



TAVOLO
**AMBIENTE, ASSETTI
URBANI E MOBILITÀ**

Per la genealogia della formazione urbana bolognese

Franco Farinelli

con il contributo di



FONDAZIONE
DEL
MONTE
1473

INDICE

1 Le origini e il sistema: la città-regione romana	3
2 Auto-organizzazione, sviluppo urbano, nascita del quaternario: il medioevo	8
3 I luoghi e i tempi della crescita moderna: verso la regione-città	11
Riferimenti bibliografici	20

1 | LE ORIGINI E IL SISTEMA: LA CITTÀ-REGIONE ROMANA

Si deve al Nissen la prima formulazione di un'immagine che resta, a distanza di più di ottant'anni, 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. 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». E per adattarsi alla nuova, dilatata dimensione, le tecniche di colonizzazione (di «inquadramento» direbbe Pierre Gourou) subirono, comprese quelle agrimensorie, 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», 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 quadrivio dell'Italia settentrionale, e da transito obbligato rispetto ai flussi con l'Italia centrale. 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 40.000 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, e assimilabili a villaggi. E in seguito il livello protourbano introdotto dagli Etruschi dopo la metà del VI secolo venne sommerso dal diecismo celtico.

Eppure, se è vero che a scala locale non esiste nessuna relazione tra le soluzioni urbanistiche ortogonali d'età romana e quella della precedente esperienza etrusca 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

<http://psm.bologna.it>

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 sovrimposte a nuclei preesistenti, di cui almeno cinque provvisti fin dall'epoca etrusca di funzioni itinerarie, commerciali e strategiche. 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. Ma di nuovo il caso di Bologna, il più documentato, si configura decisivo per l'illustrazione della radicale diversità, rispetto alla precedente, della sistemazione dovuta alla «spaventevole macchina romana», come scriveva Montaigne. 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. Bologna romana perdette cioè — almeno all'inizio — il proprio ruolo di capitale, ma soltanto perché inserita in una duplice scala di pianificazione, quella urbana e quella regionale, 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*.

Di fronte al problema dell'organizzazione di uno spazio sfuggente sia per le dimensioni che per l'assenza di vere città, nel II secolo a.C. i Romani non concepirono altra soluzione che l'estensione massima del compasso urbano — il solo modello di pianificazione in loro possesso — cioè la ricomprensione *more urbis* 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» 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 posto. Su ciò la stessa bibliografia storico-archeologica e topografica fin qui utilizzata appare quanto mai esauriente. Più importante è invece insistere su di un fatto, da nessuno fino ad oggi con decisione rilevato: dal collegamento delle sedi già in funzione attraverso un unico asse, caricato allo stesso tempo di nuovi centri, risultò alla lettera una città-regione, una unica città cioè estesa quanto una

<http://psm.bologna.it>

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 260 km, coincidendo essi 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 10-25 km l'uno dall'altro, corrispondente al massimo a due giorni di cammino per il trasporto delle merci. Ubicazioni d'indubbio valore itinerario, e che però all'interno del progetto romano acquistarono, a differenza di qualsiasi altra precedente occupazione, la funzione di veri e propri «punti di concentrazione di un territorio», nel senso che tutti agivano da «località centrali» rispetto a una più o meno vasta circoscrizione rurale.

Nemmeno sulle caratteristiche delle centuriazioni in varia maniera appoggiate alla via Emilia e sulle loro connessioni con la redenzione, il popolamento, la sistemazione idraulica e la messa a coltura delle terre immagiate pare qui opportuno insistere. È necessario invece richiamare l'attenzione su di un fenomeno di grande destino, e che proprio dal contesto centuriale e della città-regione trae origine, fin quasi a connotarne la specificità dell'essenza: l'intima, organica unità di città e campagna che fa della prima il 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. 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 *soci* 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. 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*, 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 dal Gottmann mediante l'applicazione della «teoria dei cardine», che spiega lo sviluppo delle città come prodotto del loro ruolo di cerniera — nel caso americano tra l'interno 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.

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, in anni recentissimi, alla costituzione sul piano economico e sociale del «modello emiliano». 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 definitoria la colonizzazione romana in terra padana rispetto a tutte le precedenti. 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, inclusivo, in virtù della *limitatio* centuriale concepita come l'equivalente della moderna nozione di «rete di distribuzione», 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.

