

FERRARA

VOCI DI UNA CITTÀ

Semestrale di cultura, informazione e attualità

Fondazione
della Cassa
di Risparmio
di Ferrara

21 Dicembre 2004
Italian text with English summary



F E R R A R A · V O C I D I U N A C I T T À

Rivista semestrale di cultura, informazione e attualità

Anno 11, numero 21 - Dicembre 2004

Registrata presso il Tribunale di Ferrara il 9 novembre 1994

con il numero 13/94. ISSN 1128-3572

Spedizione in abbonamento postale c. 1, art. 1, l. 46/2004

Edizione fuori commercio, riservata ai soci e agli amici della
Fondazione Cassa di Risparmio di Ferrara

COMITATO EDITORIALE

Francesca Bargellesi, Vittorio Emiliani, Giorgio Franceschini,
Roberto Pazzi, Paolo Ravenna, Leopoldo Santini, Gaetano Tumiatì,
Gianni Venturi

DIRETTORE RESPONSABILE

Alfredo Santini

COORDINAMENTO E CURA EDITORIALE

Monica Bracardi

PROGETTO E REALIZZAZIONE

Paolo Canton

DESIGN

Derek Bacchus

ADATTAMENTO IN LINGUA INGLESE

Hughes Translations - Nottingham - UK

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Marianna Pellegrini

EDITORE

Fondazione Cassa di Risparmio di Ferrara

SEDE LEGALE, AMMINISTRATIVA E REDAZIONALE

Palazzo Muzzarelli Crema

Via Cairoli, 13 - 44100 Ferrara

tel.0532/205091 - fax.0532/210362

STAMPA

Litografia Tosi - via Pomposa, 227 - Ferrara

FONDAZIONE CASSA DI RISPARMIO DI FERRARA

PRESIDENTE

Sergio Lenzi

VICE PRESIDENTE

Piero Puglioli

CONSIGLIERI

Enzo Cavallari; Giancarlo Cavazzini; Ennio Manuzzi;

Mario Mazzoni; Paolo Ravenna; Abdon Sgarbi;

Francesca Zanardi Bargellesi

PRESIDENTE DEL COLLEGIO SINDACALE

Giantomaso Giordani

SINDACI

Ettore Donini; Giancarlo Raddi

SEGRETARIO GENERALE

Guido Reggio

IN COPERTINA:

Maestro dei dodici apostoli, Giacobbe e Rachele al pozzo.

CREDITI FOTOGRAFICI

Archivio Fondazione Carife, Ferrara: pg. 8/10/11/13/14/15/68/
72/73/74/75.

Archivio Mazzoni-Gualandi, Ferrara: pg. 46/48/49/50/51.

Archivio Arcispedale S. Anna: pg. 39/40.

Archivio Paolo Micalizzi, Ferrara: pg. 24/27/28/29/30.

Archivio Paolo Ravenna, Ferrara: pg. 20/21/22/23.

Biblioteca Universitaria Estense, Modena: pg. 52/57/59.

Foto Paolo Ravenna, Ferrara: pg. 16/18/19.

Franco Cazzola, Bologna: pg. 54/55.

L'Immagine di Luca Gavagna, Ferrara: pg. 42/43/44/45/60/62

63/64/65/66/69/70.

L'editore è a disposizione per eventuali omissioni o inesattezze riguardanti le immagini pubblicate.

CASSA DI RISPARMIO DI FERRARA SPA

PRESIDENTE

Alfredo Santini

VICE PRESIDENTE

Mauro Barzetti

CONSIGLIERI

Tiziano Artioli; Antonio Bondesani; Alessandro Capatti; Giulio

Felloni; Romano Guzzinati; Corradino Merli; Gianfranco Orlandi;

Paola Pedroni; Renzo Ricci

PRESIDENTE DEL COLLEGIO SINDACALE

Paolo Lazzari

SINDACI

Luigi Argentini; Valter Bignozzi; Tullio Chiesa (s), Fabio Giuliani (s)

DIRETTORE GENERALE

Gennaro Murolo



La città di Ferrara e i suoi sobborghi nella *Carta degli stati estensi* (1580) di Marco Antonio Pasi. Modena, Biblioteca Estense.
 The city of Ferrara and its suburbs in the Map of the Este's States (1580) by Marco Antonio Pasi. Modena, Biblioteca Estense.

