

Anno IV - Numero 1
Maggio 1995

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



MAGGIO

1995

Numero UNO

Direttore responsabile
Michele Gottardi

Vicedirettore
Leonello D'Este

*Coordinamento redazionale e
progetto grafico*
Renato Boaretto

In copertina
Foto di Alberto Borgato

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

Editore:
NAUTICLUB 11 FUSINA
via Moranzani
30030 Malcontenta - Venezia

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

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

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

Distribuzione gratuita
Riservata ai Soci

Editoriale

La primavera è la stagione più adatta alle gite «fuori porta»: è per questo *che Hobby Natura* ha deciso di aprire per la prima volta al cicloturismo, una variante dei vari tipi di escursionismo di cui la rivista si occupa, da quello marino a quello alpino. L'itinerario che Bruno Virgulin ci propone in questo primo numero del 1995 riguarda Martellago e i suoi laghetti, un piccolo paradiso seminascosto, formatosi in vecchie cave abbandonate, un ecosistema che sarebbe davvero opportuno venisse protetto da leggi naturali, com'è nei progetti dell'amministrazione locale, sin dal 1985. L'arrivo della bella stagione primaverile invoglia anche a riscoprire o a visitare Venezia; per questo diamo ampia attenzione allo studio architettonico e artistico della città, nei saggi di Cristina Rossi, sulle case d'affitto borghesi, edificate dalle Scuole, sin dal XVI secolo; alla Venezia minore, tra le Carampane di Rialto, i quartieri dove la Repubblica concentrava le prostitute, come ricorda Rita Sartori, e il mercato, ben esemplificato nella sua tipologia da Mario Motta. o i mosaici di Torcello, illustrati da Mario Zilio. Maurizio De Tina ci ricorda invece gioie e sacrifici di un campionato italiano vinto dalla Canottieri Mestre, mentre Dino Basso e Roberto Sartore ci accompagnano nel mondo sempre affascinante dell'immersione e dell'escursionismo archeologico, visitando relitti classici e moderni, come il celebre caccia americano P47 Thunderbolt. Un'altra novità, per finire, è quella delle ricette da cucina, tutte rigorosamente legate alla tradizione gastronomica veneziana.

Michele Gottardi

SOMMARIO

Michele Gottardi	Editoriale	1
Cristina Rossi	Edilizia minore a Venezia: la casa d'affitto	3
Rita Sartori	Quell'esercito di undicimila	8
Alberto Montagner	Anno 1785: Angelo Emo bombarda Sfax	10
Mario Motta	Rialto e la Casaria	12
Mario Zilio	Torcello	14
Anonimo Venessian	«A spasso»	17
Bruno Virgulin	I «laghetti» di Martellago	18
Maurizio De Tina	Cronaca di un titolo italiano	21
Dino Basso	Cacciabombardiere Republic P-47 «Thunderbolt»	24
Roberto Sartore	Anelli Misteriosi	27
	Notizie utili: il trasporto su strada delle barche	28
Bruno Virgulin	Tola venexiana	30

EDILIZIA MINORE A VENEZIA : LA CASA D'AFFITTO

di Cristina Rossi

A partire dal XVI secolo, si conosce l'esistenza di un numero piuttosto elevato di case destinate direttamente o indirettamente alle opere di carità; alcune venivano concesse *pro Amore Dei* o a canoni molto bassi alle famiglie bisognose, altre venivano affittate a canoni più elevati e il ricavato veniva impiegato in beneficenza. Questi alloggi erano di proprietà o delle Procuratie di S. Marco o delle Scuole di Carità, molti lasciati in eredità da defunti che in questo modo cercavano di garantirsi preghiere perpetue da parte di tutti coloro che avessero beneficiato del loro lascito.

Mentre in un primo tempo soltanto i Procuratori di S. Marco si occupavano della tutela delle classi meno abbienti, col passar del tempo si formarono delle Confraternite religiose, legate alla figura di un Santo, le quali svolgevano anche opere di assistenza in favore dei confratelli; queste divennero sempre più importanti e più ricche, tanto da competere con le Procuratie di S. Marco.

La maggior parte delle ricchezze delle Scuole era costituita da case, costruite direttamente o avute in eredità, che portavano all'esterno una *pàtera*, distintivo della Scuola, ed erano situate a volte in zone anche lontane dalla sede stessa.

Il criterio di assegnazione di questi alloggi non era definito in termini chiari: si privilegiavano di solito vedove, anziani, famiglie numerose ma oneste, terziarie francescane (le cosiddette *pizochare*), mai comunque i vagabondi o i mendicanti, per i quali già alla fine del '500 c'era il grande Ospedale dei Mendicanti. Spesso, comunque, dato che per la Repubblica diventava sempre più difficile reperire i rematori per le galee, si faceva obbligo alle Scuole di concedere un certo numero di alloggi gratuiti ai marinai, perché la vita sulle navi era così dura

che nessuno l'avrebbe intrapresa, se non spinto dal bisogno e con l'idea di avere altri vantaggi.

I confratelli poveri avevano comunque degli obblighi, a volte anche gravosi, come partecipare a tutti i funerali e alle funzioni religiose e portare le statue durante le processioni.

Molto spesso, a giudicare dal numero di decreti emanati, chi occupava queste case le considerava un bene personale, tanto da aprire nuove porte, finestre, oppure vendere tutto ciò che trovava dentro, tanto che le spese di manutenzione diventavano sempre più elevate.

Col passar del tempo il numero degli alloggi di questo tipo aumentò considerevolmente, non tanto a seguito di nuove edificazioni, quanto di suddivisioni degli esistenti, per accontentare un numero maggiore di persone.

LA CASA D'AFFITTO NEL CINQUECENTO

La tipologia della casa veneziana, sia essa umile che signorile, segue delle regole ben precise che si possono così riassumere:

- 1) ingresso indipendente per ciascun alloggio;
- 2) presenza di spazi esterni vicini e/o comuni che assicura una certa continuità nei rapporti sociali;
- 3) sistemazione dei vani in verticale con affaccio su due lati paralleli per garantire una ventilazione naturale;
- 4) presenza del *portego* cioè di un locale ampio al piano nobile sul quale si affacciano tutte le altre stanze, e che contiene le scale che di solito non hanno pianerottolo. All'esterno si identifica attraverso bifore o trifore con o senza poggiali: è chiaro il riferimento al palaz-

zo veneziano;

- 5) ampio *fogher* in cucina, che all'esterno si concretizza in un elemento verticale lungo tutto l'edificio che va oltre la cornice di gronda e termina con i caratteristici comignoli a tronco di cono rovesciato.

Le case possono avere diverse tipologie: a schiera, a corte, a blocco.

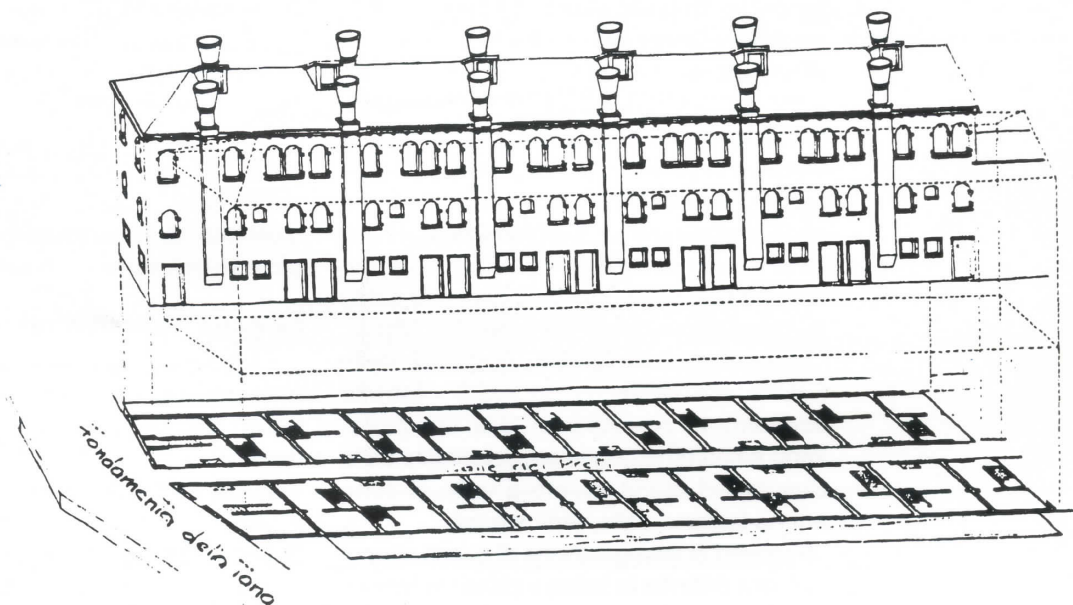
Case a schiera

Le case a schiera sono le più comuni e risultano dall'accostamento di moduli bi o tripartiti lungo un asse orizzontale che può essere un rio o una calle.

Si riportano di seguito alcuni esempi di case a schiera del Cinquecento, tratti dal catalogo della mostra tenuta presso la Scuola Grande di S. Giovanni Evangelista, alla fine del 1984.

Castello : Corte dei Preti

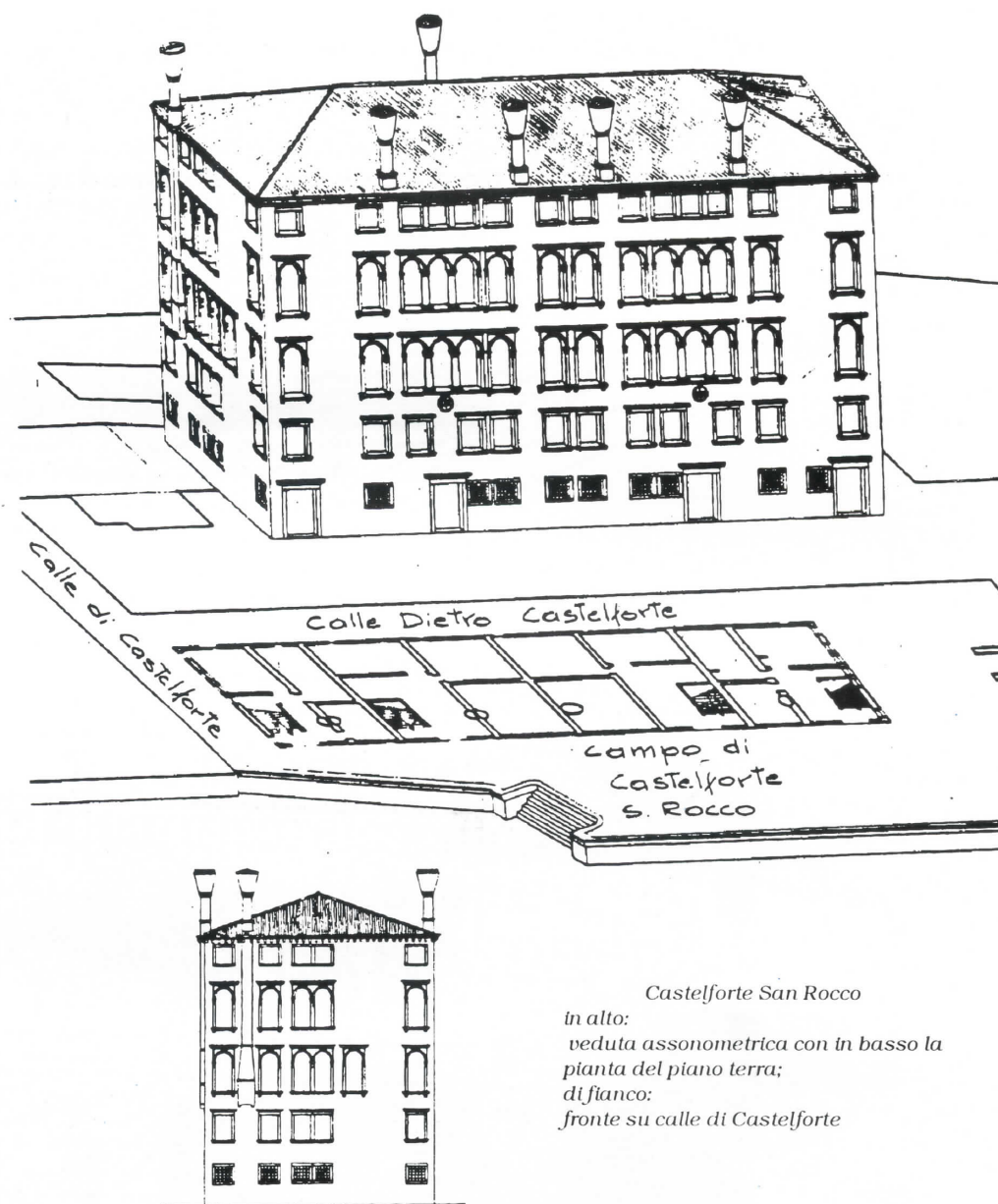
sono case d'affitto di proprietà dell'Ospedale di S. Giovanni e Paolo edificate in due schiere parallele con moduli di due alloggi "incastrati uno nell'altro ai due piani superiori, e serviti da un ingegnoso sistema di scale che, al solito garantisce la separatezza di ciascun alloggio" (*Dietro i palazzi*, Arsenale Editrice, Venezia, 1984, p.68) Le abitazioni erano costituite da due o tre stanze ed erano destinate probabilmente in un primo tempo ai lavoratori dell'Arsenale, in un secondo tempo, ripetutamente rimaneggiate, vennero date in affitto a canoni molto bassi.