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 restarono in possesso di un unico ruolo principale (itinerario o di mercato, ad esempio) vennero di fatto condannate alla stasi. 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, 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

<http://psm.bologna.it>

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, 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. «Concetto-camaleonte» 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». Di cui la *Tabula Peutingeriana*, straordinaria illustrazione *ante litteram* del rapporto tra crescita urbana e circuito dell'informazione, fornisce, nel caso in questione, l'inequivocabile rappresentazione. Il corridoio emiliano vi figura come segmento delle rettilinee e tentacolari terminazioni nervose di un centro — l'urbe *caput mundi* — all'apogeo del proprio dominio, e la resa icastica della diretta dipendenza di tutte le città da un'unica metropoli principale vale come espressione della loro subordinazione, di cui la carta evidenzia i canali. Proprio perché esplicita ed esaustiva riguardo alla natura, al meccanismo e alle connessioni di tale subordinazione della periferia nei confronti del centro, la *Tabula* resta anche l'unica figurazione cartografica che davvero riproduca un sistema urbano, che per definizione è sempre «molto più che un aggregato di città». E proprio essa svela, di conseguenza, la ragione più profonda della connaturata dimensione media dell'allineamento urbano emiliano: lunga «tastiera» mossa da Roma, da sempre attenta, attraverso la regolazione dei flussi emessi in direzione del corridoio emiliano, 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.

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?

2 | AUTO-ORGANIZZAZIONE, SVILUPPO URBANO, NASCITA DEL QUATERNARIO: IL MEDIOEVO

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 auto-organizzatore, 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 “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. E proprio il ripristino, prima del Mille, del ruolo della via Emilia come principale arteria commerciale tra la penisola italiana e l'Europa centrale precedette, e in misura ancora difficilmente accertabile preparò, la rivoluzione comunale. Ma se a proposito dello sviluppo urbano alla fine del primo millennio nel suo rapporto con l'asse viario è giocoforza procedere per indizi, altrimenti 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. 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. 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 50.000 abitanti, superata in tutta Europa da non più di altre cinque o sei città) ma 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. D'altronde, basta un'occhiata alla carta della distribuzione degli ospedali per lebbrosi sorti dopo il Mille ed entro il Duecento a difesa di tutti i centri del corridoio emiliano — tutti a levante del centro abitato, ad eccezione di Forlì, e sulla via Emilia a circa 3 km dalle mura — per rendersi conto di come unica e comune fosse la logica che

<http://psm.bologna.it>

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, ancora oggi si ripete, «si nutrono di movimento».

L'auto-organizzazione, invece, si nutre di disordine, che sa trasformare in ordine. Perché effettiva auto-organizzazione 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» il volgersi l'un verso l'altro, nel proprio medievale sviluppo topografico, dei due centri terminali di Piacenza e Rimini può servire, per quel che riguarda la via Emilia, da sintomo materiale. Decisivo però resta il fatto che per qualsiasi organismo i meccanismi dell'auto-organizzazione sono i meccanismi dell'attività cognitiva, 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, 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 di recente Jean Gottmann, equiparando tale ruolo a quello di «essenziale servizio avanzato per gli affari», a quello di ogni «funzione finanziaria d'ordine superiore». 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 si originano tutte le altre attività urbane quaternarie e che «interpreta, analizza, ricicla e rinnova». 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» ammontante a qualche migliaio di persone 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». Sequela, quella appena riportata, ancora da analizzare con precisa attenzione, ma la cui semplice enunciazione basta già a indicare nella crescita qualitativa della connaturata e originaria funzione terziaria il dato caratteristico del «modello bolognese» d'uscita dalla crisi urbana altomedievale: un modello già impostato secondo i criteri che la sociologia contemporanea (un solo

richiamo: Richard Florida e la sua idea della città dell'innovazione) assegna alle formazioni urbane di punta.

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 avvenisse all'interno del preesistente municipio romano. 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. Lungo la via Emilia, naturalmente, ma non lungo il suo tratto romagnolo, già «oscurato» sotto tale riguardo dal centro bolognese, 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, 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.

3 | I LUOGHI E I TEMPI DELLA CRESCITA MODERNA: VERSO LA REGIONE-CITTÀ

Qualche anno fa Maurice Aymard ha messo 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. Tale stasi, senza eguali nel continente europeo tra medioevo ed età moderna, si tradusse puntualmente, 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 70.000 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. E, si badi, questo nonostante il ruolo di «seconda capitale» dello Stato pontificio detenuto dalla città, ruolo che in qualche misura apparentava Bologna alle *Residenzstädte* dei ducati emiliani nel novero degli organismi urbani «politicamente reggenti», molto più delle città «politicamente subordinate» contraddistinte, a partire dal Rinascimento, da vitalità economica e impulso urbanistico. Tra i quali, come ha mostrato Giovanni Ricci, all'interno della selezione nella costellazione urbana tardo-medievale successiva alla pace di Lodi e alla conseguente ascesa degli stati regionali Modena e Parma vennero di fatto promosse, secondo l'immagine che risulta dagli stereotipi letterari, a formazioni di «seconda classe» per dirla con il Magini, quasi alla pari con Bologna. E ciò nel corpo di una gerarchia destinata a subire fino a tutta la prima metà dell'Ottocento irrilevanti modificazioni.

