

# IL SISTEMA VIA EMILIA

Franco Farinelli

Università di Bologna

## Le origini e il sistema: la città-regione

Si deve a Nissen la prima formulazione di un'immagine che resta, a distanza di più di un secolo, ancora in attesa di un compiuto sviluppo: l'immagine della via Emilia come un "gigantesco decumano che divide la regione in due metà", la piana e il monte<sup>1</sup>. Di fatto, proprio in Cisalpina i Romani, affacciandosi per la prima volta dal mondo mediterraneo su quello continentale, furono costretti a "cambiare la scala dei loro programmi", al cospetto dell'inusitata estensione di un ambito, quello padano, fin dall'inizio riconosciuto e organizzato come "un unico spazio geografico, strategico e politico"<sup>2</sup>. E per adattarsi alla nuova, dilatata dimensione, le tecniche di colonizzazione (di "inquadramento" avrebbe detto Pierre Gourou<sup>3</sup>), comprese quelle agrimensorie<sup>4</sup>, subirono profonde rielaborazioni. Fu nella distesa tra l'Appennino e le Alpi, sterminata rispetto alle ristrette cellule orografiche peninsulari, che Roma procedette alle prime esperienze di pianificazione *in solo provinciali*, importando in un ambiente il cui grado d'umanizzazione era ancora caratterizzato dallo stadio tribale e dal popolamento sparso, un principio diverso d'organizzazione spaziale: la città e insieme il sistema urbano, nella forma, per i Romani stessi inedita e mai più altrove con altrettanta nettezza realizzata, della città-regione.

Formazione, quella urbana, a rigore non del tutto assente, all'epoca, nella pianura padana. Dove però "l'urbanizzazione è una conseguenza della romanizzazione", e "quando si parla di città per epoche anteriori si deve intendere il termine in senso generale, non in quello specifico". La storia della Cisalpina preromana "è storia di genti e non di città"<sup>5</sup>, per la ragione che nessun centro preromano detenne l'eponimato del rispettivo territorio, svolse cioè un'effettiva direzione su di un più o meno vasto intorno. Bologna, l'unico esempio di sede dotata d'ininterrotta continuità dall'eneolitico all'età romana, serviva almeno a partire dal villanoviano come "quadripartito dell'Italia settentrionale", e da transito obbligato rispetto ai flussi con l'Italia centrale<sup>6</sup>. Ma dal dopoguerra a oggi la ricerca archeologica e storico-topografica ha sostituito all'ipotesi di una Bologna villanoviana in forma di gigantesco nucleo urbano compatto (affollato addirittura da quarantamila abitanti) quella di un centro di convergenza di popolamento, forse il maggiore della Padania, formato però da una serie di agglomerati distinti e separati, anche se vicini, assimilabili a villaggi<sup>7</sup>. E in seguito il livello protourbano introdotto dagli Etruschi dopo la metà del VI secolo venne sommerso dal diecimo celtico.

Eppure, se è vero che a scala locale non esiste nessuna relazione tra le soluzioni urbanistiche ortogonali d'età romana e la precedente esperienza etrusca<sup>8</sup>, diverso è il discorso che riguarda il rapporto tra la struttura poleografica di matrice tirrenica e l'armatura urbana d'impostazione latina. Dei sedici municipi scaglionati all'inizio della nostra era lungo la via Emilia nemmeno la metà erano costituiti da originarie istituzioni romane. In più della metà dei casi si trattava di fondazioni sovraimposte a nuclei preesistenti, di cui almeno cinque provvisori fin dall'epoca etrusca di funzioni itinerarie, commerciali e strategiche<sup>9</sup>. E furono gli stessi Etruschi, già interessati al collegamento via Modena di Bologna (*Felsina*) con Mantova e le regioni transalpine, ad avviare la schematizzazione artificiale in senso rettilineo del tracciato pedemontano già definito tra paleolitico ed eneolitico, sistemazione di cui la via Emilia risulta prolungamento e compimento<sup>10</sup>. Il caso di Bologna, il più documentato, si configura decisivo per illustrare la radicale diversità, rispetto alla precedente, della sistemazione dovuta alla "spaventevole macchina romana", come scriveva Montaigne<sup>11</sup>. Ancora al tempo etrusco *Felsina*, *princeps Etruriae*, deteneva la primazia funzionale rispetto a tutte le altre sedi. Primato che non appartenne mai a *Bononia* per una ragione iscritta nello stesso suo nome, espressione dell'orgogliosa consapevolezza che per essa "si tratta di un bell'esempio di progettazione organica di un'intera regione"<sup>12</sup>. Bologna romana perdette cioè, almeno all'inizio<sup>13</sup>, il proprio ruolo di capitale, ma soltanto perché inserita in una duplice scala di pianificazione, quella urbana e quella regionale<sup>14</sup>, entrambe di largo respiro e a lunga scadenza, ed

entrambe per l'innanzi ignote. Bologna fu privata della propria supremazia soltanto perché il suo compito di giunto tra il Mediterraneo e l'Europa continentale venne trasferito all'intero corridoio emiliano (costituito dalla via Emilia e dai centri su di essa disposti); fu esteso da un punto a un asse, secondo la concezione romana rigidamente lineare dello spazio strategico, campo della *celeritas*<sup>15</sup>.

La strada romana, ha scritto Vidal de La Blache, "è l'applicazione alla politica di un'idea originariamente commerciale"<sup>16</sup>. Ma tale formulazione è sufficiente alla definizione della via Emilia soltanto a patto d'intenderla nel suo senso letterale, restituendo cioè al termine "politica" il proprio filologico, organico rapporto con il fatto urbano e la sua costituzione. Di fronte al problema dell'organizzazione di uno spazio sfuggente sia per dimensioni che per assenza di vere città, nel II secolo a.C. i Romani non concepirono altra soluzione che l'estensione massima del compasso urbano<sup>17</sup> – il solo modello di pianificazione in loro possesso –, la ricomprensione *more urbico* in un unico gigantesco organismo di un'area vasta quanto la più grande dilatazione sopra il complesso dei dati fisiografici di quella "seconda Natura" operante "a fini civili"<sup>18</sup> costituita dalla loro capacità di trasformazione del paesaggio potesse consentire. Inutile in questa sede dilungarsi, a proposito del corridoio emiliano, sulla contestualità dell'edificazione cittadina e di quella viaria: processo in realtà unico, anche se di non ininterrotta attuazione, e segnato al proprio interno da frequenti adattamenti del nastro stradale alle preesistenze insediative, ancora oggi registrate dalle sinuosità di alcuni percorsi urbani dell'arteria, spie dell'avvenuto raccordo del suo tracciato con quello dei decumani cittadini già in loco. Su ciò la bibliografia storico-archeologica e topografica appare quanto mai esauriente. Più importante è invece insistere su di un fatto: dal collegamento delle sedi già in funzione attraverso un unico asse, caricato allo stesso tempo di nuovi centri, risultò alla lettera una città-regione. Un'unica città, cioè, estesa quanto una regione, il cui impianto, a somiglianza di tutte le città romane dell'Italia settentrionale, non obbedisce affatto ad astratti criteri d'orientamento astronomico ma appare disposto per intero "secundum Naturam": i molteplici cardini, ancora più dell'unico superdecumano lungo circa duecentosessanta chilometri, coincidono con le vallate dei fiumi, ortogonali rispetto a quest'ultimo, che dall'Appennino scendono verso il Po.

Fu proprio all'intersezione di tali corsi con la via Emilia che i nuclei abitativi si mantennero oppure sorsero (o risorsero), alla distanza di dieci-venticinque chilometri l'uno dall'altro, distanza corrispondente al massimo a due giorni di cammino per il trasporto delle merci<sup>19</sup>. Ubicazioni d'indubbio valore itinerario e che però all'interno del progetto romano acquistarono la funzione di veri e propri "punti di concentrazione di un territorio"<sup>20</sup>, nel senso che tutti agivano da località centrali rispetto a una più o meno vasta circoscrizione rurale. E ciò proprio in virtù della logica di tale pianificazione, impostata sul processo della centuriazione, della sistemazione modulare dello spazio attraverso la sistematica giustapposizione di identici reticoli di 710 metri di lato (*centurie*), tutti orientati nel senso della via Emilia e adibiti, a partire da essa, alla penetrazione verso le terre basse alluvionali e instabili: appezzamenti quadrati di terreno, delimitati da strade e canali, la cui maglia, che ancora regge la sistemazione idraulica e la messa a coltura della terra, resta oggi ben visibile, subito a settentrione del grande asse che funge da matrice<sup>21</sup>. E proprio dal contesto centuriale e della città-regione trae origine un fenomeno di grande destino, che connota la specificità dell'essenza di quest'ultima, e segna in maniera indelebile il suo paesaggio: l'intima, organica unità di città e campagna<sup>22</sup> che fa della prima un prodotto della seconda, una sorta di escrescenza nodale incaricata, alle intersezioni dei circuiti locali e regionali con quelli continentali, di garantirne il funzionamento attraverso lo scambio con l'esterno<sup>23</sup>. Almeno un terzo delle città del corridoio nacquero espressamente proprio con tali compiti, organizzandosi in modo pressoché spontaneo oppure per le cure di un apposito magistrato in seguito all'assegnazione di terra ai cittadini romani e ai *socii* confederati: sono i *conciliabula* e i *fora* (*Forum Lepidi* e *Forum Gallorum* lungo la sezione occidentale della via, *Forum Cornelii*, *Forum Livii* e *Forum Popilii* in quella orientale), luoghi d'incontro e di commercio, borghi di servizio – si direbbe oggi – per le circostanti sparse sedi isolate<sup>24</sup>.

Fu nel contesto di tale *melting-pot* animato da un intenso movimento di promozione sociale che si definì, proprio in seguito al sorgere dei *fora*<sup>25</sup>, il tracciato della grande strada. E l'analogia sorge a questo punto immediata tra il processo di formazione del corridoio emiliano e l'allestimento, tra Sette e Ottocento, della facciata urbana americana sull'Atlantico settentrionale, illustrato da Gottmann mediante l'applicazione della "teoria del cardine", che spiega lo sviluppo delle città come prodotto del loro ruolo di cerniera<sup>26</sup> – nel caso americano tra l'in-

terno del Nuovo Mondo e l'oltremare, nel caso emiliano tra il Mediterraneo e l'interno del continente europeo. Ma il paragone, suggestivo e che pure si presterebbe a ulteriore sviluppo, rischia di essere fuorviante rispetto alla comprensione del carattere specifico delle sedi urbane emiliane, che si traduce ancora oggi nelle loro dimensioni medie e dunque opposte a quelle megalopolitane. Dimensioni – che sono poi riflesso di funzioni e relazioni determinate – le quali proprio dalla struttura della città-regione romana traggono la propria origine e la propria natura e che perciò vanno subito, se non spiegate, almeno meglio esaminate.

