

PARIDE PINTUS

DESCRIZIONE TOPOGRAFICA DELLA VIA EMILIA
A OVEST DI FORLIMPOPOLI

Le nostre strade ripercorrono i vecchi tracciati, ma le vicissitudini storiche conseguenti alla caduta della civiltà romana influirono negativamente sul loro mantenimento che subì, nel nostro territorio, anche i disastrosi cambiamenti climatici avvenuti nei secoli V e VI.

Forlimpopoli, risorto dopo la grave distruzione voluta dal cardinal Albornoz (1360) ¹, aveva solo due porte: porta della Bottella, quasi adiacente alla Rocca e porta Rossana, al limite orientale delle mura, cosicché la via Emilia - chiamata in quel tempo anche Flaminia - provenendo da Forlì e non trovando alcun passaggio, subiva un bivio che la obbligava a costeggiare la cinta cittadina.

Intorno agli anni 1379-1380, Sinibaldo Ordelaffi, feudatario di Santa Romana Chiesa ², erigeva la porta San Savino (fig. 1), cosicché, dal bivio precedentemente ricordato, si poteva entrare direttamente in città oppure proseguire verso San Leonardo in Schiova; a destra una successiva diramazione, oltre a costeggiare la città, consentiva, percorrendo l'attuale via Crocetta, di recarsi a Selbagnone e da qui, superato il guado, arrivare a Meldola.

¹ M. VECCHIAZZANI, *Historia di Forlimpopoli*, Rimini 1647 anast. Bologna 1967, parte prima, pp. 327-28.

² VECCHIAZZANI, op. cit., parte seconda, p. 28.