In crociera nella Bassa

*Uno sguardo retrospettivo sulle vie d'acqua e di terra del ferrarese,
percorse con i tempi lunghi del fiume e della memoria*

[DI FRANCO CAZZOLA]

Una società come la nostra ha fame di comunicazioni. Uomini e merci sono invece costretti a muoversi sempre più lentamente, con continui logoranti rallentamenti, su un territorio che ogni giorno di più si fa urbano, cioè costruito e abitato, quasi senza soluzione di continuità. A sentire gli utenti, le strade sono sempre insufficienti. Oggi, milioni di tonnellate di merci in movimento su potenti autocarri occupano, da un capo all'altro della Penisola, l'intera rete autostradale, un tempo creata per velocizzare le comunicazioni economiche tra imprese e tra

queste e i consumatori. Anch'essa oggi è considerata largamente insufficiente o inadeguata.

Queste superficiali considerazioni sui paradossi e sulle contraddizioni della nostra società postindustriale servono solo da pretesto per invitare il lettore... a rallentare per ritornare indietro nel tempo, immaginandosi viandante, cavaliere o carrettiere che, uscito dalle mura di Ferrara, imbocca strade e tragitti che conducono ai villaggi e ai centri più importanti dell'antico ducato estense e degli stati confinanti.

Alla scoperta della rete stradale del passato, scarso aiuto ci viene dagli storici ferraresi. Ferrara, definita la prima città moderna d'Europa, grazie alla genialità del suo architetto Biagio

A CRUISE THROUGH THE BASSA PADANA • A look back at the roads and waterways in the Ferrara region. •

BY FRANCO CAZZOLA • A society like ours is hungry for communication. But people and goods are increasingly compelled to move more slowly, with constant tiresome delays, through a landscape which is increasingly urban, that is to say, uninterruptedly built up and inhabited. Their users complain that the roads are still inadequate. Today, millions of tonnes of goods carried on heavy lorries are filling the entire road network from one end of the Peninsula to the other. A network once created to speed up economic links between businesses, and between businesses and consumers. This too is nowadays regarded as generally inadequate or inappropriate. These superficial reflections on the paradoxes and contradictions of our post-industrial society are just a pretext for inviting the reader... to slow down and go back in time, imagining that they are horseback or horse-drawn travellers, leaving behind the walls of Ferrara and setting out on the roads to the villages and most important centres of the former Duchy and neighbouring states.

Historians of Ferrara give us little help in discovering the road networks of the past. Ferrara, described as the first modern city in Europe thanks to the genius of the architect Biagio Rossetti, is almost always studied and represented as a physical and social environment inexorably locked inside its magnificent and powerful walls. We have few records of the surrounding villages and countryside, which almost seem to have no history. Even a quick glance at the admittedly very rich collection of maps in the Ferrara archives confirms the general irrelevance of road routes in the lower Po valley, at least until the nineteenth century.

The reason for the scant interest shown by historians and even cartographers in the



Rossetti, viene studiata e rappresentata quasi sempre come un ambiente fisico e sociale inesorabilmente racchiuso dentro le sue possenti e magnifiche mura. Poche testimonianze abbiamo sui borghi e sulle campagne circostanti, che ci appaiono quasi senza storia. Anche un veloce sguardo alla pur ricchissima documentazione cartografica racchiusa negli archivi ferraresi conferma la generale irrilevanza dei percorsi stra-

road system of the Ferrara region is plain to see. Ferrara was founded and grew during the medieval period as a port city and a commercial centre, situated at the first major fork in what was then the main branch of the river Po. For centuries, goods and travellers in the densely populated Po valley got around mainly by water, whether by sea, lagoon, river or marshland. The waterways connecting the main cities of the plain with the river Po were numerous, and relatively fast and safe compared with the roads. For towns in Emilia, as for Venice and the centres in its hinterland, it was vital to be able to reach our greatest river, the main 'motorway' of the pre-industrial era, by water.

Historians have now traced the dense network of waterways which in the 13th century linked the town of Ferrara with the other more important centres, before the main riverbed that descends from Bondeno towards Ferrara silted up and lost its current, to the benefit of the Rotta di Ficarolo branch (12th century), the existing route taken the river. Precise evidence of the navigable waters in the area comes to us in the *Chronica parva* by Riccobaldo da Ferrara. It was only thanks to the network of waterways that for centuries even heavy goods, like the pink marble from Verona or the precious white stone from Istria could reach Ferrara to decorate the cathedral and the palazzi of the wealthiest families, while

dali nel territorio basso-padano, almeno fino al XIX secolo.

