

Storia e Futuro

RIVISTA DI STORIA E STORIOGRAFIA ON LINE

n. 55 giugno 2022



LUOGHI DEL COMMERCIO, EDILIZIA PUBBLICA E ORGANIZZAZIONE DELLO SPAZIO URBANO Su Bologna e la Bolognina negli anni Trenta

Retail, public housing and the organisation of urban space Bologna and the Bolognina district in the 1930s

Roberto Parisini

DOI: 10.30682/sef5522c

Abstract

La Bolognina è storicamente ritenuto il più grande quartiere operaio bolognese. Negli anni Trenta la sua crescita è tale da rendere evidente la necessità, per le autorità fasciste, di una sua funzionale integrazione nella città organizzata. Le modalità privilegiate sono quelle di una nazionalizzazione piccolo-borghese fondata sull'intrusione senza precedenti del pubblico negli spazi anche privati della città, in termini di pratiche abitative, uso dello spazio urbano e logiche dei consumi. Tra questi specifici percorsi è in particolare l'ultimo quello su cui più mi concentro, quello che, finora, meno ha goduto dell'attenzione degli storici. Quello dove un ruolo significativo viene assunto dalle vie dei negozi e dagli spazi connessi al dettaglio commerciale, dai commercianti e dalle loro vetrine elevate ora a "nuovi e molto trasparenti confini tra pubblico e privato".

Bolognina is considered the largest historic working-class district in Bologna. Given its rapid growth during the 1930s, fascist authorities decided it was time to integrate it with the city at the functional level. Their preferred strategy was a petit-bourgeois nationalization based on an unprecedented intrusion of the public even into the city's private spaces, by way of housing practices, use of urban space and consumption patterns. Among these issues, the latter is the one I will focus on the most since it is the one that has so far received the least attention from historians. Shopping streets, retail spaces, shopkeepers and their shop windows – which have now become “new and rather transparent borders between public and private” – play a crucial role dealing with this theme.

Keywords: consumi, commercio, edilizia pubblica, Bologna, Bolognina, fascismo.

Consumptions, retail, public housing, Bologna, Bolognina, fascism.

Roberto Parisini (Università di Ferrara), tra le sue pubblicazioni recenti: *Tra welfare pubblico e consumi privati. Sulle politiche del Pci in Emilia-Romagna*, in C. De Maria (a cura di), *Storia del PCI in Emilia-Romagna* (Bologna, 2022); *Sindacato, banche e ruoli di potere. Italo Balbo è il rapporto centro-periferia negli anni Trenta*, in A. Baravelli (a cura di), *Il Fascismo in persona. Italo Balbo, la storia e il mito* (Milano-Udine, 2021); *Commercial revolution and local government in Bologna “the red” (1959-1981)*, in “Journal of Historical Research in Marketing”, n. 1, 2015. Ha curato *Spazi del commercio e città contemporanea*, numero monografico di “Storia urbana” (n. 164, 2019).

Roberto Parisini (Università di Ferrara). Among his recent publications are *Tra welfare pubblico e consumi privati. Sulle politiche del Pci in Emilia-Romagna*, in C. De Maria (ed.), *Storia del PCI in Emilia-Romagna* (Bologna, 2022); *Sindacato*

ato, banche e ruoli di potere. Italo Balbo è il rapporto centro-periferia negli anni Trenta, in A. Baravelli (ed.), *Il Fascismo in persona. Italo Balbo, la storia e il mito (Milan-Udine, 2021)*; *Commercial revolution and local government in Bologna “the red” (1959-1981)*, in *“Journal of Historical Research in Marketing”*, no. 1, 2015. He was editor of *Spazi del commercio e città contemporanea, a monographic issue of the journal “Storia urbana” (no. 164, 2019)*.

Devo un sentito ringraziamento a Elena Pirazzoli che ha letto e commentato con me questo saggio.

Sulla percezione diffusa della Bolognina (a lungo principale espansione popolare della Bologna otto-novecentesca) pesano due immagini distinte e contraddittorie, talora elevate a emblemi di almeno un secolo di trasformazioni dell'intera città. Da una parte domina l'immagine della comunità che genera senso di appartenenza, luogo della sperimentazione amministrativa e dell'innovazione sociale, che determina una sorta di vero e proprio marchio fortemente identitario e di notevole *appeal*. Dall'altra parte c'è l'idea di luogo del degrado, della frammentazione e della dispersione politica e sociale, del disordine pubblico e privato. Al di là di specifiche strumentalizzazioni ricorrenti nel discorso pubblico, si tratta di due visioni che insieme costruiscono, sul piano storico, un quadro interpretativo abbastanza largo (e un po' stereotipato) di un'area periferica da sempre strategica nella rete delle comunicazioni e degli scambi non solo locali, e tuttora centrale nei progetti di più complessivo riequilibrio cittadino.

La prima immagine affonda le proprie radici nell'identità operaia che etichetta il quartiere e le sue forme dal primo piano regolatore generale (1889) fino alla crisi della città fordista, maturata circa cento anni più tardi. La seconda riflette soprattutto le urgenze del passato più recente, delle trasformazioni che vedono sommarsi gli effetti di una seconda modernizzazione consumistica con le crisi e “globalizzazioni” degli ultimi decenni. Nella sostanza due momenti posti in netta contrapposizione in quanto destinati a spiegare, più che complessità e intrecci di un succedersi di trasformazioni, la profonda suggestione di una cesura che ha messo in crisi la rassicurante linearità del rapporto tra forme della città e vie dell'identità e dell'integrazione sociale.

A ben guardare però, in nessun caso questo complicato rapporto è stato davvero messo a fuoco. Per cominciare, da tempo una robusta stagione di studi storici sui quartieri urbani ha ridimensionato in proposito il valore esplicativo della caratterizzazione “di classe”¹. E questo almeno a partire dalla fine degli anni Venti, con le amministrazioni dei principali centri urbani italiani che si pongono il problema, ormai ineludibile, di dare ordine a parti di città non di rado potenzialmente ostili al fascismo e ancora attraversate da violenze squadristiche; a nuove periferie urbane spesso cresciute caoticamente sotto la spinta convergente dell'immigrazione rurale, delle fuoruscite dai centri storici in *risanamento* e di un certo livello di modernizzazione economica.

Pratiche abitative, uso degli spazi, logiche dei consumi, che del rapporto in questione sono i principali ingredienti, almeno da questo momento andrebbero piuttosto ricondotti a molti fili diversi, a spiegazioni più fondate sulla varietà degli impulsi che sull'omogeneità delle appartenenze. Varietà delle dimensioni, dei soggetti, delle strategie, delle esperienze (individuali, familiari, etniche, di genere e di generazione, ecc.). Varietà delle forme del crescente intervento del centro locale e nazionale nelle modalità di governo della trasformazione urbana. Modalità che assumono viepiù le forme della pianificazione urbanistica; che tendono ovunque possibile a uniformarsi, fisicamente e culturalmente, in percorsi di organizzazione dello spazio e di nazionalizzazione piccolo-borghese messi in atto dal regime con un'intrusione senza precedenti del pubblico negli spazi anche privati della città.

Percorsi che, dunque, toccano la casa e i modi dell'abitare con l'ampio ricorso a un'edilizia popolare che seleziona le più opportune tipologie abitative; che si collegano a un'edificazione il più possibile ispirata a quella modernità ostensiva e monumentale a cui il regime andò progressivamente votandosi; che allestiscono un'esibizione pubblica di consumi privati tendente a standardizzare oggetti e stili di vita resi

largamente più visibili e desiderabili, benché non necessariamente più accessibili. In questo ultimo ambito, accanto a pubblicità e propaganda, anche nei quartieri popolari un ruolo significativo poteva essere assunto dai luoghi del commercio, a cominciare dalle vie dei negozi con le loro vetrine, elevate anche qui a «nuovi e molto trasparenti confini tra pubblico e privato» (Salvati 1993, p. 68).

È su questi specifici percorsi di organizzazione della periferia, di cui la Bolognina è puntualmente oggetto, che sono incentrate le pagine che seguono. Con un particolare richiamo proprio al commercio (trattato qui da ultimo e più ampiamente degli altri), quello che da noi meno ha goduto della considerazione degli storici, benché indiscutibile sia la sua centralità nei processi di sistemazione degli spazi urbani, dei loro tessuti connettivi e identitari anche all'interno delle grandi trasformazioni dell'ultimo secolo. È però vero che la crescente attenzione, recentemente dedicata all'evoluzione dei consumi ha portato maggiore visibilità storica anche alle strutture della distribuzione al dettaglio (Alves, Morris 2017). Essa tuttavia si è soprattutto concentrata sugli spazi privati del commercio; sulla loro funzione simbolica; sulla "spettacolarizzazione" degli oggetti in esposizione; sulle attitudini dei suoi frequentatori, più spesso esaminate secondo questioni di genere o di generazione. Sono invece rimaste decisamente più in ombra le influenze che queste strutture esercitano sugli spazi in cui si inseriscono; le relazioni che stabiliscono con tutti gli aspetti (fisici, politici, economico-sociali) che definiscono la costruzione dei tessuti urbani (Parisini 2019). Sono stati piuttosto architetti, geografi, sociologi e antropologi ad individuare nei luoghi del commercio un elemento cardine delle attuali profonde trasformazioni degli assetti insediativi e di strutturazione delle identità territoriali². E questo, ovviamente, non può meravigliare viste le specifiche inclinazioni disciplinari e il più diretto coinvolgimento nella gestione del governo urbano. Ma anche nella prospettiva dei *policy makers*, non sarà certo irrilevante arricchire la complessità dei temi qui in discussione con le profondità e le articolazioni del cambiamento storico. In questo senso la distribuzione al dettaglio, pur nell'enormità dei suoi mutamenti, si presenta come un tessuto ampio e complesso, solcato da molteplici e solide continuità. Sono grandi innovazioni, riproposizioni e combinazioni che, pur nella molteplicità delle scale e delle incidenze, tendono complessivamente a raccordare un unico percorso che muove dalle forme della contraddittoria modernizzazione fascista ai tumulti del miracolo economico, per entrare infine nella complessa definizione delle più recenti logiche metropolitane.

