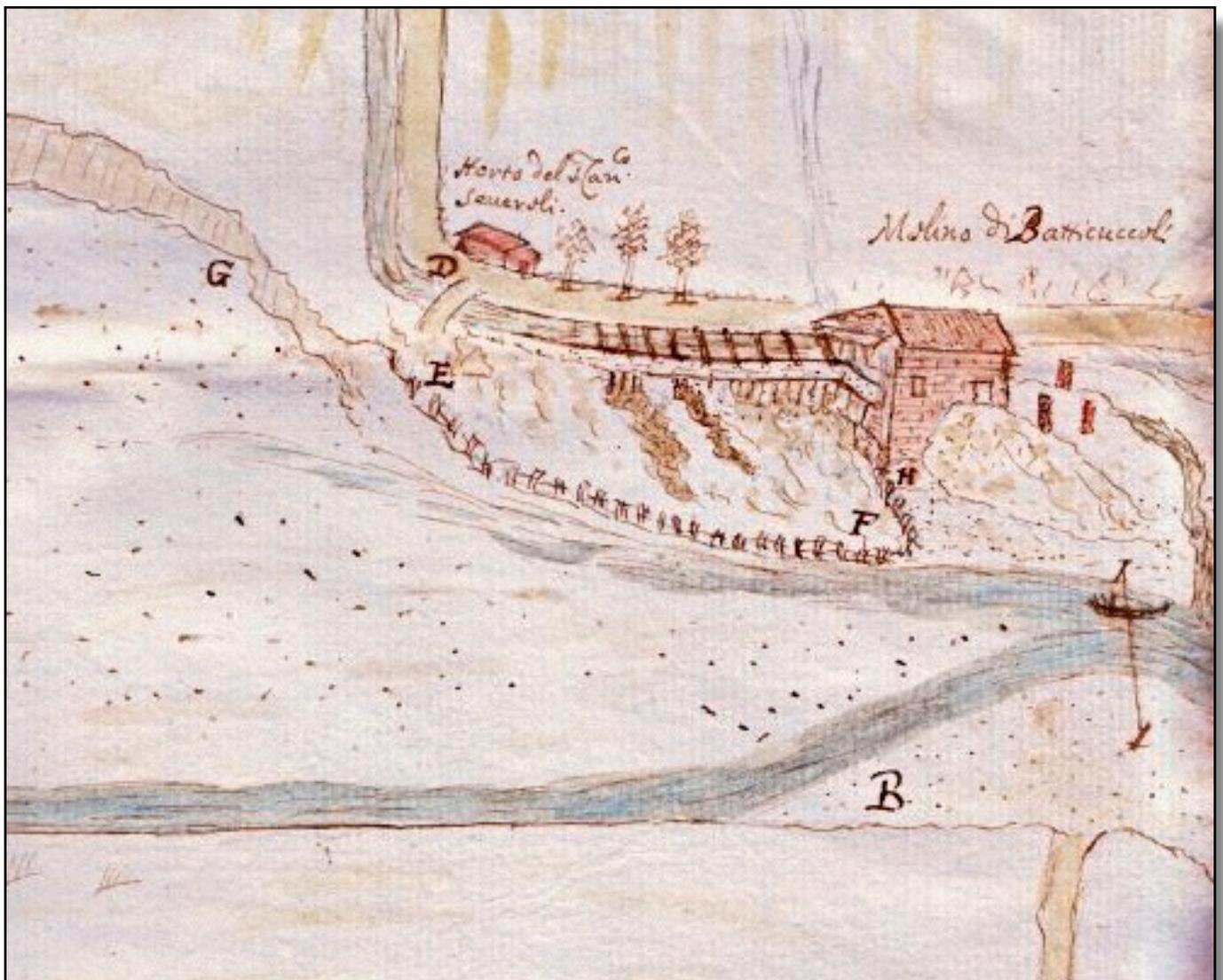


# DAL PONTE D'ARCO AL PONTE ROSSO





*OPUSCOLI*

HISTORIA FAENTINA

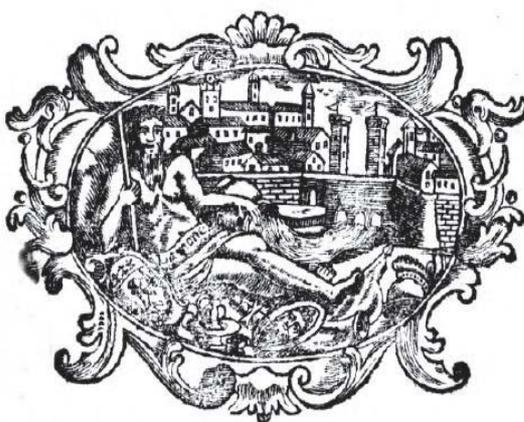
*“Del vecchio ponte guardavam la traccia  
Che venia verso noi dall’altra banda”*

