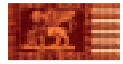


# Il Gazzettino Illustrato

Anno 61 – N. 5



Rivista indipendente fondata a Venezia

Maggio 2009 – € 2,00



*Calliandro Editore*

# ED ALAR



stesso anno del Giro d'Italia e del giro di Francia, portato in trionfo sulla pista di Copenhagen

portando poi i ciclisti a Jesolo e Trieste, per ritornare a Valdobbiadene, attraversando "il circuito del Prosecco" l'11 maggio, tappa che avrebbe fatto la gioia del palato e dei poetici taccuini di Brera. E dopo Combai, la corsa ricomincerà da Padova con la 4. tappa (12 maggio) che porterà verso le gloriose Dolomiti, attraverso Marostica, città dello scattista Giovanni Battaglin, vincitore del Giro del 1981, che porta alla famosa "salita della Rosina",

fino al Gran Premio di Croce D'Aune, a S. Martino di Castrozza toccando quel Passo Rolle che Bartali conquistò sotto la neve nel 1937.

Un Giro con un'anima Serenissima, costellato dagli scenari e dal ricordo di performance venete, fatte soprattutto di umiltà e visiere abbassate, che hanno regalando alla corsa rosa una dimensione vissuta sempre con grande sacrificio e tempera da gregari.

Memorabile in tal senso nel 1994 la vittoria al Giro di Evgenij "Eugenio" Berzin, il biondo russo venuto dall'Est ma soprattutto la performance del sandonatese Moreno Argentin che chiuse la sua carriera di fuoriclasse delle due ruote e campione di intelligenza tattica, da "gregario", dopo molte vittorie (tra cui il campionato del mondo del 1986), cimentandosi in un'impresa unica nella tappa de "Les Deux Alpes". Con una galoppata di 161 chilometri che intraprese per difendere il primato di Berzin, mise in fila Indurain, Pantani, Bugno, Chiappucci, cucendo sulle spalle del compagno di squadra la maglia rosa, in una delle pagine più belle della sua carriera.

E come dimenticare la storica giornata di tappa che nel 2003, partendo da San Donà di Piave, attraversò la pianura veneta portando il Giro a scalare la più lunga ed estenuante delle vette (forse d'Italia), la "mulattiera" del Monte Zoncolan, resa memorabile per l'ultima spettacolare scalata del Pirata che infiammò il Giro a fianco del trentino "Gibo" Simoni (che ipotecò la vittoria finale del suo secondo Giro, dopo quello del 2001).

Negli ultimi anni il cuore Veneto del Giro ha palpitato per il "piccolo principe" veronese Damiano Cunego, vincitore della corsa rosa nel 2004 che ritorna in gara quest'anno nella super squadra della Lampre di Beppe Saronni e Guido Bontempi, composta anche dal trevigiano Marzio Bruseghin (terzo al Giro del 2008) che, dopo aver preso parte al Volo dell'Asino in Piazza Ferretto a Mestre durante il Carnevale, ribadendo a tutti la sua passione per l'animale che alleva e che ha eletto a mascotte, potrebbe lanciarsi, in qualche altra "volata" meno folcloristica, con altri veneti all'arrembaggio del Giro, come Davide Rebellin, vecchia guardia della compagine veneta e del velocista Filippo Pozzato, vicentino di Sandrigo, compaesano dello scrittore Vitaliano Trevisan.

Un "dream team", quello veneto che spera di colorarsi di rosa, mentre il popolo del "Bris", quello con le magliette "Sesso, vin e Bruseghin" prepara già i nuovi slogan aspettando il suo idolo... Dietro quella stessa curva che un tempo acclamava Bartali, in una vecchia canzone che sa ancora di "rosa", di Giro e giornali svolazzanti...

"...Oh, quanta strada nei miei sandali / quanta ne avrà fatta Bartali / quel naso triste come una salita quegli occhi allegri da italiano in gita / mi piace restar qui sullo stradone, impolverato, se tu vuoi andare, vai... / e vai che io sto qui e aspetto Bartali / scalpitando sui miei sandali / da quella curva spunterà, quel naso triste da italiano allegro..."

## Francobolli

### IL GIRO D'ITALIA NELLA FILATELIA



Ne sono passate di ruote sopra i ponti da quando Luigi Ganna ha vinto il primo Giro d'Italia in bicicletta ormai 100 anni or sono! E' stato un lungo periodo durante il quale la filatelia italiana non si è scordata di questo avvenimento che ha appassionato tanti sportivi e continua a farlo anche adesso, dopo un secolo, e lo ha celebrato attraverso alcuni francobolli e molti annulli postali. Lo farà anche quest'anno, quando il Giro ciclistico prenderà il via dal Lido di Venezia.