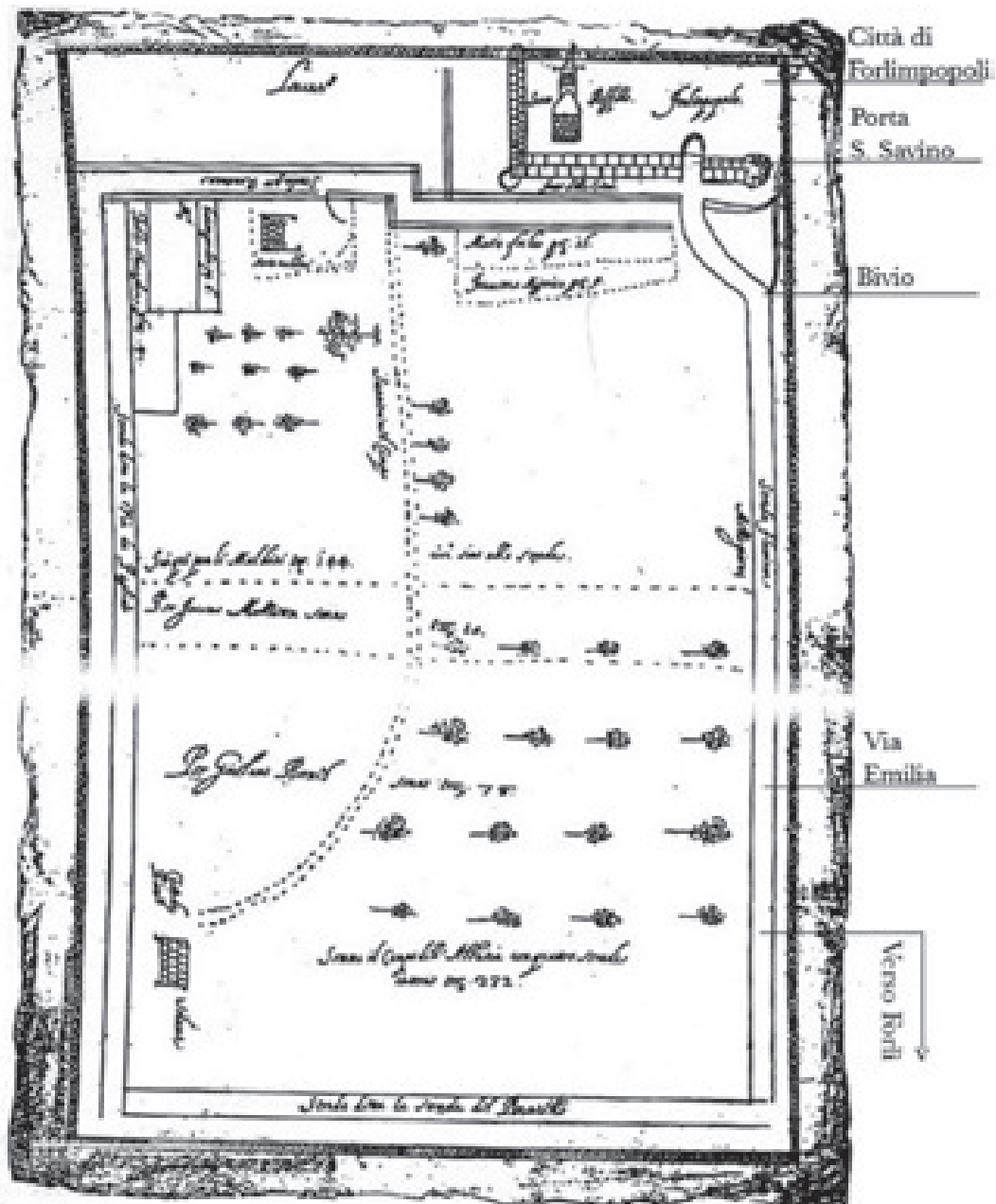


Fig. 1 - Mappa cinquecentesca delle proprietà del *Nullius* della città di Forlimpopoli. La via Emilia, qui chiamata Flaminia, si biforca poco prima della porta San Savino (BIBLIOTECA APOSTOLICA VATICANA, Archivio Capitolo di San Pietro, *Abbazia di San Rufillo*, caps. XXII, fasc. 306)

La località rimase inalterata sino al 1613, periodo in cui, in seguito ad alcuni fatti miracolosi menzionati dal Vecchiazzani, sul ricordato bivio, in sostituzione di una già presente celletta dedicata a san Pellegrino Laziosi «[...] per concorso del popolo li Pompiliosi vi eressero una chiesetta [...]»³ che non influì sulla viabilità, la quale rimase inalterata sino alla seconda metà del 1700.

Altre modificazioni stradali furono ventilate nel 1625 e nel 1695, cioè di chiudere la diramazione della via Emilia a sud della chiesa di Loreto per impedire il passaggio dei viandanti⁴, che finirono in un nulla di fatto. La definitiva soluzione si trovò nel 1760⁵ (fig. 2).



Fig. 2 - Forlimpopoli. Stralcio di mappa della II metà del '700. Non sono ancora evidenziati né il «drizzagno» né il cimitero. La zona volutamente schiarita mostra il vecchio tratto di strada corriera a sud della chiesetta, chiuso e poi venduto, di cui rimane un vicioletto senza nome comunicante col sobborgo Baldini (ASCF, *Catasto Mellini*)

³ Ivi, p. 315.

⁴ ARCHIVIO STORICO COMUNALE DI FORLIMPOPOLI (ASCF), *Verbale consigliare, 6 luglio 1625; aprile 1695*, c. 62.

⁵ Ivi, *18 ottobre 1760; 2 giugno 1762*.

Dal punto di vista stradale, non era certo una proposta interessante, però lo era dal lato economico.

Recita infatti il verbale:

Avuto disposto sopra la strada, che passa in vicinanza della chiesa di Loreto, e va a sbucare a pressi mura castellane, ed essendosi riconosciuto di qualche vantaggio per questa medesima città il chiudere detta strada, per obbligare i passeggeri a transitare dentro la città medesima fu perciò conchiuso si vedesse cosa potea ricavarsi dalla vendita di quella da farsi a vicinali de campi, in altra terra, e poscia fatta la pianta ricercare l'eminente Legato et altri signori superiori per farla chiudere ⁶.