Castello Corte dei Preti. Veduta assonometrica; in basso la pianta del piano terra.

S. Croce: Castelforte S.Rocco

sono case d'affitto molto signorili destinate alla ricca borghesia, costruite direttamente dalla Scuola di S.Rocco su un terreno di sua proprietà nella prima metà del secolo XVI. A tal scopo fu bandito un concorso al quale partecipò lo Scarpagnino, il cui progetto risultò il migliore all'unanimità. Si tratta di quattro abitazioni molto ampie, con locali di servizio come cantine e lavanderie, distribuite su tre piani oltre il piano terra.



Castelforte San Rocco

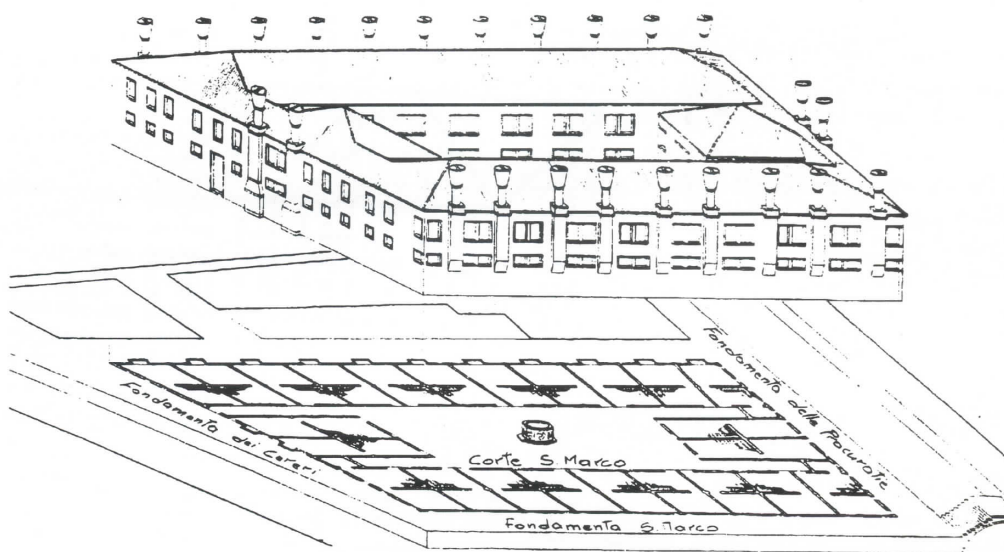
In alto:
veduta assonometrica con in basso la
pianta del piano terra;
di fianco:
fronte su calle di Castelforte

Case a corte

Sono costituite da un insieme di alloggi, che si snoda attorno ad una corte quadrangolare, che contiene il pozzo comune e sulla quale si aprono tutte le entrate. Anche qui si ha l'accostamento di moduli ripetuti.

Dorsoduro: Corte S.Marco

Le abitazioni, in numero di 24, sono distribuite su due piani più la soffitta e sono state costruite con un lascito di un certo Pietro Olivieri nella prima metà del '500, destinato all'edificazione di alloggi da dare gratuitamente ai "poveri fratelli della Schola di S.Marco che soprattutto habiano figlioli e che le habiano a goder in vita sua, e morendo quelli siano date ad altri pur fratelli di Schola" (*op. cit.*, p.111).



Corte San Marco: veduta assonometrica con in basso pianta del piano terra

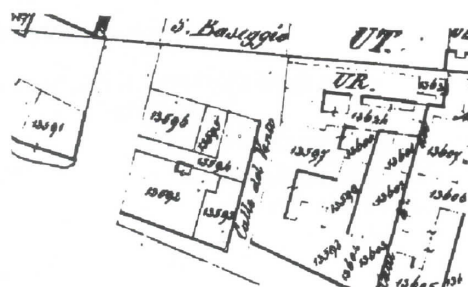
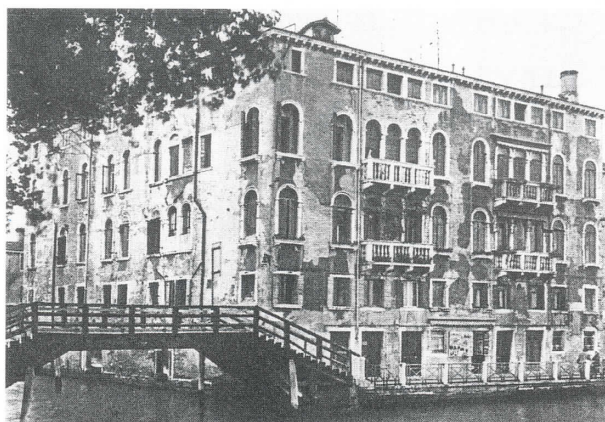


La Corte San Marco

Case a blocco

Gli alloggi sono accostati in modo da occupare un intero isolato attorno ad una presa di luce interna la cui forma varia a seconda del lotto.

Zattere - S. Basiglio: si tratta di otto abitazioni distribuite ciascuna su due piani con scale a rampe incrociate per sfruttare al massimo il terreno a disposizione, destinate a persone benestanti.



Zattere San Basaggio

In alto: Catasto Napoleonico, copia austriaca.
A sinistra: il blocco dal canale della Giudecca.

BIBLIOGRAFIA: *Dietro i palazzi*, Arsenale Editrice, Venezia, 1984



Nelle cartine sopra sono evidenziati i luoghi in cui si trovano i palazzi citati.

QUELL' ESERCITO DI UNDICIMILA

di Rita Sartori

Undicimilaseicentocinquantaquattro, a voler essere precisi. L' «Elenco delle anime» di Venezia, datato 15 giugno 1509, dice proprio così. Venezia in quel momento della sua storia contava 300.000 abitanti tra «homini e done vecchi, puti, e pute...senza li frati et monache». Era all'apice del suo splendore, nel commercio e nelle arti, e la sua fama era grande. La popolazione continuava ad aumentare anche perché molti stranieri cominciavano a diventare residenti stabili, attirati dal fascino di una città così viva, stimolante, diversa.

Undicimilaseicentocinquantaquattro. Più della comunità greca ed ebraica messe insieme. Un numero così cospicuo al servizio di un'esigenza che da sempre ha avuto tanta parte nella tradizione di ogni città di mare che si rispetti e, in generale, di ogni città nodo di grandi vie di comunicazione. Il mestiere più vecchio del mondo.

Certo che l'aggettivo "stimolante", pensato per la Venezia odierna, ci fa quanto meno sorridere, come quando -interrogati- troviamo costretti a indirizzare il turista nottambulo a caccia di emozioni nell'unica piccolissima discoteca veneziana, e definirla tale diventa sempre più difficile. Nel Cinquecento, invece, il divertimento, il godere, il libertinaggio erano *modus vivendi*, la rilassatezza dei costumi cominciava ad entrare sempre di più nel quotidiano fino ad assumere proporzioni ancor più vistose nei due secoli successivi. L'enorme ricchezza alimentava il desiderio e la ricerca di soddisfare gli appetiti più diversi, in modi per lo più nuovi alla società veneziana, conseguenza dell'introduzione di esperienze *foreste* subito assai ricercate. Appetiti -si badi bene- condannati e perseguiti aspramente dalla Repubblica del Leon e che neppure un Carnevale sempre più dilatato

nei mesi aiutava a raffreddare.

Via via sempre più apprezzata andò imponendosi nei gusti del tempo la sodomia, d'orientale importazione, pratica che ebbe grande successo e vide tante teste tagliate e corpi bruciati tra le due colonne di Marco e Todaro in Piazzetta (non era passata la legge che li voleva bruciati vivi!). Tale era la pena prevista, che come deterrente non valse comunque molto, se le undicimila «signore dell'amore» si videro costrette anche a vestire abiti maschili e a mistificare i propri tratti per stare al passo con il nuovo trend e riuscire a vendere qualche cosa.

E traendo ispirazione dal famoso «chiodo-scaccia-chiodo», il governo della Repubblica aiutò la loro politica di marketing mirando a ricondurre sulla retta via i fanatici delle mode importate dall'Oriente, con lo slogan «visto..... provato!» e predispose luoghi adatti allo scopo, i Castelletti, con stands espositivi nei punti strategici di grande passaggio della vita commerciale - vedi ad esempio Rialto - presso i quali, di sera, al lume di lucerna, le signore potevano mettere in risalto, senza veli, la loro morbida mercanzia. Non durante le Feste comandate, però. A Natale e alla Vigilia, durante la Settimana Santa, a Pasqua, in occasione delle Feste della Madonna, i «Castelletti» dovevano restare rigorosamente chiusi.

Con la conquista di spazi propri in città, questo «esercito della salvezza» aveva di certo ottenuto il riconoscimento di un ruolo sociale, che si rivelò più importante del previsto. Collaborarono in maniera determinante con il Consiglio dei Dieci, i temibili servizi segreti della Repubblica. Grazie a loro numerose congiure furono sventate, fra cui l'incendio dell'Arsenale - fulcro del-

MERETRICI

PVBLI-
CHE.



l'economia veneziana -, e l'avvelenamento dell'acqua delle cisterne della città.

Non si sa se fossero soggette ad imposta, in fondo sarebbe stato facilissimo controllarle. La loro attività veniva di certo «frenata» - molti cittadini in tempi diversi intrapresero tentativi di aiuto e di redenzione fondando istituti a favore delle «pentite» -, ma allo stesso modo anche difesa e protezione - a conti fatti rappresentava una grande attrattiva turistica della città. Le «signore dell'amore» erano difese sia moralmente, contro i profittatori che volevano vivere alle loro spalle, sia fisicamente in quanto nel loro «Castelletto» era proibito entrare con le armi e due guardie erano poste a sorveglianza per evitare che qualcuno potesse ingiuriarle. La Matrona, o Direttrice, divideva ogni mese i guadagni fra le sue

dipendenti, i padroni degli stabili e i custodi del Castelletto.

Insieme ai luoghi di piacere, intanto, cresceva pure il numero degli ospedali. Ci si ammalava molto, di quello che veniva chiamato il «mal francese». La sifilide mieteva infatti molte vittime. Nessun'altra città in Europa conobbe una simile diffusione. Le «signore dell'amore» avevano anche questo arduo compito, quello di individuare gli infetti e di impedirne l'accesso ai loro «Castelletti».

Ritenuta un male incurabile, la sifilide fu considerata alla stessa stregua delle tre grandi epidemie di peste che dal XVI al XVII secolo si abbatterono su Venezia e cioè un «castigo divino» mandato a punire pesantemente una città così carnale e dissoluta. Ma, contrariamente a quanto successe in occasione della peste, che, si può dire, diede origine a straordinari capolavori architettonici di arte religiosa, quali la Chiesa di Santa Maria della Salute e quella del Redentore, non risulta che per liberarsi di quest'ultima «piaga» si sia fatto ricorso a simili opere di devozione. Peccato!

E' strano, le malattie dell'amore hanno sempre accompagnato, o meglio, perseguitato la vita dell'Uomo, oggi come allora. Curioso, vero? Chissà, ci deve essere qualche misterioso equilibrio che la Natura ha bisogno di difendere in questo modo, a dispetto dell'Uomo e delle sue volontà...

Undicimilaseicentocinquantaquattro, quindi, ma non tutti si accontentavano di amori così facili. E la ricerca del proibito si spinse oltre, molto oltre. Fino ad intaccare la religiosità nel suo momento di ricerca spirituale, il ritiro e la conventualità. Conventi e monasteri - udite, udite - ebbero tanta parte nell'alimentare il clima di licenziosità degli ultimi tre secoli della Repubblica. Erano diventati infatti i ritrovi mondani per eccellenza. Non tutti, in verità, ma la lista era lunga. Non inorridisca il lettore, altri erano i tempi, tantissimi i motivi sociali, notevoli le attenuanti. Ma questa è già un'altra storia.

Anno 1785: Angelo Emo bombarda Sfax di Alberto Montagner

Nel 1782 a bordo di una nave mercantile veneziana presa a nolo da mercanti tunisini diretti a Sfax con mercanzie si manifestarono alcuni casi di peste bubbonica.