Già dagli anni Trenta, in una Bologna che manifesta una complessiva e sostenuta vocazione terziaria (Argelli 1986), la Bolognina somma elementi apparentemente contrastanti: agli evidenti segni di industrializzazione, affianca accenni di una gentrificazione *ante litteram*; alla grande diffusione dell'edilizia popolare, fa da corollario la diversificazione degli stili e delle pratiche del consumo; la terziarizzazione qui si concretizza principalmente in una complessa rete distributiva che non è, evidentemente, solo tipica appendice del tessuto operaio o pletorica espressione delle precarietà dell'immigrazione. Da questo momento il quartiere segna la maggior concentrazione cittadina di abitanti e di commercianti: fissa primati che sostanzialmente manterrà a lungo, fin quasi allo spirare del trascorso millennio³.

La periferia da organizzare

Alla svolta degli anni Trenta si voleva che Bologna, seconda capitale e consacrato "quadrivio" della rivoluzione fascista, divenisse un acclamato modello di gestione urbana (Mussolini 1927). Era un pezzo importante della retorica di modernizzazione della città che, sposandosi alla riforma podestarile, «con ritmo accelerato e instancabile si rinnova, muta immagine. Si espande alla periferia: dilata al centro i polmoni per un più ampio possente respiro» (Luminasi 1928, p. 9).

Nel contesto complessivo della spinta tecnocratica attraverso cui il fascismo stava guadagnando le simpatie di tecnici municipali e urbanisti si inserisce, dal 1926, il mito della "grande Bologna", specifica locale di una politica di accorpamento e di rafforzamento amministrativo che, già presente nell'Italia liberale, ritrovò va-

sto seguito tra i governatorati e le consulte podestarili d'età fascista anche se, di fatto, sarebbe andata a porsi in ambigua contraddizione con l'antiurbanesimo apertamente sbandierato dal regime dopo il 1931.

Al di là della retorica d'occasione abbondantemente utilizzata, l'acquisizione di tre comuni limitrofi avrebbe dovuto giocare come "condizione indispensabile" per la redazione di un nuovo piano regolatore che coordinasse più in largo sviluppo, servizi e infrastrutture⁴. La crescita della città si prospettava comunque con la decisione di un flusso migratorio che, tra il 1921 e il 1931, quasi da solo determinò un aumento di circa 37.000 persone (con una punta nel solo 1926 di 10.155 inurbati) facendo passare gli abitanti da 212.754 a 249.226, e poi a 281.162 nel 1936 (Finzi, Tassinari 1986).

Era una crescita in proporzione seconda solo a quelle di Torino e Milano, che imponeva anche qui lo sforzo di aprire la città organizzata alla recente periferia popolare dove si andava concentrando una considerevole parte di quel flusso. Ne erano consapevoli le coeve elaborazioni dell'urbanistica, giovane disciplina già pressoché codificata alla metà degli anni Venti (Ernesti 1988). Essa andava evolvendo da cultura elitaria a fenomeno diffuso passando dal Congresso internazionale dell'urbanesimo di Torino (1926) a una lunga stagione (dal '26 al '42) di concorsi per nuovi piani regolatori. Avrebbe dovuto essere questo il risultato più tangibile del nuovo rapporto da stabilire fra i diversi poteri nella gestione della città. Si cercava uno sviluppo più equilibrato, per cui il piano non fosse più la cura per alcune distorsioni della crescita urbana, bensì la «terapia di ampio respiro di un organismo complesso» (Ciucci 1989, p. 12). Due dei numi tutelari della disciplina, Gustavo Giovannoni e Marcello Piacentini, teorizzavano l'ormai inderogabile necessità che i piani prevedessero fisicamente e funzionalmente un nuovo centro a lato dell'antico; e, soprattutto, l'inopportunità di mantenere la separazione concettuale tra interventi nel centro e programma di espansione. Ai problemi del centro città si sarebbe d'ora in poi dovuto rispondere con un progetto che comprendesse anche le periferie, che «quotidianamente combattono la battaglia per la città» (Bottini 1990).

Di certo l'accresciuto livello della complessità urbana, la sua sicura capacità di creare consenso e, non da ultimi, gli intenti centralizzatori avviati dal regime avevano attirato sulla scienza della città l'attenzione non solo di Mussolini, ma anche dei suoi ras più avvertiti, come Augusto Turati a Brescia, Araldo di Crollalanza a Bari e Leandro Arpinati a Bologna⁵. Attenzioni che, in questo caso di studio, ci rimandano circolarmente alle elaborazioni tecniche, geografiche e statistiche che andavano comparando sulla rivista comunale come diretta emanazione delle competenze degli uffici municipali; ma ancora di più alla presenza del capoluogo emiliano tra i comuni fondatori dell'INU, presenza da attribuire più alla volontà del podestà che alla «larga struttura tecnico-amministrativa dei funzionari impegnati nello sviluppo urbano» (Falco 1988, p. 202). Non è ancora chiaro quanto a Bologna il governo della città conobbe il conflitto (in pieno corso in quegli anni) tra la visione pragmatica e autonomistica dei tecnici municipali e la cultura "centralizzata" del progetto sostenuta dagli urbanisti di professione (che l'INU tutelava e promuoveva)⁶. E nemmeno se e come queste visioni si misurarono con le "intuizioni" e le strategie di consenso messe in campo dal capo del fascismo bolognese, ispiratore e controllore, tra il 1925 e il 1933, di larga parte delle iniziative urbanistiche ed edilizie locali⁷. La variante da lui introdotta nel 1927 al vecchio prg (poi prorogato di altri 25 anni) pare comunque rimanere il punto di riferimento di tutta la politica di organizzazione dello spazio urbano fino alla guerra⁸. Di fatto il concorso per il nuovo piano regolatore giunse solo nel 1938, con un lungo e controverso cammino, secondo percorsi e con protagonisti su cui resta certamente ancora molto da approfondire⁹.

Morfologie di uno spazio periferico

Protagonista della grande crescita fu la *città nuova*¹⁰, la cui funzione più "attraente" era anche qui legata all'area ferroviaria che, estesa su 67,4 ettari, rompeva a Nord con la sua ampia presenza ogni linearità di espansione verso la pianura. In particolare l'influsso dell'area segnava da una parte la Bolognina, il quar-

tiere operaio pianificato fin dal 1889 fuori porta Galliera, che si era infine espanso punteggiandosi di magazzini, di depositi (ferroviari, tramviari, ecc.) e di fabbriche in uscita dagli spazi angusti dell'*intra moenia*. Dall'altra parte, a sud del fascio dei binari, «addentrandosi nella città vecchia, si stende a comprendere per lo meno la via dei Mille e l'area fra questa e la Ferrovia sino alla via Galliera», toccando direttamente i margini settentrionali dell'erigenda via Roma (Toschi 1931, p. 13).

La Bolognina da sola, tra il 1931 e il '36, accolse oltre un terzo dell'intero flusso immigratorio cittadino, passando da 15.303 a 26.430 abitanti e divenendo in assoluto il quartiere più popoloso della città. Non a caso qui si concentrò anche il più intenso sforzo dell'Istituto case popolari che, entro il 1939, vi avrebbe edificato poco meno della metà dei 2809 alloggi complessivamente realizzati nell'intera periferia¹¹. Tuttavia, al contrario di quanto avvenne alla Cirenaica (l'altra periferia popolare cresciuta spazialmente segregata a Nord-est)¹², nessuno di questi palazzi appartenne alla categoria "degli umili", o alle successive *popolarissime*. Dapprincipio si offrivano comunque alloggi molto semplici con una, due o tre stanze oltre alla cucina e alla latrina. Per fare un bagno occorreva recarsi alle strutture pubbliche di porta Galliera, demolite poi all'inizio degli anni Trenta. Successivamente ci si rivolse a edifici di tipo più curato, per la cui assegnazione fu elevato il reddito massimo delle famiglie aventi diritto. I canoni d'affitto erano pari a quelli di mercato, ma risultavano sempre più appetibili se confrontati con quelli dei fatiscenti appartamenti popolari del centro (IACP Bologna 1956). Già in principio l'intenzione era volgersi a risolvere l'urgente questione, al centro anche della battaglia amministrativa socialista, dell'assoluta carenza di case per quelle

famiglie modeste le quali non possono rigorosamente considerarsi operaie nel vero senso della parola, senza neppure essere ascritte alla borghesia: di quelle famiglie, cioè, che hanno spesso redditi se non inferiori, certo appena uguali ai redditi delle famiglie operaie, pur dovendo soggiacere ad esigenze di decoro ed anche di riguardo che ne rendono la vita assai più dispendiosa¹³.

