

Bologna e Rimini tra XIX e XX secolo: note di storia urbana emiliano-romagnola tra cartografia ed elaborazioni informatiche

Francesco Casadei

Università di Bologna francesco.casadei@unibo.it

Aldopaulo Palareti

Università di Bologna aldopaulo.palareti@unibo.it

pagina a fronte

Veduta dei colli bolognesi.

Abstract

In questo lavoro si discutono alcuni aspetti del rapporto tra informatica e discipline storiche, in riferimento alla didattica, alla divulgazione e alla ricerca su specifici temi di storia del territorio, evidenziando il supporto fornito dalle risorse informatiche allo studio, all'analisi e alla presentazione di temi di storia del paesaggio urbano contemporaneo.

Come casi di studio sono qui trattati alcuni mutamenti dell'assetto urbanistico di Bologna dal 1861 alla ricostruzione dopo la seconda guerra mondiale, e il ruolo del fenomeno turistico nella storia urbana di Rimini dalla metà dell'800 ai giorni nostri.

Questo studio si inserisce in un più ampio progetto didattico e di ricerca su temi di storia del territorio, con diversi livelli di approfondimento tematico e di complessità tecnica.

Parole chiave

Storia urbana, informatica, Emilia-Romagna, urbanistica, cartografia.

Abstract

In this paper, we discuss some aspects of the relationship between computer science and historical disciplines, with reference to teaching, dissemination and research on specific topics of urban history, highlighting the support provided by computing resources to study, analysis and presentation of themes of urban landscape history.

We consider two case studies: some urban changes in Bologna from 1861 to the reconstruction after World War II, and the role of the tourism in urban history of Rimini from half of 19th century to the present day.

This study is part of a larger research and educational project on urban history, with various levels of thematic and technical complexity.

Keywords

Urban history, information technology, Emilia-Romagna, urban planning, cartography.

Testo acquisito dalla redazione nel mese di ottobre 2014.

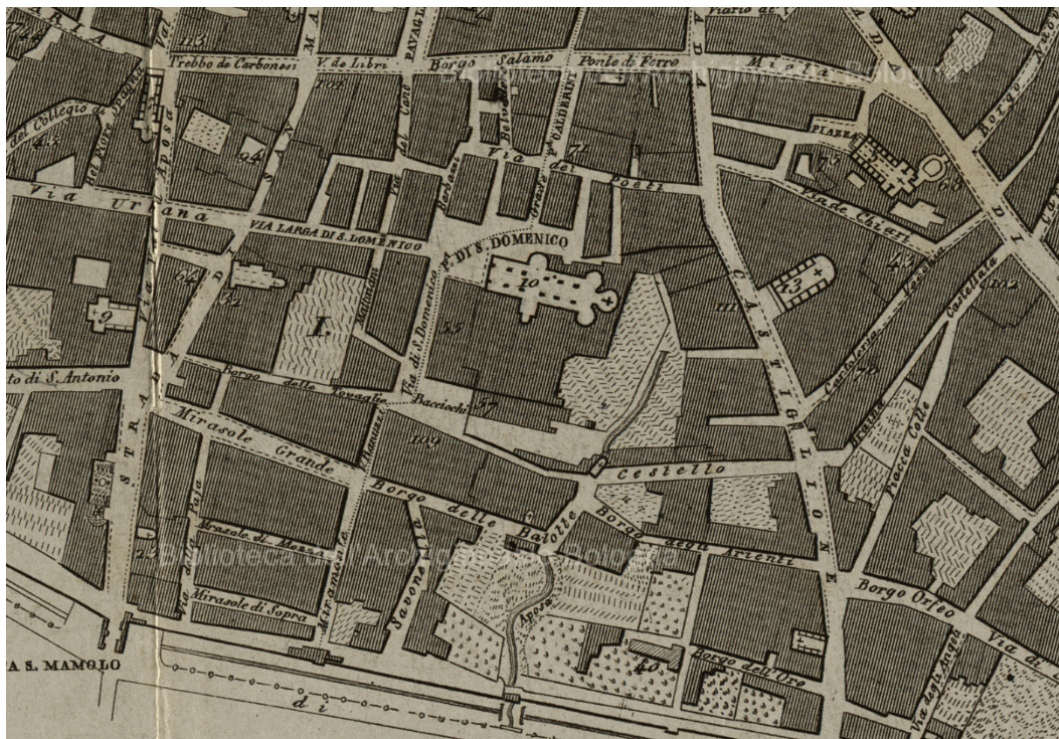
© Copyright dell'autore. Ne è consentito l'uso purché sia correttamente citata la fonte.



Premessa

Il rapporto tra informatica e discipline umanistiche, ormai consolidato nei suoi aspetti essenziali, presenta importanti sviluppi in campo storico. Con il presente lavoro, che prende le mosse da precedenti ricerche degli autori, ci si propone di fare il punto e sviluppare nuove riflessioni sull'uso integrato di cartografia e informazioni testuali per la rappresentazione e l'approfondimento di vari temi di storia del territorio; tutto questo accompagnato dalla contestuale progettazione – anche a livello informatico – di strumenti fruibili presso diversi ambiti sociali e culturali. L'obiettivo è infatti quello di una fruizione pubblica e divulgativa attraverso strumenti digitali ed applicazioni per tablet, smartphone e computer, tenendo però conto anche delle esigenze della didattica scolastica (ove prevalgono i fini educativi e conoscitivi), nonché del ruolo di questi strumenti in sede di supporto all'attività di ricerca. È peraltro utile accennare fin da ora come gli autori di questo studio siano impegnati anche nel progetto e nella graduale costruzione di strumenti volti a favorire una più efficace analisi di temi di storia del territorio. In queste pagine, in particolare, ci si propone di sottolineare come le risorse informatiche possano essere utilizzate – in un'ottica di collaborazione tra esperti di varie provenienze disciplinari – per studiare, analizzare e presentare alcuni argomenti di sto-

ria del paesaggio urbano contemporaneo. A tal fine si presenta, come caso di studio, un primo ambito applicativo che fa riferimento all'evoluzione dell'assetto urbanistico di Bologna, partendo dalla seconda metà dell'800 (dunque dai primi mutamenti della morfologia urbana del periodo post-unitario) per giungere alla metà del secolo successivo, quando la ricostruzione postbellica può dirsi in larga parte conclusa. In questa prospettiva storica, si affronta quindi il tema del piano regolatore del 1889 e dei principali esiti di questo nella struttura cittadina dei primi decenni del '900, così come alcune vicende urbanistiche di Bologna tra le due guerre mondiali, con particolare (ma non unico) riferimento alle cosiddette «opere del regime», all'estensione e alla modernizzazione dei servizi pubblici, nonché alla riorganizzazione della toponomastica e della numerazione civica operata negli anni 1933-1935 in vista dell'ottavo Censimento della popolazione (aprile 1936). Tematiche, queste ultime, a loro volta collegate ai primi, tangibili fenomeni di urbanizzazione della periferia bolognese. Da ricordare, inoltre, come alcuni temi del dibattito di fine anni '30 – sull'ipotesi di adottare un nuovo piano regolatore – siano stati successivamente ripresi nel periodo della ricostruzione postbellica e aggiornati in vista della redazione del PRG del 1955. I principali aspetti dello sviluppo urbanistico di Bo-



pagina a fronte

Fig. 1 – Asse stradale formato da via dei Libri, Borgo Salamo, Ponte di Ferro e via di Miola, prima dei lavori di ampliamento (particolare di Pianta della città di Bologna, 1874, disponibile alla pagina <http://badigit.comune.bologna.it/mappe/128/library.html>); l'asse è visibile nella parte superiore della riproduzione).

