

Sommario Rassegna Stampa

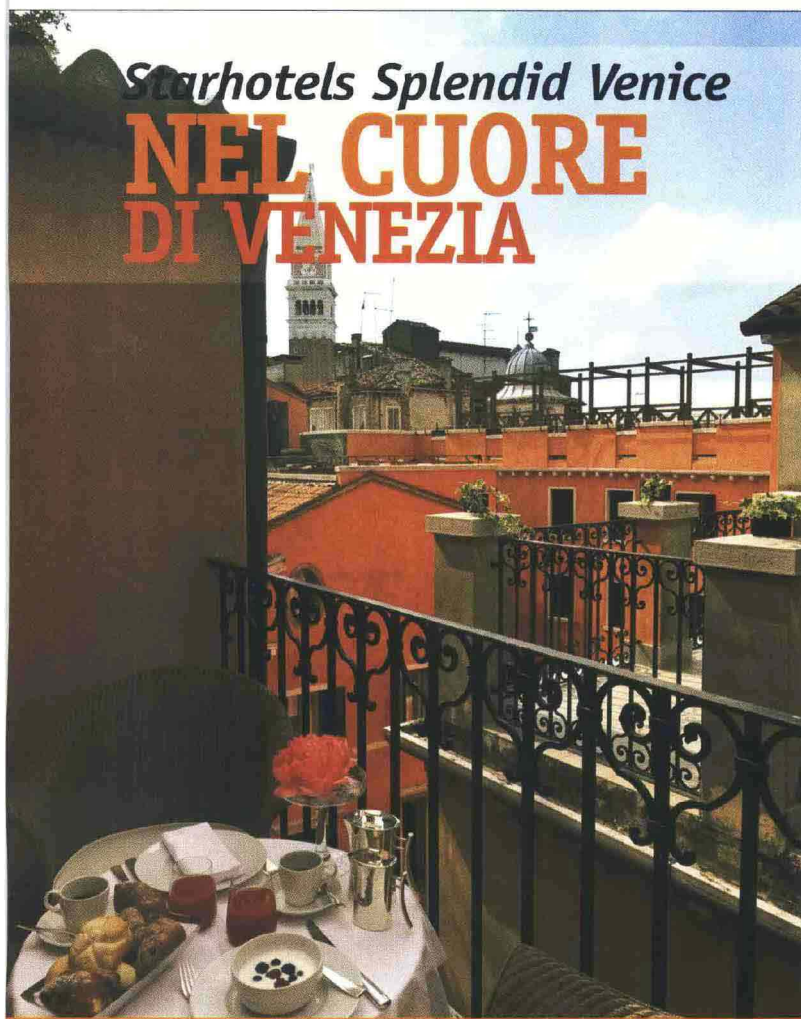
Pagina Testata	Data	Titolo	Pag.
----------------	------	--------	------

Rubrica: Starhotels

36/39 Solovela	01/10/2008	UNAFINESTRASULMARE	2
----------------	------------	--------------------	---

Una Finestra Sul Mare

a cura di Maria Paola Quaglia



Starhotels Splendid Venice NEL CUORE DI VENEZIA

Località di mare, naturalmente. E che siano nelle corde di chi il mare lo ama. Sono i due unici parametri che delimitano l'habitat di questa nuova rubrica su hotel e residenze consigliate da SoloVela. Non si può che partire dalla città di mare per eccellenza, Repubblica marinara di gloriosa storia, che letteralmente dentro il mare vive: Venezia. A Venezia ci si va per la sua incontestabile bellezza e per la voluttuosa, anche se melanconica, aria che vi si respira. E ci si torna (o ci si vorrebbe tornare) spesso per tanti motivi. Finita la Mostra del Cinema e la sontuosa Regata storica, ecco la Biennale d'architettura, o la mostra su Barbier, grande artista déco, a Palazzo Fortuny o, ancora, fresco di inaugurazione, l'ardimentoso ponte di Calatrava. E siamo già quasi al Carnevale. Infinite, o quasi, le opportunità offerte dall'hotellerie veneziana, per tutti i gusti. A noi, viaggiatori consapevoli che amiamo vivere pienamente le suggestioni della Serenissima senza perdere nulla in comodità, ci ha colpito l'equilibrio tra atmosfera e confort, eleganza ed efficienza dei servizi raggiunti nello **Starhotels Splendid Venice**. Riaperto quest'anno, dopo tre anni di restyling affidato

