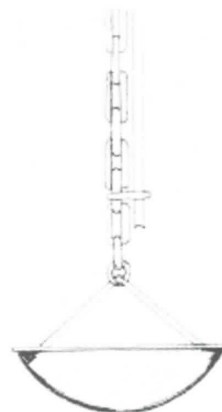


un solo braccio ed una patta).

ANCORE SPECIALI

Il nome stesso indica degli attrezzi, che non possono includersi tra i sopracitati modelli, infatti, sono privi di marre.

Ancora a fungo: si tratta di un piatto metallico a forma emisferica, munita di un fuso cilindrico che viene posta in una fossa scavata sul fondo. Si tratta di un ancoraggio che viene effettuato in bassi fondali, soprattutto nei lavori edili-marittimi.



- **Ancora *Langston*:** simile alla precedente, il cui fuso è però costituito da un tubo dal quale esce un getto d'acqua a pressione, sufficiente da poter scavare una buca, dove l'ancora viene posta. Il tubo è mobile, e dopo la sistemazione dell'ancora viene tolto. Viene usato nuovamente per scavare un'altra buca o per recuperare un'ancora precedentemente affondata in un'altra posizione.

- **Ancora *galleggiante*:** è di tela, a forma tronco-cilindrica aperta alle estremità e fornita di cime per poterla dirigere. E' in dotazione alle lance di salvataggio e serve per "stare alla cappa", in altre parole tenere la prua al mare in caso di mare molto mosso.

Merano International Festival

di Maurizio Stancanelli

Nella prima settimana di novembre 1999 si è svolta a Merano una manifestazione rivolta a vini e cibi di particolar pregio chiamata Merano International Festival. Mi ha particolarmente colpito la grande, precisa capacità organizzativa dei promotori (il Vinitaly di Verona è cosa risibile al confronto e se ne accorgeranno nei prossimi anni!). Fiera a pagamento e con biglietto anche "salato", ma che ha offerto servizi puntuali e precisi, e che ha "scremato" il "parterre" dai soliti approfittatori più o meno "abusivi" abituati ai biglietti omaggio. Gli interessati (c'è un anno di tempo) possono rivolgersi all'APT di Merano per informazioni. Di seguito segnalo le "coordinate" per realizzare dolci altoatesini, chi avrà la ventura di tentarne la realizzazione avrà qualche piacevole sorpresa o non leggerà più una riga di quanto scriverò in futuro. (Non ho citato i nomi dei Ristoranti per ovvi motivi, ma quelli dei cuochi: se in voi c'è un piccolo commissario Montalbano il gioco è fatto!).



Dio Bacco (particolare)
affresco, Castello del
Buon Consiglio (TN)

JOHANN SIESSL

Gnocchetti di ricotta in salsa di ribes

1 uovo, 1 tuorlo d'uovo, 200 gr. di ricotta magra, una presa di sale, zucchero vanigliato, 10gr. zucchero a velo, 60 gr. panna acida, 10 gr. farina, 750 gr. ribes

Amalgamare bene l'uovo, il rosso d'uovo, la ricotta, il sale, lo zucchero a velo e la panna acida, incorporare la farina e lasciare riposare il tutto per 30 minuti. Con l'aiuto di

un cucchiaino formare da questa massa degli gnocchetti, disporli sulla teglia da forno coperta con un foglio di pergamena e lasciarli riposare al fresco. Quindi immergerli in acqua salata bollente e farli lessare a fuoco lentissimo (senza bollire) per circa 12 minuti. Passare i ribes attraverso un setaccio (tenere da parte quattro grappolini per la decorazione). Far bollire il succo con tre cucchiaini di zucchero, finché si raddenserà un poco e lasciarlo raffreddare. Distribuire la salsa di ribes nei piatti ed immergervi due gnocchetti per ogni piatto. Servire tiepidi.

