

MARIA FLORA FABBRI

## RICOSTRUZIONE STORICA DELL'URBANIZZAZIONE DEL TERRITORIO RICCIONESE

### 1. *Metodo di ricostruzione*

La ricostruzione grafica del processo di urbanizzazione del territorio riccionese inteso nell'attuale limite comunale della città, è rappresentata attraverso otto planimetrie relative ad un arco di tempo compreso tra la fine del '700 ed i giorni nostri.

Il metodo di ricostruzione, basato quasi esclusivamente sull'elaborazione di materiale cartografico, si è svolto attraverso la comparazione a ritroso delle informazioni cartografiche relative a tutto il materiale reperibile, anche di carattere disomogeneo, come planimetrie catastali, voli aerofotogrammetrici IGM, piantine turistiche relative ai primi trent'anni di questo secolo etc.

La scelta degli anni relativi alle otto planimetrie, 1774, 1835, 1884, 1901, 1912, 1932, 1957, e 1985 è da attribuire a particolari condizioni di reperimento cartografico, più proficuo per questi anni piuttosto che per altri.

Dunque sulla base del rilievo aerofotogrammetrico del 1957, redatto dalla società EIRA di Firenze, ulteriormente definito dalle contemporanee mappe catastali, si è ottenuta la ricostruzione del 1835 attraverso la sovrapposizione in scala dimensionale del Catasto Gregoriano; quest'ultimo ordinato con i motupropri del 1816 e del 1819, entrò in vigore nel 1835 e cessò nel 1922. È geometrico e particellare e offre una visione del territorio completa. Ciò che permette una discreta soluzione dell'operazione di ricostruzione, con buoni margini di precisione, è proprio il continuo rapporto nella sovrapposizione dei dati catastali, a volte imprecisi, con la sicura base aerofotogrammetrica.

Le due successive mappe, del 1884 e 1901, sono ricostruite sulla base catastale del 1835 modificata dai relativi aggiornamenti.

Le successive fasi di sviluppo del 1912 e del 1932 sono ricostruite sulla base della precedente, aggiornata da informazioni reperite su piantine turi-

stiche (limitate perlopiù alla fascia costiera, in questo momento relativamente edificata, e al vecchio borgo attestato sulla via Flaminia) e completate dagli aggiornamenti catastali del 1908 del 1909 e del 1911.

Infine la ricostruzione della fase relativa al 1774 è ottenuta dalla sovrapposizione della mappa del 1835 con il catasto del 1774 redatto da Serafino Calindri, tecnico a cui fu affidato il lavoro nel 1755 dalla congregazione del Buon Governo.

## 2. *Il territorio locale*

L'impostazione disassata del crinale appenninico, nel settore settentrionale della penisola italiana, chiude la pianura verso Cattolica, compresa tra il crinale e l'Adriatico, con il promontorio di Gabicce. In questa parte terminale tra la Valconca a sud e la Valmarecchia a nord è compreso il territorio di immediato riferimento per il centro urbano di Riccione.

L'orografia locale presenta una serie di crinali secondari ortogonali alla costa, forniti spesso di percorsi collegati a valle dalla pedemontana consolare romana.

Il primo nucleo insediativo elementare sorge proprio nei pressi del nodo tra il percorso di crinale dell'attuale viale Abruzzi e la via Flaminia, esattamente nel tratto compreso tra la biforcazione terminale di via Abruzzi, in posizione leggermente rialzata, e le due depressioni del rio Melo a nord e di San Martino a sud.

Se si considera che lungo l'impianto di crinale di viale Abruzzi sorgono in periodo tardo medievale piccoli insediamenti rurali come S. Maria di Scacciano, San Clemente, Croce, Montescudo, e Montecolombo, è evidente come gli interessi commerciali di questi centri trovino attraverso questo percorso un naturale sbocco sulla via Flaminia, tale probabilmente da giocare un ruolo di discreta nodalità locale. Proprio per questa sua posizione l'insediamento iniziale può essere letto come una sorta di cerniera tra l'immediato retroterra ed i due organismi urbani più vicini: Rimini e Cattolica.

L'attuale espansione urbana arriva alle prime propaggini montuose comprendo sostanzialmente tre fasce: la prima totalmente pianeggiante è compresa tra la linea di costa e la falesia, la scarpata che i geomorfologi indicano come la linea di costa di 6000 anni fa; la seconda dolcemente degradante è compresa tra la falesia e la via Flaminia, la terza oltre la Flaminia, più ripida insiste sulle ultime propaggini dei crinali.

1775

Dalla ricostruzione della mappa del 1775 (Fig. 1) si constata come solo due secoli fa, nella porzione di territorio presa in esame, il solo segno di urbanizzazione, che non fossero case sparse, era costituito da un debole aggregato elementare lungo l'asse della via Flaminia.



Fig. 1

Dalla lettura degli elementi salienti del territorio risaltano sostanzialmente tre fasce distinte per orografia ed uso. (Fig. 2)

1. La prima, larga 150-200 metri, comprende l'area tra la linea di costa e la falesia; quest'ultima, che si presenta attualmente come una scarpata variabile da Bellaria a Cattolica tra i 2 ed i 10 metri, rappresenta un confine fisico, graficamente ben evidenziato dal Calindri nel catasto del 1774, al di sotto del quale (secondo la descrizione del Marsili incaricato da Papa Clemente XI di un'opera militare e scientifica per la difesa della costa pontificia dell'Adriatico) il litorale era piatto, raramente coltivato, spesso paludoso e privo di un porto naturale.