36 ottobre 2008

AUTUNNO IN LAGUNA

Mostre:

La Biennale di Venezia 11esima mostra Internazionale di Architettura: diverse esposizioni tra cui quelle a Palazzo Franchetti (L'Universo dell'architetto, fino al 2/11); nella Scuola dei Mercanti (Sense of Architecture, fino al 31/10); al Palazzo delle Prigioni (Dark City, fino al 23/11); al Centro Polivalente Nardocci (Verso una città ecosostenibile, fino al 23/11); a Palazzo Pesaro Papafava (La Metafora dello Spazio, fino al 23/11). Coming of Age. Arte americana dal 1850 al 1950, al Peggy Guggenheim. Oltre 70 dipinti e sculture di artisti americani. Fino al 12/10.

George Barbier, a Palazzo Fortuny. La prima mostra dedicata al grande artista dell'Art Déco, scenografo, pittore, costumista (suoi i costumi delle Folies Bergère). Fino al 6/1/2009.

Out There. Architecture Beyond Building, all'Arsenale. Installazioni, manifesti d'intento e scenari: esposte le architetture sperimentali da tutto il mondo. Fino al 21/11.

Spettacoli:

La virtù de' strali d'Amore, al Teatro Malibran.

Opera tragicomica di Francesco Cavalli, libretto di Giovanni Faustini. Il 10/10.

Colore in musica: suggestioni di ascolto dalla Parigi di George Barbier, a Palazzo Fortuny.

Ciclo di concerti in occasione della mostra dedicata a Barbier. In ottobre, Quartetto d'archi Paul Klee. Il 25/10.

Musica a Casa Goldoni, nella Casa di Carlo Goldoni. Pezzi poco eseguiti o addirittura inediti.

In ottobre musiche di Monteverdi (il 3, 10 e 17/10) e di Galoppi e Hasse (il 24 e 31/10).

Concerto di Chiusura della 38° Stagione Concertistica, Basilica Santa Maria Gloriosa dei Frari. Salvatore Accardo, celebre violinista, eseguirà musiche di Vivaldi. Il 31/10.





all'architetto Andrea Auletta, nell'hotel viene affermata un'intenzione di continuità con il territorio interpretata dalla luce di un interior design di tendenza (ma non minimalista) e di grande eleganza (ma non ridondante). Strategica la posizione: l'albergo si trova in pieno centro, dietro piazza San Marco, a pochi passi da Rialto. Affacciato sulla piccola calle delle Mercerie, nello stesso tempo è raggiungibile via mare grazie a un romantico attracco sul canale del quale hanno usufruito diversi attori e attrici nell'ultima Mostra del cinema veneziana. Molti gli spazi comuni nello **Starhotels Splendid Venice**, all'insegna della filosofia veneziana del campiello, ovvero di quello spazio di vita pubblica dove ci si incontra, si fanno scambi, si svolge la vita sociale. Anzi, nell'albergo esiste uno spazio denominato, giustappunto, il Campiello, che consiste in un'ampia corte esterna ricoperta interamente in vetro per la fruizione in tutte le stagioni, arredata con tavoli neri, sedie in vimini e un grande tavolo ottocentesco, sulla quale si affacciano il bar (con vista laguna), la biblioteca (ampia scelta di libri in librerie rivestite in velluto) e il ristorante. E, a proposito di ristorante, va detto che anche qui domina lo stesso delicato equilibrio territorio-tradizione-contemporaneità che caratterizza il resto. La cucina proposta nello scenografico locale a filo d'acqua, denso di citazioni orientali, mescola sapori veneti con una forte radice di terra, ma anche sfiziose specialità di mare ed elementi classici. Uno chef è dedicato esclusivamente ai risotti e la pasticceria è realizzata completamente in casa. Esigenze di spazi più intimi per una cena privata? E voilà la Sala degli Specchi, con le sue suggestioni cosmopolite da Orient Express. E per finire la carrellata sulle aree "sociali", vanno almeno citate la Sala Media per rilassarsi davanti a un grande schermo e quella dedicata alla musica con un impianto di altissima qualità. Naturalmente poi ci sono le camere. Centosessantacinque, di cui sedici suites, alcune con vista sul campanile di San Marco. Tutte insonorizzate, tutte con accesso hi-speed a Internet, tutte arredate con sobria eleganza ma, soprattutto, e qui scatta l'applauso, tutte con starbed, grandi letti del massimo confort, materassi ergonomici e cuscini à la carte.