*(Dante, Inferno, c. XVIII)*



MIRO GAMBERINI – STEFANO SAVIOTTI

DAL PONTE D'ARCO  
AL PONTE ROSSO



*Faenza, 2011*

**Copyright © Miro Gamberini – Stefano Saviotti**

**[www.historiafaentina.it](http://www.historiafaentina.it)**

Publicato in 2001 Romagna n° 136 - 2011

***In copertina:***

Particolare della mappa del tratto del fiume Lamone, presso i ruderi di Ponte d'Arco

Tra i numerosi siti d'interesse storico di Faenza, uno dei meno conosciuti è senz'altro quello dell'antico ponte d'Arco. In epoca romana, questo ponte consentiva l'attraversamento del fiume a monte della città, collegandola con tutta la zona collinare compresa tra il Lamone ed il Marzeno.

La strada che conduceva alla vallata del Marzeno e a Modigliana passava sopra questo ponte; nel primo tratto essa corrispondeva all'attuale via Batticuccolo, poi se ne perdono le tracce. I ruderi del ponte rimasti attestano che esso fu costruito in epoca tardo antica, ma senz'altro esisteva anche prima, dato che la confluenza del Marzeno nel Lamone ha sempre impedito lo sbocco diretto in pianura al territorio racchiuso fra questi due corsi d'acqua.

I pochi resti giunti fino a noi, descritti prima da Antonio Medri (*Faenza romana*, pag. 88) e poi da Paola Monti (*Archeologia faentina*, i reperti, pag. 119), sono però lontani dall'immagine classica del ponte romano, fatto di grandi blocchi di pietra squadrati come il Ponte di Tiberio a Rimini. La tecnica utilizzata è detta di tipo ravennate, con paramento esterno in mattoni legati con calce (spessore m. 1,20 per lato), e riempimento a sacco in ciottoli annegati nel calcestruzzo (spessore m. 3,70 - 3,90), per una larghezza totale del ponte di circa m. 6,10 - 6,30.

Il ponte aveva probabilmente un solo grande arco (da cui il nome), con piccoli fornicati laterali per scaricare le acque che premevano sulle testate del ponte durante le piene, ed era selciato con il classico lastricato romano composto di blocchi di trachite (uno di questi si è conservato). La testata del ponte era stata inoltre costruita inclinata a contrafforte, per offrire maggiore resistenza all'urto delle acque. Il ponte d'Arco era così ben costruito che riuscì ad attraversare indenne tutto il Medioevo, nonostante lunghi periodi di decadenza e d'abbandono, guerre ed alluvioni che colpirono più volte la città. Il collegamento tra Faenza e la vallata del Marzeno fu sempre ritenuto d'importanza vitale, e di certo qualche lavoro di manutenzione venne sempre svolto. Il testamento di un tale Giovanni (9 ottobre 1206 – *Pergamene*, A-1-2-13, conservato presso l'Archivio di Stato di Faenza come i documenti che seguono) prevedeva, infatti, un lascito *per il lavoro* di Ponte d'Arco. La pergamena B-9-1-6 (16 maggio 1289) cita invece la presenza di una “croce di ponte d'Arco”, una delle tante che nel Medioevo vennero collocate lungo le strade ed i crocevia più importanti, a protezione dei viaggiatori. Poco distante si trovavano pure la chiesa e convento di S. Apollinare, detti *in Arco* proprio per la vicinanza al ponte; la prima notizia relativa a questo complesso di culto risale al 1184 (Mittarelli). E' difficile indicare l'esatta ubicazione di questo monastero: lo storico Tonducci scrisse però che esso si trovava *ad un tiro di mano longi dall'antidetta chiesa antica di S. Perpetua* (oggi dell'Osservanza) *su le sponde del fiume Lamone vicino al ponte d'Arco*. Sappiamo inoltre che, anche dopo la scomparsa del convento (pressoché distrutto da un'alluvione nel 1619 e quindi abbandonato), il terreno compreso fra l'Osservanza ed il Molino di Batticuccolo continuò ad essere chiamato “orto di S. Apollinare”, quindi si può affermare che il complesso sorgesse all'incirca nell'area dell'ex Pila del Riso in fondo a via Batticuccolo, di fronte all'imbocco di via Argani. Nel settembre 1521, una grande alluvione (detta *il Diluvio di Marradi*) causò purtroppo il crollo dell'antico ponte, interrompendo i collegamenti con Modigliana ed un'ampia fetta

