

Anno III - Numero 2/3
Dicembre 1994

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
C. Club El Leon in Moleca
FEDERCAMPEGGIO



DICEMBRE
1994

Numero Due/Tre

Direttore responsabile
Michele Gottardi

Editore:
NAUTICLUB 11 FUSINA
via Moranzani
30030 Malcontenta - Venezia

Vicedirettore
Leonello D'Este

*Coordinamento redazionale e
progetto grafico*
Renato Boaretto

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

In copertina
Enzo Maiorca con le figlie

Direzione, redazione ed amministrazione:
Nauticlub 11 Fusina
Via Moranzani - Malcontenta (VE)
Tel. 041/69.81.33

Collaborano:
Dino Basso, Roberta Bastianello,
Luca Boaretto, Alberto Borgato,
Luciano Disperdi, Rossana Maiorca,
Lucio Maritan, Alberto Montagner,
Mario Motta, Cristina Rossi,
Giuseppe Rossi, Leonardo Ippoliti,
Roberto Sartore, Rita Sartori,
Alberto Zanellato, Mario Zilio.

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

**Distribuzione gratuita
Riservata ai Soci**

SOMMARIO

Michele Gottardi	Editoriale	3
Rossana Maiorca	Sicurezza in mare	4
Dino Basso	Souvenirs... del mare	6
Roberto Sartore	"Anfore"	8
Alberto Montagner	L'armata grossa in navigazione e combattimento	10
Anonimo Venessian	Teraferma	13
Alberto Zanellato	Rifugi alpini	14
Michele Gottardi	Il mito di Giacomo Casanova nel cinema	16
Cristina Rossi	A spasso per Venezia alla ricerca di un "pezzo" di Rinascimento	18
Mario Zilio	Venezia Minore: La toponomastica (2)	22
Leonello D'Este	Conoscere Venezia	24
Leonardo Ippoliti	Acquaviva 295	25
Lucio Maritan	Il risvolto di copertina	29
A.A.	Edoardo Ferrario. Illusioni e realtà: i sogni Anita Bergamasco. Ad un amico (poesie)	30

Editoriale

E' fuori tempo parlare di escursionismo marino, mentre iniziano le prime gelate e la natura assume il suo caratteristico aspetto invernale? No, soprattutto se parliamo di sicurezza in mare, di rispetto di quelle elementari regole di attenzione che permettono di agire senza rischiare incidenti. Ce ne parla in apertura Rossana Maiorca, che ha scattato anche la bella immagine di copertina. Al tema dell'escursionismo dedichiamo anche un intervento di Dino Basso, che ricorda la mania dei sub di visitare i relitti, trasformandosi in cercatori di reperti, e di Roberto Sartore che ci parla delle anfore, mentre Alberto Montagner spiega, con dovizia di particolari, come funzionava in navigazione e in combattimento, *l'armata grossa*, la flotta della Serenissima.

Dal mare alle Alpi - Alberto Zanellato ci parla di quattro rifugi del Cai di Venezia: il San Marco, il Volpi, il Falier e il Sonnino - per tornare in laguna, a Venezia, rivisitata attraverso le vicende di Giacomo Casanova e dell'immagine che il suo mito ha avuto nel cinema degli ultimi decenni. Cristina Rossi entra invece nella Venezia rinascimentale, ripercorrendo l'attività dei Lombardo, Pietro, Antonio e Tullio, e di Mauro Codussi, autori di alcune tra le più belle costruzioni dell'età del Rinascimento, da Ca' Dario alla chiesa dei Miracoli, da San Michele in Isola a San Zaccaria, alla Torre dell'Orologio.

Mario Zilio invece prosegue il suo percorso nella Venezia minore, addentrandosi nei segreti della toponomastica, e così pure Leonello D'Este. Non mancano infine le consuete rubriche di libri, Poesie e barche. In quest'ultima ci occupiamo del collaudo di un'imbarcazione da crociera.

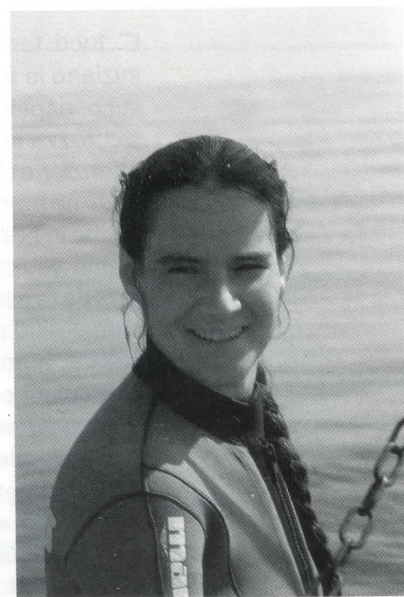
Aria di festa, tempo di auguri: **Buon Natale** ai nostri lettori, e **Buon 1995**.

Michele Gottardi

SICUREZZA IN MARE

di Rossana Maiorca

Come agire in mare per non rischiare inutilmente? Poiché purtroppo gli incidenti accadono anche per motivi estremamente futili, specie se rapportati al valore immenso ed unico che ha la vita, non bisogna disdegnare d'entrare nel campo dei suggerimenti e dei consigli pratici di comportamento. Non andare mai a mare da soli è la prima regola da seguire, e va ossequiata nel più rigoroso dei modi; non significa scendere in acqua insieme e poi immergersi ognuno per conto proprio lanciando ogni tanto un'occhiata nel tentativo di scorgere il nostro compagno; né tantomeno significa ancorare il pallone ad uno scoglio e promettersi di restare nei paraggi; non andare a mare da soli significa davvero perlustrare un fondale insieme significa immergersi a turno sotto lo sguardo vigile del compagno. E se uno dei due inizia a sentire freddo o ad avvertire il peso della fatica, bisogna uscire dall'acqua entrambi: non costringere alla permanenza in mare uno che non se la sente, né continuare l'esplorazione da soli raccomandando magari all'altro di dare ogni tanto un'occhiata al pallone. Infatti avvistare il pallone non permette in alcun modo di sapere in che condizioni sia il subacqueo di cui pur denuncia la presenza. E anche se ci accorgessimo che la persona in acqua ha delle difficoltà come potremmo intervenire tempestivamente? Molto meglio uscire dall'acqua entrambi, riposare in barca o sugli scogli caldi di sole, e poi tornare in acqua insieme. Il pallone va usato sempre, con sagola proporzionata alla profondità del tratto di mare che s'intende esplorare; deve venir trascinato da uno dei due sub e non ancorato da qualche parte per offrire un generico punto di riferimento. Quando uno dei due s'immerge, l'altro deve sempre mantenersi sulla sua verticale seguendolo



Rossana Maiorca

con attenzione dalla superficie fino a riemersione avvenuta; e se egli emerge provato bisogna dargli il tempo di rifiatarsi, prima di scendere a nostra volta sott'acqua. Quando si esplora un tratto di mare non bisogna guardare solo il fondo! E' necessario anche dare un occhio alle condizioni del tempo e del mare, e controllare che non si alzino vento forte o corrente. Soprattutto attenzione alla corrente quando all'andata l'abbiamo a favore; anche se sul momento può farci comodo, bisogna riflettere che quando vorremo tornare, e saremo sicuramente più stanchi, dovremo lottarvi contro. Non solo ai fini della sicurezza, sono importanti le condizioni ambientali: lo sono anche le nostre condizioni fisiche al momento. In genere al mare si cerca di approfittare il più possibile della situazione e ciò può portare a strapazzi che magari non siamo in grado di reggere. Se, ad

esempio, la sera si è fatto tardi la mattina seguente non si sarà certamente nelle condizioni ideali né dal punto di vista meramente fisico né per quanto riguarda la prontezza di riflessi ed il livello di attenzione. Le immersioni vanno sempre programmate cominciando da percorsi non impegnativi: ricordando sempre che la nostra incolumità dipende dalle nostre scelte in acqua e che se si è scriteriati l'incidente può accadere anche su un fondale di tre metri: sappiamo che ne accadono anche in piscina! Una volta in acqua, dedichiamo la nostra attenzione non solo, com'è giusto, alla bellezza dell'ambiente, ma anche al nostro compagno e a noi stessi. Ricordiamo che in acqua il nostro peggior nemico è proprio la distrazione che non ci lascia notare il tempo che trascorriamo sott'acqua, che non ci fa avvertire il senso di disagio caratteristico dell'apnea prolungata, o ce lo lascia notare solo quando diventa attanagliante, ma allora la risalita sarà difficile ed angosciata. Perché esporsi a rischi simili? Basta un po' di attenzione per poter risalire e in tutta tranquillità e tornare poi sott'acqua ogni volta che si vuole. Quando ci si muove in mare in apnea, poche cose sono importanti come una corretta compensazione. Questa è una manovra che serve per riequilibrare la pressione sui timpani. Infatti le

membrane timpaniche sono l'unico punto del nostro corpo per il quale non esista uno spontaneo meccanismo di difesa dagli effetti della pressione idrostatica. Essa, man mano che si scende e la profondità aumenta, tende a far flettere i timpani verso l'interno: se questa tendenza non viene corretta da una manovra di compensazione volontaria che si compie spingendo aria nell'orecchio interno attraverso le tube di Eustachio, i timpani verranno stirati fino al massimo della loro elasticità, dopodiché si lacereranno. Poiché la lacerazione dei timpani comporta dolore violentissimo, vertigini tridimensionali e talvolta anche perdita di conoscenza, ognuno comprende quanta attenzione sia necessaria per scongiurare quest'eventualità. Per compensare agevolmente basta eseguire una dolce espirazione a naso e bocca chiusi, non appena si avverta un senso d'oppressione sui timpani; si sentirà immediatamente il senso di peso alleviarsi. Se però, per qualche ragione, ad esempio un lieve raffreddore che ostruisca l'esile lume delle tube, la manovra non riesce, allora non c'è altro da fare che risalire immediatamente. Pensate che basta, in media, la pressione di tre decimi d'atmosfera, per rompere un timpano: tre metri d'acqua.



La famiglia Matorca (il padre Enzo, le figlie Patrizia e Rossana) mentre si prepara per un'immersione in apnea prima di un record.

SOUVENIRS... DEL MARE

testo e foto di Dino Basso

Quanti di voi passano i fine settimana a rovistare tra i rottami di una autodemolizione in cerca di qualche pezzo ancora in buono stato? Non mi sembra di vedere molte mani alzate! Eppure pare che tra i subacquei questo sia un hobby molto praticato. Conosco persone completamente affette da m.d.d. -malattia da demolizione- (da non confondersi con M.D.D. la malattia da decompressione), le quali trovano giovamento solamente se si immergono a visitare un relitto e ne asportano qualcosa. Indubbiamente il fascino che emana un relitto è molto forte, se si pensa al dramma che si è consumato al momento del suo affondamento. Ad alcuni interessano i pesci che si annidano tra le sue lamiere, altri sono attratti dai giochi di luce che il relitto offre e dalla vita prorompente che, sotto forma di spugne, molluschi e alghe, ricopre tutto il relitto; altri invece sognano di trovare qualcosa, qualsiasi cosa, da riportare in superficie. Probabilmente, sott'acqua sono presi da un nuovo sentimento sconosciuto finché sono in superficie: il bisogno di "salvare" qualcosa e quindi di riportarlo in superficie a tutti i costi. Si arriva a queste considerazioni prendendo in esame due

relitti di navi mercantili affondate pressapoco nella stessa zona di mare: la M/N CHIOS AEINAFTIOS, arenatasi sui muraZZi di Pellestrina nell'inverno del 1978 per cattive condizioni del mare e la M/N ENDO-KIA II, affondata per collisione con un altro mercantile nel 1991, 6 miglia davanti Chioggia. Ebbene, incredibile a dirsi, la seconda nave, affondata da soli 3 anni, ben più lontana da costa e sommersa da 24 m d'acqua ha subito più spoliazioni del relitto di Pellestrina, nave semi-emergente che evidentemente non emana lo stesso fascino del relitto completamente immerso. In preda alla frenesia del recupero, ho visto subacquei riemergere dal relitto di Chioggia, chi con in mano una moderna radio a transistor, chi con uno scolapasta, brandendoli con lo stesso orgoglio di chi ha trovato un tesoro! Per chi invece fosse "solamente" interessato a visitare i due relitti e a scattare qualche foto, non nuocerà sicuramente conoscere gli eventi che portarono ai suddetti affondamenti.