La ragione di questo scarso interesse degli storici e degli stessi cartografi per i tracciati viari del ferrarese è più che evidente: la città di Ferrara era nata e cresciuta nel medioevo come città portuale e come emporio commerciale, essendo situata alla prima grande biforcazione dell'allora asta principale del fiume Po. Per secoli, le merci e gli uomini della popolosa Valle Padana si sono mossi soprattutto sull'acqua, fosse quest'ultima mare, laguna, fiume o valle. Numerosi, ma relativamente veloci e sicuri rispetto a quelli via terra, erano, infatti, i percorsi d'acqua che mettevano in comunicazione con il Po le principali città della pianura. Per le città emiliane, così come per Venezia e i centri della Terraferma, raggiungere per via d'acqua il nostro massimo fiume, la principale "autostrada" dell'età preindustriale, era questione di vitale importanza.

È stata ormai rintracciata, in sede storica, la fittissima rete di vie d'acqua che univa nel XIII secolo la città di



grain and hemp grown around Ferrara, its main export products, could reach Venice and the distant markets of Lombardy and the Veneto.

For the Ferrara region and the Po delta, at least until the arrival of the railway, long distance communications for both goods and men were thus provided not by roads but by waterways. Roads, which were usually impassable in autumn and winter, were mainly used for communications within a small radius, from one village to another. From this we can draw an interesting observation: because the altitude and hydrography of the Ferrara area led to almost all the centres of population to be located along the main active branches of the river or along its abandoned reaches, for obvious practical reasons the main road network in the region wound along the banks or followed the route of rivers and canals. The Po's earth dikes were, inter alia, the highest places and those least likely to become flooded during the rainy months. Roads and the banks of waterways followed the same routes over extended distances. Small muddy roads or simple grassy tracks through the fields linked the villages to each other and to the scattered hamlets and the landowners' residences which normally lay nearby. Routes crossing from one arm of the river to another generally followed the ridges left by former branches of the Po and thus took the sinuous lines typical of rivers. A

Nella pagina precedente: Via Vecchio Reno, percorso stradale che incrocia la Via Pelosa, asse della bonifica estense della Sanmartina e raggiunge l'antica Via Ladino. A sinistra: Via Ca' Bruciata presso Codrea, uno degli assi stradali che collegavano i percorsi arginali del Volano da Codrea a Viconovo.

Ferrara agli altri centri più importanti, prima che l'alveo principale che scendeva da Bondeno verso Ferrara finisse interrato e privo di corrente viva, a vantaggio dell'alveo della Rotta di Ficarolo

(sec. XII), cioè del percorso attuale del fiume.

Testimonianze precise sui percorsi navigabili a media distanza ci vengono già dalla *Chronica parva* di Riccobaldo da Ferrara. Solo grazie alla rete di vie d'acqua, per secoli, anche merci pesanti come il marmo rosa di Verona e la preziosa bianca pietra d'Istria poterono raggiungere Ferrara per adornare la cattedrale e i palazzi delle famiglie più ricche, mentre il grano e la canapa ferraresi, prodotti principali di esportazione, potevano giungere a Venezia e ai mercati lontani dell'entroterra lombardo-veneto.

Per i territori ferrarese e polesano, almeno fino all'avvento della ferrovia, le comunicazioni a lunga distanza per le merci, ma anche per gli uomini, avvenivano, dunque, non su strada, ma attraverso vie d'acqua. Le strade, di norma impraticabili nei mesi autunno-invernali, erano riservate per lo più alle comunicazioni a corto raggio, da villaggio a villaggio. Ne discende una rilevante constatazione: poiché l'articolazione idrografica e altimetrica del Ferrarese vedeva dislocata la quasi tota-

lità dei centri abitati lungo i principali percorsi attivi del fiume o lungo i suoi alvei abbandonati, per evidenti ragioni pratiche anche il reticolo stradale principale del ferrarese si snodava lungo gli argini o seguiva le rive di fiumi e canali. Gli argini in terra del Po erano, tra l'altro, i luoghi relativamente più elevati e meno soggetti ad allagamenti nei mesi piovosi. Strade e argini dei corsi d'acqua coincidevano per lunghi tratti. Piccole strade fangose o semplici cavedagne erbose tra i campi collegavano fra loro i villaggi e questi con gli insediamenti rurali sparsi e con le dimore padronali che di regola li affiancavano. Le strade di attraversamento tra un alveo e l'altro del fiume seguivano di solito i dossi lasciati da

significant example is the existing provincial road running from Cona to Consandolo, via Voghenza and Belriguardo. This follows the Sandolo, an abandoned former arm of the Po, on the banks of which stands the Roman settlement of Voghenza.

