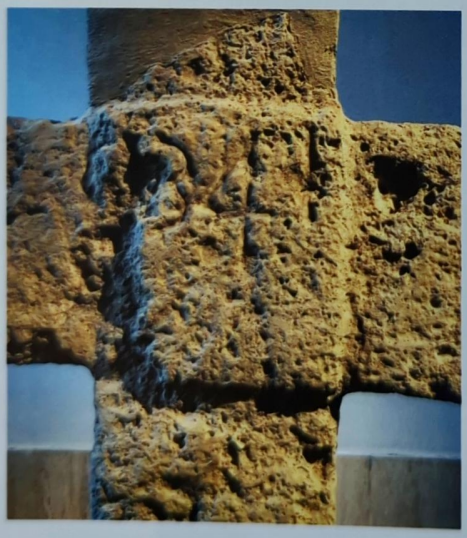


La croce di sasso nel Battistero della Chiesa di San Antonio Abate a Masiera (foto 2019).



La Croce all'interno del Battistero. Al centro della croce esiste una data scolpita e poco leggibile "1341", di dubbio significato storico (Foto 2019).



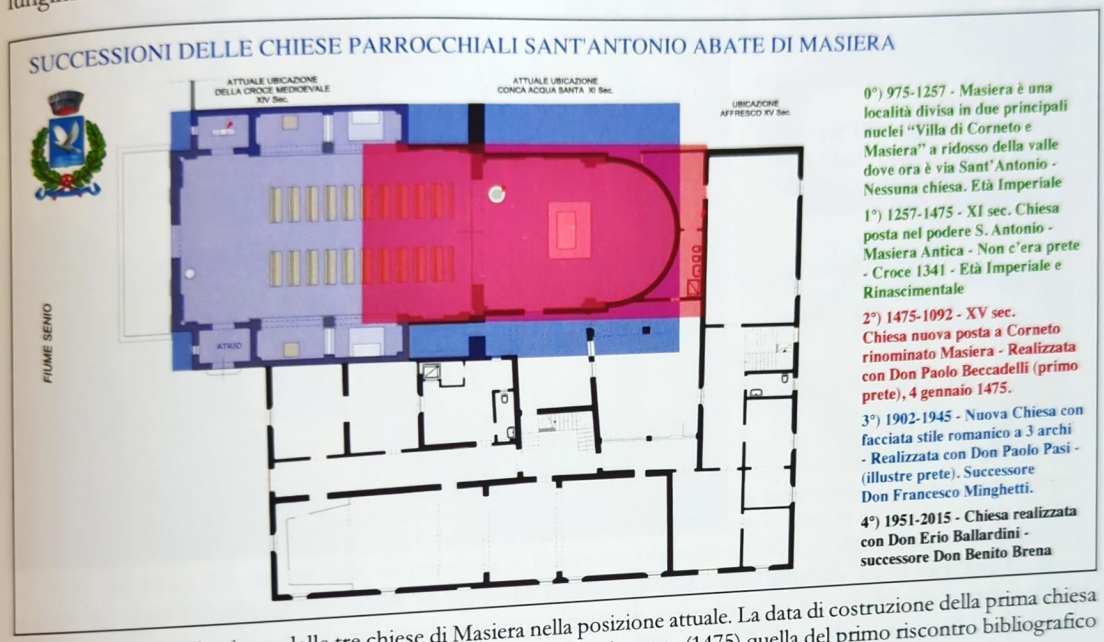
Croce di Masiera col numero 1341. Visibili anche fori da palle da fuoco suggestivi per essere stata un bersaglio di tiro con armi militari.

Nella placca posta alla destra dell'entrata nel Battistero si legge: "Croce di Masiera (XIV secolo), rimossa dal sito originario il 13 febbraio 1994 e posta in questo luogo il 3 settembre 1994 su autorizzazione della Soprintendenza per i Beni Ambientali ed Architettonici di Ravenna in data 9 luglio 1991. Solennemente benedetta il 14 settembre 1994, Festa dell'Esaltazione di S. Croce.

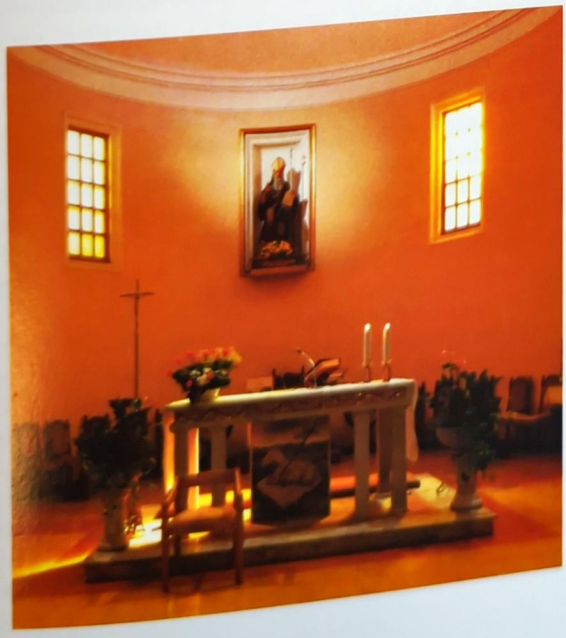
Committente: Parrocchia di Masiera / Progettazione Ambientale e Direzione Lavori: Arch. Serri Giovanni / Lavori di restauro eseguiti dalla Coop. Restauro e Conservazione di Bologna."

Peccato che nessuno abbia pensato di lasciare un cippo o altra copia della croce per marcare il punto esatto dove aveva risieduto per secoli e dove io l'ho vista in un numero infinito di occasioni. Se non siamo tutti errati e mi è concesso di usare un toponimo storico errato, quella "pietra miliare" indicava il luogo dove sorgeva la Vecchia Masiera, quindi mi sembra che fosse doveroso lasciare un promemoria per la posterità.

Per secoli la Chiesa rappresentava tutta Masiera essendone per diritto il Centro comunitario e per lungimiranza di Don Erio Ballardini venne incorporata nel nuovo centro del paese.



Sovrapposizione della pianta delle tre chiese di Masiera nella posizione attuale. La data di costruzione della prima chiesa potrebbe essere fonte di ulteriori accertamenti, essendo la data riportata (1475) quella del primo riscontro bibliografico (Schedario Rossini), non necessariamente la data della sua costruzione (foto da Masiera Web).



Abside ed altare della chiesa di San Antonio Abate a Masiera (foto 1995).

Secondo Mazzotti Carlo (1974, 13), Don Aderito Calgarini, storico locale a me ben conosciuto e da me spesso personalmente consultato, era convinto che "l'antica chiesa demolita nel 1902 fosse stata costruita prima del 1300" con stile romanico tardivo, cioè verso la fine del XIII secolo (pubblicato su Echi di Fusignano nel febbraio-dicembre 1966). Il primo rettore della chiesa di Masiera viene riportato nello schedario Rossini come Don Paolo Beccadelli nel 1475. Questi morì nel 1483 ed il suo successore fu Don Giovanni Antonio Bartolomeo Sorboli di Bagnacavallo il 2 novembre del 1483 (Mazzotti, 1974, 14).



Chiesa di Masiera con campanile e cimitero. Il pronao aveva tre arcate di stile tardo romanico.
Fu costruita forse nel XIII Secolo e demolita nel 1902. Don Paolo Pasi (1866-1926) ne fu l'ultimo parroco (1897-1926).

Il 22 maggio 1573, durante una visita apostolica Monsignor Ascanio Marchesini suggerì alquanti miglioramenti alla chiesa ed in particolare di erigere un fonte battesimale che non esisteva e per cui i battesimi si facevano solo nella Chiesa di Fusignano, causando non poche angustie per i parrocchiani perché "*vi era di impedimento il Fiume Senio, specie d'inverno*". Ciò significa che tra Masiera e Fusignano a quei tempi c'era solo guado o barca (traghetto) e probabilmente passerelle pedonali temporanee sopra l'alveo del fiume.

La chiesa più anticamente conosciuta aveva tre altari, ma la statua di San Antonio Abate non era sull'altare maggiore, ma nell'altare laterale a destra dell'entrata. All'epoca della sua demolizione la statua di San Antonio Abate era sull'altare maggiore (Mazzotti Carlo, 1974, 35).

Nel 1781 il raccolto nei fondi della chiesa fu scarso per via di due recenti alluvioni.

Fino all'inizio del XIII secolo d. C. Masiera, la Contea di Donigallia, la Pieve di San Savino e San Giovanni Battista erano vicini, al margine della zona valliva. Col nuovo corso e l'arginamento del fiume Senio, Masiera restò separata da Donigallia poi Fusignano, rimanendo al lato destro del fiume. Venduta ai Polenta di Ravenna (1359) venne poi incorporata, per intervento papale, nel territorio di Bagnacavallo nel 1367 (Fignagnani, 1879, 61).

Le sponde o rive del fiume inizialmente erano solo terrapieni per proteggere campagne ed isolati circostanti. Successivamente periodici lavori di sterramento dell'alveo furono necessari. Per protezione da ripetute alluvioni gli argini furono progressivamente elevati, fino al livello attuale dove, a Fusignano e Masiera, hanno raggiunto un'altezza fino a 15 metri, superiore al tetto di una casa di due piani.

Dapprima Masiera e Fusignano comunicavano tramite un guado sul fiume Senio, oppure per via acquatica attraverso la valle, con barche di ogni tipo. Dopo l'arginamento dell'alveo e l'allungarsi del fiume, guadi superficiali o passerelle stagionali durante i mesi con poche piogge erano probabilmente usati. Quando il livello dell'acqua cresceva, venivano usate barche per traghettare persone, carri e derrate da una sponda all'altra del fiume, tramite un "passatore" e con pedaggio, poco a monte della chiesa di Masiera.



La posizione delle strade di Masiera e Fusignano presso la chiesa di Masiera, prima della costruzione del primo ponte (Dettaglio della Carta Manzieri-Lindemain, 1745-56) sembra indicare la zona di un guado oppure di un passo con barca. Una rampa dalla via principale di Fusignano dirigendosi a sud e parallela all'argine sinistro del fiume corrisponde, dal lato di Masiera, ad una strada perpendicolare all'argine destro.

Il 21 novembre 1754 Papa Benedetto XIV accordò al Marchese Francesco Calcagnini il permesso di costruire un ponte sul fiume Senio e di riscuoterne il pedaggio. Il Vicchi (Storia di Fusignano, 1876, 93) annovera che la Famiglia Corelli aveva "il diritto di costruirlo" e perciò ci volle un intervento notarile (rogito Armandi) in cui l'Abate Giacinto Corelli il 27 maggio 1755 cedeva ("farne cessione") tale diritto al Marchese Cesare Calcagnini.

Ancora riporta il Vicchi che "*Tal ponte fornirono i cessionari Calcagnini dopo tre anni superiormente al ponte attuale, quasi rimpetto alla Chiesa di Masiera e a puntino innanzi la demolita casa Marocchi, l'area della quale acquistò la famiglia marchionale, aprendovi poi con due colonne un nuovo ingresso alla loro villa*".

La costruzione del primo ponte di legno iniziò nel 1757 e venne terminato nel 1758. Secondo il Soriani fu costruito di fronte alla casa di Francesco e Gianantonio Marocchi, allo stesso punto dove nel 1698 c'era stata una "rotta". Il Fignagnani (Storia di Fusignano, 1879, 179) riporta che il ponte "anticamente era di fronte alla chiesa di Masiera, od alcuni passi sopra".

Secondo Echi di Fusignano (Pasqua 1989, 7) richiamandosi a Giuseppe Grossi "*Il Marchese lo costruì a circa mezzo miglio a monte* [Sud] *di Masiera, per dar comodo a tutti i suoi contadini di trasportare le derrate fino al palazzo*". Secondo l'articolo pubblicato sul Comune nel febbraio 1987 "Il Ponte sorse un po' più oltre la Chiesa di Masiera, verso San Potito"; dettaglio non confermato dalla mappa di Manzieri-Lindemain.

Secondo la mappa, di poco precedente la costruzione del primo ponte, dal lato di Fusignano si vede una strada verso levante che gira a destra, parallela all'argine sinistro del Senio e termina ciecamente di fronte alla chiesa di Masiera, mentre alla destra del fiume gli corrisponde un'altra strada che termina sull'argine destro, poco più a Nord della chiesa di Masiera. Questa zona probabilmente corrispondeva ad un guado sul Senio, mentre il primo ponte fu costruito di fronte alla nuova via di accesso al Palazzo Calcagnini, praticamente corrispondente all'attuale Viale Garibaldi di Fusignano.

Ancora Echi di Fusignano (luglio 1924) riporta che il secondo ponte di legno "*non si fece più nel posto del primo cioè presso il rottazzo*" che corrisponderebbe a breve distanza dalla chiesa di Masiera verso sud e praticamente di fronte all'entrata verso est della proprietà e castello dei Calcagnini.

Tutte le fonti menzionate sembrano essere concordi nel concludere che il primo ponte di legno fu costruito al sud della chiesa di Masiera e vicino alla zona *rutàz*. L'unica area dove il Senio è poco ampio e che corrisponde alla zona a nord del bosco dove il nuovo viale di accesso al Castello fu costruito, il Viale Garibaldi attuale, sembra essere quella immediatamente a valle (al nord) dell'ampia zona del *rutàz*, per facilitare accesso e comunicazione con le proprietà del Marchese oltre il Senio.

Il ponte probabilmente venne costruito a livello dell'incrocio di Via Sottofiume con la Carraia Ballotta, come era prima della costruzione di Via Don Erio Ballardini, poco più a monte della medesima via ed a valle dell'ampia zona del *rutàz*. Nelle mappe attuali Viale Garibaldi e Via Don Erio Ballardini appaiono ben allineate ed immediatamente a nord della zona *rutàz*.

Da ricordare inoltre che sulla stessa linea di Via Don Erio Ballardini esisteva un "sentierino" che da Via Sottofiume conduceva a Via Pieve Masiera, sull'entrata della Scuola Elementare di Masiera. Il "sentierino" avrebbe potuto essere una strada che conduceva al primo ponte.



Veduta aerea del secolare Bosco di Fusignano il 29 settembre 1935. Da notare il viale alberato che dal castello dei Calcagnini, passando al sud dell'ippodromo (pista) conduceva fino al fiume Senio, a valle della zona del *rutàz*, dove sorgeva il primo ponte di legno tra Fusignano e Masiera (da BCPF).

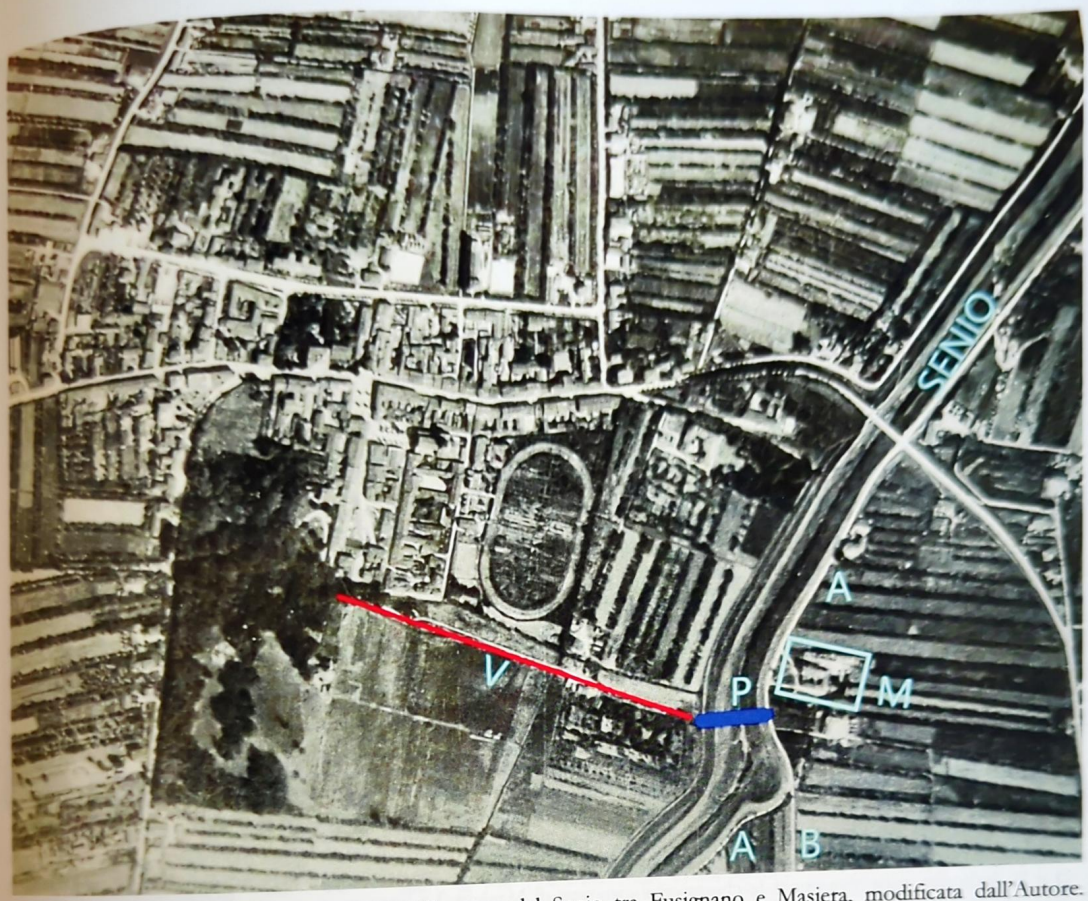


Foto militare aerea del 29 agosto 1944 della zona del Senio tra Fusignano e Masiera, modificata dall'Autore. A: Via Sottofiume; B: Carraia Ballotta; M: complesso chiesa e cimitero di Masiera; P: possibile località dove fu costruito il primo ponte di legno, immediatamente dopo la zona dell'ampia golena del *rutàz*; V: viale che conduceva al palazzo Calcagnini al margine nord del bosco secolare, praticamente scomparso nel 1944.



Cancello di accesso al viale del castello dei Calcagnini a Fusignano. Secondo gli storici l'inizio del viale corrispondeva alla rampa del primo ponte di legno costruito sul Senio, la via più breve per ricevere derrate dai molti fondi che i Calcagnini possedevano oltre il fiume (foto da BCPF).



Veduta satellitaria del fiume Senio con la posizione dei ponti segnata dalle lettere **A**-**B**-**C**.
A rappresenta la posizione del primo ponte di legno; **B** segna la posizione del secondo e terzo ponte di legno; **C** segna la posizione del primo ponte di cemento, del ponte Bailey di ferro e del secondo ponte di cemento, quello attuale. **D** e **E** indicano rispettivamente la chiesa ed il cimitero di Masiera. La linea rossa traccia il percorso approssimativo del viale di accesso secondario al Palazzo Calcagnini, di fronte al primo ponte sul Senio. La linea punteggiata in bianco corri-sponde alla parte abbandonata della Carraia Ballotta che sfociava in Via Sottofiume Masiera. In questo vecchio incrocio iniziava un sentierino che, passando in mezzo alla campagna, dalla chiesa conduceva alle scuole elementari di Masiera. Sul tracciato di questo sentierino pedonale si trova ora Via Don Erio Ballardini (prima era Via Fiorita) che conduce al nuovo centro del paese di Masiera, pensato e creato da Don Erio Bal-lardini stesso. Il nuovo segmento finale della Carraia Ballotta porta il nome di Via Francesco Taroni [34], martire della Seconda Guerra Mondiale, e sbocca in Via Don Erio Ballardini un centinaio di metri verso est.

34 Francesco Taroni (15/8/1909 - 09/09/1944), prima vittima innocente di un'azione di rappresaglia tedesca a San Savino in Via Placci, a seguito dell'uccisione di un soldato tedesco ad Alfonsine da parte di partigiani locali. Suo padre Antonio e mio nonno materno Stefano Dalla Casa furono le prossime vittime: Antonio morì subito, mentre mio nonno, pur gravemente ferito, sopravvisse all'esecuzione (Contarini 2001).



TARIFFA

Di quanto dovrà pagarsi da quelli, che passaranno sul Ponte di Fusignano, esistente sul' Fiume Senio.

GIO: FRANCESCO, del Titolo di S. Adriano della S.R.C. Diacono Card: BANCHIERI, nella Città, e Ducato di Ferrara Legato a Latere &c.

AVendo la Santità di Nostro Signore in vigore di suo Rescritto delli 30. Settembre 1754., dare a Noi tutte le facoltà necessarie, et opportune per la costruzione del Ponte, che il Sig. Marchese Francesco Calcagnini intende fare sopra il Fiume Senio, in faccia a Fusignano; Quindi è, che a norma ancora della riserva fatta a Noi stessi nel Decretto, o sia Rescritto di concessione sopra il Ponte medesimo, fatto li 23 Ottobre dell' Anno 1754. dichiariamo, che il Pedaggio da esigersi sopra quelli, che transitano sopra detto Ponte, debba regolarsi a norma dell' infrascritta Tariffa, che dovrà tenersi affissa in luogo visibile alle sponde di detto Ponte, formato che sia.

Per ogni persona a piedi Terriera (eccettuato quelli che passeranno per servizio delli Signori Cardinali Legati, Vescovi, e Monsignori Vice-Legati, come pure gli Ambasciatori de' Principi) quattrini tre	B. —	1	Se sarà piccola, quattrini tre	B. —	1
Se Sarà Forestiera Baiocchi uno	B. 1	—	Per ogni Cella, o Barille di Pesce quattrini tre	B. —	1
Per ogni persona a Cavallo con Valigie, o senza (a riserva di quelli nominati di sopra) un baiocco	B. 1	—	Per ogni Carro, o Carretta, si carico, come vuoto baiocchi quattro, e quattrini quattro	B 4	: 4
Per ogni Bestia grossa Terriera; quattrini tre	B. —	3	Se saranno carichi di Formento, o Vino, baiocchi cinque, e quattrini tre	B. 5	: 3
Se sarà forestiera un baiocco	B. 1	—	Se saranno forestieri, e carichi di merci, baiocchi nove, e quattrini uno	B. 9	: 1
Per ogni Sacco di farina, o altra roba quattrini tre	B. —	3	Per ogni Caleffe terriero, ad uno, o due Cavalli baiochi cinque	B 5	—
Per ogni Botte di Pesce, o di Oglio, o altro baiocchi due	B. 2	—	Se forestiere baiocchi sette	B. 7	—
Per ogni Balla grossa di ogni Mercanzia baiocchi uno	B. 1	—	Per ogni Branco di Pecore, se sia Terriero baiocchi dieci	B. 10	—
			Se forestiero baiocchi	B. 12	—

Dichiariamo però che per gli abitanti di Bagnacavallo, e di Fusignano, o de' respettivi Territorj di detti due luoghi, abbia da pagarsi solamente la metà in tutti li casi di sopra espressi, ne' quali non è stata fatta distinzione trà Terriero e Forestiero.

Dat. dal Castello di Ferrara questo di 5. Novembre 1755.