del territorio comunale; allora, infatti, non esistendo i ponticelli sulla chiusa di Errano e di via Canovetta, le parrocchie di Sarna, Marzeno e Rivalta rimasero isolate. Un'inondazione nel mese di settembre può apparire ai nostri giorni un evento quasi incredibile: queste cose invece erano abbastanza frequenti nella Piccola Era Glaciale (PEG), un lungo periodo di raffreddamento climatico che colpì tutta l'Europa a partire dai primi decenni del Trecento, e che man mano peggiorò, con un momento più crudo tra il 1500 ed il 1850. In precedenza, tra il 1000 ed il 1320 circa, vi era stato un periodo più caldo detto "optimum medioevale", che aveva favorito la ripresa dell'agricoltura e dei commerci, e di conseguenza lo sviluppo delle città e l'aumento della popolazione. La messa a coltura di nuovi terreni sulle colline portò a grandi disboscamenti, ma con l'avvento nel '500 di un clima sempre più freddo e piovoso si avviò un grave dissesto, e l'acqua non più trattenuta dalle foreste si riversò nei fiumi, causando piene devastanti. Ponte d'Arco fu quindi vittima della PEG, così come sarebbe toccato nel 1842 al Ponte delle Torri (sempre in settembre!), proprio negli ultimissimi anni del periodo freddo. Tra l'altro, il 1521 in Italia fu caratterizzato da altre grandi alluvioni: a Santena (Torino), a Serravalle (oggi Vittorio Veneto), a Piancogno in Val Camonica, nella valle dell'Adige in Trentino, ed infine la rotta del Reno vicino a Cento (Ferrara). Dopo il crollo del ponte d'Arco, la tassazione di cinque soldi che veniva già in precedenza applicata sui testamenti per la manutenzione del manufatto fu destinata alla creazione di un fondo per la sua ricostruzione; tuttavia l'opera era troppo impegnativa e costosa per le casse comunali, e la tanto desiderata ricostruzione fu sempre rimandata. Per qualche tempo fu allestita una struttura provvisoria in legno posata sulle testate superstiti del ponte, poiché nel 1541 furono date 32 Lire bolognesi ad un falegname per non meglio precisati lavori compiuti al ponte d'Arco (Archivio di Stato Faenza, *Instrumenta*, II, pag. 59). In effetti, già nel 1532 tale Nicola de' Medici chiese alla Comunità di poter erigere una chiusa nei pressi, utilizzando *le pietre ed il legname* del ponte.



Mappa del tratto del fiume presso i ruderi di ponte d'Arco (Archivio di Stato, Faenza, Acque Comunità al pubblico vol. I, 1660 – 1713, pag. 289) si noti in basso la casetta costruita sui resti dell'antico manufatto.