in basso

Fig. 2 – Asse stradale di via Farini dopo i lavori di ampliamento (particolare di Bologna, 1886, disponibile alla pagina <http://badigit.comune.bologna.it/mappe/136/library.html>).

logna suggeriscono di allargare il discorso ad alcuni dei temi di trasformazione dell'assetto urbano che tra '800 e '900 accomunano altre importanti città collocate lungo la via Emilia, come ad esempio Parma e Modena. Un focus sulla città di Rimini mostrerà come il fenomeno turistico abbia inciso sul suo assetto attuale.

Tale analisi in prospettiva storica risulta utile e necessaria anche per rendere possibili elaborazioni informatiche che siano in grado di porre in relazione cartografia – quella attuale e quella del passato – e informazioni testuali. Il nostro piano di lavoro prevede diversi livelli di approfondimento tematico e di complessità tecnica, al fine di costruire percorsi didattici e divulgativi fruibili da parte di diverse categorie di utenti, giungendo anche alla realizzazione di un sito Internet. Si dimostra così che ricerca storica e risorse informatiche concorrono nel definire una corretta «piattaforma» per l'analisi, la didattica e la divulgazione di temi di storia urbana e di storia del territorio.

Il paesaggio urbano bolognese tra l'unificazione nazionale e il periodo fascista

L'assetto urbanistico di Bologna – come quello di altre città italiane – è caratterizzato da importanti mutamenti già negli anni immediatamente successivi al compimento dell'unificazione nazionale. Nel

centro storico, infatti, si realizza l'allargamento e la rettificazione di un asse stradale – quello dell'attuale via Farini – precedentemente articolato tra via dei Libri, Borgo Salamo, via dei Libri, Ponte di Ferro e via di Miola¹, come evidenziato dal confronto tra la figura 1 e la figura 2.

Il nuovo asse stradale si realizza verso la fine degli anni '60 del XIX secolo, in un contesto che vede anche l'apertura della nuova piazza Cavour e la realizzazione di un nuovo collegamento di questa con piazza San Domenico, in quest'ultimo caso sulla base di un progetto risalente agli ultimissimi anni del periodo pontificio, grazie all'impulso del conte Grabinski, ricordato quale “iniziatore dei *grands travaux* bolognesi” (Ricci 1989 p. 126). Nel 1860 prendono avvio, all'imbocco dell'attuale via dell'Indipendenza, i lavori di ampliamento del Canton dei Fiori (nella figura 3 se ne riporta una foto d'epoca) e nel 1861 si completa – sempre all'interno della città storica – l'allargamento della sede stradale di via Saragozza: è Luigi Carlo Farini, governatore provvisorio dell'Emilia nei mesi della transizione post-pontificia, a promuovere queste significative novità urbanistiche (Ricci 1989 p. 129).

Diversi anni dopo, nel 1888 (mentre Bologna ospita l'Esposizione delle provincie emiliane nonché le manifestazioni per l'ottavo centenario dell'Ateneo) viene inaugurata via dell'Indipendenza, una strada da

Fig. 3 – L'imbocco di Canton dei Fiori prima dei lavori di realizzazione di via Indipendenza (fonte: Giancarlo Roversi, *Le torri minori. Storia di vecchie pietre e di antiche famiglie*, in Roversi G (a cura) (1985) *Le mura perdute. Storia e immagini dell'ultima cerchia fortificata di Bologna*, Grafis, Casalecchio di Reno, p. 240).

in basso

Fig. 4 – Ampliamento e risistemazione dell'area di via Ugo Bassi (nostra elaborazione su cartografia del Sistema informativo territoriale del Comune di Bologna).

pagina a fronte

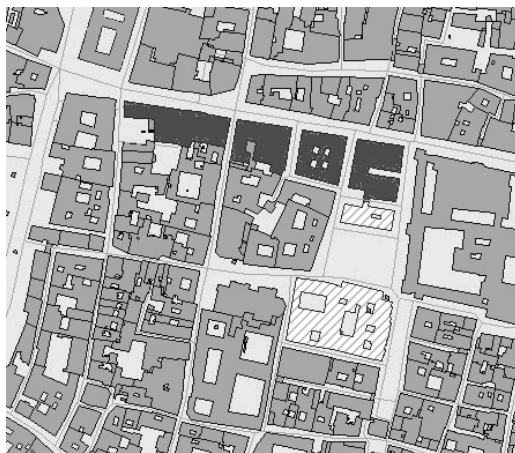
Fig. 5 – Immagine di via Ugo Bassi (metà del XX secolo) ove sono visibili, sulla destra, gli edifici costruiti dopo l'allargamento della sede stradale (tratta da Wikipedia <<http://commons.wikimedia.org/wiki/File:BO-Bologna-1949-via-Ugo-Bassi.jpg>>).



tempo progettata al fine garantire un collegamento rettilineo tra il centro storico e la stazione ferroviaria². La rapida rassegna di questi mutamenti urbanistici suggerisce una digressione su come cambia, nell'arco di pochi decenni, l'aspetto della città e la stessa percezione visiva che ne hanno gli abitanti e i visitatori. Prima dell'unificazione nazionale, gli assi stradali principali avevano le dimensioni delle attuali via Nosadella o via Guerrazzi (fino al 1878 denominata via Cartoleria Nuova). Prima del 1888, la stessa via Galliera costituiva il principale asse di collegamento tra il centro storico e la stazione ferroviaria (realizzata nel 1861). Quanto alla larghezza delle strade postunitarie, quella dell'attuale via Farini corrisponde in linea di massima alla dimensione delle principali vie del periodo pontificio; lo stesso può dirsi per l'asse che collega le piazze Cavour e San Domenico (l'attuale via Garibaldi), mentre diverso è il discorso per via Indipendenza, che corrisponde in larghezza alla storica dimensione dello spiazzo antistante la basilica di San Pietro. Naturalmente, con il procedere del tempo, la prospettiva urbana presenterà muta-

menti via via più incisivi, in parte all'interno della città storica e, in misura maggiore, nelle fasce esterne al perimetro della ex cincta muraria.

Riprendendo il discorso in termini storiografici, il *terminus a quo* dello sviluppo contemporaneo del tessuto urbano bolognese è costituito dal piano regolatore del 1889, sul quale esiste un'ampia bibliografia che qui, per ragioni di sintesi, si riprende solo in piccola parte³.