G. Francesco Card. Banchieri Legato &c.

In Ferrara, nella Stamperia Camerale.

Editto datato 5 novembre 1755 rilasciato a Ferrara dal Legato della Santa Sede, Cardinale Giovanni Francesco Banchieri, con l'elenco dei pedaggi consentiti da riscuotersi da coloro che dovevano passare sul nuovo ponte di proprietà del Marchese Francesco Calcagnini.

Nel XVIII secolo, dopo aver subito innumerevoli lavori di riparazione, la struttura lignea di questo ponte aveva raggiunto un punto senza ritorno.

Siccome, al pari di altri ponti locali, era stato costruito all'interno del fiume. Il continuo innalzamento degli argini lo rendeva mal sicuro per il transito ed un ostacolo per i molti detriti che vi passavano durante le piene.

Il Marchese Francesco Calcagnini decise di ricostruire il ponte, ma i suoi piani vennero interrotti dai Fusignanesi e dai rappresentanti di Bagnacavallo i quali credevano più opportuno spostarlo più a nord per averlo nella stessa direzione della strada principale di Fusignano, direttamente perpendicolare alla riva sinistra del fiume e corrispondente alla presente Via Severoli. In questa posizione sarebbe stato allineato con la strada che conduceva a Bagnacavallo, l'attuale Via Abbandonata nel suo segmento diretto da levante a ponente.

Trattative iniziarono tra il Marchese Calcagnini e Bagnacavallo, con accordo finale in cui Bagnacavallo avrebbe pagato 200 scudi e Fusignano 150 scudi. Ciascuna delle due comunità era responsabile per la costruzione delle rispettive rampe di accesso (al Comune di Fusignano costò 350 scudi). La costruzione, manutenzione e proprietà perpetua del ponte sarebbe rimasta al Marchese Calcagnini, purché il ponte fosse agibile sia di giorno che di notte e non ci fosse alcun pedaggio da pagare per i cittadini Bagnacavallesi[35].

Leone Vicchi riporta testualmente (1876, 97) che nel 1787 "*In quei tempi il ponte edificato quasi rimpetto alla Chiesa bagnacavallese di Masiera era notevolmente deteriorato e minacciando ruina. Le comuni di Bagnacavallo e Fusignano stimolarono il marchese Calcagnini a riedificarlo, offrendosi a pagargli una somma considerevole per ammorzare la tassa di pedaggio. Il marchese non si rifiutò e riscossi pel titolo sopradetto rom. sc. 100 dal Comune di Bagnacavallo e sc. 150 da quello di Fusignano, oltreché essi si obbligarono a fare del proprio le rampe dalla rispettiva parte, nel 1790 lo riedificò di faccia al borgo Giugni, ove tuttora si trova*".

I lavori di costruzione iniziarono prontamente nel 1790. Il ponte fu costruito in legno sullo stesso disegno del ponte che doveva rimpiazzare.

Un episodio interessante all'inizio della costruzione del nuovo ponte derivò dalla necessità di porre il nuovo ponte allo stesso livello degli argini. Sfortunatamente, siccome il nuovo ponte doveva costruirsi ad immagine e somiglianza del vecchio, tutti i legni per la nuova costruzione erano già stati tagliati con misure prese dal vecchio ponte ed i primi piloni erano già stati piantati all'interno degli argini.

Alcuni signori fusignanesi, tra cui il Marchese Calcagnini ed il Marchese Giacinto Corelli, venuti a vedere i lavori si resero conto che con le presenti misure dei legni il ponte non avrebbe raggiunto il livello degli argini, come si era già fatto nei nuovi ponti di Cotignola e della Chiusa (Bagnacavallo).

Il capo mastro dei lavori, Maretti di Faenza, interpellato dal Marchese Calcagnini, disse che non si poteva cambiare il progetto perché i pali portanti erano troppo corti per raggiungere gli argini e la maggioranza di loro erano già stati piantati. Il Marchese Giacinto Corelli disse che c'era il rimedio e bastava solo "*rimuovere le aguccie e incalmarle*" (togliere i piloni già piantati ed allungarli), dando l'altezza desiderata.

Il Maretti sosteneva che le "*aguccie*" non si potevano rimuovere, al che il Marchese Corelli suggerì di usare lo stesso strumento usato per piantarle al fine di rimuoverle. Usando astutamente il mallo con direzione opposta, il problema fu risolto prontamente ed i lavori ripresero col nuovo progetto, sotto la direzione iniziale del Marchese Corelli. La costruzione del ponte si concluse nello stesso anno 1790. Il Marchese Calcagnini spese 2.000 scudi nella costruzione del ponte.

35 Rogiti Adamo Utili e Battista Soriani 22 e 29 maggio 1790.



"*Ponte sul Fiume Senio appartenente a S.E. Sig.re M.se Franc.co Estense Calcagnini*". Disegno ad acquerello di ignoto autore del Secondo Ponte di Legno di Masiera/Fusignano, eretto a livello di Via Severoli (1790-1815).

Il ponte fu costruito in legno nella stessa forma del ponte da rimpiazzare. Il nuovo ponte aveva cinque campate, di cui le tre centrali erano lunghe circa 7 metri e le due laterali erano più corte. Si erigeva su quattro pontoni di legno, di cui due erano nell'alveo del fiume e due nella parte interna e più alta degli argini. Quattro colonne lignee di due metri e mezzo di altezza furono poste (due per lato) ai due lati del ponte. Su ogni colonna c'era un leone di legno e sul lato era montato lo stemma dei Calcagnini. All'entrata del ponte da Fusignano, sull'argine sinistro, sorgeva la garitta per il guardiano del ponte, dove si pagava il pedaggio per passare.

Con la venuta di Napoleone in Italia tutti i ponti diventarono proprietà del Governo Napoleonico il 27 ottobre 1798 (5 Pratile, Anno VI); in questa data gli stemmi del marchese furono rimossi; inoltre furono eliminati sia il pedaggio per i forestieri che il guardiano del ponte, Giuseppe Pozzetti.

Nel 1799 quando gli Austriaci riconquistarono le nostre terre gli scudi dei Calcagnini riapparvero sulle colonne del ponte, per scomparire permanentemente l'anno successivo quando ritornarono le truppe napoleoniche.

Molte e svariate furono le peripezie di questo ponte che fu danneggiato sia dal tempo che dalle piene del fiume e con maggior ragione per la mancanza di manutenzione dal proprietario. Infatti il Marchese Ercole Calcagnini (della famiglia di Formigine, succeduto a Francesco) si rifiutava di provvedere alle dovute riparazioni, come per obbligazione stipulata il 29 maggio 1790, adducendo che lui aveva perso il diritto di proprietà con la venuta dei Napoleonici. Dopo minacce da Fusignano e Bagnacavallo di ricorrere ad intervento giuridico, il Marchese concesse di condurre dovute riparazioni al ponte solo nel 1804.

Secondo Echi di Fusignano (Pasqua 1989, 9-10) il ponte, prematuramente invecchiato, fu parzialmente protetto dall'elevato traffico con un "ponticello" o *puntsela* di legno adiacente al medesimo. Tale ponticello fu per lungo tempo fonte di scherno per i popolani per la sua instabilità che si vedeva a

rischio di crollare ogni volta che cresceva il livello dell'acqua nel fiume. Ogni vota che c'era una fiumana si dovevano chiamare i Vigili del Fuoco di Ravenna i quali provvedevano con corde ad assicurare la stabilità di questo ponticello, il quale fu investito da una quantità esagerata di detriti legnosi ed alberi, per cui crollò, sotto gli sguardi divertiti degli spettatori che lo stavano osservando vacillare e poi svanire nelle acque torbide del fiume.

Tuttavia non l'acqua, ma il fuoco fu la causa della distruzione del ponte di legno dei Calcagnini. Nel 1815 soldati delle truppe Napoleoniche Napoletane erano stanziati a Lugo, sotto il Comando di Gioacchino Murat. Il 17 aprile 1815 un gruppo di soldati raggiunse Fusignano ed appiccò fuoco al ponte, distruggendolo. Il legno del ponte fu poi accatastato nel giardino del palazzo del Marchese Calcagnini.

Un ponte ligneo provvisorio fu eretto per mantenere traffico per le popolazioni locali, in attesa che il Marchese Ercole Calcagnini provvedesse a ricostruire il ponte come aveva promesso. Il Marchese aveva già commissionato all'ingegnere Giovanardi di Fusignano di progettare la ricostruzione del ponte e la maggior parte del legname era già stato acquistato. Sfortunatamente il Marchese morì a Milano nel febbraio del 1816.

Il figlio Francesco aveva tutt'altre intenzioni e si rifiutò di ricostruirlo ricorrendo alla via legale. Il progetto di ricostruzione fu immediatamente sospeso.

Una piena del Senio del 7 settembre 1819 trascinò con l'acqua anche il ponte provvisorio, mantenendo separate le due comunità di Fusignano e di Bagnacavallo.

Ovviamente le due comunità cercarono di convincere il Marchese a ricostruire il ponte, ma questi minacciò di ricorrere alla corte, adducendo che le sue obbligazioni erano state annullate dalla legge napoleonica. Le due Comunità richiesero permesso di procedere per via legale contro il Marchese presso il Cardinale Arezzo. Il Cardinale opinò a favore inizialmente ma poi cercò di offrire una proposta alternativa che non venne accettata dalle due comunità. Il Comune di Bagnacavallo (13 dicembre 1820) e quello di Fusignano (29 dicembre 1820) decisero di ricorrere alla via legale. La causa iniziò nel 1821. Le due comunità ritennero come legali il famoso avvocato Ferraini di Ferrara, Bartolomeo Ballotta e Federico Armandi di Fusignano, Gaudenzi, Fravolini e Gamberi di Bologna.

Nel frattempo Bagnacavallo e Fusignano provvidero a costruire un altro ponticello provvisorio, per la spesa finale di scudi 130:20.6, anche se era stata appaltata a Domenico Antonio Tazzari per soli 79 scudi.

Il tribunale in primo luogo decise a favore delle due Comunità, ma poi la causa proseguiva molto lentamente. Nel 1826 il Marchese Francesco Calcagnini venne interdetto per il suo comportamento troppo dispendioso dal Papa il quale gli ordinò come economo il Marchese Zavagli. L'Economo, venuto a conoscenza dell'esistenza della causa legale con le Comunità di Bagnacavallo e Fusignano si affrettò a negoziare tra le due parti, proponendo che il Marchese costruisse il ponte, mentre le due Comunità dovevano provvedere al pagamento di metà delle spese di costruzione e di esonerare il Marchese da ogni obbligazione di manutenzione del ponte stesso. Accettata la proposta, la transazione fu stipulata il 2 novembre 1826[36].

Nei primi mesi del 1827 iniziarono i lavori di costruzione, che terminarono nel mese di agosto, ma il ponte venne collaudato solo il 9 ottobre. Il terzo ponte di legno (sesto se si consideravano anche i tre ponticelli temporanei) era lungo 33 metri, con quattro pilastri di legno, due nell'alveo e due sui rivali interni, formando 5 campate. Le tre campate centrali erano lunghe 7 metri, mentre le due laterali erano solo 6 metri. Lateralmente c'erano marciapiedi per i pedoni ed un parapetto laterale alto 1,12 metri. Secondo il Grossi ad ognuno dei quattro angoli c'era una colonna di legno di 2,50 metri. Questo dettaglio non è confermato dalle foto esistenti di questo ponte. Ingegneri furono Luigi Dorna e Cristoforo Giovannardi. Appaltatore fu Giuseppe Mazzotti. Il ponte fu inaugurato alla presenza del Gonfaloniere di Fusignano, dal Gonfaloniere di Bagnacavallo e dal Marchese Zavagli. Seguì poi la processione col baldacchino della Madonna Patrona di Fusignano.

36 Rogito Gasperoni.



Dal mappale dell'Archivio Storico di Ravenna. Circa 1830. Via del Fiume (poi Via del Ponte, poi Via Ex Ponte, poi Via Severoli) con rampa di accesso al ponte corta (a Est della Villa Severoli). Da notare la presenza di 3 rampe di accesso al ponte dal lato di Masiera.



Via del Ponte (poi Via Ex Ponte, poi Via Severoli) con Villa Giugni (Borgo Giugni) alla sinistra. Da notare la corta rampa con la garitta ancora presente, sull'argine alla sinistra del ponte.



Via del Ponte (Via Severoli) a Fusignano, vista dall'argine sinistro del fiume; Borgo Giugni a destra. Parco di Villa Severoli a sinistra.



Villa Severoli (prima era Villa Corelli), con la chiesina in alto a destra, unico superstite della Villa, all'incrocio di Via Severoli con Via De Gasperi.

Rampa vecchia del ponte di Fusignano in Via del Ponte (attuale Via Severoli) dopo una nevicata. Borgo Giugni a destra. (*Echi di Fusignano*; Vecchie botteghe di Fusignano; Anno LVIII, 8 settembre 1976, supplemento al n. 6; 5).





Via del Ponte a Fusignano con la rampa ricoperta di neve. Borgo Giugni a destra.



In cima all'argine sinistro c'è una strada carreggiabile ed alla fine è visibile (meglio con lente di ingrandimento) la garitta quadrata con vessillo per riscuotere il pedaggio del ponte e forse anche della strada. Il ponte sembra avere colonne laterali come il precedente, non visibili sull'argine sinistro.



Il Terzo Ponte di Legno (1827-1924), visto dal sud sull'argine sinistro; ai due lati del ponte non sono visibili le quattro colonne di legno. La garitta è scomparsa.



Il ponte di Masiera/Fusignano visto dal nord sull'argine sinistro (inizio '900).



Mappale Napoleonico, Archivio di Stato di Ravenna; circa 1830. Da notare la posizione della via Pieve a nord-est del "borgo dei fabbri" (Mazzanti) di Masiera che diverrà poi col ponte successivo Via Abbandonata, convenientemente esclusa con la nuova e più lunga rampa di accesso, lasciando il Borgo dei Fabbri alla destra della Via Pieve Masiera. Da notare anche la presenza di tre rampe di accesso al ponte dal lato di Masiera.





Le due mappe napoleoniche (Archivio di Stato di Ravenna), entrambi del 1830 circa, sembrano discordanti nel numero di rampe a Masiera: tre a sinistra ed una nella mappa di destra. Essendo della stessa data credo che sia solo un dettaglio incompleto e certamente non tanto ben dettagliato come quello della mappa a sinistra.



Chiesa di Masiera col famoso Olmo secolare, circa 1930, dopo una nevicata. Visibile il sentierino di accesso all'argine e piano superiore dell'argine agibile al percorso. Non visibili le rampe di accesso al ponte.



Veduta laterale della chiesa del 1902 con cimitero e canonica. Il vecchio campanile, rannicchiato, è quasi nascosto dalla mole della nuova chiesa. Il vecchio cimitero (più piccolo dell'attuale), (foto inedita di Pietro Mazzanti).



Veduta panoramica di Fusignano e della Chiesa di San Giovanni Battista, dal palazzo Piancastelli, agli inizi del 1900.



Fusignano: la Chiesa del Suffragio ed il Palazzo Piancastelli visti dal campanile della Chiesa di San Giovanni Battista.



Chiesa di San Giovanni Battista, foto prima del 1899.



La Chiesa arcipretale di Fusignano demolita nel 1899. Acquerello monocromato di Marozzi (1891-93) (da Fusignano al Santo Padre Giovanni XXIII, 1958, 64).

Questo ponte durò ben 97 anni, ma ben presto mostrò la sua età necessitando molteplici e ripetute riparazioni. Secondo *Echi di Fusignano* (luglio 1924, 3) "questo disgraziato che ebbe una gestazione di 15 anni e nessuno lo voleva riconoscere per proprio figlio è sempre stato odiato, esecrato, maledetto, di maniera che ogni qual volta le acque si alzavano molto, si andava sul Senio per vedere se la fiumana lo portava via; anzi l'odio verso di lui crebbe a tal punto che più di una volta si tentò d'incendiarlo (1874-75 circa)".

A causa della mancata manutenzione nel novembre del 1876 il ponte si abbassò di un metro e mezzo dalla parte di Masiera. Il traffico fu immediatamente interrotto ed i lavori di riparazione iniziarono prontamente. Il parapetto fu sostituito con uno di ferro che fu più volte verniciato ed i lavori di manutenzione continuarono diligentemente fino a quando fu deciso che un nuovo ponte con più portata era una necessità improcrastinabile.

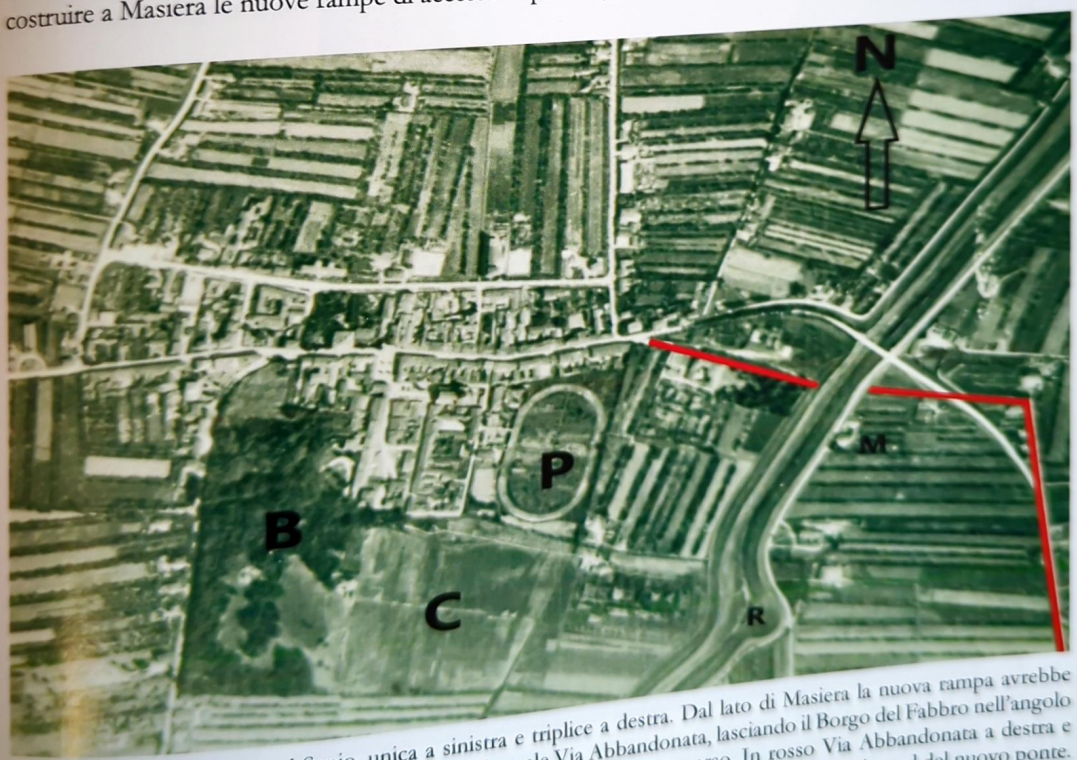
Nel frattempo, per uso pedonale, fu costruito un ponticello di legno provvisorio (*puntsela*), alto tre metri e rinforzato ai lati per poter resistere ad una fiumana di media altezza. Più volte i popolani si recarono sul fiume quando arrivavano fiumane e speravano vedere la *puntsela* partire con le acque torbide del fiume. I pontieri venivano chiamati ogni volta che sussisteva il pericolo e loro provvedevano a legarla con grosse funi che la fecero resistere anche a fiumane che superavano il piano del ponte. Una domenica mattina dell'aprile 1877, dopo un sabato di incessante pioggia, una grande fiumana si presentò non inaspettata e ben osservata dai fusignanesi. I pontieri erano in azione con un gran numero di spettatori, i primi per salvarlo e gli altri nella speranza di vedere il ponticello naufragare. L'opera di salvataggio sembrava compiuta anche se l'acqua aveva superato il livello del ponte; purtroppo l'arrivo di rami e sterpi di ogni tipo bloccarono il libero flusso della corrente, sottoponendo il ponticello ad una forza che non poteva contenere. In poco tempo e con grande scricchiolio il ponticello oscillò paurosamente e poi scomparse nelle acque melmose, travolto dalla forza dell'onda che seguì il crollo (da G. Santoni, *Echi di Fusignano*, agosto 1924).

CAPITOLO XXVI

PONTE MODERNO DI MASIERA/FUSIGNANO

Con l'avvento di nuovi mezzi di circolazione, alcuni dei quali avevano un peso molto più elevato della portata dei ponti di legno, si pensò di imitare i ponti dell'epoca romana, costruendo il nuovo ponte in cemento armato, non più di legno. Inoltre ci si rese conto che le rampe del ponte erano troppo corte e perciò troppo ripide. Si decise perciò di collocare il ponte più a nord, di ricostruire le rampe e di allungarle. Dal lato di Fusignano la rampa veniva mossa a nord per essere allineata con la via del Borgo (attuale Corso Emaldi), passando a nord, anziché a sud, del Borgo Giugni. In questo modo sia il Borgo Giugni che la Villa Severoli non venivano compromessi da una rampa più larga e più lunga della precedente. Già nel 1910 il Consilio Comunale di Fusignano deliberava sulla necessità di avanzare nella costruzione della nuova rampa di accesso al ponte, a nord del Borgo Giugni, che si doveva costruire a circa 30 metri più a nord del ponte di legno (ASCF).

Nel frattempo in base alla vigente legge 25 giugno 1865 sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità e su richiesta della prefettura di Ravenna (1° febbraio 1910) il Comune di Bagnacavallo il 2 febbraio 1910 espose per 15 giorni i nomi dei proprietari dei terreni che si dovevano espropriare per costruire a Masiera le nuove rampe di accesso al ponte (ASCF).



Le nuove rampe del ponte sul Senio, unica a sinistra e triplice a destra. Dal lato di Masiera la nuova rampa avrebbe rappresentato l'ipotenusa del triangolo formato dall'attuale Via Abbandonata, lasciando il Borgo del Fabbro nell'angolo a destra della rampa. Metà del "Bosco" centenario di Fusignano è scomparso. In rosso Via Abbandonata a destra e Via Severoli a sinistra, rappresentano le vie di accesso al terzo ponte di legno sul Senio, 30 metri a sud del nuovo ponte. **P**: pista per cavalli (ippodromo); **M**: chiesa di Masiera; **B**: residui del Bosco; **C**: zona disboscata; **R**: *"è rutàz"*, zona di una lontana rotta del Senio verso Masiera (1698), (Foto aerea militare britannica, 1944, modificata dall'Autore).

