

Il Gazzettino Illustrato

Anno 63 – N. 5



Rivista indipendente fondata a Venezia

Maggio 2011 - € 2,50



IL VIAGGIO
DI BENEDETTO XVI

Da Alessandro III a Giovanni Paolo II fino a Sua Santità Joseph Ratzinger

LE CINQUE VOLTE D'UN PAPA A VENEZIA

Calliandro Editore

in questo numero



INDICE

CRONACHE VENEZIANE

- 4. Il restauro è firmato
- 7. Forti vincoli d'amicizia fra club, lo spirito del Lions
- 8. La lettera 22 torna di moda a Venezia pensando a Indro
- 9. Lo spazio ci guida

IL PERSONAGGIO

- 10. Una prima donna a Venezia

COPERTINA

- 12. L'attesa
- 14. Venezia porta della fede
- 15. La Serenissima oltre il soglio
- 16. La città dell'umanità

ARTE

- 18. Il bello del dubbio per madame Bourgeois

MUSICA

- 20. Attenti a non farvi ingannare

ITINERARI (DI GUSTO)

- 22. Bianco o rosso? Meglio verde

STORIA

- 24. L'assalto a Costantinopoli

CITTÀ IN CARTOLINA

- 26. Piazza non potè esser, e piazzale Roma fu

LIBRI

- 28. Un caffè con Gad Lerner
- 29. La Voce perpetua

OLTRELAGUNA

- 31. Doppio Pomodoro



siamo anche su **facebook**.

Il Gazzettino Illustrato

Direttore
Daniele Pajar

Direttore responsabile
Yuri Calliandro

In redazione
Shaula Calliandro

Impaginazione
Menta&Liquirizia

Hanno collaborato
Gaia Pajar,
Fausta Speranza,
Aldo Andreolo,
Antonio Velleca,
Maria Teresa Secondi,
Pierluigi Tamburrini,
Luisa De Salvo,
Letizia Michielon,
Nicola Bergamo,
Carlo Sopracordevole,
Lucio Maria D'Alessandro

Commerciale e Marketing
Gianluca Vianello
commerciale@calliandroeditore.it

Marketing
Cristina Andretta

Immagini
Manuel Silvestri
Carlo Sopracordevole (coll. pers.)
www.angeloscola.it
Image.net

Redazione
San Marco 4152, 30124 Venezia
Telefono: 041 2413030
Fax: 041 5220391
g.illustrato@calliandroeditore.it

Editore
Giuseppe Calliandro
info@calliandroeditore.it

Tipografia
Grafiche Veneziane

Giornale iscritto al Tribunale di Venezia in data 23 agosto 1949 al n. 58 del registro pubblicazioni del ruolo stampa



Periodico iscritto all'Uspi
Unione Stampa Periodica Italiana

città in cartolina

Quando nel 1933 le automobili raggiunsero Venezia

PIAZZA NON POTÈ ESSERE E PIAZZALE ROMA FU



di CARLO
SOPRACORDEVOLE

Dopo le immancabili e inevitabili polemiche sull'opportunità di realizzare un collegamento stradale con la terraferma (quello ferroviario esisteva già dal 1846), Piazzale Roma sorse assieme al Ponte del Littorio, come sua naturale conclusione, e al Rio Novo, ideale bretella quest'ultimo per il raggiungimento rapido di San Marco attraverso il tratto finale del Canal Grande. Era il 27 luglio 1931 quando iniziarono i lavori che trasformarono per sempre quella parte tranquilla e un po' defilata della Città situata nel sestiere di Santa Croce. Fu possibile sfruttare spazi vuoti o

semivuoti ma, siccome esisteva anche una viabilità pedonale attornata da abitazioni e negozi che occorreva smantellare, fu necessario procedere allo sfratto e all'espulsione di parecchie famiglie e di esercizi commerciali presenti nella zona di S. Chiara e di S. Andrea, parecchi dei quali finirono per dover emigrare sollecitamente in terraferma, specialmente a Marghera. Lo stesso Rio di S. Andrea venne interrato per la maggior parte, mentre i lavori di apertura sul Canal Grande del Rio Novo, causarono il sacrificio del Giardino Papadopoli che pagò con la soppressione di una sua parte consistente e con la divisione del resto.

Il 25 aprile 1933, meno di

due anni dopo, con una celerità di lavori che solo un regime poteva imporre, Piazzale Roma veniva inaugurato alla presenza di Umberto, Principe di Piemonte, durante la ricorrenza del Patrono San Marco.

Perché la denominazione di Piazzale Roma, intanto? A Venezia c'era già una Piazza, un'unica piazza, quella di San Marco e tutti gli altri spazi cittadini erano campi,

campielli, corti o altro ma mai piazze. Dunque "piazzale", anche per un tipo di spazialità differente da quello della piazza vera e propria. Quanto a "Roma", occorre sapere che proprio il 28 luglio 1931, Mussolini aveva trasmesso un telegramma a tutti i prefetti, ordinando che: "Coll'inizio dell'anno X, tutti i centri urbani dei Comuni devono avere una via non secondaria col nome

“ I lavori per la realizzazione della nuova porta di Venezia cambiarono di molto l'aspetto del defilato sestiere di Santa Croce

di Roma”. Nel centro storico di Venezia, che ha notoriamente una toponomastica non incline all'intestazione di fatti e personaggi della storia, ci si adeguò intitolando alla Capitale quella nuova area.