Pochi tra gli storici, gli archeologi o gli urbanisti che si sono occupati degli organismi cittadini emiliani nell'antichità sono sfuggiti alla tentazione di additare nell'assetto urbano già definito prima dell'inizio dell'era volgare la matrice, sostanzialmente invariata nelle sue proprietà di fondo, dell'armatura del popolamento servita poi da base, nella seconda metà del Novecento, alla costituzione sul piano economico e sociale del "modello emiliano". Si tornerà in sede di conclusione sulla questione. Ma è fin d'ora possibile illustrare in modo sintetico i caratteri della sistemazione regionale romana destinati, se non proprio a perpetuarsi, a conservare una lunga durata sino a sopravvivere, in qualche caso, fino ai nostri giorni.

Innanzitutto, bisogna continuare a sottolineare, in proposito, la sostanziale omogeneità assunta nel quadro della pianificazione latina dalle strutture urbane e da quelle rurali. Dato nuovo, questo, e anch'esso caratterizzante in maniera definitiva la colonizzazione romana in terra padana rispetto a tutte le precedenti<sup>27</sup>. All'opposto della *polis* greca la città romana non trovò mai nelle altre formazioni urbane un limite ma le complementari componenti di uno stesso sistema<sup>28</sup>, inclusivo, in virtù della *limitatio* centuriale concepita come l'equivalente della moderna nozione di "rete di distribuzione"<sup>29</sup>, anche della campagna, che così entrò per la prima volta a far parte, insieme con tutte le sedi, di un unico e regolato meccanismo territoriale. E fu proprio il controllato congegno della città-regione a decidere delle dimensioni dei nuclei urbani in esso contenuti. Dimensioni che trovarono preciso riscontro nel corredo monumentale di tali nuclei, alieno dal grande formato, e fin dall'inizio strettamente connesse non soltanto al numero dei centri (che comportava la restrizione areale del relativo agro), ma anche al particolare regime fondiario dominante nella campagna, basato sulla media proprietà. E di fatto scomparve all'interno della sistemazione romana ogni marcata sproporzione nella grandezza e nella consistenza demografica dei luoghi d'addensamento della popolazione, ciascuno dotato, oltre che dell'influenza sul proprio immediato intorno, del controllo sul traffico tra diversi e spesso discosti ambiti spaziali<sup>30</sup>.

Però il problema delle dimensioni e del ruolo dei centri cittadini – problema cruciale in prospettiva – non si lascia restringere ai termini appena accennati. Il programmatico decentramento delle funzioni produttive comportò fin dall'origine una duplice conseguenza: nessun abitato sorse in vista dello sfruttamento di una particolare risorsa naturale oppure di un'unica attività economica di tipo industriale, e le sedi che continuarono a svolgere un unico ruolo principale (itinerario o di mercato, ad esempio) vennero di fatto condannate alla stasi<sup>31</sup>. Al contrario, la miglior fortuna urbana arrise agli insediamenti provvisti di un ventaglio articolato di ruoli, prevalentemente terziari perché riferiti allo svolgimento di compiti relativi alla produzione di servizi a corto e lungo raggio – compiti militari, amministrativi, culturali, religiosi oltre che commerciali e più in genere attinenti alla circolazione delle persone e delle notizie. Centri allora per natura "transazionali", come oggi usa dire con un termine che erroneamente si pensa applicabile soltanto alle più recenti forme di crescita metropolitana<sup>32</sup>, ma che invece calza perfettamente alla definizione dei caratteri originari dello sviluppo cittadino emiliano. Risultato "in parte almeno di forze e di esigenze esterne alla regione in senso stretto, forze ed esigenze che ne hanno segnato per la prima volta in modo esplicito l'inserimento nel più vasto respiro dell'assetto dell'intero spazio italiano"<sup>33</sup>, assicurando nello stesso tempo a quest'ultimo la prima proiezione continentale.

E fu proprio la natura esterna del primordiale impulso urbano emiliano a garantirne l'appartenenza a un sistema<sup>34</sup>. "Concetto-camaleonte"<sup>35</sup> codesto, perché sempre gravato di concetti di valore, e passibile di un numero infinito di impieghi e perciò di definizioni. Ma che qui si può utilmente assumere nella sua più generica valenza di "complessità organizzata"<sup>36</sup>, riferita al corridoio urbano emiliano come a una lunga "tastiera" mossa da Roma, sempre attenta, attraverso la regolazione dei flussi, a non favorire – e dunque a non far crescere – una città in maniera smisurata rispetto alle altre. E ciò a garanzia delle proprie capacità di controllo<sup>37</sup>. Sicché

le specifiche funzioni e, di riflesso, le dimensioni mediane dei centri emiliani si spiegano, in età classica, soltanto con la loro appartenenza a un sistema politico – da intendersi alla lettera come un complesso urbano organizzato e diretto da un centro. Ma come reagì il corridoio emiliano alla frantumazione, verso la metà del primo millennio della nostra era, del sistema poleografico imperiale romano – alla perdita del proprio, esterno centro?

### **Il medioevo: l'auto-organizzazione**

Si consideri il seguente paradosso, soltanto apparente: fra tutte le regioni augustee, *l'ottava* fu quella che più si riconosce nella divisione regionale odierna<sup>38</sup>, eppure la “vera novità” dell'età medievale consistette nella frammentazione, se non nell'atomizzazione, di tale organismo regionale, nel carattere eminentemente dispersivo della territorialità, che toccò il massimo alla vigilia del periodo comunale e soltanto nella fase tarda delle signorie cittadine registrò una relativa semplificazione. Né, sotto codesto profilo, le cose migliorarono di molto in età moderna prima dell'unificazione nazionale. E puntualmente fin dal medioevo l'immagine della regione divenne quella di un'enorme interfaccia, di forma triangolare col vertice occidentale in corrispondenza di Piacenza, tra l'Italia settentrionale e quella centrale, una sorta di campo d'attraversamento individuato da due grandi assi longitudinali (il Po e la via Emilia) collegati da una fitta serie di percorsi transappenninici e transpadani, di natura terrestre oppure fluviale, tra loro saldati in verticale. Campo di cui sia da nord che da sud i potentati extraregionali (con capitale a Milano, Venezia, Firenze oltre che a Roma) cercano d'impadronirsi per arrivare a controllare – progetto mai a nessuno di essi riuscito – i lati maggiori del triangolo<sup>39</sup>. Proprio sull'influenza e la pressione delle grandi confinanti formazioni unitarie ha messo l'accento Giorgio Chittolini per spiegare, sul piano politico-giurisdizionale, l'origine della “Kleinestaaterei” emiliana, l'eccezionale vitalità di forme particolaristiche d'organizzazione all'interno di uno spazio – quello emiliano appunto – assunto per tutta la prima metà del nostro millennio come marca di confine e fascia di frizione tra i più estesi e compatti corpi politici centro-settentrionali<sup>40</sup>. E di riflesso, notava Lucio Gambi, già ai geografi del rinascimento l'Emilia appariva sprovvista, come regione, di qualsivoglia individualità e unitarietà<sup>41</sup>.

La storia del corridoio emiliano nell'ultimo millennio e mezzo si presenta in effetti, a volerla restringere all'essenziale, come la storia del tentativo di passaggio – non ancora concluso – da elemento di un sistema a comando, e perciò eteronomo, in un sistema autorganizzatore<sup>42</sup>, in grado di trasformare attraverso la propria crescente complessificazione la sua struttura concreta senza però mutare la logica della propria organizzazione, e con essa la propria identità. Già durante i primi secoli dell'Impero le modificazioni all'interno di ciò che in termini sistemici tradizionali si definirebbe l'“ambiente” dell'asse urbanizzato emiliano (e specialmente la crisi dell'economia agricola montana, con il conseguente spopolamento delle aree più elevate) condussero, accompagnandosi alla crescita della competizione lungo la via Emilia per la cattura dei rarefatti flussi, alla scomparsa di alcuni centri. Ma pure, nel complesso, il quadro poleografico emiliano si caratterizzò nel trapasso dall'evo antico all'età di mezzo per la sua sostanziale tenuta<sup>43</sup>. Anche se tale trapasso significò nell'immediato, quasi in ogni caso, la contrazione dell'estensione prima ancora che del raggio delle funzioni cittadine, contrazione spesso brusca perché dovuta allo spagliamento dei corsi d'acqua non più infrenati. Proprio per tale motivo *Mutina* fu abbandonata per una sede più asciutta, distante otto chilometri dal sito originario<sup>44</sup>, e discosta dalla “main Street” regionale divenuta repulsiva per il frequente passaggio degli eserciti invasori. E identico fu il caso di Forlì e di Cesena<sup>45</sup>. Allo stesso modo non mancarono, per ragioni identiche, esempi di vero e proprio “scisma topografico”<sup>46</sup> tra il centro primigenio e le propaggini suburbane o paraurbane che acquistarono in tale periodo inedita consistenza e vitalità proprio in quanto arretrate, e perciò sopraelevate rispetto alla strada. Fu il caso di Imola, smembrata, ancora in pieno periodo comunale, in tre nuclei ben distinti: il nucleo propriamente urbano, il castello di Imola a sud-est, e il castello di San Cassiano, anch'esso allo scarto, sia pure di poco, rispetto alla via Emilia<sup>47</sup>. E i centri che sopravvissero al proprio posto si fortificarono e in genere si restrinsero fino a ridursi, come nel caso di Bologna, a meno di un terzo della superficie occupata nell'antichità<sup>48</sup>. Durante la prima età di mezzo soltanto Ravenna mantenne, in fondo, caratteri autenticamente urbani, anzi incrementandoli, e soltanto all'interno dell'Esarcato bizantino le città conservarono effettiva vivacità – ne sorsero anzi di nuove come Ferrara e Comacchio. Il Po divenne la via più com-

da e veloce dell'intero spazio emiliano<sup>49</sup>, e non a caso ancora nei primi anni dopo il Mille proprio sulla grande asta fluviale s'appoggiarono i primi consistenti organismi politici locali<sup>50</sup>.

Un interrogativo allora si pone: come fu possibile il ribaltamento dell'asse di sviluppo urbano dal Po alla via Emilia, sede privilegiata tra il XII e il XIII secolo – e non soltanto in ambito regionale – della rivoluzione comunale? Il definitivo declino, all'alba del nostro millennio, del potere temporale dei vescovi ravennati ebbe sicuramente, al riguardo, importanza non trascurabile: ma in quale misura fu esso stesso risultato dello slancio dei comuni romagnoli? Si guardi piuttosto, per iniziare a sciogliere le questioni fin qui sollevate, la carta delle diocesi tra i secoli X e XIV così come è stata ricostruita da Augusto Vasina<sup>51</sup>, e la si compari con quella delle attuali province dell'Emilia-Romagna. La quasi perfetta coincidenza tra i limiti di queste ultime e i confini delle giurisdizioni ecclesiastiche, probabilmente configuratisi già prima dell'invasione longobarda, svela di colpo la matrice della tenuta, nell'endemico scompiglio delle distrettuazioni politiche medievali, della città-regione romana nel suo originario assetto: fu la stabilità dell'ordinamento diocesano, erede nella propria dilatazione spaziale dell'antico integrato ambito tra montagna e pianura che faceva capo alla *civitas*<sup>52</sup>, a garantire per più di una dozzina di secoli la sopravvivenza di una maglia di organiche e funzionali unità territoriali – dalla cui ricomposizione sotto un'unica circoscrizione amministrativa sarebbe poi riapparsa come per incanto, dopo l'unificazione nazionale, la regione augustea. Maglie individuate dai più possenti tra i corsi d'acqua, e allungate a ovest di Bologna dal crinale appenninico al Po, ciascuno col proprio centro – la sede vescovile – in prossimità del nastro emiliano, quando non addirittura, come restò sempre il caso più frequente, proprio accosto a esso. Maglie la cui definizione progredì di pari passo con lo “slancio colonizzatore”<sup>53</sup> sul monte e nella piana, appoggiato sulla diffusione delle pievi e dei monasteri, che già nell'VIII secolo era giunto a lambire l'orlo delle più interne depressioni a tergo del corso padano. Tale movimento assunse all'inizio del tardo medioevo la veste della “comitatinanza”, cioè del tentativo da parte dei comuni di tradurre, attraverso l'impianto di nuove sedi in funzione antifeudale, in contado – vale a dire in spazio di pertinenza politica – l'ambito diocesano<sup>54</sup>. Tentativo che soltanto al comune di Bologna riuscì per intero, e che appunto sarebbe inspiegabile senza la “stupefacente continuità”<sup>55</sup>, nell'insieme, delle strutture urbane e amministrative d'origine romana.