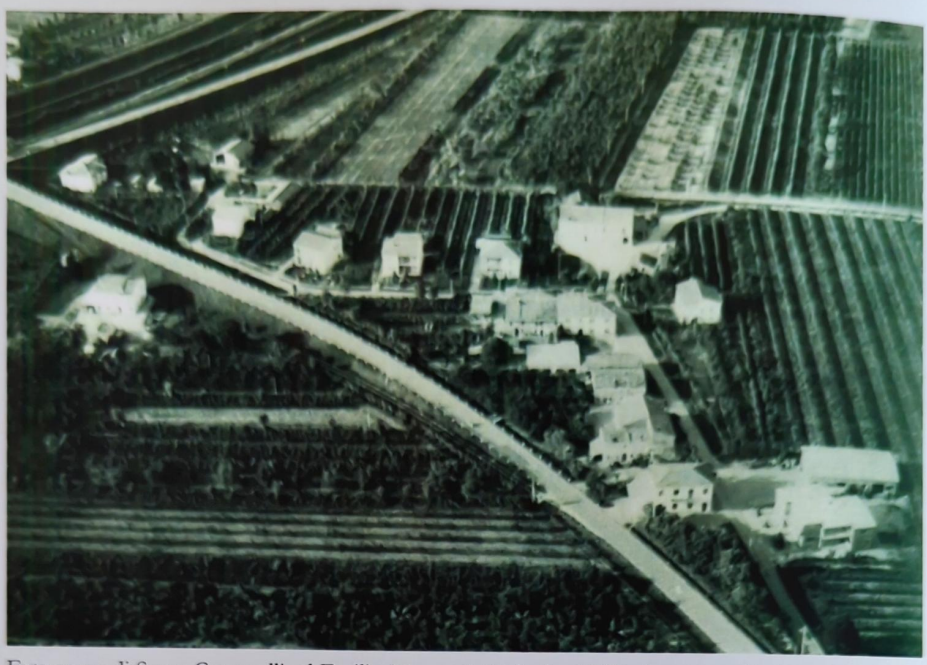
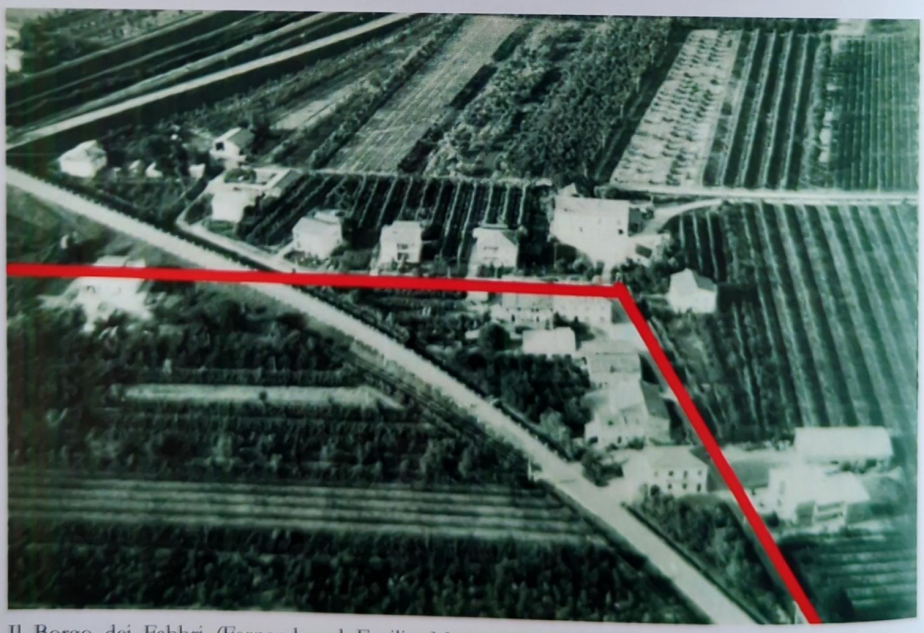


Foto aerea di Sante Cantagalli ed Emilio Mazzanti (11 luglio 1965) che mostra il triangolo formato da Via Abbandonata.



Il Borgo dei Fabbri (Fernando ed Emilio Mazzanti) contenuto nel triangolo formato da via Abbandonata (in rosso il percorso originale) ed il lato destro della nuova rampa di Masiera. Da notare che la via Abbandonata si accosta alla rampa con un angolo di 30 gradi, diretta verso il vecchio ponte a livello di Via Severoli (Foto aerea di Sante Cantagalli ed Emilio Mazzanti, 11 luglio 1965, modificata dall'Autore).

Via Abbandonata che incrocia, terminando, a destra la rampa centrale di Masiera (foto 2019).



Via Abbandonata orientata direttamente sul lato della rampa di Masiera (foto 2019).



Le due rampe parallele all'argine destro del fiume dovettero subire alcune benefiche modificazioni. Entrambi vennero allungate. Quella al Sud (la rampa della chiesa) rimase alquanto inalterata nella sua ripidità, perché si prolungò solo alla fine, negli ultimi 30 metri, dove era praticamente piatta.

Ne sono testimoni quelli di Masiera quando la usano in bicicletta ed io fui e sono uno dei tanti.



Rampa della chiesa di Masiera. Dove la strada vira a destra ed il primo lampione a destra marcano il punto in cui sorgevano il secondo ed il terzo ponte di legno, e dove terminava la rampa vecchia (foto 2019).



Rampa della chiesa di Masiera vista dal Nord. Il lampione a sinistra marca il punto dove sorgeva il ponte precedente (di fronte a Via Severoli). Quella a Nord (la rampa della Rossetta) venne facilmente allungata solo nella parte bassa; al contrario di quella opposta per un ciclista diventa molto più ripida verso l'alto (foto 2019).



L'incrocio con la triplice rampa di accesso al ponte di Masiera, visto dalla rampa settentrionale (foto 2018).



Rampa nord o della Via Rossetta (foto 2019).

La più benevole per un ciclista rimane la rampa di levante dal lato di Masiera, dove la pendenza rimane pressoché costante.



Inizio della rampa est di Masiera e di Via Abbandonata. In questo incrocio c'era una fontana fino a pochi decenni fa (foto 2019).



Base della rampa di levante a Masiera (foto 2019).



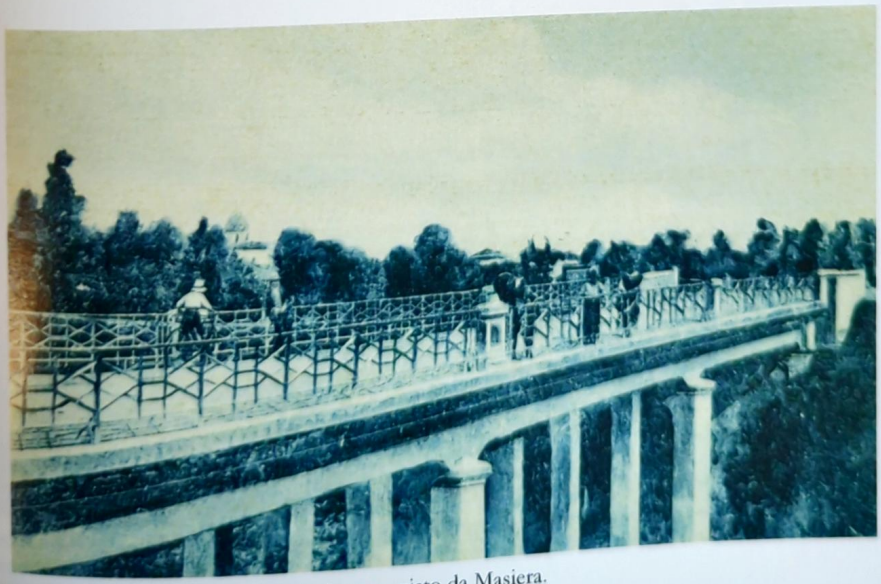
La parte superiore della lunga rampa di levante a Masiera. Il primo lampione a destra marca il punto dove Via Abbandonata incrociava la rampa per dirigersi verso Via Severoli (foto 2018).

Il progetto per il nuovo ponte di cemento armato contemplava un cambio di posizione del ponte 30 metri più a nord del ponte di legno. Una proposta che risultò conveniente per ambedue le comunità interessate dal nuovo ponte. Tuttavia si trattava di un lavoro massiccio per quanto riguardava progettazione ed esecuzione dei lavori di costruzione delle nuove rampe da ambo i lati. Questi lavori non furono completati fino al 1924, anno in cui iniziarono e si conclusero i lavori di costruzione del ponte.

Durante tutto questo periodo si mantenne un traffico pressoché regolare sul Vecchio ponte di legno, che fu demolito solo dopo la costruzione del nuovo ponte. Unico inconveniente fu il transito da e per la Via Rossetta dovendo attraversare i binari che si usarono per trasportare terra ed altri materiali lungo la rampa orientale, come risulta da note sia della Commissione Straordinaria per la Provincia di Ravenna (12 aprile 1923) che del Genio Provinciale (9 maggio 1923), conservate presso l'Archivio Storico Comunale di Bagnacavallo (ASCBC).



Ponte di Masiera/Fusignano sul Senio, visto da nord-est. Borgo Giugni in alto a sinistra (da *Fusignano al Santo Padre Giovanni XXIII*, 1958, 123).



Cartolina postale col ponte di Fusignano, visto da Masiera.



Cartolina postale di Fusignano rappresentante la piazza antistante il Castello Calcagnini (cartolina postale da BCPF).



Fusignano: Il Palazzo Calcagnini e sullo sfondo il vasto Bosco secolare, parte del parco del Palazzo (cartolina postale, circa 1940, da BCPF).



Il laghetto nel bosco secolare dei Calcagnini (cartolina postale da BCPF).



La nuova Chiesa Arcipretale di San Giovanni Battista in Liba nel 1904. Sullo sfondo il Bosco a destra e l'argine del Senio a sinistra. Piazza Corelli in basso (cartolina postale del 1904, da BCPF).



Costruzione della Chiesa di Fusignano, vista dalla piazza del Palazzo Calcagnini. Manca ancora il tetto della Chiesa, mentre si sta completando la cupola (foto dei primi del '900).



La nuova Chiesa Arcipretale di San Giovanni Battista in Liba, inaugurata l'8 settembre 1907. Il campanile della chiesa precedente rimase isolato nella piazzetta antistante (cartolina postale da BCPF).



Abside e cupola della nuova Chiesa.





La Nuova Chiesa Arcipretale di San Giovanni Battista in Liba. Da notare che il vecchio Teatro Comunale è stato rimpiazzato dal Mercato Coperto (parzialmente visibile nella foto a destra). L'argine sinistro del Fiume Senio è visibile sullo sfondo in alto. Piazza Corelli in basso (cartolina postale da BCPF).

Il nuovo ponte, inaugurato l'8 settembre 1924, era lungo 35 metri e si alzava dall'alveo 9,50 metri, con tre campate, di cui la centrale era di 12 metri e le due laterali di 12,5 metri ciascuna. Sprovvisto di marciapiedi aveva due corsie ed era largo 6,50 metri.

Due ringhiere di ferro lavorato decoravano elegantemente i lati del ponte, spesso meta gradita di passeggiate serali. Il costo totale fu di Lire 960.000, di cui L. 160.000 per espropriazione dei terreni, L. 600.000 per le rampe e L. 200.000 per il ponte.



Fusignano visto dalla base della rampa del ponte sul Senio (cartolina postale da BCPF).

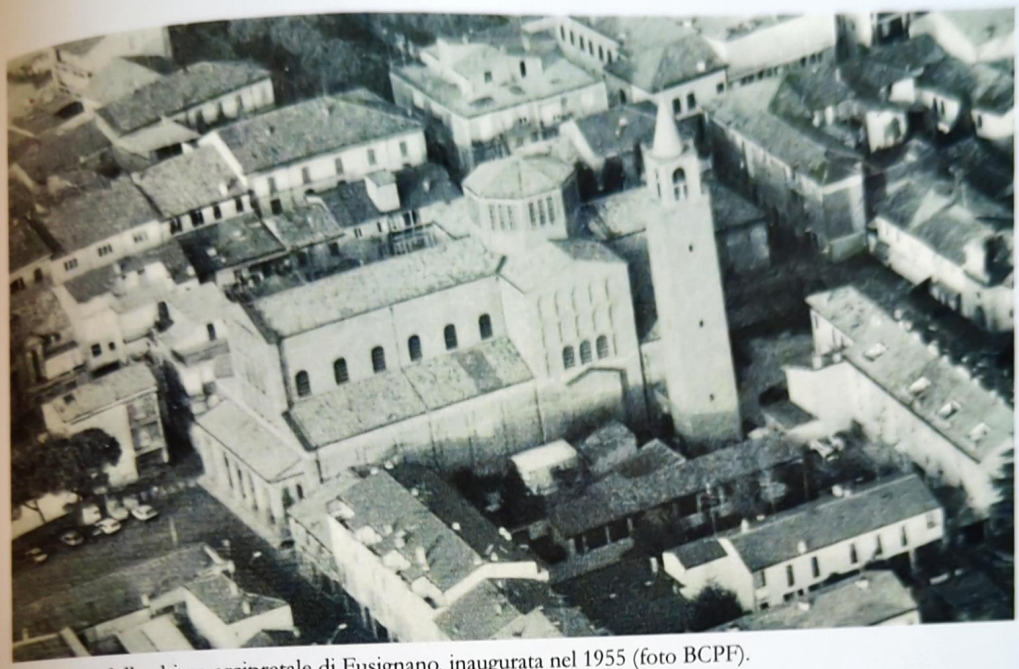


Foto aerea della chiesa arcipretale di Fusignano, inaugurata nel 1955 (foto BCPF).



Fusignano circa 1940.
A destra la Chiesa del Suffragio ed il Palazzo Piancastelli; in fondo la Chiesa di San Rocco; a sinistra, in Piazza Corelli, la venditrice di ceci, brustoline, castagne secche e caramelle (foto archivio Mazzanti).

CAPITOLO XXVII

LA GUERRA (1940-1945): FINE DEL PRIMO PONTE DI CEMENTO E DELLE CHIESE DI MASIERA E FUSIGNANO

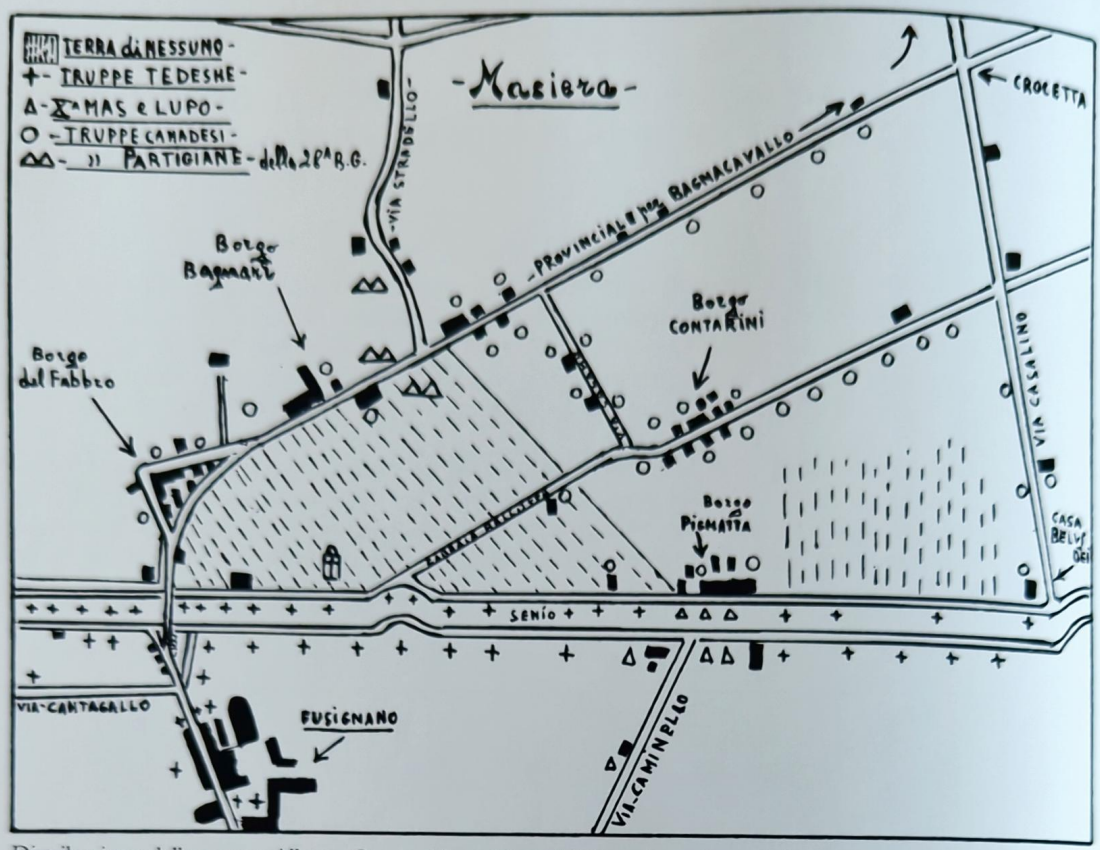
Quando i militari tedeschi, incalzati dalle truppe alleate, lasciarono le loro postazioni ad est del fiume Senio consolidarono la posizione del nuovo fronte esattamente al livello del fiume stesso, usando ambedue gli argini come nuova linea difensiva, dove rimase per tutto l'inverno 1944-45.

In realtà la guerra ebbe una delle tappe principali proprio sul fiume Senio tra Castel Bolognese ed Alfonsine, dove il 9 aprile 1945 iniziò non solo lo sfondamento del fronte sul Senio ma la fase finale della guerra stessa.

Di particolare importanza fu il tratto tra Cotignola ed Alfonsine, dove i combattimenti furono tra i più impegnativi e senza ombra di dubbio i più significativi per il successo finale dell'Offensiva di Primavera. Senza questo successo, con un doveroso tributo di riconoscenza per la 2a Divisione di Fanteria Neo Zelandese e l'8a Divisione Fanteria Indiana, l'Offensiva sarebbe fallita con una sequenza interminabile di nefasti eventi sociali e militari.



Disegno dell'Autore che rappresenta gli schieramenti dei combattenti su entrambe i lati della Linea Gotica (in rosso). Interessante che la Linea Gotica in Romagna seguiva per almeno 30 chilometri lo stesso percorso del fiume Senio, da Castel Bolognese fino al Reno. Le truppe Partigiane combattevano a fianco della Divisione Cremona nella zona di Alfonsine.



Distribuzione delle truppe Alleate, Germaniche e Marò del Battaglione Lupo della X Mas sul Senio tra Masiera e Fusignano. Le truppe Canadesi furono trasferite al fronte occidentale e furono rimpiazzate dall'8a Compagnia di Fanteria Indiana prima dell'offensiva primaverile (Sante Cantagalli, *Tempo di guerra a Fusignano*, 1981, 121).



Fusignano: truppe Tedesche all'entrata dei alcuni dei molti rifugi scavati sulla parete esterna dell'argine sinistro del Senio (foto dall'archivio di M. Martoni).



La Fortezza del Senio. Disegno autografo inedito, "*costruito da Marino Trioschi, su memoria di Sante Cantagalli, 10 aprile 1988*", raffigurante gli argini trincerati e fortificati sul fronte del Senio e le numerose passerelle, talvolta approntate in fretta usando lunghe scale di legno prelevate dalle fattorie circostanti (copia di proprietà dell'Autore).



Militari italiani che attraversano il Senio su passerella improvvisata (foto archivio M. Martoni).



Semplice passerella sull'alveo del Senio, con corrimano, 1944-45 (foto da archivio di M. Martoni).

Il fronte era rappresentato dal fiume Senio, o meglio ancora da suoi argini che a questo livello arrivano e superano anche i 15 metri di altezza, rappresentando un ostacolo fortificato di grande importanza per l'avanzata alleata. Tutto concentrato su un fronte lungo 30 chilometri, dalla Via Emilia (SS-9) alla Via Reale (SS-16), dove le truppe Tedesche avevano schierato un gran numero di esperti e provati soldati, sia della Wermacht che delle SS. L'Ottava Armata Inglese per ben quattro mesi se ne restò ben lontana dalla riva destra del fiume, causando con ripetute azioni di artiglieria e la lunga attesa un numero ingente di vittime civili.

Sei mesi di attività bellica su entrambe i lati del Senio praticamente portò alla quasi totale distruzione dei paesi più colpiti. Fusignano e Masiera ne furono involontari vittime che portò ad una radicale trasformazione post bellica di entrambe le comunità.

Alcuni edifici da ambedue i lati del Senio rappresentavano importanti punti di osservazione per i due eserciti schierati uno di fronte all'altro. Divenne pertanto necessità strategica per entrambi i contendenti eliminare tutti gli edifici più alti degli argini del fiume che erano sopravvissuti ai massicci bombardamenti invernali e, per ovvie ragioni, mettere fuori uso tutti i ponti a livello del fronte, da Castel Bolognese ad Alfonsine, per non facilitare l'avanzamento delle truppe alleate.

Intense e micidiali incursioni aeree degli Alleati ebbero luogo nel mese di dicembre 1944: il 2 dicembre venne distrutta Villa Severoli a Fusignano, costruita tra il 1632 ed il 1650 dalla Famiglia Corelli e forse la casa natale del famoso Violinista e Compositore Arcangelo Corelli (1653-1713).



Villa Severoli prima della Seconda Guerra Mondiale; la chiesa all'angolo sud-est della Villa (foto da Giovanni Guerrini, Fusignano 1940-1945, 2016, 177).



La chiesetta (Oratorio dell'Angelo Custode) di Villa Severoli, unica superstite (foto 2019).



Il Palazzo Calcagnini circa 1940.



I miseri resti del Palazzo Calcagnini alla fine della Guerra.



Resti spettrali della Chiesa Arcipretale di Fusignano, visti dal cortile antistante il Palazzo Calcagnini. La cupola, alta ben 40 metri, ed il campanile vennero ripetutamente colpiti dall'artiglieria Alleata e la chiesa fu distrutta dai bombardamenti aerei tra il 21 ed il 23 di dicembre 1944. Molto probabilmente l'obiettivo dei bombardamenti era l'officina meccanica per carri armati, situata nel Mercato Coperto di Fusignano, adiacente alla chiesa arcipretale di San Giovanni Battista.



Resti della Chiesa Arcipretale e del Campanile, visti da Piazza Corelli.

Il ponte di Masiera fu minato e fatto saltare dai Tedeschi alle 6 del mattino del 21 dicembre 1944, "con fracasso e spostamento d'aria impressionante per tutti" (Echi di Fusignano; Diario di Guerra dell'arciprete Don Paolo Rambelli; 1975, 11); mentre gli Alleati nello stesso giorno colpirono la cupola della chiesa di Fusignano.



Resti del ponte di Fusignano dopo il 21 dicembre 1944.



Il ponte, crollato per conto degli esplosivi tedeschi, giace sul greto del fiume. Notare i profondi crateri sugli argini, testimonianza dei molti bombardamenti aerei alleati prima della ritirata delle truppe germaniche oltre il Senio.