Nella figura 4 sono evidenziati in carattere scuro i lotti che, sul lato sud della strada, risultano edificati al momento dell'inaugurazione, nel 1930, del nuovo tracciato – rettificato e reso più ampio – di via Ugo Bassi⁴. Come si dirà anche più avanti, la lettura cartacea della figura, già sufficientemente esplicativa, in sede di consultazione su supporto informatico consente di associare ulteriori informazioni testuali – di carattere storico e bibliografico – alle immagini della strada e dei suoi edifici. Osservando la figura 5 – una fotografia databile non oltre gli anni '40 del XX secolo – si ha la percezione visiva dell'aspetto di via Ugo Bassi dopo i lavori di ampliamento: ed è tuttora questo l'aspetto della strada.

Come si è già accennato, i principali mutamenti che investono l'assetto tradizionale di Bologna nella prima metà del XX secolo derivano in buona parte dallo strumento di pianificazione urbanistica appena ricordato: si pensi all'abbattimento delle mura di cinta (tema che accomuna Bologna ad altre città emiliane), all'allargamento e rettificazione del tracciato di via Rizzoli e di via Ugo Bassi, alla crescita e mo-

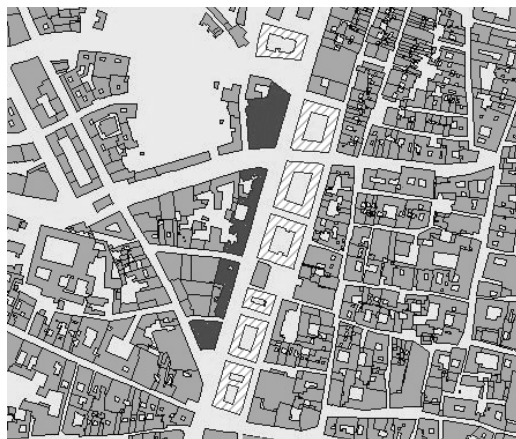
dernizzazione della zona universitaria, al progetto e alla parziale realizzazione del nuovo asse di via Roma (oggi via Marconi). La figura 6 permette una prima visualizzazione degli edifici realizzati – almeno in parte prima dell'emergenza bellica – sulla base dei progetti dei primi anni '30, nonché delle realizzazioni edilizie del secondo dopoguerra, caratterizzate da canoni stilistici di minore pregio. Analogamente a quel che si è detto per la figura 4, e come vedremo nelle prossime pagine, anche in questo caso la consultazione informatica permette di ottenere ulteriori notizie storiche e riferimenti bibliografici sulla vicenda di via Roma-via Marconi.

Se derivano sempre dal piano regolatore del 1889 anche le prime urbanizzazioni della fascia periferica (Scannavini et al. 1988), fanno riferimento ad un quadro politico successivo altri mutamenti urbanistici (ugualmente incisivi), dovuti alle politiche promosse – in sede locale e nazionale – dal regime fascista. A caratterizzare il volto di quella che la stampa dell'epoca enfatizza come la «nuova Bologna» o la «Bologna che si rinnova» concorrono scelte di po-

Fig. 6 – Realizzazione di via Roma, oggi via Marconi (nostra elaborazione su cartografia del Sistema informativo territoriale del Comune di Bologna).

pagina a fronte

Fig. 7 – Nuove denominazioni stradali in periferia 1933-1935 (nostra elaborazione su cartografia del Sistema informativo territoriale del Comune di Bologna).

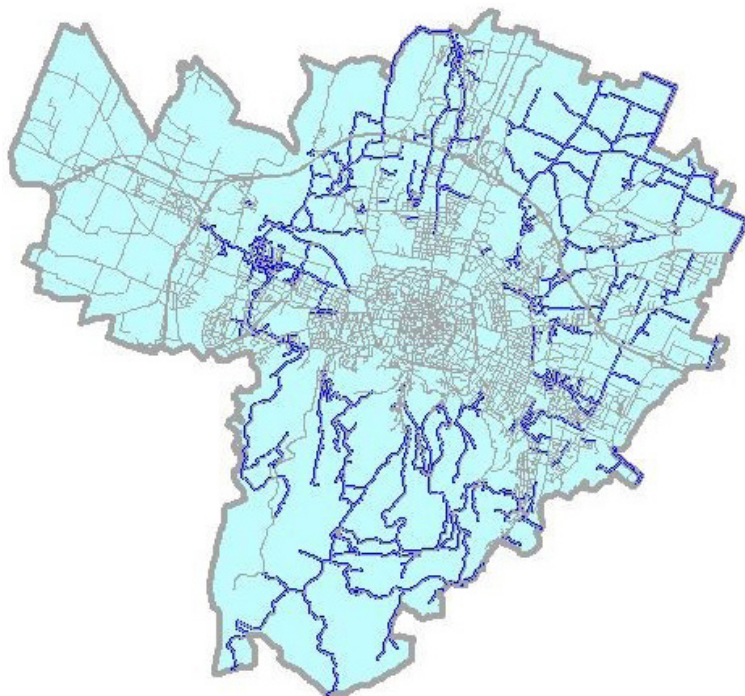


litica socio-abitativa (in riferimento all'edilizia popolare e ad altre forme di edilizia residenziale⁵) e impostazioni legate al tema dell'architettura monumentale (si pensi al già accennato tema delle «opere del regime», peraltro avviate a Bologna nel 1926 con la realizzazione del nuovo stadio Littoriale⁶, tuttora funzionante come stadio Comunale «Renato Dall'Arca». Incidono però sulla struttura urbana bolognese anche i temi dello sviluppo e della modernizzazione dei trasporti che caratterizzano soprattutto gli anni '30: basti pensare alla realizzazione di due infrastrutture importanti quali la ferrovia «Direttissima» Bologna-Firenze (1934) e il nuovo aeroporto di Borgo Panigale (1936).

È inoltre importante osservare come, sempre alla metà degli anni '30, all'esterno della città storica prenda forma una tangibile fascia urbana periferica; fenomeno peraltro avviatosi in maniera embrionale agli inizi del secolo, ma in aree territoriali circoscritte, e che caratterizza in seguito diverse zone di prima periferia (immediatamente a ridosso della ex cinta muraria) e altre aree più distanti dal centro storico (le località del cosiddetto «forese»⁷). Ciò avviene anche a seguito di un'intensa ondata migratoria (di fronte alla quale non hanno reale efficacia la politica e la propaganda contro l'urbanesimo), proveniente in buona parte da altri comuni della provincia bolognese.

Sempre negli anni '30, e contestualmente alle dinamiche urbanistiche sopra descritte, l'amministrazione municipale di Bologna si propone di riorganizzare e modernizzare alcuni servizi, a cominciare da quelli relativi alla toponomastica e alla numerazione civica: così, tra il 1933 e il 1935 la macchina amministrativa svolge un'imponente e impegnativa indagine sul nuovo tessuto urbano che ormai circonda – sia pure in forme discontinue – i confini tradizionali della città storica. Il risultato di questo lavoro (riassunto in due pubblicazioni promosse dal municipio bolognese⁸, oggi di fondamentale importanza per la ricerca storica su questi temi) consiste sia nell'ufficializzazione delle denominazioni stradali relative alle vie (vecchie e nuove) esterne alla ex cintura daziaria sia nell'assegnazione di nuovi numeri civici⁹ – ordinati secondo i canoni tutt'ora in funzione – ai fabbricati collocati nelle medesime zone¹⁰.