Ma si guardi, per avere un'idea della distribuzione dei centri emiliano-romagnoli alla vigilia dell'Unità, la rappresentazione cartografica della figura 1, ottenuta dall'assemblaggio dei dati riportati nei Dizionari Corografici dello stato estense, dei ducati di Parma, Piacenza e Guastalla, del granducato di Toscana, dello stato pontificio e degli stati sardi di terraferma editi a Milano dall'editore Civelli tra il 1850 e il 1856.

<http://psm.bologna.it>

Centri si è detto perché la carta riporta l'ubicazione rispetto ai corsi d'acqua e alla via Emilia di tutti i capoluoghi di «comunità» dotate di più di 5.000 abitanti. Capoluoghi che spesso non coincidono, specialmente in montagna, con le sezioni comunali più popolose, e non di rado caricati inoltre del valore demografico relativo agli «appodiati», agli annessi villaggi il cui numero riesce in genere direttamente proporzionale all'estensione dei limiti dei singoli comuni. Alla lettera centri, dunque, perché la loro distribuzione riflette in realtà quella del ruolo di centralità connesso all'esplicazione della funzione amministrativa. Uno solo tra essi, Bologna, si collocava nella categoria demografica superiore, sfiorando i 100.000 abitanti, e cinque facevano parte della seconda, compresa tra i 70.000 e i 40.000 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. E nel complesso la carta evidenzia 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. Dal punto di vista statistico, la popolazione dei Ducati e delle Legazioni aggrumata in comunità superiori ai 5.000 abitanti ammontava alla vigilia dell'unificazione nazionale a più di un milione e trecentomila persone, cifra pari a più del 68% 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 6% del carico demografico completo si 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 la carta fin qui in discorso con quella rappresentata nella figura 2, 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 5.000 anime, che passano da 95 a 106, 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

<http://psm.bologna.it>

— come 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 testimonia. 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 tra le due carte, l'inferiorità nella dotazione di località centrali dell'Appennino pontificio rispetto a quello ducale, e la notazione viene rafforzata dal comportamento dei rispettivi avampaesì padani. Anche in pianura come in montagna e in collina il Panaro sembra segnare il limite tra due comparti dell'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.

Si tratta di modifiche, è agevole rilevare, connesse alla «decapitazione» — come allora usava dire — funzionale 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 a 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 urbano, tra loro connessi in tal modo da poterli ricondurre a un fenomeno unitario e differenziato da quello delle zone circostanti». A motivo del fatto che la perdita del ruolo di capitale delle 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 Regime*. «Ville», villaggi e castelli con popolazione spesso inferiore ai 5.000 abitanti, e che perciò non compaiono nella carta tratta dai dati relativi al primo censimento nazionale, ma che proprio con l'autonomia amministrativa ricevettero il

<http://psm.bologna.it>

primo e più importante tra i «caratteri tipici» dello stile insediativo urbano. Tale redistribuzione e diffusione dei poteri territoriali su base comunale, premesse essenziali 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 del Frignano e della collina modenese di cui la carta si limita a rilevare — dati i criteri della sua costruzione — soltanto l'aspetto negativo. E identico discorso vale a proposito della montagna e della collina reggiane.

Fu però in pianura che al fenomeno si 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 5.000 persone scende a poco più del 63% del totale, a conferma degli effetti del «desserrement» comunale — come direbbero i geografi francesi — appena descritto. 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. Tale tendenza 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. 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 nel pedemonte meno rapidamente che nel complesso della pianura. 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» in epoca postunitaria, come si esprimeva l'Insolera: la strada ferrata, dal percorso rigidamente parallelo, nel suo primo e portante tronco, alla via Emilia, quasi come una forma di suo raddoppio. Evidentemente, l'azione attrattiva per le attività industriali e commerciali esercitata dalla ferrovia pedemontana non fu, al contrario di quanto generalmente si scrive, 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

<http://psm.bologna.it>

— 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, 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». 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 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, 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, e in particolare di quelli del corridoio. Grazie ai criteri della «regionalità amministrativa» 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 d'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 per tal verso instauratasi, dal momento che la successiva «ricostruzione» si limitò a rimontare le cose come erano e dove erano. Il che vale 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.