ERICH SANDER

Uva fragola frita con crosta alla cannella

600 gr. uva fragola, 50 gr. farina, 2 uova, zucchero, polvere di cannella, olio per friggere

Lavare l'uva, liberarla dai gambi, asciugarla. Setacciare la farina in una terrina, rivoltarvi l'uva, aggiungere le uova sbattute e mescolare. Friggere gli acini così preparati, in porzioni, nell'olio bollente. Togliere, sgocciolarli e disporli su un piatto di legno foderato di foglie di vite. Cospargere abbondantemente con zucchero frammisto a polvere di cannella e servire caldo.

HELMUT BACHMANN

Sformato al rabarbaro con purea di fragoline di bosco

400 gr. di rabarbaro sbucciato; due bicchieri di latte, 5 tuorli d'uovo, 120 gr. di zucchero, 8 fogli di gelatina, 4/10 di litro di panna liquida, 300 gr. di fragoline di bosco, 100 gr. di zucchero a velo

Tagliare il rabarbaro a pezzi e lessarlo al dente. Mettere a bagno la gelatina in acqua fredda. Montare i tuorli e lo zucchero, aggiungere il latte bollente, versare tutto in una pentola e mettere sul fuoco. Riscaldare il composto, lentamente e, mescolando continuamente, fino alla "rosa" (quando la crema cioè si fermerà sul mestolo di legno). Schiacciare bene la gelatina e scioglierla nella crema calda. Porre in un luogo freddo. Montare la panna ed incorporarla, insieme al rabarbaro, alla crema. Versare in uno stampo e metterla in frigorifero. Rovesciare lo stampo, tagliare lo sformato in otto fette e coprirle a metà di fragoline precedentemente passate al setaccio e mescolate con zucchero a velo.

Con i primi 2 beviamoci un Moscato giallo dei Conti Martini di Mezzocorona (TN), facilmente reperibile. Ai più "fortunati" consiglio (soprattutto per il terzo) un "austriaco": produttore Heiss-Tschida vino Eiswein Welchriesling 1997 o, meglio ancora, Beerenau-slese Barrique Bouvier 1997.

In questi giorni sono uscite, o stanno uscendo, le Guide ai Ristoranti e Vini del 2000. Per i vini mi riservo una valutazione postuma (aspetto il Vinitaly per avere un panorama più completo, anche se, per gli assaggi già fatti prevedo un'annata medio-alta, non eccezionale). Riguardo alla "querelle" scoppiata ultimamente per valutazioni difformi tra gli operatori del settore, in merito alle nuove guide dei ristoranti, voglio invece prendere posizione! Questo "teatrino", infatti, si ripete ogni anno. Ben lungi dal possedere la pietra filosofale e, quindi, affermare che il mio metro è quello migliore, mi permetto qualche considerazione, personalissima, contestabile. A parte la vil moneta (vil ma cospicua visto il giro d'affari!), a parte la competenza di chi redige tali Guide (spesso giornalisti "servi" di una qualsivoglia "cosa"!), a parte le diatribe personali (vendette?) tra gli stessi addetti, cosa spinge a un conflitto (in apparenza) sì feroce? Nulla! I meccanismi di questa faccenda vanno al di là del mero orticello che ognuno, avidamente, si coltiva. E, siccome non sono Ponzio Pilato, chiudendo, affermo che nella controversia tra due grandi chef sto con Gualtiero Marchesi (che ha firmato una linea di prodotti congelati: orrore!) e non con Gianfranco Vissani (che ha più rispetto dei potenti di giornata, che lo sponsorizzano nella TV di Stato, che dei clienti del proprio locale). Con buona pace di Edoardo Raspelli (e la sua fantomatica competenza) che... francamente ignoro!.



KEL12  DUNE

GLI SPECIALISTI DEL SAHARA

MESTRE (VE) Piazza XXVII Ottobre, 32 - Tel. 041.2385711 (r.a.) - Fax 041.984217