There was an important exception to this general picture of scanty land communications: the Romea road, a sandy track following the Ferrara coastline, but somewhat to the east of the Roman Via Popilia which ran from Rimini to Altino and thence, under the name Via Annia, to the centres of Concordia and Aquileia. The Roman route presumably ran along one of the chains of fossilised dunes which even today feature strung-out settlements (Argine Agosta, Ponte Maodino, Italba, Massenzatica, San Basilio etc.).

The existing Romea road is recorded in maps from the 16th to 18th century as the Venetian Republic's post road providing a postal service between Venice and Rome. The Romea was undoubtedly used by pilgrims, but it was also a rapid land route for messengers carrying news and documents on horseback. This sandy track, running through woods and pine groves from Ravenna to Chioggia, which crosses the delta tributaries of the Po via staging posts providing inns and a change of horses (Mandriole, Primaro, Bellocchio, Pomposa, Mesola etc.) lost its main purpose after the fall of the Venetian Republic. Only in 1952 did work begin on transforming the sandy track into a modern strip of asphalt, making a different way of life possible and bringing wealth to the area east of Ferrara and the Po delta in general.

Our slow journey through the past landscape of this region could continue, along the many dusty and muddy little roads which used to cross the great plain. Only walkers, cyclists or travellers in rowing boats - those who deliberately choose the slow routes - can now rediscover these paths, to relive for a short time the journey of the imagination to which these lines may serve as a humble invitation.

antichi rami del Po e avevano pertanto l'andamento sinuoso, tipico dei percorsi fluviali. Un esempio significativo di questi tracciati è l'attuale strada provinciale che dalla frazione di Cona giungeva a Consandolo, toccando Voghenza e Belriguardo. Essa seguiva il Sandolo, antico alveo padano abbandonato, sulle cui rive incontriamo l'insediamento romano di Voghenza.

In questo quadro di generale scarsità di comunicazioni terrestri, vi era un'unica importante eccezione: la strada Romea, una pista sabbiosa che si snodava lungo il litorale ferrarese, ma spostata più a oriente rispetto a quella romana Via Popilia che da Rimini doveva raggiungere Altino e, di qui, sotto il nome di Via Annia, i centri di Concordia e Aquileia. Il tracciato romano, presumibilmente, percorreva uno dei cordoni di dune fossili ancora oggi sede di insediamento lineare (Argine Agosta, Ponte Maodino, Italba, Massenzatica, S. Basilio ecc.). L'attuale strada Romea è segnalata dalla documentazione cartografica del XVI-XVIII secolo come la strada corriera della Repubblica di Venezia, che collegava col servizio postale la città lagunare con Roma. La Romea era percorso di pellegrini, senza dubbio, ma anche veloce mezzo di contatto terrestre per i corrieri che portavano a cavallo le notizie e le informazioni scritte. Quella pista di sabbia che correva fra boscaglie e pinete, da Ravenna a Chioggia, e che attraversava i rami deltizi del Po mediante i passi muniti di osteria e cambio di cavalli (Mandriole, Primaro, Bellocchio, Pomposa, Mesola ecc.) dopo la caduta della Serenissima, nel 1797, perdette la sua principale funzione. Solamente nel 1952 il vecchio tracciato di sabbia inizierà a convertirsi in un moderno nastro di asfalto e renderà possibile un diverso modo di vivere e produrre ricchezza per l'oriente ferrarese e per il delta padano in generale.