Come è ben noto, il fascismo non mancò di incentivare queste aspirazioni alla rispettabilità sociale manovrando criteri d'accesso e tipologie dell'edilizia pubblica. Arpinati, presidente dell'Istituto bolognese dal 1923 al '27, ne spostò più direttamente l'attività sulle case a riscatto, per allargare la casa in proprietà tra i ceti meno abbienti e restringere ancora di più la destinazione sociale delle abitazioni. In altre parole fu perseguita, certo non solo a Bologna¹⁴, un'armonizzazione tra città borghese e residenza popolare fondata su precise identità abitative e sull'omogeneizzazione nel nuovo tessuto urbano di piccoli ceti a reddito relativamente sicuro¹⁵. I dati dei matrimoni, celebrati, tra il 31 agosto 1929 e il 20 agosto 1932 nella parrocchia della Bolognina, danno parziale riscontro di un tessuto sociale nella sostanza sempre più conforme agli impulsi ricevuti. Limitando l'osservazione ai residenti nelle vie che ordinano l'enorme quadrante delle case popolari – essenzialmente collocato nella parte sud-occidentale del quartiere –, le professioni maschili più comuni risultano essere in effetti quelle di impiegato (per quasi un terzo), artigiano, operaio, viaggiatore di commercio ed esercente. Gli operai continuano in maggioranza a essere ripartiti tra i settori più qualificati, mentre tra le donne, alle spalle dell'assoluta maggioranza di casalinghe, spiccano sarte ed impiegate¹⁶.

La manodopera più propriamente industriale dava certamente un significativo contributo di residenti al quartiere anche se il fenomeno più consistente appare piuttosto quello del pendolarismo giornaliero, come è testimoniato dal notevole potenziamento a cui andarono incontro, tra il 1924 e il 1932, le linee tranviarie che facevano capo a Corticella e a Casaralta¹⁷. Il ruolino dei 547 lavoratori della "Giuseppe Minganti Spa" ci fornisce in questo senso dati interessanti¹⁸. Poco più di 1/5 (123) di questi operai continuava a risiedere nel centro storico, e a questo gruppo apparteneva presumibilmente una buona parte della manodopera più qualificata che proveniva generalmente dalle officine e dalle botteghe artigiane diffuse soprattutto entro le mura, da dove la stessa fabbrica si era trasferita nel 1924. Erano altrettanti (128) quelli che risiedevano nelle altre periferie urbane. La provenienza rurale era comunque netta, soprattutto dalle campagne più vicine a questa parte della città, e riguardava presumibilmente la manodopera più giovane e meno qualificata. Era-





Fig. 1: "Mappa di Bologna nel 1939", dettagli (da Per Bologna 1996, pp. 130-131).

no 200 gli operai nati nei comuni della pianura, e appare abbastanza semplice arguire che una consistente fetta dei 131 lavoratori effettivamente residenti in Bolognina provenisse da comuni limitrofi ma privi di collegamenti abbastanza veloci, come nel caso di Castelmaggiore.

Sicuramente i grandi contenitori dell'edilizia pubblica erano tra i luoghi d'incontro (forse anche attraverso una certa diffusione del subaffitto) dei giovani operai che ancora "odorano di fieno" con i loro colleghi più esperti e meglio pagati come pure di quello, più generale, tra immigrati e *decentrati* dai risanamenti. Erano incontri che contribuivano a costruire uno spirito di borgo, ma meno facilmente preludevano a una logica, magari piuttosto laboriosa, di integrazione per affinità di classe (D'Attorre 1998). In primo luogo, capillare era il controllo verso un'area che stava assemblando, in uno spazio sempre meno liminale tra città e campagna, un tessuto sociale potenzialmente ostile al fascismo¹⁹. E poi anche qui andava distribuendosi, dietro gli sbarramenti sociali descritti, un ampio pezzo di società italiana così come si stava modellando nelle grandi trasformazioni degli anni Trenta: attenta a nuovi consumi, sensibile all'idea di una città che, sul filo di una modernità continuamente evocata, si avviava all'integrazione delle sue periferie²⁰.

Dal "corpo della città" alla "città nuova"

Un primo importante elemento di apertura a questa parte della periferia risale all'aprile 1926 quando, nell'imminenza di una visita di Mussolini, amministrazione ferroviaria e Comune inaugurarono il nuovo cavalcavia che collega il quartiere alla città innestandosi sulla via Galliera, asse portante del traffico di attraversamento del suburbio settentrionale. Si tratta di un ampio e moderno ponte in ferro e cemento armato che andava a sostituire il preesistente, inadeguato sovrappasso con parti in legno. Con i suoi elementi decorativi e la sua pavimentazione in granito, il nuovo manufatto veniva posto in asse armonico con via Indipendenza, l'elegante strada completata nel 1888 che collega la stazione a piazza Maggiore, «forse la testimonianza visiva più significativa della Bologna *borghese* di fine Ottocento» (Alaimo 1990, p. 252). La stessa Galliera, entro pochi anni, avrebbe assunto la centralità di quartiere sostituendosi all'ultimo, serpeggiante tratto di via dell'Arcoveggio (via Luigi Serra). In linea retta, fino alla nuova, monumentale piazza dell'Unità d'Italia, la vecchia strada divenne il tratto finale di via Indipendenza di cui avrebbe ripreso il nome, i fronti porticati e il tono borghese e commerciale.

Il richiamo stilistico, tuttavia, non sarebbe stato tanto alle forme della signorile strada ottocentesca, quanto a quelle della coeva via Roma, modello di modernità monumentale attorno al quale amministratori e urbanisti intendevano ora coagulare consenso e trasformazione dello spazio urbano. Concepita come grande arteria hausmanniana, l'attuale via Marconi doveva rafforzare, parallelamente a via Indipendenza, l'asse comunicativo centro-stazione e riordinare per "propagginazione" del nuovo tutta una parte del centro storico (Toschi 1932). Essa avrebbe dovuto *discentrare* gli affollati spazi del centro più antico, tanto come luoghi della direzione e della residenza elegante, quanto del consumo e del tempo libero. Il suo progettista ne descriveva l'evoluzione con un intero lato dove si sarebbero raccordate la tipica struttura porticata, da sempre elemento identitario della città petroniana, e quella più propria del *passage* parigino con la sua commercializzazione dello spazio pubblico:

mentre che nel lato a ponente di via Roma si alza la serie compatta dei grandi edifici costruiti in quest'ultimi anni, da l'altro lato – per evitare una monotona costruzione a *corridoio* dell'arteria, cosa alla quale non potrebbe por riparo neppure il più svariato dettaglio delle architetture – si è previsto di far correre un edificio basso e continuo costituito da portico (con negozi e mezzanini) a due piani sovrapposti soltanto [...] Percorrendo il portico in questione si scorgerà attraverso i vari fornicci il verde retrostante [...] I giardini sono sufficientemente vasti per costituire dei luoghi di piacevole sosta per i cittadini e sono ubicati in modo da risultare tranquilli, non disturbati dal traffico e quindi sicuri anche per i fanciulli giocanti in essi. Basterà pensare che a ponente

dell'asse via Indipendenza-via D'Azeglio non vi è, in Bologna, un lembo di verde aperto alla collettività [...] per comprendere la ragion d'essere, anzi la necessità di questi spazi alberati in margine a via Roma. (Piacentini 1939, pp. 10-12)

Si partiva dal nuovo *centro di Ponente* imperniato su piazza Malpighi – e alternativo a quello tradizionale di *Levante* incentrato sulle due torri – legandovi sistemazioni e sventramenti già in atto almeno dal 1926 intorno alla via Principe Amedeo destinata a divenire, fino alla barriera ferroviaria, il tratto conclusivo di via Roma. Nella sua relazione, Piacentini non esitava ad affermare che il progetto mirava a ordinare tutta l'ampia area nord-occidentale del *corpo della città*, quella dove più intensa, all'interno delle mura, era l'immigrazione popolare: un quartiere caratterizzato da una “mistione di elementi vari”²¹. Dallo sbocco di via Roma, gli interventi si dovevano dipanare attraverso piazza Umberto I (ora dei Martiri) e via Cesare Boldrini, raggiungendo il piazzale della stazione ferroviaria e la piazza XX Settembre sovrastata, tra la Montagnola e l'imbocco del ponte di Galliera, dal nuovo, grande palazzo della GIL e destinata «a diventare un nuovo fulcro urbano» (Penzo 2009, p. 131).