Le nuove denominazioni stradali (che sono ben 186) istituite nel periodo 1933-1935 e la numerazione civica, introdotta nello stesso arco di tempo per l'area esterna a quella cintura daziaria già abolita nel 1930, fotografano lo stato di avanzamento dell'urbanizzazione della periferia bolognese negli anni precedenti la seconda guerra mondiale¹¹; non è secondario aggiungere come si tratti di una toponomastica e di una numerazione civica che, con minime differenze, sono in vigore ancora ai giorni nostri. Anche in



questo caso analisi storica e analisi informatica possono concorrere ad un utile approfondimento del tema considerato: infatti, attraverso una consultazione su supporto elettronico della figura 7, lo studioso può selezionare da un'apposita tabella il nome di ciascuna strada e ottenere informazioni bibliografiche, notizie di inquadramento storico generale nonché – aspetto non trascurabile – descrizioni d'epoca e attuali del tracciato della via selezionata: cosa che consente di valutare soprattutto la diversa intensità dei processi di urbanizzazione verificatisi nelle varie zone tra la metà degli anni '30 e la fine del XX secolo¹².

Le città collocate lungo la via Emilia: elementi di un percorso comune

Il tracciato della via Emilia costituisce di per sé un oggetto storiografico di indubbio interesse, risalendo – come è noto – all'epoca della prima colonizzazione romana dell'area compresa tra mare Adriatico e il Po. La via Emilia, peraltro, rappresenta un asse unificante anche in epoche storiche a noi più vicine,

finendo con l'imporre il proprio nome – dopo l'unificazione nazionale – a buona parte del territorio regionale da essa attraversato. Anche in termini urbanistici e del paesaggio, le città collocate lungo la via Emilia presentano tratti storici comuni¹³. Ogni approfondimento sulla vicenda urbanistica bolognese, quindi, e su quella delle altre principali città emiliano-romagnole non può che partire da una riflessione sulla via Emilia: una strada unificante non solo in prospettiva storica, ma anche dal punto di vista sociale, culturale, insediativo.

Lo schema dello sviluppo della città di Bologna caratterizza, nei tratti essenziali, anche la vicenda di altre città emiliano-romagnole, con particolare riferimento al tessuto dei centri collocati lungo la via Emilia. Non solo a Bologna, infatti, ma in ciascuna delle altre principali città della regione viene adottato, normalmente tra la fine del XIX secolo e gli inizi del XX, un «piano regolatore e di ampliamento» destinato ad essere realizzato solo in parte e, soprattutto, ad essere integrato – negli anni '20 e '30 –

Fig. 8 – Area dell'Arco di Augusto a Rimini: risistemazione 1936-1938 (nostra elaborazione su cartografia Google Maps).



pagine 68-69
 Veduta dei colli bolognesi.

1-2
 2014

SECONDA SERIE

dalle scelte urbanistiche promosse nelle singole realtà locali dal regime fascista. Queste vicende, qui richiamate in estrema sintesi, riguardano – come si è detto – le principali città situate lungo la via Emilia (Cervellati 1997), in un contesto nel quale i caratteri di affinità superano quelli di divergenza:

“In Emilia Romagna la gestione urbanistica fascista presenta – soprattutto durante gli anni Venti – elementi di continuità con quella del cinquantennio postunitario. Nelle poche città che ne erano provviste, si tende generalmente a riconfermare di fatto i piani regolatori e di ampliamento approvati tra la fine dell'Ottocento e la prima guerra mondiale, attuandone le principali indicazioni (valgono per tutti i casi di Bologna, Modena e Parma). Solo negli anni Trenta, nel quadro di un ingente sforzo propagandistico del regime per affermare le proprie capacità realizzative nel settore edilizio e urbanistico, la progressiva diffusione di un'attività pianificatoria, che comincia ad interessare anche i centri minori, segna l'inversione di questa tendenza. Per la redazione dei nuovi piani si ricorre spesso all'istituto del concorso [...]” (Godoli 1980, pp. 1186-1187).

Valutando l'impatto della politica urbanistica del fascismo nelle singole realtà cittadine, non si può fare a meno di osservare il ruolo preminente di Bologna, principale centro dell'area emiliano-romagnola e proprio per questo motivo esaltato – con la re-

torica tipica del discorso politico del periodo – quale “quadrivio della rivoluzione fascista” e “città della decima legio”¹⁴. Si ricordino però altre dinamiche di politica urbanistica, come ad esempio quelle che caratterizzano la città di Forlì, che rivestendo il ruolo di capoluogo della «provincia del duce» (Canali 1994) è inevitabilmente caratterizzata da un ridisegno del centro storico dai tratti marcatamente monumentali. Interessante anche il caso di Rimini, che già tra le due guerre mondiali presenta uno sviluppo urbanistico fortemente legato alla crescita e all'affermazione del turismo balneare; anche se la stessa città non sfugge ad un altro indirizzo politico-urbanistico promosso dal regime fascista: quello dell'isolamento scenografico dei manufatti storici (soprattutto di epoca romana), come la vicenda dell'Arco di Augusto testimonia ampiamente.

Riconoscibilità e lettura di alcune singolarità storiche della città di Rimini

L'Arco di Augusto (eretto nel 27 a.C.) è oggetto nella seconda metà degli anni '30 del progetto e della realizzazione di un isolamento – a fini prevalentemente scenografici – che comporta l'atterramento dei modesti nuclei abitativi che nel tempo avevano circondato la costruzione. Si tratta di una vicenda che caratterizza altri monumenti storici italiani¹⁵ – secondo gli indirizzi di politica urbanistica che si so-

no sopra ricordati – e che a Rimini accentua i propri caratteri ideologici, poiché nel 1937 si celebra il bimilenario della nascita dello stesso Cesare Ottaviano Augusto; peraltro, come sanno gli esperti di storia riminese, è proprio Benito Mussolini ad avviare simbolicamente, nel 1936, i lavori (Gobbi, Sica 1982, p. 139), che si concludono nel 1938. Se nel dopoguerra il manufatto dell'epoca augustea sembra rappresentare – anche perché circondato dal crescente traffico automobilistico – “un'emergenza monumentale priva di intimi legami con la storia e la vita della città” (Conti, Pasini 1982, p. 126), più recentemente, la chiusura al traffico automobilistico di parte della zona e la creazione di un nuovo spazio verde circostante hanno reso maggiormente fruibile e apprezzabile la visuale dell'Arco soprattutto dalla prospettiva della città storica.