Era una notte dell'inverno 1978 quando la CHIOS AEINAFTIOS, mercantile greco adibito al trasporto di merce varia (granaglie, macchinari...) alla fonda a 3 miglia davanti il litorale di Venezia in attesa di entrare in porto l'indomani, fu sorpresa da un forte vento di bora che fece arare la grossa ancora. Il comandante tentò di avviare i motori ma questi andarono in avaria. La costa si avvicinava lentamente ma inesorabilmente. Per aumentare il galleggiamento in caso di naufragio, il comandante diede ordine di liberarsi del carico, finché, oramai senza più governo, la nave andò a cozzare violentemente contro i muraZZi di Pellestrina su un fondale di 3 m. Il salvataggio dei naufraghi avvenne con lancio di funi da terra, non senza difficoltà dovute alle



Relitto
subacqueo
di nave

Nave di Pellestrina
Chios Aetnaftios



enormi ondate che si infrangevano violentemente sulla scogliera.

L'indomani ci si rese conto della gravità del danno: un enorme squarcio nella fiancata destra decretava la fine della nave. Molto probabilmente, se non si fosse alleggerita del carico si sarebbe arenata qualche metro prima nei bassi fondali sabbiosi, ma nessuno lo potrà mai dire per certo. Comunque, in questo modo, tutti i membri dell'equipaggio si salvarono. Quando il mare si calmò, le autorità presero possesso delle provviste di bordo; le sigarette vennero inviate al Monopolio e le provviste di bordo furono devolute in beneficenza. Oggigiorno, prendendo le opportune precauzioni, (si tratta pur sempre di un relitto che si sta disgregando) possiamo visitare le stive vuote della nave semplicemente con maschera e pinne, mentre le sovrastrutture possono essere osservate anche da chi non sa nuotare.

Analoga sorte toccò alla motonave ENDOKIA II battente bandiera delle Antille, affondata il 7 marzo 1991 dal Philippos, un vecchio cargo dell'Honduras, partito vuoto da Chioggia. L'ENDOKIA II, di 1.437 t di stazza, lunga oltre 100 m., stava navigando in direzione di Venezia avvolta nella nebbia quando, improvvisamente, a dispetto dei radar di bordo di entrambe le unità, il Philippos ne squarciò la fiancata sinistra. In breve la nave, carica di 3.000 t di rotoli di lamiera di ghisa (coils) affondò e i nove membri dell'equipaggio riuscirono a salvar-

si, chi imbarcandosi nella scialuppa di salvataggio e chi lanciandosi in mare per venire poi raccolti dal Philippos stesso. Il relitto, adagiato su un fondale di -24 m, in assetto di navigazione, aveva le sovrastrutture più alte che arrivavano fino a -3 m. dalla superficie e costituiva un pericolo per la navigazione, essendo sulla rotta di altre navi mercantili. Durante questi anni, sono state demolite le strutture superiori fino a raggiungere la profondità di 16 m. Ne è stato recuperato il carico e sono stati aspirati, da ditte specializzate, gli oli e gli idrocarburi dei serbatoi. A detta degli esperti, la nave, squilibrata da questi lavori, si sta lentamente piegando e permane il pericolo di esplosioni in quanto, nei serbatoi lasciati vuoti (pieni d'aria) si andrebbero a formare dei gas. In una recente visita al relitto, ho potuto constatare come, in soli tre anni il mare abbia saputo ricoprirlo completamente, come solo lui sa fare, di cozze, ostriche, pettini e spugne. Perfino spirografi e cerianti, nonché, in qualche angolo nascosto, anche le ormai rare "pinne nobilis", tant'è che è impossibile dare un'età al relitto a giudicare dalla vita rigogliosa che lo ha ricoperto.

Ricordo ancora una volta che addentrarsi tra le lamiere di un relitto è sempre molto pericoloso e qualora non vengano rispettate le opportune misure di sicurezza che tutti i sub conoscono, difficilmente potremo continuare a praticare questa bellissima attività.

“ ANFORE ”

di Roberto Sartore

L'ornamento più comune all'acquario di casa, sia esso il sofisticato acquario tropicale o semplicemente la vaschetta del pesce rosso, rimane sempre la riproduzione dell'anforetta antica.

Niente più di questo oggetto ricrea il fascino e il mistero dell'ambiente sottomarino.

Come mai questo contenitore d'uso comune è di fatto simbolo sia dell'antico che del sommerso? Per comprenderlo dobbiamo verificarne la sua storia.

La relativa facilità di reperimento dell'argilla, in ogni sito abitato nell'antichità, unito alla duttilità di lavorazione di questo elemento hanno sicuramente decretato il successo della realizzazione e dell'uso di un contenitore come l'anfora.

Ne troviamo traccia già da 4000 anni avanti Cristo come semplice contenitore d'acqua ma si diversifica molto presto nel contenitore universale così come inteso ai giorni nostri.

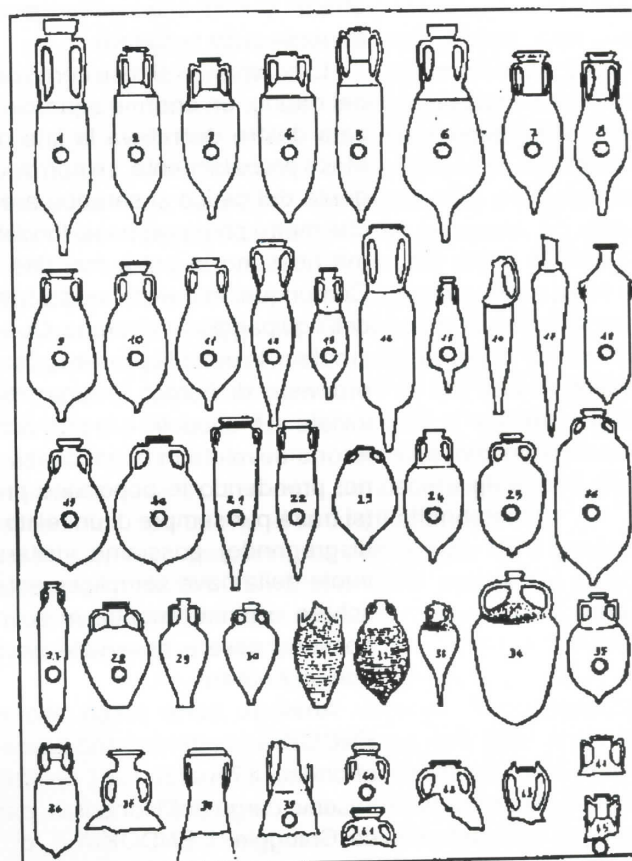
La ritroviamo infatti in epoca romana, periodo del suo maggior utilizzo, impermeabilizzata nel suo interno con resina per il trasporto del vino (vino che si aromatizzava assumendo un sapore caratteristico e lontano dai nostri gusti).

Era inoltre molto usata per il trasporto dell'olio del GARUM, una salsa di pesce macerato molto usata nel periodo, e ancora per materiali e derrate sfuse quali olive, nocciole ma an-

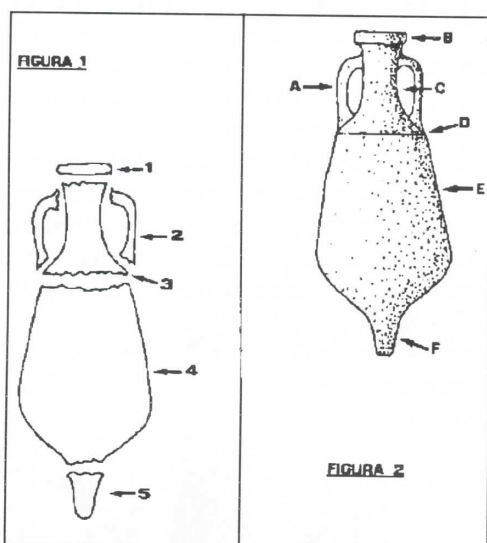
che monete, gioielli, rottami ferrosi.

Assunse con il suo volume anche la funzione di unità di misura, e comunque anche in caso di rottura non perdeva la sua utilità.

Infatti, tagliata per metà, diveniva culla



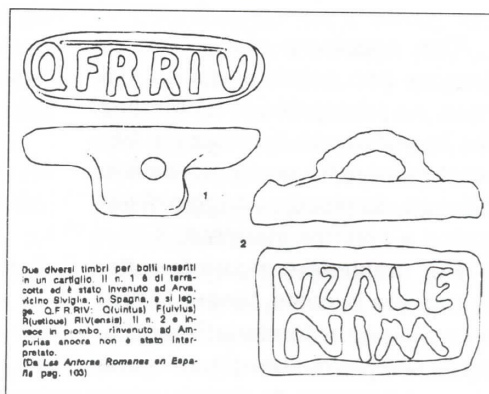
TAV. 13 - Tavola tipologica del Dressel «Corpus Inscriptionum Latinarum» Heinrich Dressel, Roma 1899. Il primo studioso che ha tentato una classificazione delle anfore è stato Heinrich Dressel, che nell'opera sopracitata, nel 1899, pubblicò a pag. CIL, del vol. XV, tav. II a, la tavola che vedete sopra. La classificazione si riferisce solo alle anfore romane presenti nel deposito del Castro Pretorio a Roma; risulta perciò incompleta e non cronologicamente attendibile; tuttavia è da questa che sono partite tutte le classificazioni più recenti. (Nella tavola le anfore con il cerchietto indicano le forme presenti nel deposito del Castro Pretorio) (pagina intera).



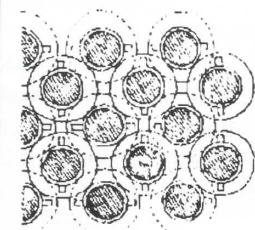
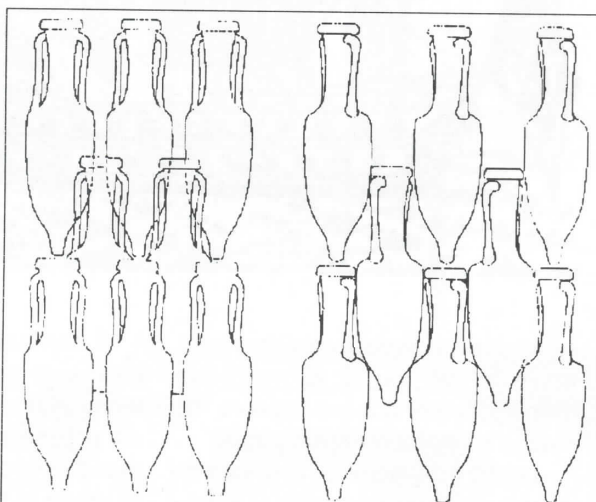
usata per la prole delle classi meno abbienti, ridotta in pezzi serviva come elemento per costruire intercapedini isolanti nei muri o impastata diveniva elemento essenziale nella composizione dei pavimenti.

Essa era lavorata in varie tipologie a seconda dei luoghi dove veniva prodotta o a seconda dell'uso a cui era destinata.

Nelle sue dimensioni maggiori "DOLIA" risultava essere un vero e proprio containers del tempo antico. La sua forma caratteristica, in particolare nella estremità inferiore, era stata studiata per consentirne il posizionamento durante il trasporto marit-



Due diversi timbri per bolli inseriti in un cartiglio. Il n. 1 è di terracotta ed è stato rinvenuto ad Arles, vicino Nîmes, in Spagna, e si legge: QFRRTV: Quintus Fulvius Rutilius. Il n. 2 è in bronzo e pombo, rinvenuto ad Ampurias, ancora non è stato interpretato. (Da Les Antiques Romaines en Espagne pag. 100)



Questo schema, opera di Fernand Benoit, rappresenta la maniera in cui erano stivati le anfore del relitto del Grand Conquistador. Se si calcola che la nave trasportava all'incirca 3000 anfore del tipo rodio o greco-italico, il cui peso a vuoto è di diciannove chili e il cui contenuto si aggira intorno ai ventisei litri, se ne deduce che il carico completo dell'onoraria andata a picco dinanzi alla costa provenzale pesava oltre 108 tonnellate, cui vanno aggiunte un altro paio di tonnellate tra il peso del ramo di nermica rampina e quello delle sarte e degli attrezzi per la navigazione. (Da Atti del III Congresso di Archeologia Subacquea - Barcellona, 1961)

timo e sorprende a quale razionalità si era giunti già a quei tempi.