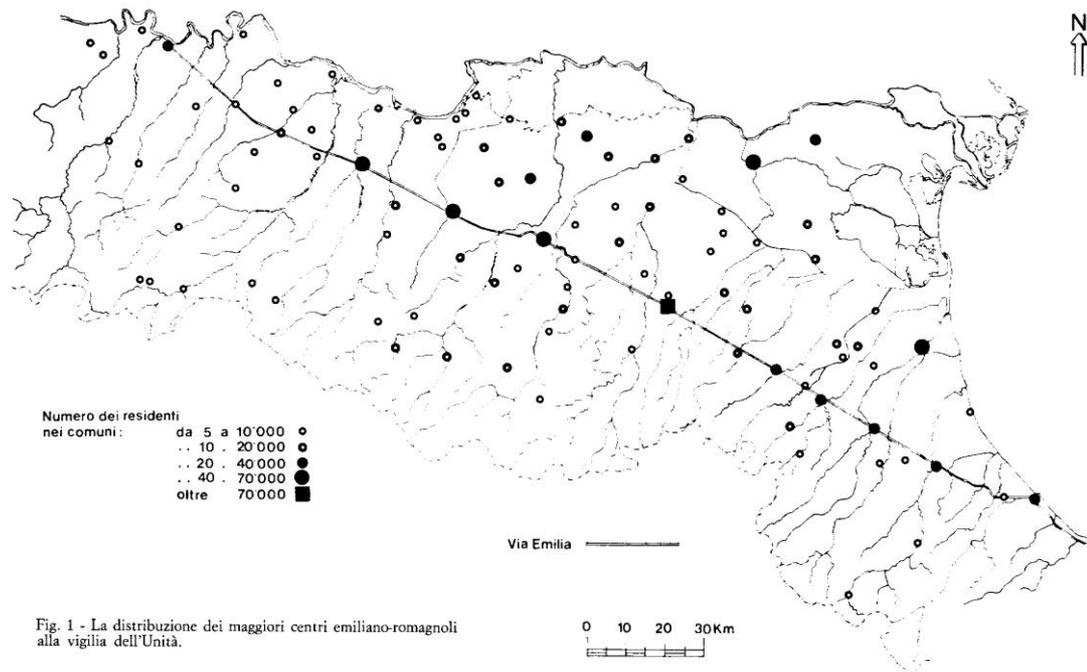


Fig. 1 - La distribuzione dei maggiori centri emiliano-romagnoli alla vigilia dell'Unità.

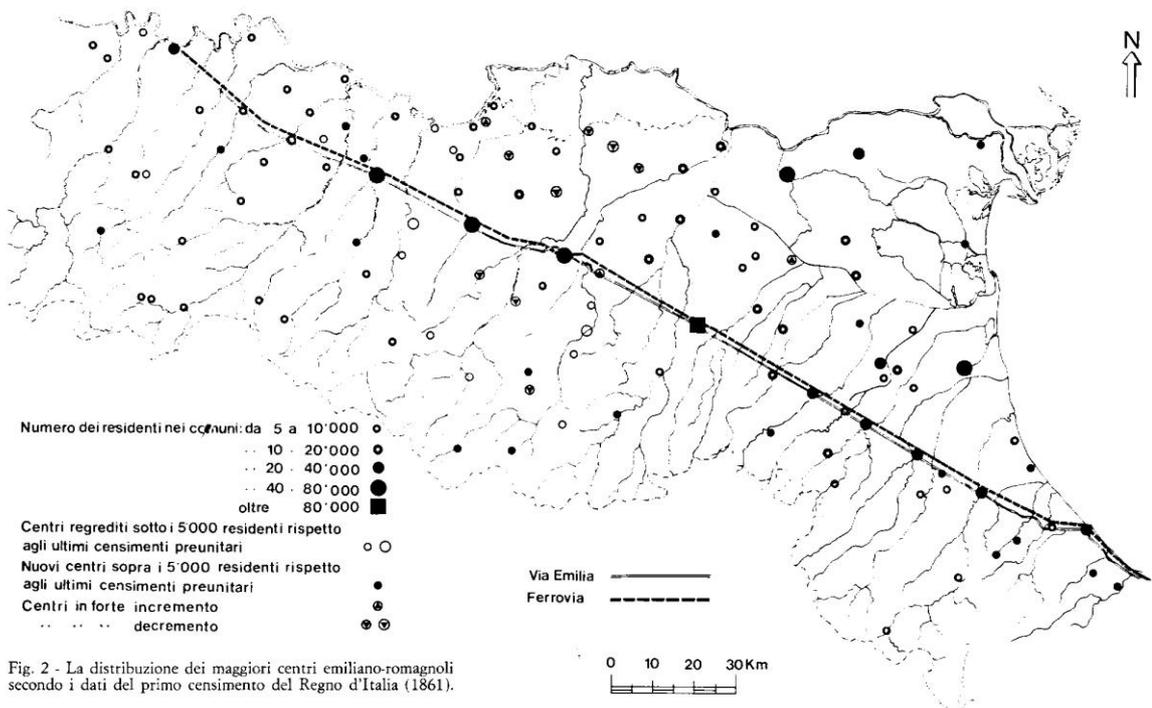


Fig. 2 - La distribuzione dei maggiori centri emiliano-romagnoli secondo i dati del primo censimento del Regno d'Italia (1861).