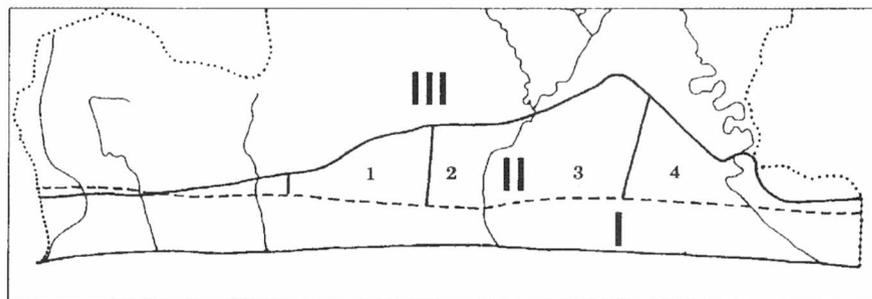


Fig. 2

Inoltre i fondali bassi, inadatti al diretto approdo di grosse imbarcazioni, costituivano naturale difesa anche se non sufficiente ad affrontare il pericolo delle razzie piratesche croate e turche esplose in seguito alla caduta della Repubblica Marinara Veneziana.

Infatti, ipotizzando un asse ortogonale alla costa passante per il borgo, (Fig. 3) si individuano, comprese in questa prima fascia, due paritetici estremi tra loro opposti rispetto all'asse, punti in cui sorgono due torri di avvistamento dette delle Fontanelle e della Trinità edificate verso la metà del '600.

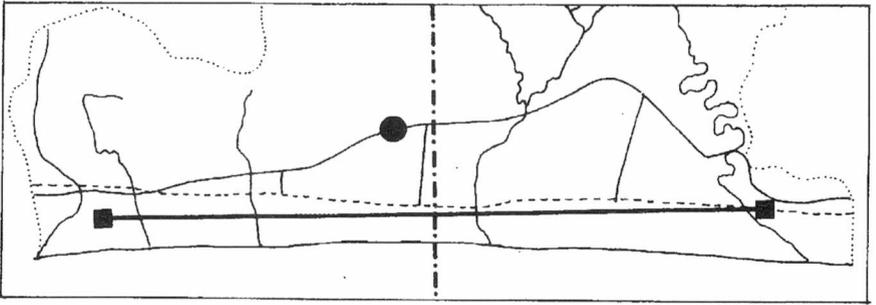


Fig. 3

In sintesi questa prima parte del territorio mantiene un aspetto marginale all'insediamento del borgo ed antipolare alla campagna.

2. La seconda fascia individuata tra la falesia e l'impianto della strada Flaminia è idealmente frazionabile in quattro settori.

Il primo è definito da sinistra a destra da due percorsi poderali, gli attuali viale San Martino e viale Ceccarini, come vedremo strategici per il successivo sviluppo. In questo settore compaiono già frazionamenti nell'uso del suolo ed alcuni proseguono oltre la falesia. La fascia di pertinenza della strada Flaminia è in questa fase meno edificata dell'opposta a probabile riprova del ruolo antipolare investito dalla costa.

Il secondo settore, definito dal confine con il primo e dal rio Melo, viene nominato nel catasto Calindri fondo Pantano. Tuttora infatti, la zona presenta una discreta depressione spostata verso la falesia ed è quindi inizialmente ipotizzabile per quest'area una condizione paludosa. In posizione pressoché equidistante dalla strada Flaminia e dalla falesia, è l'impianto di un grosso edificio, menzionato già nel 1280, che alcuni documenti indicano come luogo di eremitaggio ed ospizio, di proprietà dei frati Eremitani di Sant'Agostino di Rimini.

Oltre il rio Melo e fino a quel percorso poderale che sarà l'ultimo asse propulsore dell'urbanizzazione a mare, è individuato il terzo settore. Ora congiungendo la linea di falesia con l'ipotetica retta passante per quel tratto di Flaminia che da San Lorenzo conduce al rio Marano, si individua pressoché nel punto d'intersezione, la Torre della Trinità; tracciando da qui un'ideale bisettrice troviamo quasi concidente con essa quel percorso poderale che fraziona in due il terzo settore. (Fig. 4) Inoltre sono presenti altri segni di frazionamenti poderali riconducibili all'intersezione falesia-Flaminia e ciò fa supporre una precisa tecnica nella divisione particellare.

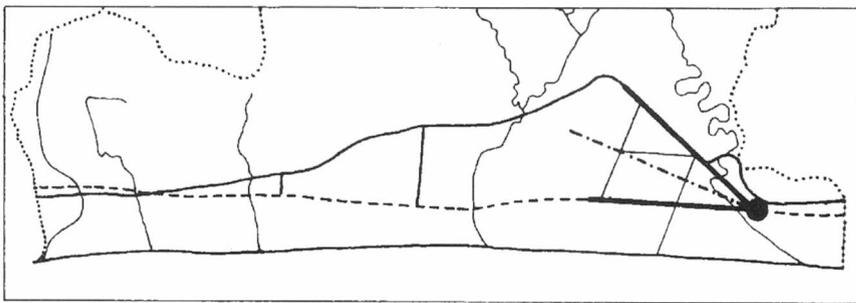


Fig. 4

Infine nel quarto settore compreso tra il terzo ed il rio Marano troviamo il ponte romano sul rio raggiungibile con un flesso della Flaminia che ne ovvia il dislivello. Poco più in basso alcuni segni indicano un probabile guado. Come per altre parti del territorio anche qui alcune divisioni particellari si ritrovano come permanenze nelle attuali lottizzazioni.

3. Continuando la lettura nella terza fascia oltre l'impianto della Flaminia troviamo il nucleo insediativo elementare compreso nella biforcazione terminale dell'attuale via Abruzzi. Risalendo questo percorso di crinale troviamo a destra ed a sinistra rispettivamente il castello degli Agolanti e la chiesa di San Martino.

Il castello, collocato sull'altura opposta alla chiesa nel fondo nominato Tomba Bianca, risale alla prima metà del '300. Fu dei marchesi Agolanti signoria anche se non nominale, effettiva di Riccione. La chiesa dopo il terremoto del 1775 sarà ricostruita, per decisione del Capitolo di Rimini dalla quale dipendeva, sulla strada Flaminia, vicino al nucleo urbano, nel 1782 ancora dedicata a San Martino.