NON SOLO GONDOLA: LE BARCHE DI VENEZIA

La più conosciuta è la gondola. Ma di barche, nella tradizione veneziana, se ne contano diverse:

Gondola:

È usata solo per il trasporto di persone e per le regate. Il colore nero deriva da un'ordinanza del magistrato alle Pompe che limitava lo sfarzo con cui nobili e ricchi addobbavano le proprie imbarcazioni. Molto severe le regole costruttive: la metà destra più stretta della sinistra, la lunghezza di 10,75 metri, la larghezza interna di 1,38 metri. Per fare una gondola, composta da 280 parti, si usano 8 diversi tipi di legno. I soli elementi metallici sono il ferro di prora e il risso di poppa.

Gondolino:

Imbarcazione più leggera e veloce della gondola, dalla quale trae la forma, misura attualmente 10,50 metri, 1,10 di larghezza e 0,65 metri di larghezza del fondo.

Caorlina:

Barca da lavoro, conserva le forme originali visibili nelle stampe del XVI secolo. Adibita alla pesca (caorline da seragia) e al trasporto delle primizie ortofrutticole dalle isole al mercato cittadino. Caratteristica, l'uguaglianza tra la forma della poppa e della prua. Il nome deriva, probabilmente, dalla vicina Caorle.

Mascareta:

Sandalo leggero usato per la pesca, per le regate e per il diporto lagunare. La lunghezza (6-8 m) varia in rapporto del numero di vogatori (1-4 remi). Sembra che il nome derivi dall'uso frequente che ne facevano le cortigiane mascherate.

Pupparin:

Imbarcazione veloce usata per la vigilanza marittima o come barca da casada. Molto sviluppata nella poppa da cui prende il nome. Vogata a un remo fino a un massimo di 4, la lunghezza varia da 9 a oltre 10 metri. Il profilo sottile e affilato dello scafo e lo slancio audace della prua fanno del pupparin una barca elegante.

Una nota a parte la merita l'altana, vale a dire quella terrazza sopra ai tetti, sospesa tra laguna e cielo, che quasi tutti i palazzi veneziani esibiscono. Quella dello **Starhotels Splendid Venice**, articolata su tre livelli, ospita una zona solarium e una idrovasca. E un roof garden, vivamente consigliato per un aperitivo all'ora del tramonto.

Prezzi per camera doppia: da 240 a 700 euro. Sconti del 10% per prenotazioni con 30 giorni di anticipo. Numero unico per prenotazioni: 00 800 00 22 0011. www.starhotels.com



Scompare un mito

Addio grande Olin

All'età di cento anni si è spento Olin Stephens. Una figura mitica, in cui genialità e passione si sono alimentati a vicenda per oltre un secolo

di Angelo Sindoni

Ci sono uomini nati per rivoluzionare l'esistente facendo della propria vita uno spartiacque tra ciò che fu e ciò che sarà. Olin J. Stephens II era uno di questi uomini. Legò la sua vita a doppio filo al mondo della vela e lo cambiò per sempre. Due trame fatte di passione e lavoro che si intrecciarono sempre più fino a formare la tela del