Il Comune diede il permesso di erigere la chiusa, mantenendo però il passaggio in legno realizzato sui ruderi, affinché si potesse transitare coi carri (*Instrumenta*, I, pag. 279). Purtroppo, col tempo l'ingovernabile Lamone decise di spostare definitivamente il proprio percorso, avvicinandosi alla città e tagliando la strada prima del ponte stesso, che così divenne del tutto inutilizzabile. Nel 1594, il Consiglio Generale nominò una commissione di studio composta da Africano Severoli, dal capitano Antonio Talombetti e da Francesco Marescalchi, per studiare la possibilità di ricostruire il ponte, in legno oppure in muratura, e di riferire poi al Consiglio stesso (*Acta Consilii*, vol. 18, pag. 320/r). Lo studio non andò a buon fine, tanto che a partire dal 1598 il Comune iniziò ad appaltare il “passo di ponte d'Arco”, ossia un servizio di traghetto per i viandanti. L'affitto durava tre anni, ad iniziare dal 1° gennaio, e comportava per l'affittuario l'obbligo di mettere a disposizione una barchetta a pagamento per chi non voleva attraversare a guado. Il punto d'imbarco si trovava subito a valle del molino di Batticuccolo, laddove la Canaletta sfociava nel Lamone. Qui era tesa una robusta corda (detta “canapo”) a cui il barcaiuolo si teneva per contrastare l'eventuale forza della corrente e raggiungere la sponda opposta senza finire troppo a valle. Qualche decina di metri più a valle, quasi di fronte alle attuali case del ponte Rosso, era teso un altro canapo e vi era pure il guado per i carri; tutto ciò risulta dalla mappa disegnata da Camillo Morigia nel 1780 (*Piante*, vol. III, n. 25) e da altra del 1763 (*Piante*, vol. I, n. 16). Intanto il fiume, dall'alveo allora largo e poco profondo, privo delle odierne arginature e soggetto a ripetute fiumane cariche di detriti, col tempo provocò nuovi problemi. Fra il retro del convento dell'Osservanza ed il molino di Batticuccolo, laddove il fiume disegnava un'ansa, si era infatti creata una zona sottoposta ad erosione sul lato verso Faenza, mentre sulla sponda opposta i detriti tendevano a depositarsi, e così col tempo l'alveo si allontanò dai ruderi del ponte. Sul nuovo terreno lasciato dal Lamone fu costruita una casetta, che per maggiore risparmio si appoggiò agli ancora imponenti ruderi del ponte d'Arco; essa

risulta già esistente nella mappa-veduta di Faenza disegnata da Virgilio Rondinini nel 1630. In questa ed in altre mappe settecentesche, l'edificio viene disegnato addossato ad un grande arcone spezzato; probabilmente il fabbricato era anche abbastanza rialzato sopra il piano di campagna, essendo posto sopra la testata del ponte diroccato. La pianta n. 17 del vol. III riporta infatti la dicitura "casa sopra il ponte d'Arco", il che senz'altro rendeva l'edificio assai suggestivo per la commistione fra il rudere romano e la modesta casetta sorta sugli antichi avanzi. Un altro disegno (*Acque Comunità al pubblico* vol. I, 1660-1713, pag. 289) mostra la casetta addossata al resto di arcone, e con una scaletta esterna per accedere al piano superiore; solo un piccolo ramo secondario del fiume lambiva ancora lateralmente i ruderi, mentre il letto principale correva ormai molto più vicino al molino. Accanto alla casa vi era un grosso ed informe blocco di muratura e conglomerato, appartenente anch'esso al vecchio ponte, e che nelle mappe n. 16 e 17 del vol. III viene chiamato "mazzigno". Lo stesso blocco, detto stavolta "rottaccio del Ponte diroccato", compare nella mappa n. 16 del vol. I, dov'è pure riportato un altro blocco simile a circa 35 m. dalla casa verso Faenza, e che forse era un avanzo dell'altra testata del ponte; anche la mappa del Morigia riporta questi resti. Mentre il terreno intorno ai ruderi del ponte d'Arco apparteneva ai conti Nicolucci, il podere posto fra questo e l'attuale via don Giovanni Verità era di proprietà dei monaci Celestini, il cui convento si trovava in via Castellani (attuale Casa del Popolo). Carri e pedoni provenienti da Modigliana potevano raggiungere il guado o la barca in due modi: o costeggiando la sponda destra del Lamone, approfittando degli ampi spazi coperti di ghiaia o sabbia che restavano scoperti in periodo di secca, oppure passando sul confine tra i beni dei Celestini e quelli del conte Cantoni, tanto che col tempo si formò una vera strada, seppure non sistemata ad arte (oggi via don Giovanni Verità); la vecchia via che conduceva diritto ai ruderi del ponte d'Arco fu invece abbandonata poiché inutile, ed infine distrutta ed incorporata nei poderi Nicolucci e dei Celestini.