La mappa comprende un'altra chiesa, San Lorenzo in Strada, posta nel punto di flesso maggiore della Flaminia. Per questo percorso d'impianto

romano e dunque generalmente lineare nel suo tracciato, un tal flesso fa supporre la presenza di una discreta polarità. Infatti alcuni storici affermano su reperti archeologici, l'esistenza di un Vico Popilio precedente l'impianto dell'asse consolare.

In sintesi si può schematizzare un uso del territorio determinato da una polarità rappresentata dall'entroterra, principale fonte economica e da una antipolarità rappresentata dalla costa, in questo punto poco appetibile perché priva di un porto naturale.

1835

La mappa del 1835, elaborata sulla base del catasto gregoriano, (Fig. 5) riporta rispetto alla fase precedente un leggero aumento dell'edificazione. Vi sono alcune case sparse sotto la falesia, una lentissima crescita del borgo, un ulteriore frazionamento particellare del territorio, e l'aumento in profondità dell'arenile.

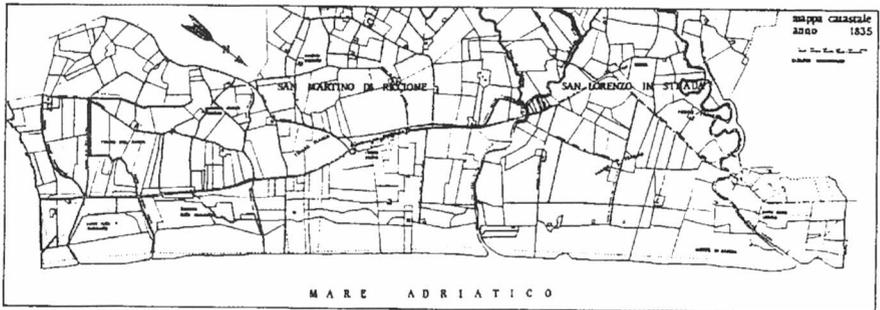


Fig. 5

Quest'ultimo fenomeno, che continuerà circa fino alla metà del nostro secolo per poi regredire, viene in qualche modo citato nei manoscritti che il Marsili stese in occasione del suo incarico per la difesa della costa adriatica pontificia. Egli descrive che molte torri di guardia erano ormai, in seguito all'avanzamento della linea di costa, troppo lontane per essere efficaci.

L'immagine generale del territorio comunque, non sottolinea notevoli mutamenti. Come già accennato, la chiesa di San Martino dopo il terremoto viene ricostruita sulla Flaminia vicino al borgo, ed il castello nel suo uso decade a casolare.

Nel fondo Pantano, coincidente col terzo settore, compare un edificio nella stessa posizione dell'eremitaggio precedente, ma con dimensioni ridot-

te. Si può trattare di un crollo parziale relativo al terremoto del 1775, o di una sostituzione. È da sottolineare che anche in seguito, parte di quest'area, rimarrà pressoché antipolare per uso e orografia. È del 1908 l'edificazione della fornace posta appena sotto l'eremitaggio precedente poi demolito, e del 1909 l'impianto del nuovo cimitero, posto in alto verso la strada Flaminia. Le successive lottizzazioni del 1912 ingombreranno solo metà del terzo settore al limite della depressione, lasciando ineditato non appena il margine del lungo rio, ma gran parte del fondo.

In sintesi ciò che interessa in questa fase è l'aspetto del territorio nella situazione precedente l'impianto della strada ferrata, nello stesso momento in cui andava diffondendosi in Italia la moda dei bagni marini. A questo proposito già nella metà del '700 in Inghilterra comparvero alcune pubblicazioni sulla funzione terapeutica dei bagni di mare, seguite qualche anno dopo dall'impianto di alcuni stabilimenti balneari nel nord Europa. In Italia tal costume si diffuse solo verso i primi dell'800, inizialmente sulla costa tirrenica, con il primo stabilimento di Viareggio del 1828 ed in seguito sulla costa adriatica. A Rimini il primo stabilimento balneare risale al 1843.

Il confronto con le successive fasi di sviluppo dell'organismo urbano evidenzierà come non solo l'impianto della ferrovia ma tutto il bagaglio culturale che ne segue può sconvolgere il territorio, disassando completamente la continuità dello sviluppo da nucleo rurale a città balneare.

1884

La mappa del 1884, ricostruita sugli aggiornamenti dello stesso anno riportati nella base catastale del 1835, rappresenta la situazione territoriale successiva all'impianto del tronco ferroviario Bologna-Ancona. (Fig. 6).



Fig. 6

Da questo momento saranno sostanzialmente tre gli elementi urbanistici “in gioco”: il nucleo urbano attestato sulla strada Flaminia, che è e rimane il centro di riferimento sociale, “il paese”; poi il tronco ferroviario, collocato nel 1861 sotto la falesia parallelamente al litorale ad una distanza media di 500 metri dalla linea di costa, per cui in questo senso già avviene una spartizione tra quelle che diverranno due fasce ben distinte, definite tuttora come “zona mare” e “zona monte”; infine i tre percorsi poderali, corrispondenti agli attuali viali Ceccarini, San Martino e Verdi propulsori del successivo sviluppo proprio perché elementi di congiunzione tra la vecchia e la nuova realtà.

Un percorso è, per definizione, la struttura atta a consentire il raggiungimento di un luogo partendo da un altro. Dalla strutturazione della fascia di pertinenza edificata sul margine del percorso è leggibile il ruolo assunto dallo stesso nello sviluppo dell’organismo urbano. Qualora l’edificazioni si “slegli” dal margine del lotto, cioè in presenza di un tipo di aggregato “frantumato”, la lettura si presenta difficoltosa ma pur sempre possibile. Nella formazione di una città i percorsi sono catalogabili secondo quattro definizioni: percorso matrice, percorso d’impianto, percorso di collegamento e percorso di ristrutturazione.