A questo punto relativamente facile viene il collegamento con quanto stava avvenendo subito oltre il ponte ferroviario, in uno spazio pubblico che, a seguito della “febrile” azione della “mente sagace e moderna” dell'ex-ferroviere romagnolo, andava mutando, anche simbolicamente, parti significative della propria morfologia. Dal 1934, subito in principio della via Indipendenza *esterna*, esso appariva presidiato dalla gigantesca cupola della basilica del Sacro Cuore (appena riedificata dopo il crollo del 1929) e, esattamente a fronte, dalla monumentale torre podestarile della nuova sede del gruppo rionale “Nannini”²². Il margine sud-orientale della Bolognina si imperniava, dal 1933, su uno dei più grandi Dopolavoro ferroviari d'Italia; mentre poco più a nord di piazza dell'Unità e sulla stessa direttrice della Galliera (via di Corticella), nel 1932 Arpinati aveva provveduto ad inaugurare un luogo di vere e proprie mondanità borghesi, il nuovo ippodromo, che portò ulteriore potenziamento alla linea tranviaria, nuove ondate speculative, ma che soprattutto delimitava e dava un riferimento ordinatore a un altro pezzo di territorio ancora urbanizzato in modo frammentario²³. Più in generale, nei pressi della principale arteria del quartiere e della sua monumentale piazza, venne lasciata mano libera all'edilizia privata. Sorsero consistenti gruppi di palazzine e villette con giardino rivolte a professionisti, tecnici, piccoli e medi funzionari, artigiani e commercianti. Erano spicchi di rione-giardino che, con la loro logica estensiva, si incuneavano e delimitavano i grandi blocchi intensivi dell'edilizia popolare, portando un tenace istinto individualistico e familiare, variando stili e comportamenti. Un certo ruolo ebbero anche diverse cooperative stimulate dall'amministrazione (“Il Resto del Carlino”, “Rinascenza”, “La Federale” solo per citarne alcune), mentre le ferrovie provvedevano alla costruzione di abitazioni di diverse dimensioni e qualità: un ampio edificio a quadrilatero destinato ai lavoratori che offriva comunque alloggi provvisti di servizi, luce elettrica e cucina economica di metallo, ossia alcuni dei principali elementi che distinguevano la coeva modernità abitativa (Quaglia 2000); villette a schiera su due piani, che aggiungevano giardino e rimessa privati, destinate a direttori di servizi e capisezione.

Logiche del consumo e spazi del commercio

Anche l'importanza di una rete del dettaglio commerciale che accompagnasse l'organizzazione della moderna città pianificata, delle sue espansioni e dei suoi consumi non mancava di essere presente, sul piano tecnico e propagandistico, alle diverse autorità fasciste. Il negozio diviene “faccenda pubblica” con la legge del dicembre 1926 sull'obbligo delle licenze e i successivi interventi del 1927 e 1930, strumenti con cui il regime punta tra l'altro, attraverso podestà e prefetti²⁴, a condizionare gli accessi a un settore ritenuto inefficiente e pletorico; a regolare spazi e comportamenti misurando numeri, tipologie e collocazioni sui

profili economici e sociali delle diverse zone. L'Unione bolognese del commercio si richiamava con forza a questi punti:

in particolare il divieto di apertura di nuovi generi alimentari dovrà essere rigoroso nelle zone centrali dei centri urbani dove si manifesta la loro esuberanza [...] Le commissioni comunali devono favorire il decentramento da rioni centrali a quelli periferici di negozi di generi alimentari, procurando che al loro posto si installino altri di cui è più sentito il bisogno, o che non interessino sensibilmente il consumo popolare [...] Per i negozi non alimentari ma di consumo largo e popolare, trattandosi di generi non sottoposti a calmiera, è indispensabile assegnare ad ogni rione un numero limitato di esercizi in modo da determinare una sana e proficua concorrenza²⁵.

In primo luogo però le carenze delle periferie popolari si volevano compensate da mercati rionali regolati sui bisogni fondamentali di aree disciplinarmente codificate intorno ai 20-30.000 abitanti²⁶. Era una visione consolidata all'interno del municipalismo europeo, il cui fondamento era la prossimità, per agevolare consumi essenziali e processi di socializzazione, in un'ottica tutta interna al rione e piuttosto distante da logiche di *leisure* e di focalizzazione sui ceti medi (Fava 2016, p. 457). Era appena caduto Arpinati che l'Unione commercianti avanzava la richiesta, e la Bolognina (la Cirenaica esattamente un mese dopo) vedeva aprire, l'1 maggio 1934, il suo mercato in via Francesco Albani. L'obiettivo era permettere «ai consumatori della zona di effettuare le compere delle quali hanno bisogno senza un'inutile perdita di tempo per recarsi al centro». Il mercato era nato per vendere solo frutta e verdura, anche in collegamento con le ossessive campagne nutrizioniste del regime; successivamente «viene accolta però, in via sperimentale, la proposta [...] perché vi sia permessa anche la vendita del pesce, latticini, uova [...] La vendita delle mercerie è temporaneamente tollerata»²⁷.

In realtà, la generale diffusione di botteghe che aveva attraversato gli anni Venti aveva toccato anche il nostro quartiere. In questo senso, esso rifletteva un quadro abbastanza diffuso delle periferie, non solo italiane, cresciute tra le due guerre. Complice anche lo smantellamento degli spacci comunali risalenti all'età socialista (Miti 2015, p. 294), le tipologie erano quasi esclusivamente alimentari: macellerie, osterie, drogherie, latterie, frutta e verdura concentrati preferibilmente nei pressi della ferrovia e dei blocchi dell'edilizia popolare; oltre piazza dell'Unità, dove ancora mancavano consistenti nuclei residenziali, i negozi rimanevano ancorati alle principali arterie di collegamento. Così come in Cirenaica (che presentava numeri anche leggermente inferiori), al 1933 non erano comunque tanti: gli alimentari erano circa il 10% di quelli complessivamente presenti nelle periferie bolognesi, le drogherie il 7, i fornai l'11 e i caffè l'8%. A condurli erano prevalentemente immigrati dalla provincia (quasi sempre stabilitisi nel rione) tra cui la componente maschile si accentuava nelle attività che richiedevano capitale ed esperienza di lavorazione (macellerie, forni, drogherie); la complessiva prevalenza delle donne era riconducibile più spesso alle piccole botteghe (latterie, frutta e verdura), percorsi non inconsueti di modesta sopravvivenza o a decorosa integrazione di bilanci operai.

Stando ai dati offerti dall'*Indicatore*²⁸, anche qui una grande crescita va collocata nei successivi 5 anni, e quella della Bolognina è di gran lunga la maggiore riscontrabile nelle periferie bolognesi²⁹. Le circostanze di crisi che la accompagnano sono note, e si è spesso sottolineato come essa sia connotata dalla moltiplicazione del commercio ambulante e degli esercizi minimi di alimentari. Il fascismo «rivalutava le attività tradizionali», soprattutto garantiva marginalità che assorbivano disoccupazione e offrivano piccolo credito al consumo. Infliggeva al settore una perdita di status, la progressiva (e prolungata) marginalizzazione della sua stessa influenza sulla città (D'Alessandro 2008).

Ma a ben guardare, la situazione si presenta certamente più complessa e, se non si può negare sostanza a quanto detto, anche altri percorsi vanno evidenziati. Alla seconda metà degli anni Venti, i consumi privati avevano pure conosciuto una crescita del 18% rispetto all'anteguerra, modificando non troppo lievemente

anche i rapporti tra le diverse tipologie. L'alimentazione restava largamente in testa ma salivano consumi "secondari e terziari", e mediamente discreti si presentavano i redditi della distribuzione al dettaglio³⁰. L'impulso alla commercializzazione dei prodotti si traduceva, collegandosi alle trasformazioni della città, in ulteriori pressioni speculative, si innestava su un trend di fitti crescenti per negozi e abitazioni con negozi generando, a sua volta, una forte e pressoché incontrollata spinta alla commercializzazione dello spazio pubblico e privato.

E intanto si seguiva a rilasciar licenze – lamentava l'Unione bolognese – senza tener conto dei richiami ministeriali. Forse perché nelle nuove costruzioni si preparano migliaia di botteghe, nelle vecchie case vengono scomparendo le ultime abitazioni a terreno e se ne cavano altrettante botteghe, e ... botteghe!³¹

Dalla galleria commerciale realizzata da Giulio Ulisse Arata nei pressi di San Petronio, all'allargamento di via Ugo Bassi fino ai lavori di via Roma, le politiche edilizie ed urbanistiche perseguite in questi anni innescarono consapevolmente quello che il presidente dell'Associazione commercianti, anni più tardi, avrebbe definito il grande «*shopping center* del tratto urbano e centrale della via Emilia» (Serra Zanetti 1966, p. 476). Questa era la Bologna non solo di Arpinati, ma anche dell'architetto Melchiorre Bega e dell'imprenditore Arturo Gazzoni, tra i primi a codificare le vie dei negozi con le loro vetrine come «una faccenda di comunicazione». Esse dovevano ad un tempo esaltare l'atto della vendita ed educare il gusto della scelta (Dellapiana 2019). Un'idea presumibilmente condivisa dal presidente della Confederazione nazionale del commercio Ferruccio Lantini, in quel momento impegnato a cercare spazio per la sua organizzazione nella nuova stabilizzazione corporativa (Morris 1999). Di certo l'azione dell'Unione bolognese in questa direzione è infaticabile: concorsi e mostre di "belle vetrine" si succedevano con puntualità (e a costi d'iscrizione dimezzati per le periferie); si insediavano commissioni per l'estetica, per l'illuminazione, per le insegne. Non mancava nemmeno il sostegno del "Resto del Carlino", quotidiano tra i favoriti di Mussolini e di cui Arpinati, ancora nell'ottobre 1933, controllava il pacchetto azionario.