Guado e traghetto sul Lamone continuarono ancora per lungo tempo a supplire alla mancanza del ponte, nonostante periodiche istanze inviate dai residenti delle zone vicine al Cardinale Legato tramite i loro parroci: due *suppliche*, ad esempio, furono spedite nel 1765 e 1771 (*Acque e vie Rettori della Provincia*, vol. II). Il Legato chiese al Comune di ottenere informazioni sul problema, ma anche in queste occasioni non si riuscì a procedere. Ad un certo punto però la questione divenne non più rimandabile, e questo fu sempre a causa del Lamone. Un'ulteriore variazione dell'assetto idraulico del fiume portò la corrente ad erodere i banchi di ghiaia e sabbia sui quali transitavano carri e pedoni, tagliando così questa comoda via d'accesso alla barca; a causa dei continui spostamenti dei sedimenti, il barcaiolo stesso era costretto a modificare la posizione di approdo per evitare le secche, così che a volte la barca si trovava molto lontana anche dallo sbocco dell'attuale via Verità, che era l'unico altro accesso possibile.

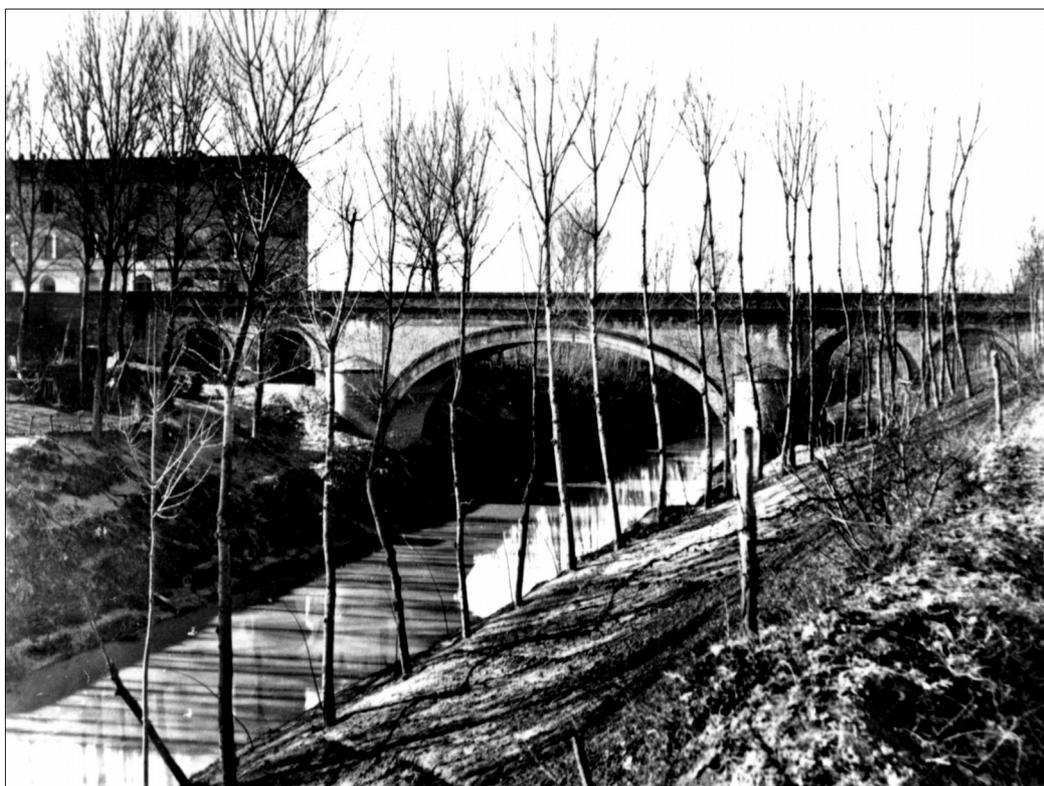
La corrosione avvenne in corrispondenza del ponte d'Arco, e divenne impossibile passare sulla sponda fra i ruderi ed il fiume; la gente fu così costretta a passare per l'aia della casetta, ed in mezzo al podere dei Celestini, rovinando le coltivazioni. I monaci decisero d'impedire questi danneggiamenti, costringendo i viandanti a tornare indietro ed a passare per la scomoda e quasi impraticabile via Verità; alcuni di loro ricorsero al Magistrato, chiedendo di poter continuare a transitare per quei luoghi come si era sempre fatto, e così nacque una controversia legale tra il Comune (che doveva garantire la comunicazione con un'ampia fetta di territorio comunale e con Modigliana) e i frati. Nel novembre 1780 avvenne uno strano episodio: nottetempo e con l'appoggio di gente armata, fu aperta una strada sui beni dei Celestini e Nicolucci, per garantire il passaggio fino alla barca. Il Cardinale Legato, Luigi Valenti, ordinò alle parti di sospendere ogni lite e di fargli avere le necessarie informazioni per decidere sul da farsi (*Acque e vie Rettori della Provincia*, vol. II). Il 25 novembre, il Legato scrisse alla Comunità di Faenza ed ai monaci