38 ottobre 2008

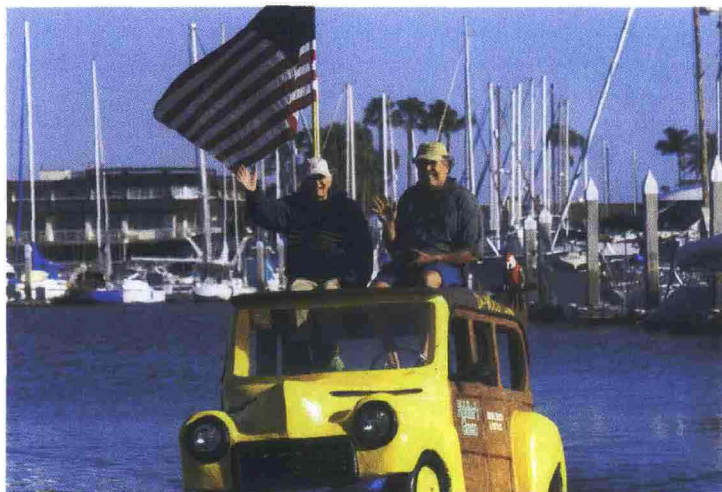
mito su cui sarebbero state disegnate barche entrate nella leggenda dello yachting moderno. La passione fu avvertita sin da piccolo, quando con il fratello Rod trascorreva le giornate a veleggiare lungo il Long Island Sound. Il tempo passato ad andare a vela fece affiorare quelle qualità che caratterizzano il talento: curiosità e spirito d'osservazione. Fu così, per istinto, che Olin Stephens cominciò a tracciare su un foglio bianco le prime linee d'acqua di possibili scafi.

Il primo impiego non tardò ad arrivare: neanche ventenne, spedì un suo disegno a "Yachting". Il progetto attirò l'attenzione di Drake Sparkman, noto broker di imbarcazioni, che volle immediatamente conoscere l'autore di quegli schizzi. Folgorato dalla genialità del ragazzo, Sparkman non esitò ad associarlo direttamente al suo studio. Nacque così, sul finire degli anni Venti, lo studio di progettazione Sparkman&Stephens.

Il primo importante progetto della nuova società fu commissionato dal padre dei due ragazzi Stephens (nel frattempo anche Rod entrò a lavorare per la S&S): il risultato fu Dorate, una barca concepita per affrontare la Transatlantica e partecipare in Inghilterra alla Fastnet. Definita il primo vero ocean racer moderno, Dorate arrivò al traguardo europeo, sotto il faro dell'isola di Scilly, con quattro giorni di anticipo. Stracciati gli avversari, bissò il successo vincendo la Fastnet. Tornata a bordo di una nave a New York, la barca fu accolta con tutti gli onori del caso, mentre per le strade l'America festeggiava la famiglia Stephens e l'ingresso degli Stati Uniti nel mondo internazionale dello yachting.

Il successo raggiunto non distolse Olin Stephens dal suo lavoro: subito tornò al suo studio per correggere e migliorare i difetti del pur brillante Dorate. Dall'evoluzione di quello scafo nacque lo Stormy Weather, una delle barche più vincenti nelle competizioni moderne. Ma la storia non poteva certo arrestarsi, né tantomeno la genialità di Stephens che, con la sua matita, progettava intanto il New York 32. Sviluppo delle prime creazioni, questa barca legò la sua importanza, oltre che alle competizioni vinte, all'innovativa tecnica costruttiva che consisteva nella realizzazione degli scafi tramite stampo maschio. Ideata dai due fratelli, la nuova tecnica inaugurava la produzione di barche in serie. Furono prodotti ben 20 esemplari identici del New York 32, uno di proprietà dello stesso Rod.