Quando si parla di «qualche vantaggio» si deve pensare, che una buona fonte delle entrate della Comunità erano date dai dazi comminati a quanti transitavano attraverso il paese o vi venivano a commerciare.

Si giunse così al 1796 e allo scombusolamento politico-militare che ne seguì in seguito all'occupazione napoleonica: «I francesi passarono una prima volta per andare a Cesena il 2 luglio 1796. [...]. La prima invasione di Forlimpopoli si ebbe il 2 febbraio 1797» ⁷ e i disagi già presenti accrebbero la disoccupazione, sicché gli amministratori comunali optarono:

Per somministrare ai poveri braccianti qualche lavoro si propone di proseguire il drizzagno della strada corriera fuori di Porta verso Forlì, giacché erasi incominciato coll'intelligenza del cittadino Fantuzzi incaricato ai riattamenti delle strade corriere. Conoscendosi necessario l'impiegare i braccianti, che ora restano inoperosi in questa stagione, e siccome era stato determinato anche nel passato Governo il drizzagno [...]. Prima però di dar cominciamento al lavoro si risolve di darne previo avviso al Comitato di Azienda pubblica economica in Ravenna per l'opportuna licenza, ed approvazione ⁸.

L'argomento si completa nel verbale successivo: «Per impiegare più braccianti si risolve di ordinare picconi e carriole nel numero che si crederà dal deputato convenire ed essere necessarie» ⁹.

⁶ Ivi, 31 ottobre 1753.

⁷ ARCHIVIO ABBAZIALE DI SAN RUFILLO DI FORLIMPOPOLI, *Spiritualia*, Repertorio generale.

⁸ ASCF, *Verbale consigliare*, 3 marzo 1797, trascritto dal segretario comunale Nicolò Maria Ricci.

⁹ Ivi, 8 marzo 1797.

Questo nuovo tratto di strada permise di confluire direttamente a porta San Savino. Rammentiamo che lo Stato Pontificio aveva già perso il suo carattere feudale, tuttavia governava pur sempre, in modo decentrato, cosicché ogni ente doveva essere in grado di amministrarsi economicamente in modo autonomo; l'essenziale era versare alla Mensa Apostolica in Roma il dovuto censo annuale. Avuta l'approvazione dall'Amministrazione Generale dell'Emilia, i tecnici della Magnifica Comunità, onde risarcire i proprietari terrieri, deputarono il perito Girolamo Mellini per la misura e la stima delle aree espropriate ed il signor Sante Amici per quella dei seminati ¹⁰ poi, oltre alla costruzione del 'drizzagno' fecero livellare il tracciato stradale a porta San Savino (o porta Forlivese) ¹¹, modificare il ponte d'accesso al paese ¹² sulla fossa castellana per uniformare il tutto alla stessa altezza della nuova via e, da ultimo: «[...] render piana la strada della fossa» ¹³.

Ora il 'drizzagno' diveniva la continuazione della via Emilia, cosicché il vecchio tratto di strada in faccia alla chiesetta: «Considerando i patti accordati, e determinazione presa li [...]96 si determina di far eseguire i tagli delle due strade l'una in faccia al portico della Madonnina [...]» ¹⁴ perdettero la sua importanza, venne eliminato e il terreno fu rimesso a coltura.

Infatti nella mappa gregoriana, iniziata durante l'occupazione napoleonica e terminata sotto il restaurato Stato Pontificio, si nota la scomparsa del tratto di via Emilia che terminava in faccia alla chiesa (fig. 3); dopo 10 anni dalla costruzione del 'drizzagno', su quel terreno, dal cittadino Ludovico Golfarelli Frassoni, per ottemperare alle leggi sanitarie, venne messo in cantiere il cimitero ¹⁵.