I mercanti vollero ugualmente proseguire per la loro destinazione ma giunta la nave a Malta venne presa a cannonate dai forti, su ordine della reggenza dell'isola, e affondata con gravi perdite tra l'equipaggio e i passeggeri.

Questo provocò le ire del Bey di Tunisi, tale Amurad, che protestò vivacemente a Venezia ordinando nel contempo l'atterramento degli stemmi della ambasciata veneziana a Tunisi e richiedendo un forte indennizzo per le perdite subite.

Per tutta risposta la Serenissima gli dichiarò guerra. Venne allora nominato Capitano Straordinario alle navi Angelo Emo, uomo tenuto in alta considerazione a Venezia e presso le maggiori corti europee per la sua saggezza e capacità militari dimostrate con grande valore al servizio della Patria.

Dieci anni prima aveva dato avvio alla riforma e alla modernizzazione della flotta veneziana ed ora, nonostante le sofferenze procurategli da lunghe fatiche patite in guerra che lo avevano segnato nel fisico, infervorava il Veneto Senato a tenere alto l'onore veneziano contro le violenze di «que' barbari» accettando con orgoglio il nuovo incarico.

Allestita la squadra l'Emo salpò dal porto il 21 giugno 1784 verso Cattaro e Corfù dove si aggiunsero altre navi, marinai e soldati: così si formò una forza di 24 unità tra cui sei vascelli (navi di linea).

Le principali erano i vascelli: Fama, Forza, Palma, Vittoria ed Eolo; le fregate: Concordia, Sirena, Brillante, Pallade e Ve-

nere; la galeotta Esploratore; la bombarda Distruzione; gli sciabecchi: Cupido e Nettuno; la fregatina Kav. Angelo come nave ospedale.

Giunto sulle spiagge dell'Africa catturò una tartana tunisina, carica di merci, l'armò e l'unì alla flotta.

Giunse poi davanti alla Goletta, esaminò i luoghi più importanti della costa e vi lasciò alcune unità a bloccare questo porto al comando di Marco Cicogna affinché non vi entrassero od uscissero legni tunisini.

Si diresse poi alla volta di Susa e portandosi il più vicino possibile alla costa iniziò un bombardamento che durò 17 giorni, con molte distruzioni e perdite tra la popolazione, senza ottenere però la capitolazione della città essendosi dovuto allontanare per le avverse condizioni del mare. Al sopraggiungere dell'inverno l'Emo col grosso della flotta si ritirò in Sicilia lasciando alcune unità minori al comando di Domenico Duodo a continuare il blocco delle coste tunisine.

Nella primavera del 1785 la squadra si riunì nuovamente nelle acque tunisine dove continuò il blocco ed effettuò bombardamenti delle città costiere. Queste città, Sfax e La Goletta, oltre che da mura erano circondate anche da bassi fondali tanto che fino ad allora nessuna potenza marittima aveva mai osato avventurarsi. Il nostro ammiraglio ideò allora delle batterie galleggianti utilizzando botti, pennoni e alberi di rispetto collocandovi sopra dei mortai da 40 e sacchi di terra a protezione degli artiglieri. Nel dicembre l'Emo ritornò per lo sverno a Malta ritornando nell'aprile del 1786 a colpire le coste tunisine, compresa Biserta bombardata il 7 agosto, inviando nel frattempo offerte di pace. Il Bey istigato dagli algerini rifiutò di trattare ed allora l'Emo

richiese al Senato Veneto l'invio di un corpo da sbarco di 10.000 uomini con i quali cancellare per sempre quell'infausto covo di pirati.

In attesa della risposta si ritirò ad incrociare in Adriatico per dare la caccia ai corsari. Nelle acque tunisine rimaneva una squadra comandata dall'amiraglio Tommaso Condulmer a continuare il blocco. Purtroppo il Senato era spinto dal desiderio di concludere in fretta la questione, preoccupato delle nubi che si addensavano sull'Europa a seguito della Rivoluzione Francese e rifiutò l'invio del Corpo di spedizione, anzi, incaricò il Condulmer di trattare la pace che si concluse con pochi vantaggi per Venezia. I governanti veneziani non più animati dallo spirito d'iniziativa d'un tempo temevano che il coraggio e il carattere impetuoso di Angelo Emo prolungasse le azioni militari, disubbidendo agli ordini inviati.

L'Emo seppe della pace conclusa mentre si trovava a Malta e tanto se ne addolorò che venne colto da un attacco biliare così acuto che morì il 1 marzo 1792. La salma venne trasportata a Venezia con la sua nave, il vascello *La Fama*, che giunse a destinazione il 24 maggio 1792.

Si spense così l'ultimo dei grandi capitani veneziani: con lui venne a mancare l'ultimo eroe della Serenissima Repubblica. Con pubblica e grandiosa funzione funebre la Patria gli rese tutti gli onori che egli meritava dandogli degna sepoltura nella chiesa dei Servi, alla Misericordia, fino al 1812, quando, demolita la chiesa, la tomba venne trasferita nella chiesa di San Martino e indi nel 1818 nella chiesa di San Biagio, dove trovasi tutt'oggi con un magnifico monumento funebre, che vale da solo una visita.



*Angelo Emo bombarda Sfax nell'Africa
(Anno 1785)*

RIALTO E LA CASARIA

di Mario Motta

Una delle zone della città di Venezia meglio conservate, come tessuto urbano, è l'area occupata dal mercato di Rialto; potendo gironzolare senza una precisa meta, come "finti turisti", possiamo ancor oggi ammirare, tra una sosta per l'obbligatoria ombretta e l'immancabile meditazione davanti ad un caldo folpetto, quanto di buono l'oculata ed efficiente amministrazione dell'allora Repubblica Veneta seppe fare, e in tempi tutto sommato rapidi, per ricostruire completamente quel luogo, da sempre fonte di ricchezza e lavoro per tutta la città, andato quasi completamente distrutto dopo il terribile incendio del gennaio del 1514.

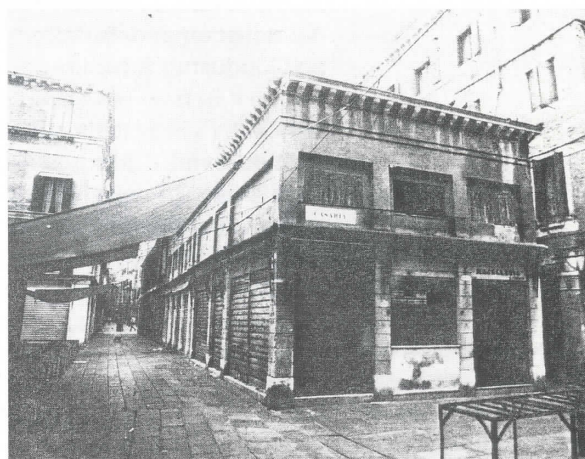
Allora l'isola di Rialto era adibita quasi esclusivamente a mercato e le costruzioni, depositi e botteghe, erano, nella maggior parte dei

casi, in legno.

A dire il vero, di incendi Rialto ne aveva subito molti nel corso dei suoi secoli di storia, quello del 1514 fu probabilmente l'ultimo, con effetti devastanti, perché si ricostruirono gli edifici in pietra e mattoni abbandonando la precedente tipologia che privilegiava, soprattutto per motivi economici, il legno.

La ricostruzione del Mercato di Rialto fu l'occasione per ridisegnare completamente l'isola dotandola di nuovi collegamenti, di uffici, botteghe, magazzini e approdi per le numerosissime imbarcazioni che giornalmente vi arrivavano da tutta

la laguna, di opere più consoni all'importanza commerciale, e politica, che aveva nel contesto cittadino; è praticamente adesso che «nasce» il Ponte di Rialto andando a sostituire quello precedente, mobile, per il passaggio di navigli di grandi dimensioni e costruito in legno si veda la planimetria del 1500 di Jacopo

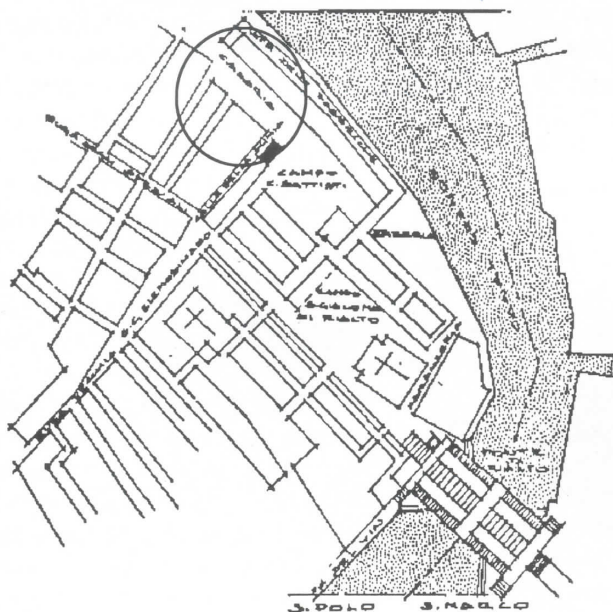


Veduta complessiva dell'edificio

De Barbari, è adesso che si va delineando il nodo architettonico-commerciale più importante della città, quel nodo che a cavallo del Canal Grande unisce l'area realtina con il Campo S. Bartolomeo, unione che avviene, caso strano, con un manufatto che è sì un ponte ma in pratica è un centro commerciale, questa è una situazione tipicamente veneziana.

Oggi si direbbe che l'intervento urbanistico realizzato è di quelli «pesanti», di quelli cioè, che stravolgono le caratteristiche di un'area specializzata e tipologicamente già definita da secoli. Se pensiamo infatti che l'amministrazione ridisegnò anche i confini fisici dell'Isola di Rialto, si può ben capire quale fosse il potere decisionale, e il coraggio, dei *proti* preposti alle opere pubbliche; non tutti sanno, ad es., che lo spazio dove sorgono le fabbriche nuove (ex tribunale) e la piazza dell'Erberia nel 1514 era Canal Grande, ufficialmente Canal Grande di Rialto.

Nella sopracitata planimetria



Planimetria attuale

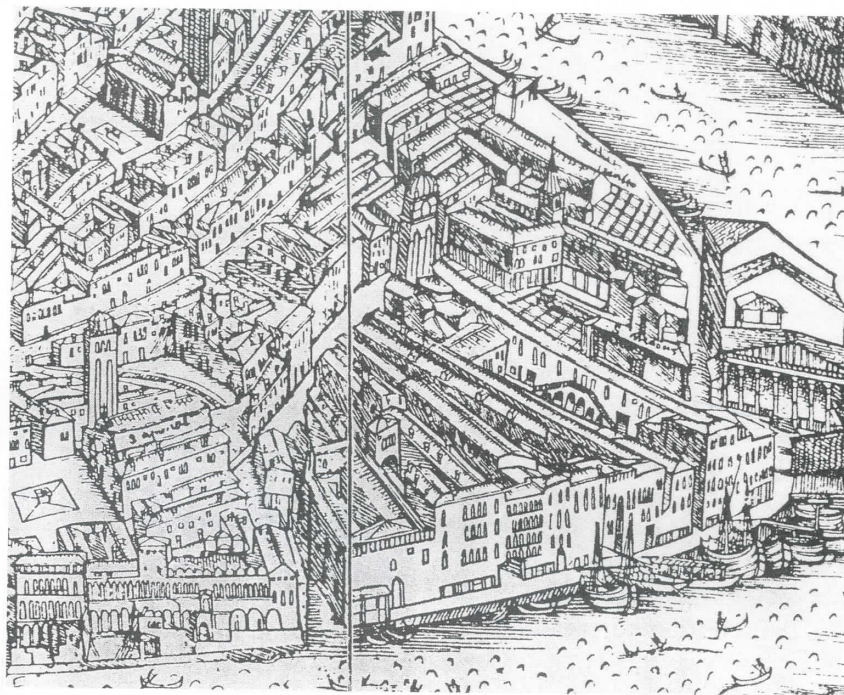
del De Barbari si può notare, oltre all'esistenza del ponte mobile, la mancanza dell'attuale spazio dietro il palazzo Camerlenghi, appunto l'area occupata dalle Fabbriche Nuove del Sansovino e dall'Erberia; questo spazio fu creato inserendolo tra lo stesso Canal Grande e la Casaria.

La Casaria, o meglio la Ruga dei Caseruoli, subì pochi danni nell'incendio del 1514, stando a quanto afferma il Sanudo nei suoi «Diarii». Non si ha motivo di dubitare della veridicità della notizia, anche perché, essendo una delle porzioni più antiche dell'Isola realtina, parte delle costruzioni adibite a magazzini erano già costruite in pietra, essendo il commercio ben consolidato e, quindi, ben remunerativo al punto da poter spendere di più per le opere architettoniche.