Per la necessità di ospitare le automobili che sarebbero in breve affluite a Venezia, fu subito scartata l'idea di realizzare piccoli garage individuali che avrebbero richiesto spazi non disponibili e quindi, contemporaneamente al Piazzale, fu edificata la grande autorimessa Agip, poi divenuta "Comunale" dopo 25 anni, come prevedeva una clausola dell'accordo, e che il giorno dell'inaugurazione avrebbe tuttavia trovato in fase

città in cartolina

ER,



di costruzione. In anni di traffico ancora minimale, quali furono quelli fino al 1950 circa, apparve perfino eccessiva nella sua mole, un'impressione che il grande impatto della motorizzazione nei tempi successivi avrebbe mutato di parecchio.

A Piazzale Roma facevano capolinea le filovie dell'omonima società tramviaria di Mestre. Percorrevano la decina di chilometri che portavano in terraferma, impiegando poco meno di mezzora per raggiungere il cavalcavia e girare poi verso Mestre o verso Marghera. Molti dei meno giovani le ricorderanno, così visibili nella loro livrea chiara, riconoscibile anche da lontano. Funzionavano alimen-

tate da una linea aerea con due conduttori elettrici sospesi sulla sede stradale.

Fin dalla sua realizzazione, Piazzale Roma è andato soggetto a numerosi progetti di ristrutturazione, parziale o totale, rimasti in genere soltanto sulla carta. Anche adesso si sta lavorando a modifiche sostanziali, dovute all'esigenza di rendere più agevole la circolazione e la convivenza di automobili, pullman, moto e pedoni in un'estensione di cui l'ultimo mezzo secolo ha dimostrato la limitatezza. Nel giro di pochi mesi, dovremmo trovare un piazzale con molte modifiche, a cominciare dal tunnel che collegherà l'uscita dell'Autorimessa comunale al Ponte della Libertà e si spera riesca a decongestionare almeno una parte del traffico.

Aspetti di Piazzale Roma e delle sue modifiche nel tempo ci vengono forniti con una certa abbondanza dalle cartoline postali illustrate, benché questa zona non si presti troppo alle immagini stereotipate di Venezia in voga negli ultimi decenni. Ne presentiamo alcune, a cominciare da due esemplari che riprendono il giorno dell'inaugurazione. Nella prima (fig.1), il corteo di macchine delle autorità sta percorrendo l'ultimo tratto del Ponte del Littorio per raggiungere il Piazzale, salutato da gruppi di cittadini giunti a remi sulle barche che si scorgono a sinistra. Nella fig.2, ecco l'arrivo del corteo che trova un'autorimessa in piena fase di costruzione.

La fig.3 documenta invece la parte adiacente al Canal Grande con il gruppo di edifici fra la biglietteria e l'Hotel S. Chiara, salvati inizialmente da un abbattimento avvenuto poi negli anni '50 che lasciò a lungo abbandonate parte delle macerie. La fig.4, mostra un'immagine di fine anni '30 con tali edifici ripresi dall'interno di Piazzale Roma. Si constata così come fossero ospitati là gli uffici del RACI (R sta per Reale).

Ben visibili anche un paio di filovie in un piazzale ancora tranquillo. Un'immagine dell'autorimessa di metà anni '30, tuttora priva dell'ala sud, eretta in seguito, è visibile nella fig.5, in un piazzale sempre sereno e quieto, con la sua aiuola centrale, ben diverso da ciò che sarebbe divenuto già dagli anni '50 (fig.6) quando si era costretti a inventare posti per parcheggiare automobili e pullman. Si nota a sinistra un vecchio edificio divenuto intrigante e poi demolito, con davanti alcuni distributori di carburante. Soppressa un ventina di anni fa per realizzare il parcheggio dei pullman, al centro del Piazzale si nota pure la costruzione a destra, che ospitava anche il pullman bar, attorno alla quale ruotava il traffico in transito: una delle tante parziali ristrutturazioni tentate e più o meno abortite.

Vedremo se stavolta ci sarà un esito diverso.



Publicazioni

DEBUTTA L'ARTE DEL FRANCOBOLLO

Una nuova rivista filatelica fa la sua comparsa nel panorama editoriale italiano: si tratta de "L'Arte del Francobollo".

Nonostante le difficoltà derivate dalla crisi economica e dalle differenziazioni delle attività hobbystiche del tempo attuale, la filatelia italiana mostra la sua vivacità mandando alle stampe una nuova rivista: un mensile in parte inedito che si vuole differenziare dalle normali pubblicazioni, di norma impegnate un po' su tutto.

L'Arte del Francobollo intende invece approfondire solo di sfuggita quegli argomenti tecnici e storico-postali già presenti nella prestigiosa pubblicazione "Storie di Posta", per trattare con maggiore attenzione la cronaca delle novità che per la parte italiana verrà arricchita di dati non sempre riscontrabili in altri periodici del settore. Come scritto nel foglio informativo, questa nuova rivista "è da prendere con le pinze" e da valutare senza preconcetti. Comunque, essa desidera nobilitare il francobollo ed essere un'amica fedele per il collezionista di oggi.

Distribuito gratuitamente durante il consueto convegno marzolino di Milano, il primo numero di "L'Arte del Francobollo", diretto da Paolo Deambrosi con la direzione grafica di Franco Filanci, costerà poi 4 euro e 80.

L'editore è l'unificato, un gruppo che da anni pubblica con successo numerosissimi cataloghi sulla filatelia e su altri settori del collezionismo, soprattutto, ma non solo, cartaceo.

Il primo numero vede una presenza veneziana nella corposa intervista a Carlo Sopracordevole, assiduo collaboratore del Gazzettino Illustrato, scelto per i suoi multiformi ruoli e attività in campo collezionistico.