¹⁰ Ivi, 22 marzo 1797.

¹¹ Ivi, 28 marzo 1797.

¹² Ivi, 1 aprile 1797.

¹³ Ivi, 10 aprile 1797.

¹⁴ Ivi, 8 febbraio 1798.

¹⁵ BOLLETTINO DELLE LEGGI, *Decreto Reale 5 settembre 1806*, art. 76; ASCF, *Verbale consigliare, 27 ottobre 1807*; ARCHIVIO PARROCCHIALE DI SAN RUFILLO DI FORLIMPOPOLI, *Liber mortuorum (1803-1826)*.

«Il novo cimitero fu benedetto dal re.mo sig. don Domenico Antonio canonico Gardini [...] il dì 11 luglio 1809 [...]. [f.to] don Giacomo Righini parroco»¹⁶. Esso poi, venne ulteriormente ampliato e completato con l'aggiunta di un famedio nei primi mesi del 1855, in tempo per ricevere i morti per colera del 1856¹⁷.



Fig. 3 - Mappa gregoriana (particolare) - È evidenziato il «drizzagno», ora la chiesetta che si trova discosta è parte integrante del cimitero

¹⁶ Ivi.

¹⁷ ASCF, *Verbale consigliare*, 14 febbraio 1855; ivi, 28 febbraio 1856. Il colera iniziò la sua epidemia alla fine di marzo, durò 8 mesi. I morti furono 223, i risanati 200. La popolazione era di 5000 individui.

La mappa del catasto gregoriano continuò ad essere usata a lungo, finché non molto tempo fa, fu sostituita con una cartografia fotogrammetrica nella quale è evidenziata una ulteriore deviazione stradale costeggiante a sud il cimitero e di cui si riporta, per maggior chiarezza, il disegno dell'Azienda Autonoma Statale della Strada (AASS) del 1930 (fig. 4).