L'uscita di una serie di francobolli per il Centenario è imminente, prevista infatti per il 9 maggio, giorno della partenza della prima tappa. Sarà accompagnata da un'immane annullo celebrativo delle poste. Già nel 1967 una serie di tre francobolli, da 30, 40 e 500 lire (fig.1), aveva festeggiato il 50° Giro, seguita nel 1992 da una coppia di valori da 750 lire (fig.2), uniti fra loro nel margine verticale, a commemorare il 75°.

L'evento ciclistico è stato ricordato assai spesso anche con annulli speciali (per "annullo" s'intende l'impronta che il timbro lascia sul francobollo per

"annullarne" appunto il valore di affrancatura ma non certo quello documentativo e collezionistico). Ne riproduciamo uno manuale di 12 anni or sono quando, ancora, il Giro era partito dal Lido (fig.3), e un meccanico cosiddetto "a targhetta" che ricorda la tappa in arrivo a Venezia in occasione del 35° Giro (fig.4).

Per parecchi anni, dal 1952, ogni tappa veniva menzionata attraverso un ufficio postale mobile sistemato su un'autoambulanza che seguiva la carovana e disponeva di una specifica targhetta celebrativa.

Gli interessati, ma anche le persone comuni non interessate alla filatelia, potevano affidargli la loro posta per farsi apporre l'annullo speciale di giornata che mutava ad ogni tappa.

Ditte specializzate hanno colto l'occasione per curare serie speciali di buste illustrate comprensive di tutti gli annulli.

Anche San Marino ha celebrato il Giro d'Italia. E' stato nel 1965 quando tre francobolli da 30, 70 e 200 lire (fig.5) ne ricordavano la partenza dall'antica Repubblica del monte Titano.

C.Sop.



città in cartolina

# Mestieri originali, curiosi, dimenticati, che si perdono nella notte dei tempi di una POPE, GANZERI E I TRA

di CARLO SOPRACORDEVOLE

Una sera di parecchi anni or sono mi trovavo in calle del traghetto dalla parte di Piscina S.Samuuele e dovevo attraversare il Canal Grande. Era piuttosto tardi e in quel momento non c'erano gondole in movimento. Ma bastò chiamare "Pope!" (che sta per poppiere o, più estensivamente, per gondoliere) perché uno di essi uscisse dallo stazio di San Tomà per venire a prendermi con sollecitudine. Infatti, ricordavo che qualche tempo prima avevo sentito i discorsi fra loro e uno che affermava che lui si sarebbe mosso soltanto se sentiva chiamare "Pope!". Indubbiamente, in ogni mestiere ci sono le sue regole e le sue piccole manie.

Fra le attività veneziane quella del servizio di traghetto è una le cui origini si perdono nella notte dei tempi. Quando ancora la Città stava faticosamente costituendo la propria "forma urbis" fra terra e acqua e non esistevano ponti a collegare i vari isolotti ma, al massimo, qualche passerella, c'era chi si era dedicato al trasporto di passeggeri fra i vari nuclei abitati e fra una sponda e l'altra del Canal Grande. Si tratta dunque di un servizio ormai più che millenario che, tuttavia, continua a svolgersi anche ai tempi nostri, senza interrompere la tradizione che lo vuole eseguito a remi e negli stessi tratti dei secoli scorsi. Se ci pensiamo, il traghetto è oggi l'uso più genuinamente veneziano della gondola. Con pochi soldi - attualmente sono 50 centesimi di euro, ma i gondolieri stanno spingendo per un adeguamento tariffario - si può attraversare il Canal Grande e provare l'emozione di montare in gondola, un mezzo di trasporto di così tanta notorietà. Anzi, come scrive Alessandro Marzo Magno sul suo libro "La carrozza di Venezia - Storia della gondola", è proprio durante un traghetto che si distingue il veneziano dal "foresto". Chi è nato in laguna sta in piedi con naturalezza, assecondando con le ginocchia il movimento della barca come ha imparato a fare fin da bambino, mentre chi viene da fuori tende a sedersi per timore di perdere l'equilibrio e cadere in acqua. E' un fatto, che di solito i turisti non prendono i traghetti, riservandoli ai residenti.