All'estremo opposto del centro riminese si colloca il Ponte di Tiberio, che – costruito tra il 14 e il 21 d.C. – costituisce l'altra grande opera pubblica di epoca romana tuttora presente a Rimini. Se il Ponte non ha subito sostanziali rimaneggiamenti nelle diverse epoche, notevoli sono invece i mutamenti del suo rapporto con l'ambiente naturale e abitativo circostante, soprattutto dopo la deviazione del corso principale del fiume Marecchia – operata negli anni '30 del XX secolo – che impoverisce in modo evidente il corso d'acqua sul quale il ponte era sta-

to a suo tempo costruito. Nei decenni immediatamente successivi “si è avuta la graduale trasformazione del Marecchia da fiume ricco d'acqua a rigagnolo inquinato, e dell'ambiente da luogo pittorresco e pieno di vita a zona paludosa e inutilizzabile” (Conti, Pasini 1982, p. 187); in seguito però sono stati compiuti lavori di bonifica e di recupero ambientale di quest'area, che hanno portato alla realizzazione di un parco urbano che oggi presenta caratteri di piacevole fruibilità.

Come si vede nella figura 8, la base cartografica di partenza è costituita da Google Maps (ma si sarebbe potuta scegliere anche un'altra risorsa cartografica disponibile on-line); le informazioni storiche fanno riferimento all'anno di costruzione del manufatto e alla risistemazione della zona (1936-1938) che mette in rapporto l'Arco con vicende di storia contemporanea del tessuto urbano riminese.

Per quanto riguarda poi il Ponte di Tiberio, si ricordi come per buona parte del XX secolo – fino alla sua pedonalizzazione – questo manufatto di epoca imperiale abbia assunto importanza crescente anche come asse di collegamento automobilistico: il confronto tra immagini precedenti e successive la seconda guerra mondiale appare, da questo punto di vista, assai efficace (Conti, Pasini 1982, pp. 180-181). Anche attraverso queste brevi note abbiamo avuto modo di notare come queste due importanti emer-





genze architettoniche, che il passare del tempo non ha sostanzialmente snaturato, abbiano sempre interagito – fino all'età contemporanea e sostanzialmente fino ai giorni nostri – con il più generale assetto urbanistico riminese. Come si dirà anche più avanti, il richiamo all'epoca romana può costituire lo spunto per applicazioni didattiche o divulgative che dalla storia dei due monumenti si estendono ad altre vicende di storia urbana locale¹⁶.

Torna, come elemento di riflessione, anche il tema del ruolo storicamente esercitato dall'asse stradale della via Emilia. Anche alcuni aspetti della Rimini contemporanea si inseriscono in questo filone (basta pensare al tracciato dell'attuale Corso d'Augusto che si pone come linea di collegamento tra le due costruzioni dell'epoca imperiale, congiungendo la via Emilia con la via Flaminia).

Se per l'epoca medievale e per quella moderna la storia urbana riminese ricalca i tratti essenziali delle altre città vicine, ben diverso è lo sviluppo cittadino nell'età contemporanea, determinato, tra la fine dell'800 e buona parte del secolo successivo, dalla crescente affermazione del fenomeno turistico. A Rimini si sperimenta per la prima volta un modello di progressiva urbanizzazione dell'area compresa tra il nucleo storico e la fascia litoranea: ciò avviene in forma embrionale – ma già chiaramente riconoscibile nei suoi tratti essenziali – già sul finire del

XIX secolo e agli inizi del XX. Il primato riminese è dovuto al sorgere, già nel 1843, di un primo stabilimento balneare sostituito, pochi decenni più tardi, dalla elegante costruzione del Kursaal¹⁷; nel contempo si è tracciato anche il viale dei Bagni (oggi viale Principe Amedeo), che collega la stazione ferroviaria al mare ed è sulla traccia di queste prime novità strutturali e infrastrutturali che si organizzerà, nei decenni a venire, il quartiere di Marina Centro tra il porto canale e viale Principe Amedeo. Da fenomeno inizialmente elitario (la vacanza al mare – nell'Italia liberale – è ovviamente un privilegio di pochi), che comporta la costruzione dei primi “villini” (Airal di 1985), il turismo balneare avrà, nel corso del '900, una costante crescita, che finirà per caratterizzare non solo gli aspetti urbanistici ma anche quelli della struttura economica e sociale della città.

L'esperienza riminese si pone come una sorta di modello che, con dinamiche relativamente rapide, si afferma in diverse altre località dell'Adriatico: anche a Riccione, a Cesenatico e nel nucleo storico di Cervia (ove peraltro andrebbero svolte considerazioni specifiche per la frazione di Milano Marittima) l'urbanizzazione della fascia litoranea segue lo schema riminese, e ciò avviene anche al di fuori della realtà romagnola¹⁸.

Riepilogando, in cosa consiste questo modello di urbanizzazione? Prendendo le mosse da un insedia-



Fig. 9 – Rimini: graduale urbanizzazione della fascia litoranea 1843-1906 (nostra elaborazione su cartografia Google Maps).

mento della città storica storicamente posizionata a debita distanza dalla costa, la nascita dei primi stabilimenti balneari comporta in ciascuna di queste località la costruzione di primi collegamenti stradali tra il litorale e il centro storico, normalmente partendo dalla stazione ferroviaria; nel contempo, si ha una prima urbanizzazione nei terreni più vicini al mare: si tratta dei già citati villini, che presto saranno accompagnati dalle prime strutture alberghiere, in alcuni casi decisamente prestigiose (si pensi al Grand Hotel di Rimini, inaugurato nel 1908¹⁹ e immagine simbolica – anche dal punto di vista cinematografico – del primato turistico di questa città rispetto agli altri centri balneari). Lo sviluppo della maglia urbanizzata va di pari passo con la creazione di nuovi assi stradali, come avviene appunto a Rimini con il tracciato della via – oggi intitolata a Cristoforo Colombo – che già a partire dal 1880 collega il porto canale con il piazzale del Kursaal²⁰: una via che scorre non distante dalla spiaggia, ma che non va confusa con il lungomare, destinato ad essere realizzato tra il 1932 e il 1935.

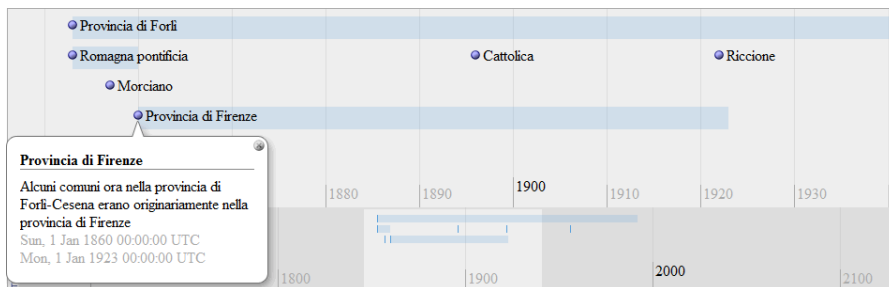
La già accennata progressiva urbanizzazione dell'area posta tra la città storica, il porto canale e il primo tratto del litorale, nei primi decenni di affermazione del fenomeno turistico, è sinteticamente rappresentata nella figura 9. In questo caso, come per l'immagine riguardante l'Arco di Augusto, si è fatto ri-

corso a cartografia di semplice utilizzo; individuando poi – su una mappa attuale – i punti strategici di un percorso storico-urbanistico che va dal primo stabilimento balneare (1843) all'inaugurazione del Grand Hotel (1908); l'applicazione consente anche di visualizzare alcune (sintetiche) informazioni storiche (Casadei, Palareti 2006; Casadei, Palareti 2007).