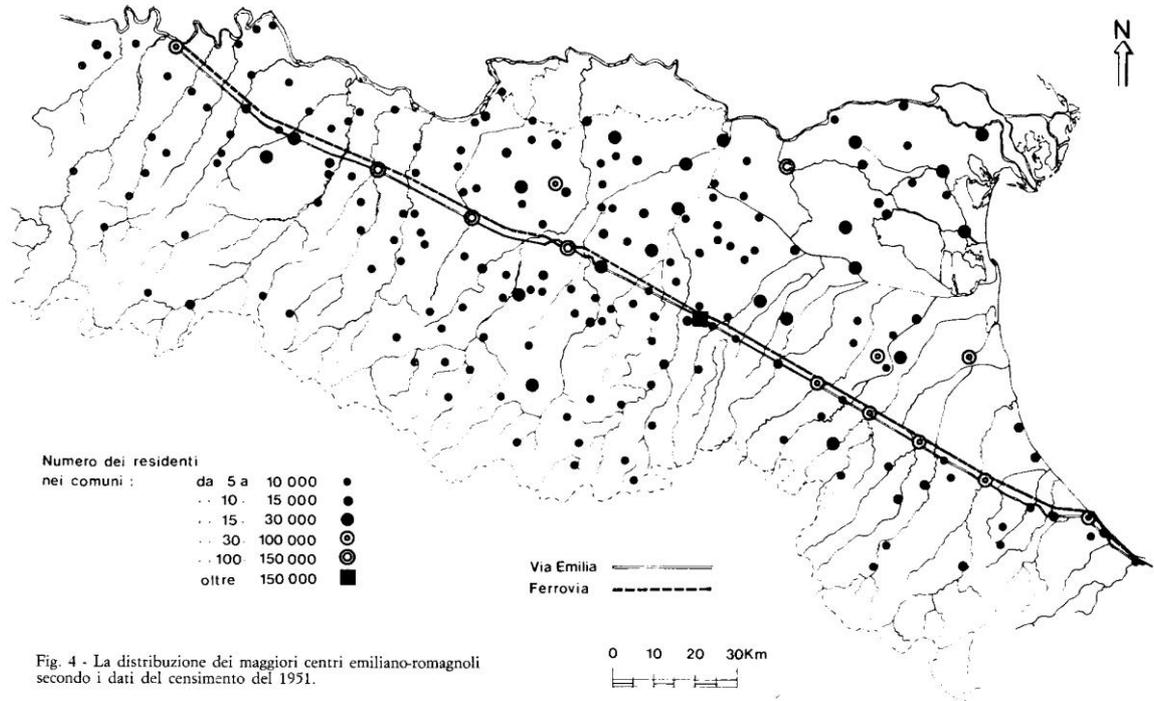


Fig. 4 - La distribuzione dei maggiori centri emiliano-romagnoli secondo i dati del censimento del 1951.