Ma che cos'è questa Casaria?

Il buon Tassini la descrive così: «...chiamasi Caseria il luogo ove vendevansi cacio e grassina...»; praticamente la porzione del mercato di Rialto deputata allo stoccaggio e al commercio dei formaggi.

Questo luogo, da sempre di rilevante importanza all'interno dell'economia rialtina, si pone, fisicamente, in parallelo con la Ruga dei Varoteri (pellicciai) e con la Corde-



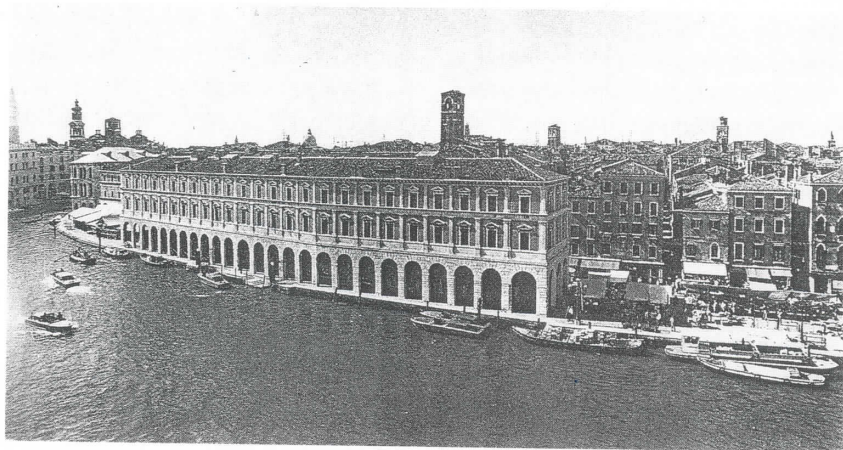
Jacopo De Barbari, 1500

ria; oggi troviamo il suo nome scritto in un edificio ottocentesco posto perpendicolarmente all'accesso centrale delle Fabbriche Nuove e prospiciente al cosiddetto campo Cesare Battisti, chiamato ancor oggi dai «vecchi», Campo della Bella Vienna (attualmente gran parte dell'area è occupata dal mercato ortofrutticolo all'ingrosso); questo piccolo edificio ripropone a pieno

quella tipologia tipica della zona di mercato: spazi di vendita e stoccaggio al piano terra, minuscole abitazioni al piano primo.

Fin dal 1436 la Repubblica vietava a chiunque il commercio o il solo accantonamento di formaggi e carni al di fuori della Casaria e di un luogo a San Marco poi adibito a pescheria, ora identificabile con i Giardini Reali; proprio nello stesso anno i commercianti della Casaria si unirono formando una potente congregazione che si costituì ufficialmente nella chiesa di San Giacomo, eletto loro protettore, con la donazione dell'altare Maggiore tuttora visibile.

Attualmente l'area della Casaria ospita, oltre che abitazioni, attività commerciali sempre nel settore alimentare, caso strano poiché in genere il mercato di Rialto si sta trasformando nel corso di questo ultimo decennio, in un sin troppo attrezzato mercato turistico.

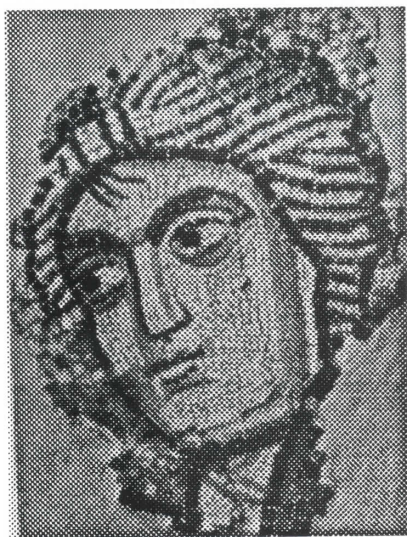


Le Fabbriche Nuove del Sansovino

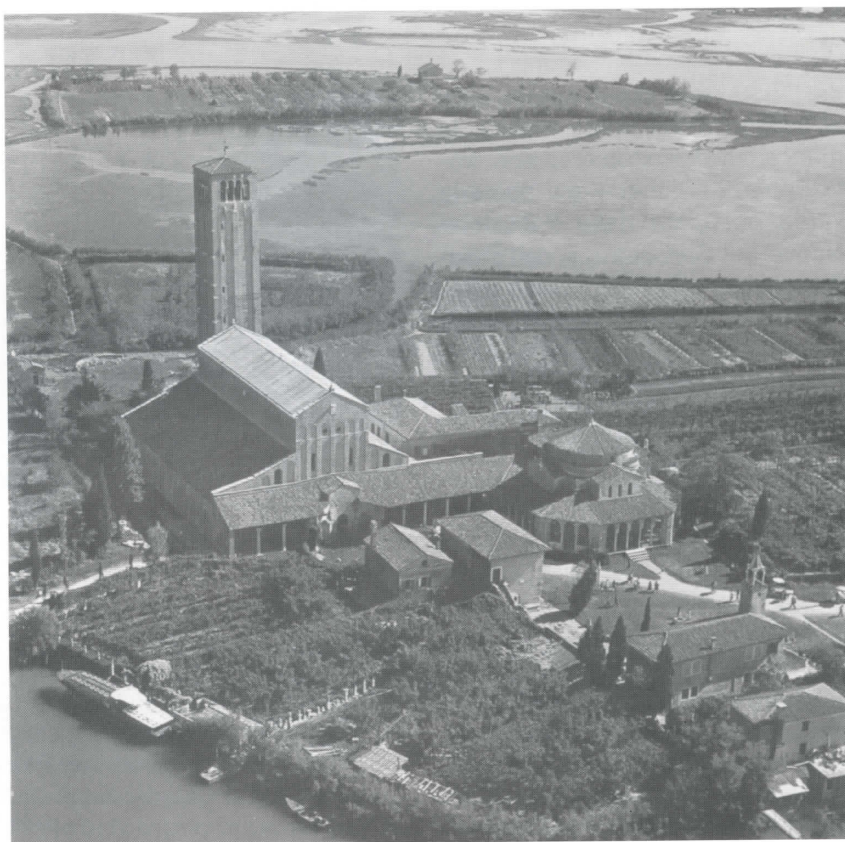
TORCELLO

di Mario Zilio

I numerosi appellativi che Torcello ha meritato lungo il corso della sua storia (piccola Bisanzio, madre di Venezia) spiegano il fascino che questa piccola isola quasi disabitata, situata nella parte settentrionale della laguna, ha sempre emanato. Anche oggi, turismo di massa permettendo, chi arriva sul prato verde del sagrato di S. Maria Assunta e di S. Fosca, dopo aver percorso la breve fondamenta dallo sbarco del vaporetto, viene pervaso da un brivido e dalla sensazione singolare di godere di una visione di sogno. I due edifici sacri, la torre campanaria, i due palazzi del Consiglio e dell'Archivio, due ristoranti-locanda e una diecina di abitazioni è tutto ciò che resta dell'antico *emporium* navale e commerciale sede di artigianato (lavorazio-



Testa d'angelo, sec. XII, (conservata nel museo di Torcello) proveniente dal mosaico raffigurante il Giudizio Universale sulla parete ovest della Cattedrale di Torcello.



Veduta aerea della Basilica di Torcello e S. Fosca

ne del vetro e della lane), centro di importazione del legno della Dalmazia che giunse ad ospitare nelle isole del piccolo arcipelago circa 20.000 abitanti, una dozzina di parrocchie, e almeno 16 monasteri, e che fu sede vescovile dall'anno 638 fino al 1818, quando venne ratificata l'incorporazione con il patriarcato di Venezia.

Torcello, da *Torcellum*, nome di una antica porta della città romana di Altino, o da *Dorceum*, luogo emerso dalle paludi, fu rifugio occasionale e poi definitivo degli abitanti della vicina Altino e delle zone limitrofe, sottoposti alla pressione e alle violenze delle prime invasioni barbariche.

Trasferita anche la sede episcopale nel 638 sotto la guida del Vescovo Paolo, nell'anno 639 venne posta la prima pietra per l'erezione della Basilica (lapide rinvenuta nel 1895 sotto il presbiterio e ora mu-

rata nella parete sinistra dello stesso) dedicata alla Beata Vergine Madre di Dio, S. Maria Assunta. Modifiche vennero eseguite nel corso dei secoli VIII e IX; lavori radicali di rifacimento ed ingrandimento furono intrapresi nel 1008 sotto il vescovo Orso Orseolo, figlio del doge Pietro II.

Ricostruzioni e consolidamenti si resero necessari dopo il catastrofico terremoto del 1117 che causò il crollo di tutta la parte superiore della basilica, dalla facciata all'abside. Entriamo senz'altro dall'ingresso posto lungo il lato destro, notando una bella acquasantiera sorretta da piccole cariatidi e alcune finestre con originali imposte e cardini in pietra d'Istria (ritenute medievali, ma installate nel '700).

L'impianto interno a tre navate può richiamare S. Apollinare Nuovo di Ravenna, a parte la presenza di catene di sostegno tra le arcate e

le colonne di marmo greco, e la mancanza di mosaici alle pareti laterali.

L'atmosfera è rarefatta come la luce, tipicamente lagunare, che si riflette nell'oro dei mosaici: all'interno della facciata su sei registri o fasce è rappresentato il Giudizio Universale secondo l'Apocalisse di S. Giovanni e con i canoni dell'iconografia bizantina.

L'apporto di maestranze greche è dato per sicuro. L'oro di Bisanzio risplende ancor di più nell'abside, coi dodici apostoli nella fascia inferiore, l'Annunciazione nei pennacchi dell'arco, e nel catino la grande figura ieratica e leggiadra della Vergine: questa immagine è analoga a quella absidale dei S. Donato di Murano, dove la Vergine è in atteggiamento «orante» mentre a Torcello regge il Bambino e indica il cammino, dando la sua protezione (Vergine «Odighitria»). Questi mosaici sono databili tra l'XI e il XII secolo: i radicali restauri avvenuti nel secolo scorso, non hanno tolto nulla del fascino di queste superbe icone musive.

Uscendo dalla chiesa sotto lo sguardo protettivo della Vergine, i fedeli vivevano la intensa cateche-



Il "Pluteo dei Pavoni". Rilievo Veneto-Bizantino raffigurante due pavoni che bevono alla sorgente della Vita Mistica. Secolo XI.



La chiesa di Santa Fosca. Costruzione del XII secolo, a pianta centrale, circondata all'esterno, su cinque lati, da un portico. Gioiello unico in Italia.

si del Giudizio Universale che li richiamava alle realtà escatologiche della fede cristiana, secondo il monito biblico «Ricordati i tuoi ultimi destini e non peccherai più».

Splendidi sono anche i pavimenti musivi, con giochi geometrici, tessere policrome a losanghe, con motivi a ruota di gusto arabo il seguito dell'attività delle maestranze operanti a Torcello lo possiamo ammirare nella Basilica di S. Marco, sia nei pavimenti che nelle pareti. La nostra attenzione, oltre che da mille altri particolari, sui quali sarà bello soffermarsi con calma, viene sicuramente attratta dalla iconostasi, tipica separazione tra la navata e il presbiterio, con meravigliosi plutei bizantini come parapetto e al di sopra, sostenute da sei colonnine, tavole con madonna e santi apostoli (del 1400); a sinistra dell'iconostasi un doppio ambone

marmoreo (uno per la lettura delle epistole, l'altro, quello più alto, per il vangelo), adattato e poi installato qui da manufatti costruiti in precedenza.

Dopo aver goduto a lungo di quella atmosfera particolare che solo certi luoghi dello spirito sanno donare (ad es., oltre a Torcello, citerei S. Vitale e Galla Placidia a Ravenna, il Tempietto Longobardo di Cividale, ecc.), torniamo all'aperto, dove sulla facciata notiamo i resti del Battistero, costruzione un tempo a forma di vasca per consentire il rito battesimale dei catecumeni per immersione, condizione irrinunciabile per essere ammessi all'assemblea eucaristica. Nel palazzo gotico del Consiglio trova posto l'interessante museo medievale e moderno; il palazzo dell'archivio ospita notevoli collezioni archeologiche.

L'altra meraviglia di Torcello è la piccola chiesa di S.Fosca, con interno a croce greca e il perimetro esterno a pianta ottagonale, simbolo della Risurrezione, unico esemplare in Italia, salvatosi miracolosamente dalle distruzioni napoleoniche del 1811: essa costituiva il *martyrium* cioè il sacello dove si custodivano e si veneravano le spoglie della santa ravennate. Nell'architettura paleocristiana il *martyrium* era il complemento naturale della basilica e del battistero.