Quando il rooseveltiano "la réclame è l'anima del commercio" venne a noi d'oltre oceano [...], la pubblicità commerciale guadagnò ben presto tutti i mercati. Ma la réclame oggi non basta [...] Bologna, fino a qualche anno fa, in fatto di vetrine lasciava a desiderare, se si faccia eccezione per una ventina di negozi centrali. E il resto? Mostrini scialbi, in penombra, rimpinzati di roba male assortita, spesso ancora avvolta nella carta azzurrina dell'imballaggio. Solo da qualche anno le cose sono cambiate. A questo progresso non poco ha contribuito lo sventramento del centro che ha lanciato vie nuove, larghe e luminose [...] Il bel negozio ha trionfato sulla bottega vecchio stile, e il merito maggiore va alla Federazione fascista del commercio³².

Arruolati, dalla fine degli anni Venti, da architetti, pubblicitari e politici nella battaglia per la costruzione di pratiche di vendita e di consumo «propriamente fasciste» (Gaudenzi 2016), i negozi assumevano, attraverso la trasparente luminosità delle loro vetrine, la funzione di spazio pubblico ove mettere in mostra adeguate propensioni e determinati stili del consumo privato (Tolic 2018); l'approdo del regime, anche al di là delle effettive intenzioni, nel campo, se non della soddisfazione, piuttosto del desiderio, dell'orientamento, della differenziazione propagandistica dei consumi. Senza dimenticare, nella città che si rinnova, la funzione altrettanto rilevante di "coefficiente urbanistico"³³, per cui non si mancava di insistere «sull'importanza che [le vetrine] rivestono non solo per il singolo negozio, ma per l'aspetto cittadino stesso»³⁴.

Certo, si tratta di riferimenti a luoghi del consumo pensati e collocati, in primo luogo, all'interno di spazi come piazza Duomo a Milano o, appunto, la futura via Roma a Bologna. Cionondimeno si tratta di riferimenti che, opportunamente adeguati di scala, non mancano di essere validi anche per i percorsi qui più direttamente in questione, che vanno dall'apertura della città borghese alla periferia popolare, all'organizzazione, sul filo del controllo sociale e del mito della modernità, degli spazi urbani come strumenti di co-

struzione di identità piccolo-borghesi. Si è già detto come anche i contorni di via Indipendenza (esterna) divengano progressivamente quelli della passeggiata commerciale, di una via Roma certamente in tono minore che trova una sua piacevole conclusione nel giardino pubblico posto al centro di piazza dell'Unità. In effetti, tra il 1928 e il '36, sulla principale strada della Bolognina (e su porzioni di vie immediatamente adiacenti) vengono aperte due oreficerie, una modisteria, un grande negozio di tessuti, guanteria e valigeria, alcuni caffè-pasticceria, drogherie, un negozio di calzature, mercerie e abbigliamento di qualche ambizione, una grande cartoleria, una profumeria, un fioraio. Una rete di servizi, beni e consuetudini che, ispirata a stili e modelli piccolo-borghesi, coltivava l'ambizione di rivolgersi a clientele anche non strettamente di zona. Indubbiamente furono in gran parte gli interventi "arpinatiani" a rendere plausibile questo secondo circuito di commercializzazione "più alto" e urbanisticamente distinto, nonché meno esposto ai colpi della crisi (CPEC 1932). Si tratta di una parziale ridefinizione dello spazio che, dalla via dei negozi, si rifletteva nella scena urbana, la faceva entrare al suo interno distinguendo bisogni fondamentali e stili di vita; intrecciando quella diversa distribuzione dei consumi riscontrabile alla fine degli anni Trenta, con uno standard definito di comportamenti e aspettative³⁵. Un circuito che prendeva linfa dall'élite operaia che, in questo livello di specializzazione e di reddito del dettaglio commerciale, vedeva un adeguato coronamento delle ambizioni di ascesa sociale per sé e per i propri figli; e da una congrua parte degli immigrati che giungevano in assoluta maggioranza dalla provincia e che, complessivamente, sommarono almeno il 60% di coloro che aprivano un negozio in Bolognina. Dotati di risparmi e di credito dai fornitori, essi miravano a integrarsi a questo livello nel contesto urbano. Risiedevano vicino alle loro attività ed erano più spesso uomini, accentuando anche la distinzione dalla marcata femminilizzazione del commercio più minuto, quello che più facilmente, sotto i colpi della crisi, falliva o si declassava in ambulante. Si definiva quella che, allo stato attuale della ricerca, appare come una distinzione di beni, di livello, e anche di genere (la moglie, in ottica borghese, è casalinga). In sostanza di un decoro pubblico e privato che, nella percezione diffusa, meglio interpretava le trasformazioni in atto, al contrario delle sudice precarietà dell'altro, principale (e non distante) spazio commercializzato del quartiere. Era questo, perlomeno, il parere di un cospicuo gruppo di famiglie operaie che, nell'ottobre 1938, si sentiva in dovere, in scia ad altri residenti, di scriverne al prefetto:

Esiste in via Francesco Albani un mercato scoperto che costituisce una vergogna per la nostra città. In detta via una ventina di venditori ambulanti di frutta, verdura; latticini ed altri generi alimentari, in barba a tutti i regolamenti d'igiene, di polizia e di decenza, fanno i loro affari senza essere mai ripresi e puniti da chi di dovere, nonostante siano giunti all'Autorità diversi reclami. Alla mattina iniziano, fin dalle sei, il loro lavoro con un baccano infernale tanto inutile quanto fastidioso [...] La vendita poi dei generi alimentari si effettua in un modo che nulla ha da invidiare a quello in uso nei mercati ebrei o beduini!! [...] L'emanazione delle quantità ingenti di scarti o residui alimentari, più o meno in putrefazione, abbandonati da diverse ore in mezzo alla via o sotto i banchi, lasciano un tanfo così nauseante, che viene di pensare all'aria che si respira nei "tukul" abissini e costringe a portarsi il fazzoletto alle narici [...] Considerato che via Albani è via di transito e che per l'edilizia può considerarsi una delle migliori della zona [...] sarebbe opportuno spostare il mercato in argomento in altra zona (piazza o largo) che meglio serve indubbiamente all'uopo³⁶.

Note

- 1 Ad esempio Gribaudo 1987; Capuzzo, 2001. Per una rassegna degli studi storici italiani sui quartieri urbani si veda Adorno 2015. Per un quadro, geograficamente e disciplinarmente anche più allargato, di ricerche in corso (tra cui questa) si veda Bertoni, Piccioni 2018.
- 2 Si vedano ad esempio Morandi 1999; Lanzani 2002; Amendola 2006; Cingolani 2018.