alle vasche di cemento che prima servivano per il vino, al fine di salvarlo dai bombardamenti. Il 22 o 23 novembre però, i tedeschi riempirono d'esplosivo le cantine della villa e la fecero saltare, distruggendo tutto. Chi volesse approfondire questi fatti può consultare quanto scritto da Giovanni Bolognesi nel volume "Faenza nella guerra dopo cinquant'anni di pace" (Tipografia Faentina, 1994).

Ma ritorniamo alle vicende del ponte: Morigia progettò un classico ponte di legno, a sette campate architravate sostenute da file di piloni in legno piantati nel letto del fiume; ovviamente, anche la strada d'accesso sarebbe stata sistemata a regola d'arte, per invitare carri e pedoni a transitare su di essa e non più lungo il greto del fiume.

Morigia si rese anche conto, con sorpresa, che la spesa annua lorda sostenuta dai possidenti di Sarna e Marzeno per mantenere la barca era superiore alla rata annua che essi avrebbero dovuto pagare per l'ammortamento degli oneri di costruzione del ponte, il che rendeva ovviamente quest'opera molto conveniente per tutti. La spesa, prevista in scudi 2185, fu approvata dal Legato, ma per problemi burocratici i lavori subirono uno slittamento di vari mesi. Il 30 giugno 1781, Morigia scrisse al Priore dei Celestini informandolo dell'avvenuto nulla osta, e che il finanziamento sarebbe avvenuto tramite i fondi della "Cassa Privilegiata" (alimentata dai tributi versati dai possidenti di tutto il Comune, e non solo da quelli della zona interessata). Bartolomeo Pazzi ed il parroco Giardini avrebbero provveduto a reperire il legno e gli altri materiali necessari secondo la perizia del Morigia, dopodiché questi sarebbe venuto a Faenza per seguire i lavori. Il Comune da parte sua, da qualche tempo avrebbe dovuto preparare il riparto delle spese fra i proprietari dei terreni interessati al transito sul nuovo manufatto, e se questo documento fosse già stato spedito a Ravenna i lavori sarebbero iniziati prima (*Corporazioni religiose di Faenza - Padri Celestini - XXV- 47/d*). Il Legato ordinò che Pazzi e don Giardini procurassero i materiali occorrenti entro luglio, in modo che si potessero svolgere i lavori in agosto (*Acque*



Il Ponte Rosso, ricostruito in muratura nel 1861, in una foto di inizio '900.

e vie, *Rettori della Provincia* vol. III, 30 giugno 1781). Nel 1782 il nuovo ponte in legno di quercia fu terminato, e verniciato di rosso per proteggerlo e renderlo più visibile, come del resto anche nell'Ottocento si continuò a fare per i paracarri lungo le strade; da questa tinta derivò poi il nome di *Ponte Rosso*, denominazione già in uso ai primi dell'Ottocento.

Nel 1808 il ponte abbisognava di restauri, per cui l'Ingegnere comunale Giuseppe Morri calcolò un preventivo di spesa di Lire Milanesi 3794,83 (eravamo nel periodo del dominio napoleonico). Il lavoro fu appaltato mediante asta pubblica il 28 novembre 1809 a Vincenzo Bolognini per la cifra di Lire 3545,50 ed approvato dal Vice Prefetto Strocchi (*Carteggio Amministrativo del Comune*, busta 42). Dal capitolato relativo si apprende che furono sostituiti diversi piloni (ciascun palo era a sezione quadrata di 35 cm. di lato), più diverse travi e tutto il parapetto, oltre ad un cospicuo numero di cavicchi e spranghe in ferro che mantenevano legata la struttura (*Instrumenti*, vol. LXXXIII). Una volta scoperchiato il piano del ponte però, ci si rese conto che molti altri legnami,

all'apparenza buoni, erano in realtà marci, per cui in data 11 maggio 1810 si stipulò un nuovo contratto con il Bolognini per una spesa aggiuntiva di Lire 1768,56. Ai primi d'ottobre il restauro fu regolarmente completato, e il lavoro collaudato.