Visto che praticamente tutta la popolazione di Masiera, come pure di Fusignano, era stata forzatamente sfollata con ordine perentorio del 4 gennaio 1945, il ponte perdeva la sua importanza di mezzo di comunicazione civile tra le due comunità ed assumeva un interesse di carattere puramente militare tra due forze opposte ai lati di questo piccolo ma straordinariamente importante fiume, anche se solo per alcuni mesi. La distruzione da ambedue i lati del Senio era quasi totale, da Alfonsine fino a Cotignola ugualmente colpiti dall'inesorabile realtà di un fronte bellico senza precedenti, sia per intensità che per durata dei combattimenti.

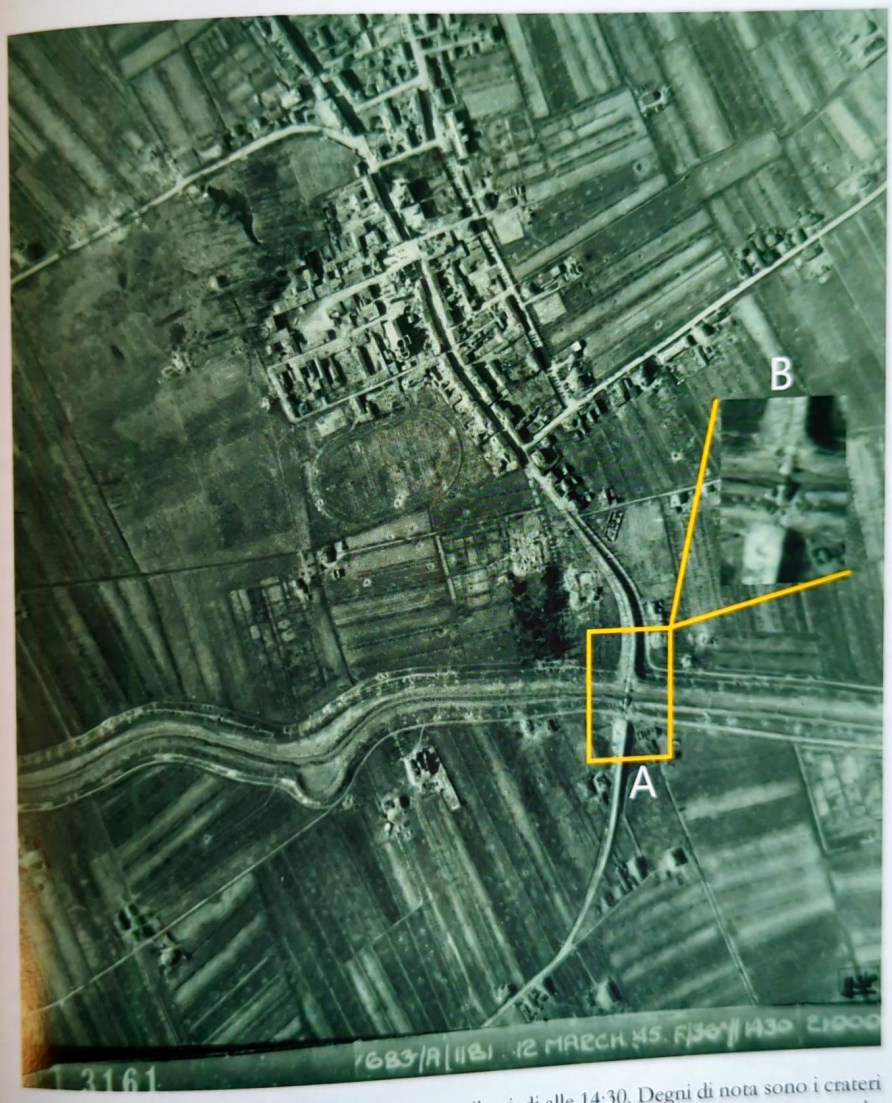
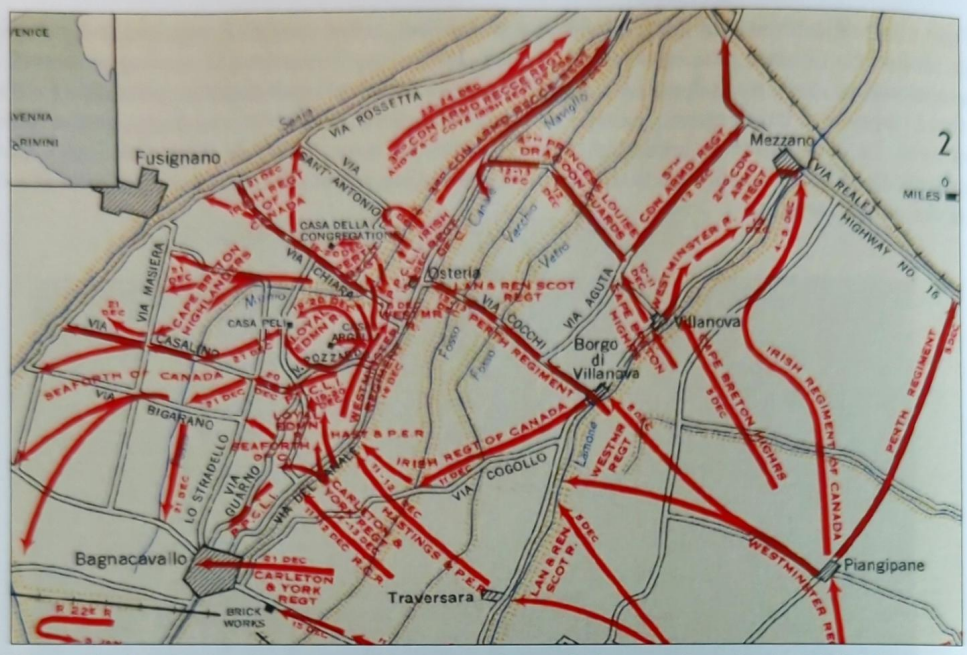
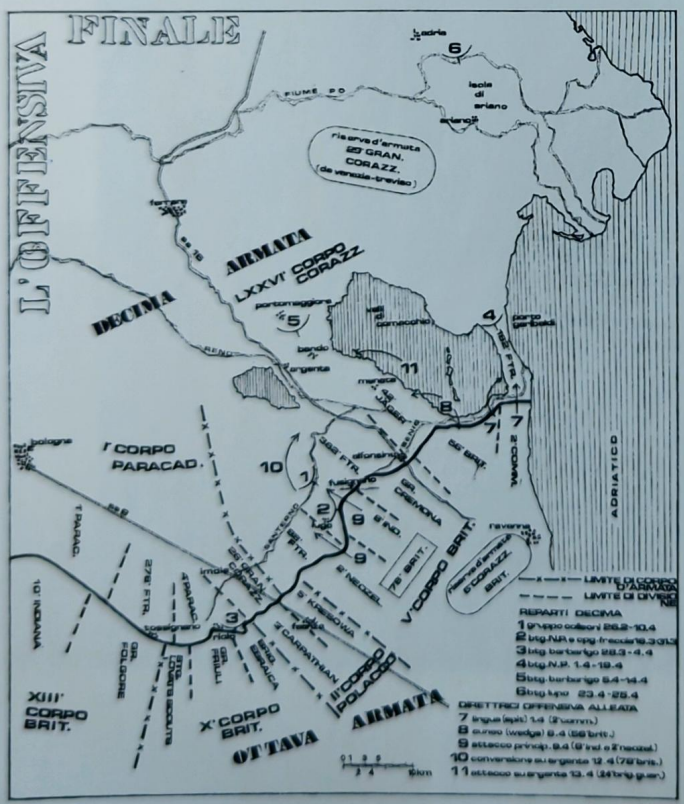


Foto aerea della RAF del 12 marzo 1945, da 21 mila piedi alle 14:30. Degni di nota sono i crateri da bombardamenti aerei che punteggiano la campagna. Il ponte manca ed in città esistono solo macerie. La chiesa di Masiera rasata al suolo. Villa Severoli è scomparsa e del favoloso Bosco non è rimasta traccia alcuna.



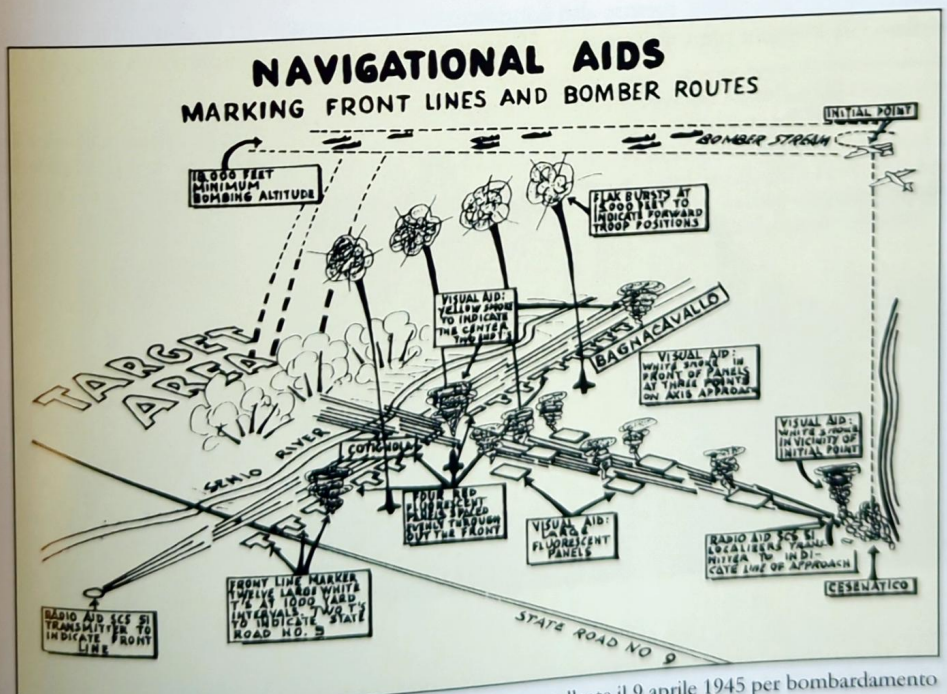
Mappa che descrive lo spiegamento delle Truppe Alleate ed i loro movimenti prima dell'Offensiva di Primavera sul Senio nell'inverno 1944-45 (da Chris Cage, archivio della 2a Divisione Neo Zelandese).



Prima fase dell'Offensiva di Primavera o Offensiva Finale con schieramento delle truppe Germaniche (Decima armata) al nord della linea del fronte sul Senio e delle truppe Alleate (Ottava Armata) al sud. L'8a Armata comprendeva il 2° Corpo Polacco (Divisioni Carpazia e Kresowa) sulla Via Emilia (SS-9), la 2a Divisione di Fanteria Neo Zelandese (dalla Via Emilia a Bagnacavallo), l'8a Divisione di Fanteria Indiana (da Bagnacavallo alla Rossetta), Gruppo Cremona (dalla Rossetta alla Via Reale/SS-16), 56a Divisione di Fanteria Britannica (tra la Via Reale ed il Reno), 2a Brigata Commando Inglese (a sud-est delle Valli di Comacchio). La 78a Divisione Fanteria Britannica, situata tra le divisioni Neo Zelandese e quella Indiana, doveva entrare in azione solo dopo che il Senio veniva superato (foto da G. Fugattini, 2001, 129).

Le truppe tedesche già a febbraio del 1945 avevano cercato di formare un'altra linea di resistenza oltre il fiume Santerno, ma Hitler aveva ordinato resistenza ad oltranza sul fronte del Senio. Alcune truppe SS erano partite da Fusignano il 6 febbraio, mentre il resto delle truppe germaniche resistevano accanitamente sul Senio. Secondo Giuseppe Fugattini (*... e l'alba giunse*; 2001, 114) la grande Offensiva Alleata cominciò il 9 aprile 1945, alle 13:50 esatte con bombardamenti a tappeto dall'Artiglieria Alleata, seguiti da ripetute ondate di migliaia di bombardieri che sganciarono sul Senio e Fusignano tutto il loro carico demolitore per un'ora e mezzo. Il bombardamento aereo fu seguito, alle 15:30, da un lungo fuoco di artiglieria. Riportando letteralmente da Fugattini: "1500 bocche da fuoco schierate lungo 7 chilometri del fiume Senio eseguirono 5 cannoneggiamenti della durata di 40 minuti ciascuno con obiettivo gli argini del Senio, intervallati da pause di 21-32 minuti. Il vero attacco delle Truppe Alleate cominciò simultaneamente in sei aree del Senio, tra la Via Emilia ed Alfonsine alle 19,20".

Bruno Longanesi in "*...Quando il Senio Mormorava*" (1995, 179-184) ci provvede un'accurata descrizione delle fasi preparatorie dell'offensiva che sfondò il fronte tedesco il 10 aprile 1945. Secondo Longanesi quel mattino del 9 aprile fu molto calmo. Poi, alle 13:00, militari alleati vicini alla linea del fronte, collocarono segnali visivi ad est della linea del fronte, come confermato dallo schema di bombardamento aereo della RAF sottostante. Cominciando al nord della via Emilia (SS 9) erano stati posti segnali visivi che includevano 12 grandi sagome bianche a forma di T, ogni mille metri (1000 yards). Quattro canestri fumogeni rossi marcavano sia i due pannelli a T finali che i due centrali. I bombardieri alleati, volando a quota 18.000 piedi (6.000 metri), provenienti da molteplici aeroporti nel Foggiano e dopo aver risalito la costa Adriatica, a Cesenatico iniziavano il corso finale verso nord-ovest. Il punto esatto per il navigatore era indicato sia da segnali radio che da canestri fumogeni bianchi. Larghi pannelli fluorescenti intercalati da canestri fumogeni bianchi marcavano la linea di approccio finale. In caso di maltempo potevano avvalersi anche di segnali radio paralleli alla linea del fronte. La posizione avanzata delle truppe alleate veniva segnalata da bombe antiaeree "Flak" che esplodevano a 15.000 piedi di altezza.



Schema di navigazione aerea visuale per le formazioni aeree alleate il 9 aprile 1945 per bombardamento mirato su Cotignola, San Potito e Fusignano (Longanesi, 1995, 181).

Chris Cage ci ha elargito un accurato e dettagliato resoconto degli avvenimenti che subentrarono nel pomeriggio del 9 aprile 1945, trascrivendo dall'archivio della 2a Divisione Neo Zelandese bollettini di guerra dove erano riportati dettagliatamente gli avvenimenti dell'Offensiva finale. Alle 13:30 dalle retrovie alleate cominciarono massicci bombardamenti di artiglieria da 1.273 cannoni contro l'argine sinistro del Senio e le retrovie Tedesche. Quasi improvvisamente alle 13:50, come se l'inizio fosse stato dato da un direttore d'orchestra, un assoluto silenzio fu seguito dal rombo crescente ed assordante di 1.693 bombardieri medi e pesanti alleati[37]. Il bombardamento aereo durò circa un'ora e mezzo. Alle 15:20 le truppe Alleate che erano vicino all'argine destro del Senio retrocedettero di alcune centinaia di metri. Dopo un breve silenzio alle 15:30 dalle retrovie alleate, per tutta la linea del fronte sul Senio, iniziò un'intensa attività di bombardamento di artiglieria che durò ben 4 ore. Il Comando Supremo Alleato sapeva che l'Offensiva non poteva fallire. In quattro mesi di sosta un dettagliato piano di attacco era stato ben orchestrato per poter sfondare alacremente il fronte su tutta la sua lunghezza.

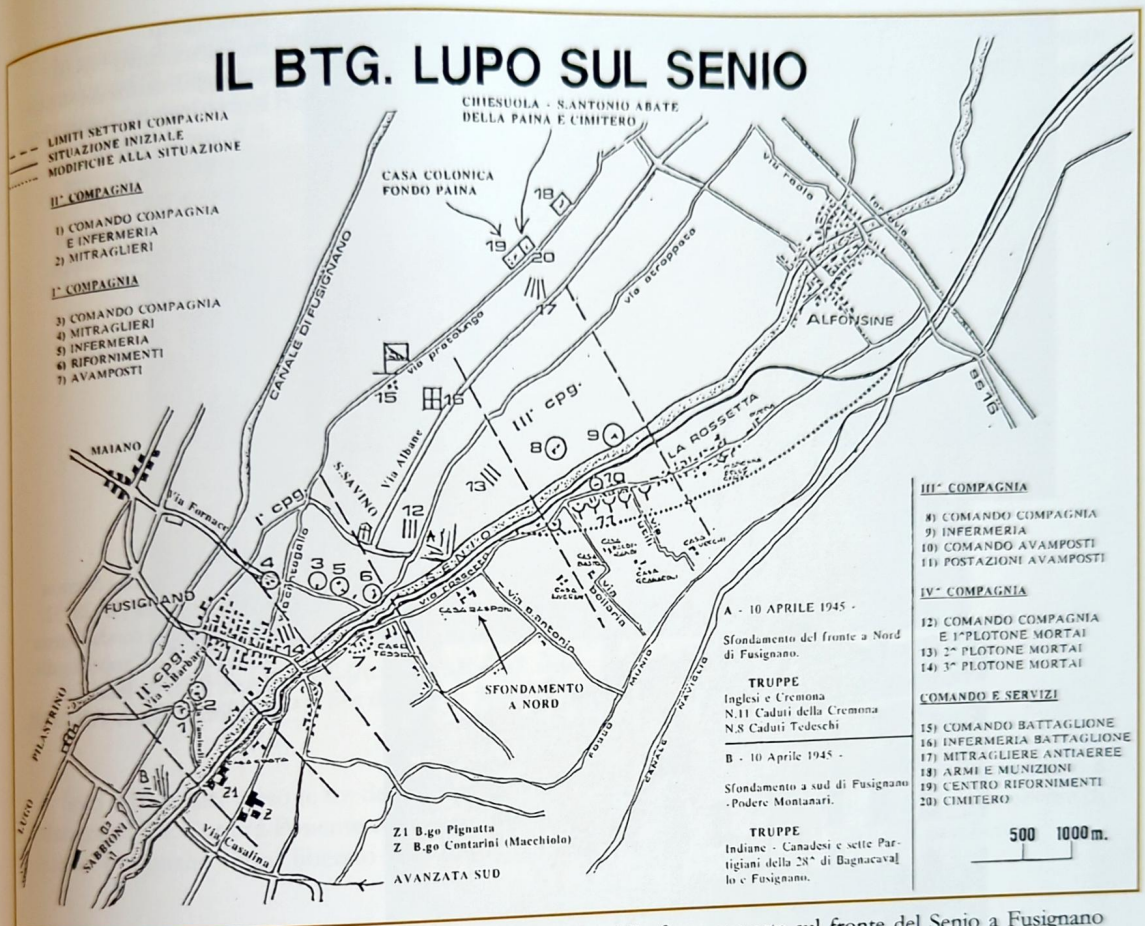
Il bombardamento d'artiglieria era stato diviso in 5 fasi di cannoneggiamento della durata di circa 20-30 minuti, con intervalli di circa 20 minuti. Secondo Fugattini (2001, 114) nel solo settore della 2a Divisione Neo Zelandese l'artiglieria sparò 250.000 granate, con un numero di cannoni uguale a quello che l'8a Armata Inglese aveva usato nella battaglia di El Alamein. Lo scopo tattico principale era di mantenere i soldati Tedeschi ben rintanati durante le soste, colpendoli qualora uscissero appena c'era una pausa. A parte la distruzione delle vie di comunicazione, depositi, artiglieria nemica, gli Alleati contavano anche sul fattore mentale di soldati che si aspettavano un attacco ad ogni pausa, invano per quattro volte. Caccia Alleati interrompevano ogni sosta volando a bassa quota e colpendo qualsiasi cosa che si muovesse. La penultima pausa doveva dar tempo alle truppe alleate di avvicinarsi all'argine destro del Senio, mentre la gittata veniva allungata di circa 300 metri oltre il Senio. Dopo l'ultimo bombardamento, alle 19:00 carri lanciafiamme colpirono l'argine destro e parte dell'argine sinistro, provocando nuove vittime ed aumentando la tensione nel nemico.

Alle 19:20 le truppe Alleate attaccarono l'argine destro e poi il sinistro con una massiva avanzata che colse di sorpresa le truppe tedesche ancora confuse e rintanate nei loro rifugi. Per molti non rimase altra soluzione che arrendersi, mentre altri continuarono a combattere. In poche ore il fronte sul Senio era crollato e la maggior parte delle truppe Alleate avevano raggiunto il Santerno la sera del 10 aprile.



Truppe Alleate sull'argine destro del fiume Senio il 9 aprile 1945 in procinto di sferrare l'attacco.

37 Longanesi riporta che si trattava di 1693 aerei: 242 *Fortezze Volanti*, 583 *Liberators*, 120 *bombardieri medi*, 548 *caccia bombardieri* delle Forze aeree del deserto, 200 *bombardieri medi* del 22mo comando aereo tattico. Furono sganciate 148.556 bombe per un totale di 1.530.000 chilogrammi di esplosivo. Fugattini (... *e l'alba giunse*, 2001, 114) scrisse che verso le 13:00



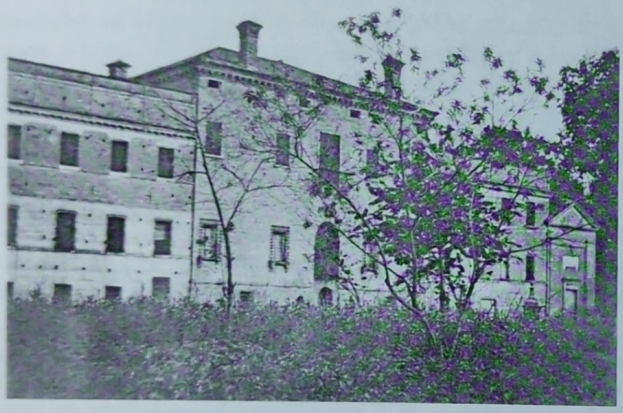
Disegno di Sante Cantagalli che rappresenta lo spiegamento delle forze opposte sul fronte del Senio a Fusignano e Masiera il 10 aprile 1945. In particolare il Battaglione Lupo della RSI a Fusignano coi Tedeschi e la Divisione Cremona con le forze dell'8a Armata Inglese, in zona Rossetta. **A** indica la zona di sfondamento del fronte al Palazzo Rasponi e **B** rappresenta lo sfondamento di Via Confini Nord a Masiera (Via Casalina nella foto). Un dettaglio che merita chiarimento è dovuto al fatto che le truppe Canadesi (nota in basso "Truppe Indiane-Canadesi") erano presenti a Masiera ma non parteciparono all'offensiva sul Senio perché erano state precedentemente trasferite sul fronte occidentale (dall'Archivio dell'Autore).