La possibilità di imbattersi in questo reperto può essere assai probabile, in realtà però potremo trovare parti ben definite dell'anfora, questo perché era costruita in elementi a se stanti che poi venivano riuniti prima della cottura finale.

Sarà comunque interessante verificare nelle parti che si possono trovare la presenza di eventuali iscrizioni o timbri, elementi con cui i costruttori o i proprietari identificavano le proprie anfore.

Concludiamo comunque con l'indicazione che è stata una costante in questi scritti: non è tanto importante il ritrovamento come trofeo del coccio in se stesso quanto quello che può dirci in merito al contesto in cui lo abbiamo trovato.

L'armata grossa in navigazione e combattimento

di Alberto Montagner

Tutti sappiamo che la vita di Venezia per secoli è dipesa dal mare, via principale per i commerci che le portavano ricchezze e benessere, nonché uno straordinario sviluppo, da piccolo villaggio di pescatori a potenza marinara.

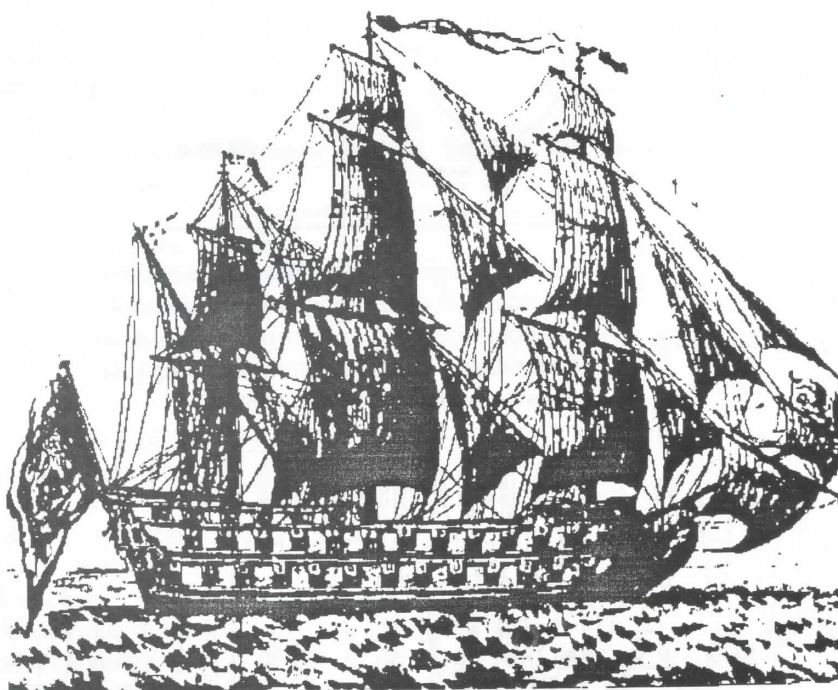
Per mantenere sicure le rotte, proteggere le coste, tenere le basi ben collegate e rifornite la Serenissima ha sempre dovuto dotarsi di una possente marina da guerra, sempre pronta, ben armata e ben guidata, salvaguardando e trasmettendo nei suoi equipaggi le migliori tradizioni marinaresche.

Per questo l'organizzazione della flotta era all'avanguardia per quei tempi, come del resto altre cose a Venezia, e per capire quanto detto espongo a titolo di esempio come era disposta una formazione da combattimento nel diciottesimo secolo.

L'armata era composta da 27 o 32 unità, ciascuna con non meno di 50 cannoni da 18 libbre in su. Se le navi erano 27 la formazione era distribuita in 3 divisioni (rossa, azzurra e gialla) ed ogni divisione in 3 squadre da 3 unità ciascuna. Nel secondo caso le divisioni erano 4 suddivise in 2 squadre di 4 navi ciascuna.

La formazione più comune, adottata in combattimento, era la linea di fila di bolina o a vento largo secondo che la flotta avesse o no il vantaggio del vento.

La distanza tra le navi del cordone doveva essere serrata il più pos-



sibile a seconda delle condizioni del mare e del vento. Con vento maneggevole doveva essere di mezza gomina ossia 60 passi.

Lontani dal nemico, in ordine di marcia, la formazione che si assumeva in acque libere era quella in 3 colonne di bolina o anche 6 con vento largo. Ciò allo scopo di mantenere la flotta riunita e rendere più sollecite le evoluzioni.

I brulotti, le navi da corso, le navi da carico e officina e le navi ospedaliere si disponevano sopravvento all'Armata e avvicinandosi il combattimento si disponevano in linea parallela dalla parte opposta del nemico.

Il combattimento si impegnava colle sole gabbie e le altre vele si tenevano chiuse con sfilacci in modo da poterle mettere in vela senza mandare i marinai a riva. A portata di mano si tenevano le gabbie di rispetto per poter sostituire celermente quelle lacerate o incendiate.

Se la flotta veneziana era superiore di quella del nemico si tenevano pronte le unità di testa o di coda per doppiare la linea nemica e prenderla tra i due fuochi.

Altra manovra prevista dopo l'inizio del combattimento era quella di traversare la linea nemica in uno o più punti, approfittando dei vuoti esistenti tra le squadre avversarie.

Manovra molto ardimentosa che prova la mentalità d'attacco dei veneziani del tempo e che se riusciva portava in breve alla vittoria.

L'ordine di aprire il fuoco era dato dal Comandante Superiore con una fiammella rossa che egli alzava sulle crocette di gabbia; quando veniva ammainata trasmetteva il cessate il fuoco.

Se si combatteva o si navigava con vento molto scarso ogni unità doveva tenere in mare il caicchio per servirsene in caso di minacciato investimento tra le navi. Era anche prescritto di non ammainare mai in combattimento le insegne dei comandanti caduti nel corso dello stesso.

Prima del combattimento si distribuiva il rancio agli equipaggi e i cappellani impartivano la benedizione su ogni unità.

I brulotti venivano impiegati con-

tro le navi più grosse e quelle dei comandanti di reparto facendogli traversare la linea passando di poppavia alla nave di coda di una squadra, la quale usciva dalla formazione scortando il brulotto sull'obiettivo nemico.

Se il nemico era inferiore, ma più veloce, si iniziava il fuoco delle artiglierie contro l'alberatura e poi contro le linee di galleggiamento. Contro un nemico più forte invece il fuoco veniva subito diretto sugli scafi.

Per gli abbordaggi si sistemavano adatti rampini alle varee dei pennoni maggiori, sul cassero e sui corridori delle sartie. Il primo assalto era condotto da soli marinai armati di pistola, sciabola e accetta e portavano anche granate a mano con miccia accesa in astuccio di rame.

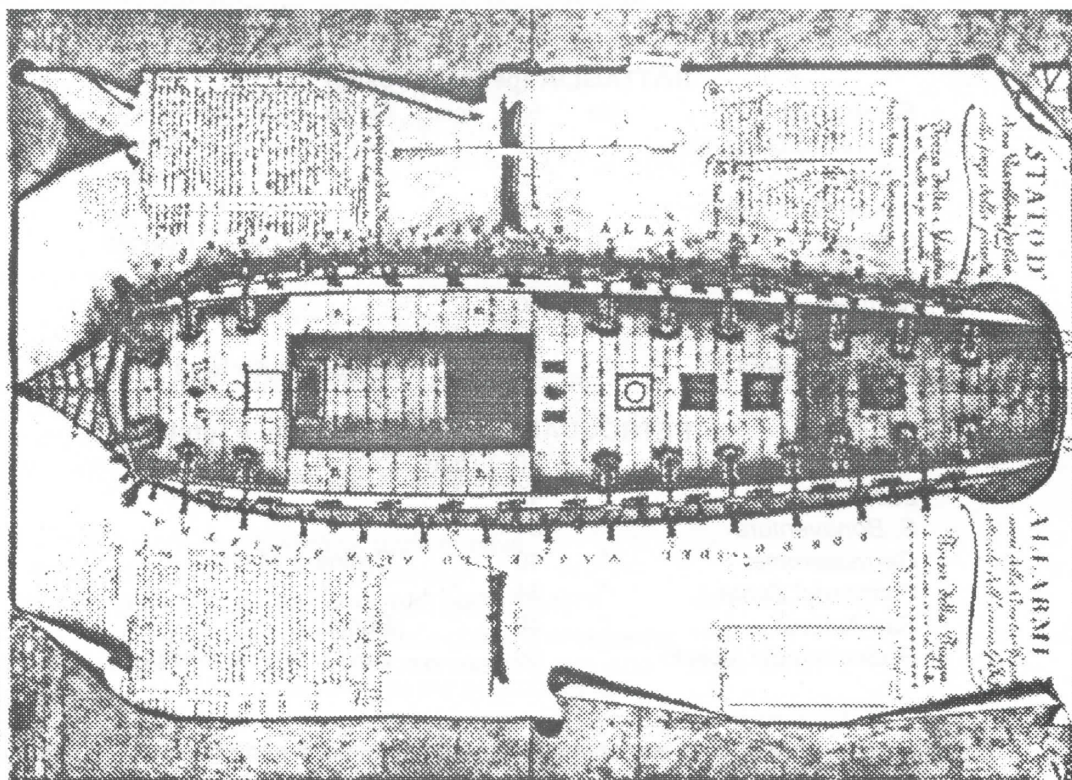
Per non sottoporre ad eccessi-

vo sforzo gli scafi, specialmente quelli non di recente costruzione, e per ottenere maggior intensità di fuoco, le batterie dovevano far fuoco con una metà per volta delle artiglierie. I cannoni del cassero e del castello si impiegavano per tirare a mitraglia sugli uomini dell'equipaggio nemico.

L'equipaggio per i servizi era diviso in due turni, ma era richiesto al completo per le entrate e le uscite dai porti e in combattimento. I marinai più agili in combattimento erano destinati alla manovra delle vele e i più pratici tra i soldati ai plotoni di moschetteria che si disponevano sul cassero e sul castello.

Con i rimanenti soldati si armavano le artiglierie e a questi si aggiungevano marinai per il maneggio dei paranchi e delle "braghe". Nelle stive si disponevano i chirurghi, il cappellano, i porta feriti, gli

Pianta di un vascello di linea: trasportava 70 cannoni, 220 uomini di equipaggio e 243 soldati.



infermieri e i "simioti", sommozzatori, così chiamati in quanto erano originari quasi tutti dall'isola di Simi.

Al trasporto delle munizioni dalla santabarbara alle batterie erano addetti i pifferi, i tamburini, i mozzi e la riserva. Nei depositi di munizioni stavano lo scrivano, lo scrivanello ed altre persone istruite allo scopo.

Per preparare una nave al combattimento si sgombrava la coperta dalle cose inutili, si mettevano dei contro bracci ai pennoni, contro stralli agli alberi e si proteggevano

con paglietti le coffe, si preparavano in coperta un frenello di rispetto per il timone, cavi di ricambio, grosse gaffe, barili d'acqua dolce e salata e si preparavano le pompe. Le maestranze allestivano tappi di legno, palloni di stoppa, sevo per otturare fori nelle murate. Lungo le murate nell'interno della batteria e corridoio si applicavano reti di cavo per fermare le schegge di legno.

Come vedete, per quanto possibile, tutto era previsto e organizzato per ogni evenienza, come del

resto tutto quello che riguardava la flotta, dai rifornimenti all'addestramento dei marinai e degli ufficiali, dalle basi ai cantieri, dai regolamenti all'ispezione da parte degli organi governativi.

Solo una ferrea disciplina ed un organizzazione moderna poteva permettere alla nostra flotta di vincere e ricoprirsi di gloria in epiche battaglie contro preponderanti forze nemiche.