Altri importanti lavori si resero nuovamente necessari nel 1834; l'asta si tenne il 13 settembre, con base di partenza la somma di scudi 206:85:5, ma andò deserta perché nessun imprenditore la ritenne sufficiente. Il 20 settembre si fece un nuovo tentativo, con la stessa base d'asta, ma fallì. Si fece allora avanti Vincenzo Baccarini, che si rese disponibile per 240 scudi; l'11 ottobre allora si aprì una nuova asta sulla base di quell'offerta, per verificare la possibilità di spuntare un prezzo migliore. A quel punto avvenne un colpo di scena, perché si fece avanti tale Domenico Frattini che offrì la propria disponibilità per soli 199 scudi, ossia meno della base delle prime due aste: ma perché non si era fatto vivo prima?

L'offerta di Frattini fu accettata dal Comune, ed anche la Legazione in data 29 novembre diede il proprio nulla osta (*Carteggio Amministrativo*, busta 241). Per porre mano ai lavori si dovette però attendere la buona stagione, e l'abbassamento del livello dell'acqua nel fiume, al fine anche di allestire un passaggio alternativo per carri e pedoni. Il 18 luglio, la Deputazione delle Strade Forensi e Pubblico Passeggio informò il Gonfaloniere sul ritardo dei lavori, a causa dello scarso numero di operai che vi lavorava. Ai primi di settembre, finalmente il restauro terminò (*Carteggio Amministrativo*, busta 255). Nel 1836 si formò un buco nel piano del ponte, a causa di un assone marcio, e non era quindi possibile rimediare solo aggiungendo ghiaia alla massiciata, poiché ovviamente sarebbe caduta di sotto. La Deputazione però non sapeva se il lavoro spettasse all'appaltatore delle strade forensi oppure al Comune; in ogni modo, il piccolo guasto alla fine fu riparato (*Carteggio Amministrativo*, busta 266). Nel gennaio 1840, alcune piene del fiume danneggiarono il ponte, ed il Gonfaloniere ordinò all'Ingegnere Comunale Filippo Laghi di compiere un'accurata ispezione e conteggio delle opere occorrenti. Il lavoro fu quantificato in poco meno di 34 scudi (*Carteggio*



Mappa della zona intorno al Ponte Rosso tratta dalla cartografia militare Tedesca del 1944.

*Amministrativo*, busta 312). Il 22 gennaio 1841, il ponte Rosso e la strada per Modigliana passarono sotto la gestione della Provincia (*Carteggio Amministrativo*, busta 321). Il ponte riuscì fortunatamente a resistere alla grande piena del 14 settembre 1842, provocata da oltre 60 ore ininterrotte di pioggia, che invece provocò il crollo del ponte delle Torri, inondò il Borgo Durbecco e le campagne e dissestò gran parte della rete viaria del forese. Nel 1860 il ponte in legno, ormai cadente e non più restaurabile, fu sostituito da un nuovo ponte in muratura, costruito dalla Provincia su progetto dell'Ing. Luigi Marcucci di Faenza. Il manufatto aveva un arco centrale ellittico con luce di 24 metri, abbellito da una semplice cornice, due grossi piloni con frangiflutti semicircolari, e due coppie di archi minori laterali a tutto sesto. Per mettere il nuovo ponte al sicuro dalle piene, visto il disastro del 1842, si pensò di alzare la quota delle arcate; questo rendeva però necessario portare in quota anche la strada, creando delle rampe d'accesso. La progettata creazione di queste salite



Ruderi dei  
fianchi del  
Ponte tardo  
Romano  
nella sala a  
piano terra  
della casa  
posta in via  
Don  
Giovanni  
Verità, 15.