E proprio il ripristino, prima del Mille<sup>56</sup>, del ruolo della via Emilia come principale arteria commerciale tra la penisola italiana e l'Europa centrale<sup>57</sup> precedette, e in misura ancora difficilmente accertabile preparò, la rivoluzione comunale. In assenza di precise e specifiche ricerche si è costretti, allo stato attuale delle nostre conoscenze, a spigolare indizi all'interno di una molto vasta produzione storiografica e urbanistica, oltre che geografica. Di tali indizi, che testimoniano una nuova estensione cittadina in funzione dell'asse viario, e sembrano perciò rivelatori del nesso tra sviluppo urbano e ripresa delle comunicazioni, ne espongo qui tre, che mi sembrano i più significativi e che riguardano anzitutto i terminali del corridoio – trattandosi di dimostrarne la riorganizzazione come complesso. A Rimini già nel 1177, dunque prima o al massimo proprio in coincidenza del crescere dei poteri comunali a fianco di quelli vescovili, l'unico nucleo esterno rispetto alle vecchie mura aureliane – rimaste chiaro perimetro d'identificazione della città – era il borgo San Giuliano, a sua volta già murato oltre il ponte sulla Marecchia a saldatura della città con l'ultimo tratto extraurbano della via Emilia. Il che acquista ancor maggior significato se si aggiunge che di tale borgo non vi è documentazione in epoca romana, e che bisognerà attendere ancora più di cinque secoli perché le rappresentazioni cartografiche arrivino a certificare il primo timidissimo accenno della formazione, all'estremità opposta in direzione della Flaminia, del borgo detto di San Bartolomeo o di San Giovanni, della seconda escrescenza foranea. E puntualmente, allo sviluppo del borgo San Giuliano s'accompagnò il sopravvento del nuovo, attiguo scalo sulla Marecchia rispetto all'antico, meridionale porto sull'Ausa<sup>58</sup>. Ancora, già prima del Mille, all'estremità opposta della via Emilia, a Piacenza, la tripartizione della città carolingia (il vecchio *castrum* romano in rovina, la sede vescovile a sud, la Piacenza imperiale a nord-ovest) venne progressivamente risolta, ampliando per la prima volta la geometria del perimetro castrense, attraverso il trasferimento, proprio al punto d'incontro tra la via Emilia e il lato orientale delle mura, della cattedrale di Santa Giustina – presso la quale s'attivò un mercato che in breve divenne il più importante della città<sup>59</sup>. E, si badi inoltre, come Rimini nemmeno Piacenza registrò mai il restringimento della cerchia muraria romana, a segno, probabilmente, della maggior tenuta funzionale e quindi demografica dovuta appunto alla loro posi-

zione di capolinea del corridoio emiliano.

Ma l'esempio forse più probante (anche perché un po' meglio indagato e problematizzato rispetto agli altri) del ruolo d'attrazione e d'impulso esercitato dalla via Emilia, a conclusione della transizione tra il tardo antico e l'alto medioevo, sul processo di rinascita urbana è rappresentato dall'esito delle vicissitudini insediative di Imola. Perché, s'è domandato Massimo Montanari, il castello di San Cassiano – che pure è sede vescovile e che conosce ancora nella seconda metà del XII secolo una fase di crescente importanza politica e concentrazione demografica – non riuscì a porsi come reale alternativa alla *civitas antiqua Corneliensis* nella direzione del territorio imolese? Eppure il *castrum Sanctii Cassiani* era, dal punto di vista delle strutture materiali, un centro "urbano" a tutti gli effetti, gremito da una popolazione composita e socialmente diversificata. Non basta come risposta, al medievista, semplicemente l'appoggio fornito dall'imperatore al nucleo più antico. E così viene avanzata come spiegazione "l'impossibilità di svolgere una organica politica territoriale per la concorrenza della vicina città" ma soprattutto per la debolezza della base economica del castello, dotato, come tutti i *castra* romagnoli, di ruoli più strettamente politici e militari ma privo di qualsiasi attività di coordinamento rispetto allo spazio circostante. Attività, va allora osservato, che restò strutturalmente ancorata alla sede a contatto con la strada, dove il vescovo sarà costretto a trasferirsi per poter assumere – e ciò accadrà già all'inizio del Duecento – la posizione di preminenza politica che non gli era riuscito di raggiungere dal *castrum*<sup>60</sup>.

Ma se a proposito dello sviluppo urbano alla fine del primo millennio nel suo rapporto con l'asse viario è giocoforza procedere per indizi, diversamente avviene per il pieno medioevo, quando le città, espandendosi, tornarono a dotarsi di circuiti murari più ampi di quelli romani. Per primo Leonardo Benevolo ha notato come la pianta di Bologna medievale possa essere letta in guisa di un diagramma che registra le pressioni dello sviluppo interno, basate sugli scambi tra la città e il suo intorno<sup>61</sup>. Nel senso che la forma della città risentì direttamente, nella sua duplice espansione tra i secoli XII e XIV, della diversa importanza delle direttrici commerciali su di essa convergenti<sup>62</sup>. E tutti codesti canali di flusso convergono sul segmento urbano della via Emilia, che nemmeno nel corso della parentesi contrassegnata dalla retrazione perse il proprio ruolo di asse centrale e portante della *forma urbis*. E Bologna certo è un caso demograficamente abnorme (alla fine del Duecento essa raggiunse la soglia dei cinquantamila abitanti, superata in tutta Europa da non più di altre cinque o sei città)<sup>63</sup> ma, presto si vedrà, più perché incarnazione precoce e perciò meglio riuscita di un modello di crescita diffuso lungo il nastro urbano che per la propria diversità rispetto alla logica di sviluppo degli altri minori centri a essa concatenati. I quali in Romagna, con un'unica eccezione, toccarono tutti con l'ultima cinta muraria medievale un limite di fatto oltrepassato, in età moderna, soltanto tra Otto e Novecento, quando non addirittura nell'ultimo entroguerra. La forma a scorpione di Cesena era già definita all'inizio della seconda metà del Trecento, e prima dell'unificazione italiana non subirà più nessuna modifica di rilievo<sup>64</sup>. Forlì si ampliò tra la fine del Duecento e l'inizio del Trecento, e nel censimento del cardinale Anglic appariva, alla metà di quest'ultimo secolo, già definita nell'assetto che manterrà fino all'inizio del nostro<sup>65</sup>. Le mura manfrediane di Faenza, disegnate nel Trecento ma compiutamente edificate soltanto nel Quattrocento, saranno travalicate soltanto tra la fine dell'Ottocento e l'ultima guerra<sup>66</sup>. Al Trecento risale anche l'ultimo contorno murario di Imola<sup>67</sup>. Soltanto Forlimpopoli abatterà alla fine del Settecento la propria muraglia trecentesca per costruirne una più avanzata, coeva alla dilatazione dei borghi foranei riminesi<sup>68</sup>. Ma a Bologna l'ultima tardo-trecentesca cerchia contenne la città fino alla vigilia della grande guerra, al contrario di quanto accadde, con la parziale eccezione di Parma, nei ducati occidentali, dove però anche le dilatazioni rinascimentali ribadirono l'incardinamento sull'asse stradale romano dell'organismo cittadino<sup>69</sup>. D'altronde, basta un'occhiata alla carta della distribuzione degli ospedali per lebbrosi sorti dopo il Mille ed entro il Duecento a difesa<sup>70</sup> di tutti i centri del corridoio emiliano – tutti a levante del centro abitato, a eccezione di Forlì, e sulla via Emilia a circa tre chilometri dalle mura<sup>71</sup> – per rendersi conto di come unica e comune fosse la logica che presiedette al rapporto da ciascuna singola città instaurato, attraverso l'asse viario, con il campo spaziale costituito dalla rete di flussi che allora l'attraversavano. Perché le città, ripetono ancora oggi gli eredi di Vidal de La Blache, "si nutrono di movimento"<sup>72</sup>. L'auto-organizzazione, invece, "si nutre di disordine, che sa trasformare in ordine". Perché effettiva auto-orga-

nizzazione vi sia, e non semplicemente meccanico adattamento alla mutazione delle condizioni che regolano la vita del sistema (in questo caso la scomparsa del centro di comando), è necessario che l'asse urbano riesca a trarre partito dalla perturbazione prodotta dal crollo dell'Impero romano per rinchiudersi in maniera diversa su se stesso, generando al contempo nuovi ruoli ad attività in grado di mantenere e anzi rinvigorire l'originaria logica di funzionamento, in maniera da preservare la propria costituzionale identità. Di tale "chiusura operativa"<sup>73</sup> l'appena rammentato volgersi l'un verso l'altro, nel proprio medievale sviluppo topografico, dei due centri terminali di Piacenza e Rimini può servire da sintomo materiale. Decisivo però resta il fatto che per qualsiasi organismo i meccanismi dell'auto-organizzazione sono i meccanismi dell'attività cognitiva<sup>74</sup>, i soli a permettere con il proprio sviluppo, attraverso il riconoscimento e il superamento della crisi, la nascita di nuove funzioni in grado di garantirne la sopravvivenza e anzi il progresso. E che cosa fu la nascita all'alba del Mille dello "Studio", erede e anzi continuatore della grande tradizione culturale ravennate<sup>75</sup>, se non appunto la manifestazione di tale attività da parte dell'organismo-città bolognese? "Il ruolo delle università nella vita urbana è stato certamente sottostimato", ha scritto Jean Gottmann, equiparando tale ruolo a quello di "essenziale servizio avanzato per gli affari", a quello di ogni "funzione finanziaria d'ordine superiore"<sup>76</sup>. L'appunto non colpisce però gli storici di Bologna, che da tempo hanno riconosciuto il motore del decollo economico, urbanistico e demografico della propria città in tale istituzione, da cui s'originano tutte le altre attività urbane quaternarie e che "interpreta, analizza, ricicla e rinnova"<sup>77</sup>. Bologna, notava Luigi Dal Pane, nel medioevo "non fu, come Firenze, una città commerciale. La principale industria di Bologna consisteva nell'alloggiare, nutrire e provvedere del necessario la popolazione studentesca"<sup>78</sup> ammontante a qualche migliaio di persone<sup>79</sup>, dotate in genere di discrete se non grandi capacità di spese. E ancora, più tardi e in maniera un po' più sfumata a proposito dell'economia bolognese: essa "nel periodo del suo massimo rigoglio poggiava essenzialmente su tre pilastri: la terra, il commercio e l'università. Se le fosse mancata quest'ultima, lo sviluppo economico della città avrebbe presentato un andamento diverso"<sup>80</sup>. Sequela la cui semplice enunciazione basta già a indicare nella crescita qualitativa della conaturata e originaria funzione terziaria il dato caratteristico del "modello emiliano" d'uscita dalla crisi urbana altomedievale.