- 3 Questo naturalmente ad esclusione dell'area del cosiddetto *Mercato di mezzo*, centralissima e tradizionalmente deputata al dettaglio commerciale. Ancora nel 1967, la Bolognina si sarebbe confermato il quartiere con più abitanti della intera città avendo pressoché raddoppiato i propri residenti saliti a 49.176 sui circa 470.000 complessivi. Al censimento del 1971, sempre escludendo le parti tradizionalmente *vocate* del centro storico, era prima nella percentuale dei commercianti (21,5) e di gran lunga la più ricca di negozi. Tra tutti i quartieri, da poco costituiti, era invece ottava nella percentuale di residenti addetti all'industria (39,7%) (XI Censimento popolazione, Dati di quartiere 1972). Secondo i dati del 1991 è ancora la seconda zona più popolosa della città, con il numero di addetti alle attività commerciali tradizionali più alto (e con l'età media più alta) (Comune di Bologna 1994).
- 4 Tomasini 1929, p. 7. Nel 1926 fu creato un ufficio dedicato allo studio di un nuovo piano regolatore e d'ampliamento. Promosso dal consigliere Angelo Manaresi, rimase lettera morta a causa della nomina a podestà di Leandro Arpinati. Per il dibattito sulla creazione e i compiti da attribuire all'ufficio stesso cfr. Archivio storico comunale Bologna (AscBo) Atti consiglio comunale (Acc) 1926, 31 maggio, pp. 321-327. La questione degli accorpamenti si trascinò fino al 1937 e si concluse con l'inclusione della sola Borgo Panigale (Ariotti 1981).
- 5 Di Arpinati, figura di indubbio rilievo nazionale, sono state evidenziate realizzazioni che avrebbero costituito per anni un modello per il regime reazionario di massa, nel campo dell'organizzazione culturale e sportiva fino, appunto, alle valorizzazioni urbanistiche. Egli «intuisce percorsi inediti di manipolazione del consenso e integrazione delle masse nel regime» (D'Attorre 1986, p. 145). Sull'intera vicenda del ras bolognese cfr. Dalla Casa 2013.
- 6 In proposito si vedano Salvati 1993, p. 83; Adorno 2001. Va anche detto che qui si sfiora soltanto un più ampio tema storiografico, in discussione fin dagli anni Ottanta, che coinvolge studi di storia dell'amministrazione, delle professioni e dell'urbanistica. Per un bilancio relativamente recente cfr. Adorno, De Pieri 2010.
- 7 P.P. Penzo parla di una città che appare incompiuta perché manca un'idea che raccordi gli interventi portati avanti dall'Ufficio tecnico, «con i grandi lavori pubblici intrapresi dal regime, distribuiti fuori dal piano, in modo dispersivo» Penzo 2009, p. 8. Maggiormente in linea con le spinte che, lungo gli anni Trenta, intrecciano più esplicitamente cultura degli architetti e degli studi professionali con la concezione dell'urbanistica, e della sua “amministrativizzazione” voluta dal regime, appare la podesteria dell'avvocato Angelo Manaresi (1933-1935). Questi, tuttavia, non appare certo in controtendenza rispetto alla precedente permeabilità verso gli interessi più organici al potere fascista. Notizie su questo gerarca (con un discreto rilievo nazionale), ritenuto generalmente legato a Dino Grandi e perciò antagonista di Arpinati, in Ferretti 2000, p. 246; Ramazza 1996, p. 83; D'Attorre 1986, p. 150; e soprattutto D'Attorre 1983, pp. 24-26, ricco di annotazioni sulle caratteristiche dei gruppi della grande proprietà immobiliare bolognese che andavano dalla grande proprietà terriera, agli istituti bancari, a industriali politicamente di rilievo come Scipione Innocenti. D'Attorre attribuisce poi a Manaresi la fondazione del locale sindacato degli ingegneri nel 1923.
- 8 Essa prevedeva vari interventi, tra cui l'allargamento del decumano cittadino (vie Ugo Bassi e Rizzoli); la ristrutturazione della zona universitaria e del quartiere medievale intorno alle due torri; la realizzazione di via Roma, la costruzione di una città-giardino intorno al nuovo stadio (Littoriale) da poco terminato (Dalla Casa 2013, pp. 167-169).
- 9 In proposito si vedano D'Attorre 1983 e Penzo 2009. Cfr. anche gli interventi pubblicati fin dall'ottobre 1931 sulla stampa locale e raccolti in Sindacato provinciale fascista degli ingegneri di Bologna, 1934. Per un quadro più articolato sulla vicenda del nuovo piano regolatore si veda Cristina 2017, pp. 37-40.
- 10 In occasione dell'VIII censimento della popolazione (1936), al posto degli incerti confini parrocchiali, la città venne definita su 4 nuclei principali (*centro, corpo della città, città nuova, periferia*) suddivisi in 23 zone statistiche, ossia quartieri dalle caratteristiche ambientali ed abitative abbastanza omogenee. Il *corpo della città* includeva la parte entro le mura rinascimentali con l'esclusione del centro più antico. La *città nuova* era la parte esterna alle mura, inclusa tra queste e l'ultima cinta daziaria ridefinita nel 1926 e definitivamente abolita nel 1930. Oltre c'era quella che veniva più propriamente identificata come la *periferia* (Tomasini 1937).
- 11 *Orizzonti dell'edilizia popolare*, in “Il Comune di Bologna”, giugno-luglio 1939, p. 10.
- 12 Tardive sono le sistemazioni della Cirenaica (o Libia), anch'essa sviluppatesi tra le due guerre, che nel 1936 contava 19.792 abitanti segnando però la densità fondiaria per km² più alta di tutta la città (52.557) (*Bollettino statistico del mese di novembre 1938*, “Il Comune di Bologna”, gennaio/febbraio 1939). Essa era rimasta racchiusa tra le linee ferroviarie gravitanti sulla stazione centrale (la Direttissima per Firenze e la Bologna-Ancona), e su quella di San Vitale (linee per Massalombarda e Portomaggiore) perno fondamentale della rete dei trasporti locali. Solo nel 1939, a vent'anni, dalla costruzione delle rampe, fu completato il ponte che permetteva lo scavalco dei binari. Cfr. *Cavalcavia di via Libia*, “Il Comune di Bologna”, marzo-aprile 1939. Sull'isolamento della Cirenaica in contrapposizione alla Bolognina cfr. Ronzani 2001.
- 13 *Le case popolari a Bologna*, in “Rivista di ingegneria sanitaria e di edilizia moderna”, XXI, 1911, pp. 334-5. Cit. in Ramazza 1996, pp. 48-49. A chi, più specificamente, fosse attribuita questa “necessità” di decoro, ce lo chiariscono i registri dello stesso istituto che, tra i 740 capifamiglia assegnatari nel 1911, contavano 624 operai (84,3%), 70 impiegati (9,4) e 46 tra pensionati, commessi e casalinghe (6,3%). I primi erano ripartiti tra i gruppi della cosiddetta “aristocrazia operaia” (55%), cioè erano ferrovieri, tranvieri, dipendenti divisi tra zuccherificio, manifattura tabacchi, officine del gas e società elettrica. Tutte categorie che vantavano elasticità salariali, sostegni previdenziali e normativi di un certo rilievo. C'erano poi (19,5%) artigiani e operai più o meno qualificati legati all'edilizia; e altri (25,5%) attivi nel piccolo artigianato e nel commercio (Ramazza 1996, pp. 45-46).

- 14 Oltre a Salvati 1994, esempi analoghi sono in Scacchetti 1980; Masini 2009; Villani 2012; Tabor 2021.
- 15 Non distante da quanto scritto da Giovannoni che, nel 1931, avrebbe immaginato le periferie popolari «come spazi ove sperimentare tecniche moderne di insediamento per una popolazione che, dedita prevalentemente al lavoro operaio, meglio se artigianale, o alle attività commerciali, non si pensa abbia bisogno di particolari rapporti con il centro» (Ciucci 1989, p. 16).
- 16 Archidiocesi di Bologna, *Libro dei matrimoni della Chiesa Parrocchiale di Sacro Cuore dopo la legge 27 maggio 1929*, v. III, dal 31 agosto 1929 al 20 agosto 1932. Questa importante fonte sconta tuttavia il preciso limite dell'irregolarità con cui vengono riportati i principali dati anagrafici, che vengono compilati in modo soddisfacente solo per brevi periodi. Per la possibilità di consultare di questi volumi devo un sentito ringraziamento a don Antonio Rota.
- 17 *Il sistema tranviario di Bologna in otto anni di gestione municipale*, in "Il Comune di Bologna", n. 8, 1933, p. 37.
- 18 Il ruolino, risalente al dicembre 1939, è riportato in D'Attorre 1980, pp. 120-121. La Minganti era una delle principali aziende meccaniche presenti nel quartiere. Ad essa, per dimensioni ed importanza, si affiancavano almeno Fervet, Cevolani, Officine di Casaralta di Carlo Regazzoni e Sasib di Scipione Innocenti. Un nucleo sufficiente per far spesso parlare di quartiere industriale in piena formazione che offriva, al tempo stesso, una localizzazione aperta verso la bassa pianura, perciò «perfino coerente con l'ideologia del necessario ritorno alla terra dell'operaio industriale».
- 19 Tranvieri e ferrovieri avevano precise ascendenze socialiste che permanevano accuratamente occultate; sicura era la presenza di cellule comuniste che potevano fare base nelle botteghe artigianali piuttosto che nella cooperativa sociale o nelle osterie del quartiere (Pontieri 2018).
- 20 Ciò non toglie che anche qui tardivi sarebbero rimasti gli allacci alle reti fognaria e idrica; dubbia la praticabilità delle strade, spesso affidate a convenzioni con i proprietari delle aree fabbricabili che non di rado le mantenevano al livello di semplici carrarecce, alternativamente polverose d'estate e fangose d'inverno, creando un naturale intralcio a spostamenti e consumi. A questo si aggiunga il pessimo livello della illuminazione pubblica, in sintonia del resto con quello di buona parte dell'intero corpo urbano. Nei progetti dell'amministrazione comunale, via Indipendenza esterna avrebbe però dovuto essere l'unica strada della periferia a godere di un'illuminazione non minima, e cioè pari a quella della maggioranza delle strade del centro, ed inferiore solo a quella di piazza Vittorio Emanuele II (piazza Maggiore) e della via di cui costituiva la nuova e conclusiva appendice (Tomasini 1939, p. 15).
- 21 Si trattava della vecchia area manifatturiera fatta di filatoi, pile da riso, fabbriche di panni, tintorie e mulini. Essi avevano ancora una certa attività ai primi del Novecento, ma all'inizio degli anni Trenta conducevano spesso vita stentata o erano ormai dismessi. Si concentravano nei pressi degli edifici del porto-canale del Navile che, in fondo a via del Porto, innalzavano ancora le moli ampie e fatiscenti (Ferrari, 1981). Dell'esistenza fino a quel momento di diversi dei vecchi edifici portuali sembra sia rimasta traccia solo in alcune fotografie che ne ritraggono la demolizione a metà degli anni Trenta. Per la visione di questo materiale devo ringraziare Angela Tromellini e Rosaria Gioia della Cineteca comunale di Bologna. Per l'influenza del porto su tutta l'area urbana circostante si veda Tentori, Guidicini 1972. A tutto questo andava poi aggiunta una consistente rete di officine e laboratori artigianali rivolti alla meccanica e all'edilizia. Si trattava di marmisti, officine di costruzioni in ferro, di costruzioni elettromeccaniche e riparazioni, fabbriche di accumulatori presumibilmente coinvolti nella notevole mole di lavori pubblici che investì l'area, e che includevano la costruzione di una regolare rete fognaria e quella di robusti muri a sostegno della sede stradale che avrebbe dovuto accogliere i nuovi, monumentali fabbricati previsti.
- 22 Eretta dall'Istituto case popolari, la sede del gruppo «sorta in poco più di due anni sarà tra poco inaugurata. Ha vari piani per cui nulla manca: dagli uffici politici alla biblioteca, dalla palestra ai bagni, dal giardino alla torre campanaria, dal salone del teatro al salone delle conferenze; dall'ambulatorio al bar, dal pre-asilo all'ufficio postale. Tutta la vita del rione concentrata in un unico edificio. Si eleva snella e alta nel suo stile Rinascimento e col suo cotto bolognese. Negli ambulatori gli specialisti si alternano lavorando gratuitamente. L'assistenza è volta a 900 famiglie, cioè circa 5.000 assistiti». *La Casa del Gruppo Nannini*, in "il Resto del Carlino", 9 marzo 1934.
- 23 Oltre piazza dell'Unità (che, insieme alla cosiddetta circonvallazione dell'89, costituiva il confine che, a nord, il piano regolatore aveva assegnato al quartiere), il territorio era costituito dal succedersi di vecchi sobborghi che rimanevano ancorati ai loro toponimi, dalla Zucca alla Ca' de' fiori, dal Battiferro a Casaralta. Dallo spostamento della cinta daziaria del 1926, quest'ultima era divenuta il nuovo confine settentrionale della Bolognina. Oltre, dopo un'ampia zona ancora in buona misura rurale, c'erano il borgo di Corticella e, a nord-ovest, il nucleo delle Lame; infine il *forese* che da Castelmaggiore a Baricella e Molinella si allargava nelle grandi, distese della bassa bolognese. Sul "rinascimento urbano" di Bologna in età fascista Bernabei, Gresleri, Zagnoni 1984, pp. 82-85; sui vecchi rioni della Bolognina Giovanardi 1974, pp. 15-19. Sulle urbanizzazioni intorno all'ippodromo e sulla sua mondanità si vedano anche Penzo 2009, p. 149 e Pontieri 2018, p. 157.
- 24 La concessione della licenza obbligatoria doveva passare da commissioni comunali presiedute dai podestà e composte da 4 rappresentanti da rinnovare ogni 3 anni (2 commercianti e 2 lavoratori del commercio). Per i ricorsi erano competenti le Giunte provinciali amministrative presiedute dai prefetti (Maida 1998).
- 25 "L'Assalto", 30 marzo 1929.
- 26 D. Donghi, *I mercati coperti*, in *Manuale dell'Architetto*, Torino, 1925, cit. in Fava 2016, p. 458. In proposito anche S. Ardy, *Proposta di creazione di un Istituto italiano di Urbanismo e di Alti Studi Municipali*, Vercelli, Savit, 1925, cit. in Romano 1988, p. 182.