L'armata grossa veneziana agli ordini del Capitano Straordinario Bartolomeo Contarini era nel settembre 1695 così costituita:

AVANGUARDIA (pennello turchino)

<i>S Andrea</i>	da	56	can.	Govern Zuane Zen
<i>Rosa</i>	"	54	"	Almirante Pasquale Zorzi
<i>Madonna della Salute</i>	"	49	"	
<i>Sibilla</i>	"	36	"	
<i>S Gio. Bat. Piccolo</i>	"	42	"	
<i>S Vittorio</i>	"	64	"	Capo Ord. G. Michiel
<i>Fenice</i>	"	50	"	Govern. A. Foscari

BATTAGLIA (pennello rosso)

<i>Sacra Lega</i>	da	50	can.	Gover. Fabio Bonvicini
<i>S Lorenzo Giustinian</i>	"	66	"	Cap. Straor. Bart. Contarini.
<i>S Domenico</i>	"	50	"	Gover. Francesco Pasta
<i>Valore Coronato</i>	"	52	"	Gover. Nicolò Foscolo
<i>S Nicolò :</i>	da	54	can	Gover. Lodovico Flangini
<i>Venere Armata</i>	"	44	"	
<i>Nettuno</i>	"	50	"	
<i>Ercole</i>	"	40	"	
<i>Fede Guerriera</i>	"	56	"	Gover. Alvise Nani

RETROGUARDIA (pennelli bianchi e turchini)

<i>Scala</i>	da	36	can.	
<i>Leon d Oro</i>	"	42	"	
<i>S. Bonaventura</i>	"	34	"	
<i>Gerusalemme</i>	"	40	"	Ordine di Malta
<i>Fattor rdel Zante</i>	"	34	"	
<i>San Antonio</i>	"	40	"	Pontificio
<i>Redentore del Mondo</i>	"	66	"	Gover. Angelo Bembo

Complessivamente la flotta disponeva di 1113 cannoni ed aveva • bordo 6930 uomini di equipaggio.

TERAFERMA

Na bea casa in mezo al verde,
con poche machine, senza bordeo,
do bagni comodi, el spassio se perde
che panorama sora oto piani...el xe proprio beo.

Se l'aria xe scièta e bela
zò in fondo vedo fin 'e montagne,
in alto nel cielo brila più vissin 'a mia stela
e immerso nea pase del verde, no sento più nianca 'e lagne.

Me riva appena 'na campane che sona,
xe 'a scuola de fianco con pochi putei:
vardo dal pergolo e quando xe l'ora bona
i core fora ridendo, forse ancora più bei.

Nea lontanansa del tramonto rosato,
sento i sigghi dei cocai coe oche e i masorini che nua nel laghetto:
me par daverò de viver un sogno beato,
quasi in un'oasi, un angolo queto.

Qua se stà ben, questo xe vero,
in mezo a tute ste comodità,
servissi validi, e mi che spero
de sopravvivere co' tuti sti sgianzi de modernità.

Ma quando ripenso a la mia caseta,
vecia, umida, poco brillante,
là sul canal co' 'a so riveta,
me rivedo nea mia cale longa e maleodorante,

in mezo ai gati, co' poca zente,
do tre colombi, quatro negossi,
e sora, in un mar de copi, pien de camini proprio darente,
sua mia finestra a scaldarme i ossi.

Ea barca ferma su l'acqua scura,
do remi coe forcole zò soto al portego:
penso e ripenso, ma go paura
che se no ghe molo forse me intossego.

Xe ora che l'anima se meta in pase,
che 'a nostalgia fassa silensio
che viva tranquilo (e se non me piase?)
salvando solo i ricordi: forse ghe voria l'assensio...

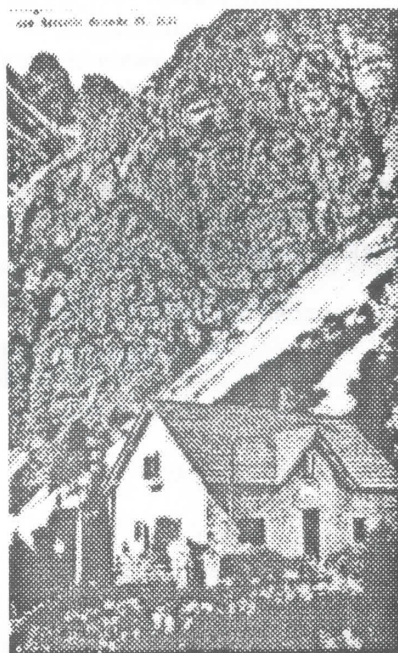
Ma forse 'na roba me pol consolar:
prima no ve 'o go dito, ma se go tempo e l'aria xe bona,
suza a l'otavo pian, trovo ancora tempo de sognar:
sora un specieto dea laguna vedo...el Campanil e 'a Marangona.

Rifugi alpini

di Alberto Zanellato

Che funzione riveste oggi il rifugio alpino? Dobbiamo cominciare a chiederci cosa vogliamo: se un rifugio "ultima tappa" della cultura alpestre, o un rifugio trampolino di lancio per le attività ludiche.

I Club alpini sembrano propendere per la prima ipotesi, anche se con molte incertezze e pur sottoposti a diversificate pressioni: un rifugio che non diventi attrazione in se stessa, ma completi la catena d'equilibrio delle permanenze in montagna. Così che se il rifugio favorisce la residenzialità ne costituisca anche il filtro verso le pareti che lo circondano sopra: punto di arrivo, punto di sosta, punto di ritorno. "Sopra" iniziano altri tempi ed occorre un'altra preparazione. "Sopra" inizia l'alpinismo. Se i club possono essere orientati verso questa dimensione, non altrettanto si può



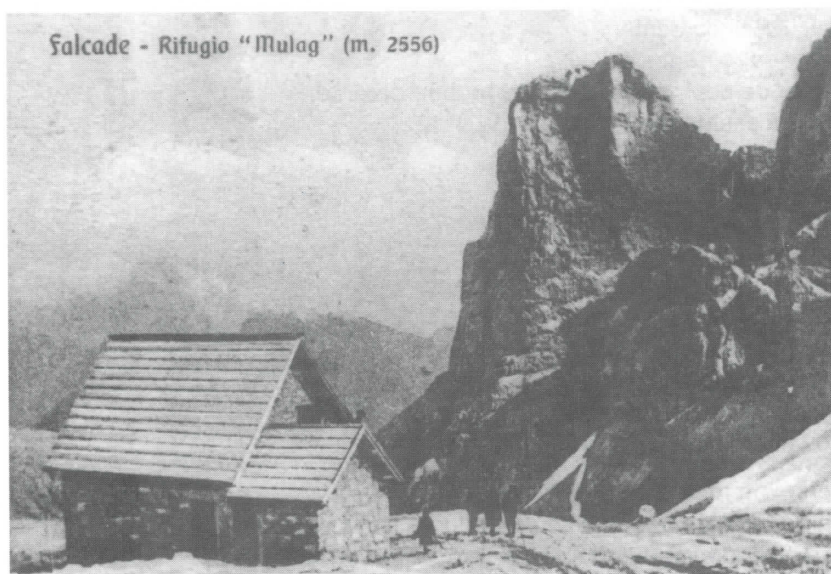
Rifugio S. Marco.

Altezza m 1823, località Col de chi da os, è ubicato al punto nodale dei tre gruppi: Sorapis, Antelao e Marmarole.

E' il secondo rifugio eretto dal CAI di Venezia nel lontano 1895.

Una rotabile sterrata, asfaltata solo nei tratti più ripidi, lo collega al paese di S. Vito di Cadore limitando il percorso a piedi in circa 15 minuti.

Nonostante la costruzione sia immersa nel bosco, spostandosi solamente di una ventina di metri si raggiunge un bellissimo belvedere coperto e con panchine che con una panoramica spazia dall'Antelao al Pelmo, alla Croda da Lago, fino alle grandi Tofane che sovrastano Cortina.



Rifugio Giuseppe Volpi al Mulaz.

Altezza m 2571, località Mulaz, gruppo Pale di San Martino.

Quinta opera alpina eretta dalla sezione nel 1907 e meglio conosciuta col toponimo legato alla località che al nome del personaggio a cui è dedicato.

Contrariamente al rifugio S. Marco, gli itinerari di accesso, tutti altamente panoramici, non si possono definire brevi, essendo calcolati i tempi minimi di percorrenza attorno alle tre ore.

Nonostante ciò è molto frequentato, poiché è posto tappa dell'alta via n°2.

Fu ampliato più volte nel tempo e dotato di ricovero invernale.

dire dei rifugi privati, sorti in gran numero in questi anni, soprattutto nella zona dolomitica. Rifugi che esauriscono il loro ruolo in una funzione di richiamo, rifugi che nell'austerità della montagna offrono comfort alberghieri.

E' questo lo scenario che negli ultimi tempi fa da sfondo a diversi dibattiti e che trova in prima linea associazioni come Mountain Wilderness a difendere l'ambiente dagli scempi edilizi e lotta per il blocco di costruzioni di nuove strade, funivie ed altri impianti di risalita che tolgono il piacere di vivere nella natura ed infrangono quei già precari equilibri a cui tanto noi "montanari" teniamo.

Anche per quanto riguarda i rifugi, la tecnologia non è mai stata neutrale; ogni intervento di razionalizzazione e depurazione ha un suo risvolto negativo, perché alza il livello di urbanizzazione della montagna, uccidendola pian piano.

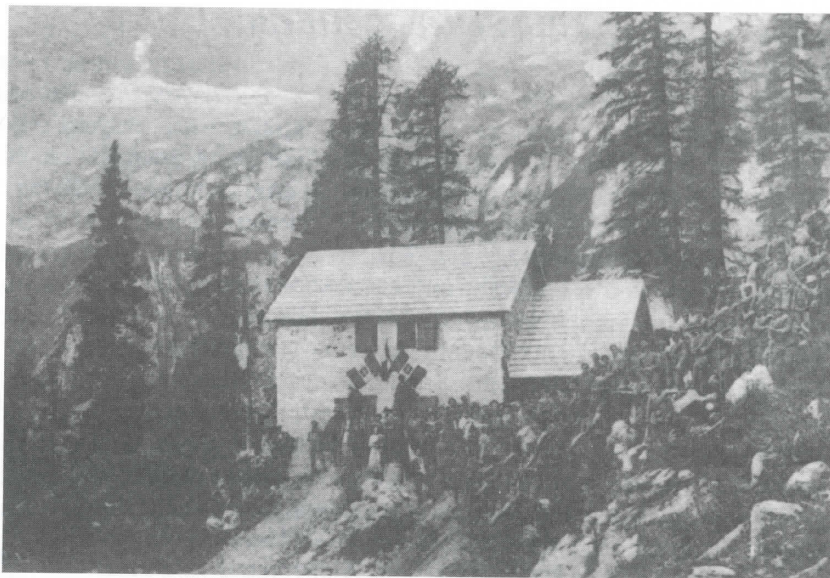
Fortunati coloro che hanno conosciuto e vissuto in questi primi nostri rifugi apprezzandone la "speranza" e l'ambiente naturale assai più ricco dell'attuale.

Rifugio Alfonso Sonnino al Coldai.

Altezza m 2132, località Coldai, gruppo Civetta. La costruzione originaria risale al 1905, ma numerose sono state le modifiche apportate. Le ultime risalgono al 1971 e 1980 rese indispensabili per far fronte al sempre maggior afflusso di escursionisti ed alpinisti.

Il rifugio costituiva fino al 1929, anno in cui fu eretto il rifugio Vazzoler, l'unico punto di sosta del gruppo dolomitico.

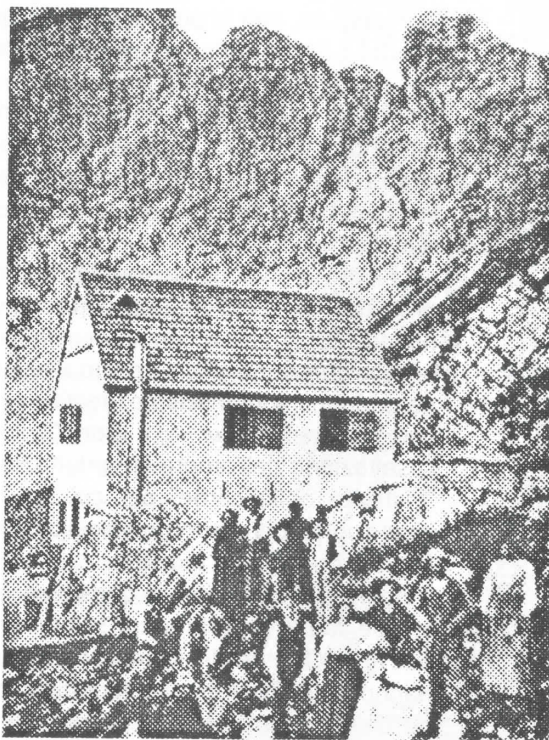
Punto strategico dal punto di vista alpinistico, quantomeno panoramico, dato che la sua costruzione è stata studiata in funzione del Civetta.