E significativamente, poiché il passaggio dal disordine verso il nuovo ordine implica il conflitto tra gli elementi in via di riorganizzazione, la dotazione da parte dei comuni di una scuola giuridica sul modello di quella bolognese appare già indicativa di una selezione il cui riflesso non è difficile cogliere ancora ai giorni nostri. Tutti i comuni allineati lungo la via Emilia si caratterizzarono nel medioevo per un'attività artigianale e commerciale molto più pronunciata di quanto avveniva all'interno del preesistente municipio romano<sup>81</sup>. Ma soltanto a ovest di Bologna, oltre che a Ferrara, lo "Studio" si diffuse nella regione, sia pure in momenti diversi e con diversa fortuna: a Parma, a Reggio, a Modena<sup>82</sup>. Lungo la via Emilia, naturalmente, ma non lungo il suo tratto romagnolo, già "oscurato" sotto tale riguardo dal centro bolognese<sup>83</sup>, e dove le città ancora risentivano in maniera negativa dell'accentramento dei ruoli e delle attività tipico della metropoli ravennate fino alla vigilia del Mille. Sicché, fatto inedito nella storia del corridoio urbano emiliano, la comparsa di funzioni culturali di rango superiore sanzionò, nella prima metà del nostro millennio, una disparità tra i centri allineati a oriente e a occidente di Bologna non più dovuta, come in passato, alla quantità o all'intensità ma alla natura del richiamo esercitato. E allo stesso tempo, se evidenziò la precocità e anche il primato del comune bolognese tradì anche la sua incapacità di controllo – dunque d'effettiva primazia – sul meccanismo di sviluppo dell'intero asse, a motivo dell'assenza di suoi compiti specifici in senso esclusivo. Rivelò insomma il carattere impossibile di quella che almeno fino all'unificazione nazionale resterà di fatto un'impossibilità: l'ordinamento dei nuclei urbani scaglionati lungo la via Emilia all'interno di una stabile ed effettiva gerarchia.

Il che non mette affatto in discussione la centralità di Bologna rispetto al campo di flussi che attraversano, per scaricarsi sulla via Emilia, la regione. E poiché "le città non sono che tempo pietrificato", secondo la suggestiva espressione di Jean-Claude Perrot<sup>84</sup>, proprio lo studio di Francesco Rodolico sulle "pietre delle città" lo testimonia: il granito delle Alpi lombarde arriva lungo i fiumi padani fino a Parma, i calcari veronesi sono impiegati da Piacenza a Bologna, ma soltanto fino a quest'ultima giungono i calcari istriani che ancora compongono le chiese e i palazzi della pianura ferrarese e romagnola<sup>85</sup>.

## L'età moderna: la regione-città

Anni fa Maurice Aymard metteva in rilievo, a proposito della transizione dal feudalesimo al capitalismo, i tratti dell'“anomalia” italiana rispetto al “modello inglese”. Questo fondato sulla coincidenza tra il cambiamento del modo di produzione (la transizione, appunto) e il passaggio dalla società rurale alla società industriale. Quella, l'anomalia, segnata invece da una precoce “sfeudalizzazione” e da una tardiva industrializzazione. E un “mezzo millennio inclassificabile”, la “più lunga fase di indecisione conosciuta da un paese occidentale”, si spalancò, in Italia, tra il compimento delle principali modificazioni nei rapporti di produzione abitualmente collegate al processo di transizione (nelle nostre campagne verificatesi assai presto, a partire dal Due e Trecento, perciò con largo anticipo sul resto dell'Europa) e la trasformazione della penisola in un paese industriale, avvenuta lentamente negli ultimi cento anni all'interno del quadro dello stato unitario<sup>86</sup>. Tale stasi, senza eguali nel continente europeo tra medioevo ed età moderna, si tradusse puntualmente tra l'altro, almeno per ciò che riguarda le città del segmento orientale del corridoio, se non sempre nel blocco del popolamento e dell'evoluzione dell'assetto urbano, nel blocco delle loro funzioni. La stessa Bologna, che pure sembra raddoppiasse di popolazione tra la fine del Trecento e quella del Cinquecento, arrivando a superare i settantamila abitanti, dovette attendere il primo censimento del Regno d'Italia per superare tale cifra, a conclusione di oltre tre secoli caratterizzati da una sostanziale stazionarietà delle proprie dimensioni demografiche<sup>87</sup>. E l'anomalia segnalata dall'Aymard ebbe riflessi statici di evidente portata anche sulle forme del paesaggio rurale, sui lineamenti della campagna disposta intorno alla grande strada. Proprio alla metà del Cinquecento, esattamente al confine tra la Romagna e l'Emilia, e appunto “scendendo alla via Emilia”, Leandro Alberti descrive il suo cammino “per mezo dell'amena, et bella campagna, di vaghi ordini di alberi dalle viti accompagnati ornata”<sup>88</sup>. Nella descrizione del paesaggio italiano tale brano vale come la prima descrizione moderna della piantata (o alberata, o arbustata, a seconda delle denominazioni regionali), la versione più elaborata della coltura promiscua mediterranea e perciò la più sofisticata tra le nostre architetture campestri: la vite maritata al sostegno vivo e regolarmente allineata, a quinconce oppure, come nel nostro caso, a filari, sul piano della coltivazione erbacea<sup>89</sup>. Già in età romana, e all'interno della maglia centuriata che definisce la forma dei campi e i percorsi della viabilità vicinale, oltre che l'orientamento dei filari, la vite compiantata (*arbustum gallicum*) assume spicco caratteristico tra le foreste, i pascoli e i prati naturali<sup>90</sup>, per retrocedere nell'età delle incursioni barbariche e nell'alto medioevo, quando la stessa via Emilia viene frantumata, per il crollo dei ponti e l'abbandono delle opere di sistemazione idraulica, in una serie di tronconi sconnessi. Soltanto dopo il Mille, con le profonde trasformazioni delle signorie fondiarie ecclesiastiche e laiche e la diffusione delle concessioni di terre in enfiteusi e a livello, la piantata torna a imporsi sul coltivo, anche in virtù dell'uso della trazione animale e della moltiplicazione dei fossi di scolo<sup>91</sup>. E nel corso dell'età comunale, che nelle campagne emiliane significa la generalizzazione del contratto mezzadrile<sup>92</sup>, la campagna lungo la via Emilia inizia ad assumere, con il definitivo assetto della struttura poderale, il volto che manterrà fino alla soglia del Novecento, le cui sfumature ancora oggi si riesce a leggere soprattutto nella sopravvivenza del nucleo edilizio isolato sul fondo: le cui forme, aperte nei suoi componenti (la casa, il fienile, i pro servizi) in Romagna e nel Bolognese, tendono a compattarsi man mano si risale la strada dal capoluogo verso Piacenza, fino a divenire qui una vera e propria corte chiusa, molto simile a quella che domina nella pianura lombarda<sup>93</sup>. Più difficile riesce invece oggi individuare i residui filari della piantata, che pure resisteva fino all'ultima guerra e negli anni cinquanta e sessanta del secolo scorso, vale a dire fino all'abolizione dei patti di mezzadria e alla conseguente completa trasformazione di tutta l'agricoltura emiliana in senso immediatamente funzionale alle esigenze del mercato: dunque alquanto diverso, se non proprio contrapposto, rispetto all'indirizzo per cui essa si era sviluppata, volto anzitutto a soddisfare il bisogno dell'autoconsumo<sup>94</sup>.

Alla vigilia dell'unità d'Italia, un solo centro emiliano, Bologna, si collocava nella categoria demografica superiore, sfiorando i centomila abitanti, e cinque facevano parte della seconda, compresa tra i settantamila e i quarantamila amministrati: nell'ordine Modena, Ferrara, Reggio Emilia, Ravenna e Parma. Tra la consistenza del comune di Bologna e quella di Modena vi era uno scarto di circa un terzo, che saliva a più della metà nel confronto tra Bologna e Parma. Seguivano otto comuni la cui popolazione risultava tra le quaranta e le ventimila persone. E tra essi, soltanto gli ultimi tre, Carpi, Mirandola e Copparo – il primo già capitale di un

principato dallo stesso nome, il secondo ex capoluogo dell'omonimo ducato –, non erano situati lungo la via Emilia che, a eccezione di Fidenza e di Castel San Pietro, non ospitava sedi comprese nella penultima classe considerata, quella tra le ventimila e i diecimila abitanti, presenti invece in discreto numero nella collina e nella montagna modenese più che nell'opposta "bassa" oppure sul rilievo reggiano e bolognese – e ancora più rari si manifestavano i centri di tale ampiezza nella piana romagnola e ferrarese. E nel complesso si evidenziava una netta disparità nel numero e nello stile distributivo dei punti di forza del popolamento tra i ducati e le legazioni: nei primi una rete a tratti alquanto fitta di nuclei centrali minimi oppure piccoli fa corona, insieme con qualche centro di media grandezza, alle capitali poste nel grande corridoio; nelle seconde invece l'accentramento demografico lungo l'asse viario maggiore oppure in corrispondenza delle antiche "città-corte" padane esibisce tratti molto più marcati e perentori. Soprattutto, l'intero Appennino bolognese e romagnolo risultava quasi assolutamente sprovvisto di comunità autonome dal punto di vista amministrativo, se non d'infimo rango, e sotto tale profilo l'opposizione tra la sezione occidentale e quella orientale dello spazio regionale appare molto più netta nel dominio montano che in quello sottostante. Dove, tra i corsi del Panaro e del Lamone, nemmeno una mezza dozzina di comuni, tutti allineati in senso orizzontale da Cento a Bagnacavallo lungo la fascia compresa tra le curve di livello dei venti e dieci metri, interrompe in prossimità dell'orlo superiore della "bassa" l'assoluta assenza, all'immediato settentrione della via Emilia, di abitati muniti di un pur minimo grado di centralità. Grado che tornava invece men che mediocre alle loro spalle, all'interno dell'ancor più rado fronte addossato al confine con il territorio ferrarese.