Subito dopo aver superato le difese nemiche sul Senio, entrarono in azione i Genieri per assicurare transito di mezzi corazzati e di rifornimenti. Prima a colpi di cannone, da carri armati Sherman a distanza ravvicinata, poi con ruspe, ampi varchi in ambedue gli argini furono creati da Masiera, sia a livello di Via Confini Nord/zona Sabbioni di Fusignano, che a livello del Palazzo Rasponi/San Savino. Già alle prime ore del mattino del 10 aprile carri armati potevano transitare oltre il fiume Senio, grazie al prezioso, tempestivo e pericoloso intervento del Corpo Genieri.

ci fu una grande attività dell'artiglieria alleata, seguita da un breve silenzio che precedette alle 13:50 una prima ondata di 1018 aerei (470 caccia bombardieri, 48 bombardieri medi e 500 pesanti), seguita da ripetute ondate con bombardamento a tappeto tra l'argine sinistro del Senio ed il fiume Santerno, dalla Via Emilia alla Via Reale.



Monumento commemorativo sull'argine destro del Fiume Senio a Masiera, di fronte al Palazzo Rasponi, dove avvenne lo sfondamento del fronte a nord di Masiera e Fusignano dalle truppe alleate (foto 2019).

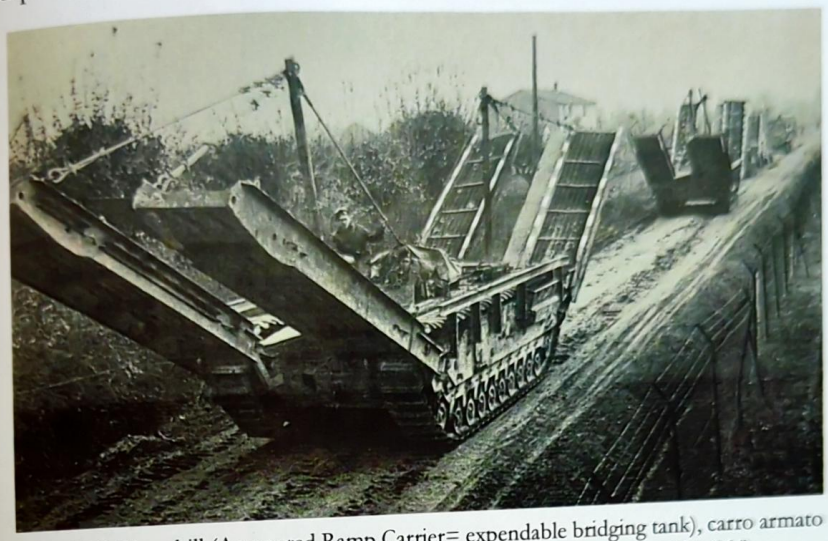


Palazzo Rasponi a Masiera in Via Rossetta (SP-28) 52, prima della Seconda Guerra Mondiale. La Cappella sulla destra (foto da Baldini e Sangiorgi, Vita in Villa, 2008, 35).



Resti del Palazzo Rasponi a Masiera in Via Rossetta (foto 2019).

In queste due aree la parte superiore degli argini fu completamente appianata, mentre carri armati specializzati (Ramp Carriers Ark Churchill) vennero usati per varcare l'alveo del fiume. Successivamente vennero usati ponti tipo Bailey.



Due ARC Churchill (Armoured Ramp Carrier= expendable bridging tank), carro armato per singolo uso al fine di colmare un varco (Fugattini, ... *e l'alba giunse*, 2001, 364).

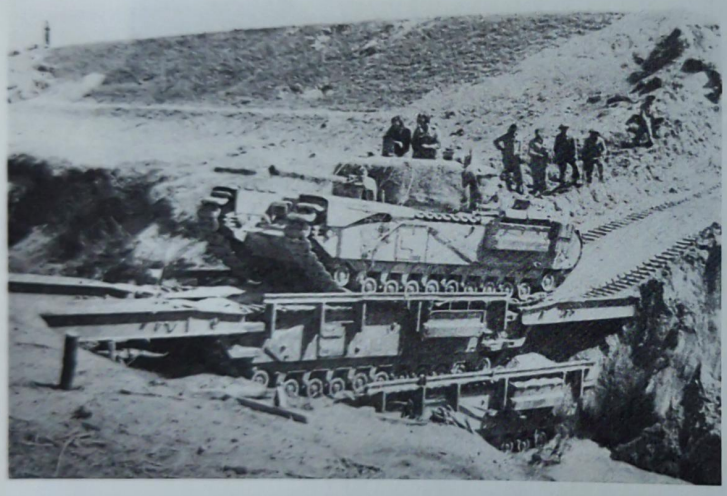
Solo il 10 aprile, verso le tre del mattino, le truppe dell'VIII armata oltrepassavano il fiume Senio a Masiera: in Via Confini Ponente ed in Via Rossetta di fronte al Palazzo Rasponi, o meglio alle rovine di questo. Fusignano venne liberato e la nuova linea del fronte si spostava così oltre il fiume Senio.



Sfondamento del fronte di fronte al palazzo Rasponi. La foto Mostra due carri ARK Churchill su cui transita un veicolo cingolato corazzato tipo Crocodyle, chiamato "*cingoletta o cinguleta*" dalla gente locale (foto Girolamo Guerrini; *Prigionieri di una folle idea*, 2000, 31).



Casa di Augusto Baruzzi (detto "*Costa*") in Via Confini Ponente, dove si apprestarono le truppe alleate per sfondare il fronte a livello Sabbioni dalla parte di Fusignano.



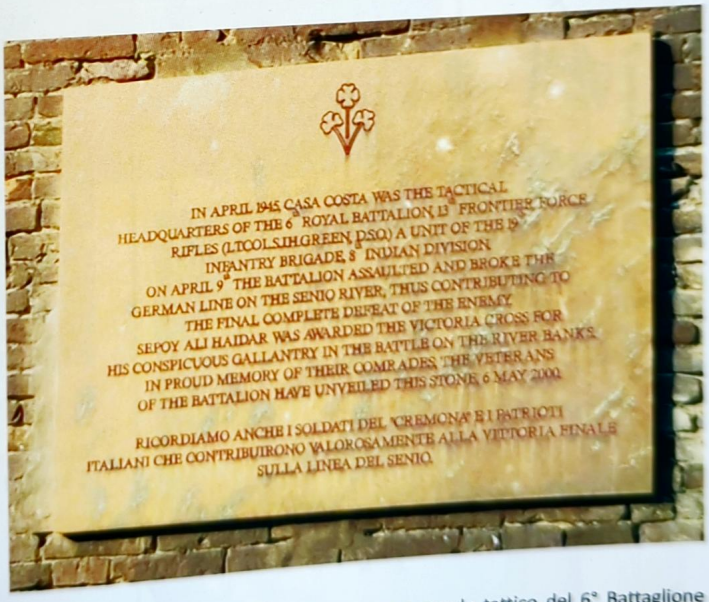
Sfondati gli argini a colpi di cannone e con ruspe, un ponte provvisorio sull'alveo, con due carri ARC Churchill, lascia passare un carro armato alleato verso la zona Sabbioni (Iezzi, 2000, 54).



Ponte temporaneo anche per prigionieri tedeschi (Fugattini; *... e l'alba giunse*; 2001, 370).



Ponte Bailey allestito sull'alveo per facilitare passaggio di veicoli e truppe (Fugattini; *... e l'alba giunse, 2001*, 359; Longanesi, 1995; 150)

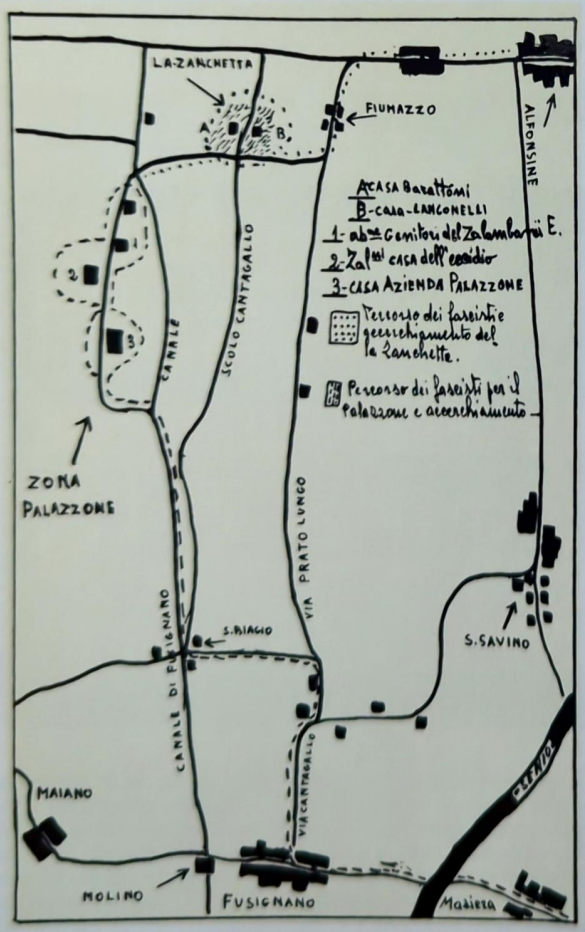


Lapide posta sulla facciata della casa Baruzzi dai militari Britannici il 6 maggio 2000 per commemorare che in questa casa nell'aprile 1945 si era stabilito il Comando Operativo del Sesto Battaglione Reale e l'Ottava Divisione Indiana che il 9 aprile 1945 attaccò e superò la linea di resistenza tedesca, sfondando il fronte sul Senio, contribuendo perciò alla sconfitta finale del nemico. La lapide ci ricorda anche che il Sepoy Ali Haidar ricevette la Victoria Cross al valore militare per l'eroismo dimostrato sulle sponde del fiume Senio [38].

38 Testo tradotto della lapide: "Nell'aprile 1945 la Casa dei Costa divenne il quartier generale tattico del 6° Battaglione Reale, 13° Gruppo Fucilieri (Ten. Col. Sih. Green, D.S.O.) unità della 19.a Brigata fanteria, l'8.a Divisione Indiana. Il 9 aprile il Battaglione assalì e sconfisse le linee germaniche sul fiume Senio, contribuendo così alla sconfitta finale del nemico. Al Sepoy [generico attributo per militare indiano] Ali Haidar fu conferita la Victoria Cross [medaglia al valor militare] per il suo valoroso comportamento durante la battaglia sulle rive del fiume. Con orgoglio ed in ricordo dei compagni caduti i Veterani del Battaglione hanno scoperto questa lapide il 6 maggio 2000. Ricordiamo anche i soldati del Cremona e i patrioti italiani che contribuirono valorosamente alla vittoria finale sulla linea del Senio".

La galanteria dei Sepoy (termine usato per definire "soldato dell'India") era ben conosciuta ed abusata dai Britannici, particolarmente i Gurkhas nepalesi ed i Sikhs indiani, i quali erano stanziati a Bagnacavallo nella casa dove mio padre era sfollato e con alcuni dei quali divenne amico. Uno di loro, di nome Zibenda, rientrò a Bagnacavallo senza gambe addicendo che intenzionalmente i suoi superiori britannici avevano mandato il suo plotone in un campo minato per aprire un varco ai militari inglesi che li seguivano. Durante una conversazione che ebbi con Sante Cantagalli mi disse che i Gurkhas Bagnacavallesi passavano per Masiera tutte le notti, in fila indiana senza una parola, per dirigersi nelle retrovie del fronte germanico. Ritornavano poi ogni mattina per la stessa via ed in silenzio. Un particolare di questi audaci militari era che raramente usavano armi da fuoco nelle loro incursioni, solo i loro affilati coltelli e, come trofeo o prova dell'efficacia delle loro missioni, dalle loro cinture ciondolavano le orecchie delle vittime delle loro incursioni notturne.

La Guerra purtroppo non risparmia nessuno e sempre coinvolge anche la popolazione civile. Nel solo Fusignano ci furono durante la seconda Guerra mondiale 194 vittime civili. L'episodio più significativo a Fusignano fu certamente l'eccidio del Palazzone dove il 23 aprile del 1944 forze nazi-fasciste circondarono una casa colonica che ospitava partigiani locali ed in breve uccisero brutalmente otto dei nove occupanti della casa (Alberto Malfitano; *La Storia di Fusignano*, Baioni-Belletti-Bellosi, 2006, 181-182). Alcuni partigiani che erano riusciti a fuggire furono poi raggiunti in zona Zanchetta e trucidati.



Disegno della zona Palazzone-Zanchetta, un tempo zona valliva fusignanese (Cantagalli, 1981, 44).



Resti del casolare del Palazzone dopo l'eccidio del 23 aprile 1944.

Un altro episodio doloroso che coinvolse la popolazione civile accadde a Masiera il 23 dicembre 1944 in Via Sottofiume nel Borgo Pignatta (Cantagalli, 1981, 90 e 107-112. Ercole Golinelli, *Le voci della Memoria*; 1995, 62). In questo borgo c'erano tre famiglie (Pignatta, Randi e Galassi) che vivevano nello stesso edificio e di notte dormivano in un ampio rifugio costruito saldamente sotto la casa. I tedeschi ormai occupanti solo l'argine sinistro del fiume conoscevano la famiglia e sapevano del rifugio. Durante la notte minarono l'edificio e lo fecero saltare. Purtroppo anche parte del rifugio crollò uccidendo alcuni degli occupanti. Sfortunatamente l'ingente quantità di macerie che copriva l'uscita del rifugio lo trasformò in una trappola mortale per i pochi sopravvissuti. Le truppe Canadesi, ancora presenti nella zona, si resero conto che voci e richiami disperati provenivano dalle macerie. Non solo non accorsero a salvare i sopravvissuti ma proibirono ai pochi civili rimasti nella zona di avvicinarsi ai resti della casa. Nove giorni dopo ancora si udivano grida di disperazione provenienti dalle macerie. Quando i soccorsi arrivarono trovarono alcuni morti da parecchio tempo ed altri che invano avevano disperatamente cercato nel buio completo, inutilmente, di rimuovere le macerie soprastanti per fuggire da quella trappola mortale. Il totale fu di 28 innocenti vittime tra cui anche donne e bambini.

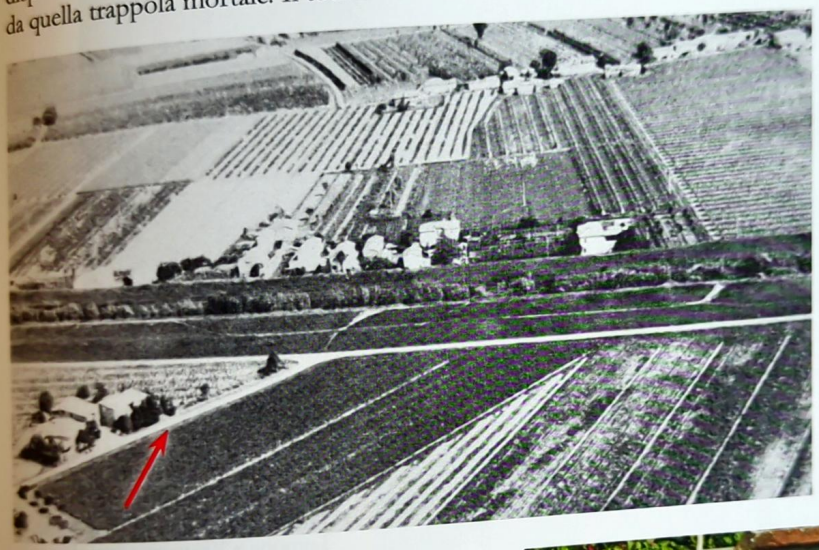


Foto aerea di Sante Cantagalli (1981, 90) del Borgo Pignatta o Borgo di Sotto, al centro, e del Borgo Di Mezzo (Borgo di Maciôl) in alto. In basso, la freccia indica Via Camminello, percorsa dai soldati tedeschi che minarono la casa del Borgo Pignatta.



Cippo commemorative dell'eccidio del Borgo Pignatta in Via Sottofiume a Masiera, inaugurato il 26 aprile 1981, coi nomi delle 28 vittime (foto 2019).

Dopo l'avanzata del fronte e la liberazione di Fusignano, in breve tempo le truppe alleate allestirono un ponte Bailey vicino ai resti del ponte diroccato.



Ponte Bailey[39] costruito una decina di metri a nord del ponte di cemento distrutto dai tedeschi. Del ponte distrutto restano solo le fondamenta dei piloni centrali. Questo ponte rimase operativo dal 1945 fino al 1953 (foto archivio M. Martoni).



Ponte Bailey costruito sul fiume Lamone a Villanova, demolito solo pochi anni fa.

38 Sir Donald Coleman Bailey (1901-1985), impiegato civile nel British War Office (Ministero della Guerra Inglese), inventò questo ponte provvisorio, leggero, facilmente trasportabile in piccoli segmenti che si potevano installare uno davanti all'altro a mano, senza uso di attrezzi speciali o gru. Il Field Marshall Montgomery disse che "senza il ponte Bailey la Guerra non si sarebbe mai vinta". Il Genio Civile li usa ancora in caso di acuta necessità.

Ponte Bailey a Bagnacavallo sul Senio (zona Chiusa), al lato dei ruderi del vecchio ponte distrutto dai militari Tedeschi (foto archivio M. Martoni).



Ponte Bailey sul Senio a Castel Bolognese con piena attività bellica (foto archivio M. Martoni).





Museo del Senio di Alfonsine. Uno dei segmenti del ponte Bailey.



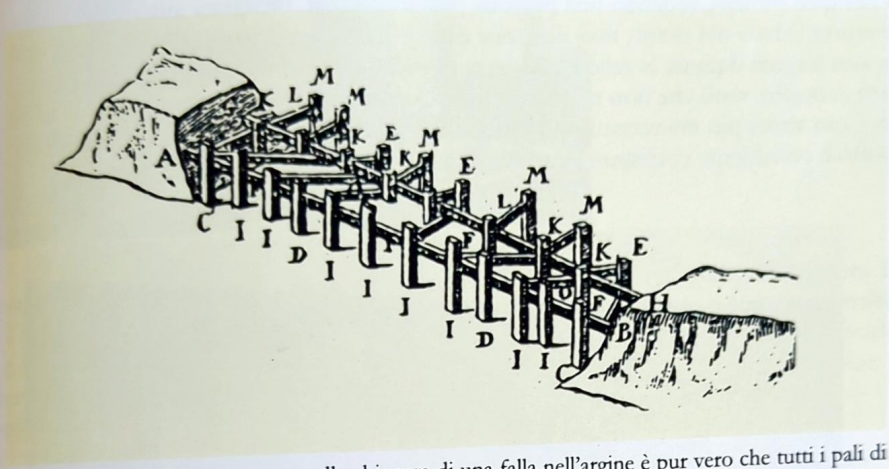
Sentieri di accesso all'argine sinistro ed al ponte sul lato sud della parte alta della rampa di Fusignano. La casa del guardiano del fiume/ponte ("*Fani*") è coperta dagli alberi a destra. I sentierini e la rampa servivano di accesso alla passerella a sud del nuovo ponte in costruzione.

Quando pochi anni or sono furono eseguiti lavori di espurgo dell'alveo del fiume nella zona immediatamente a Sud del ponte si ritrovarono pali di legno allineati al margine destro dell'alveo del fiume. Siccome la zona corrisponde al luogo dove sorgeva il ponte di legno, immediatamente si pensò che si trattasse di residui della base di uno dei piloni di quel ponte. L'amico Giovanni Zaffagnini, a cui appartiene la foto sottostante di quel fortuito ritrovamento, era presente e dalla sua descrizione appare confermare che la località corrispondeva a quella del ponte di legno.



Foto Giovanni Zaffagnini, dal ponte sul Senio verso sud, che mostra quattro pali semi-verticali esposti dalla corrente del fiume sull'argine destro ed attribuiti ad un ponte di legno.

Dopo aver esaminato a lungo la foto ed aver anche osservato attentamente sia il disegno che le varie foto del ponte di legno non ho potuto esimermi dal pensare che si tratti di reperti di un'altra struttura. Primo fra tutti il fatto che in qualsiasi lavoro di arginatura si usava molto legname per mantenere stabile il terreno usato, come il ferro usato per il cemento armato.



Anche se il disegno è pertinente alla chiusura di una falla nell'argine è pur vero che tutti i pali di legno sono verticali. Guardando la foto del ponte di legno di Fusignano e di Villanova sembra che quasi tutti i ponti di legno venissero costruiti più o meno allo stesso modo. In particolare i piloni posti nell'alveo del fiume erano paralleli alla direzione della corrente, con tutti i piloni in posizione verticale (disegno tratto da G.A. Alberti, *Istruzioni pratiche per l'ingegnero civile*, ecc. Venezia 1748).



Foto a distanza ravvicinata del Ponte di legno sul Lamone a Villanova, identico a quello di Fusignano, che dimostra solo la presenza di tronchi in posizione verticale, quadrati e non rotondi, con diametro maggiore di quelli della foto.

La foto di Zaffagnini mostra quattro pali di legno sporgenti verso l'alveo, ancora più strano è il fatto che il diametro dei pali sembra un po' piccolo per conferire al ponte la forza necessaria per resistere al peso del traffico come pure alla forza di una "fiumana".

A questo si è aggiunto il ricordo ancora vivido di me stesso, accompagnato da mio padre, scendendo un sentierino all'interno dell'argine di sinistra, venendo da Fusignano, e di rimanere piuttosto impresso, e non so per qual motivo, vedendo una persona passare a piedi, bicicletta alla mano, su una passerella che attraversava l'alveo del fiume, non dissimile dalle innumerevoli passerelle poste ed usate dai partigiani e da altri militari durante la seconda Guerra mondiale. Mi sono spesso chiesto perché mi ricordo solo questo dettaglio, visto che non mi ricordo la passerella all'andata, ma solo al ritorno da Fusignano a Masiera. Cosa ancor più interessante è il fatto che la passerella era esattamente nel luogo del recente rinvenimento e certamente corrispondente alla località dove sorgeva il ponte di legno.



Passerella temporanea costruita da militari sull'alveo del fiume Senio (Fugattini; *... e l'alba giunse*, 2001, 351).

Visto che a quel tempo avevo solo 4 e non più di 5 anni di età mi sembra alquanto plausibile pensare che coincidesse con la costruzione del nuovo ponte (l'attuale) e forse il ponte Bailey era già stato rimosso. Perciò appare logico che una passerella potesse essere una via rapida ed efficiente per la popolazione di Masiera che gravitava quasi per tutto verso Fusignano.

Nell'immediato dopo Guerra pochissime persone a Masiera avevano un'auto, forse non più di una; ma tutti avevano una bicicletta, quindi la passerella, della cui esistenza ne sono certissimo, poteva assolvere la maggioranza del traffico locale per un breve tempo. Altri mezzi di trasporto potevano usare sia il ponte di San Potito che quello di Alfonsine.

Credo perciò che i pali rinvenuti probabilmente non fossero altro che pali di sostegno per una passerella temporanea, non per l'antico ponte di legno, anche se la zona era la stessa.



Foto del 1930: Chiesa inaugurata nel 1902. Chiesa e campanile furono irreparabilmente distrutti per cause belliche nel mese di dicembre del 1944[40].