Rifugio Onorio Falier all'Ombretta

Altezza m 2074 località valle Ombretta, gruppo della Marmolada.

Poco fortunata la sorte di questa costruzione nei tempi passati: la foto qui esposta lo ritrae nel giorno della sua inaugurazione nel 1911, ma già nel 1917 un cannoneggiamento austriaco lo distrusse completamente. Fu riedificato e intitolato ad Onorio Falier. Gli avvenimenti del secondo conflitto mondiale comportarono un secondo parziale abbattimento che interruppe la sua funzione fino al 1948. L'edificio odierno, rispetto alla costruzione originaria, ha comunque mantenuto pressoché intatta la sua architettura iniziale.



Il mito di Giacomo Casanova nel cinema

di Michele Gottardi

Nella rappresentazione iconografica del nostro immaginario Giacomo Casanova rappresenta, assieme al leggendario Don Giovanni, il prototipo più classico del seduttore e dell'avventuriero. E se le gesta del primo iniziano nel 1630, col *Burlador de Sevilla y convidado de piedra* di Tirso de Molina, e si consolidano successivamente attraverso Molière, Goldoni e, soprattutto, Mozart-Da Ponte, viceversa le vere avventure di Giacomo Casanova cominciano a Venezia nel 1725 per concludersi in Boemia, nel 1798, lo stesso anno in cui a Venezia iniziava la dominazione austriaca, quasi una conferma della fine dell'Antico Regime di cui Casanova era stato comunque un emblema.

La raffigurazione di Casanova nella letteratura popolare e nella storiografia, oscillò in seguito, con la pubblicazione dapprima della *Storia della mia fuga dai piombi* e poi, dal 1822, con i *Mémoires*, tra la sua natura di avventuriero, informatore degli Inquisitori di Stato, massone e filosofo, seguace degli Illuministi, e l'altra di seduttore, amante infaticabile, da tutte richiesto, a nessuna negatosi.

Anche cronologicamente le due interpretazioni della vita di Casanova sembrano rincorrersi l'un l'altra, con il prevalere iniziale della prima che lascia il posto alla seconda quando il romanticismo identifica in lui, come nel suo *alter ego* Don Giovanni, l'esaltazione dell'amore imperfetto, quella "tristezza della carne" per cui la vita si esalta nel piacere, ma vi trova nel contempo anche i germi della morte.

Il cinema ha ripercorso in questo secolo le stesse tappe letterarie cui si accennava poc'anzi. Quattro film italiani, tra i molti che hanno visto Casanova protagonista, offrono un esempio completo della gamma di

ANTICHE VENETIANE.



interpretazioni date al personaggio. Prendiamoli in ordine cronologico, a partire dal 1948, quando uscì il film di Riccardo Freda, *Il Cavaliere misterioso*, che sin dal titolo è già una dichiarazione di intenti. Il tenero Giacomo si danna l'anima tra Venezia, Vienna e Pietroburgo, tra furti di lettere compromettenti e lotte con gli orsi bianchi, tra alcove regali di zarine e dogaresse e intrighi da osteria. Vittorio Gassman lo connota ulteriormente nel senso dell'aitante tenebroso che la tradizione ha accreditato

nei secoli.

Ma già col film di Luigi Comencini, **Infanzia, vocazione e prime esperienze di Giacomo Casanova veneziano** (1969), il ritratto del seduttore garbato offre aspetti sconosciuti. Il piccolo Giacomo è uno dei tanti bambini, un po' discoli ma molto umani, della galleria di Comencini, come Pinocchio, l'Andrea di *Incompreso* o i protagonisti di *Voltati Eugenio*, di *Cuore* o della *Storia*. Ha in più, rispetto a costoro, il raggiungimento di un'adolescenza ormai smalzata, nella quale, presa visione della propria vera vocazione, lascia da parte l'abito talare per assumere quello, più congeniale, di libertino. Comencini presenta una ricostruzione storica ed un'ambientazione filologicamente corretta, con una Venezia che d'un lato sembra uscita da una tela dei vedutisti, dall'altro mostra un tessuto sociale ancora vivo, seppur intriso di decadenza.

Ma è sicuramente il **Casanova di Fellini** (1976) ad offrire del veneziano il quadro più surreale e critico. Siamo a Dux, nel castello del conte di Waldstein, presso il quale l'ex avventuriero fa il bibliotecario. Vecchio e disprezzato, parlando una lingua che nessuno conosce, Casanova è ormai il monumento di se stesso. Vive di ricordi, il vitellone d'un tempo (anzi "cavalòn", sinonimo di stallone), che proiettano sugli ultimi anni le ombre lugubri della solitudine, cui l'ha condannato una vita piena di amori, ma senza affetti. Ma più che l'eroe caro all'interpretazione romantica Fellini evoca la figura del seduttore di Schopenhauer, che dissipa la propria vita cogliendo tutte le sensazioni più effimere, senza dare ai giorni che passano un senso etico. Donald Sutherland incarna un individuo fatuo, in preda all'ansia di soddisfare un numero di donne da Guinness dei primati, sedotto lui stesso dalla sua fama, usato (e gettato) dalle donne ad eccezione di una, quella bambola meccanica con la quale non a caso sogna di danzare ancora una volta sulla laguna gelata.

La parabola è quasi conclusa: resta solo il tassello che ci offre Ettore Scola nel **Mondo Nuovo/La nuit de Varennes**

(1982). In quella celebre notte durante la quale Luigi XVI viene arrestato mentre tenta di raggiungere Verdun, una diligenza si pone sulla strada dei fuggitivi. E' un microsmo assai vario, capeggiato dallo scrittore Restif de la Bretonne, al quale si unisce un Casanova (Marcello Mastroianni) vecchio, smarrito, in miseria. Anch'egli si unisce alle discussioni ideologiche, alle rievocazioni umane e sentimentali: ma la *Storia* sta per irrompere su quel mondo ormai antico, riducendo i personaggi a caricature di loro stessi, sorta di museo delle cere dell'Antico Regime.

Tanti registi, tanti casanova diversi, un'unica conclusione, quella della decadenza esistenziale rilanciata già nell'Ottocento, parallelo non casuale con la nascita del mito della morte di Venezia.

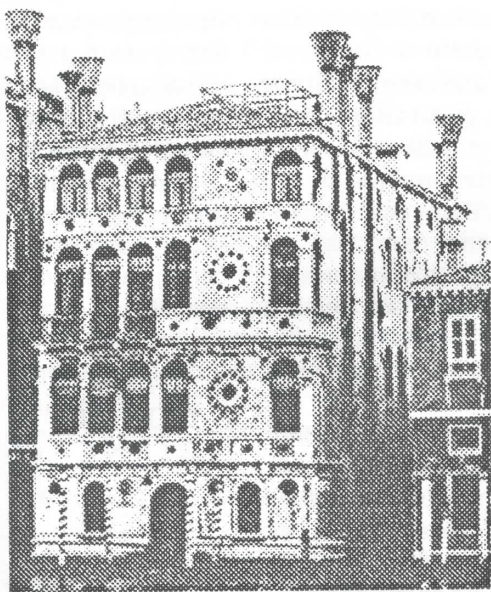
CORTI-
GIANE

MODERNI



A SPASSO PER VENEZIA ALLA RICERCA DI UN "PEZZO" DI RINASCIMENTO

di Cristina Rossi



Pietro Lombardo, *Palazzo Dario*; 1487.

Venezia rimane fedele allo stile gotico per buona parte del Quattrocento, tanto da essere considerata dai toscani un miscuglio di mercanti privi di cultura e attenti solo ai soldi. Soltanto verso il 1460 - 70 appare il nuovo stile rinascimentale ad opera di artisti cosiddetti "foresti" fra i quali i più importanti sono Pietro Solari e i figli Antonio e Tullio detti i Lombardo e Mauro Codussi, tutti provenienti dalla Lombardia. Essi aprono fiorenti botteghe in città nelle quali sono impiegati centinaia di operai.

Le novità più consistenti che questi artisti importano sono: l'uso del marmo, anche policromo (con la conseguente scomparsa del laterizio) e la ricerca di forme geometriche essenziali. I Lombardo operano un adattamento dello stile rinascimentale alla città, impiegando schemi strutturali rigorosamente geometrici, ma utilizzando materiali preziosi spesso anche colorati per decorare i manufatti, creando un gioco di

trafori e di disegni in armonia con la tradizione lagunare.

La prima opera rinascimentale a Venezia si può considerare il portale dell'ingresso di terra dell'Arsenale del 1460, seguito dal portale della scuola di S. Giovanni Evangelista, decorato a disegni fantastici, fiori, frutta del 1470 che segna l'inizio dell'opera dei Lombardo in città.

Ben più scenografiche appaiono le altre opere dei Lombardo, quali Palazzo Dario 1487, la cui facciata asimmetrica è giocata su vuoti e su pieni e su motivi decorativi a marmi policromi; la chiesa di S. Maria dei Miracoli (1481-1489), piccolo gioiello costituita da un parallelepipedo sormontato da un semicilindro, tutta ricoperta di marmi policromi che disegnano motivi ornamen-



Pietro Lombardo, *Santa Maria dei Miracoli*; 1481 - 1489

tali geometrici vari: rosoni, croci, semicolonne. L'interno, a navata unica, ricoperta da una volta a botte a cassettoni, presenta decorazioni fantastiche a tarsie marmoree che annullano il peso della muratura.

Seguace di Leon Battista Alberti e fedele ai suoi insegnamenti, Mauro Codussi applica in modo più rigoroso dei Lombardo le regole del Rinascimento sia nelle opere di carattere religioso che in quelle civili.

La prima realizzazione è la chiesa di S.Michele in Isola con facciata in pietra d'Istria bianca, perfettamente equilibrata: la parte inferiore è divisa in tre rettangoli da



Mauro Codussi, *San Zaccaria*, facciata; 1480 - 1500.

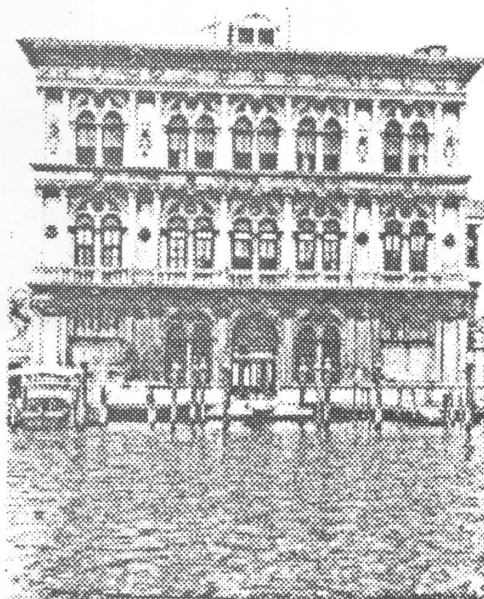
lesene con finestre ad arco poste lateralmente e portale centrale con timpano triangolare; un marcapiano la separa dalla parte superiore, costituita da un elemento a forma quadrata, a metà del quale si innestano i raccordi curvilinei delle navate laterali, sormontato da un timpano semicircolare e forato da un rosone.