Il percorso matrice di norma preesiste all’edificazione, nel senso che ha ragione d’essere anche solo come strumento di collegamento tra due polarità; qualora sia soggetto a qualche forma di edificazione, quest’ultima si ordinerà ortogonalmente al percorso e, nella eventuale soluzione d’angolo tra due strade, preferirà sempre l’affaccio sul percorso matrice.

Il percorso d’impianto si innesta di solito ortogonalmente al percorso matrice in previsione dell’utilizzazione edilizia retrostante le fasce edificate.

Il percorso di collegamento è definito tale proprio perché nasce come collegamento tra due percorsi d’impianto e, essendo l’ultimo, chiude un’area edificata delimitando così l’isolato.

Nella soluzione d’angolo, tra un percorso matrice ed uno d’impianto, l’edificato preferisce l’affaccio sul primo.

Viceversa, tra un percorso di collegamento ed uno d’impianto, l’edilizia generalmente preferisce l’affaccio sul secondo.

Infine, il percorso di ristrutturazione ritaglia un tessuto edilizio o una trama di lottizzazioni preesistente, nel tentativo generalmente di collegare in modo più diretto due polarità, di ristrutturare appunto una porzione di organismo urbano.

È riconoscibile di norma, dalla conformazione della sua fascia di pertinenza, qualora non sia riprogettata ex novo e cioè non sia nuovamente ordinata in senso ortogonale al percorso. Infatti la peculiarità della fascia di pertinenza del percorso di ristrutturazione è di apparire chiaramente ritaglia-

ta proprio per la posizione sbieca dei setti murari o per la forma trapezoidale dei lotti rispetto al percorso.

Nella parte terminale del percorso poderale centrale (l'attuale viale Ceccarini) compare già nel 1884 un primo insediamento. (Fig. 7) Ora considerando la fascia di pertinenza della via Flaminia, ossia l'involuppo dei lotti edificati e da questa serviti, viale Ceccarini non nasce in previsione dell'utilizzazione dell'area immediatamente retrostante l'edificato (come accade di norma per il percorso d'impianto) ma come asse congiungente le due polarità mare-borgo.

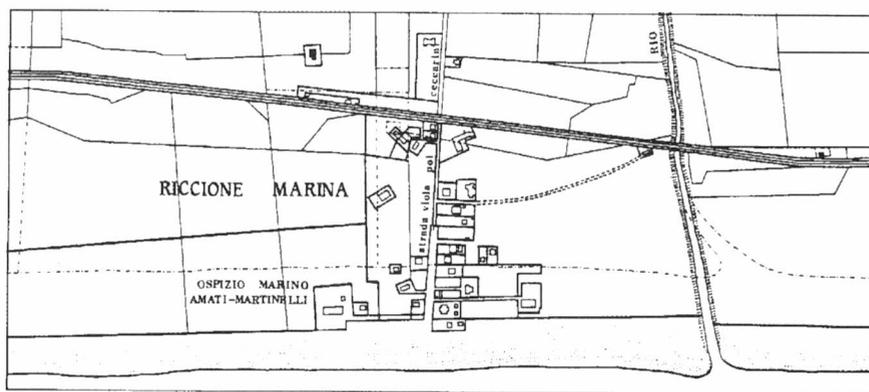


Fig. 7

La stessa esistenza di un percorso testimonia l'interesse di raggiungere un luogo da un altro, siano questi un centro abitato, un podere o un edificio. La sua edificazione marginale però, è sollecitata dalla prossimità ad un polo inteso come forte punto d'attrazione sociale, economico e culturale. Questo spiega come ultimamente, sull'onda della prevedibile risorsa economica rappresentata dalla costa, solo la parte terminale di viale Ceccarini venga edificata proprio perché più appetibile.

Qualora un percorso preesista all'edificazione è definito matrice. In questo caso la preesistenza del percorso e lo sviluppo discontinuo dell'edificato, cioè non progressivo dal nucleo urbano, confermano per viale Ceccarini il carattere di percorso matrice.

L'impianto del primo aggregato elementare riporta tutti gli elementi tipologici di rottura che saranno peculiari nell'espansione successiva. Siamo in presenza di un tipo diverso di aggregato, da accorpato a isolato, di un tipo di area di pertinenza diversa, da corte retrostante a giardino, è insomma

diverso proprio il riferimento culturale da borgo compatto a “garden city”.

Nel borgo il lotto è strettamente legato al tipo edilizio ed il tipo edilizio evidentemente può essere studiato come modulo della fascia di pertinenza edificata. In questo caso, in presenza cioè di tipi edilizi isolati, è il lotto il modulo della fascia di pertinenza e questa costituisce generalmente una cintura verde attorno all’edificato, il quale non si attesta mai direttamente sul percorso.

In posizione antipolare, ai margini cioè delle due fasce edificate, vengono costruiti a sinistra nel 1877 l’ospizio Martinelli Amati ed a destra, due anni dopo, l’ospizio Romagnolo. È da sottolineare che il carattere iniziale della pratica dei bagni di mare è prettamente terapeutico, tantoché a Riccione i primi ospiti saranno proprio bambini scrofolosi e rachitici.

L’edificazione di questi primi due ospizi avviene per l’urgenza di soddisfare la domanda di luoghi consoni a questo genere di ospitalità. Infatti le prime esperienze di ricettività, mancando di strutture adeguate, si rifanno all’ospitalità casalinga offerta dalle famiglie. È interessante rilevare come un inizio di spaccatura economica, come sta accadendo, da agricolo-peschiereccio a turistico balneare, si rifletta a tal punto sul territorio da poter quasi parlare di impianto di città ex-novo. Non si tratta infatti di uno sviluppo a “macchia d’olio”, cioè progressivo da un centro verso il suo intorno, ma neppure della stessa coscienza di città trasposta di luogo. Si tratta piuttosto di un’idea rivoluzionaria, forse neppure compresa agli albori, generata come abbiamo visto dalla congiuntura di eventi notevoli, quali l’impianto del tronco ferroviario Bologna-Ancona, la moda dei bagni marini, gli esempi-modello di altre città per vacanze.