- 27 Confederazione nazionale dei sindacati fascisti del commercio, Unione provinciale di Bologna, *Costituzione di un mercato rionale in via F. Albani*, 29 novembre 1933, in Asco Bo, tit. XI, rubr. 4 *Sorveglianza annonaria*, sezione 4 *Sui mercati e fiere*, 1933. Nel 1936 ne sarebbero stati messi in esecuzione altri tre in zone della città nuova con profili sociali abbastanza diversi. *Vita municipale*, in “Il Comune di Bologna”, I/II, 12, 1936.
- 28 *Indicatore della provincia di Bologna. Annuario e guida amministrativa professionale e industriale della città e provincia di Bologna*, regolarmente pubblicato tra il 1881 e il 1975. L'annuario presenta l'elenco delle attività suddiviso per tipologie e specificando l'indirizzo. Dato che queste pagavano per comparirvi, è inverosimile pensare che gli elenchi possano essere completi, e certo non mancano errori e sovrapposizioni di tipologie e indirizzi. Tuttavia esso offre un orientamento generale abbastanza degno, come ho potuto riscontrare verificando i dati di almeno i 2/3 delle attività commerciali presentate per il 1933 e il 1938 sul *Registro ditte* della Camera di commercio. Ho potuto così cominciare a ricostruire anche dati biografici, caratteristiche fondamentali e traiettorie di commerci e commercianti.
- 29 Ad esempio qui si registra il 100% degli aumenti periferici di cartolerie, drogherie, caffè-bar e fornai-pastai, il 60% degli alimentari.
- 30 Maida 1998, 33. Nel 1930 i negozi alimentari hanno in media una rendita lorda di 12.000 lire annue “come un buono stipendio da impiegato”; le drogherie però arrivano a 19.000, mentre le rivendite di frutta e verdura solo a 6.500 lire. A livello intermedio ci sono i pubblici esercizi, con in testa gli alberghi che registrano 39.500 lire annue, seguite da pasticcerie, bar, caffè (tra 16 e 21.000), infine le trattorie con 10.000 lire. Più ricchi sono i negozi non alimentari con una media di 21.000 lire annue, ma i negozi di tessuti fanno 40.000; valigerie, pelliccerie, ferramenta, mercerie vanno sopra le 18.000, poi ci sono cartolerie, librerie, negozi di materiale elettrico che incassano intorno alle 14.000 lire annue (Scarpellini 2008, pp. 124-125).
- 31 “L'Assalto”, 25 maggio 1929. Per i fitti dei negozi a Bologna si veda Zamagni 1981, p. 90.
- 32 *Le belle vetrine*, in “il Resto del Carlino”, 18 maggio 1933. «Durante il recente congresso internazionale della pubblicità – si scriveva in piena crisi economica – si è a più riprese accennato alle condizioni della réclame nell'attuale depressione economica [...]. Oggi, ancora come ieri la stampa periodica e la vetrina sono considerate dai tecnici come dei mezzi di propaganda di assoluto primordine», *La funzione della pubblicità e la crisi*, in “il Resto del Carlino”, 28 ottobre 1933.
- 33 *Nuovi negozi a Bologna*, in “il Comune di Bologna”, VI, 1939, p. 34.
- 34 *Le belle vetrine*, in “il Resto del Carlino”, 13 maggio 1933.
- 35 Nel 1938, i consumi pro capite degli italiani (pur nella loro complessiva compressione) registrano il calo dal 60 al 51% del totale degli alimentari; se hanno perso qualcosa anche vestiario e calzature (9%), sono aumentate invece le spese per la casa (13%), bellezza, igiene (16%), beni durevoli e trasporti (dal 4 all'11%) (Scarpellini 2008, p. 90).
- 36 *Un gruppo di capifamiglia di via Albani e adiacenze al Prefetto*, lettera del 14 ottobre 1938. In Asc Bo, Carteggio amministrativo, 1938, tit. XI *Igiene pubblica*, rubr. 4 *Mercati e fiere*, cit. interamente in Pontieri 2018, pp. 166-167.

Bibliografia

Adorno S.

2001 *Urbanistica fascista*, in “Contemporanea”, I, pp. 135-153.

2015 *La città laboratorio di storia. Itinerari di storia urbana dell'Italia contemporanea*, in “Il mestiere di storico”, II, pp. 19-40.

Adorno S., De Pieri F. (a cura di)

2010 *Alla ricerca delle burocrazie tecniche. Biografie, ruoli, culture*, in “Città e storia”, a. V, n. 2, pp. 243-253.

Alaimo A.

1990 *L'organizzazione della città. Amministrazione e politica urbana a Bologna dopo l'Unità (1859-1889)*, Bologna, il Mulino.

Alves D., Morris J.

2017 *The Evolution of the Retail Trade sector in Iberian Cities from the Nineteenth Century to the Second World War*, in “History of Retailing and Consumption”, <http://dx.doi.org/10.1080/2373518X.2017.1329195>.

Amendola G. (a cura di)

2006 *La città vetrina. I luoghi del commercio e le nuove forme del consumo*, Napoli, Liguori.

Argelli B.

1986 *Aspetti di Bologna tra le due guerre. Un modello contraddittorio di terziarizzazione*, in “Italia contemporanea”, vol. CLXV, pp. 53-70.

Ariotti E.

1981 *Il dibattito sulla "Grande Bologna" 1926-1937*, in "Storia urbana", n. 15, pp. 3-31.

Bernabei G., Gresleri G., Zagnoni S.

1984 *Bologna moderna 1860-1980*, Bologna, Patron.

Bertoni L., Piccioni L. (a cura di)

2018 *Raccontare, leggere e immaginare la città contemporanea*, Firenze, Olschki.

Bottini F.

1990 *Padova e la formazione della cultura urbanistica italiana nel periodo tra le due guerre*, in "Storia urbana", n. 52, pp. 162-178.

Capuzzo P.