Ma torniamo al territorio soggetto alla città e cerchiamo di dislocare i principali assi stradali con l'ausilio della documentazione cartografica dei secoli passati. La cartografia ferrarese, com'è logico aspettarsi, pone in assoluto risalto il reticolo idrografico, lasciando spesso in ombra quello stradale. Nella rappresentazione astratta e simbolica del territorio, le strade più importanti non si



Il territorio tra Cento e Finale (a sinistra) e il copparese (pag. 59) nella carta Pasi. Tra il corso del Reno e quello del Panaro sono presenti assi viari di origine fluviale. Nella zona della grande bonifica, si evidenziano le strade che costeggiano i canali. Modena, Biblioteca Estense.

The land between Cento and Finale (left) and the Copparo territory (pg. 59), in the Pasi map, showing old roads following the path of ancient waterways.

e sulla quale è stato condotto un ampio studio da Laura Federzoni (2001). La carta, come al solito molto attenta alla rete idrografica, ci indica tuttavia alcuni percorsi stradali già consolidati nel XVI secolo, molti dei quali di probabile origine medievale. La useremo, dunque, come guida principale, assieme alle carte tracciate da Bartolomeo Gnoli meno di mezzo secolo più tardi, nel nostro viaggio immaginario.

Una delle aree meglio servi-

distinguono dagli argini dei fiumi e dei canali navigabili, da sempre oggetto delle principali attenzioni del potere politico municipale e provinciale.

Il più importante ingegnere militare e cartografo estense, Marco Antonio Pasi, ci ha lasciato due splendide rappresentazioni corografiche manoscritte dei territori estensi, conservate una all'Archivio di Stato e l'altra alla Biblioteca Estense di Modena. La prima, studiata da Alessandra Chiappini, risale al 1571, mentre la seconda è datata 1580. Fortunatamente, oggi disponiamo di una copia del manoscritto originale del 1580, molto deteriorato, eseguita con i moderni metodi del restauro digitale

te da strade ci appare, nel manoscritto del Pasi, il territorio tra Cento e Finale. Dopo l'inalveazione del Reno nel Po di Ferrara (1522-26), i vecchi dossi lasciati dal fiume bolognese quando volgeva le sue acque in direzione del Panaro sono ormai convertiti in strade che uniscono i paesi di Dosso, Corporeno, Reno Vecchio, Renazzo, Casumaro e Alberone con Finale, centro strategico collocato alla biforcazione tra il Canale di Modena e il ramo detto della Lunga del fiume Panaro. Un altro discreto gruppo di percorsi stradali si snoda nei centri del Copparese, in fregio al Naviglio di Baura e come attraversamento interno del Polesine di Ferrara:

da Fossalta, Gradizza, Copparo, Cesta, Coccanile, Piumana, fino all'argine Brazzolo (o dei Brazzoli), che delimitava le grandi valli di Ambrogio e le aree da poco prosciugate della grande Bonificazione estense del Polesine di Ferrara. Anche quest'argine è indicato come percorso stradale, tutt'oggi esistente. Spicca, sempre nelle carte di Pasi e successive, come quelle di Bartolomeo Gnoli, relative alla prima metà del XVII secolo e raccolte e commentate a stampa nel 1658 nel cosiddetto Atlante di Alberto Penna, lo Stradone di Zenzalino, percorso rettilineo che raggiungeva l'omonima grande tenuta agricola dei Trotti. Interessante notare, nell'area sottoposta alla Bonificazione, l'esistenza di altri rettilinei stradali di bonifica, che corrono paralleli a distanza uniforme e che la carta Pasi evidenzia con nitidezza segnalando anche l'esistenza dei ponti di attraversamento dei grandi canali collettivi (Seminiato, Galvano, Ippolito, Canale del Corlo). Queste strade di bonifica, insieme alle centinaia di chilometri di canali collettivi, erano state consegnate, giusto nell'anno 1580 in cui Marco Antonio Pasi disegnava la sua seconda carta, ai Conservatori della Bonificazione scelti da Alfonso II tra i più importanti proprietari del comprensorio prosciugato. Possiamo dire che la carta documenta uno stato dei luoghi destinato a mutare radicalmente appena qualche decennio più tardi, quando le rotte del Po e le conseguenze del Taglio veneziano cominceranno a risommergere le aree prosciugate e a cancellare l'organizzazione territoriale creata dalla bonifica. Altre strade rettilinee tipiche della attività bonificatoria su vasta scala, di cui abbiamo documentazione cartografica fin dalla prima metà del XVI secolo, erano quelle tracciate nella grande zona paludosa della Sanmartina, bonificata dal duca Ercole I d'Este alla fine del Quattrocento: la Via Civetta, la Via pubblica della Catena, la Via Pelosa, lo Stradone Ducale, l'Argine Prati e lo stradone del Lupo. Percorso più antico, in quanto legato a un corso d'acqua che scaricava le acque delle grandi valli poste sul confine bolognese, era la Via alta del Ladino al cui terminale stava l'abitato di Porotto. Una mappa topografica levata dal perito ferrarese Giovanni Battista