In soli 70 anni si assisterà ad uno dei più sorprendenti casi di urbanizzazione, certamente non circoscritto al piccolo centro balneare, ma talmente diffuso su tutta la costa romagnola da essere giudicato da alcuni come un’unica città lineare.

1901

L’aggregato urbano sviluppatosi attorno alla parte terminale di viale Ceccarini tende con il tempo ad espandersi in senso parallelo alla costa, investendo esclusivamente la fascia della marina definita dall’arenile e dal tronco ferroviario.

È del 1885 la prima lottizzazione pianificata dal Conte Giacinto Soleri Martinelli, compresa tra il confine della fascia di pertinenza sinistra di viale Ceccarini e la fossa Martinelli. (Fig. 8)

L’asse portante dell’espansione è rappresentato dal viale Martinelli,

l'attuale via Gramsci, che nella mappa del 1901 ha origine come percorso d'impianto di viale Ceccarini (Fig. 9) per poi divenire esso stesso matrice della successiva trama viaria. Facendo centro su viale Ceccarini e considerando come limiti estremi il fosso Martinelli ed il rio Melo abbiamo già il primo modulo di sviluppo.



Fig. 8

Per modulo si intende un determinato stadio di crescita della città, assimilabile ad un organismo urbano base, con un telaio viario elementare composto da assi accentranti ed assi periferici delimitati da un confine. Non si tratta certamente di una città murata, delimitata da segni fisici evidenti e fissi modificabili qualora l'espansione interna intasi l'area racchiusa. Questo modello però, anche se forzatamente, può essere trasposto nel nostro caso.

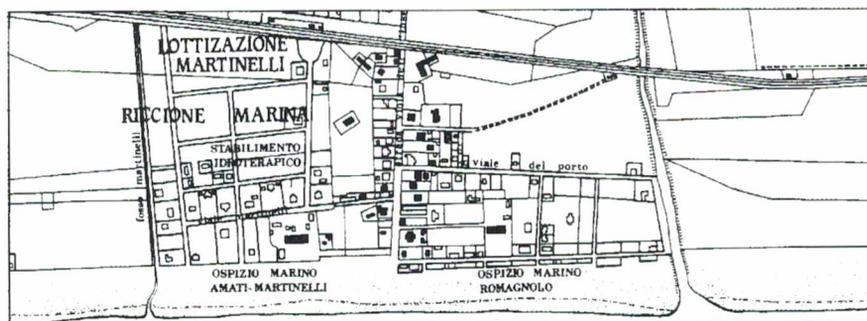


Fig. 9

Esiste infatti il centro geometrico rappresentato dal grande viale, importante per la congiunzione con il borgo; il borgo a sua volta continua ad essere il luogo di riferimento sociale, con la chiesa, l'ufficio postale, l'asilo del 1891 e l'ospedale del 1893. Esistono poi due confini naturali opposti, il rio Melo ed il fosso Martinelli sul cui margine la lottizzazione si è accostata compatta, cioè senza sfondamenti.

Nel successivo sviluppo modulare il ruolo di ogni asse si rafforza o si modifica, comunque accade una interazione, cioè ogni modulo non si assembla all'altro rimanendo a sé stante ma, nella gerarchia dell'insieme, tende a riorganizzarsi.

Così ad esempio un asse precedentemente antinodale, perché di confine, nello sviluppo diviene nodale.

È interessante riportare, tramite la testimonianza orale di alcuni anziani, l'idea di città posseduta dagli abitanti. Riccione in sostanza era esclusivamente il borgo, più questo primo modulo a mare centrato su viale Ceccarini. Infatti nella parte terminale di viale Gramsci il lotto edificato bloccava intenzionalmente lo sviluppo del percorso verso sud. Veniva quindi circoscritta e ben delimitata una situazione urbana chiara, la sola ad essere riconosciuta come "cittadina".

Nella mappa del 1901 la parte terminale di viale San Martino è già investita da una discreta edificazione; quest'asse nella sequenza d'azione dei tre percorsi propulsori dello sviluppo a mare, sarà il secondo ad intervenire. Successivamente con la progressiva espansione, le due parti si uniranno, riconnettendo la stessa trama viaria. Finora comunque, l'aggregato di viale San Martino non viene riconosciuto come appartenente alla città, ma è piuttosto un ghetto denominato "Siberia" chiaramente disgiunto da viale Ceccarini e congiunto al borgo dallo stesso viale San Martino.

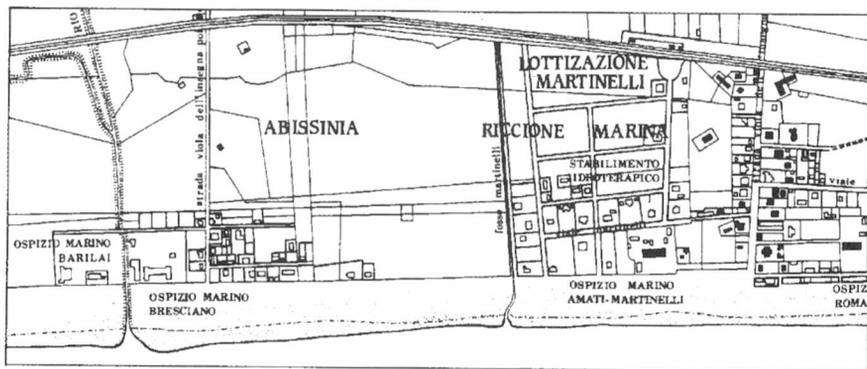


Fig. 10

Tornando al modulo di sviluppo dell'organismo urbano si può dire che di norma il tessuto tende ad essere omogeneo per ogni fase di sviluppo; questo sarà tanto vero quanto sincronica e spontanea sarà l'espansione. Nel mezzo modulo sinistro di viale Ceccarini, il tipo di lotto è completamente diverso dal tipo di viale San Martino.