2001 *La nostalgia dell'ordine sociale: morfologia sociale e riformismo a Londra*, in "Storia urbana", n. 96, pp. 7-33.

Ciucci G.

1989 *Gli architetti e il fascismo. Architettura e città 1922-1944*, Torino, Einaudi.

Cingolani C.

2018 *Antropologia dei quartieri di Roma. Saggi sulla gentrificazione, l'immigrazione, i "negozi storici"*, Pisa, Pacini.

Comune di Bologna

1972 *XI Censimento generale della popolazione 24 ottobre 1971. Dati per quartiere*.

1994 *Annuario Statistico 1993*, Bologna, Nuova Tipografia Compositori.

Cpec

1932 *La provincia di Bologna nell'anno decimo*, Consiglio provinciale dell'Economia corporativa in Bologna, Ufficio Statistica.

Cristina G.

2017 *Il Pilastro. Storia di una periferia nella Bologna del dopoguerra*, Milano, FrancoAngeli.

D'Alessandro L.

2008 *Le dinamiche territoriali del commercio: il caso di Napoli*, in C. Cirelli (a cura di), *Gli spazi del commercio nei processi di trasformazione urbana*, Bologna, Patron, pp. 341-358.

D'Atorre P.P.

1980 *Espansione urbana e questione delle abitazioni a Bologna durante il fascismo*, in "Storia urbana", n. 11, pp. 101-140.

1983 *Introduzione*, in Id. (a cura di), *Bologna. Città e territorio tra '800 e '900*, Milano, FrancoAngeli, pp. 9-51.

1986 *La politica*, in R. Zangheri (a cura di), *Bologna*, Roma-Bari, Laterza.

1998 *Una dimensione periferica. Piccola industria, classe operaia e mercato del lavoro in Emilia Romagna (1920-1940)*, in Id., *Novecento padano. L'universo rurale e la "grande trasformazione"*, a cura di L. Baldissara, A. De Bernardi, Roma, Donzelli, pp. 185-287.

Dalla Casa B.

2013 *Leandro Arpinati: un fascista anomalo*, Bologna, Il Mulino.

Dellapiana E.

2019 *Dopo la fame. Pollerie, pristinai, agnellai: negozi di alimentari nell'Italia della crescita*, in "Storia urbana", n. 164, pp. 59-78.

Ernesti G.

1988 *La formazione dell'urbanistica (1900-1950): intersezioni di discipline, conflitti. Fra utopia e realtà*, in Id. (a cura di), *La costruzione dell'utopia. Architetti e urbanisti nell'Italia fascista*, Roma, Edizioni Lavoro.

Falco L.

1988 *La formazione della disciplina e la nascita della "corporazione" degli urbanisti*, in Ernesti, pp.197-206.

Fava N., Guardia M., Oyon J.L.

2016 *Barcelona food retailing and public markets*, in "Urban History", vol. 43, n. 3, pp. 454-475.

Ferrari R.

1981 *L'area di Porto Navile a Bologna. Dal secolo XVI al periodo postunitario*, in C. Carozzi, L. Gambi (a cura di), *Città e proprietà immobiliare in Italia negli ultimi due secoli*, Milano, FrancoAngeli, pp. 301-328.

Ferretti R.

2000 *Le case per il popolo. L'edilizia popolare a Bologna tra liberalismo e fascismo*, in "Contemporanea", n. 2, pp. 233-259.

Finzi R., Tassinari F.

1986 *La società*, in R. Zangheri, *Bologna*, Roma-Bari, Laterza, pp. 191-244.

Gaudenzi B.

2016 *Il fascismo in vetrina*, in F. Fasce, E. Bini, B. Gaudenzi, *Comprare per credere. La pubblicità in Italia dalla Belle Époque a oggi*, Roma, Carocci, pp. 41-83.

Giovanardi D.

1974 *Il quartiere Bolognina*, tesi di laurea, Facoltà Lettere e Filosofia, Università di Bologna.

Gribaudo M.

1987 *Mondo operaio e mito operaio. Spazi e percorsi sociali a Torino nel primo Novecento*, Torino, Einaudi.

Iacp Bologna

1956 *Bologna 1906-1956*, Bologna.

Il sistema tranviario

1933 *Il sistema tranviario di Bologna in otto anni di gestione municipale*, in "Il Comune di Bologna", n. 8, pp. 7-50.

Lanzani A.

2002 *Commercio, metamorfosi urbane e possibili strategie di governo*, in "Rivista geografica italiana", vol. 109, n. 3, pp. 479-521.

Luminasi I.

1928 *Bononia fascibus renovata ineunte anno septimo*, in "Il Comune di Bologna", X.

Maida B.

1998 *Il prezzo dello scambio. Commercianti a Torino (1940-1943)*, Torino, Scriptorium.

Masini E.

2009 *Piazza Bologna. Alle origini di un quartiere "borghese"*, Milano, FrancoAngeli.

Miti G.

2015 *Bologna il comune bottegaio: dai negozi di Zanardi all'Ente dei Consumi*, Bologna, Patron.

Morandi C. (a cura di)

1999 *Commercio, città e territorio*, in "Territorio", n. 10.

Morris J.

1999 *Contesting retail space: competition and corporatism 1915-1960*, in "The International Review of Retail, Distribution and Consumer Research", vol. IX, n. III, pp. 138-164.

Mussolini A.

1927 *Supremazie di città. Bologna*, in "Il popolo d'Italia", 11 novembre.

Parisini R.

2019 *Luoghi del commercio e spazi urbani nell'età dei consumi di massa*, in "Storia urbana", n. 164, pp. 5-12.

Penzo P.P.

2009 *L'urbanistica incompiuta. Bologna dall'età liberale al fascismo 1889-1929*, Bologna, Clueb.

Per Bologna

1996 *Per Bologna. Novant'anni di attività dell'Istituto Autonomo Case Popolari, 1906-1996*, Bologna, Istituto Autonomo per le Case Popolari della provincia di Bologna.

Piacentini M.

1939 *La sistemazione di via Roma nella relazione di Marcello Piacentini*, in "Il Comune di Bologna", n. V, pp. 9-13.

Pontieri E.

2018 *Piccole sovversioni quotidiane. Strategie di controllo del territorio e tattiche di resistenza in un quartiere popolare bolognese durante il fascismo*, tesi di dottorato in Storia Culture Civiltà, ciclo XXX, Università di Bologna.

Quaglia F.

2000 *La rivoluzione in cucina. L'uso del gas nell'abitazione moderna*, in "Contemporanea", n. 1, pp. 3-31.

Ramazza S.

1996 *L'attività dell'Istituto Autonomo Case Popolari dal 1906 al 1940*, in *Per Bologna*, pp. 41-111.

Romano M.

1988 *Il progetto architettonico e urbanistico dell'Italia fascista*, in Ernesti, pp. 178-196.

Ronzani G.

2001 *Morfologia dei tessuti pianificati: il caso della periferia bolognese*, in G. Ronzani, F. Boschi (a cura di), *Contributi di metodo per la lettura degli spazi urbani*, Bologna, Clueb, pp. 133-154.

Salvati M.

1993 *L'inutile salotto. L'abitazione piccolo borghese nell'Italia fascista*, Torino, Bollati Boringhieri.

Scacchetti L.

1980 *Milano: l'edilizia privata e la città tra le due guerre*, in A. Mioni (a cura di), *Urbanistica fascista. Ricerche e saggi sulle città e il territorio e sulle politiche urbane tra le due guerre*, Milano, FrancoAngeli, pp. 54-98.

Scarpellini E.

2008 *L'Italia dei consumi. Dalla Belle Époque al nuovo millennio*, Roma-Bari, Laterza.

Serra Zanetti A.

1968 *Cinquant'anni di commercio bolognese*, in "La Mercanzia", n. 6, pp. 469-481.

Sindacato provinciale fascista degli ingegneri di Bologna

1934 *Contributo del Sindacato Provinciale Fascista Ingegneri allo studio del piano regolatore*, Bologna, Tipografia Paolo Neri.

Tabor D.

2021 *Politiche abitative e contesti locali*, in E. Dorato, R. Farinella, M. Nani (a cura di), *Acer 100. Per una storia della casa pubblica a Ferrara e provincia*, Firenze, Altralinea Edizioni, pp. 50-80.

Tentori T, Guidicini P. (a cura di)

1972 *Borgo, quartiere, città*, Milano, FrancoAngeli.

Tolic I.

2018 *Il negozio all'italiana. Spazi, architetture, città*, Milano, Bruno Mondadori.

Tomasini Q.

1929 *Quanti siamo?*, in "Il Comune di Bologna", n. 6, pp. 7-12.

1937 *Le zone di Bologna*, in "Il Comune di Bologna", n. 6, pp. 9-14.

Toschi U.

1931 *La differenziazione della città in quartieri geografici*, in "Il Comune di Bologna", n. 5, pp. 5-15.

1932 *Gemmazioni e propaggini della città*, in "Il Comune di Bologna", n. 5, pp. 59-66.

Villani L.

2012 *Le borgate del fascismo: storia urbana, politica e sociale della periferia romana*, Milano, Ledizioni.

Zamagni V.

1981 *La distribuzione commerciale in Italia tra le due guerre*, Milano, FrancoAngeli.