Al di là di questi monumenti eccezionali che fanno di Torcello uno dei luoghi veneziani più importanti per l'arte, il fascino sottile di quest'isola che emerge tra le barene lagunari è innegabile e difficile da spiegare: il senso di mistero, di solitudine, di spiritualità e al tempo stesso la precarietà insita nell'esistenza umana, qui si trovano uniti in una sintesi veramente magica. Sappiamo che Torcello decadde sia per la rivalità e la forza ormai inarrestabile della Civitas Rivoalti, sia per la insalubrità di quell'area lagunare dovuta allo scarso ricambio delle maree, al continuo insabbiamento e per ultimo alla deviazione delle acque del fiume Sile nel letto del Piave (nel sec. XV), che provocò la malaria



Particolare del "Giudizio Universale". Inferno: Lucifero, il Gran Superbo, assiso su un drago tiene sulle ginocchia il figlio suo l'Anticristo, mentre i due Angeli cacciano, con le lance, fra le fiamme, i superbi.

con il conseguente esodo verso Burano, Murano e Venezia.

Torcello è forse l'esempio della fine che avrebbe potuto fare Venezia, se la sua ubicazione definitiva non fosse stata così felice come, nonostante tutto, si è dimostrata nel corso dei secoli.

Dando un'occhiata al cosiddetto trono di Attila, sedia di pietra nel mezzo del prato verde, alla locanda Cipriani, prediletta tra gli altri personaggi famosi, da Hemingway, che a Torcello si lasciò ispirare (complice magari qualche piatto di risi e bisi) per il romanzo di ambiente veneziano «Di là dal fiume

e tra gli alberi», e, lungo la fondamenta, al caratteristico ponte «del diavolo», senza spallette, torniamo all'imbarcadere: Torcello resta nella sua pace, nella sua solitudine, coi suoi tramonti ora rosati, ora brumosi; la possente cella campanaria anche ad una certa distanza, è l'unica traccia evidente della passata presenza (e che presenza...) dell'uomo in questa che potrebbe essere niente più che una plaga desolata.

Un campanile verticale, lanciato verso il cielo, quasi come un grido, o una preghiera.

BIBLIOGRAFIA

- A. Niero, *La Basilica di Torcello e S.Fosca*, Ed. Ardo - Venezia. T.C.I. - Guide Rosse - Venezia e dintorni.
J. Ruskin, *Le pietre di Venezia*, - Ed. Rizzoli - Milano.
R. Huyghe M. Brion, *Perdersi in Venezia*, - Ed. Corbo e Fiore - Venezia.
AA. VV., *La Laguna*, tomo 2- Ed. Corbo e Fiore - Venezia.

“ A SPASSO ”

Ponti, fondamente, porteghi e cali
dove rumando svolo senza ali,
giro nel dedalo de corti scure e strete,
po' torno in campo e incroso un prete.

I listoni ancuo xe pieni de pocio
e i colombi al bagno se scambia un peocio,
soto i oci atenti de qualche bel gato
che sogna el pranso con gusto anticipato.

El sol stamatina no vol venir fora,
ma non me interessa...."bongiorno bea siora",
e me rifugio straco e infredolio
dentro al mio bacaro, darente al rio.

Ghe xe massa calma, un rumorio silensioso,
Bepi me varda e me slonga un raboso,
scambio do ciacoe, ma senza impegno,
e me lesa el giornal scarabociando un disegno.

Furego a fondo ne 'e mie scarsee,
i bessi scarsegia, speremo nee bone stee,
che me daga anca ancuo 'na bea. ossigenada,
per viver ala grande sta bea giornada.

Dovaria impensierirme, ma no ghe riesso,
podaria darne da far per ciapar qualche besso,
ma sta cità me dà tanta pase
che son contento e fasso queo che me piase.

Andando a zonzo senza pressia
me 'a passo ben e non conosso l'angoscia;
son senza schei, questo se sa,
ma me imbrigo de libertà.

Eco, le nuvole xe quasi sparìe
e anca 'e pìere xe za più sciarìe,
cussì i me passi diventa contenti,
e vien l'ora de far lavorar i denti.

Torno da Bepi, ea tripa xe calda,
'e tole xe tute ocupae, ma la mia xe salda,
me sento queto, magno e bevo de voglia,
ringrassio, saludo, Bepi magna ea fogia.

El sa che tornarò, non scampo via,
el spera che un giorno ea vita mia
sia manco libera e più solvibile,
con poche ciacoe e un fiantin de contabile.

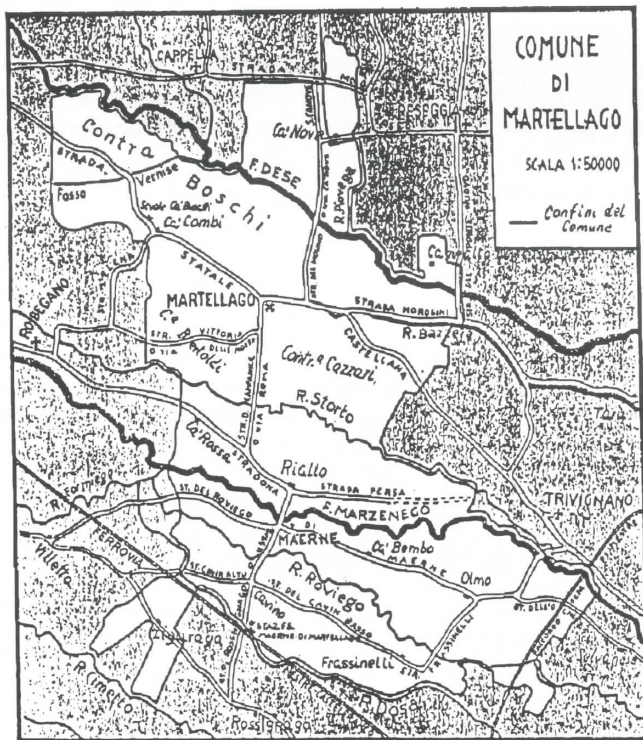
Ghe struco l'ocio, lo lasso sperar
e fora in cale torno a cantar:
chissà... col tempo 'e robe cambia, ma 'desso
lasseme viver feisse e sempre a spasso...

«I LAGHETTI» di Martellago

di Bruno Virgulin

Se la barca ci permette di girovagare attraverso la nostra splendida Laguna o attraversare le fatidiche «Colonne d'Ercole» delle imboccature di porto, per scoprire gli angoli più nascosti della gronda lagunare il mezzo migliore non potrà che essere la nostra vecchia e cara bici. E' sicuramente il mezzo più ecologico, divertente e, perché no, economico per fare dello sport e contemporaneamente arrivare dove nessuna fiammante 4x4 giapponese potrà mai giungere. Non sono indispensabili costosissime mountain-bikes ultimo grido, basta solo un po' di curiosità e voglia di pedalare all'aria aperta. Per gli itinerari più lontani può esservi utile un portabicicletta sul tetto dell'auto che vi eviterà di pedalare per le strade più trafficate.

Pedalando sui sentieri e le stradine che circondano queste cave abbandonate, oltre al puro divertimento sportivo, avrete l'opportunità di verificare come la natura, una volta tanto, si sia presa una bella rivincita sull'indifferenza umana.



I Laghetti, posti tra Maerne, Martellago e Olmo, si possono raggiungere da Trivignano, dalla ex fornace di Martellago, da via Ca' Bembo a Maerne. L'approccio migliore, però, si ha da via Ca' Bianca a Olmo. Questa via, inizialmente asfaltata, sfiora due vecchi mulini sul Marzenego, poi, seguendo l'argine del rio Storto, seppur abbandonato per un breve tratto, ci conduce alla nostra meta. Arrivati in via Ca' Bembo troveremo due grandi cartelli gialli che, ricordandoci il rispetto del luogo, ci indicano gli ingressi. L'entrata ad Est offre una vista più «selvaggia» sfiorando un piccolo, ma vario, circuito tra gli alberi con delle gobbe che tenderanno i più avventurosi. Quella ad Ovest più agevole ci conduce direttamente al ponte sul rio Storto. E' il punto nodale da cui dipartono numerosi sentieri che attraversano le varie zone di quest'area. Le cave sono il risultato di un antico sfruttamento del suolo argilloso che si acui tra gli anni '60 e '70. Dismesse, hanno rischiato di trasformarsi in discariche abusive. Il totale disinteresse dell'uomo, questa volta nel bene e nel male, ha favorito un dinamico processo naturale che ha convertito questi grandi buchi in un'area ricca di elementi flora-faunistici di rilievo: a conferma della regola «dove c'è acqua c'è vita».



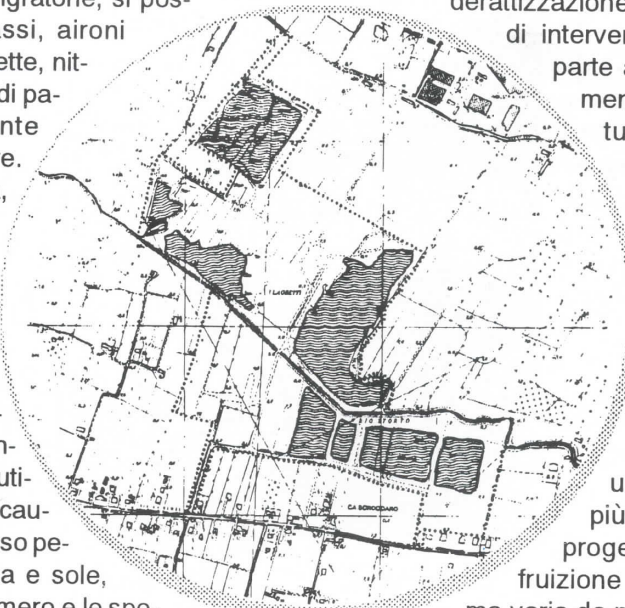
Le cave nella situazione attuale

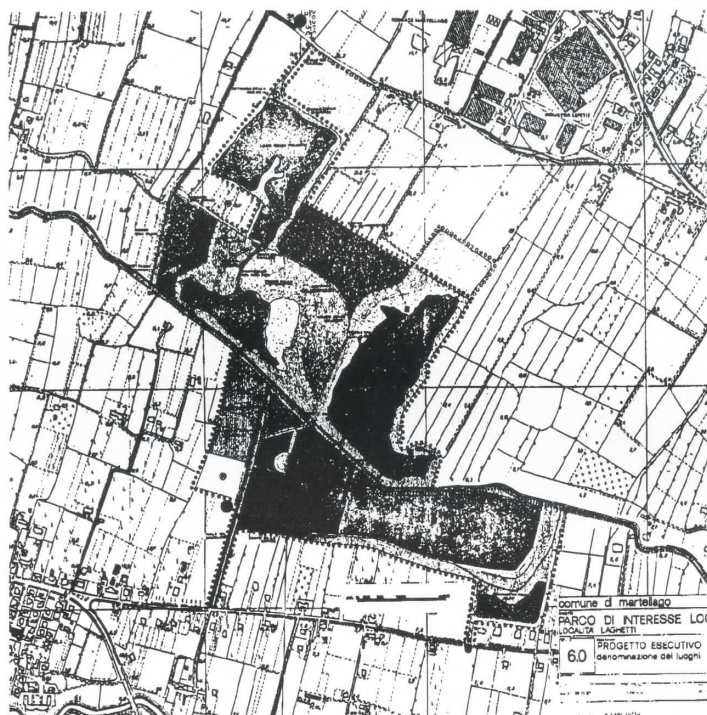
Tra le piante potremo individuare, oltre ad un fitto canneto anfibio di mazza sorda (i comuni sigari) e di cannuccia palustre, salici e ontani neri, farnie, aceri, prugnoli, caprifogli, sambuchi, sanguinelli, biancospini, noccioli e naturalmente olmi e carpini bianchi.

Tra gli animali, gli uccelli sono i più numerosi: oltre a temporanee presenze di specie svernanti e migratorie, si possono notare svassi, aironi rossi e grigi, garzette, niticore, gufi, falchi di palude e ovviamente molti tipi di anatre. Gallinelle d'acqua, porciglioni, martin pescatori e molti uccelli di canna completano il gruppo. Tra i mammiferi, purtroppo, i più numerosi sono i ratti, conseguenza di stolti utilizzi a discarica. Incaute introduzioni ad uso pesca di persici trota e sole, hanno ridotto il numero e le specie ittiche autoctone.