Si tratta per entrambe i casi di un lotto edificato con tipo edilizio isolato, ma varia vistosamente il taglio dimensionale. L'area di pertinenza del primo è ad effetto parco ed in media misura mq 1000. Il secondo è rispetto al precedente notevolmente sottodimensionato con una superficie media di mq 200. (Fig. 10)

Il tipo di lottizzazione su percorso sia esso matrice, d'impianto o di collegamento, è leggibile attraverso la conformazione del lotto ed il suo affaccio preferenziale. Infatti come si è visto, il lotto assume solitamente una conformazione rettangolare ponendo di norma il lato minore sul percorso principale, per la necessità di servire il maggior numero di lotti con il minor sviluppo lineare del percorso stesso. Una ulteriore riprova è fornita dal comportamento del tipo edilizio; esso tende a porsi sul percorso principale con il fronte preferenziale, e specialmente nella soluzione d'angolo, a raggiungerlo tramite un percorso interno.

Come il lotto, anche l'isolato, qualora sia rettangolare, tende a rivolgersi con il lato breve verso il percorso matrice perché di norma preferenziale. (Fig. 11)



Fig. 11

Nel mezzo modulo sinistro di viale Ceccarini l'eccezione conferma la regola: gli isolati non si rivolgono verso viale Gramsci, loro matrice, ma verso l'attuale viale Martinelli. Infatti, benché questo percorso nasca come impianto, nell'assumersi il ruolo di diretto collegamento con la stazione ferroviaria diviene accentrante più di quanto lo sia viale Gramsci. Ciò dimostra che questo tipo di aggregato, pur prevedendo una edificazione slegata dai margini del lotto quindi di difficile lettura, permette comunque la codificazione dell'intenzionalità di chi ha operato.

1912

La struttura del territorio riflette di norma le mutate condizioni economiche, sociali e culturali. Nel nostro caso lo slittamento della polarità dalla campagna alla costa, porta con sé eventi notevoli, come ad esempio l'emigrazione delle popolazioni dall'entroterra al litorale che muteranno radicalmente il paesaggio urbano del territorio. Il borgo cristallizzato allo stadio di nucleo insediativo base rappresenta tuttora, per l'insediamento a mare, il riferimento sociale.

Nonostante sulla via Flaminia i traffici di persone e merci siano progressivamente diminuiti per l'avvento del tronco ferroviario Bologna-Ancona e l'attività agricola non rappresenti più la principale risorsa economica, i poli principali di servizio erano e continuano ad essere lungo la via Flaminia.

Comunque il nucleo insediativo base d'ora in poi non avrà né il tempo né l'interesse per svilupparsi in un vero organismo urbano e l'edificazione, sotto un chiaro intento economico, intaserà in un primo tempo tutta la fascia a mare e solo successivamente l'espansione si riconnetterà all'insediamento originario sulla Flaminia.

Così, contrariamente a Rimini, Riccione tuttora non può contare su una città di riferimento costante, che costituisca una forte base sociale, tant'è che



Fig. 12

la realtà urbana è assopita o destata dai flussi turistici.

La mappa del 1912 presenta una notevole urbanizzazione della marina, (Fig. 12) con tessuto a scacchiera, cioè lottizzazioni regolari ed edificazione a villini.

Rispetto alla fase precedente il primo modulo di viale Ceccarini è completamente lottizzato; l'espansione, oltre la fascia lottizzata sul margine del fosso Martinelli, ha raggiunto l'aggregato di San Martino e l'isolato tra viale Bassi e viale Speri è il segno fisico evidente della sutura. La strutturazione diacronica tra il tessuto del mezzo modulo sinistro di viale Ceccarini ed il tessuto del modulo di viale San Martino è riscontrabile nelle dimensioni del lotto, dell'aggregato e dell'isolato; quest'ultimi sono stretti, piuttosto lunghi, spezzati dal percorso di collegamento mediano di viale Fiume. Tale percorso non si ricollegherà mai né a viale Molari a destra, né a viale Manara a sinistra, lasciando quindi intatto sia l'isolato di sutura tra viale Battisti e viale Sauro, che l'isolato di sutura tra viale Bassi e viale Speri; così tuttora il processo di urbanizzazione avvenuto tra il 1901 ed il 1912 è facilmente leggibile tramite la codificazione dei segni connaturati nel tessuto. (Fig. 13) Passando a destra di viale Ceccarini si trova il secondo mezzo modulo sviluppato sull'asse matrice di viale Dante che, dopo la costruzione del ponte sul rio Melo nel 1908, continuerà a generare oltre viale Leoncavallo.

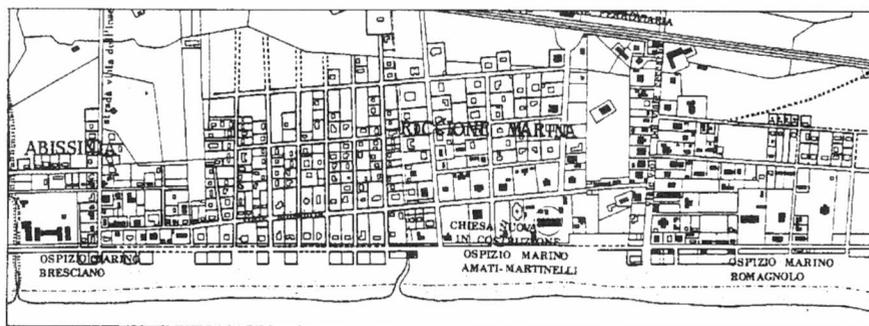


Fig. 13

Contrariamente al primo modulo, la lottizzazione non segue un disegno preciso: su viale Ceccarini si attestano sostanzialmente tre isolati sovradimensionati ai cui lotti interni si accede tramite brevi percorsi di adduzione. Questi isolati verranno successivamente ritagliati adeguando la dimensione al tipo canonico.