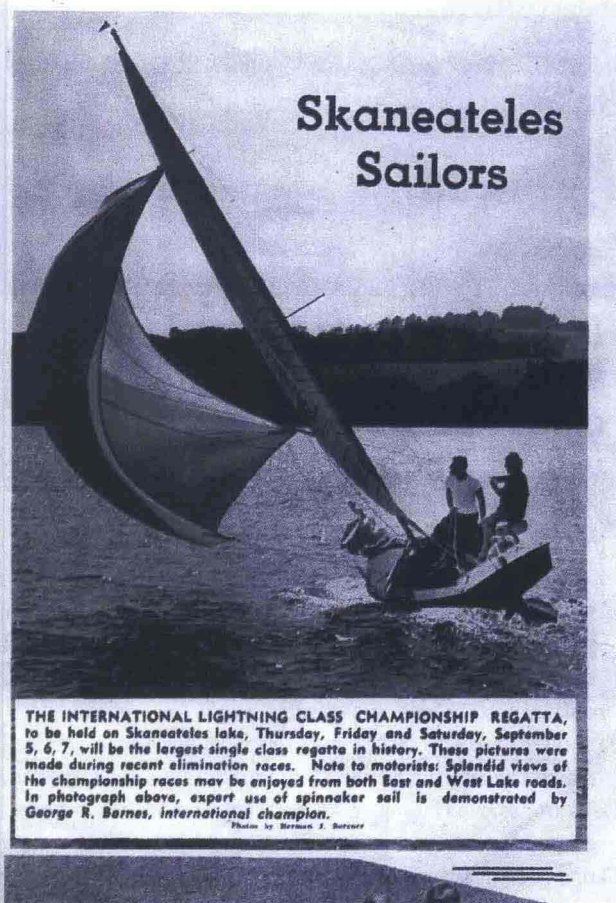
Impegnato assiduamente nella ricerca e nel miglioramento delle carene, Olin fu invitato da Harald Vanderbilt a collaborare con Starling Burgess per il disegno di un modello J-class, barca che avrebbe dovuto puntare alla mitica brocca dell'America's Cup. Il Ranger (così si chiamava lo storico scafo) vinse l'edizione del 1938 consacrando definitivamente Olin Stephens nell'Olimpo dei progettisti della vela. Le strade di Stephens e della prestigiosa competizione, da lì in poi, erano destinate a incrociarsi ancora, portando per otto volte le barche della S&S a conquistare il titolo: dal



Sopra, Olin Stephens (a sinistra) in giro su un Woody, storica boat-car. Nella foto a seguire, il progettista con German Frers (il primo da sinistra) e a lato, con l'equipaggio Spazzo. Sotto, un articolo su una sua storica creazione, il Lightning



Columbia del 1958 al Courageous, primo defender in alluminio, del 1974 fino al Freddoom del 1980. La capacità nella progettazione di Olin Stephens spaziava a 360 gradi, riuscendo ogni volta a stupire sia chi commissionava il progetto sia i più scettici fra gli addetti ai lavori. Stephens guardava al futuro riuscendo ad anticiparlo. Emblematico a tal proposito fu il caso di Carlton Mitchell, che si rivolse alla S&S per la costruzione di una barca che avesse la vocazione da crociera pur mantenendo prestazioni da regata. L'insolita richiesta fu esaudita ancora una volta non con una semplice barca, ma con una rivoluzione. Il Finisterre, che al varo strappò il riso a molti per la sua forma piatta e larga, fu il primo fast cruiser della storia della vela. Olin Stephens aveva per l'ennesima volta colto nel segno! Agli altri non rimaneva che seguire la strada da lui sapientemente tracciata. L'attività nel lavoro fu frenetica: dagli scafi racer della classe 6 metri a lussuosi yacht a vela, passando per il Sayula II e il Flyer, vincitori delle prime due edizioni del giro del mondo in equipaggio. Furono oltre 2000 le barche progettate da Olin Stephens nella sua lunga carriera, rendendo uniche le sue "creature" con soluzioni geniali e innovazioni tecnologiche. Cittadino onorario di Porto Santo Stefano, Stephens seguiva quasi ogni anno le regate delle vele d'epoca che si svol-



gono nel nostro paese, presso l'Argentario. Nato nel lontano 1908, ci lascia cento anni dopo, il 13 settembre 2008: un cammino durato un secolo esatto che si sovrappone in maniera indissolubile a quello della vela moderna. Lo storico studio Sparkman&Stephens è ancora lì, sulla Quinta Avenue newyorkese, a far da scuola alle più grandi matite dello yachting mondiale. ■