Questa zona, facilmente accessibile dai centri abitati, circondata da una vasta area rurale è anche, paradossalmente, abbastanza protetta da agenti di disturbo. Tutto ciò ha attirato l'interesse dell'amministrazione locale che ha steso già nel '85 un interessante e completo progetto di salvaguardia e valorizzazione. Sono previsti dopo un'iniziale sistemazione idraulica e derattizzazione, tutta una serie

di interventi mirati da una parte a sconvolgere il meno possibile l'attuale equilibrio, dall'altra a ricreare in piccolo quello che doveva essere l'ambiente tipico di pianura ricco d'acque: boschi di latifoglie misto a paludi e prati umidi. L'aspetto più ambizioso del progetto riguarda la fruizione regolamentata ma varia da parte del pubblico con la creazione di percorsi attrezzati,





Progetto esecutivo del parco

capanni per l'osservazione, l'uso di barchette, una stazione meteorologica, luoghi per il picnic e molto altro. Vi sembra troppo? Vedendo com'è oggi il futuro parco potremmo rispondere di sì. Restano comunque validissimi i lavori di studio e ricerca fatti, indipendentemente dalla parziale o totale attuazione del progetto. Sarebbe già tantissimo aver assicurato la salvaguardia dell'attuale situazione. Per dare un segnale inequivocabile della volontà di procedere per gradi su questa strada, basterebbe impedire l'ingresso ai rumorosi mezzi a motore, togliere qualche rovo di troppo e porre qualche cartello esplicativo delle piante più rappresentative dell'ambiente. L'autocontrollo dei fruitori è fondamentale ma questo potrà aumentare solo quando si diffonderà una conoscenza più profonda dei meccanismi che regolano l'ambiente. Pertanto, armiamoci di binocolo per meglio cogliere tutte le sorprese che ci verranno offerte nel pieno rispetto del luogo e dei suoi abitanti.

Piccoli consigli pratici

Periodo consigliato: primavera o autunno.

Evitate i giorni di pioggia e successivi, il terreno argilloso allunga l'assorbimento dell'acqua.

Nel periodo estivo attenzione ai fitti rovi. Non toccate l'acqua se avete piccole ferite.

Nelle ore serali munitevi di Autan o similari.

Non dimenticate il prezioso binocolo.

Se avete una bici adatta inoltratevi pure nei sentieri più impervi, saranno maggiori le soddisfazioni e le sorprese eventuali.

La presenza di dossi ed avvallamenti può

stimolare i più ardimentosi, attenzione agli altri frequentatori.

Se sollecitate il vostro mezzo, fate un'accurata manutenzione, vi eviterà noie.

Portate con voi sempre la borsetta degli attrezzi: chiavi, pinza, toppe e mastice, camera d'aria.

Nelle giornate calde una borraccia vi disseterà.

Qualche cerotto e pomata antipuntura vi allevieranno eventuali fastidi.

Ritornateci nei vari periodi dell'anno: sarà come rivedere un luogo diverso.

Spero di non avervi dissuaso con tutti questi consigli, e....buone pedalate!

CRONACA DI UN TITOLO ITALIANO

di Maurizio De Tina

Spesso sui giornali, in ultima pagina ed in un angolino, si legge che qualcuno, di qualche società veneziana, ha vinto un *Titolo Italiano di canottaggio*, il tutto in 4 o 5 righe. Voglio quindi raccontare cosa c'è dietro le quinte di un titolo italiano di canottaggio, quali sono i sacrifici, le difficoltà e le sensazioni intensissime che vengono provate non solo da chi vince, ma anche da coloro che sono vicini agli atleti sui campi di gara.

Nel 1994, era il mese di settembre, l'anno agonistico del canottaggio volgeva ormai al termine, mancava l'ultima gara in calendario, forse la più importante, i Campionati Italiani del Mare in tipo regolamentare, da disputarsi sulla laguna di Orbetello.

Una sera ci trovammo tutti per fare il punto della situazione economica del settore canottaggio e per valutare la fattibilità o meno della trasferta ad Orbetello. Gli equipaggi erano tre, un singolo e due doppi, per un totale di 5 atleti di cui 3 Master (categoria riservata ai non più giovani) oltre ad essere accompagnatori ufficiali dell'equipaggio di punta della Canottieri Mestre (Alberto Vianello e Giorgio Menegazzi).

Raschiando il fondo della cassa, riuscimmo a racimolare, incredibile ma vero, circa £. 600.000, che avrebbero dovuto coprire le spese di trasporto, autostrada, vitto e alloggio degli atleti. Naturalmente i vecchi canottieri accompagnatori si sarebbero dovuti pagare interamente la trasferta.

Felici, ma un po' penserosi, per essere riusciti ad ottenere dalla Società il nullaosta per la trasferta, preparammo con cura il costosissimo e tecnologicamente avanzato materiale da gara e caricammo il tutto sul carrello al traino del nostro pulmino Volkswagen offerto generosamente dal Concessionario Chiodi Automobili di Me-

stre.

All'alba di Venerdì 14 Ottobre partimmo alla volta di Orbetello, sperando di non forare per evitare spese impreviste.

La trasferta ebbe inizio senza dubbio sotto una buona stella, dato che al casello dell'autostrada trovammo via libera e soprattutto gratuita grazie allo sciopero dei casellanti. Il buon umore era palpabile, ma tra battute e risate il discorso tornava inesorabilmente al nostro obiettivo: *vincere il campionato italiano*. Ripassavamo le tecniche e le strategie da tenere durante il percorso di gara, ma soprattutto la domanda velata che si intuiva dai ragionamenti era: "Abbiamo fatto tutto quello che potevamo in allenamento?", più ci si girava attorno e più la risposta era SI, le lunghe ore passate in palestra, a correre, al remoergometro (macchina computerizzata che simula la remata), e le dure uscite in barca, con qualsiasi tempo, gli scatti, i percorsi simulati, le tecniche di voga studiate e ripetute all'infinito e le centinaia di chilometri percorsi a remi con i relativi litri di sudore, ci dicevano che quella poteva essere la volta buona.

Verso le 15 giungemmo in vista della laguna di Orbetello, meravigliosamente tranquilla e liscia, il panorama era stupendo, solo una sottile lingua di terra ci divideva dal mare aperto, su questa avevano trovato dimora molti uccelli acquatici ed i loro voli suscitavano ogni volta stupore ed ammirazione.

Sul piazzale riservato al parcheggio delle imbarcazioni, e alla loro messa a punto, trovammo posto tra i pulmini ed i carrelli delle società che erano arrivate prima di noi e cominciammo a rimontare le nostre imbarcazioni. Ben presto non fummo più soli, gli equipaggi, nostri "rivali", vennero a salutarci, ci fu qualche abbraccio tra canottieri



Giorgio Menegazzi e Alberto Vianello, i **campioni**, a bordo del doppio canoïno di tipo regolamentare

di diverse città che non si vedevano dall'anno precedente e che avrebbero gareggiato il giorno dopo gli uni contro gli altri. Anche gli allenatori delle diverse squadre ragionavano tranquillamente, all'ombra di una palma, sui fatti di tutti i giorni scivolando spesso, ovviamente, sul canottaggio.

La prima giornata di trasferta si concluse tranquillamente come pure la seconda, dedicata alle batterie eliminatorie e ad un leggero allenamento avente lo scopo più di intuire le possibilità degli avversari che di migliorare le nostre.

I nostri atleti erano sereni ed allegri, a cena si scherzò sulle piccole privazioni gastronomiche a cui si erano sottoposti per ottenere una forma migliore, sulla costanza nel seguire le limitazioni della dieta e sulla "flessibilità" adottata dagli equipaggi Master in tema di tavola. Ricordo che promisi loro, in caso di vittoria, una Coca Cola formato gigante da bere alla salute dell'allenatore e, soprattutto, a sua insaputa.

E finalmente arrivò il giorno della finale, già a colazione ci si poteva rendere conto di quanto l'atmosfera fosse cambiata, non scherzavamo più, controllammo un'infinità di volte il foglio della federazione con gli orari di partenza ed i numeri d'acqua, come se una o due volte non fossero sufficienti e calcolammo quanto tempo prima si sarebbe dovuti scendere in acqua per effettuare un buon riscaldamento, ho ancora davanti

agli occhi quel foglio: "Canottieri Mestre - Alberto Vianello, Giorgio Menegazzi - acqua N° 6 - partenza ore 11".

Dopo una serie di controlli, tanto scrupolosi quanto scaramantici dell'imbarcazione, nel silenzio più assoluto, la barca alle 10.15 scivolò in acqua e gli atleti vi presero posto. Appena allargati dal pontile non seppi resistere e ruppi il silenzio dicendo loro: "Mi raccomando cercate di dare una soddisfazione a questi poveri veci", la risposta, brevissima, ma piena d'orgoglio, me la diede Giorgio, il capovoga: "Faremo il possibile", e si allontanarono verso il campo di regata.

Con un po' di bruciore agli occhi (come ora rivivendo quei momenti), mi recai assieme agli altri Master a godermi la gara appollaiato su una struttura di tubi innocenti posta in prossimità del traguardo. Alle ore 11 precise il via, con un occhio nella telecamera con tele alla massima potenza e l'altro al contacolpi, seguivamo in silenzio i primi minuti di gara, attenti a non commettere errori di valutazione delle posizioni dovuti alla prospettiva. Gli equipaggi erano ancora troppo lontani per udire i nostri incitamenti, ma ci eravamo resi conto che la battaglia era molto dura, tutte le imbarcazioni si alternavano al comando e non potevamo far altro che aspettare il momento adatto per dar sfogo alla tensione accumulata. Quando la distanza si rese sufficientemente ridotta, il pubblico esplose in urla di incitamento e di incoraggiamento all'unisono, come se un direttore avesse stabilito il momento d'inizio.

Negli ultimi 500 metri il nostro equipaggio sembrò prendere il volo, meno 400, 300, 200, improvvisamente il silenzio piombò tra gli spettatori, per esplodere poco dopo quando l'imbarcazione della Canottieri Mestre tagliò per prima il traguardo. Ricordo perfino di essere stato abbracciato dall'allenatore della Società Canottieri Querini che tifava anche lui per l'unico arma veneziano in quella gara. Poco dopo anche molti altri atleti di altre società vennero a complimentarsi con noi per la stupenda prestazione.

Era tutto finito: Alberto Vianello e Giorgio

Menegazzi erano *CAMPIONI ITALIANI* di doppio canoino, la premiazione e proclamazione durarono pochi minuti ma, per chi come noi sapeva quanti mesi di duro lavoro erano racchiusi in quei 5 minuti e 20 secondi di gara e di vita, non terminarono e non termineranno mai.

Andai a complimentarmi con loro, strinsi la mano del capovoga e gli dissi un semplice grazie, lui mi sorrise e rispose: "Sai, ero sul punto di cedere quando mi sono ricordato della Coca Cola ed ho stretto i denti".

Questo è il canottaggio, una palestra di sentimenti ideali e sacrifici, adatta per rendere forti nello spirito prima che nel corpo, uno sport duro, ma cavalleresco e signorile, in cui la passione ha il sopravvento sulle difficoltà che si incontrano per arrivare ad un risultato tanto prestigioso, si gioisce per

la vittoria, ma in qualche modo dispiace per gli altri che, come te, hanno sacrificato tanto. Molti iniziano a remare, solo pochi diventano campioni, ma in tutti restano quei valori di amicizia, solidarietà e sano senso della competizione, intenso come stimolo, a fare sempre meglio nel rispetto degli altri.

Noi canottieri non abbiamo grandi spazi sui giornali, non abbiamo grosse tifoserie e purtroppo neppure grossi sostegni economici, ma nella nostra disciplina non si sono mai verificati disordini, feriti, casi di doping, né altro, ma grandi tavolate alla fine delle manifestazioni, anche internazionali, cui si sono seduti accanto gli atleti di diverse società che pochi minuti prima si erano dati battaglia fino all'ultimo secondo.



I campioni d'Italia festeggiati dalle nuove leve

CACCIABOMBARDIERE REPUBLIC P-47 "THUNDERBOLT"

di **Dino Basso**

L'Adriatico, come abbiamo visto in precedenti articoli, è ricco di molte qualità e lo possiamo pertanto paragonare a Pandora della mitologia greca, "ricca di doni", la prima donna creata da Efesto e Atena per ordine di Zeus.

Con un po' di pazienza e con l'aiuto di sofisticate strumentazioni elettroniche, il nostro mare, da qualche tempo sta mostrando un poco per volta il suo prezioso contenuto. Piccoli oggetti, incredibilmente affascinanti e non meno importanti delle altre oasi di vita rappresentate dai già noti relitti di navi e dalle secche composte di "sabbia rocciosa" o tegnùe.