L'Olmo Secolare davanti alla chiesa fu piantato dal parroco Don Giovanni Battista Gasperoni (parroco 1717-1736) alla base aveva una circonferenza di 5 metri. Sostenne danni irreparabili durante la guerra e fu atterrato alla fine del 1946. Secondo Orselli (2019, 25) nel 1946, durante lavori di sminamento, sterpaglie antistanti la chiesa si incendiarono e le fiamme raggiunsero l'olmo secolare appiccandogli fuoco, dandogli così il colpo di grazia.



Il Palazzo Annaratone in Via Stradello 44-46 a Masiera. Villa di campagna costruita dalla Famiglia Masironi, fu poi acquistata dal Conte Carlo Vizzani. Nel 1870 fu venduta al Senatore Angelo Annaratone (1844-1922). Dopo la Seconda Guerra Mondiale fu venduta a Manetti di Bagnacavallo, poi ad Emiliani di Russi. Dal 1946 fino al 1951 l'atrio al piano terreno venne usato per celebrare messe (da Baldini e Sangiorgi, *Vita in Villa*, 2008, 19).

40 Orselli scrive che la chiesa fu distrutta il 22 dicembre 1944. L'ultimo matrimonio celebrato in questa chiesa fu quello dei miei genitori: Antonio Contarini ed Ornella Dalla Casa, il 28 novembre 1944, ancora con truppe tedesche ivi stanziate, una delle quali ebbe uno scontro frontale con mio padre uscendo dalla chiesa nella cupa canonica all'imbrunire, con esplosione di non poche bestemmie in luogo sacro da ambo le parti ed in idiomi diversi. Secondo i miei genitori la chiesa fu distrutta da un bombardamento entro una settimana dal loro matrimonio, verso il 2 (durante il bombardamento di Villa Severoli) o il 4 dicembre quando, secondo A.V. Annaratone (1961, 157) "... le prime bombe sono cadute alla destra del Senio sul Borgo di Masiera in prossimità del ponte", date che ho sempre accettato, fermo restando il ritrovamento di una data diversa, ufficiale e ben documentata.



Villa Annaratone in una foto del 2009. Acquistata da un'Agenzia Immobiliare, è stata rivalutata in un complesso di appartamenti residenziali.



Chiesa attuale di Masiera. Cimitero ampliato e nuova canonica (ricostruita in 1949-1951)[41], (foto 2018, dall'argine destro del Senio).

41 Don Erio Ballardini (1915-8 maggio 1971) iniziò la costruzione della chiesa il 23 maggio 1949. I lavori terminarono a metà ottobre 1951. Inaugurata il 28 ottobre 1951. Il nuovo campanile fu terminato solo nel 1971. Fino a quel tempo le tre campane pendevano da travi poste tra quattro pioppi dietro l'asilo infantile (ricordo dell'Autore). La parte medio-inferiore della rampa del ponte è visibile in alto a sinistra. Dal 1945 fino al 1951 messe ed altri servizi ecclesiastici venivano amministrati al piano terreno del Palazzo Annaratone, dove mi recavo ogni domenica con la mia famiglia.



Chiesa, campanile e cimitero di Masiera visti dalla rampa del ponte in Via Pieve Masiera (foto 2019).



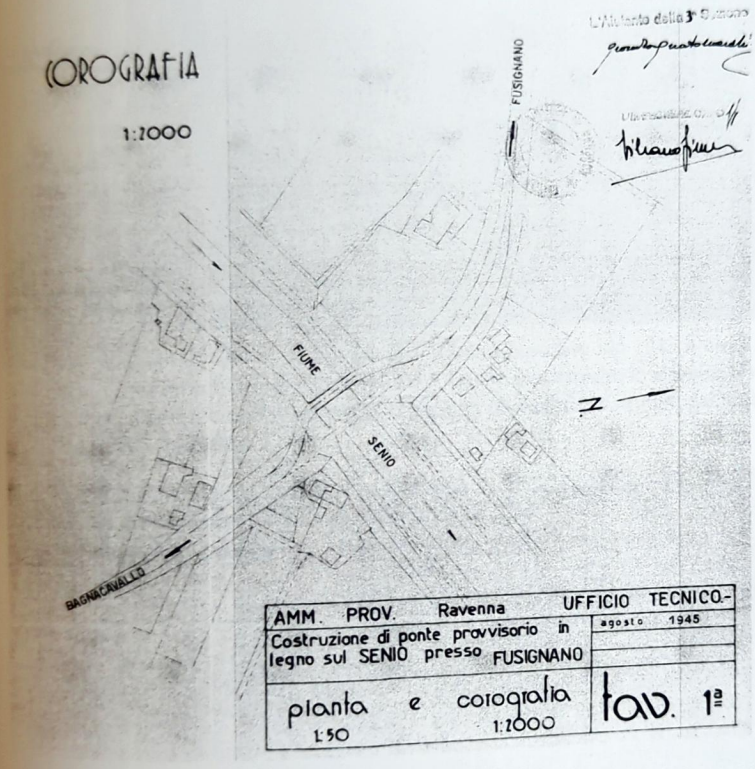
Il campanile della chiesa di Masiera, visto dal sud, all'incrocio di Via Sottofiume con Via Don Erio Ballardini[42] (foto 2018).

42 Via Sottofiume e Carraia Ballotta confluivano all'angolo destro inferiore della foto, prima che Don Ballardini creasse il nuovo centro paesano attorno alla chiesa. Ora la Carraia raggiunge Via Ballardini come Via Taroni.

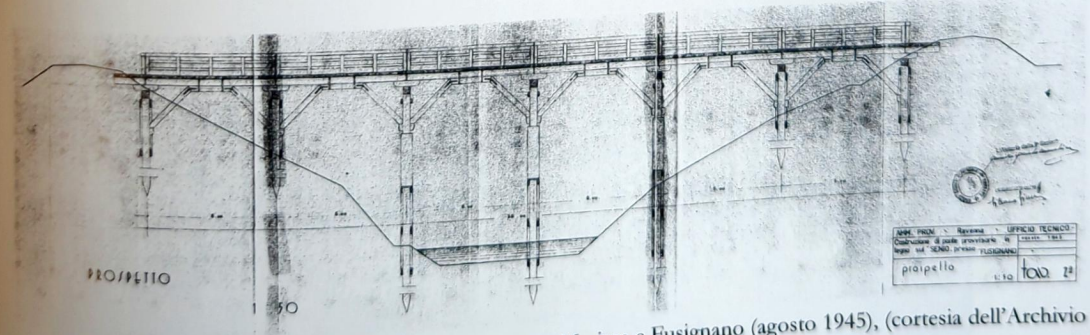
CAPITOLO XXVIII

IL NUOVO PONTE

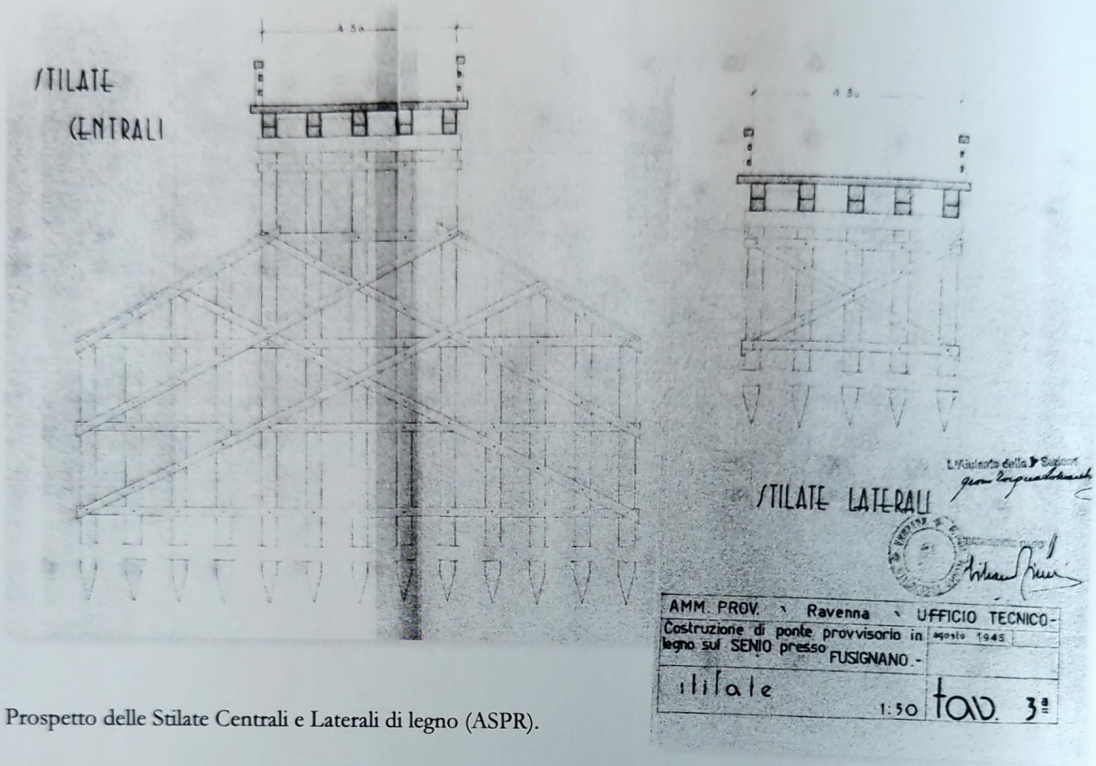
Già nell'agosto del 1945 erano in via progetti per la ricostruzione del ponte abbattuto dai dinamitardi germanici. Un primo progetto per un ponte provvisorio di legno fu proposto con un costo di 2.930.000 lire ed approvato dal Provveditorato Regionale delle Opere Pubbliche dell'Emilia di Bologna il 13 settembre 1945.



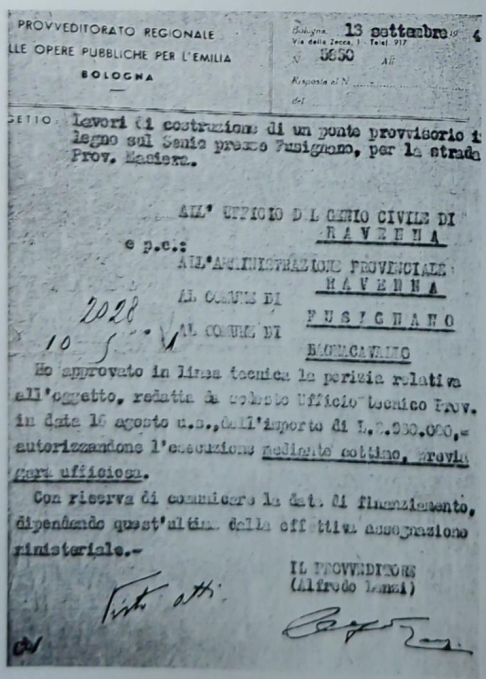
Il ponte provvisorio doveva essere costruito 10 metri a sud del ponte vecchio (ASPR).



Prospetto del ponte di legno provvisorio sul fiume Senio a Masiera e Fusignano (agosto 1945), (cortesia dell'Archivio Storico della Provincia di Ravenna).



Prospetto delle Stilate Centrali e Laterali di legno (ASPR).



PROVVEDITORATO REGIONALE
LLE OPERE PUBBLICHE PER L'EMILIA
BOLOGNA

Bologna 13 settembre
N. 9650

OGGETTO: Lavori di costruzione di un ponte provvisorio i
legno sul Senio presso Fusignano, per la strada
Prov. Masiera.

AL' UFFICIO DEL GENIO CIVILE DI
RAVENNA

e p.c.:
ALL'AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE
RAVENNA
AL COMUNE DI
AL COMUNE DI FUSIGNANO
BAGNACAVALLO

2028
10 5

Ho approvato in linea tecnica la perizia relativa
all'oggetto, redatta da codesto Ufficio Tecnico Prov.
in data 16 agosto u.s., dell'importo di L. 2.000.000,=
autorizzandone l'esecuzione mediante cottimo, previa
gara ufficiosa.

Con riserva di esaminare la dat. di finanziamento,
dipendendo quest'ultima dalla effettiva assegnazione
ministeriale.-

IL PROVVEDITORE
(Alfredo Lemmi)

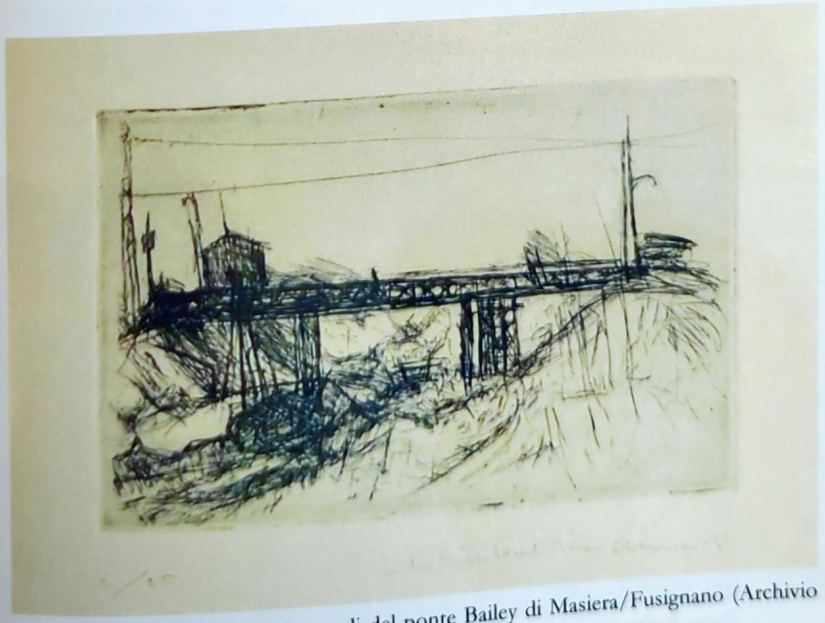
Visto atti

Approvazione in data 13 settembre 1945 del progetto di un ponte provvisorio di legno sul Senio tra Masiera e Fusignano (ASPR).

Il ponte di legno provvisorio rimase al punto di progettazione. In sua vece fu costruito un ponte di tipo Bailey, non a sud, ma a nord del ponte distrutto nel 1944, con una sola carreggiata e sostenuto da due stilate di legno. Questo ponte fu rimosso solo nel 1953, anno in cui fu costruito il nuovo ponte di cemento.



Il ponte Bailey di Fusignano/Masiera costruito nel 1945 a nord del ponte di cemento armato distrutto nel 1944 dalle truppe germaniche in ritirata. Da notare che i resti del ponte precedente sono stati quasi completamente rimossi dal greto del fiume (Archivio M. Martoni).



Disegno stilizzato di Vilma Armandi del ponte Bailey di Masiera/Fusignano (Archivio M. Martoni, copia 2/250).

Simili ponti provvisori furono costruiti altrove sui fiumi Senio, Lamone, Santerno o sui canali più ampi di tre metri. Questi materiali erano facilmente reperibili come rimanenze belliche apportati dalle truppe alleate ed erano di facile installazione. Alcuni di questi ponti permangono ancora in molte zone dell'Italia settentrionale. Quello di Villanova fu rimosso solo recentemente. Quello di Porto Garibaldi continua a funzionare egregiamente.



Ponte Bailey sul Canale di Porto Garibaldi, uno dei pochi ancora in funzione (foto 2019).



Ponte Bailey in costruzione sul Santerno a San Bernardino, 1945.



Ponte Bailey semplice sul Canale dei mulini sulla Via Maiano adiacente al Mulino Dapporto (archivio Mauro Martoni).

La costruzione del nuovo ponte in cemento armato iniziò nell'estate del 1952 e terminò nell'autunno del 1953 (*Echi di Fusignano*, febbraio 1954). Contemporaneamente il ponte Bailey venne rimosso.

Il nuovo ponte appariva molto più solido del precedente, lungo 36 metri, con tre arcate come il precedente. La carreggiata è di 6,50 metri e sono presenti due marciapiedi di 1,10 metri ciascuno. La larghezza totale è di 8,70 metri. Il costo totale fu di L. 10.200.000.



Il Ponte di Fusignano/Masiera visto dall'argine destro, verso sud-ovest (foto 2017).



Il ponte di Fusignano/Masiera visto dall'argine destro, verso nord-ovest (foto 2017).



Il ponte di Fusignano/Masiera visto dall'argine sinistro, verso nord-est (foto 2017).

Masiera, rampa di Via Rossetta in basso e rampa della chiesa in alto. A destra il ponte, a sinistra la rampa di via Pieve (foto 2017).

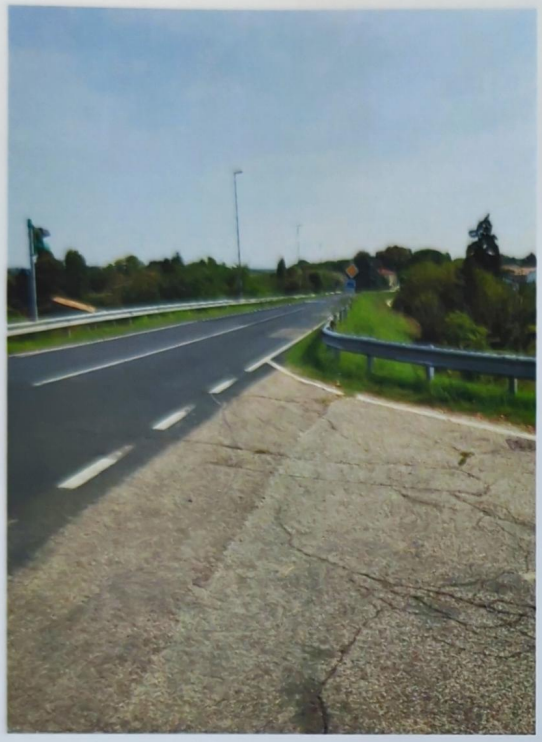


Masiera, rampa di Via Rossetta in alto e ponte a sinistra (foto 2017).



Masiera, rampa di via Rossetta (foto 2017).





Masiera, rampa di via Pieve (foto 2017).



Masiera, rampa che dal ponte conduce alla chiesa di Masiera. Gli ultimi due ponti di legno erano posti al livello del lampione in alto, dove la rampa gira a sinistra, circa 30 metri dal ponte attuale (foto 2017).



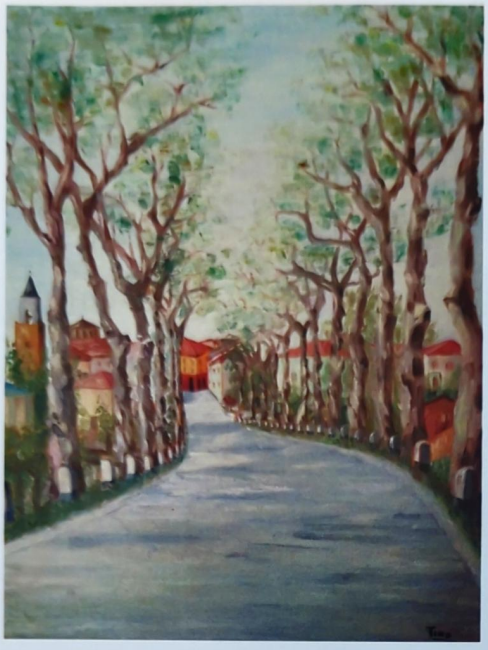
L'alveo del Fiume Senio, semicoperto dalla abbondante vegetazione, visto dal Ponte verso nord. Il metanodotto di Via Chiara in fondo (foto 2017).



Il Ponte di Fusignano/Masiera, visto da Fusignano (foto 2017).



Cippo commemorativo per i Caduti nella battaglia del Senio, sull'argine sinistro a nord-ovest del ponte (foto 2017).



Fusignano visto dalla rampa del ponte, dipinto dell'artista Taroni Orestino (quadro di proprietà dell'Autore) [43].



Fusignano, inizio rampa del ponte (foto 2017).



Fusignano, circa metà rampa del ponte (foto 2017).

43 Taroni Orestino, sarto ed artista di Masiera (6 luglio 1916 - 23 gennaio 1999), conosciuto come "Tino" o "Fato". Quadro con veduta pittorica di Fusignano dalla rampa del ponte, circa 1965.



Fusignano, parte alta della rampa del ponte. Via Sottofiume Nord a sinistra (foto 2017).



Rampa pedonale di accesso al ponte da Via Severoli (foto 2015).

Con grande difficoltà riesco a trovare le parole per esprimere in maniera efficace ed esplicativa quanto sia stata importante per storia e tradizione la presenza del fiume e dei suoi ponti nella nostra zona, preferisco lasciarlo al nostro poeta dialettale Ido Silvagni (1980, 3) che ben seppe osservare e descrivere una scena di popolare giovialità dal ponte sul fiume Senio, col suo dialetto che in ogni parola rifletteva luoghi e sensazioni in maniera assolutamente mirabile.

Da e' pont d'Fusgnân

De' temp u n'è pasê d'zérta un bël mont
da quând ch'a m'atruvè dnenz a sta sena,
una matèna d'žner guardènd da e' pont
al spond de' Sèni infurmaièdi d'brena:

e' sól l'iluminéva un zil pulì,
senza un fil d'nëbia, nè una nuvla alžira,
che al paréva al culen a Sapulì,
Bagnacavàl a du pës, d'là da Maŝira.

žo da la riva e' fond e' starluchéva[1]
e sóra la giazê tabëch[2] e anzien
in sta fèsta d'culùr ogno' e' ŝghinléva,[3]
pêrt cun i cosp[4] e pêrt cun i trizên.[5]

Sta sena incóra adës avrèb avdéla,
cun al vóš d'chi tabëch a tot vulòm!
Mo e' sreb cumpâgna impiêr[6] una candèla
int e' mëž d'un deŝért, ch'lan po fè lom.

Con l'indegna traduzione dell'Autore:

Dal ponte di Fusignano

S'è versata molto acqua dalla fonte
Da quando mi ritrovai di fronte questa scena
Una mattina di gennaio guardando giù dal ponte
La sponda del Senio di rugiada piena

il sole illuminava un ciel pulito
senza filo di nebbia o nuvoletta chiara
tanto che le colline eran a San Potito,
e Bagnacavallo a due passi, oltre Masiera.

Giù dalla rampa il fondo luccicava
E sopra l'acqua congelata giovani e bambini
In questa festa di colori ognuno scivolava
Parte di loro con zoccoli e parte con slittini.

Mi piacerebbe rivedere questa stessa scena
Con le voci dei bambini ad alto volume!
Purtroppo sarebbe come accendere una candela
Nel mezzo del deserto, dove non può far lume.