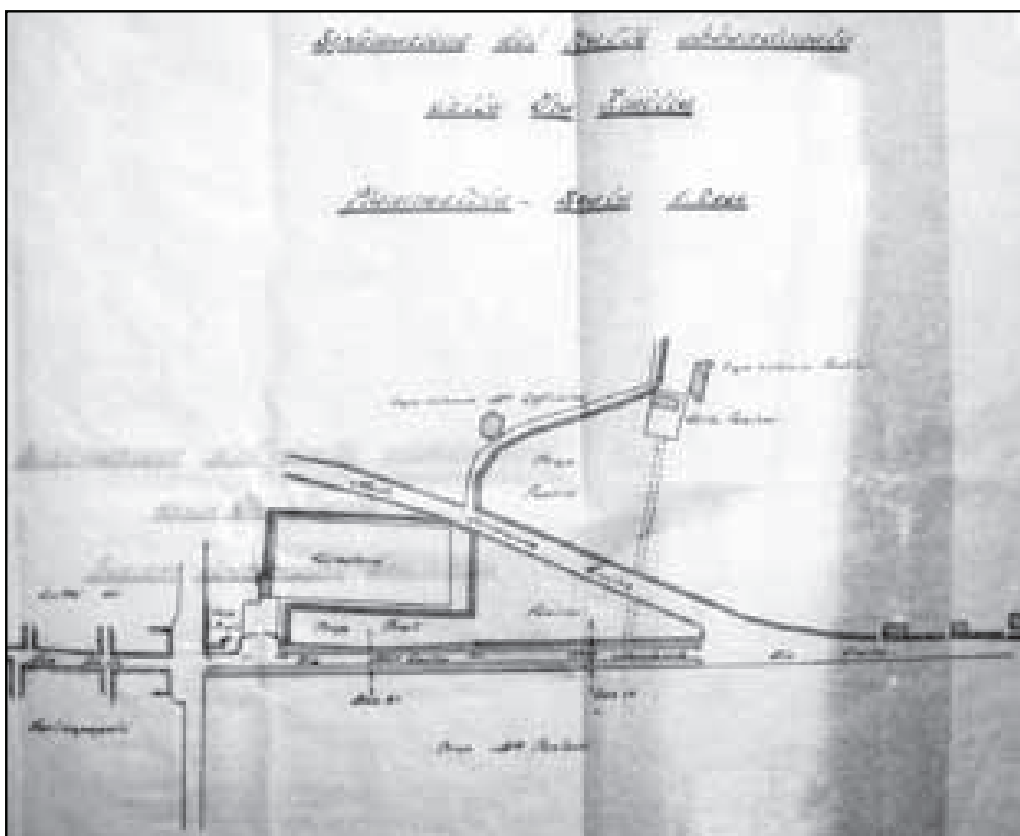


Fig. 4 - Correzione della via Emilia e sistemazione del vecchio tratto (ora xxv Ottobre) con la costruzione di due vialetti alberati ai lati (ASCF, *Carteggio amministrativo* (1930), b. 646, cat. x, mappa allegata alla pratica)

Ovviamente con questa correzione il vecchio ‘drizzagno’ perdeva la sua particolarità di arteria statale e di conseguenza venne ristrutturato a viale urbano, piantando ai lati due file di cipressi ¹⁸ (fig. 5).

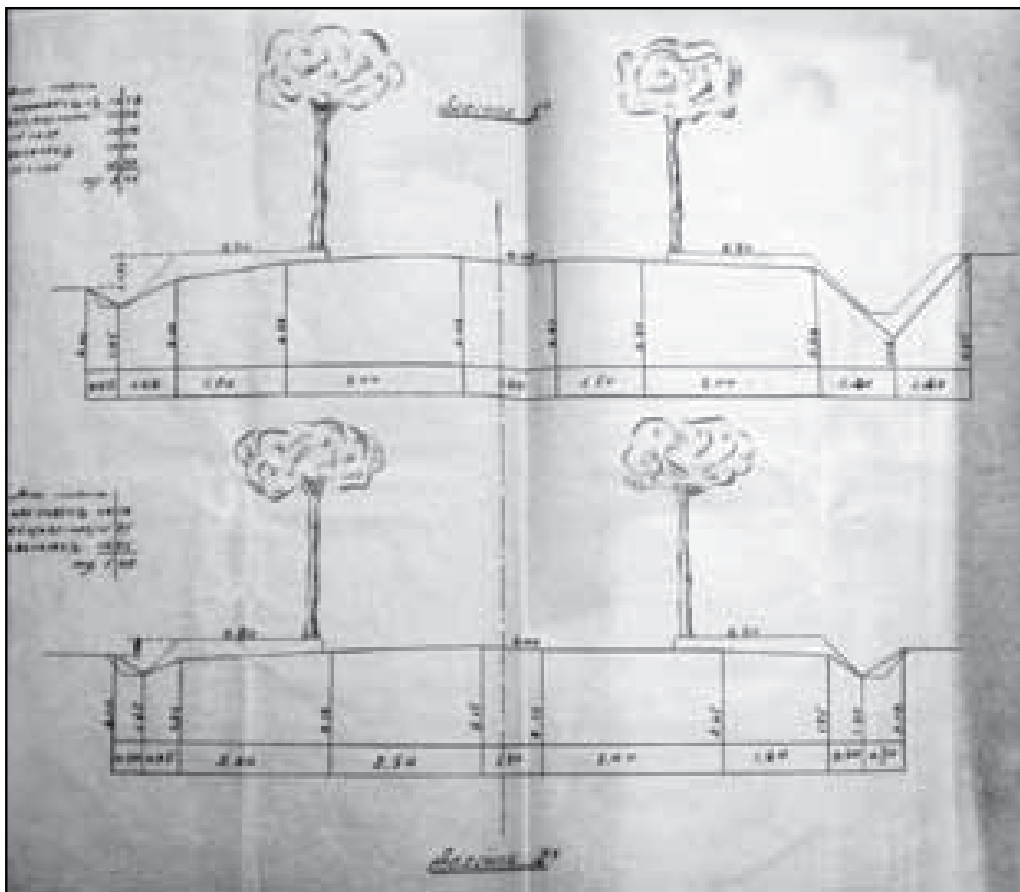


Fig. 5 - Sezione della dismessa via Emilia (ora xxv Ottobre) che mostra la sistemazione dei vialetti alberati (ASCF, *Carteggio amministrativo* (1930), b. 646, cat. x, mappa allegata alla pratica)