Anche nelle opere successive si notano la ricerca di equilibrio attraverso forme geometriche essenziali quali il quadrato, il rettangolo, il triangolo, la circonferenza: nella Chiesa di S.Giovanni Crisostomo (1497-1504), sua ultima opera, da molti conside-



Mauro Codussi, *Chiesa di San Giovanni Crisostomo*; 1497 - 1504

rato il suo capolavoro, dove gioca anche con il contrasto cromatico fra l'intonaco di colore rossiccio e il marmo bianco delle semicolonne, delle cornici dei portali e dei marcapiani ecc., nella facciata della Scuola Grande di S.Marco del 1490, nella facciata della Chiesa di S.Zaccaria (1483-1515). Questa ricopre una facciata trecentesca e riprende lo schema di S.Michele in Isola, elaborandolo attraverso l'introduzione di cornici marcapiano, di finestre di diverse



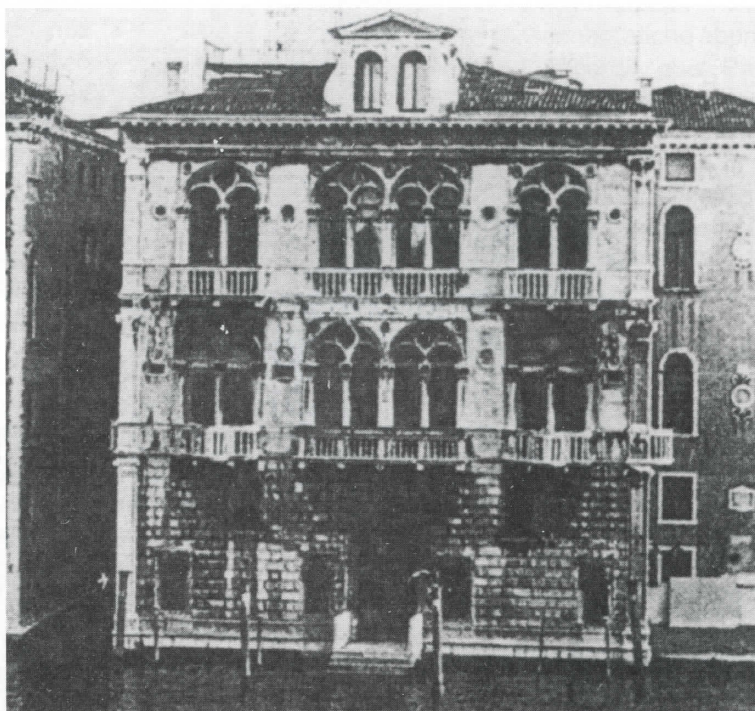
Mauro Codussi, *Palazzo Vendramin - Calergi*; terminato nel 1509.

forme e dimensioni e di semicolonne: l'insieme risulta un gioco di linee orizzontali e verticali, di pieni e di vuoti.

Opere di Codussi sono anche la Torre dell'Orologio (1496-99) in piazza S.Marco e le Procuratie Vecchie (residenze dei Procuratori di S.Marco, magistrati di Venezia), nonché i palazzi Vendramin-Calergi (dal 1481) e Corner-Spinelli (1480-90); in questi ultimi egli applica le regole rinascimentali alla struttura del palazzo veneziano, evidenziando nella facciata il portego con una serie di bifore molto vicine e isolando leggermente le aperture laterali, corrispondenti ad altre stanze, usando semicolonne

abbinate e sottolineando i piani attraverso balaustre o cornici marcapiano molto aggettanti.

Rispetto al palazzo medievale non abbiamo cambiamenti nella disposizione interna delle stanze: la principale è sempre il portego, segno che la casa di abitazione continua a mantenere un carattere commerciale. Viene eliminato però il cortile interno, sostituito da uno scalone interno che si aggiunge al portego come elemento significativo e rappresentativo del palazzo. Questa tipologia verrà mantenuta fino al XVII secolo.



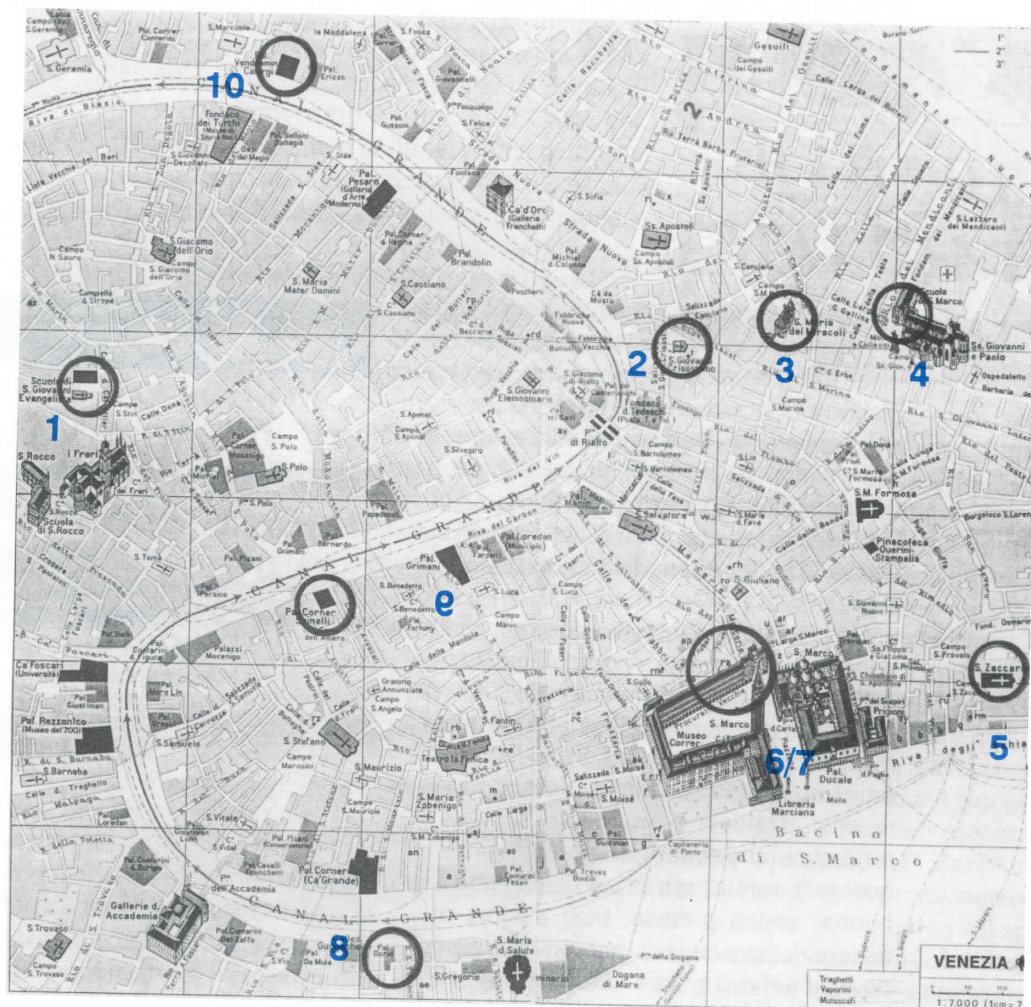
Mauro Codussi, *Palazzo Corner-Spinelli*; 1480-1490.
Veduta della facciata

BIBLIOGRAFIA

E.Bairati - A.Finocchi, *Arte in Italia*, Loescher Editore, Torino 1984

P.Adorn, *L'arte italiana*, D'Anna, Firenze 1986

Touring Club Italiano, *Italia Settentrionale* 2° parte, Nuova guida rapida



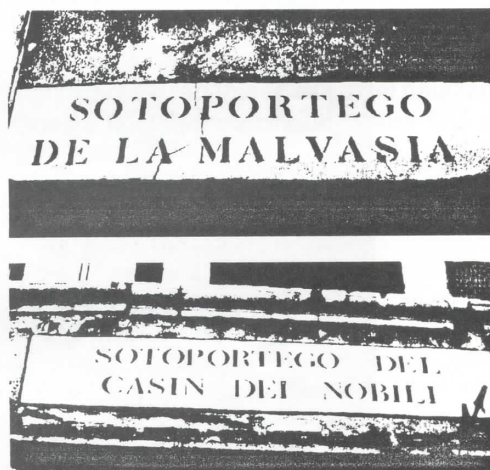
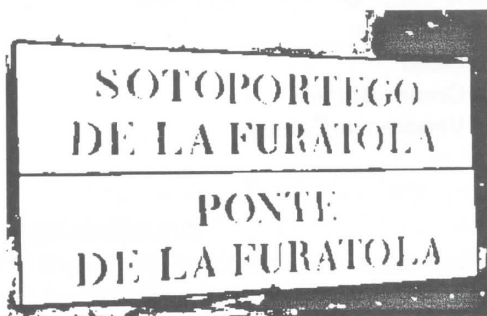
Nella piantina sono evidenziati, con i cerchi, i siti in cui si trovano gli edifici di seguito elencati:

- 1) Porta di San Giovanni Evangelista
- 2) Chiesa di San Giovanni Crisostomo
- 3) Chiesa di Santa Maria Dei Miracoli
- 4) Facciata Scuola Grande di San Marco
- 5) Chiesa di San Zaccaria
- 6) Procuratie Vecchie
- 7) Torre dell'Orologio
- 8) Palazzo Dario
- 9) Palazzo Corner-Spinelli
- 10) Palazzo Vendramin-Calergi

VENEZIA MINORE: La toponomastica. (2).

di Mario Zilio

Nel precedente articolo abbiamo fatto una breve carrellata tra i toponimi veneziani: ci ripromettiamo qui di fare una passeggiatina nei pressi del campo S. Barnaba, nel sestiere di Dorsoduro, alla scoperta delle denominazioni dei luoghi che incontreremo. Col vaporetto ci portiamo a Ca' Rezzonico dopo la curva di Ca' Foscari sul Canal Grande. Rimandiamo ad altra occasione la visita al Museo del '700 veneziano a Ca' Rezzonico e tuffiamoci senz'altro nella nostra Venezia minore. Percorsa la calle del Traghetto sfioriamo la Chiesa, passiamo nel campo S. Barnaba e inoltriamoci nell'omonima calle Lunga: fatti pochi passi incontriamo un'insegna che può incuriosirci: "Osteria della Furatola". Bevuta un'ombra ci chiederemo chi o cosa fosse questa "furatola": si trattava di botteghe alla buona, senza pretese, buie (l'etimo può essere *furvus*=scuro) per povera gente, dove si serviva pesce fritto con polenta e zuppe. Era vietata la mescita di vino (riservata alle "malvasie") e lo spaccio di carni (riservato ai luganegheri). Chi ricorda i vecchi *fritolini* (ormai scomparsi) può avere un'immagine simile alle furatole. Un ponte, una calle e un *sotoportego* con la stessa denominazione li troviamo nel sestiere di S. Polo, nei pressi del campo omonimo, a ricordo di un'analogha bottega scomparsa



da tempo. Ritorniamo nel campo S. Barnaba, voltiamo a sinistra nella fondamenta Gherardini, dove incontriamo la più originale bottega di frutta e verdura che ci sia in Venezia: la merce é posta in mostra e in vendita su di un barcone ormeggiato in permanenza nel rio di S. Barnaba, nei pressi del ponte dei Pugni, che porta verso campo S. Margherita. Il nome e le impronte marmoree di piedi ai quattro angoli ci fanno pensare a un quadrato pugilistico: infatti su questo ponte (come su quello dei Carmini, su quello di S. Fosca a Cannaregio su quello della Guerra tra S. Marco e Castello) avvenivano i frequenti scontri tra le due fazioni dei Castellani (dai sestieri di Castello, S. Marco e parte di Dorsoduro) e dei Nicolotti (da S. Nicolò dei Mendicoli, S. Croce, S. Polo e Cannaregio). I Castellani erano in gran parte artigiani, operai dell'Arsenale (*arsenalotti*); i Nicolotti erano pescatori, più semplici e poveri ma non meno fieri delle loro tradizioni. I ponti erano senza spallette e quindi nella foga i contendenti finivano nel rio sottostante: le risse degeneravano spesso per violenza e nu-