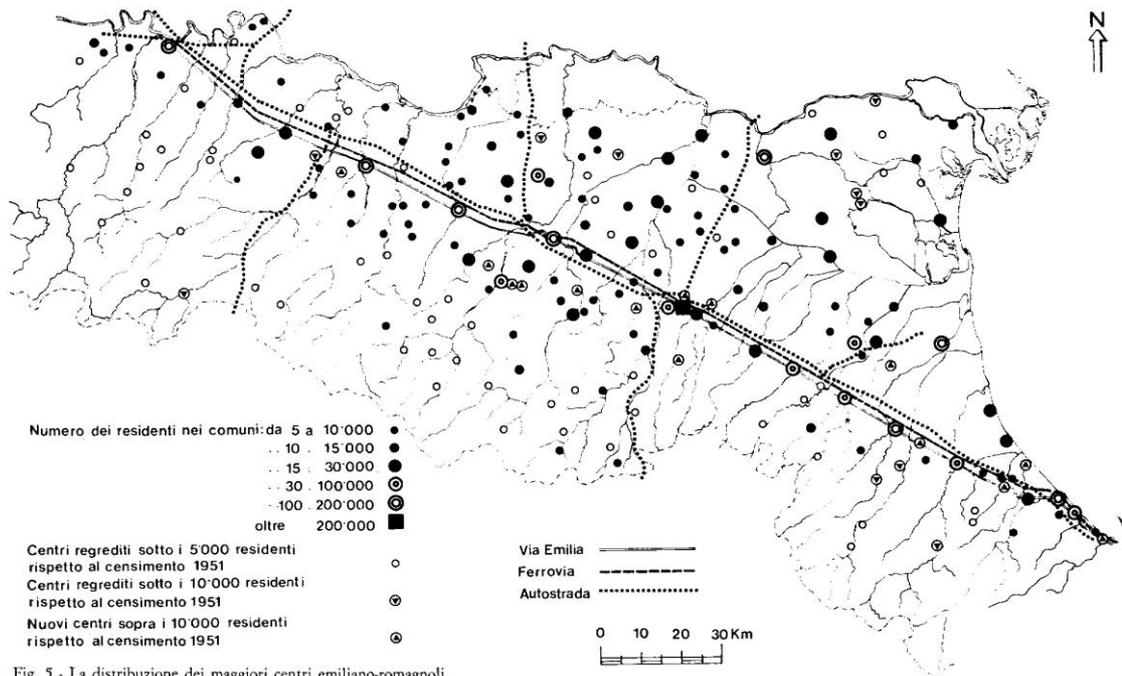


Fig. 5 - La distribuzione dei maggiori centri emiliano-romagnoli secondo i dati del censimento del 1981.

<http://psm.bologna.it>

Si esamini, nella figura 4, la distribuzione delle sedi distinte per ampiezza demografica secondo il censimento del 1951, e la si compari prima con la figura 2, poi con la figura 5, relativa alla rilevazione censuaria del 1981. La carta basata sui dati del primo conteggio del dopoguerra restituisce l'immagine della città-regione al tempo della sua massima dilatazione — come appunto il raffronto con la carta costruita sulle cifre del primo censimento nazionale consente d'avvertire immediatamente — e appunto alla vigilia dell'inizio della propria trasformazione in regione-città. Trasformazione segnata, sul piano dei congegni economici, dal definitivo declino funzionale delle unità territoriali longitudinali rispetto ai corsi d'acqua (gli antichi *municipia* romani, divenute poi le province dello stato unitario) distese, a meridione e a settentrione del centro principale invariabilmente posto sulla via Emilia, dalla montagna alla pianura. Unità che tra la fine degli anni Quaranta e l'inizio dei Cinquanta, dopo aver dato cessavano di esistere per essere sostituite da più estesi insiemi spaziali, omogenei dal punto di vista fisiografico e allungati in direzione all'incirca orizzontale, ma soprattutto distinti e anzi opposti per la diversa, non più complementare e addirittura conflittuale logica di sviluppo: l'Appennino, la piana e, a giunzione, la fascia emiliana in procinto di registrare la prima manifestazione d'irruente urbanesimo, nel contesto di una crescita economica che fino all'inizio degli anni Sessanta investì l'intera Emilia e Romagna non soltanto con saggi notevolmente superiori alla media nazionale, ma anche con un'ampiezza proporzionalmente più accentuata che in ogni altra regione italiana. La figura 5 evidenzia con immediatezza la contrazione in profondità della trama insediativa portante intervenuta nell'ultimo trentennio, la sua periferica ritrazione non soltanto nella fascia montana ma anche sull'orlatura padana superiore — si faccia caso alla «bassa» piacentina e parmigiana e al Ferrarese. E, insieme, illustra come la concentrazione e il potenziamento delle attività urbane abbiano investito in maniera privilegiata, oltre che il pedemonte e il litorale, l'avanterra collinare tra i corsi dell'Idice e del Taro, a tergo dei centri maggiori compresi da Bologna a Parma. Trasgressione, codesta, specialmente favorita dalla vicenda del popolamento negli anni Settanta, che hanno visto i comuni semirurali e semiurbani della regione accrescersi a un ritmo di molto superiore a quello dei comuni urbani, privati dell'apporto dovuto alle correnti migratorie interne alla base, in passato, del loro incremento. In ogni caso il corridoio urbanizzato emiliano continua anche in tale periodo ad assolvere la propria storica funzione d'epicentro di diffusione dei processi innovativi restando in possesso delle informazioni più rare, complesse e specializzate, a evidente segno della validità del principio d'inerzia del capitale fisso e della struttura socioeconomica. Gli economisti hanno assegnato con sicurezza agli "elementi di offerta" ereditati dall'originario impianto romano (disponibilità di energia, sviluppo tecnologico ma soprattutto natura e modalità della ripartizione settoriale e della distribuzione territoriale dell'attività economica: dunque fattori immediatamente dipendenti dalla struttura e dalle modalità d'uso dello spazio socialmente elaborato) il ruolo di principali agenti della crescita