Applicazioni informatiche a temi di storia del territorio

Si sono descritte, nelle pagine precedenti, diverse vicende di storia urbana e di storia del territorio che riguardano il panorama emiliano-romagnolo, che trattano gli aspetti di nuovi scenari urbani all'interno della città storica sia a Bologna che a Rimini, urbanizzazione delle fasce periferiche – con conseguente riorganizzazione della toponomastica e della numerazione civica nel capoluogo emiliano, formazione di una nuova maglia urbanizzata grazie agli sviluppi del fenomeno turistico a Rimini.

Le dinamiche di storia dell'assetto urbano di Bologna e di Rimini, sopra descritte, si prestano in modo efficace non solo ad una rappresentazione cartografica ma anche ad una analisi che preveda, con l'utilizzo di risorse informatiche, l'integrazione di informazioni storiche all'interno di un sistema cartografico. Dal punto di vista informatico la rappresentazione di queste informazioni è abbastanza complessa:

1-2
2014

SECONDA SERIE

mentre gli aspetti relativi a un particolare momento storico (mutuando dalla linguistica, le chiameremo rappresentazioni sincroniche) possono essere rappresentati da informazioni poste su *layer* cartografici, ben più complessa è la rappresentazione in termini diacronici.

A questo scopo, a nostro parere, è idealmente necessario integrare due strumenti: le linee temporali (*timeline*) che permettono di rappresentare graficamente eventi in sequenza e la successione di diverse rappresentazioni del territorio ognuna delle quali associata a un evento. Ciascuna di queste rappresentazioni può essere evidenziata da uno specifico *layer* cartografico. Ovviamente le variazioni del territorio avvengono continuamente, per cui ci si trova di fronte a un problema simile a quello della rappresentazione cinematografica, che, va ricordato, deriva da κίνημα, «movimento», e γράφω, «descrivere, segnare, tracciare»²¹. Persiste, ovvero, il problema di come rappresentare in modo continuo la variazione di una rappresentazione visiva, con la complicazione aggiuntiva dovuta al fatto che una visione a frequenza costante, come appunto quella del cinematografo, farebbe seguire lunghi periodi di immobilità a variazioni così rapide da non essere quasi percepibili.

Una possibile soluzione consiste nell'aver una *timeline* che rappresenta i singoli eventi di interesse

per il progetto (didattico e di ricerca) (si veda la figura 10); tale *timeline* la si sincronizza ad una serie di *layer* cartografici che, a loro volta, permettano la visualizzazione (quasi cinematografica) delle variazioni territoriali.

Si prenda ad esempio la figura 10 in cui sono evidenziati come punti i comuni di nuova istituzione e tramite linee i territori amministrativi di riferimento. Si evidenziano, così, le informazioni che l'utente può ottenere cliccando su "Provincia di Firenze" nel tempo²².

Per quanto riguarda la base cartografica da utilizzare, questa può essere quella resa disponibile dal sistema informativo territoriale del comune di riferimento, ma – per esercitazioni didattiche e per attività di divulgazione – si può anche ricorrere a risorse cartografiche di ancora più semplice fruizione, come ad esempio la piattaforma Google Maps o altre risorse consimili.

La scelta della cartografia non è però che una delle questioni tecniche e metodologiche che debbono essere affrontate in questo ambito, anche se la tipologia cartografica prescelta influisce sulle successive modalità di progettazione e realizzazione informatica. Facendo ricorso ad una piattaforma GIS, ad esempio, è necessario l'utilizzo di metodologie piuttosto complesse soprattutto in sede di costruzione del database storico e in sede di integrazione tra

pagina a fronte

Fig. 10 – Particolare della linea temporale che rappresenta le variazioni territoriali intervenute in provincia di Forlì dal 1860 ai giorni nostri (nostra elaborazione).

questo e le modalità di ricerca e presentazione delle informazioni (Casadei e Palareti 2004), in particolare per l'utente comune interessato a consultare le informazioni. Quindi per una elaborazione approfondita, legata ad attività didattica o di ricerca in ambito universitario, può essere opportuno utilizzare la cartografia resa disponibile dal sistema informativo territoriale del Comune: a ciò fanno riferimento gli esempi tratti dalla vicenda urbanistica bolognese degli anni '20 e '30, già richiamati nel presente lavoro a proposito delle figure 4, 6 e 7. L'uso di questo tipo di cartografia, associato ad un rigoroso lavoro di analisi storiografica, consente di proporre strumenti particolarmente efficaci per una ricostruzione approfondita dell'evoluzione urbanistica del territorio di proprio interesse.

Utilizzando cartografia liberamente accessibile on-line, vi sono invece – almeno in teoria – minori complessità tecniche, anche se occorre una costruzione ugualmente rigorosa del database storico, al fine di descrivere correttamente, tramite *markers* e *polylines*²³, gli aspetti di storia dell'assetto urbanistico che si intendono porre in risalto (Casadei e Palareti 2006; Casadei e Palareti 2007); lo si è visto, ad esempio, per i mutamenti urbanistici intervenuti a Rimini tra il 1843 e il 1912 e, in forma più sintetica, per la ristrutturazione della zona dell'Arco di Augusto negli anni 1936-1938.

Conclusioni

Per la città di Bologna, in conclusione, ci si è soprattutto concentrati sugli interventi nel centro storico negli anni '20 e '30, attraverso la descrizione e visualizzazione di alcune importanti modifiche dell'assetto urbano tradizionale; e si è anche fatto riferimento alla sistematica riorganizzazione della toponomastica e della numerazione civica che tra il 1933 e il 1935 investe la periferia cittadina.

Per quanto riguarda Rimini, si sono invece delineate le tappe di un percorso di urbanizzazione della zona litoranea che prende le mosse dall'apertura del primo stabilimento balneare (1843) per giungere all'inaugurazione del Grand Hotel (1908). Sempre per la città romagnola, è parso utile ricordare la presenza di due importanti manufatti di epoca romana (Arco di Augusto e Ponte di Tiberio), a loro volta legati al tracciato di strade importanti come la via Flaminia e la via Emilia.

Su tutti questi temi, grazie all'integrazione tra informatica e storiografia (e alla possibilità di associare informazioni storiche ai riferimenti cartografici), si possono tracciare interessanti percorsi di carattere didattico e divulgativo, non trascurando peraltro i numerosi spunti di ricerca che i vari argomenti evidentemente propongono.