provocò la protesta di una ventina di possidenti, che spedirono una petizione all'Intendenza Generale di Ravenna, affermando che i progettisti avevano calcolato male il livello della grande piena del 1842, portando così il piano del nuovo ponte "ad una soverchia altezza". Il Genio Civile rispose che l'istanza era infondata, poiché era stato verificato il livello della piena in base al segnale posto sulla vicina casa Rossini (attuale trattoria Ponte Rosso). Tale livello corrispondeva a ben 8,88 metri d'acqua rispetto al fondo del fiume, e la quota delle arcate era stata calcolata di conseguenza per restare un poco al di sopra di tale altezza (*Carteggio Amministrativo*, busta 479).

Il nuovo ponte fu così completato come previsto, ed i firmatari della petizione dovettero rassegnarsi ad affrontare le nuove rampe, che esistono ancora oggi e a ben vedere non sono poi così faticose! Nel 1861 fu costruito il primo tratto di via S. Martino, dal nuovo ponte Rosso all'attraversamento sul Marzeno, risolto mediante un ponte in legno che prese il nome di ponte Verde e fu restaurato nel 1935. In quel modo fu possibile ricollegare la zona del molino di S. Martino con la città, dopo l'alluvione del 1842 che aveva interrotto l'antica strada che correva lungo la sponda

destra del Lamone fino a porta Torretta. Tale strada fu ripristinata in parte solo a metà degli anni Sessanta del Novecento (è l'odierna via Cimatti), mentre l'ultimo tratto fino a via S. Martino non è più stato ricostruito. Il nuovo ponte Rosso in muratura non ebbe una vita molto lunga: fu infatti fatto saltare dai tedeschi il 24 novembre 1944, e pure le adiacenti case tardo ottocentesche non ebbero sorte migliore. In contemporanea, anche il ponte Verde fu distrutto. Anche la vecchia casa addossata al ponte d'Arco fu fatta saltare, senza alcun motivo strategico e causando gravi danni ai ruderi, di cui oggi non resta granché. L'attuale ponte Rosso, in cemento armato ad un solo arco, fu costruito nel 1947 su progetto dell'Ing. Giulio Marcucci (curiosa la coincidenza con il cognome del progettista del vecchio ponte). Contemporaneamente fu ricostruito pure il ponte Verde, sostituendo il manufatto in legno andato distrutto per la guerra con un nuovo ponte in mattoni, completato nel 1948 (progetto Ing. Giovanni Antenore). Adiacente al lato a valle del ponte Rosso, l'11 agosto 1990 fu aperta al transito una passerella ciclopedonale, che sfrutta l'attraversamento realizzato per far passare la condotta principale dell'acquedotto di Ridracoli che alimenta la città.



## ***Opuscoli di Historia Faentina***

- 1) *La famiglia Caldesi in via Manfredi*, di Vittorio Maggi**
- 2) *La prostituzione nei secoli a Faenza*, di Miro Gamberini e Vittorio Maggi**
- 3) *Dal Ponte delle Torri al Ponte di Ferro*, di Miro Gamberini e Stefano Saviotti**
- 4) *La battaglia di Burfagliaco*, di Miro Gamberini**
- 5) *Clemente VIII e la Convenzione di Faenza del 1598*, di Miro Gamberini**
- 6) *La storia del servizio postale a Faenza*, di Miro Gamberini e Stefano Saviotti**
- 7) *Le campane di Faenza*, di Miro Gamberini e Stefano Saviotti**
- 8) *1240 Federico II assedia Faenza*, di Miro Gamberini**
- 9) *Il Conte di Vitry e la battaglia al “Campo di Contra “del 1° maggio 1080,*  
di Miro Gamberini**
- 10) *Quattro faentini catturati dai pirati Barbareschi*, di Miro Gamberini**
- 11) *Palazzo Biancoli ora Archi*, di Roberto Marocci**
- 12) *Tebaldelloo de' Zambrasi e il Sacco di Faenza del 24 agosto 1281,*  
di Miro Gamberini**
- 13) *Da Ponte d'Arco al Ponte Rosso*, di Miro Gamberini e Stefano Saviotti**



# Historia Faentina

[www.historiafaentina.it](http://www.historiafaentina.it)  
[info@historiafaentina.it](mailto:info@historiafaentina.it)