<http://psm.bologna.it>

emiliano-romagnola nella fase di transizione verso la maturità industriale determinatasi nel corso degli anni Settanta – mentre al contrario sugli “elementi di domanda” (sviluppo del prodotto nazionale, espansione degli scambi internazionali, crescita dei consumi e degli investimenti regionali) sarebbe in precedenza ricaduto il compito propulsivo sia nell’iniziale fase di generazione che in quella successiva di consolidamento del processo di industrializzazione. Gli storici economisti, dal canto loro, hanno individuato 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 anche dell’insieme della maglia viaria, della rete di rifornimento idrico e del complesso di aree attrezzate. Manca però ancora il compiuto riconoscimento, venuta ormai meno la validità di quel che per anni proprio gli elementi appena richiamati hanno rappresentato sotto la formula del “modello emiliano”, della originaria funzione quaternaria la cui rivitalizzazione ha segnato – ad esempio nel periodo postunitario – fin dall’inizio le stagioni più felici di Bologna, l’unica città al mondo al cui interno la produzione e il trattamento dell’informazione specializzata allinea secondo una tradizione almeno secolare le sue strutture (quelle universitarie al confine nordorientale del centro storico) proprio accanto alle sedi centrali dei servizi primari (acqua, gas, telefonia), a segno di una contiguità fisica che si traduce in omologia funzionale: quella originaria e fondante dell’organismo urbano bolognese.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- AA.VV., *Rapporto sulla situazione economico-sociale dell'area bolognese*, Roma, Edizioni delle Autonomie, 1982, 3 voll.;
- Aymard, M., *La transizione dal feudalesimo al capitalismo*, in AA.VV., *Annali della Storia d'Italia*, 1, *Dal feudalesimo al capitalismo*, Torino, Einaudi 1978, pp. 1123-95;
- Bellettini A., *La popolazione di Bologna dal secolo XV all'unificazione italiana*, Bologna, Zanichelli, 1961;
- Bollini M., *Semirutarum urbium cadavera*, in "Riv. Storica dell'Antichità", I (1971), pp. 163-76;
- Brusa, C. (a cura di), *Riflessioni geografiche sull'Emilia-Romagna*, Milano, Unicopli 1982;
- Caracciolo, A. (a cura di), *Dalla città preindustriale alla città del capitalismo*, Bologna, il Mulino;
- Carozzi C., Rozzi R., *Suolo urbano e popolazione. Il processo di urbanizzazione nelle città padane centro- orientali (1881-1971)*, Milano, Angeli 1980;
- Castagnetti A., *L'organizzazione del territorio rurale nel Medioevo. Circoscrizioni ecclesiastiche e civili nella "Langobardia" e nella "Romania"*, Bologna, Pàtron, 1982;
- Chevallier R., *La romanisation de la Celtique du Pô*, I, *Les données géographiques*, Paris, Les Belles Lettres, 1980, e II, *Essai d'histoire provinciale*, Roma, Ecole Française de Rome, 1983 ;
- Chittolini G., *Il particolarismo signorile e feudale in Emilia fra Quattro e Cinquecento*, in AA.VV., *Il Rinascimento nelle corti padane. Società e cultura*, Bari, De Donato, 1977, pp. 23-52;
- Corna Pellegrini G., *La ricerca geografica urbana. Contributi per una metodologia*, Milano, vita e Pensiero, 1973;

<http://psm.bologna.it>

- Coulet L., *Un élément de l'aire metropolitane de Bologne: Casalecchio di Reno*, in "Méditerranée", VII (1966), pp. 313-41 ;
- Crocioni G., *Territorio e pianificazione: il caso emiliano*, Venezia, Marsilio 1979;
- Dal Pane L., *La vita economica a Bologna nel periodo comunale*, Bologna, Tinarelli, 1957;
- D'attorre P.P., *La ricostruzione in Emilia Romagna*, Parma, Pratiche Editrice 1980;
- Doglio C., Fasoli L., Guidicini P. (a cura di), *Misure umane. Un dibattito internazionale su borgo città quartiere comprensorio*, Milano, Angeli, 1978;
- Dupuy J.-P., *Ordres et désordres. Enquête sur un nouveau paradigme*, Paris, Seuil, 1982 ;
- Farinelli F., *I lineamenti geografici della conurbazione lineare emiliano-romagnola*, Bologna, Istituto di Geografia dell'Università, 1984;
- Farinelli F., *La ragione mesopolitana*, in F. Varignana (a cura di), *Bologna dall'antichità al boom*, Bologna, Fondazione della Cassa di Risparmio, 1997, pp. 13-26;
- Florida R., *Cities and Creative Class*, New York, Routledge, 2005;
- Formica P., Totola Vaccari M.G., *La regione nell'economia e nella politica, II, Analisi applicata: il caso dell'Emilia Romagna*, Bologna, Clueb, 1980;
- Gabba E., *Per un'interpretazione storica della centuriazione romana*, in S. Settis (a cura di), *Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo romano*, Modena, Panini, 1984, pp. 15-28;
- Gottmann J., *The Recent Evolution of Oxford*, in "Ekistics", 46 (1976), pp. 29-35;
- Gottmann J., *The Metamorphosis of the Modern Metropolis*, in "Ekistics", 49 (1982), pp. 7-11;
- Gusatz M., *Les dangers de l'Auto*, in P. Dumouchel, *L'Auto-organisation. De la physique au politique*, Paris, Seuil, 1983, pp. 25-36;