Il tema del rapporto tra percorso storico ed elaborazione informatica non si esaurisce naturalmente



con gli esempi discussi nelle pagine precedenti. Sono infatti possibili – secondo le metodologie tratteggiate nel presente lavoro – altri approfondimenti didattici e divulgativi, come ad esempio un percorso specificamente dedicato alla storia della via Emilia (Casadei, Palareti 2007), che prenda le mosse dalla fondazione o colonizzazione romana delle principali città, a cominciare da *Ariminum* (Rimini), nel 268 a.C. fino a *Placentia* (Piacenza), fondata nel 218 a.C. dai romani quale avamposto strategico lungo il fiume Po. L'utilizzo di risorse informatiche consente di evidenziare in modo efficace le tappe della colonizzazione romana (che nella maggior parte dei casi si inserisce su preesistenti insediamenti etruschi o celtici) e, procedendo nel tempo, visualizza-

re gli aspetti salienti dello sviluppo storico della via Emilia nelle diverse epoche²⁴.

Per concludere il discorso, si può ricordare come ogni attività didattica e di ricerca, che preveda forme di integrazione tra informatica e discipline storiche, debba tenere conto – in sede di progettazione e di realizzazione – delle diverse categorie di utenti alle quali si fa riferimento. Di conseguenza, e come già osservato, anche gli strumenti informatici e cartografici possono e debbono essere diversificati.

Sotteso a tutto ciò vi è un più ampio quadro culturale di riferimento, nel quale sono evidenti – almeno agli osservatori più attenti (Burdick *et alii* 2014) – le crescenti esigenze di integrazione culturale tra informatica e discipline umanistiche.

pagina a fronte

Veduta dei colli bolognesi.

Note

¹ Una visione di queste strade della Bologna preunitaria è riprodotta in Ronchi 1988, rispettivamente alle pp. 510-511, 506-507, 514-515, 574-575, attraverso una rielaborazione grafica delle descrizioni presenti nell'*Indicatore Bolognese riferibile a ciascun edificio componente la città* pubblicato da Sebastiano Gaetano Giovannini nel 1854.

² Il nuovo asse stradale è stato interpretato anche come tentativo di "hausmannizzazione" del centro storico bolognese: cfr. Ricci 1976, p. 134. Per un rapido inquadramento del tema (dall'esperienza parigina a quella di altre città europee), cfr. Leonardo Benevolo (1993), *La città nella storia d'Europa*, Laterza, Roma-Bari, pp. 172-191.

³ Per una rassegna degli studi sul piano del 1889 cfr. Giuliano Gresleri, Pier Giorgio Massaretti (a cura) (2001), *Norma e arbitrio. Architetti e ingegneri a Bologna 1850-1950*. Marsilio, Venezia, pp. 469-470.

⁴ "Fra il 1924 e il 1930 il principale asse cittadino e regionale fu ulteriormente rafforzato allargando il lato meridionale di via Ugo Bassi, anch'esso poi occupato da nuovi palazzi di compagnie di assicurazione. E con ciò il centro di Bologna fu infine ridisegnato: ebbe i suoi *boulevards*, ebbe i suoi monumenti perfezionati [...], si adeguò all'immagine di città moderna che da più di mezzo secolo indirizzava gli avvenimenti" (Ricci 1989, p. 148).

⁵ Accanto al tema delle le case popolari o popolarissime, vi sono infatti anche realizzazioni di altra natura, come il «Villaggio della rivoluzione fascista»: cfr. Bernabei *et alii* 1984.

⁶ Principale promotore del nuovo impianto sportivo è il gerarca locale Leandro Arpinati: cfr. Onofri, Ottani (a cura) 1990.

⁷ Va peraltro ricordato come la distinzione tra «città» e «frazioni» risulti superata, almeno dal punto di vista fiscale, dopo l'introduzione della nuova normativa sui dazi comunali (r.d.l. 20 marzo 1930, n. 141 e r.d. 30 aprile 1930, n. 432).

⁸ Comune di Bologna. Ufficio VIII – Stato civile. Servizio di Toponomastica e Numerazione civica (1936) *Relazione sui lavori relativi alla toponomastica del forese ed alla nuova numerazione dei fabbricati*. Cooperativa Tipografica Azzoguidi, Bologna.

Comune di Bologna (1936) *Prontuario delle ufficiali denominazioni stradali e della nuova numerazione civica dei fabbricati esistenti nei territori foresi: Alemanni – Arcoveggio – Bertalia – Sant'Egidio – San Giuseppe – San Ruffillo*, Officine Grafiche Combattenti, Bologna.

⁹ Il problema si poneva perché nei primi anni '30 del secolo XX persistevano, nell'area periferica, tipologie antiquate e imprecise di numerazione dei fabbricati. Risale al 1878, invece, l'ordinamento attuale dei numeri civici all'interno della città storica, tra l'altro l'attuale disciplina sui numeri civici (risalente alla legge 24 dicembre 1954, n. 1228 e al DPR 30 maggio 1989, n. 223) recepisce nelle linee essenziali la normativa già applicata ai centri storici nel periodo liberale.

¹⁰ Nasce di qui l'esigenza – da parte della macchina comunale – di riordinare e modernizzare la numerazione civica esterna al centro storico, a fronte della ben visibile crescita dell'urbanizzazione della periferia cittadina: Comune di Bologna, *Relazione sui lavori relativi alla toponomastica del forese*, cit., p. 7. Su queste dinamiche si veda anche il classico lavoro di Mario Fanti (2000) *Le vie di Bologna. Saggio di toponomastica storica e di storia della toponomastica urbana*. Istituto per la storia di Bologna, Bologna (2a edizione).

¹¹ Su questa specifica vicenda si rimanda anche a Casadei 2012, pp. 73-100.

¹² Le elaborazioni svolte consentono, per quasi tutte le strade considerate, di operare un confronto tra la descrizione presente in una pubblicazione promossa nel 1936 dall'amministrazione municipale (cfr. Comune di Bologna 1936a) e la descrizione svolta nel 2000 da uno studioso bolognese (cfr. Fanti 2000).

¹³ Significative, in proposito, le indicazioni presenti in Cervellati 1997; cfr. anche Fregna 1985.

¹⁴ Questi termini, utilizzati anche dai personaggi politici dell'epoca (a cominciare da Benito Mussolini) ricorrono spesso nella pubblicistica coeva: si veda ad esempio il fascicolo di "Bologna. Rivista del Comune", a. XV, n. 10, ottobre 1936, in larga parte dedicato alla visita mussoliniana dei giorni 24-25 ottobre.

¹⁵ “Roma è naturalmente la città più colpita da questi interventi [...]. Ma anche in altre città, da Aosta a Trieste e a Lecce, la «liberazione» di teatri, arene, fori e ruderi d’ogni tipo corrisponde puntualmente a demolizioni più o meno estese di edifici ed isolati che hanno la sfortuna di non appartenere all’antichità romana e sono sacrificati al mito della sua esaltazione”: Alberto Mioni (1978) *Le città italiane tra le due guerre (1920-1940)*. In Autori vari, *Le città*. Touring Club Italiano, Milano, p. 164. Lo stesso autore cita il monumento riminese – accanto all’Augusteo di Roma e alle Colonne di San Lorenzo a Milano – tra i principali esempi di “isolamento” dal panorama edilizio circostante e di enfaticizzazione “in nuovi apparati scenografici” (ivi, p. 164).