---

1 E' starluchéva, *Luccicava*. Starluchê, *intr. Risplendere, brillare come una stella (lat. lucère)*.

2 Tabëch, *Ragazzi*. *Sing.* Tabàc (*f.* Tabaca, Tabachi).

3 E' ŝghinléva, *Scivolava*. Ŝghinlê, Ghinè (*da* Ghina, *Sdrucciolo, striscia di ghiaccio sulla quale si scivola*).

4 Cosp, *Zoccoli* (*sing. Cŝp*).

5 Trižen, *Slittini, treggiuoli* (*lat. trahere*).

6 Impiér una..., *Accendere una...*

CAPITOLO XXIX

LA BOTTEGA SUL PONTE A MASIERA, "IL CASOTTO DELLA GHITA"

Essendo nient'altro che un conglomerato di borgate agricole che era rimasto inalterato per centinaia di anni, Masiera non aveva pretese paesane, anzi si accontentava semplicemente di una vita agreste umile e quasi completamente autosufficiente. Praticamente tutto ciò che serviva veniva prodotto e processato localmente, prima della Seconda Guerra Mondiale. Quanto mancava si poteva ottenere dai negozi più vicini, solo quando l'unico negozio di Sali e Tabacchi del paese non lo provvedeva.

In realtà si trattava della *bottega di Pirèta*, perché fu proprio Pietro Foschini[44] detto *Pirèta* a costruire il negozio di Sali e Tabacchi e di alimentari sull'argine destro del fiume, a ridosso del lato nord-est del ponte di Masiera/Fusignano. Costruito in legno negli anni '30, rimase per lungo tempo l'unico negozio del paese, estremamente utile per gli abitanti di Masiera i quali non dovevano per gran parte passare il fiume, visto che tale negozio sopperiva ad almeno il 90% del fabbisogno del paese.

Mancava solo il pane, inconveniente di poco conto considerando che la maggioranza dei contadini a quel tempo faceva il pane in casa e lo cuoceva nel forno sull'aia propria o dei vicini, abitualmente nel complesso forno-porcile, tipico della zona.



Forno a legna di un contadino della campagna bagnacavallese. Porcilaia con greppia a sinistra (foto 2019).



Forno della campagna lughese, ben mantenuto ed adiacente al lato della casa colonica (foto 2019).

44 Era costui fratello di Foschini Giuseppe, necroforo di Fusignano, ben conosciuto col nomignolo di "la möda".



Edificio del forno a legna della famiglia Pagani in Via Salame, distaccato dalla casa e dai fienili come di consueto (foto 1994).



L'edificio multiuso comprendeva, da sinistra a destra, il pollaio, la latrina, il porcile, il forno e la stalla per il cavallo o l'asino (foto 2016).



Lo stesso edificio in processo di essere restaurato all'antico splendore e non necessariamente all'antica funzione. La latrina è stata rimossa (foto 2018).



Forno della campagna bagnacavallese restaurato. Ben visibile la prima area che abitualmente era la porcilaia in basso e spesso il pollaio in alto. Si trattava di un edificio isolato dalla casa e dai fienili, munito di camino e con svariate funzioni (foto 2019).



Veduta aerea del nuovo ponte di Fusignano con le rampe di Masiera e con la nuova "*Bottega della Ghita*" sull'argine destro a Nord del ponte (Foto aerea di Sante Cantagalli ed Emilio Mazzanti, 11 luglio 1965).



Dettaglio del *"casotto della Ghita"* ancora attivo e ben frequentato.

Costruita in legno negli anni trenta sull'argine destro del fiume Senio a nord del ponte, la bottega di Sali e Tabacchi scomparve per danni bellici come gran parte dei fabbricati vicini al fiume.

Alla fine del 1945, durante la ricostruzione in mattoni, successero strane cose. Senza indugiare su considerazioni omeriche con Penelope, stranamente la porzione di pareti costruite di giorno venivano trovate abbattute il giorno seguente, finché non intervennero i Carabinieri, tanto che da quel giorno in poi la costruzione continuò senza intoppi, anche se rimase l'accaduto un mistero di cui l'autore non fu mai scoperto.

Il negozio era piccolo ma ben rifornito. Ogni angolo traboccava di derrate alimentari. Lo spazio era ristretto ed il banco dietro cui stava *La Ghita* aveva di tutto e per tutti i gusti. Quello che non si vedeva era decisamente conservato nella stanzetta magazzino dietro il bancone. Un'affettatrice rossa, con una ruota o volano molto grande sembrava sempre essere in funzione mentre le sue mani indaffarate riponevano gli affettati su carta cerata e poi arrotolava il tutto in carta gialla. Il profumo che emanava

mentre tagliava la mortadella era quasi irresistibile. Anche i bambini ne uscivano contenti perché c'era sempre un buon rifornimento di leccornie: caramelle, cioccolatini, biscotti e Savoiardi. Mi ricordo le banane che penzolavano dal soffitto e dove restavano a lungo, per via del prezzo, tanto che raramente si mangiavano banane con buccia gialla e frutto bianco, essendoci dovunque chiazze più o meno scure.



Veduta aerea del ponte di Fusignano, con la rampa principale di Masiera in alto l'11 luglio 1965 (foto aerea di Sante Cantagalli).



Il ponte di Fusignano visto dall'argine sinistro. Il *Casotto della Ghita* a destra (foto 1967).

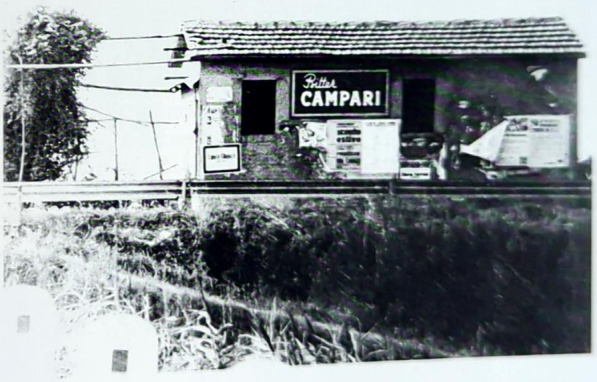
Dragoni Agata (7/4/1900-6/4/1985), comunemente da tutti chiamata *Ghita* era l'anima del negozio in cui lavorò una vita intera e, divenuta vedova di Pietro Foschini (*Pirèta*) dal 1962, divenne la sola protagonista finché il negozio divenne obsoleto.

Gli abitanti di Masiera, avvalendosi di auto e motorini (scooters) trovavano molto di più nel paese di Fusignano per cui il *casotto della Ghita* pian piano divenne un rudere del passato di scarsa utilità. Vedova e di età avanzata, *la Ghita* non ebbe altra soluzione che "chiudere bottega" qualche anno più tardi.

Oltre ad essere per lungo tempo l'unico negozio di Tabacchi e generi alimentari, costituiva anche un punto di riferimento, luogo di convegno per amanti di sport e di politica. Si giocava al Lotto come pure al Totocalcio. Nelle sere d'estate diventava un punto di ritrovo per sfuggire all'afa della zona bassa di Fusignano e di Masiera, per via della brezza provvidenziale che accarezzava gentilmente il ponte e l'argine del fiume.



Il casotto in disuso a parte la sua funzione pubblicitaria per l'affisso di avvisi politici, commerciali o mortuari (foto 1967).



Il "casotto" visto dalla rampa di Via Pieve Masiera, probabilmente poco prima della sua demolizione (foto non datata da Masiera Web).



Demolizione del casotto della Ghita (anni Settanta) che fu, a parte la Chiesa di San Antonio Abate, considerato per decenni quasi come il centro paesano, non solo per acquisto di generi alimentari, luogo di ristoro, di incontro e pettegolezzi (foto non datata di Pietro Mazzanti).

Chiunque passi per Via Pieve Masiera può vedere un edificio quadrato di un solo piano sul lato ovest della strada a circa duecento metri dall'incrocio con Via Crocetta.



Veduta satellitaria dell'esatta posizione di quello che probabilmente fu il primo negozio di generi alimentari di Masiera (cerchietto rosso), in Via Pieve Masiera 26 (foto da: ©2021 Google, Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Imagery Date 5/3/2020; modificata dall'Autore).



Negozio di generi alimentari in Via Pieve Masiera N. 26, in zona Crocetta, nel cortile della casa della famiglia Randi (foto da Masiera Web).



Masiera: veduta dell'edificio a destra in Via Pieve Masiera N. 26, con l'incrocio della Crocetta a sinistra (foto da: ©2021 Google, Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Imagery Date 5/3/2020).



Masiera: in direzione opposta, a sinistra l'edificio del negozio in Via Pieve Masiera N. 26 (foto da: ©2021 Google, Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Imagery Date 5/3/2020).

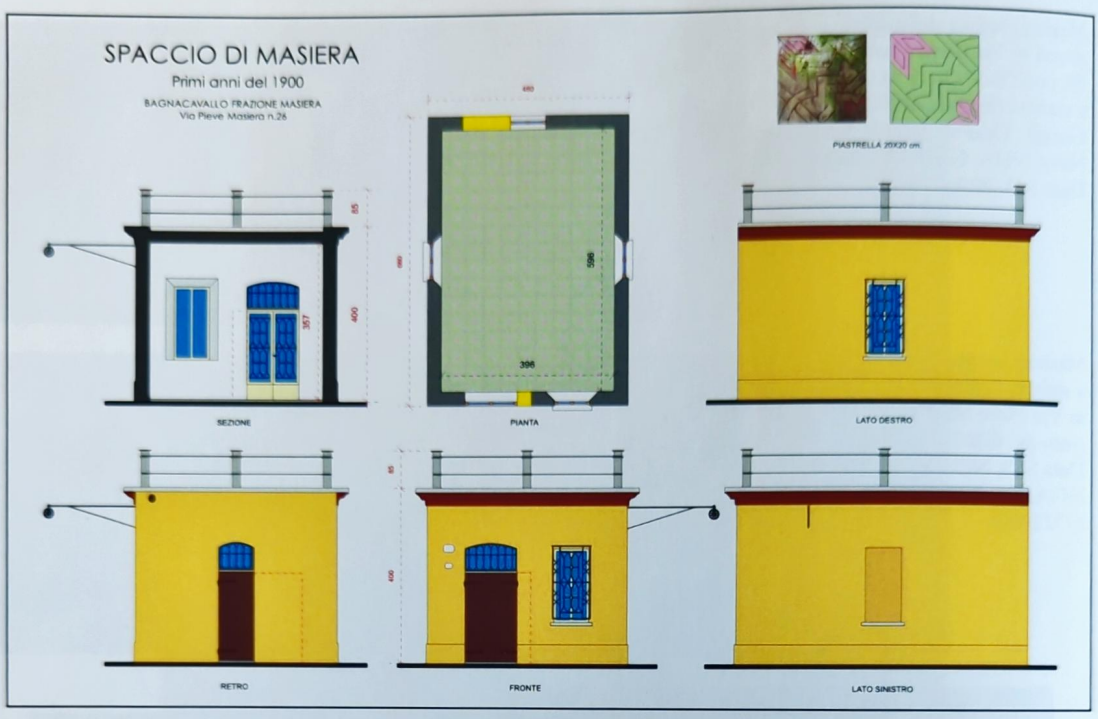


Masiera: l'edificio del negozio di generi alimentari di fronte alla casa della famiglia Randi (foto di Maddalena e Gianni Galanti, 2021).



Dettaglio del fregio del terrazzo e la finestra murata, sul lato nord (foto Masiera Web).

Solo a piedi o in bicicletta si può notare che l'edificio contrasta con lo stile degli edifici circostanti, vecchi o più recenti. Semidiroccato e coperto di sterpaglie, questo semplice edificio richiama lo stile neoclassico dei primi del '900, con fregio ricamato ed un tetto a terrazzo circondato da tre colonne circolari per lato che sostengono una semplice ringhiera di metallo. Il portoncino a due ante ed una finestra con inferriate suggerisce immediatamente un'attività commerciale.



Pianta dello Spaccio di Masiera con misure e col dettaglio del pavimento a piastrelle ricamate. Il disegno mostra anche dettagli della parete posteriore con porta stretta e lunetta sovrastante, poi aperto per uso agricolo (foto Masiera Web).



Parte posteriore dell'edificio che mostra un'ampia apertura per accesso a macchine agricole. La lunetta sulla porticina originale è ancora presente (foto Maddalena e Gianni Galanti, 2021).



Interno dell'edificio con solo attrezzi agricoli (foto da Masiera Web).

Questo edificio fu costruito all'inizio del XX Secolo come negozio di generi alimentari dalla signora Angelina Randi e da suo marito Golinelli, morto durante la Prima Guerra Mondiale. Purtroppo per la sua posizione non era accessibile che alla popolazione locale, pertanto la sua durata fu alquanto effimera, al contrario del negozio sul ponte, molto più centralizzato e ad un passo da Fusignano. Già prima della Seconda Guerra Mondiale aveva cessato la sua funzione commerciale e la Signora Randi morì nel 1960.



Masiera: il cerchio verde indica la posizione del primo negozio, quello rosso la posizione del Casotto della Ghita sul ponte. CC indicano Chiesa e Cimitero, T il nuovo Centro del paese. C corrisponde alla Centuria Romana più settentrionale della Municipalità di Bagnacavallo. Il punto segnato in rosso indica la posizione del negozio attuale di generi alimentari (foto da: ©2021 Google, Image Landsat / Copernicus, © 2021 GeoBasis-DEBKG, Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Imagery date 12/13/2015; modificata dall'Autore).

Don Erio Ballardini con Via Fiorita pose la prima pietra per la costruzione di un Centro Paesano mai prima esistito, a parte la Chiesa di Sant'Antonio Abate, la fontana alla base della rampa orientale all'inizio di Via Abbandonata ed il Casotto della Ghita sul ponte, che per decenni rimase un punto di riferimento usato praticamente da tutti gli abitanti. Una pietra miliare come molte altre ormai scomparse e per sempre destinate all'oblio.



Veduta satellitaria del centro di Masiera attuale, dove esiste anche un mini centro commerciale ed un forno con annesso negozio di generi alimentari (punto rosso). Inizialmente questo negozio di Sali e Tabacchi era stato costruito da Ines Casotti, giovane assistente della Ghita sul ponte di Masiera, poi venduto nel 1981 con successiva aggiunta del Forno (foto da: ©2021 Google, Image Landsat/Copernicus, © 2021 GeoBasis-DEBKG, Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Imagery date 12/13/2015; modificata dall'Autore).



Forno e negozio di generi alimentari nella piazzetta di Masiera all'incrocio di Via Fiorita con Via Pieve Masiera (foto 2019).

CAPITOLO XXX

VIE COMMERCIALI TERRESTI E FLUVIALI DELLA BASSA ROMAGNA

Per quanto si possa pensare che Ravenna sia fuori dalla rete autostradale attuale resta pur vero che rimane tuttora una città con grande attrazione turistica per i suoi tesori archeologici e preziose spiagge. La sua attività portuale, sia turistica che commerciale, probabilmente non supererà mai il livello raggiunto durante l'epoca romana imperiale; tuttavia il canale Corsini rimane un assetto unico e privilegiato in tutto il sistema portuale italiano.

Quando l'acqua copriva la maggior parte della Bassa Romagna i suoi abitanti erano diventati provetti navigatori in un territorio che non aveva uguali in tutta l'Europa. Mare, fiumi, paludi e canali costituivano idrovie non perfette ma decisamente abbondanti e tali da consentire rapido accesso ai vari porti, al mare ed alle più importanti città dell'entroterra. Non solo idrovie ma anche strade erano presenti fin dall'antichità, non sempre comode e sicure ma ben presenti ed importanti sia per il commercio locale che internazionale. Spesso strade ed idrovie venivano usate in combinazione convenientemente laddove era più pratico o necessario, particolarmente per trasporto di merci, commercianti e pellegrini.

IDROVIE DELLA BASSA ROMAGNA

Ravenna fu fondata su una laguna lontano dalla costa circa 8-9 chilometri e fin dalla sua fondazione aveva il tipico aspetto lagunare della Venezia attuale, piena di canali con moltissime imbarcazioni di ogni tipo. Strabone la descrisse piena d'acqua, ponti e leggere imbarcazioni: "*aquis diffusa, pontibusque, ac lembis peragrata*". Per ovvie ragioni i suoi abitanti divennero provetti navigatori i quali usarono mare, canali e zone vallive per comunicare e commerciare sia coi molti porti dell'Adriatico, dell'entroterra e delle zone vallive. Già prima degli Etruschi, Ravenna, Spina ed Adria sembravano avere egemonia marittima e controllo delle vie fluviali dell'entroterra. Il Po con le sue molte diramazioni e contatti con importanti città dell'Emilia e del Veneto rappresentava la principale via di comunicazione; testimone ne fu Ferrara che rimase un contendente commerciale importante finché il Po rimase navigabile nelle sue due diramazioni principali di Primaro (Padoa) e Volano. Non poche furono le controversie politiche e militari con Bologna e Venezia per il predominio e controllo delle vie fluviali e dei porti. I Romani ne compresero l'importanza ed usarono parte delle idrovie deltizie per incorporarle in un sistema di navigazione interna da Ravenna fino a Chioggia tramite la Fossa Augusta, la Fossa Flavia e la Fossa Clodia. Per almeno tre secoli tale via rimase attiva e funzionale. La fossa Augusta aveva una larghezza dagli 80 ai 150 metri ed una profondità di ben 8 metri. Purtroppo l'interramento delle vie fluviali romagnole e ferraresi era inevitabile e tuttavia persiste. La navigabilità della Fossa Augusta già alla fine dell'Impero Romano era praticamente ed irrimediabilmente compromessa per cui il Canale Badareno venne scavato da Ravenna fino al Po di Primaro presso il paese di Mandriole attuale. Dopo il suo interramento nel basso medioevo (XIII secolo) una nuova via di comunicazione fluviale col Po di Primaro fu scavata, sfruttando alcune vie acquatiche già esistenti, lungo via Canalazzo, la valle di Savarna ed il Cavo Codarundini fino a Sant'Alberto, ad ovest dell'attuale Via Sant'Alberto (SP 1) che praticamente ricalcava il percorso della scomparsa Fossa Augusta. Anche il Naviglio ravennate dovette soccombere ad interramento come pure al disuso ed all'abbandono delle obsolete realtà geopolitiche e commerciali.

Il resto dei canali navigli come quello bolognese, il Canale Zaniolo per Imola ed il Naviglio Zanelli per Faenza, non ebbero mai strepitante successo perché troppo lontani dal Po e dai porti dell'Adriatico. Sia la distanza che la necessità di alaggio dagli argini per navigare contro corrente non li resero mai prima scelta per trasporto commerciale.

Dopo che iniziò la bonifica delle valli cispadane i porti sulle valli mantennero contatto con le vie acquatiche per via di canali e fosse naturali o scavate. I canali Tratturo, Vecchio, Vela e Via Cerba, come pure la Fossa Padulla fusignanese furono usati come idrovie locali minori fin quando conveniente, poi abbandonate allo scopo originale di conduttori idrici.

PERCORSI TERRESTRI DELLA BASSA ROMAGNA

Come già discusso altrove le idrovie locali molto spesso erano affiancate da strade sia per alaggio di barche che per trasporto con carri. Continui cambiamenti idrografici locali offrivano spesso aree arginali elevate rispetto alle campagne circostanti, chiamate alzaie, su cui molto spesso si costruivano camminamenti e poi strade, molte delle quali esistono ai giorni nostri. Gli stessi argini dei fiumi venivano usati da carri di trasporto.



Percorso della Via Popilia su carta geografica attuale (da Gian Franco Andraghetti, 2007, 23).

Le prime vie di comunicazione importanti ad essere costruite furono quelle dell'epoca della Repubblicana di Roma. Nel 132 a.C. la Via consolare Popilia fu costruita da Publius Popilius Laenas come continuazione litoranea della Via Flaminia che raggiungeva Rimini da Roma. La via Popilia cominciava a Rimini e proseguiva fino ad Altino, passando da Cervia (allora chiamata Ficocle), Classe, Ravenna, Butrio, Sant'Alberto, Comacchio, Adria e Chioggia, a ridosso della linea dunosa costiera. Da Ravenna fino a Sant'Alberto seguiva più o meno il corso della Via del Bosco o Via di Sant'Alberto o SP 1, probabilmente poco più ad ovest. Dopo aver attraversato la zona deltizia riusciva a connettersi con Padova e per la Via Annia e da Altino raggiungeva Aquileia, svicolo importante per il collegamento coi paesi nordici e dell'est[45]. La zona del delta era per costanti cambiamenti idrografici la meno stabile e certamente, in assenza di ponti, la più scomoda ed onerosa per i viaggiatori.

Dopo la caduta dell'Impero Romano per mancanza di mantenimento come pure per alluvioni e subsidenza sia la strada che le stazioni di sosta (*mansiones*) e cambio cavalli (*mutationes*) caddero in abbandono e per gran parte scomparvero nella zona del delta padano. Esiste documentazione storica (Guerrini, 2018, 3) che verso il IX-X secolo esisteva una nuova litoranea più ad est della Popilia che eventualmente venne chiamata la via dei Romei, poi via Romea, la quale permane tuttora come la via principale di comunicazione tra Ravenna e Venezia, come superstrada, non come debitamente avrebbe dovuto essere da tempo una autostrada vera e propria.

Nel 1617 il Legato Pontificio Domenico Rivarola modificò il tracciato esistente della via Popilia raddrizzandola e muovendola verso est nel corso della via dei Romei. Solo il tragitto Ravenna-Sant'Alberto rimase inalterato. La via dei Romei, come pure le altre importanti vie di comunicazione, fu spesso accompagnata da Monasteri Benedettini che venivano usati come luoghi di sosta, ristoro. La Regola Benedettina si basava sulla protezione ed aiuto per i viandanti, infermi e pellegrini. Queste stazioni venivano chiamate *hospitales, hospizia o xenodochia*. A Ravenna ne esistevano due (Santa Maria ad Pharum presso il monumento di Teodorico e Santa Maria di Xenodochio presso Porta San Lorenzo). La più famosa della zona rimane l'Abbazia di Pomposa costruita lungo la via Romea su un polesine deltizio, probabilmente nel VI-VII secolo d.C., dove a quei tempi praticamente non vi era altro posto di ristoro.

Il Censore Gaius Flaminius nel 220 a.C. aveva collegato con l'omonima strada trans-appenninica Roma con Rimini. La strada molto probabilmente raggiungeva Imola, ragione per cui la Romagna per lungo tempo venne chiamata Flaminia.

Il Console Marcus Aemilius Lepidus continuò poi tale opera, in linea retta, fino a Piacenza terminando nel 187 a.C. quella che fu poi chiamata via Emilia. Con corso da sud-est verso nord-ovest in zona precollinare delimitava la parte meridionale della Romagna ed intersecava il Po solo a Piacenza dove la strada proseguiva poi per Milano. La via Emilia attraversava la parte più fertile della pianura padana; purtroppo le popolazioni locali appartenevano a diverse tribù galliche che la rendevano malsicura. I Romani avevano sconfitto i Galli Senoni nel 283 a.C. fondando la prima colonia con la città di Sena Gallica (Senigallia) e nel 269 a.C. fondarono Ariminum (Rimini), la seconda colonia della Gallia cisalpina. Solo nel 223 a.C. passarono il fiume Po e sconfissero i Galli Insubri. I Galli Boii, originari della Boemia (parte della Cecoslovacchia, Polonia e Ungheria) avevano invaso l'Italia nel 390 a.C. e sconfiggendo gli Etruschi si erano insediati nelle zone preappenniniche con capitale a Felsina (Bologna). Fu solo nel 193 a.C. che i Romani sconfissero i Galli Boii a Mutina (Modena). Perciò i territori attraversati dalla nuova via Emilia non offrivano alcuna sicurezza ai viandanti che la percorrevano.