<http://psm.bologna.it>

- Insolera I., *L'urbanistica*, in AA.VV., *Storia d'Italia*, V, *I documenti*, t.1, Torino, Einaudi, 1973, pp. 411-83;
- Mainardi R., Tombola C. (a cura di), *Grandi città e aree metropolitane*, I, *Città e spazi regionali in Italia*, Milano, Angeli, 1982;
- Mansuelli G.A., *Lineamenti antropogeografici dell'Emilia e Romagna dalla preistoria alla romanizzazione*, in AA. VV., *Preistoria dell'Emilia-Romagna*, II, Bologna, Forni 1963, pp. 121-47;
- Mansuelli G.A., (con la collab. di E.A. Arslan e D. Scagliarini), *Urbanistica e architettura della Cisalpina romana fino al III sec. e.n.*, Bruxelles, coll. Latomus, vol. 111, 1971;
- Meier R.L., *Croissance urbaine et théorie des communications*, Paris, P.U.F., 1972 ;
- Mondada L., *Décrire la ville. La construction des savoirs urbains dans l'interaction et dans le texte*, Paris, Anthropos, 2000 ;
- Nissen H., *Italische Landeskunde*, 2 voll., Berlin, Weidmannsche Buchhandlung, 1902;
- Pred A., *City-Systems in Advanced Economies*, London, Hutchinson, 1977;
- F. Rodolico, *Le pietre delle città d'Italia*, Firenze, Le Monnier 1965;
- Ricci, G., *Bologna*, Bari, Laterza, 1980;
- Rossi U., Vanolo A., *Urban Political Geographies. A Global Perspective*, London, Sage, 2012;
- Simmons J.W., *The Organization of the Urban System*, in L.S. Bourne e J.W. Simmons (edrs), *Systems of Cities*, New York, Oxford University Press, 1978, pp. 52-68;
- Stefani G., *Dizionario Corografico-Universale dell'Italia sistematicamente suddiviso secondo l'attuale partizione politica d'ogni singolo stato italiano, compilato da parecchi dotti italiani*, 4 voll., Milano, Civelli, 1850-57;

<http://psm.bologna.it>

- Susini G., *Campagna e città. Temi di geografia economica romana*, in AA.VV., *La villa romana (Giornata di studi, Russi 10 maggio 1970)*, Faenza, Lega, 1974, pp. 1-14;
- Susini G., *La Cispadana romana*, in A. BERSELLI (a cura di), *Storia dell'Emilia*, I, Bologna, University Press, 1976, pp. 107-31;
- Tibiletti G., *La romanizzazione della Valle Padana*, in AA.VV., *Arte e civiltà dell'Italia settentrionale dalla Repubblica alla Tetrarchia*, I, Bologna, Forni 1964, pp. 105-31;
- Vasina A., *Circoscrizioni civili ed ecclesiastiche nel Medioevo*, in AA.VV., *Cultura popolare nell'Emilia Romagna*, VI, *Le origini e i linguaggi*, Milano, Silvana Editoriale, 1982, pp. 181-207;
- Whebell C.F.J., *Corridors: A theory of Urban Systems*, in "Ann. of the Ass. of Amer. Geogr", 59 (1969), pp. 2-18;
- Wu F., *Transitional Cities*, in "Environment and Planning A", vol. 35 (2003), pp. 1331-1338;
- Zangheri R., *Caratteri dell'economia emiliano-romagnola*, in "Atti Acc. Sc. dell'Ist. di Bologna", *Rendiconti*, LXVI (1978), pp. 42-71;
- Zukin S., *The Cultures of Cities*, Oxford, Blackwell, 1995.