Viale Virgilio, sopra viale Dante, è originariamente aperto come collegamento con la proprietà verso il rio Melo a ridosso della ferrovia; in un secondo tempo, partendo dal punto di apertura, viene tracciato parallelo a viale Dante,

assumendo nel tratto iniziale tra viale Ceccarini e viale Ariosto il ruolo di percorso d'impianto; successivamente continuerà come percorso di collegamento per i lotti affacciati sul margine inferiore del percorso e come percorso matrice per la lottizzazione del margine opposto. Viale Virgilio, nonostante non sia collegato direttamente all'oltre Melo, continua idealmente con viale Tasso. In questo senso, assumendo come asse il rio Melo e congiungendo il limite destro del primo modulo con il prolungamento dello stradone di Casotti (attuale viale Leoncavallo) avviene una sorta di ribaltamento del mezzo modulo di viale Ceccarini. Infatti la direzione viaria longitudinale séguita oltre il rio Melo con viale Dante, viale Tasso e viale D'Annunzio anche se la conformazione diversa degli isolati dipende dalle peculiari condizioni del luogo. (Fig. 14)

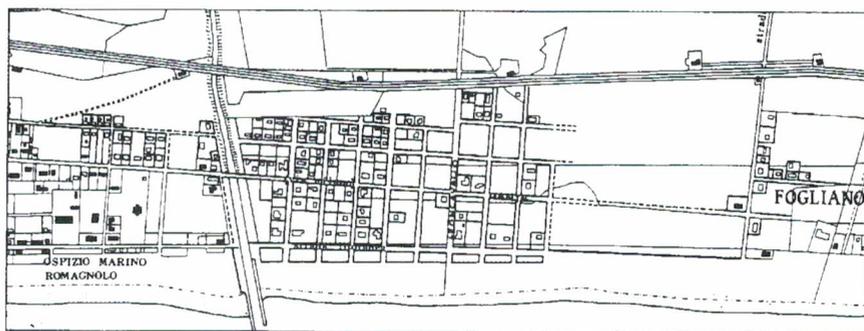


Fig. 14

Se consideriamo che le polarità nel tratto compreso tra il Melo e viale Leoncavallo sono rappresentate dalla costa, da viale Dante inteso come collegamento diretto con il centro e dall'asse di uscita di viale Leoncavallo, provvisto in questo frangente di passaggio ferroviario a livello, gli isolati tra viale Dante e viale D'Annunzio, non avendo una polarità intermedia, assumono una conformazione allungata rivolta verso il litorale.

Viceversa gli isolati sopra viale Dante non rimarranno intatti sull'esempio dei lunghi isolati attestati su viale Trento Trieste, ma assumeranno una conformazione quadrangolare. Infatti viale Leoncavallo, inteso come percorso d'uscita, assume un ruolo polare, tantoché per servire meglio i lotti, piuttosto che rigirare l'isolato per raggiungere viale Leoncavallo passando da viale Tasso, si preferisce ritagliare il percorso intermedio di viale Rapisardi.

Teorizzando si può affermare che data la generica conformazione rettangolare rivolta di norma verso la polarità, gli isolati sotto viale Dante sono esclusivamente polarizzati dal litorale. Viceversa gli isolati quadrangolari soprastanti subiscono le due paritetiche polarità di viale Dante e viale

Leoncavallo; infine gli ultimi più sopra vengono polarizzati più da viale Leoncavallo che da viale Dante, tantoché tendono ad assumere una leggera conformazione rettangolare rivolta infatti verso questo percorso d'uscita.

Passando più a destra appare viale Verdi, terzo percorso propulsore dello sviluppo a mare, già investito dalle prime lottizzazioni. Lo sviluppo del settore compreso tra il limite poderale successivo a viale Verdi ed il rio Marano avrà come matrice la strada litoranea e non più viale Dante, oramai bloccato dalla proprietà a ridosso di viale Verdi. Questo percorso di collegamento diretto tra Rimini e Riccione sarà tracciato in seguito all'acquisto nel 1907 di 32 ettari di arenile demaniale da parte del comune di Rimini. Dato l'incalzante sviluppo della marina, verrà predisposto nel 1912 un piano regolatore per la zona a mare della ferrovia, compresa tra Rimini e Riccione. Il piano, redatto dall'ing. Emilio Saffi, prevede una fitta serie di lottizzazioni a scacchiera, intervallate da disquisizioni viarie formali di chiara derivazione nordica. (Fig. 15)

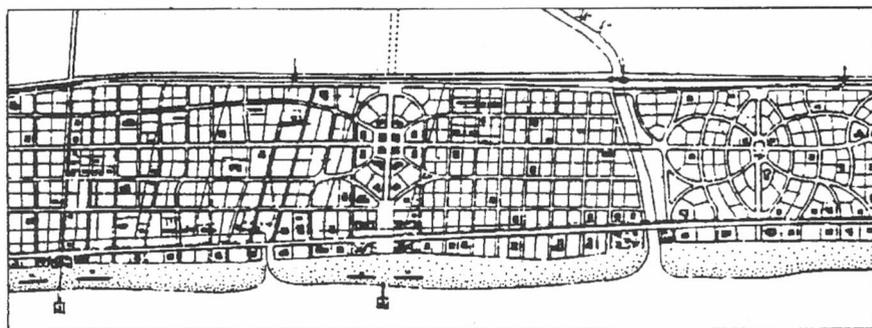


Fig. 15

In realtà il piano sarà disatteso e Riccione andrà espandendosi secondo una sorta di sviluppo modulare in cui le lottizzazioni si caleranno entro tagli poderali canonici, procedendo esclusivamente secondo un disegno a scacchiera.