¹⁶ Un percorso didattico riguardante l’Arco di Augusto e il Ponte di Tiberio può infatti risultare di grande interesse sia come riflessione sulla Rimini «romana» sia su caratteri e significati degli interventi urbanistici compiuti nell’età contemporanea, particolarmente attraverso alcune scelte operate, durante il XX secolo, proprio in corrispondenza dei due manufatti. Va sempre ricordato, inoltre, come il Ponte e l’Arco siano i poli di un asse stradale che fin dall’età romana attraversa geometricamente il centro cittadino riminese.

¹⁷ Questo termine, di origine tedesca, è adottato per la nuova e più funzionale struttura, inaugurata nel luglio 1873, che al termine del viale dei Bagni accoglie i clienti della spiaggia; negli anni successivi, anche in altre località balneari questo genere di costruzioni prenderà la denominazione di Kursaal. Danneggiato durante la seconda guerra mondiale, il Kursaal riminese sarà demolito nel 1948 per lasciare spazio alla rotonda stradale tuttora esistente.

¹⁸ Si pensi ad esempio alle notevoli similitudini tra la vicenda urbanistica riminese e quella della vicina città marchigiana di Pesaro (Cecini 1986).

¹⁹ La costruzione comincia nel 1906, nel quadro di un accordo – tra il comune di Rimini e una società privata – che prevede la realizzazione di nuove strutture nella zona balneare e l’ammodernamento di strutture preesistenti. Con la dotazione,

nel 1912, di una nuova sala da pranzo e l’allestimento di servizi di spiaggia per i propri clienti, il Grand Hotel può dirsi compiutamente funzionante: cfr. Conti, Pasini 2000, pp. 117-118.

²⁰ L’importanza di via Cristoforo Colombo – arteria stradale tuttora strategica per la Rimini balneare – aumenta naturalmente dopo la costruzione del Grand Hotel.

²¹ Si veda *cinematografo*, <<http://www.treccani.it/vocabolario/tag/cinematografo/>> e *Cinematografo*, <<http://www.etimo.it/?term=cinematografo>>.

²² L’importanza di questo territorio nella storia amministrativa dell’Emilia-Romagna risiede nel fatto che il circondario di Rocca San Casciano è passato solo nel 1923 alla provincia di Forlì

²³ I *markers* sono evidenziazioni di punti di interesse, mentre le *polylines* permettono di evidenziare per esempio archi stradali.

²⁴ Su questi temi abbiamo già provato ad individuare alcuni spunti di lavoro: cfr. *La storia urbanistica della via Emilia in età contemporanea*, <<http://www.palareti.eu/storiaviaemilia/index.html>>, verif. 29-10-2014.

Fonti bibliografiche

Burdick A. et alii (2014) *Umanistica digitale*. Mondadori, Milano.

Airaldi L. (1985) *Pianificazione urbanistica e trasformazione del territorio sulla riviera romagnola*. In: “Storia urbana”, a. IX, n. 32, luglio-settembre.

Bernabei G., Gresleri G., Zagnoni S. (1984). *Bologna moderna 1860-1980*. Pàtron, Bologna.



- Canali F. (1994) *Iniziative di regime e trasformazioni territoriali nella «provincia del Duce»*. In: "Storia urbana", a. XVIII, n. 66, gennaio-marzo.
- Casadei F., Palareti A., 2004, *Didattica e divulgazione di temi di storia del territorio: un progetto di sistema ipertestuale interattivo*, in Andronico A., Frignani P., Poletti G. (a cura di), *Didattica 2004. E-learning: qualità didattica e knowledge management*. Atti, Omnicom Editore, Ferrara, pp. 141150.
- Casadei F., Palareti A. (2006) *La presentazione interattiva di materiale di cartografia storica tramite GoogleMaps*. In: Aa.Vv., *Tecnologie digitali e competitività: quale ricerca, quali professioni*. Atti Congresso annuale AICA 2006. Parte 2. Alinea, Firenze, pp. 431-440.
- Casadei F., Palareti A. (2007) *Applicazioni didattiche su cartografia disponibile in rete: una analisi della via Emilia attraverso GoogleMaps*. In: Andronico G., Casadei G. (a cura) (2007), *Didattica. Informatica per la didattica*. Atti. Parte II, Società Editrice Asterisco, s.l., pp. 906-915.
- Casadei F. (2012) *Aspetti della toponomastica e della numerazione civica a Bologna tra periodo liberale e periodo fascista*. In Associazione Cultura e Arte del '700 (a cura), *Ritratti di Bologna. Luoghi, personaggi, storie. Ricerca storica per immagini*. XIV Edizione, *Comune di Bologna – Quartiere Savena, Bologna*.
- Cecini N. (1986). *Pesaro. L'immagine della città nelle fotografie di un secolo 1880-1980*. Cassa di Risparmio di Pesaro, Pesaro.
- Cervellati P.L., 1997, *La strada che genera città*, in Finzi R. (a cura), *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. L'Emilia Romagna*, Einaudi, Torino 1997.
- Comune di Bologna (1936a) *Prontuario delle ufficiali denominazioni stradali e della nuova numerazione civica dei fabbricati esistenti nei territori foresi: Alemanni – Arcoveglio – Bertalia – Sant'Egidio – S. Giuseppe – S. Ruffillo*. Officine Grafiche Combattenti, Bologna.
- Comune di Bologna (1936b) [Ufficio VIII – Stato civile. Servizio di Toponomastica e Numerazione civica] *Relazione sui lavori relativi alla toponomastica del forese ed alla nuova numerazione dei fabbricati*. Cooperativa Tipografica Azoguidi, Bologna.
- Conti G., Pasini P.G. (1982) *Rimini. Città come storia 1*. Tip. Giusti, Rimini
Conti G., Pasini P.G. (2000) *Rimini. Città come storia. 2*. Tip. Giusti, Rimini.
- Fregna R. (1985) *Crescita urbana e modernizzazione delle città dell'Emilia*, in Aa.Vv. (con una premessa di Roberto Finzi), *Per una storia dell'Emilia Romagna*. Il lavoro editoriale, Ancona.
- Gobbi G., Sica P. (1982) *Rimini*. Laterza, Roma-Bari.
- Godoli E. (1980) *Architettura e città*. In: Aa. Vv. *Storia dell'Emilia Romagna*, vol 3. University Press Bologna – Santerno Edizioni, Imola.
- Onofri N.S., Ottani V. (a cura) (1990), *Dal Littoriale allo Stadio. Storia per immagini dell'impianto sportivo bolognese*, Consorzio Cooperative Costruzioni, Bologna.
- Ricci G. (1976) *Bologna*. Laterza, Roma-Bari.
- Ronchi G. (1988) *Bologna 1850*. Grafica Editoriale, Bologna.
- Scannavini R., Palmieri R., Marchesini M. (1988). *La nascita della città post-unitaria, 1889-1939: la formazione della prima periferia storica di Bologna*. Nuova Alfa, Bologna.