mero di partecipanti tanto da indurre il governo a proibirle formalmente nel 1705. Riattraversiamo ancora il campo S. Barnaba e passiamo sotto il portico del Casin dei Nobili: si trattava di ritrovi privati piuttosto esclusivi dove si praticava il gioco d'azzardo e altri passatempi forse non proprio nobili se il Consiglio dei Dieci ne ordinò la chiusura nel 1567 anche se molti rimasero aperti più o meno clandestinamente per almeno due secoli ancora. Dopo il *so-toportego* e il ponte percorriamo la fondamenta della Toletta che fiancheggia il rio che porta lo stesso nome: prima della costruzione del ponte si attraversava il canale per mezzo di una passerella di legno, una piccola tavola (= toletta); la stessa denominazione la troviamo estesa alla sacca, alla calle, al ramo di seguito, nonché alla nota libreria (alla Toletta appunto) gestita con passione da ben 61 anni dalla famiglia Pelizzato (è stata fondata nel 1933 da Angelo Pelizzato). Ne consigliamo vivamente la visita agli amanti di Venezia e ai bibliofili in genere: il ricco assortimento di



titoli, di generi e di case editrici, e i prezzi scontatissimi (anche su grandi quantità di libri nuovi), vi faranno uscire quasi sicuramente con le mani non vuote. Proseguiamo per la calle e concludiamo la nostra passeggiata visitando le vicine Gallerie dell'Ac-



cademia o il caratteristico campo di S. Trovaso (contrazione dialettale per SS. Gervasio e Protasio) con l'interessante pozzo cisterna e l'attiguo *Squero*, cioè il cantiere dove si costruiscono le gondole secondo la tradizione plurisecolare. Il nostro approccio breve e semplice ai toponimi veneziani può senz'altro farci capire che Venezia è un pozzo meraviglioso e senza fondo dove è bello immergersi senza fretta. Per chi vuole approfondire questo contatto ravvicinato, oltre agli altri testi segnalati in appendice consigliamo il piacevolissimo e interessante "I Nizioletti raccontano" di P. Piffaferio (disegni) e P. Zanotto (testi) che illustra con un'avvincente tecnica - il fumetto - la storia, la leggenda e il significato di ben cento toponimi e può benissimo servire da guida per qualche appassionante itinerario veneziano. Gli autori, in queste brevi ma puntuali strisce, ci portano non solo alla scoperta etimologica dei toponimi veneziani, ma ci narrano, attraverso aneddoti e ricostruzioni veritiere, autentici momenti della storia della Serenissima.

L'invito è quindi: perdersi in Venezia, ma con gli occhi ben aperti e attenti ai luoghi e alle loro denominazioni così ricche di significato.

Per chi vuole approfondire:

G. Tassini, "Curiosità Veneziane", Filippi Editore. - Venezia.

T. Rizzo, "I Ponti di Venezia", ed. Newton Compton. - Roma.

M. De Biasi, "Toponomastica a Venezia", Comune di Venezia-Ateneo Veneto.

P. Piffaferio P. Zanotto, "I Nizioletti raccontano", Stamperia di Venezia - Cassa di Risparmio.

CONOSCERE VENEZIA

di Leonello D'Este

Tu Venezia la conosci? Io no!

Io no, anche se ci vado spesso per impegni, per passeggiare, per visitarla "Lorenzetti" in mano.

Io no, anche se sono veneziano, nato e cresciuto a Venezia fino a 27 anni per venire poi a Mestre.

Io no, anche se spesso giro per la laguna con amici, so andar per isole e canali, so forse dove si pesca meglio e dove si può mangiare come piace a me. Ma Venezia non la conosco, tanta è la sua arte, la sua architettura, le sue chiese e i suoi monumenti, la sua storia, i suoi usi e costumi che sono praticati in tutta Venezia, ma che pur si differenziano da sestiere a sestiere. Anche il dialetto, che parlo anch'io che abito a Mestre, non è così vivo e caratteristico come quello di Venezia.

Mi si chiederà ma perché questi pensieri? Sei veneziano, sei nello stesso Comune, puoi andar a Venezia quando vuoi e ci vai, non ti basta? No, non mi basta e così penso che anche tu che mi leggi provi, in un angoletto del cervello, il desiderio di conoscere almeno un po' di più la nostra Città Madre.

E allora? Dato che parli tanto, che sei così nostalgico, che ti senti quasi un ignorante in materia, ora che hai esternato il tuo cruccio, tutto rimane così? Hai una proposta che supporti quanto hai espresso fino qui in modo che anch'io, che ti leggo, possa sentirla più mia?

Io penso che per aumentare la nostra conoscenza, occorra solo un po' di buona volontà, basta infatti togliersi quel po' di ruggine che ci rende pigri e poi tutto diventa semplice e facile.

Intanto tutto dovrebbe essere impostato alla piacevolezza dell'incontro e alla semplicità dell'accostamento.



Ad esempio con l'assistere in compagnia degli amici, dei familiari, dei soci, alla visione di videocassette che ci spiegano molte cose su Venezia; discutere quanto abbiamo visto e dare la nostra esperienza e conoscenza nell'ampliamento della visuale che la videocassetta ci ha proposto.

Ad esempio passare una giornata a Venezia, suddivisi in gruppi e con un accompagnatore professionista, seguire un itinerario che abbiamo progettato assieme all'accompagnatore: c'è da sbizzarrirsi.

E le isole? I monasteri? L'archeologia? I musei e le grandi mostre? E i concerti e le opere alla Fenice?

Una proposta: andiamo verso l'inverno, abbiamo però ancora molte giornate di bel tempo da passare. Potremmo programmare la visione delle videocassette, definire gli itinerari di una giornata, di mezza giornata da effettuarsi il sabato o la domenica o il giorno più opportuno per dar vita a un gruppo e via con la guida, per capire, per conoscere, per amare, e chissà che non si possa nel prossimo futuro, godere Venezia anche dall'alto.

E allora appuntamento a gennaio per un primo incontro in sede; servirà per confrontare le nostre opinioni e iniziare il nostro bel tragitto su Venezia. Vi attendo!

ACQUAVIVA 295

di Leonardo Ippoliti



Era un trend in controtendenza quello dell'Acquaviva di Rimini: la ditta emiliana, rispetto al quadro generale produttivo della nostra cantieristica, tuttora ben distante dal normalizzarsi, nonostante le maggiori e più benevoli attenzioni rivolte al settore in questi ultimi tempi, già dimostrava all'inizio di questo '94 di risalire di buon passo la crisi del mercato nautico.

E questa spinta gli veniva dalla realizzazione del nuovo 295, un riuscitissimo open di quasi dieci metri disegnato da Gianni De Canio, che subito si è imposto ai vertici della sua fascia di mercato e che ha raccolto un consenso inaspettato, tale da monopolizzare letteralmente la produzione del cantiere. Gli oltre 25 esemplari costruiti e consegnati a tempo di record dopo la presentazione del prototipo allo scorso Nautex di Rimini, ne sono stati una chiara conferma.

Lorena Casadei, l'abilissima di-

rettrice dell'Acquaviva, aveva così colto perfettamente nel segno e volendo nella gamma della produzione anche questo nuovo cabinato veloce, inserito tra i collaudatissimi modelli 26' e 32' di pari categoria, ampliava le proposte per la sua clientela, che poteva orientare le proprie scelte con maggior selettività, valutando anche le minime differenziazioni tra barche analoghe, in termini di funzionalità oltre che di styling.

Purtroppo il diavolo ci ha messo lo zampino - è proprio il caso di dirlo - con annessi, connessi e fiamme compresi, e l'Acquaviva si è trovata, a inizio estate, coinvolta in un devastante incendio, che ha quasi raso al suolo i suoi capannoni e le strutture, che ha distrutto l'intero parco barche, quelle in costruzione e quelle già pronte per la consegna, e i relativi stampi.

Un disastro economico valutato attorno ai 5 miliardi, almeno questa

la prima stima - che ha messo in ginocchio una tra le più blasonate realtà cantieristiche italiane, conosciutissima anche all'estero.

Comunque, proprietà e maestranze si sono subito rimboccate le maniche e il cantiere insediato in nuove strutture, ha già avviato alla normalizzazione parte della sua produzione.

Ovviamente la precedenza è stata data al 295, la cui costruzione, standard di serie, è completamente operativa.

Venendo ora alla "scheda" di questa imbarcazione, diciamo subito che il progetto non è studiato ex-novo, ma deriva dal Black Prince 10,60, uno tra i più interessanti prodotti della vetrina Acquaviva, da poco fuori produzione, di cui conserva l'andamento delle linee d'acqua e il design di massima dello scafo.

La stratificazione in VTR, effettuata a mano, è di tipo semplice per lo scafo e a sandwich con anima in balsa per la coperta. E' particolarmente rinforzata nelle zone di maggior flessione strutturale e presenta ossature del fondo di tipo misto, con 5 correnti longitudinali continui e serie di madieri posti ogni 80 centimetri.

La compartimentazione dello scafo è stagna in tre sezioni e vi sono riserve di galleggiamento realizzate sotto i serbatoi carburante.

La carena, uno tra gli elementi di spicco di questa imbarcazione, presenta una V continua abbastanza profonda a prua, che si addolcisce gradualmente verso poppa, dove si sviluppa una sezione a grande portanza.

A quest'ultimo riguardo il 295, almeno quello da noi provato con i 2 benzina da 205 Mercruiser, appare però, proprio nella zona poppiara, troppo a "pallone", con la conseguenza che le eliche risultano in difetto di pescaggio e presentano, soprattutto quando si è scarichi di carburante e acqua, qualche problema di rendimento in assetto diritto e di cavitazione nelle virate strette.

Ed è un "classico" per le imbarcazioni che accettano diversi tipi di motorizzazione e che quindi sono soggette a differenze troppo ampie di zavorramento della poppa.

Il cantiere comunque già sta intervenendo sui modelli a benzina, valutando la possibilità di abbassare l'attacco dei piedi o di arretrare i serbatoi carburante verso lo specchio: di certo nelle versioni diesel, quelle che montano ad esempio i Volvo KAD 42, di oltre 350 chili più pesanti dei 205 Mercruiser, la questione dell'immersione delle eliche è risolta "naturalmente".

Per quanto concerne le caratteristiche abitative del 295, possiamo affermare senza tema di smentite di essere di fronte a un vettore che coniuga perfettamente gli spazi interni a quelli in "plain air".

Sottocoperta dove si ha un'altezza di oltre 1,90 m nella zona di calpestio, si apre un ampio salone organizzato con una dinette trasformabile in letto matrimoniale, corredata da tavolo da pranzo abbattibile. L'ambiente è ben illuminato e arieggiato tramite un osteriggio

a cielo coperto ed una coppia di oblò.

Sul lato sinistro vi è l'angolo cucina, attrezzato con piano cottura con due fuochi a gas, frigo da 42 litri, doppio lavello inox e armadio riposteria.

La cabina padronale è organiz-

sto di wc marino, doccia, lavello e pratiche stipettature.

Vi è anche un altro posto letto ricavato in locale separato a poppa via della cucina.

Tutto il piano interni è realizzato in controstampata quindi gli interventi di personalizzazione da parte

dell'armatore, verso il quale il cantiere di Rimini ha sempre dimostrato grandissima disponibilità, sono limitati all'arredamento, alla scelta delle tappezzerie e a tutto ciò che ovviamente non comporti modifiche strutturali. E non è poco nell'ambito di una lavorazione di serie.

Una nota critica va invece all'indirizzo della insonorizzazione del vano motori, che riteniamo sia possibile migliorare senza particolari interventi e utilizzando semplicemente materiali coibentanti più efficaci, dal momento che il locale è già provvisto di paratie frangi-suono e di guide per il convogliamento antiturbolenza dell'aria forzata.

In coperta, da cui si sale dall'interno attraverso una porta scorrevole in plexiglas, il 295 esprime un design estremamente elegante e "pensato" per

accogliere nel pieno comfort i passeggeri.

Infatti, questo vettore da velocità presenta un pozzetto molto ampio e ben riparato dal vento per la funzionalità del parabrezza e per le dimensioni delle murate. Vi è realizzato un angolo "salotto", con divano ad U e tavolo abbattibile, trasformabile in piano prendisole.

Il posto guida, sulla dritta, è provvisto di doppio sedile pilota e di una



zata a dritta e si sviluppa parzialmente sotto il ponte del pozzetto dove sono sistemati due letti separati molto comodi e spaziosi e un armadio; nelle ultime versioni, come quella da noi provata, è stato realizzato un oblò per l'aerazione del locale.