Quando, nei tempi andati, i traghetti svolgevano la loro funzione molto più che in quelli recenti, essi si dividevano in due categorie: "de dentro" e "de fora" per differenziarsi fra quelli che si dedicavano al Canal Grande (o a qualche altro grosso canale interno) e quelli che si recavano alle isole della laguna o in terraferma. In anni recenti, l'avvento di vaporette e barche a motore ha messo in difficoltà i traghetti de fora, decretandone in pratica la fine, mentre quelli de dentro hanno resistito, sia pure con rilevanti contrazioni. Attualmente ne

rimangono soltanto sette, pochi dei quali operano a tempo pieno mentre gli altri lavorano con orari ridotti. Molte calli hanno però conservato il nome "del traghetto" benché esso ora non ci sia più.

Le cartoline illustrate hanno lasciato una significativa documentazione iconografica dei traghetti veneziani, compresi quelli che sono stati soppressi da qualche decennio. Ne possiamo presentare un campionario di 100-110 anni fa, con le loro gondole, spesso fornite del felze, con i loro gondolieri, attorno ai propri stazi, e con i passeggeri. Le gondole di allora erano più piccole di quelle adottate circa 50 anni fa per contrastare il moto ondoso, costruite più larghe e più solide, senza il caratteristico ferro. Possono portare 14 passeggeri anziché 6.

Voglio iniziare questa rassegna col mostrare due illustrazioni del pittore Raffaele Tafuri che mostrano, l'una (fig.1) la Madonna della Salute con in primo piano il traghetto posto a fine di calle Vallaresso; l'altra (fig.2) che rappresenta uno dei traghetti non più operanti, quello di S. Felice che portava in Calle della Regina. Abbastanza vicino a S. Felice esisteva il traghetto della Maddalena (fig.3), di fronte a San Stae, oramai soppresso da anni, come quello della Madonnetta (fig.4) che conduceva a S.Beneto. Agli inizi degli anni '70, di mattina, io lo prendevo spesso per recarmi dalla zona di San Polo a Campo S. Angelo.

Sono tuttora in funzione i tre traghetti successivi. Alla figura 5 si può vedere quello di S.Tomà, forse il più frequentato e operoso della città che deve svolgere un percorso diagonale in mancanza di un arrivo a perpendicolo; quello di S.Silvestro o del Carbon (fig.6), che porta chi deve recarsi in Comune quelle persone che non hanno tempo o voglia di percorrere le due rive del Vin e del Carbon e superare a piedi il ponte di Rialto; quello di S.Samuuele (fig.7), di fronte a Ca' Rezzonico, che era posto dove in seguito fu collocato il pontile omonimo e si è dovuto spostare a destra e ridimensionare il numero delle sue scalinate. Si noterà come molte imbarcazioni siano fornite di "felze", una cabina ora del tutto soppressa ma ancora in uso all'epoca delle cartoline e per tutta la prima metà del '900. Il felze di fattura invernale era chiuso, contro le intemperie; quello per l'estate era invece aperto e fornito di tendine per proteggere dal sole.

Ho lasciato per ultima una foto di fine Ottocento che illustra il traghetto della Salute con la figura del "ganzér", oggi pressoché scomparsa (fig.8). Era una funzione svolta in genere da gondolieri anziani non più in servizio che cercavano di guadagnare qualche soldo tenendo ferma la barca con un gancio (o rampin) e porgendo il braccio al passeggero.



Venezia di un secolo fa

# GHETTI D'UNA VOLTA



TRAGHETO DE S. FELICE.



Traghetto della Maddalena

Postcard - Travel-Union - Venice



Traghetto S. Tomà - Canal Grande

VENEZIA

Postcard - Travel-Union - Venice

M. B.

*Spunto al ripetto di S. Giovanni Pol.*



Venezia - Canal Grande - Traghetto della Madonnetta



VENEZIA - San Polo - S. Angelo

DA UN'ANTICA TRADIZIONE  
UN NUOVO SAPORE

**BIRRA VENEZIA**  
1913

ARTIGIANALE

BIRRA VENEZIA  
VENEZIA (GRECICA)

BIRRA VENEZIA

BIRRA VENEZIA

Tel. +39.349.6804369 - info@birravenezia.it - www.birravenezia.it

 An advertisement for Birra Venezia. It features two beer bottles on the right, one large and one small, both with labels. On the left, there are two posters: one showing a glass of beer and another showing a man holding a glass. The background is a textured, golden-brown color.