Benetti su un originale del 1579 di Valentino Ranzi, segnala, sempre nella Sanmartina bonificata, a partire dal dosso del Ladino e dal vicino collettore Fossa Marchesana, una Via per andare a Bologna, con direzione di marcia verso Poggio Lambertini (oggi Poggiorenatico). Possiamo presumere che questo e altri tracciati di bonifica verranno cancellati un quarto di secolo più tardi dalla chiusura dell'immissione del fiume Reno nel Po (1604) e dalla grande massa di deposizioni alluvionali che il fiume bolognese disalveato scaricò per un secolo e mezzo nella parte meridionale del territorio ferrarese. Già una carta della raccolta di corografie di Penna, risalente alle visite dei Monsignori Capponi e Corsini nel secondo decennio del Seicento, segnala grandi spazi vuoti a cavallo del confine bolognese e le "vestigia della Torre del Fondo", piccolo insediamento collocato sulla strada di confine e ormai abbandonato. Un cenno particolare meritano, infine, i percorsi stradali che escono dalla città di Ferrara. I più importanti segnalati nella carta di Pasi, se escludiamo i tracciati arginali del Volano e del Primaro e quelli del Polesine di San Giorgio, sono quelli che conducono a quello che è ormai il corso principale del Po. Dalla porta di San Benedetto esce una via che costeggia le mura fino al baluardo del Barco e di lì punta verso Pontelagoscuro. Nei pressi della Porta degli Angeli, un'altra strada attraversa il Barco per immettersi sulla via del Ponte nel tratto compreso fra il Canal Bianco e la Fossa Lavezzola. In una carta successiva di Bartolomeo Gnoli, comparirà il nome di Stradone Bentivoglio. Un terzo tracciato si stacca dal fossato delle mura cittadine in direzione di Francolino, importante centro portuale, passando per la Pavonara, percorso ancor oggi esistente. Ma sempre nella carta di Bartolomeo Gnoli, di circa quarant'anni posteriore a quella del Pasi, e che delinea il Sito d'intorno alla città di Ferrara, troviamo una rettilinea Via Nuova, che parte in corrispondenza della Porta di San Giovanni e intercetta più avanti la vecchia strada di Francolino. È facile dedurre che si tratta dell'attuale tracciato che da Borgo Punta abbandona la via Copparo e si dirige verso Francolino. Da quest'ultima



località, la strada proseguiva sull'argine maestro del fiume. Sempre dalla porta di San Benedetto, ma in direzione nord-ovest, una via carrabile raggiungeva l'Argine Traversagno (esso pure percorribile come strada) e, dopo averlo superato, si biforcava: alla sinistra raggiungeva la riva del Canal Bianco, in direzione della Diamantina; alla destra, con percorso rettilineo, essa puntava verso Casaglia. È facile anche ai nostri giorni individuare questa biforcazione, nonostante tutta la zona sia diventata sede di grandi e medi insediamenti produttivi. Ben indicato, nella Carta Pasi, anche il percorso ai piedi dell'argine del Po che da Pontelagoscuro raggiungeva Vallelunga e gli altri centri rivieraschi di Ravalle e Porporana, seguendo per un tratto il condotto

di scolo Niccolino. A ben vedere, questi itinerari stradali già consolidati nella seconda metà del Cinquecento, resteranno nei secoli successivi, insieme a quelli di argine, i principali assi portanti della viabilità comunale e provinciale.

Il nostro lento viaggio nelle campagne ferraresi del passato potrebbe proseguire ancora, lungo tante piccole polverose e fangose vie che attraversavano, un tempo, la grande pianura. Solo al viandante, o al ciclista, o al navigatore fluviale a remi, cioè a chi sceglie deliberatamente i percorsi lenti, oggi è dato di riscoprirle per rivivere per qualche momento il nostro viaggio immaginario, al quale queste righe intendono essere sommerso invito. ●