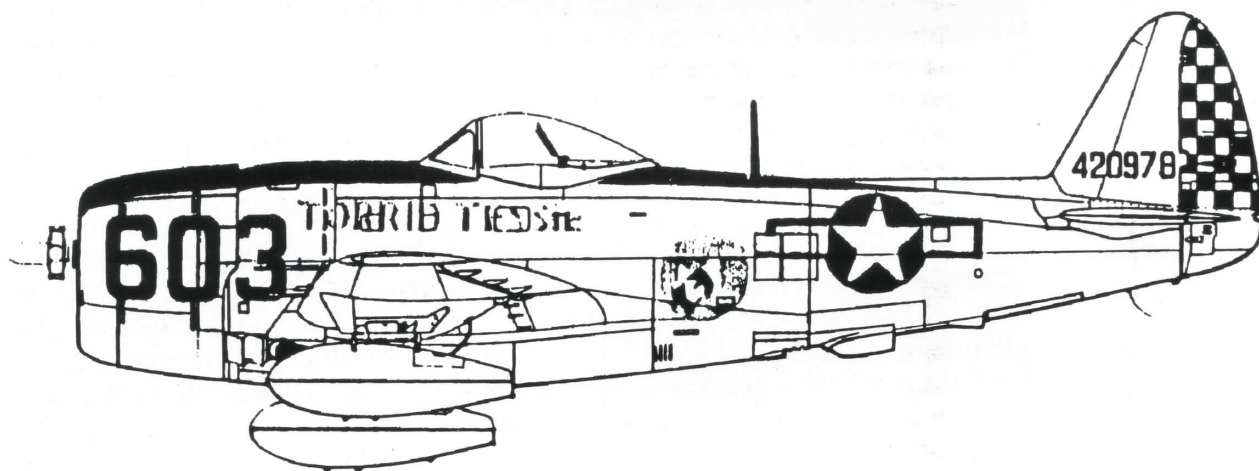
Nell'estate del 1993 raccolsi l'invito di un istruttore subacqueo di un club di Caorle e partecipai a una splendida immersione nei ricchissimi e variopinti fondali di quel litorale. Dai subacquei

locali, il posto d'immersione era conosciuto come "la tegnù della bomba". Infatti sul fondo, tra rocce, spugne, crostacei e pesci, faceva bella mostra di sé una bomba d'aereo, inesplosa, da 300 lbs.

Finita l'immersione, chiacchierando con l'esperto comandante, si fantasticava sull'identità dell'aereo che l'aveva sganciata: B-24, B-29, o B-17?

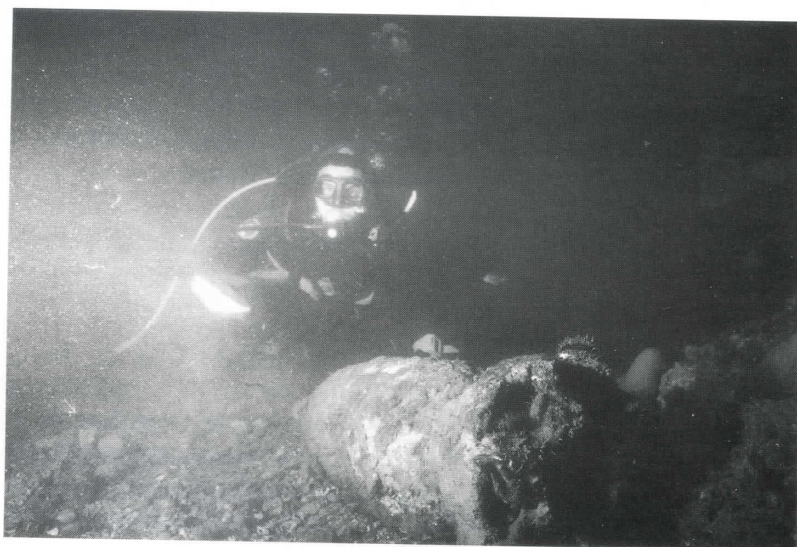
-Davvero un peccato che finora non si siano trovate tracce di qualche aereo "affondato" - avevo esordito. Probabilmente, se anche ci fosse stato, pensavo, come avrebbe potuto resistere alla potenza delle reti a strascico dei moderni pescherecci?

- Io, veramente, un punto ce l'avrei - intervenne il comandante, - a circa 10 mg dalla costa, davanti alla Piave Vecchia, un punto che però non ho mai



P-47D-30 del 346° Squadron, 350° Fighter Group, 15° Air Force, che operò prevalentemente in azioni di cacciabombardieri sul fronte aereo italiano. L'aereo che reca la scritta "Torrid Tessie", è rappresentato come appariva nel febbraio '45, ed è mostrato con i serbatoi subalari e quello ventrale, da 700 litri ciascuno.

*Un sub mentre trova
una bomba d'aereo*



verificato, che mi è stato segnalato da un pescatore d'altura, un americano, un tizio che si era stabilito da queste parti fino a qualche tempo fa -.

Il fatto che un americano, dagli States, fosse venuto in Italia per effettuare della pesca d'altura, mi fece subito ricordare che proprio in queste terre, negli anni '50 si era fermato un certo Ernest Hemingway, appassionato di pesca d'altura e di altro e che proprio tra le lagune di Caorle aveva trovato l'ispirazione per scrivere il suo romanzo "Di là dal fiume e tra gli alberi".

Mentre ero assorto in questi pensieri, leggere improvvisamente la scritta AEREO e le coordinate Loran sul suo libro di bordo mi fecero lo stesso effetto del whisky a digiuno. Dimostrando un grande senso di civiltà, egli mi invitò a ricopiarmi i dati, affermando anzi, che il mare era di tutti e quindi tutti potevano beneficiare della generosità di ...Pandora.

Nell'estate del '94, assieme ad alcuni amici, avevamo iniziato le ricerche del presunto aereo quando, sul GAZZETTINO del 12 ottobre 1994 lessi che l'aereo esisteva eccome, con tanto di foto e testimonianze. Si trattava di un

cacciabombardiere P-47 Thunderbolt, colpito e ammarato durante la seconda guerra mondiale. Peccato, eravamo arrivati in ritardo.

D'altra parte non avremo mai potuto trovarlo nel punto in cui avevamo prefissato le nostre ricerche perché ... l'aereo nel frattempo era stato spostato!

No, non è un errore di stampa. Letteralmente spostato, da chissà chi e con chissà quale intento: forse nobile, per evitare che alcuni subacquei si dessero al recupero selvaggio di souvenirs; o egoistico, per farne la propria riserva privata di raccolta, oppure altruistico, per cercare con calma i dati di matricola dell'aereo al fine di conoscerne la vera identità.

Ammirando le stupende immagini video girate da un appassionato documentarista del Mare Adriatico, che aveva potuto filmare il relitto ancora integro, non mancai di essere attratto, oltre che dalla grande quantità di reti che avvolgevano il relitto, soprattutto dal perfetto stato di conservazione delle lamiere dello stesso. Costruito infatti in lega di alluminio, tale materiale era risultato tossico alla maggior parte dei

microorganismi marini che avevano quindi preferito ancorarsi su altri substrati. L'aereo giaceva capovolto, intatto, ad eccezione fatta del motore con l'elica a 4 pale, posto a qualche metro di distanza e dall'assenza del piano di coda. Del pilota, a detta di chi aveva osservato il relitto, nessuna traccia.

Da una breve ricerca effettuata su riviste americane del settore, apprendiamo che in effetti, i primi Thunderbolt a operare in Italia furono quelli del 325° Gruppo, arrivati in Italia nel dicembre '43, con sede a Foggia. Le cronache di guerra narrano che il 30 gennaio 1944 una squadriglia di 4 Thunderbolt, comandati dal Maggiore Green, mentre precedevano i bombardieri B-24 diretti a bombardare le basi tedesche situate intorno a Udine, incapparono in alcuni Junkers-52 che volavano a 1000 piedi. Il Maggiore virò d'ala e attaccò il convoglio con il sole alle spalle. Green,

asso dell' USAF, ne abbatté 4, mentre il resto della squadriglia altri 8. Sulla via del ritorno, il Maggiore abbatté anche un Dornier-217 e un Macchi-202.

Naturalmente gli americani esaltarono le eroiche imprese dei loro piloti mentre tentarono di far passare inosservate le loro perdite. Ed è così che del nostro Thunderbolt non si sa ancora nulla di preciso, anche se di notizie di aerei perduti da parte alleata se ne hanno parecchie, soprattutto davanti alle coste marchigiane e romagnole, nonché sull'Appennino.

A noi non resta altro che ricordare quei giorni di guerra con rispetto per tutti coloro che, perseguitarono il loro ideale di libertà.

Spero proprio che la carcassa del P-47 non venga ancora una volta stravolta dalle reti di un peschereccio e possa continuare negli anni futuri a riposare tranquilla nelle torbide acque del nostro mare.

SCHEDA TECNICA

tipo:	P-47D Thunderbolt
soprannome:	Jug (bottiglia del latte)
impiego:	cacciabombardiere
equipaggio:	1 pilota
lunghezza:	11 m
apertura alare:	12,40 m
peso p/carico:	8.800 Kg
velocità:	688 Km/h
motore:	stellare a 18 cilindri con turbocompressore da 2.000 CV
autonomia:	1.600 Km, estendibili a 3.000 Km con serbatoi supplementari
armamento:	8 mitragliatrici Colt-Browning da 12,7mm sulle ali bombe e razzi per 1.134 Kg.

ANELLI MISTERIOSI

di Roberto Sartore

Rimasi sorpreso quando, leggendo le varie cronache sul ritrovamento di tanti relitti, venni a conoscenza di quanti e quali attrezzi gli antichi navigatori avevano ideato come ausilio al loro andar per mare.

Rimasi ulteriormente stupefatto nell'apprendere come installassero ad bordo delle pompe di bronzo con stantuffo, o come usassero pompe di sentina a bindolo così come delle particolarità costruttive negli scandagli di piombo o ancor più dal calcolatore astronomico ritrovato nel relitto di Anticitera. E questi non sono altro che gli strumenti rinvenuti su relitti che possiamo considerare «classici» per l'archeologia subacquea, si può ipotizzare quindi che a bordo fossero usati molti altri «attrezzi» non ancora individuati. Qualche tempo fa mi è infatti capitato di venire a conoscenza dal racconto di un sub della «prima generazione» il quale aveva avuto la fortuna e l'ardire, viste le attrezzature allora disponibili, di frequentare i nostri fondali molto prima che ci potessimo arrivare noi, di un particolare ritrovamento.

Si. trattava di un anello in piombo del peso di 5 Kg circa dal diametro

di 25 cm la cui lavorazione risultava abbastanza grezza.

Me ne aveva parlato perchè non riusciva a capire cosa fosse e a cosa potesse servire quella strana corona.

Tra le varie supposizioni possibili la più immediata portava a credere ad una forma di piombo così fusa per consentirne il miglior trasporto.

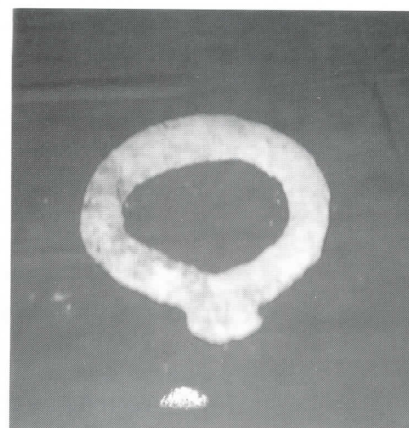
Infatti in alcuni relitti sono stati rinvenuti dei pani in rame di forma quanto mai strana ma studiata proprio per favorirne il trasporto ed il commercio.

La cosa però non mi convinceva anche perchè ricordavo che nei pressi dell'isola di Ventotene erano venuti alla luce dei lingotti di piombo accatastati sui resti di quella che era stata la stiva di una nave Onoraria di epoca romana.

Per lo stesso motivo scartai anche la seconda ipotesi che mi portava a supporre che quel piombo appartenesse alla scorta di bordo che veniva usata in fusioni d'emergenza effettuate durante il viaggio per costruire i ceppi delle ancore perdute durante le operazioni di ancoraggio.

Rivisitando uno dei testi «sacri» dell'Archeologia subacquea, il Gianfrota-Pomey, al capitolo relativo alle attrezzature di bordo si parla di particolari anelli capii che quella era la soluzione dell'enigma.

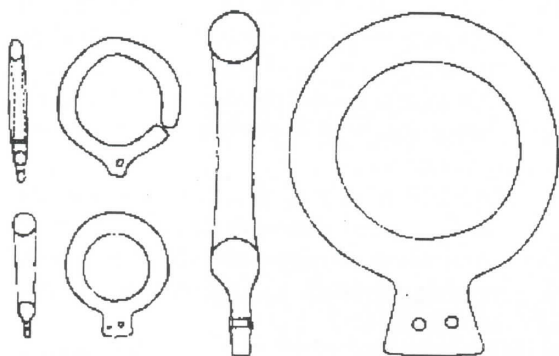
Quest' anello infatti era usato per uno scopo assai pratico, serviva proprio per disin-



cagliare le ancore mettendo in opera un metodo che potrebbe tranquillamente essere usato anche da noi. Si trattava infatti di far scendere in acqua l'anello dopo aver introdotto all'interno la cima dell'ancora. Ovviamente all'anello è fissata, nell'apposito foro, un'altra cima che consentiva, dopo che il piombo era sceso sull'ancora, di esercitare una trazione atta al disincaglio dell'ancora stessa. Si creava praticamente la stessa azione che noi esercitiamo sfruttando la forza del motore e che ovviamente allora era impraticabile.