Dal punto di vista statistico, la popolazione dei ducati e delle legazioni aggrumata in comunità superiori ai cinquemila abitanti ammontava, alla vigilia dell'unificazione nazionale, a più di un milione e trecentomila persone, cifra pari a più del sessantotto per cento del totale regionale. E di essa poco meno di un terzo (corrispondente a poco più di un quarto dell'ammontare complessivo) abitava il pedemonte, una quota lievemente inferiore si distribuiva in pianura e frazioni pressoché uguali e di poco superiori al sei per cento del carico demografico completo s'annucleavano in montagna e in collina, mentre la percentuale spettante al litorale non arrivava alla ventesima parte della somma degli abitanti dell'intera regione.

Si compari ora tale situazione con quella relativa ai dati sul popolamento desunti dal primo censimento nazionale del 1861. Pochi o pochissimi anni separano le due serie statistiche servite da base all'una e all'altra, ma il quadro della distribuzione delle sedi appare non poco modificato. Innanzitutto risalta a prima vista l'aumento del numero dei centri sopra le cinquemila anime, che passano da novantacinque a centosei, e la loro più equilibrata e meno eterogenea distribuzione. E il riequilibrio nella diffusione dei comuni investe in maniera più evidente la banda collinare e montana, la cui sezione orientale appare ora in netto progresso rispetto alla condizione preunitaria – come testimonia la fioritura di sedi comunali al di sopra della soglia demografica minima considerata lungo l'alto e medio corso del Reno, del Santerno, del Lamone e del Rubicone. Proprio il bacino superiore del Panaro registra invece, all'opposto, la manifestazione più brusca e decisa del fenomeno inverso, e la regressione nel carico di popolazione dei centri interessa anche le valli della Secchia, del Tresinaro, dell'Enza e del Nure. Una sorta di movimento a bilanciere pare insomma raddrizzare, nel confronto, l'inferiorità nella dotazione di località centrali dell'Appennino pontificio rispetto a quello ducale, e la notazione viene rafforzata dal comportamento dei rispettivi avampaesi padani. Anche in pianura, come in montagna e in collina, il Panaro sembra segnare il limite tra due comparti dall'evoluzione assolutamente antitetica: a oriente la proliferazione di sedi dotate d'autonomia amministrativa – nel Ferrarese alla vigilia delle grandi bonifiche ma anche nel Bolognese e sulla costa romagnola – e a occidente il riassetto diffuso della trama dei poteri comunali, con centri che scendono al di sotto del livello minimo qui considerato e altri che, privati di ogni residua direzione politica, non mantengono, come Carpi e Mirandola, il loro rango mediano. Migliore tenuta mostrano il Parmigiano e il Piacentino, gli unici a far registrare la comparsa di nuovi enti di governo locale del territorio. E la tendenza appena descritta appare rispecchiarsi con puntualità nelle mutazioni interne all'ordine delle città più cospicue della regione, dove Ferrara prende il posto di Modena subito alle spalle di Bologna, e Modena, che passa in quarta posizione, è superata pure da Ravenna, che guadagna anche su Reggio<sup>95</sup>. Retrocessioni, è agevole rilevare, connesse alla "decapitazione" – come allora usava dire – funzionali degli ex capoluoghi ducali, le uniche tra le grandi città dell'Emilia e della Romagna a perdere abitanti al

momento della loro integrazione nel nuovo ambito nazionale.

Eppure, le cose stanno in maniera ancora un po' più complicata. Perché tale "decapitazione" costituì in effetti il momento e la condizione d'avvio della trasformazione della città-regione in regione-città, intesa, proprio come da noi Giacomo Corna Pellegrini l'ha definita, non come semplice "allargamento del fenomeno urbano ad una preesistente realtà regionale più vasta", bensì come "una nuova realtà, articolata e organica, non puntuale, ma estesa e dispersa in un ampio territorio, ove emergono progressivamente tutti i caratteri tipici della vita e in parte del paesaggio urbani, tra loro connessi in tal modo da poterli ricondurre ad un fenomeno unitario e differenziato da quello delle zone circostanti"<sup>96</sup>. A motivo del fatto che la perdita del ruolo di capitale della città di corte si tradusse nei ducati – e il discorso vale in particolare appunto per Modena e Reggio – in un vero e proprio decentramento amministrativo, nell'autonomia comunale delle "ville", dei villaggi e dei castelli compresi nel capoluogo durante l'*ancien Régime*. "Ville", villaggi e castelli con popolazione spesso inferiore ai cinquemila abitanti che proprio con l'autonomia amministrativa ricevettero il primo e più importante tra i "caratteri tipici" dello stile insediativo urbano. Tale redistribuzione e diffusione dei poteri territoriali su base comunale, premessa essenziale per una urbanizzazione non limitata appunto alla semplice dilatazione degli organismi cittadini esistenti, interessò l'intero ambito ducale e proprio a essa si dovettero, in realtà, le mutazioni nella trama delle località centrali della collina e della montagna modenese e reggiana.

Fu però in pianura che al fenomeno s'accompagnò il massimo dell'incremento demografico. Si confrontino al riguardo i valori degli ultimi censimenti preunitari con quelli del primo censimento del Regno d'Italia. La percentuale di popolazione abitante nei comuni con più di cinquemila persone scende a poco più del sessantatré per cento del totale. La quota distribuita nella piana diminuisce, passando a poco meno di un quarto del totale considerato, ma ancora maggiore è il calo che investe il pedemonte – anche più grande di quello relativo alla montagna e alla collina – e soltanto il litorale aumenta in proporzione il proprio carico, sia pure di poco. E se invece si passa a considerare l'intero complesso del popolamento la diminuzione del carico pedemontano rispetto a quello di tutte le altre subregioni – incluse la collina e la montagna – risulta, nel passaggio dalla prima alla seconda metà del secolo scorso, assai più netta e decisa. Tendenza che appare rovesciata soltanto nella prima metà degli anni trenta del Novecento, alla fine di un secolo esatto di prevalenza demografica del dominio padano su quello più immediatamente contiguo alla via Emilia – prevalenza che andò anzi aumentando fin quasi all'inizio dell'ultimo decennio dell'Ottocento, prima della decisa inversione novecentesca. Accompagnata, com'è facile notare, dalla contemporanea ascesa dell'aliquota pertinente al litorale – la cui curva è l'unica a conoscere, salvo una lievissima inflessione negativa tra il 1861 e il 1871, una crescita continua – e dalla diminuzione delle frazioni spettanti agli ambiti appenninici. La divaricazione tra i valori relativi ai quadri intraregionali di maggior peso demografico tocca il massimo all'inizio degli anni settanta dell'Ottocento, per presentare soltanto alla fine del Novecento – anch'essa dunque secondo un ritmo secolare – un leggero avvicinamento: indizio dell'avvio di una nuova fase, dell'incipiente ripristino cioè della primazia del contingente di popolamento "padano" rispetto a quello "emiliano".

In sintesi, comunque, e ragionando in termini comprensivi dell'intera regione, a partire dall'unificazione e per la durata di un quarto di secolo almeno l'addensamento della popolazione progredì lungo la via Emilia meno che nel complesso della pianura<sup>97</sup>. Quasi uno stadio d'incubazione rispetto al successivo processo, e che però non si può fare a meno di sottolineare con una certa sorpresa, coincidendo tale stadio con la fase d'impianto e di raggiungimento del pieno regime di funzionamento della "prima e più massiccia causa delle trasformazioni del territorio"<sup>98</sup> in epoca postunitaria: la strada ferrata, dal percorso rigidamente parallelo, nel suo primo e portante tronco, alla via Emilia, quasi come una forma di suo raddoppio<sup>99</sup>. Evidentemente, l'"azione attrattiva per le attività industriali e commerciali" esercitata dalla ferrovia pedemontana non fu, al contrario di quanto generalmente si scrive<sup>100</sup>, rilevante e generale "fin dall'inizio", e in ogni caso non costituì, almeno fino all'ultimo quarto del secolo scorso e sotto il profilo degli effetti sulla distribuzione della popolazione, l'elemento più importante nell'organizzazione della regione-città, cui fin dall'inizio contribuì invece in maniera più limitata ma ancora più essenziale: ordinando i centri del corridoio emiliano secondo un meccanismo animato – per la prima volta – da una logica decisamente gerarchica.

Nozione, quest'ultima, che implica non soltanto una scala di comando al cui interno gli elementi inferiori sono contenuti in quelli superiori attraverso una regolare successione, ma prima ancora presuppone, come ha spiegato Louis Dumont<sup>101</sup>, un principio in grado di ordinare le parti di un insieme in relazione all'insieme stesso. E l'insieme, nel caso in questione, è appunto rappresentato dallo spazio del circuito ferroviario, forma specifica assunta dal nuovo spazio prodotto dal processo d'unificazione nazionale, al cui interno l'allineamento urbano emiliano venne di nuovo integrato, a distanza di più di un millennio, nel corpo di un unico insieme politico. Con una differenza però sostanziale rispetto ai tempi dell'Impero romano: proprio la natura più complessa di tale nuovo spazio comportò, diversamente dal sistema del *cursus vehicularius* d'età imperiale, la presenza di congegni decentrati di direzione. Bologna, scriverà nel 1861 un suo cittadino, "ha il pregio unico in Italia d'essere situata nel cuore della Penisola, nel luogo dove convergono e naturalmente s'intersecano le grandi vene di transito de' nostrani e degli esteri", sicché "la stazione bolognese delle ferrate è già a quest'ora un emporio"<sup>102</sup>.

Nulla di nuovo dal punto di vista funzionale, come si vede, ma molto se si guarda al meccanismo, che producendo inusitato accumulo – inusitato più a motivo dell'entità e della frequenza degli scambi che per il loro raggio – elevò Bologna, e quindi la via Emilia, a sede strategica di redistribuzione del traffico nazionale di persone e merci. Non soltanto a "disco girevole delle comunicazioni nazionali per via di terra", secondo una fortunata espressione<sup>103</sup>, ma, per ciò stesso e prima ancora, a valvola d'ordinamento e di controllo del rapporto con l'intera rete ferroviaria (dunque con la nuova figura assunta dallo spazio economico) di tutti i centri della regione<sup>104</sup>, e in particolare di quelli del corridoio. Grazie ai criteri della "regionalità amministrativa"<sup>105</sup> adottata dal neonato stato italiano nella dislocazione dei servizi nazionali di grado più elevato, proprio sull'attività di direzione ferroviaria fecero massa, dalla fine dell'Ottocento, altre funzioni di ambito regionale e anche interregionale: da quelle connesse alla gestione della giustizia e dell'attività scolastica a quelle relative all'organizzazione militare e finanziaria e dei lavori pubblici. E nemmeno l'enorme scompiglio nella rete insediativa e nella maglia delle infrastrutture di relazione, provocato nella regione dall'ultimo conflitto, riuscì a modificare in maniera apprezzabile gli "effetti cumulativi della causalità circolare"<sup>106</sup> per tal verso instauratasi, dal momento che la successiva "ricostruzione" si limitò "a rimontare le cose come erano e dove erano"<sup>107</sup>.