Da questa cabina si accede direttamente al bagno, collegato ovviamente anche al salone centrale, che risulta molto funzionale, provvi-

consolle strumenti facilmente leggibile anche stando in piedi. I comandi motore sono ben posizionati e risultano particolarmente morbidi, così come la timoneria che è a guida idraulica di serie. Per quanto riguarda il quadro elettrico vi sono sistemati in consolle, per maggiore razionalità e "pulizia", solo le utenze dei servizi per la navigazione e

del controllo motori, mentre sotto-coperta vi è il pannello completo generale.

Di fronte al posto guida, sul lato di sinistra, si trova un angolo bar con frigo e un piano prendisole per una persona.

Un altro *solarium*, molto spazioso e a tutta larghezza dello scafo, è sistemato in coperta, a prua del

pozzetto, da cui si accede da passanti laterali abbastanza agevoli.

Per finire, sottolineiamo i molti spazi gionabili realizzati negli ambienti interni e in coperta, e soprattutto il vano chiudibile per la zattera di salvataggio, di grande capacità, sistemato nello specchio di poppa e accessibile dalla piattaforma bagno.



QUALITÀ NAUTICHE

Già abbiamo detto che il 295 da noi provato, spinto da 2 x 205 Mercruiser benzina - tra le minime motorizzazioni previste per questo Acquaviva che può essere dotato di motori sino a 700 cv complessivi - presentava una sottoimmersione delle eliche, anche se leggera, sufficiente però ad aumentare il regresso e soprattutto a rendere difficoltosa la regolazione dei trims.

È quindi da considerare che i dati di navigazione registrati sono inferiori rispetto a quelli standard che questa imbarcazione potrebbe esprimere, una volta messa correttamente a punto.

Comunque le prestazioni sono risultate più che soddisfacenti e nella media rispetto ai vettori di analoga impostazione.

Con partenza da fermo il 295 spinge fuori dall'acqua i suoi 4.300 chili in poco meno di 10 secondi raggiungendo la planata a 3.600 giri/motore.

Dando il massimo di acceleratore, a 4.400 giri - e i dati di velocità li abbiamo rilevati con il nostro GPS, marca Koden- si superano i 32 nodi e portandosi a 3.700 giri ci si attesta sulla velocità di crociera di 23 nodi.

L'assetto di planata si conserva riducendo sino a 3200 giri e, fermando i motori a barca lanciata alla massima velocità, in meno di 6 secondi si rileva il tempo d'arresto.

E' interessante inoltre la velocità in progressione, che presenta un andamento molto lineare anche se nella

fase d'uscita dall'acqua il guadagno dei giri elica è piuttosto faticoso.

Per quanto riguarda la tenuta di mare, il 295 dimostra di essere dotato, come già detto, di una carena ottimamente studiata e di un impianto strutturale estremamente robusto. Nelle virate a chiudere l'imbarcazione segue una curva a inviluppo con raggio molto stretto e con derapaggio quasi impercettibile.

La manovrabilità è buona e la prua si dispone senza imbarcate rapidamente nella direzione voluta.

E' poi il passaggio sull'onda a mettere maggiormente in rilievo l'appropriatezza delle linee d'acqua e la solidità dello scafo: l'assenza di contraccolpi e la caduta della barca sempre in assetto diritto ne sono una evidente conferma.

Sulle manovre in porto c'è poco da dire e la dolcezza dei comandi motore, la visuale completa dei limiti poppieri e prodieri dello scafo e la pronta risposta degli invertitori, facilitano enormemente gli spostamenti in specchi acquei ristretti.

A conclusione siamo convinti che l'acquaviva 295 sia un prodotto ben riuscito, di qualità e presentato sul mercato ad un prezzo abbastanza contenuto.

Forse alcuni accessori optional dovrebbero essere previsti come dotazione di serie, così come il verricello salpancora, l'ancora stessa e la capottina copri pozzetto, che per una imbarcazione open diviene essenziale ma in ogni caso, a conti fatti, il listino Acquaviva resta comunque di grande convenienza.

Il cantiere di Rimini ha messo in produzione anche un nuovo 36 piedi open, firmato sempre da De Canio, che riprende il design del 295.

Costruttore

Acquaviva Powerboats, via Provinciale Uso n° 143, 47030 Borghi (Rimini)

Progetto

Gianni De Canio

Prezzi

Versione base:

Lit. 118.200.000 IVA esclusa con due e.f.b. benzina Mercruiser MCM 4,3 LX da 205 cv.

Lit. 131.200.000 IVA esclusa con due e.f.b. diesel Volvo KAD 42 A/DP da 231 cv.

Condizioni della prova:

Mare calmo, vento da est forza 2, quattro persone a bordo, carichi liquidi a 1/2.

Dotazioni e interni

il 295 viene venduto con le dotazioni solite fornite dalla cantieristica italiana. Quindi senza dotazioni di

sicurezza, strumentazione di navigazione e accessori come il salpancora e il telo copripozzetto che per imbarcazioni di quasi dieci metri di lunghezza e senza hard-top sono indispensabili. Di serie invece, rispetto al consueto, abbiamo la timoneria servo assistita, il caricabatterie da 40 A/h con presa in banchina, l'apertura idraulica del vano motori, la doccia a poppa con impianto e la scaletta bagno.

Misure: altezza cabina 192 cm; dimensione dei letti: letto di prua 200x185 cm, letto cabina padronale a poppa 190 x 65 (x2); dimensione tavolo dinette: 45 x 80 cm, con angoli arrotondati.

Dimensione pozzetto: 3,5 x 2 metri. Dimensione prendisole 2 x 1,80 metri.

Lo scafo

lunghezza f.t.: m 9,40

Lunghezza scafo: m 8,69



Larghezza: m 3,15

Portata persone: 8

Posti letto: 5

Motorizzazione: da 350 a 700cv

Motorizzazione consigliata: Mercruiser 2 x 205 benzina - Volvo Penta 2 x 200 DP Diesel

Peso: c.a. 4300 Kg con motorizzazione benzina, 4900 Kg con diesel

Serbatoio acqua: 180 lt. Serbatoio carburante 2 da 250 litri ciascuno.

Materiale di costruzione VTR.

Omologazione: R.I.N.A. senza alcun limite di distanza dalla costa

Immersione: 0,67m.

Il risvolto di copertina.

di **Lucio Maritan**

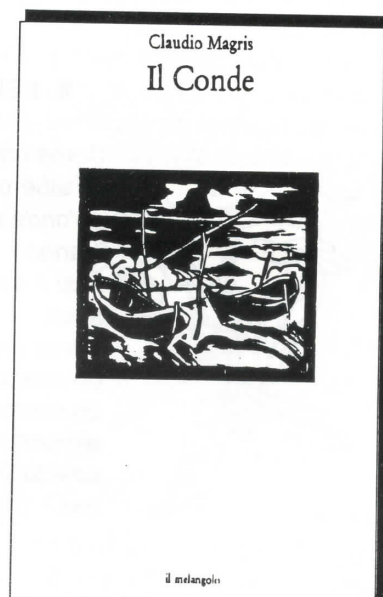
Claudio Magris - "IL CONDE" - Ediz. il Melangolo (Lit. 10.000).

La trama: il Conde -il Conte del Fiume- è un pescatore di morti annegati che, un po' per volta, riesce a trasformare quest'opera di pietà in una vera e propria professione, un mestiere, comunque misericordioso.

Questo insondabile, quanto inquietante personaggio, chiamerà un giorno un anonimo barcaiolo, giovane senz'arte ne parte, ad aiutarlo...

Già apparso sulle pagine del Corriere della Sera, nel dicembre 1990, con il titolo di "Io, pescatore di anime morte", questo breve racconto viene ora riproposto, a distanza di qualche anno, con il nuovo titolo de "Il Conde", dalle edizioni di Melangolo.

Sono cinquantun pagine affidate alla voce diretta e terribilmente impassibile d'un anonimo barcaiolo portoghese che ripercorre la sua vita, trascorsa, in compagnia del misterioso Conde, tra le foci dei fiumi, a volte il Douro a volte il Tamega, e la costa su cui s'infrange il grande Mare Oceano, sempre incontro ad un destino accettato così come viene (pg. 51) "l'acqua si assomiglia dappertutto e anche questa pioggia che viene giù potrebbe cadere qui come da qualsiasi altra parte e a me non dispiace che le cose diventino sempre più eguali, tutto è bene quel che finisce bene o anche solo che finisce". Ma la memoria, si sa, confonde troppo spesso realtà e fantasia in un continuo gioco di rimbalzo: è il magma di ricordo; è l'imperscrutabile coagulo di vissuto, desideri, sogni, di un "essere-stato" che, citando V. Jankélévitch, appartiene in qualche modo ad un "terzo genere", radicalmente eterogeneo all'essere come al non-essere.



Un essere-stato che, in questo racconto, diventa protagonista assoluto: un'impassibile presenza attorno a cui, al fine, tutto ruota (pg. 10 ... "tanto appena una cosa è passata non si sa più a chi appartiene"...).

È il fantasma senza destino e senza passato che pretende di vivere realmente e... forse ci riesce, costringendo all'immobilità più assoluta il suo creatore, per il quale, invece, il destino dovrebbe ancora avere un senso. Ma la possibile liberazione da questa ossessione, per quanto insperata, si presenterà un giorno all'anonimo barcaiolo. Restituata dal grande Mare, con aggrappato nell'ultimo tentativo di un'estrema salvezza un corpo ormai disfatto, una polena risalirà dalle onde. Questo simulacro di legno diverrà un presagio, un segno, un'illuminazione che scatenerà nel nostro uomo il desiderio d'una reazione...

Edoardo Ferrario. Illusioni e realtà: i sogni

Joppolo Editore-pag.46- lire 14.000

di A.A.

IL LEGAME

*Come una stella al cielo
un albero alla montagna
un'onda al mare
stanno
così il nostro Amore
a noi.*

*Come una nota la musica
un sorriso la gioia
un canto l' infinito
alimentano
così tu
me.*



Edoardo Ferrario è un autore non ancora affermato il cui libro è, a nostro avviso, meritevole di essere segnalato ai nostri lettori.

Edito da Joppolo Editore, via Volvinio, 38 Milano, nella collana di poesia "Fiori di campo", si avvale di una prefazione dello stesso autore.

Il titolo della raccolta di poesie è giustificato dal fatto, come descrive il suo autore, che "il sogno è per me ciò che rappresenta il nostro stare al mondo, è la sintesi della nostra personalità, e contemporaneamente è il fulcro ed il punto di partenza del nostro essere e delle nostre azioni".

E ancora: "Il vero sogno non ha bisogno di divenire realtà, esso stesso è già l'espressione massima della realtà e del divenire".

E conclude: "Il sogno esiste, vive, crea".

Anita Bergamasco. **Ad un amico** (poesie)
di A.A.

A LUCIANO

*Si sono fatti bianchi
i tuoi pensieri,
mille sentieri
sono tracciati
nel tuo viso
a volte
stanco.
A grandi passi
è trascorso
il tempo.
Ed io che
son felice
solo se ti
sono accanto
seguendo la
tua ombra
cerco i l caldo
del tuo sorriso.*



Anita Bergamasco è una giovane signora, felicemente sposata, madre di due figli, bolognese di nascita e di residenza.

L'impegno del lavoro quotidiano e le cure della famiglia non ne hanno soffocato lo spirito né inaridito la vena poetica.

Solo da qualche anno però si è decisa a riesumare dal fondo del cassetto i brevi componimenti con i quali ha fissato sentimenti, sensazioni, gioie, malinconie e ricordi, ottenendo ben meritati riconoscimenti al Concorso Internazionale della poesia "La Felce d'oro" Città di Bologna. La sua Bologna.

E' la sua, una poesia intimista che trova la sua ispirazione nell'ambiente, apparentemente ristretto, ma in realtà incalcolabilmente esteso, del suo io e del suo mondo. Cosicché i familiari, gli amici, la natura, i piccoli accadimenti quotidiani, sono i temi prediletti.

Lo stile sommesso, elegiaco e melodico dona alle parole e ai versi una forza e un sapore inconsueti che sorprendono e avvincono

La poesia, sopra trascritta, è dedicata al marito.