I Romani risolsero il problema brillantemente con lo stesso sistema che avevano protetto la sicurezza della via Flaminia dai Galli Senoni. Si trattava di trasformare il territorio circostante con quello che fu chiamata la Centuriazione Romana: una rigorosa, funzionale e capillare lottizzazione agricola della pianura da ambo i lati della via Emilia con un reticolato stradale ortogonale formando unità chiamate Centurie le quali venivano divise in parcelle da assegnare poi ai legionari romani a riposo, come pure a fedeli sudditi locali. Si trattava di adottare lo stesso schema ortogonale con Cardi (nord-sud) e Decumani (est-ovest) con cui i Romani allestivano i loro accampamenti (*castramentatio*) e costruivano città.

45 Una seconda Via Popilia iniziava a Capua come continuazione della via Appia e terminava a Reggio Calabria.

Il processo della centuriazione della pianura padana occupò la gran parte di due secoli. Ogni area centuriata veniva diligentemente studiata ed abilmente sistemata in modo da rispettare e proteggere le vie fluviali locali pur garantendo deflusso ordinato delle acque superficiali massimizzando l'uso del declive naturale. Fossi e canali erano parte integrale delle zone centuriate e tali permangono ai giorni nostri, alla pari della rete stradale, con minimi cambiamenti. In nessuna parte dell'Italia e dell'intero Impero Romano la centuriazione ottenne tale successo geografico, economico, politico ed antropico come quello ottenuto in Emilia e Romagna.

La Regio VIII divenne la colonia più produttiva e proficua dell'Impero Romano grazie alla ricchezza del terreno ed alla saggia antropizzazione delle zone centuriate, al punto che popolazioni di diversa etnicità riuscirono ad integrarsi in un solo gruppo coeso ed efficiente. Galli e gruppi autoctoni scomparvero integrandosi, sorse così la Flaminia o Romagna.

ITINERARI STORICI ATTRAVERSO LA PIANURA PADANA

Per quanto fosse piena di fiumi, canali e paludi la pianura padana era e rimane ben popolata e facile da percorrere in ogni direzione. Le zone del delta padano creavano non poche difficoltà per i viandanti i quali potevano usare traghetti o guadi per valicare tali ostacoli, oppure usufruire delle molte vie fluviali qualora possibile. In realtà questi ostacoli offrivano alle popolazioni locali opportunità economiche nell'ospitare o trasportare viandanti, merci e pellegrini alle loro destinazioni.

Nacquero così nuovi paesi, zone di sosta e di ristoro particolarmente nel basso medioevo, dopo le crociate del XII-XIII secolo, quando il pellegrinaggio divenne una usanza comune sia per laici che prelati verso i luoghi sacri di Roma, Gerusalemme e Santiago de Compostela in Spagna. Non mancavano a quei tempi luoghi con reliquie di santi, presenti in quasi tutte le città, altre ambite mete di pellegrinaggio.

Sono giunte ai giorni nostri esempi cartografici e letterari di percorsi ben prestabiliti per recarsi da un luogo all'altro in tutta l'Europa ed il resto del mondo conosciuto in epoca romana e medioevale.

Gli Egiziani 4000 anni fa erano provetti cartografi e naviganti. I Persiani avevano percorsi prestabiliti per aiutare viandanti ed eserciti a viaggiare tra città distanti l'una dall'altra. I Cinesi fecero uso di tali strumenti di viaggio per coprire grandi distanze in zone sconosciute. Il Periplo, viaggio geografico attorno al Mediterraneo e Mar Nero attribuito a Scilace di Capria (IV secolo a.C.) ma probabilmente derivato da Erodoto (V secolo a.C.), precedette i 37 volumi della *Naturalis Historia* di Plinio il vecchio (Gaius Plinius Secundus 23-79 d.C.), comandante della marina romana basato a Misenum (vicino a Napoli). Entrambi gli Autori descrissero importanti componenti geografiche anche se non itinerari veri e propri. Itinerari divennero una necessità per l'organizzazione stradale e postale al fine di mantenere efficienza in tutto il territorio. Sia amministratori pubblici e privati ne traevano gran uso quando controllavano o possedevano vasti territori.

È certo che i Romani trassero conoscenza da tutti i popoli che li avevano preceduti e ne fecero buon uso, particolarmente applicando il modello che avevano appreso dai Persiani nel creare itinerari per uso postale e militare. Queste informazioni venivano poi usate anche da privati e mercanti i quali dovevano intraprendere lunghi viaggi in zone sconosciute. Allo scopo di preparazione e di assistenza di viaggio i Romani per primi fecero uso di carte di viaggio, non necessariamente come le carte geografiche attuali, ma certamente non meno funzionali, fin dall'epoca repubblicana. Gli esemplari più importanti dell'epoca romana sono la Tavola Peutingeriana e l'Itinerario di Antonino; dell'età medioevale ci sono pervenuti due interessanti itinerari come guide intese all'assistenza ai pellegrini diretti dai paesi nordici verso i luoghi sacri: gli Itinerari Stadiani dalla Germania e quelli di Matthew Paris dall'Inghilterra e Francia (meglio conosciuto come Via Francigena).

ITINERARI ROMANI

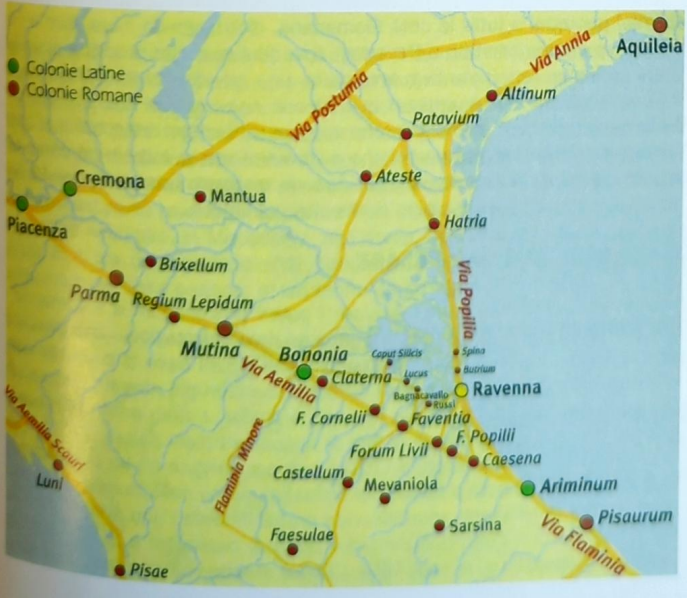
La *Tavola Peutingeriana*

Conservato nella Biblioteca Nazionale Austriaca di Vienna questo importante documento prende il suo nome dal suo scopritore del sedicesimo secolo, l'antiquario tedesco Konrad Peutinger.

Questa antica mappa di viaggio attraverso l'Impero Romano non è altro che una copia medioevale del tredicesimo secolo di un itinerario illustrato delle vie di comunicazione preparato per l'Imperatore Augusto (27 a.C.-14 d.C.) da Marcus Vipsanius Agrippa, generale ed architetto molto amico di Augusto, decisamente per uso militare.



Segmento della Tavola Peutingeriana con Ravenna visibile a destra (foto 2016).



Circa 130 a.C.: Strade principali della Romagna (Flaminia da Rimini ad Imola) ed Emilia (da Imola a Piacenza).Via Postumia da Piacenza ad Aquileia e Via Annia da Altinum ad Aquileia. Via Popilia da Ariminum fino ad Altinum (completata nel 130 a.C.), (da Andraghetti 2007, 25).



Riproduzione dello stesso segmento soprastante con le varie stazioni tra Ravenna ed Altino: Butrio, Augusta, Sacis ad Padum, Nerona, Corniculam (o Comaculum), Hadriam, VII Maria (Septem Maria), Fossis, Curone, Mino Meduaco, Maio Meduaco [Meduaco era il fiume Brenta], ad Portum, Altinum. (dall'Archivio di Gian Franco Andraghetti, 2007).

Dopo la morte di Agrippa nel 12 a.C. copia della mappa fu scolpita in marmo nel Portico Vipsanio a Roma, vicino all'Altare della Patria. La sua origine antica è confermata dalla presenza di Pompei ed Ercolano che scomparvero con l'eruzione del Vesuvio nel 79 d.C. ma rimasero nella mappa. La presenza di Costantinopoli (fondata nel 328 d.C., la prominenza di Ravenna (capitale dell'Impero Romano d'Occidente dal 402 al 476 d.C., come pure la presenza di città tedesche che furono distrutte nel quinto secolo ci suggerisce che la mappa molto probabilmente fu aggiornata verso il quarto o all'inizio del quinto secolo d.C. La copia pervenutaci molto probabilmente fu eseguita su un esemplare di questa data.

Questa pergamena fu creata da un monaco di Colmar in Francia nel 1256. Misura 34 centimetri di larghezza e ben 6,75 metri di lunghezza, risultato della congiunzione di ben 11 segmenti. Sembra che una dodicesima sezione manchi, infatti sia il Marocco che la Spagna e l'Inghilterra non sono presenti.

La mappa appare come una rappresentazione distorta di una carta geografica moderna, dove le masse terrestri vengono compresse dall'alto in basso ed allungate orizzontalmente. In realtà non si tratta di una carta geografica, ma solo di un complesso ben funzionale e pratico di itinerari o *cursus publicus* del sistema viario imperiale.

Oltre a città (555) e strade principali moltissimi altri elementi (ben 3500) includendo fiumi, montagne, mari e foreste. che potevano essere importanti per un viaggiatore vengono accuratamente descritti. Ogni città è rappresentata da una icona che cambia a seconda della sua grandezza ed importanza. Le tre più importanti città dell'Impero (Roma, Costantinopoli ed Antiochia) sono rappresentate con una speciale decorazione iconica.

Distanze tra un punto e l'altro sono accuratamente annotate in miglia romane per l'Italia, mentre il valore miliare cambia in tutte le altre nazioni rappresentate. Interessante il fatto che aree commerciali, fuori dell'Impero Romano, sono rappresentate, come Persia, India e persino la Cina.



Segmento che dimostra la presenza di Herculaneum, Oplontis e Pompei, scomparsi nell'eruzione del 79 d.C., comprovante che la mappa originale apparteneva di certo al primo secolo d. C.

Itinerarium Antonini Augusti

Anche chiamato Itinerario dell'Imperatore Antonino non è altro che una carta geografica delle diverse parti dell'Impero Romano con ben definiti percorsi tra le principali città. In Inghilterra veniva chiamato *Iter Britanniarum* con ben 15 itinerari (*British Archaeological Association Journal*, 1863, 275-286), mentre in Spagna ne esistevano almeno 34. In ogni itinerario venivano annotate sia località che distanze in miglia romane (mille passi equivalenti a 1.480 metri). Sembra che sia basato su rilievi fatti durante il regno di Augusto, ma preparato durante il secondo o terzo secolo d.C. Sia la Tavola Peutingeriana che l'Itinerario di Antonino furono create con una funzione prettamente militare ma l'Itinerario di Antonino sembra aver assunto anche una funzione commerciale.



34 Itinerari di Antonino nella Penisola Iberica (en.m.wikipedia.org).



15 Itinerari di Antonino in Gran Bretagna (en.m.wikipedia.org).

ITINERARI MEDIOEVALI

La *Via Romea di Albert v. Stade*

Ad Hannover in Germania è custodito un documento del 1230, scritto in latino, del frate benedettino (poi francescano) Albert von Stade (? 1187 - ? 1256) dove in una conversazione tra due frati fittizi (Tirri e Firri) vengono descritti itinerari di andata e ritorno da Stade (vicino ad Amburgo nella bassa Sassonia) fino a Roma e nella Terra Santa.

Il primo itinerario partendo da Stade si dirige verso sud-ovest passando per Bremen, Duisburg dove si doveva passare il fiume Reno per proseguire verso Asburgo e Monaco. A questo punto si poteva raggiungere l'Italia attraversando la Svizzera fino a Como e Milano, proseguendo poi per la Via Emilia fino a Forlì. Altra alternativa di viaggio sarebbe quella di passare attraverso l'Austria dal Brennero fino a Padova, Ferrara, Ravenna e poi Forlì. Tirri spiega a Firri che in queste nazioni si parla un misto di gallico e teutonico, mentre in alcune città si parla gallico e non latino.

Tirri suggerisce anche un altro percorso, in caso che ci sia difficoltà ad attraversare il fiume Reno in piena, dirigendosi verso Colonia fino a Reims in Francia e poi verso Lyon sul fiume Ronna. Cambiando corso verso est nella valle Mauriana, passando dal Monte Catone al Moncenisio, per Chameri e Chambri per raggiungere Torino. Seguono poi Vercelli, Pavia, Piacenza e lungo la via Emilia fino a Forlì. Da Forlì il percorso prosegue via Meldola, Bagno di Romagna, Passo Serra, Arezzo, poi verso sud passando per Castiglione Fiorentino, Ossaia, Castiglione del Lago, Orvieto, Montefiascone, Viterbo, Sutri e poi Roma. Se per caso il Papa fosse ad Assisi, Tirri suggerisce di lasciare Ossaia per raggiungere Gubbio, Perugia ed Assisi, per poi raggiungere Roma via Terni e Sutri.



Percorsi suggeriti da Albert v. Stade per raggiungere Roma da Stade (disegno dell'Autore).

Per la via di ritorno Tirri suggerisce quattro alternative. La prima sarebbe quella della Val Pusteria, seguendo il percorso del viaggio di andata a ritroso fino a Meldola per poi dirigersi a Ravenna. Da Ravenna Firri avrebbe due alternative, la prima sarebbe di arrivare per nave fino a Venezia. La Seconda quella di raggiungere Sant'Alberto per poi proseguire per barca attraverso le Valli di Comacchio e via Argenta, Ferrara, Rovigo, Padova, Trento, Bolzano. Superato il Passo del Brennero dirigersi verso Innsbruck e poi nord-ovest verso Stade.

Per quanto riguarda quest'ultimo tratto dell'itinerario da Ravenna verso Ferrara, attraverso le valli, Tirri non manca di sferrare colpi bassi verso le zone paludose della Bassa Romagna "*Haec aqua, quamvis modica, tempore tempestatis valde est periculosa, quia a nullo latere refugium est, obstantibus paludibus et deserto; et licet primo sit arta, ad ultimum se dilatat. Unde consulo tibi, ut tranquillo tempore transeat in bona navi*", il che tradotto non è altro che un avvertimento perché Firri sappia che anche se l'acqua non è molto profonda, in caso di maltempo diventa pericolosa perché non c'è alcun luogo per ripararsi da nessuna parte ed inoltre l'acqua prima si ritira poi cresce (con la marea), perciò è consigliabile attraversare le paludi con buon tempo e navigare con una barca sicura. Tirri aggiunge poi che deve viaggiare di giorno e non di notte perché nella zona non esistono uomini buoni, anzi è piena di viziosi malandrini "*Bono homines ibi habere non potes, quia nequissimi manent ibi leccatores. Transeat ergo contra diem, non contra noctem*".

Seconda alternativa di viaggio di ritorno era quella di passare da Siena per raggiungere Bologna sia per via di Firenze che di Lucca e Pontremoli. Da Bologna si prosegue per Piacenza, Milano, Como, Bellinzona e Lucerna per via del Passo del Gottardo. Da Lucerna si procede fino a Bonn, Colonia e Stade. Da Piacenza esiste una seconda alternativa, passando da Vercelli e Saint Moritz raggiungendo Basilea per via del Passo del Gran San Bernardo (Monte Giove).

Tirri suggerisce che è possibile raggiungere la Terra Santa per via mare passando per Cinxfall sull'estuario della Mosa (due giorni) poi Prawle in Cornovaglia (due giorni), Lisbona (tre giorni), Gibilterra, Tarragona, Barcellona, Marsiglia, Messina, Creta, San Giovanni d'Acri in Palestina per poi proseguire verso Gerusalemme.

La versione latina originale è molto più dettagliata e descrittiva con abbondanza di tappe intermedie e le distanze misurate in leghe[46]. Non mancano suggerimenti sul quando e come viaggiare, preferibilmente in agosto, viaggiare solo di giorno ed in compagnia, come evitare fiumi con corrente troppo forte o fiumi in piena, come evitare monti e scegliere passi di montagna. Né più né meno di quello che desideri sapere un turista o viaggiatore odierno.

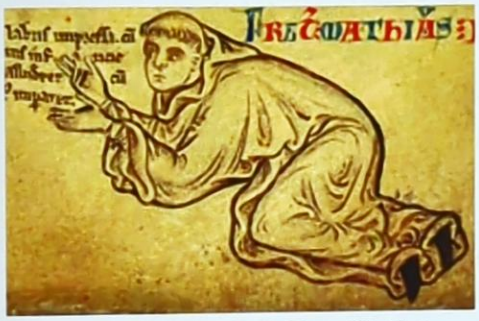
Degno di nota è il fatto che gli stessi percorsi sono stati misurati in epoca recente col risultato straordinario di una variazione in difetto del solo 4,9%.

46 Lega: unità di lunghezza che variava da un luogo all'altro ma che corrispondeva alla distanza percorsa in un'ora da un cavallo o da una persona. Tale distanza poteva variare da 4 a 6 chilometri.

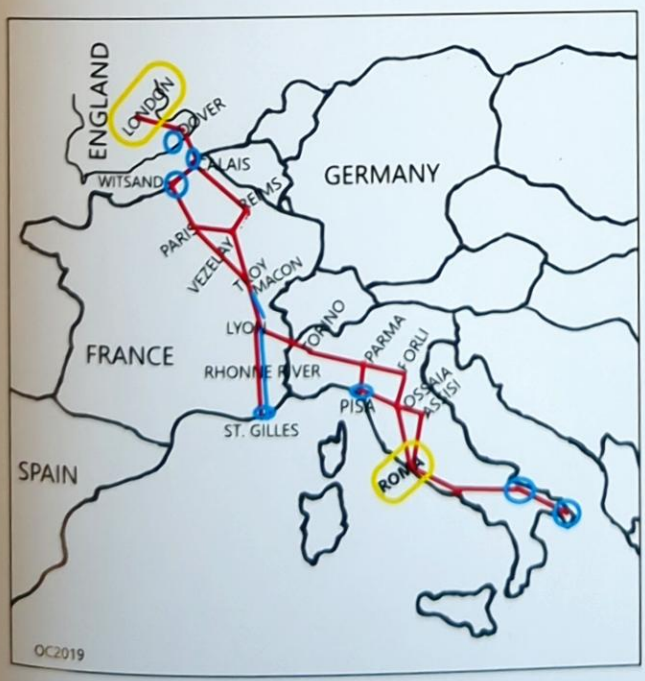
Iter de Londinium in Terram Sanctam Matthæi Parisiensis - Via Francigena

Matthew Paris o Matteo il Parigino (c. 1200 – 1259), nato a Londra, era un frate benedettino appartenente all'Abbazia di S. Albano nell'Hertfordshire. Storico, cartografo e scrittore di talento usava illustrare i suoi libri con disegni ad acquerello. Il suo libro *Historia Minor* contiene quattro mappe dell'Inghilterra. Le sue mappe del mondo e della Palestina furono per lui guida come pure il risultato dei suoi molti viaggi. Il suo *Itinerario del Pellegrino* non è altro che una sequenza pittorica di un viaggio da Londra verso Roma e la Terra Santa.

Un vademecum, o meglio un viaggio "a fumetti" dove la meta giornaliera veniva rappresentata dal disegno di ogni città terminale o *terminus*, consentendo al viandante di vedere il suo percorso prima di partire. Lungo il percorso, rappresentato da linee rette, vengono segnalati fiumi, montagne, edifici ed altre cose degne di nota. Alternative sul percorso sono anche indicate.



Autoritratto di Matthew Paris (Frater Mathias).



Itinerario di andata da Londra a Roma (in rosso); in blue vie fluviali interne e porti per la Palestina (disegno dell'Autore, 2019).

Partendo da Londra si procede verso Rochester, Kent, Canterbury e Dover, dove ci si imbarca per approdare al porto di Wissant diretto a Parigi, oppure più a sinistra nel porto di Calais per procedere verso Reims e Troyes. Da Parigi si raggiunge Nogent-sur-Seine e poi Troyes in Borgogna. Da qui si procede fino a Lyon, da dove per via fluviale sul fiume Ronna e passando da Valence si raggiunge la costa a Saint-Gilles in Provenza per imbarcarsi verso la Palestina. Continuando per via terrestre da Lyon verso Chambery nella Valle Mauriana dove si trova Saint-Michel-de-Maurienne. Dal Moncenisio si raggiunge Susa, poi Torino.

Da Torino si prosegue fino a Piacenza da dove si può raggiungere Pavia e Milano, oppure verso sud raggiungendo Genova per poi proseguire via mare fino alla Terra Santa. Da Piacenza si procede verso oriente fino a Parma dove si possono usare due itinerari diversi per raggiungere Roma. Il primo verso sud per il passo della Cisa fino a Luni, Lucca. Da Lucca si può raggiungere Pisa da dove proseguire via mare. Per via terra da Lucca si procede verso Altopascio, Siena oppure Firenze. Da Siena si procede verso il Lago di Bolsena e Montefiascone, Viterbo, Sutri e Roma. Il secondo percorso diretto ad oriente da Parma passa per Reggio, Modena, Bologna, Imola, Faenza, Forlì, Bagno di Romagna, Passo di Serra, Firenze, Arezzo, Perugia, Assisi, Foligno, Spoleto, Rieti, Susa e Roma. Da Roma il percorso conduce verso Napoli per poi raggiungere la Puglia ed i suoi porti da dove procedere per via mare fino alla Palestina.

Anche se la Via Francigena sembrava offrire qualche vantaggio per i viandanti è pur vero che il percorso diretto a Roma per via del Brennero, la Romagna, l'Alpe di Serra era e rimane il più breve e forse il più accogliente ed interessante. Questa è la stessa via usata dai Romani, dai Romei medioevali e dai milioni di turisti che, provenienti dal nord Europa, affollano le nostre spiagge e le città della costa romagnola ogni anno. Ciò che brilla sui nostri litoranei rimane frutto del lavoro nell'entroterra romagnolo dei nostri antenati che sono riusciti con molta sofferenza a trasformare acquitrini in terreni fertili e generosi al costo di convivere con la costante minaccia di essere travolti dalle acque che ci sovrastano. Inconsapevoli di tale minaccia viviamo purtroppo attorniati da fiumi che scorrono più alti di noi e della campagna che li circonda. Dobbiamo riconoscere che il buon lavoro non è finito, perché restiamo ancora sott'acqua.



Riproduzione di *Veduta di Fusignano nella Provincia di Ravenna* (disegno ad inchiostro dell'Autore, 1967).