Il risultato fu l'imposizione di un carico funzionale, prima ancora che demografico, che valse per Bologna rispetto ai capoluoghi provinciali a essa in linea retta concatenati e, di converso, per il nastro urbano emiliano nei confronti dell'intera regione: carico che ancora oggi (o quasi) determina l'assetto di fondo e la caratteristica saliente di quest'ultima, non a caso l'unica regione al mondo a prendere il nome da una strada perché sua creatura. E ciò vale nel senso originario dell'affermazione. Gli economisti hanno assegnato con sicurezza agli "elementi di offerta" (disponibilità di energia, sviluppo tecnologico ma soprattutto natura e modalità della ripartizione settoriale e della distribuzione territoriale dell'attività economica: dunque fattori immediatamente dipendenti dall'originaria e originale sistemazione romana) il ruolo di principali agenti della crescita emiliano-romagnola ancora nella fase di transizione verso la maturità industriale intervenuta nel corso degli anni settanta del Novecento<sup>108</sup>. E gli storici dell'economia hanno individuato da tempo, nella "configurazione del sistema urbano" imperniato sulla via Emilia, una "fondamentale economia esterna e un altrettanto essenziale fattore di definizione della qualità della vita" regionale, sottolineando l'urgenza dell'analisi, per la messa in luce dei caratteri di fondo dell'economia emiliana, della genesi e del funzionamento dell'infrastruttura pubblica: composta non soltanto di scuole professionali, asili e altri servizi, ma prima ancora dall'insieme della maglia viaria, della rete di rifornimento idrico, del complesso di aree attrezzate e così via<sup>109</sup>. In altri e più sintetici termini: composta dalla straordinaria eredità, culturale prima ancora che economica, dell'"irripetibile fenomeno bimillenario della via Emilia"<sup>110</sup>.

- <sup>1</sup> H. Nissen, *Italische Landeskunde*, II, 1, Weidmannsche Buchhandlung, Berlin 1902, p. 243.
- <sup>2</sup> Si veda R. Chevallier, *La romanisation de la Celtique du Pô*, I, *Les données géographiques*, Les Belles Lettres, Paris 1980, pp. 141-143.
- <sup>3</sup> “Tecniche di organizzazione” è stata tradotta da noi l’espressione “techniques d’encadrement” di Gourou: con ciò sacrificando la sfumatura essenziale del termine originale, che contiene il problema del rapporto tra il contenuto (l’organizzazione sociale) e il contenente (il quadro naturale): cfr. P. Gourou, *Pour une géographie humaine*, Flammarion, Paris 1973, p. 17 e la trad. it. a cura di M.P. Rota, Mursia, Milano 1978, p. 11.
- <sup>4</sup> Vedasi al riguardo E. Gabba, *Per un’interpretazione storica della centuriazione romana*, in S. Settis (a cura di), *Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo romano*, Panini, Modena 1984, p. 24.
- <sup>5</sup> Si veda G.A. Mansuelli (con la collab. di E.A. Arslan e D. Scagliarini), *Urbanistica e architettura della Cisalpina romana fino al III sec. e.n.*, coll. Latomus, vol. 111, Bruxelles 1971, pp. 34 e 42.
- <sup>6</sup> Lo afferma G.A. Mansuelli, *Lineamenti antropogeografici dell’Emilia e Romagna dalla preistoria alla romanizzazione*, in AA.Vv., *Preistoria dell’Emilia-Romagna*, II, Forni, Bologna 1963, pp. 138-139.
- <sup>7</sup> Cfr. G.A. Mansuelli, *Demografia e paleografia emiliana. La distribuzione della popolazione e la formazione dei centri abitati nell’Emilia romana*, in Atti e Memorie deputazione di storia patria per le province di Romagna, IX (a.a. 1943-1945), p. 41 e Idem, *Lineamenti...*, cit., pp. 134-135.
- <sup>8</sup> Si veda ancora G.A. Mansuelli, *L’urbanistica della Regio VIII*, in Atti dell’VIII Congresso Internazionale di Archeologia Classica, II, Bretschneider, Roma 1961, p. 333.
- <sup>9</sup> Secondo Mansuelli *Florentia, Fidentia, Forum Novum, Regium* (già *Forum*) *Lepidi, Forum Gallorum, Forum Cornelii, Faventia, Forum Livii e Forum Popilii*. Per Lopes Pegna anche *Regium* sarebbe stato fondato sopra i resti di un abitato etrusco, a sua volta sorto sull’impianto di una Terramara dell’età del Bronzo. Si veda G.A. Mansuelli, *Demografia...*, cit., p. 77 e M. Lopes Pegna, *I municipi romani e la rete itineraria della “VIII Regio: Aemilia”*, in “Riv. Geogr. It.”, LXXVI (1968), p. 160.
- <sup>10</sup> G.A. Mansuelli, *Demografia...*, cit., pp. 50-52.
- <sup>11</sup> Cit. in P. de Tissot, *Étude historique et juridique sur la condition des Agrimensores dans l’ancienne Rome*, Rousseau, Nancy 1879, p. 6.
- <sup>12</sup> Come scrive G. Ricci, *Bologna*, Laterza, Bari 1980, pp. 10-12.
- <sup>13</sup> Secondo Giancarlo Susini, nel II sec. d.C. *Bononia* aveva riacquisito “il ruolo che già aveva avuto quando era *Felsina* e si trovava al centro dei traffici tra l’Etruria, l’Adriatico, l’Emilia e la Romagna”. Se però si consulta, in appendice all’opera più recente di Raymond Chevallier, il quadro amministrativo così come si riesce a ricostruirlo secondo le fonti raccolte nel *Corpus Inscriptionum Latinarum*, si resta sorpresi nel constatare che almeno per Rimini, Modena, Parma e Piacenza risultano documentate – nell’ordine – un numero di cariche e funzioni molto maggiore rispetto a quelle accertate per Bologna, che pure primeggia nel campo delle funzioni sacerdotali: cfr. G. Susini, *La Cispadana romana*, in A. Berselli (a cura di), *Storia dell’Emilia*, University Press, Bologna 1976, p. 122, e R. Chevallier, *La romanisation de la Celtique du Pô*, II, *Essai d’histoire provinciale*, École Française de Rome, Roma 1983, pp. 226 e 553.
- <sup>14</sup> Si veda D. Corlàita Scagliarini, *Il territorio e la città in epoca romana*, in A. Berselli (a cura di), *Storia...*, cit., p. 168.
- <sup>15</sup> Sull’argomento si veda M. Rambaud, *L’espace dans le récit césarien*, in R. Chevallier (a cura di), *Mélanges offerts à Roger Dion*, Picard, Paris 1974, pp. 111-129.
- <sup>16</sup> P. Vidal de la Blache, *Principes de géographie humaine*, Colin, Paris 1921, p. 236.
- <sup>17</sup> Su tale espressione e sulla sua applicazione all’illustrazione della differenza tra il paesaggio rurale romano rispetto a quello etrusco cfr. E. Sereni, *Storia del paesaggio agrario italiano*, Laterza, Bari 1972, pp. 47-49.
- <sup>18</sup> Secondo C.A. Yeo, *Land and Sea Transportation in Imperial Italy*, in “Trans. Amer. Phil. Ass.”, LXXVII (1946), p. 231, nell’Italia antica la velocità media del trasporto via terra si aggirava sui dieci-dodici chilometri al giorno. Va fatta perciò notare la coincidenza tra la distanza minima che separa i centri lungo il corridoio urbano emiliano con l’unità media di percorso giornaliero delle merci, mentre la distanza massima corrisponde al doppio di tale unità.
- <sup>19</sup> G.A. Mansuelli, *Urbanistica e architettura...*, cit., I, p. 56.
- <sup>20</sup> Per il punto sulla questione del rapporto tra la via Emilia e le centuriazioni della regione emiliano-romagnola confronta la carta d’insieme, scala 1:1.600.000 circa, in S. Settis (a cura di), *Misurare la terra...*, cit., alle pp. 106-107, fig. 61.
- <sup>21</sup> E. Gabba, *Per un’interpretazione storica della centuriazione romana*, in S. Settis (a cura di), *Misurare la terra...*, cit., pp. 20-27.
- <sup>22</sup> Su ciò, come anche sulla strettamente connessa specificità dell’esperienza pianificatoria dei Romani in Cispadana rispetto alle precedenti, vedere innanzitutto l’incisiva messa a punto di G. Susini, *Campagna e città. Temi di geografia economica romana*, in AA.Vv., *La villa romana*, giornata di studi (Russi 10 maggio 1970), Lega, Faenza 1975, pp. 1-14. In queste pagine, dopo aver rilevato che “l’amministrazione romana porta ad una fisionomia indifferenziata tra città e campagna”, si passano in rassegna gli elementi “che concretamente rappresentano l’inserimento del tessuto urbano nella campagna o viceversa”, gli agenti del “rapporto topografico di vera compenetrazione tra campagna e città”: la necropoli, l’acquedotto civico, il sistema idrografico e di scolo, le ville residenziali suburbane, i santuari “extramurani”, le *stationes* e le *mutationes*, veri “noduli di raccordo tra la via di transito tra città e città e le campagne circostanti”.
- <sup>23</sup> “In generale, la città fa vivere la campagna che la nutrice, riformandola di mano d’opera e di servizi, e probabilmente d’una parte della sua popolazione”: cfr. R. Chevallier, *La romanisation de la Celtique du Pô*, II..., cit., p. 152.
- <sup>24</sup> “I fora *Popilii* e *Livii* non ebbero mai un vero assetto regolare: conformi alla loro natura essi si svolsero per aggregazione spontanea sulla base di primitivi villaggi allineati ai due margini della strada consolare”: G.A. Mansuelli, *La Romagna antica. Problemi e prospettive di studio e d’indagine*, in “Studi Romagnoli”, IX (1958), p. 147. Su *Forum Livii* si veda, ancora, G.A. Mansuelli, *Problemi urbanistici dell’abitato e del territorio di Forum Livii*, in “Studi Romagnoli”, XXIII (1972), pp. 13-33.
- <sup>25</sup> Va notato che i fora sorsero su preesistenti, e presumibilmente mai completamente estinti, nuclei celtici o gallici. E – come ha spiegato R.L. Meier, *Croissance urbaine et théorie des communications*, P.U.F., Paris 1972, p. 54 – “nella vita urbana quasi tutte le relazioni cominciano con degli scambi tra stranieri”. Si veda R. Chevallier, *La romanisation de la Celtique du Pô*, II..., cit., pp. 224, 251-243 e 527-530.
- <sup>26</sup> J. Gottmann, *Megalopoli. Funzioni e relazioni di una pluri-città*, II, Einaudi, Torino 1970, pp. 133-208.
- <sup>27</sup> Vedasi E. Sereni, *Strutture e “blocco storico”: città e campagna nell’Italia preromana*, in “Critica marxista”, IV (1966), n. 3, p. 80.
- <sup>28</sup> Si veda G.A. Mansuelli (con la collab. di E.A. Arslan e D. Scagliarini), *Urbanistica e architettura...*, cit., p. 81.
- <sup>29</sup> Ancora in R. Chevallier, *La romanisation de la Celtique du Pô*, II..., cit., p. 31.
- <sup>30</sup> Si veda G. Mansuelli, *Demografia...*, cit., p. 80.
- <sup>31</sup> R. Chevallier, *La romanisation de la Celtique du Pô*, II..., cit., p. 101.
- <sup>32</sup> Come in J. Gottmann, *The Metamorphosis of the Modern Metropolis*, in “Ekistics”, 49 (1982), pp. 7-11 e K.E. Corey, *Transactional Forces and the Metropolis*, ivi, pp. 416-423.