Con questo nuovo tracciato, come riporta la comunicazione inviata al Commissario del nostro Comune «L’Azienda statale della Strada ha corretto la via Emilia all’ingresso di Forlimpopoli ed ha abbandonato un tratto della via medesima all’altezza della villa Fantini sino all’inizio della via Saffi [...]» ¹⁹.

¹⁸ ASCF, *Carteggio amministrativo* 1930, b. 646, cat. x.

¹⁹ Ivi, *Deliberazioni*, 15 settembre 1930.

Negli anni '30, del secolo scorso, le strade statali vennero sistemate e asfaltate onde rendere più agevole e più scorrevole l'aumentato traffico automobilistico. Le strade fino al 1928, infatti, erano per la quasi totalità costruite secondo le indicazioni di MacAdam²⁰: un sistema ormai antiquato e inadatto per lo sviluppo di una moderna rete viaria. La soluzione adottata, fin dalla metà degli anni '30, in piena retorica autarchica, fu quella di sostituire le massicciate con la tecnica della polvere d'asfalto impregnata di bitume, in modo da dare una maggiore coesione alla pavimentazione.

La nostra via Emilia si sviluppò in tre fasi: strada in faccia alla «Madonnina»; spostamento nel 'drizzagno'; ulteriore sistemazione nella correzione dell'AASS (1930). Il 'drizzagno' ebbe diversi nomi: dapprima via Emilia, essendone la sua diretta continuazione, durante il ventennio, per glorificare la 'marcia su Roma' fu denominato XXVIII Ottobre ed infine, in ricordo del fausto giorno della liberazione del paese dai nazifascisti: XXV Ottobre (fig. 6).



Fig. 6 - Forlimpopoli. Zona del cimitero urbano come si presenta attualmente

²⁰ JOHN LOUDON MACADAM, Ingegnere scozzese (Ayr 1756 - Moffat, Dumfriesshire 1836). Dopo essersi specializzato in costruzioni stradali, sperimentò a proprie spese una forma di pavimentazione stradale in frantumi di pietra compressi (*macadam*) che fu poi ovunque adottata.

A conclusione, un aneddoto riguardante la corsa della “Mille Miglia”. La sua prima edizione prese il via il 26 marzo 1927 e, poiché correva lungo la via Emilia, anche Forlimpopoli ne venne coinvolta. Infatti negli anni dal 1927 al 1929, i piloti, provenienti da Forlì, percorrevano il ‘drizzagno’, poi s’immettevano direttamente nella via A. Saffi, attraversavano diagonalmente piazza Garibaldi ed infine voltavano a sinistra rasentando la casa della Congregazione di Carità di proprietà dell’Ospedale, edificio malamente appiccicato al torrione sud-ovest della Rocca (fig. 7), fatta saltare nell’ottobre del ‘44 dalle truppe tedesche in ritirata, per riprendere la via Emilia verso Cesena ²¹.



Fig. 7 - Forlimpopoli. Casa della Congregazione di Carità, anteguerra

²¹ Intervista al forlimpopolese Luciano Lucchetti (di anni 87) del 24 giugno 2010, testimone oculare, il quale ricorda che, negli anni 1927-29, quando egli abitava nella casa della Congregazione di Carità di proprietà dell’Ospedale, edificio attaccato alla Rocca, torrione sud-ovest, vedeva le macchine sfrecciare sotto le finestre.