A distanza di anni mi risulta siano stati trovati, in una zona prospiciente il nostro litorale, che probabilmente veniva usata per l'ancoraggio, sia degli anelli più piccoli sicuramente usati per imbragare le vele, sia degli anelli simili a quello di cui abbiamo parlato.

Alla luce di questo, risulterà possibile anche rinvenire reperti di questo tipo, rimando quindi il lettore alle pubblicazioni precedenti per ricordare come ci si debba comportare in tale eventualità.



Notizie utili: il trasporto su strada

estratto da: Rivista Marittima

Per le imbarcazioni di minori dimensioni e per i natanti gli utenti possono provvedere direttamente al trasporto su strada utilizzando speciali carrelli, che nel linguaggio burocratico vengono definiti TATS (acronimo di Trasporto Attrezzature Turistiche e Sportive), di peso globale non superiore ai 2000 kg.

E' questo il vasto pianeta della «nautica carrellata» come generalmente viene definito il complesso dei diportisti che al termine della stagione o dell'uscita in mare si avvalgono dei TATS trainati dalla propria autovettura per riportare «a casa» la barca, in maniera facile e relativamente economica.

I TATS possono essere di due tipi, a uno o a due assi: per i primi è ammessa una lunghezza massima di 7,5 metri, per i secondi di 12. L'altezza massima della sagoma trasportabile è comunque di 4 metri, mentre la sporgenza laterale non può eccedere i 30 centimetri oltre le luci di posizione della motrice o del rimorchio. A questo proposito è da rilevare che non possono sporgere dalla sagoma del veicolo quegli oggetti (come pali e sbarre) che sistemati orizzontalmente sono poco visibili. Posteriormente è ammessa una sporgenza pari, al massimo, ai 3/10 della lunghezza del carrello; sulla parte sporgente va applicato l'apposito cartello a strisce bianche e rosse. È da rilevare che nell'interno della barca, durante il traino, possono essere sistemate solamente le relative attrezzature nautiche. Perciò niente valigie o bagagli personali o merci di varia natura.

Ogni TATS è munito di libretto di circolazione e di una targa che deve essere fissata permanentemente su uno dei longheroni; una seconda targa, detta ripetitrice, va collocata sull'apposita traversa posteriore,

tra le luci di posizione ed i lampeggiatori laterali, e deve riprodurre la targa della macchina trainante.

I TATS sono soggetti al pagamento della tassa di possesso da corrispondere a gennaio per tutto l'anno (codice di tariffa 17). L'autovettura deve disporre di un gancio di traino omologato e collaudato (il collaudo risulta da apposita annotazione sulla carta di circolazione dalla quale risultano anche il peso complessivo massimo del rimorchio a pieno carico e la larghezza massima ammessa). L'autovettura deve essere assicurata contro i rischi derivanti dall'eventuale traino, mentre il TATS deve disporre di una sua assicurazione per eventuali danni provocati dal suo stazionamento.

L'auto trainante, infine, deve disporre di due specchi retrovisivi laterali, la cui sporgenza deve essere di 20 centimetri per lato. Per la guida è sufficiente la patente «B». Il nuovo Codice della strada, entrato in vigore il 1° gennaio scorso, ha abbassato i limiti massimi di velocità per le autovetture con TATS al traino, sia per quanto riguarda la circolazione su autostrade che su strade extraurbane, portandoli, rispettivamente, da 100 a 80 e da 80 a 70 km/h. Il nuovo Codice contiene anche una importante innovazione: a similitudine di quanto già avviene in altri Stati europei è ammessa la circolazione di rimorchi *non frenati* nel limite del 50% del peso del veicolo trattore. Il che significa che per i carrelli di piccole dimensioni non è più richiesto l'impianto frenante.

Si tratta di un particolare di rilevanza non davvero secondaria, che darà, in Italia, un ulteriore incremento alla diffusione della nautica carrellata. La ragione è presto detta.

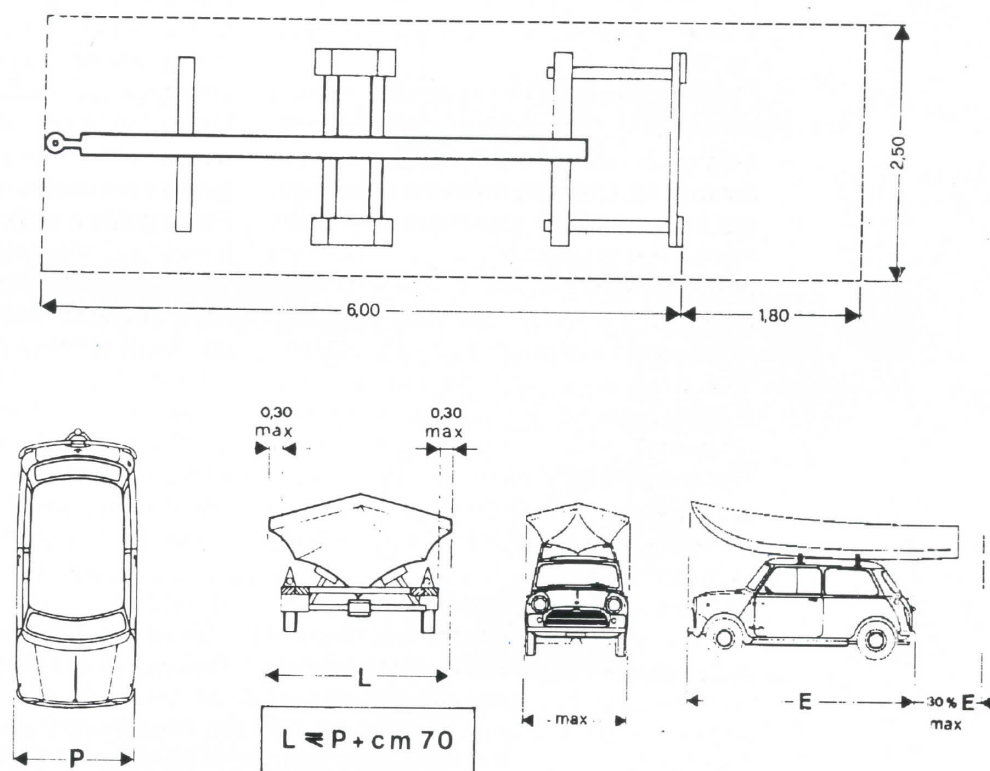
Fino ad oggi ogni TATS doveva essere

munito di un freno sulle ruote da potersi azionare manualmente da fermo, per lo stazionamento, oppure in maniera automatica, durante la marcia, con sistema «a repulsione» (la decelerazione del veicolo trainante aziona direttamente il freno stesso). Nella stragrande maggioranza dei casi l'efficienza di tale dispositivo era assai scarsa poiché ad ogni varo le ruote si immergevano, sia pure per un breve tempo, consentendo all'acqua marina di penetrare nelle ganasce, nei leveraggi e nelle trasmissioni.

A nulla servivano abbondanti lavaggi: la salsedine avrebbe inesorabilmente compiuto la sua azione distruggitrice costringendo il diportista, in previsione del periodico collaudo da parte della Motorizzazione civile, a onerosi lavori di ripristino (peraltro vanificati in occasione del varo successivo). Con le nuove disposizioni, così, la spesa per la manutenzione dei TATS di minori dimensioni subirà una drastica riduzione.

PRUDENZA quando viaggiate con la barca a rimorchio, specialmente durante i sorpassi.

La velocità massima ammessa è già di per se stessa elevata.



Tola venexiana

di Bruno Virgulin

Le fortune di Venezia derivavano in gran parte dal commercio del sale e delle spezie. Tra il Medioevo ed il Rinascimento fu il più grande emporio di piccantezze e profumi esotici: pepe, soprattutto, ma anche, cannella, chiodi di garofano, noce moscata, macis, coriandolo e zucchero! Considerato spezie anch'esso, godeva di largo favore, tant'è che la Serenissima lo ricavava da grandi coltivazioni nell'isola di Candia. Quando voleva stupire ospiti illustri e meravigliare ambasciatori diffidenti, approntava fastosi banchetti nei quali, il clou era costituita da preziose lavorazioni in zucchero. Si arrivò addirittura a commissionare fastose creazioni al celebre Sansovino. Le tipografie veneziane proponevano in tutta Europa manuali sulla lavorazione dello zucchero. Pur avendo copiato dai turchi, Venezia aprì, prima in Occidente, le botteghe del caffè. Reminescenze dell'antica Roma, il garum, lo ritroviamo nel frequente uso dei filetti di acciuga salata per insaporire comuni pietanze. In mancanza del frigo, la conservazione era affidata al sale e all'aceto. Quest'ultimo, indiscusso protagonista con la cipolla dei celeberrimi "saori". Nella fase di decadenza commerciale, dovendosi aprire anche all'entroterra, ci furono numerosi apporti quali cacciagione, animali da cortile, risi, verdure, funghi e.... la polenta!

*Tuti i gusti xe gusti: gh'era
anca chi ciuciava un ciodo!*

Bovoleti co l'agio

Dopo 'verli ben ben lavai, li si cusina butandoli in acqua de bogio. Quando i fa la spiuma, se li lassa scolar fin che i se intiepidise. Se li consa co agio, ogio e parzemolo trità. Per gustarli al meglio, bisogna 'ver i denti cola sfesa, parchè se gà da ciuciar fora el bovoletto dal scorso, tirando suso col fià. I vecioti co poco fià e i stomegosi che no vol onzarse el barbusso, i usa el stecadente: ma no ghe xe el stesso gusto!

Sepe ala venexiana

Tolè sepe novele e picolete, caveghe oci, bueleto, beco e anca i sacheti de nero (fora che uno), e per i soiti stomegosi anca 'a pelesina par sora. Far un desfrito de ségola tagiada fina dentro a l'ogio de oliva profumà de agio (do spigoli che 'na volta rosolai se cava). Zontarghe mezo goto de vin bianco seco da lassar evaporar. Cusinar pian pianelo col covercio sempre serà. Ala fin se zonta sal, pevere e parzemolo trità. I veri venesiani, palati fini, invense del pomodoro i ghe mete un sacheto de nero slongà co l'acqua calda. Servir co la polenta bolente e Tocai del Colio.

Bacalà conzo

Dopo aver messo el bacalà in mogie co l'acqua tiepida per tuta 'na note, lo se lessa e col xe coto e gnancora fredo se lo sminussa dentro 'na terineta par conzarlo co agio, parzemolo trità, ogio de oliva possibilmente vergine, pevere abundante, sal e 'qualche gioza de limon. Qualche imbriagon pol metarghe aseò al sò posto. Se magna anca fredo, meglio tiepido su crostini de pan integral.

Castraure de articiochi e de fenoci

Per 'sto contorno delicatissimo bisogna doparar articiocheti de primo fior dell'Estuario (ve consiglio quei de S.Erasmo) che tagiaremo par longo, i fenoceti a spigoli. Se prepara un desfrito de agio e segola tritai con poca panseta dolse fina. Quando la segola sarà dorata, zontarghe i ortagi scotandoli a fogo vivo. Dopo aver sbassà el fogo se zonta un fià de brodo. Missiar parché no se taca, a la fine i soliti sal e pevere. Se gavé ospiti, podé darghe 'na passada in forno per farghe ciapar un bel crostolin, senza farli 'ndar in pape!

Bussolai ala Buranella

Sula tola impastar un kilo de farina de fior co dentro tre vovi intieri, tresento grammi de sucaro, duzento grammi de butiro descolà, 'na scorsa de limon gratada, 'na punta de canela in polvere, mezo goto de vin dolse e 'na idea de sal. La pasta otegnua ga da essar elastica e morbida. Formar tanti bussolai co un bel buso o, invense, de le bele esse, che se mete su la piastra del forno onta de butiro. Onzar anca i bussolai o le esse col resto de butiro descolà e farli deventar beli dorati a 'na temperatura media del forno. Da magnar rigorosamente in barca drio el campanil de Torcello.



Gaetano Zompini: le arti che vanno per via nella città di Venezia

*El lardo vecio
consa la minestra*

*«Mi son quel che le spieze de marina
Poliro, passo el mar, porto à Venezia
Ogni sorte d'erbazi ogni matina»*