- <sup>33</sup> Tratto da G.A. Mansuelli, *Lineamenti...*, cit., p. 163.
- <sup>34</sup> È proprio sull'affinità stabilita dalla comune discendenza da un "piano prestabilito" che si regge per Vidal il parallelo tra la città romana antica e quella americana moderna: cfr. P. Vidal de la Blache, *Principes...*, p. 236.
- <sup>35</sup> La definizione è ripresa da M. Gusatz, *Les dangers de l'Auto*, in P. Dumouchel, *L'Auto-organisation. De la physique au politique*, Seuil, Paris 1983, pp. 32-33.
- <sup>36</sup> Come si esprime L. v. Bertalanffy, *Teoria generale dei sistemi*, Isedi, Milano 1971, p. 46.
- <sup>37</sup> Si veda R. Chevallier, *La romanisation de la Celtique du Pô*, II..., cit., p. 247. Proprio tale controllo spiega per esempio la "natura curiosamente improduttiva" di siti come quello di Piacenza, il perché "in una così scelta posizione non sia cresciuta una città più fiorente", che era ancora il problema di G.E.F. Chiver, *Cisalpine Gaul*, Arno Press, New York 1975, p. 58.
- <sup>38</sup> Si veda G. Tibiletti, *La romanizzazione della Valle Padana*, in AA.Vv., *Arte e civiltà dell'Italia settentrionale dalla Repubblica alla Tetrarchia*, I, Forni, Bologna 1964, p. 118.
- <sup>39</sup> È quanto si desume da R. Greci, *Vie di comunicazione e mezzi di trasporto nel Medioevo*, in AA.Vv., *Cultura popolare nell'Emilia Romagna*, VI, *Le origini e i linguaggi*, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo 1982, p. 207.
- <sup>40</sup> G. Chittolini, *Il particolarismo signorile e feudale in Emilia fra Quattro e Cinquecento*, in AA.Vv., *Il Rinascimento nelle corti padane. Società e cultura*, De Donato, Bari 1977, pp. 23-52.
- <sup>41</sup> L. Gambi, *Per una rilettura di Biondo e Alberti geografi*, in AA.Vv., *Il Rinascimento...*, cit., pp. 259-275.
- <sup>42</sup> Adopero tali termini nell'esatto significato loro assegnato da F. Varela, *L'auto-organisation: de l'apparence au mécanisme*, e P. Livet, *La fascination de l'auto-organisation*, entrambi in P. Dumouchel e J.-P. Dupuy, *L'Auto-Organisation. De la Physique au Politique*, Seuil, Paris 1983, rispettivamente alle pp. 147-164 e 165-171.
- <sup>43</sup> In proposito si veda M. Bollini, *Semirutarum urbium cadavera*, in "Riv. storica dell'antichità", I (1971), pp. 163-176 e G. Schmiedt, *Città scomparse e città di nuova formazione in Italia in relazione al sistema di comunicazione*, in AA.Vv., *Topografia urbana e vita cittadina nell'alto Medioevo in Occidente*, II, Centro italiano di studi sull'alto Medioevo, Spoleto 1974, pp. 503-607.
- <sup>44</sup> Si veda A.I. Pini, *Le città nel Medioevo*, in AA.Vv., *Cultura popolare...*, cit., p. 161.
- <sup>45</sup> Vedasi A. Vasina, *Forlì nel medioevo: aspetti e momenti del suo sviluppo sociale ed edilizio*, in "Studi Romagnoli", XXIII (1972), p. 17 e *Le autonomie cittadine in Romagna*, in A. Vasina, *Romagna medievale*, Longo, Ravenna 1970, p. 144.
- <sup>46</sup> La calzante espressione è di R. Klein, *L'urbanisme utopique de Filarete à Valentin Andreea*, in Idem, *La forme et l'intelligible*, Gallimard, Paris 1970, p. 320.
- <sup>47</sup> Ancora in A. Vasina, *Imola nel medioevo*, in Idem, *Romagna...*, cit., pp. 213-214.
- <sup>48</sup> Per A.I. Pini, *Le città...*, cit., p. 164, l'estensione di Bologna passò nell'alto medioevo da settanta a ventidue ettari circa. Invece G. Ricci, *Bologna...*, cit., p. 22, nota 39 riporta valori un po' diversi: sessanta e venticinque ettari circa. Va comunque ricordato che la retrazione bolognese presenta caratteri di eccezionalità in riferimento all'intero panorama italiano: cfr. E. Sestan, *La città comunale italiana dei secoli XI-XIII rispetto al movimento comunale europeo*, in E. Sestan, *Italia medievale*, E.S.I., Napoli 1968, p. 103.
- <sup>49</sup> Cfr. R. Greci, *Vie di comunicazione...*, cit., p. 209.
- <sup>50</sup> Si veda A. Monti, *Le strutture territoriali e distributive dell'area emiliano-padana*, in Atti dell'Accademia delle Scienze dell'Istituto di Bologna, classe di scienze morali, *Memorie*, LXXX (1980-1981), p. 25 dell'estratto.
- <sup>51</sup> In A. Berselli (a cura di), *Storia...*, cit., tav. CCIII.
- <sup>52</sup> Vedasi A. Vasina, *Circoscrizioni civili ed ecclesiastiche nel Medioevo*, in AA.Vv., *Cultura popolare...*, cit., p. 145.
- <sup>53</sup> Secondo l'espressione di V. Fumagalli, *L'agricoltura durante il Medioevo. La conquista del suolo*, in A. Berselli (a cura di), *Storia...*, cit., p. 471. Dello stesso autore si veda in proposito anche *Terra e società nell'Italia padana. I secoli IX e X*, Einaudi, Torino 1976, ricco di riferimenti alla nostra regione.
- <sup>54</sup> Sull'organizzazione del territorio rurale in Emilia durante il Medioevo, da consultare anzitutto A. Castagnetti, *L'organizzazione del territorio rurale nel Medioevo. Circoscrizioni ecclesiastiche e civili nella "Langobardia" e nella "Romania"*, Pàtron, Bologna 1982, e inoltre le altrettanto puntuali ricostruzioni, di più limitato ambito, di C. Villani, *Esempi di colonizzazione e insediamento nella bassa pianura bolognese nei secoli X-XII: il "fundus", il "locus" e il "vicus"*, e di R. Rinaldi, *Il "Castrum" e la pieve nella bassa pianura ad est di Bologna durante i secoli X-XII: alcuni esempi*, ambedue in *Il territorio di Budrio nell'antichità*, Atti della giornata di studi (Budrio, Bologna, 6 febbraio 1982), Budrio 1982, rispettivamente alle pp. 125-136 e 137-145. Sui borghi fortificati sorti invece per impulso comunale con regolare pianta a scacchiera cfr. lo specifico contributo di S. Gaddoni Schiassi, *Centri a pianta regolare in Emilia-Romagna: i castelli medievali*, in "L'Universo", LVII (1977), pp. 1073-1096.
- <sup>55</sup> In R. Chevallier, *La romanisation de la Celtique du Pô*, II..., cit., p. 157.
- <sup>56</sup> È A.I. Pini, *I trattati commerciali di una città agricola medievale: Imola (1099-1279)*, in "Studi Romagnoli", XXVI (1975), p. 91, a parlare di una ripresa di traffici lungo la via Emilia nella seconda metà del X secolo.
- <sup>57</sup> W. Goetz, *Die Verkehrswege im Altertum und Mittelalter*, Enke, Stuttgart 1888 (rist. anastatica, Meridian, Amsterdam 1969), p. 326.
- <sup>58</sup> Si veda G. Gobbi, P. Sica, *Rimini*, Laterza, Bari 1982, pp. 37-38, 62 e pianta a p. 83, la quale compare, però senza indicazione della fonte e dell'autore, anche in J. Orlandini, *Rimini. Ricerche di geografia urbana*, "Mem. Geogr. Antr.", VIII (1953), fasc. II, a p. 17. E cfr. in quest'ultima opera anche le pp. 16-18.
- <sup>59</sup> Vedasi M. Spigaroli, *Piacenza*, in AA.Vv., *Paesaggio: immagine e realtà*, Electa, Milano 1981, p. 212.
- <sup>60</sup> M. Montanari, *Una città mancata: S. Cassiano di Imola nei secoli XI-XII*, in "Studi Romagnoli", XXIX (1978), pp. 495-526. Si veda anche A. Vasina, *Da Forum Cornelii a Imola*, ivi, alle pp. 475-493 e ancora di M. Montanari, "Castrum et curtis S. Cassiani": *potere politico e controllo del territorio*, in AA.Vv., *Imola dall'età tardo romana all'alto medioevo. Lo scavo di villa Celia*, Galeati, Imola 1979, pp. 60-65.
- <sup>61</sup> L. Benevolo, *Storia della città*, Laterza, Bari 1975, p. 402.
- <sup>62</sup> Si veda G. Ricci, *Vie di comunicazione...*, cit., p. 63.
- <sup>63</sup> Vedasi A.I. Pini, *Circoscrizioni urbane e indici di affollamento demografico a Bologna nel Due e Trecento*, in C. Doglio, L. Fasoli, P. Guidicini (a cura di), *Misure umane. Un dibattito internazionale su borgo città quartiere comprensorio*, Angeli, Milano 1978, p. 50.
- <sup>64</sup> Si veda O. Piraccini, *Cesena*, in L. Gambi (a cura di), *Città da scoprire. Guida ai centri minori*, I, *Italia settentrionale*, Touring Club, Milano 1983, pp. 319-322.
- <sup>65</sup> Particolarmente inattendibile la ricostruzione dello sviluppo urbanistico forlivese dovuta a AA.Vv., *Forlì: analisi delle tipologie urbanistiche*, in Istituto per i Beni Artistici Culturali e Naturali della Regione Emilia-Romagna, *I Confini perduti. Inventario dei centri storici: analisi e metodo*, Clueb, Bologna 1983, pp. 167-173. Si veda perciò anche F.L. Ravaglia, *La topografia della vecchia Forlì*, in "L'Universo", XXXVIII (1958), specie a p. 459.

- <sup>66</sup> Si veda P. Ghelardoni, *Faenza. Ricerche di geografia urbana*, in "Boll. Soc. Geogr. It.", CVIII (1971), specie alle pp. 221-236.
- <sup>67</sup> Si veda R. Regini, *Urbanistica e toponomastica storica di Imola*, Cassa di Risparmio, Imola 1962, p. XIX.
- <sup>68</sup> Vedasi A. Aramini, *Forlimpopoli tra il finire del secolo XVIII e l'inizio del XIX*, in "Studi Romagnoli", XXV (1974), alle pp. 94-95.
- <sup>69</sup> Quanto le soluzioni urbane e urbanistiche rinascimentali nell'Emilia dei ducati debbano alle decisioni assunte in epoca medievale è documentato per esempio da L. Dodi, *Le formazioni urbane del Parmense*, Azzoni, Parma 1965, alle pp. 32-34.
- <sup>70</sup> Sulla relazione tra concezione storicamente mutevole della malattia e cambiamento dell'ubicazione degli ospedali nei confronti della città si veda J. Labasse, *L'hôpital et la ville. Géographie hospitalière*, Hermann, Paris 1980, specie alle pp. 63 e ss.
- <sup>71</sup> Si veda M. Bertolani Del Rio, *Gli ospedali di San Lazzaro lungo la Via Emilia*, in Atti del primo Congr. Europeo di Storia Ospitaliera (Reggio Emilia, 6-12 giugno 1960), Cappelli, Rocca S. Casciano 1961, pp. 197-214, con una carta f.t. alla scala 1:800.000 circa.
- <sup>72</sup> In F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Einaudi, Torino 1976, p. 287.
- <sup>73</sup> J.-P. Dupuy, *La simplicité de la complexité*, in Idem, *Ordres et désordres. Enquêtes sur un nouveau paradigme*, Seuil, Paris 1982, pp. 231-232.
- <sup>74</sup> Come si dimostra in H. Maturana e F. Varela, *Autopoiesis and Cognition*, Reidel, Boston 1979.
- <sup>75</sup> Sull'origine dello "Studio" bolognese, cfr. innanzitutto i lavori un poco invecchiati di A. Sorbelli, *Storia dell'Università di Bologna*, I, *Il Medioevo (secc. XI-XV)*, Zanichelli, Bologna 1940, alle pp. 11-30, e di C. Calcaterra, *Alma Mater Studiorum. L'Università di Bologna nella storia della cultura e della civiltà*, Zanichelli, Bologna 1948, alle pp. 1-45. E poi le analisi più recenti e problematiche di G. Cencetti, *Studium fuit Bononiae*, in G. Arnaldi (a cura di), *Le origini dell'Università*, Il Mulino, Bologna 1974, pp. 101-151; G. Arnaldi, *Qualche osservazione sulle origini "spontanee" dell'Università di Bologna*, in "La Cultura", VIII (1970), pp. 572-582; G. Fasoli, *Per la storia dell'Università di Bologna nel Medioevo*, Pàtron, Bologna 1970, pp. 71-78.
- <sup>76</sup> J. Gottmann, *The Recent Evolution of Oxford*, in "Ekistics", 46 (1976), p. 35 e *Office Work and the Evolution of Cities*, ivi p. 5.
- <sup>77</sup> Si veda J. Gottmann, *Verso una megalopoli della pianura padana*, in C. Muscarà (a cura di), *Megalopoli mediterranea*, Angeli, Milano 1978, p. 29.
- <sup>78</sup> L. Dal Pane, *La vita economica a Bologna nel periodo comunale*, Tinarelli, Bologna 1957, p. 104.
- <sup>79</sup> Su ciò si veda anche, oltre ai titoli già indicati, S. Stelling Michaud, *L'Université de Bologne et la pénétration des droits romain et canonique en Suisse aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, Droz, Genève 1955 alle pp. 88-98, e A.I. Pini, *L'arte del cambio a Bologna nel XIII secolo*, in "L'Archiginnasio", LVII (1962), pp. 35-36.
- <sup>80</sup> L. Dal Pane, *Lo "Studio" e l'economia della città*, in Atti del Convegno internazionale di studi accursiani (Bologna 21-26 ottobre 1963), I, Giuffrè, Milano 1968, p. 52.
- <sup>81</sup> In A.I. Pini, *Le città...*, cit., p. 160.
- <sup>82</sup> Vedasi G. Fasoli, *Profilo storico dall'VIII al XV secolo*, in A. Berselli (a cura di), *Storia...*, cit., p. 376.
- <sup>83</sup> Sulla tendenza in tale periodo al controllo della Romagna da parte di Bologna come sbocco della propria economia cittadina e delle proprie relazioni commerciali si veda A. Vasina, *Rapporti tra Bologna e Faenza nei secoli XII e XIII*, in "Studi Romagnoli", IX (1958), p. 230 e nota 18. E sulle conseguenze urbanistiche di tale "sbilanciamento" verso oriente come "costante di Bologna medievale" si veda A.I. Pini, *Circoscrizioni urbane...*, cit., pp. 51-52.
- <sup>84</sup> Cit. in L. Bergeron, M. Roncayolo, *Saggio sulla storia delle città moderne in Francia*, in A. Caracciolo (a cura di), *Dalla città preindustriale alla città del capitalismo*, Il Mulino, Bologna 1975, p. 281.
- <sup>85</sup> F. Rodolico, *Le pietre delle città d'Italia*, Le Monnier, Firenze 1965, specie alle pp. 154, 159-160, 169. Si vedano anche le cartine, a scala 1:1.800.000 circa, di p. 85 e di p. 174.
- <sup>86</sup> M. Aymard, *La transizione dal feudalesimo al capitalismo*, in AA.VV., *Annali della Storia d'Italia*, I, *Dal feudalesimo al capitalismo*, Einaudi, Torino 1978, specie alle pp. 1169-1182.
- <sup>87</sup> A. Bellettini, *La popolazione di Bologna dal secolo XV all'unificazione italiana*, Zanichelli, Bologna 1961, specie alle pp. 25-28.
- <sup>88</sup> L.B. Alberti, *Descrizione di tutta Italia, aggiuntavi la Descrizione di tutte l'Isole*, Lodovico degli Avanzi, Venezia 1568, c. 323, v.
- <sup>89</sup> H. Desplanques, *Il paesaggio rurale della coltura promiscua in Italia*, in "Riv. Geogr. It.", LXVI, pp. 27-41.
- <sup>90</sup> E. Sereni, *Storia del paesaggio...*, cit., pp. 40-43.
- <sup>91</sup> E. Sereni, *Note per una storia del paesaggio agrario emiliano*, in R. Zangheri (a cura di), *Le campagne emiliane in epoca moderna*, Feltrinelli, Milano 1957, pp. 31-34.
- <sup>92</sup> E. Sereni, *Il capitalismo nelle campagne (1860-1900)*, Einaudi, Torino 1968, p. 177.
- <sup>93</sup> A. Pecora, *La "corte padana"*, in G. Barbieri, L. Gambi (a cura di), *La casa rurale in Italia*, Olschki, Firenze 1970, p. 218.
- <sup>94</sup> F. Farinelli, *La cartografia della campagna nel Novecento*, in R. Romano, C. Vivanti (a cura di), *Storia d'Italia*, 6, *Atlante*, Einaudi, Torino 1976, pp. 63-71 e tav. 94.
- <sup>95</sup> Su tutto ciò cfr. F. Farinelli, *I lineamenti geografici della conurbazione lineare emiliano-romagnola*, Istituto di Geografia dell'Università, Bologna 1984, pp. 31-35.
- <sup>96</sup> F. Farinelli, *La ricerca geografica urbana. Contributi per una metodologia*, Vita e Pensiero, Milano 1973, p. 11.
- <sup>97</sup> F. Farinelli, *I lineamenti geografici*, cit., pp. 38-46.
- <sup>98</sup> L'espressione è di I. Insolera, *L'urbanistica*, in AA.VV., *Storia d'Italia*, V, *I documenti*, t. 1, Einaudi, Torino 1973, p. 458.
- <sup>99</sup> Il 21 luglio 1859 venne aperta la ferrovia Piacenza-Parma-Modena-Bologna; l'1 settembre 1861 entrò in esercizio il tratto Bologna-Forlì, e il 4 ottobre quello da Forlì a Rimini, collegata il 17 novembre dello stesso anno con Ancona – mentre la saldatura della ferrata da Alessandria a Bologna era già avvenuta il 19 gennaio 1860 con l'attivazione del tronco tra Ponte Trebbia e Piacenza. Il 26 agosto del 1862 fu inaugurata la Bologna-Ferrara e nel corso del 1864 venne compiuta per intero la linea Bologna-Firenze. Cfr. l'insostituibile lavoro di F. Ogliari, F. Sapi, *Ritmi di ruote. Storia dei trasporti italiani*, V, *Emilia-Romagna*, ediz. a cura degli autori, Milano 1969, alle pp. 32-47.
- <sup>100</sup> Da ultimo in P. Fabbri, *Il territorio e la popolazione*, in A. Berselli (a cura di), *Storia...*, cit., III, 1980, p. 147.
- <sup>101</sup> L. Dumont, *Homo hierarchicus*, Paladin, London 1972, pp. 104-105.
- <sup>102</sup> La citazione è tratta dalle *Riflessioni di un cittadino bolognese* stampate a Bologna nel 1861 e in parte riportate da A. Berselli, *Primi decenni dopo l'Unità*, in A. Berselli (a cura di), *Storia...*, cit., III, 1980, p. 286.
- <sup>103</sup> Di L. Gambi, *Il reticolo urbano in Italia nei primi vent'anni dopo l'unificazione*, in A. Caracciolo (a cura di), *Dalla città preindustriale...*, cit., p. 177.
- <sup>104</sup> È sufficiente scorrere l'orario ferroviario per accorgersi che, nei confronti di gran parte dell'intero traffico ferroviario romagnolo, Bologna funziona ancora oggi come stazione di testa.
- <sup>105</sup> La definizione è dovuta a L. Gambi, *L'Emilia-Romagna è una regione?*, in L. Avellini, M. Palazzi, *L'Emilia-Romagna: una regione*, Zanichelli, Bologna 1989, p. 18.
- <sup>106</sup> L'espressione è tratta da G. Myrdal, *L'obiettività nelle scienze sociali*, Einaudi, Torino 1973, p. 29.

<sup>107</sup> Si veda L. Gambi, *L'assetto del territorio*, in P.P. D'Attorre (a cura di), *La ricostruzione in Emilia Romagna*, Pratiche Editrice, Parma 1980, p. 68; F. Farinelli, *La ricostruzione in Emilia Romagna: le interpretazioni, gli assetti, la logica*, in R. Parisini (a cura di), *Politiche urbane e ricostruzione in Emilia-Romagna*, Bononia University Press, Bologna 2006, pp. 21-30.

<sup>108</sup> P. Formica, G. Martelli, *L'economia dell'Emilia-Romagna alla soglia degli anni '80*, in P. Formica, M.G. Totola Vaccari, *La regione nella economia e nella politica economica, Analisi applicata: il caso dell'Emilia-Romagna*, Clueb, Bologna 1980, p. 13.

<sup>109</sup> R. Zangheri, *Caratteri dell'economia emiliano-romagnola*, in Atti della Accademia delle Scienze dell'Istituto di Bologna, *Rendiconti*, LXVI (1978), alle pp. 66 e 54.

<sup>110</sup> I.H.B. Kormoss, *Qualche considerazione sugli aspetti statistici e dinamici e sulle prospettive delle formazioni megalopolitane*, in C. Muscarà (a cura di), *Megalopoli mediterranea*, cit., p. 42.