1932

Dopo circa 17 anni dalla fondazione "ProRiccione" del 1905, Riccione si costituisce comune autonomo nel 1922.

Le notevoli potenzialità di sviluppo della stazione balneare esigevano da tempo una certa autonomia nella gestione della città, proprio perché l'amministrazione riminese, sia nei confronti di Riccione che di altre frazioni della riviera, ometteva le più elementari forme di servizio.

L'anno seguente viene deliberato dal nuovo consiglio comunale il regolamento edilizio con l'ovvio intento di salvaguardare la salubrità e l'igiene della stazione balneare. Il regolamento non si limita all'aspetto igienico-funzionale, ma conferma e promuove, attraverso una precisa normativa, l'immagine vincente di città balneare, riconducibile per molti aspetti alle "garden city".

Già nel 1912 il piano regolatore del Saffi, eccetto alcune parti del territorio disegnate con trame viarie curvilinee riconducibili a modelli nordici di città giardino, lottizzava a tappeto secondo uno schema a scacchiera tutta l'area da Rimini a Riccione compresa tra il tronco ferroviario e l'arenile. Dopo vent'anni dal piano Saffi l'espansione urbana della marina è un serrato ritmo di lottizzazioni a scacchiera senza alcuna osservanza dei ritmici inserimenti curvilinei viari previsti dal piano originale. (Fig. 16)



Fig. 16

I moduli d'espansione sono pressoché riconnessi tra loro ed il punto di sutura è quasi sempre segnato dall'anomala conformazione degli isolati. In tal senso già si è visto come l'isolato tra viale Battisti e viale Sauro contenga in sé l'asse di ribaltamento del modulo di viale Ceccarini ed è evidente, nella diversità delle due fasce lottizzate, la sutura tra i due moduli. Un altro punto di congiunzione è individuato nell'isolato tra viale Bassi e viale Speri, troppo piccolo per sdoppiarsi e troppo grande per costituirsi come isolato tipo, tant'è che vengono tagliati dei percorsi interni sul genere "close".

A destra, oltre il porto canale, su viale Leoncavallo, nel disassamento dei viali Monti e Rapisardi, è segnato il limite del secondo mezzo modulo.

Il percorso di viale Leoncavallo, a sua volta, è matrice del successivo modulo d'espansione che si riconetterà con lo sviluppo di viale Verdi nel tratto tra viale Paisiello e viale Perosi. La dinamica di sutura è visibile nella serie di isolati atipici compresi tra viale Palestrina e viale Spontini. Infatti

l'isolato oltre viale Palestrina non ha spazio sufficiente per costituirsi nelle tipiche dimensioni dei precedenti, in quanto il successivo percorso cadrebbe sul fosso. Questo problema viene risolto tagliando da viale Palestrina un isolato più stretto e lasciando di conseguenza, il successivo fosso tra le due fasce lottizzate di viale Donizetti e viale Pergolesi. In seguito viene completata la lottizzazione aprendo viale Paisiello, lottizzando le due relative fasce di pertinenza e, come di norma accade, addossando l'ultima direttamente sul confine. In tal senso tra viale Pergolesi e viale Paisiello risulta un isolato fuori scala, largo cioè la dimensione di un solo lotto. (Fig. 17)

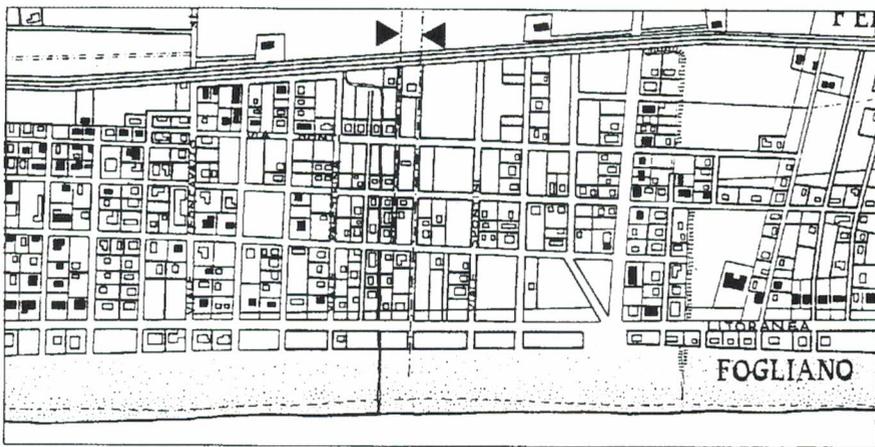


Fig. 17

Continuando la lettura oltre viale Verdi, troviamo la lottizzazione della proprietà compresa tra viale Mameli e viale Boccaccio tessuta sui percorsi d'impianto aperti dalla litoranea. Qui, oltre via Mameli, le lottizzazioni non proseguono sul percorso matrice di viale Dante; infatti lo sviluppo di quest'ultimo viene bloccato dalla proprietà a ridosso di viale Leopardi, per cui, il ruolo matrice sarà assunto dalla litoranea. Tra viale Boccaccio e viale D'Azeglio nel 1932, compare una proprietà completamente ineditata, tranne due o tre case rurali. Nonostante la direzione dei limiti poderali riprendino quelli precedenti, cioè siano sbiechi rispetto la litoranea, la successiva lottizzazione che investirà quest'area si allinerà, ricucendosi perfettamente alla viabilità dello sviluppo, alla sua destra. Viceversa, verso via Boccaccio, la sutura è piuttosto evidente nella conformazione trapezoidale degli isolati risultanti dall'incontro delle due direzioni.

A monte della ferrovia nella mappa del 1932 si intravedono i primi segni

di urbanizzazione specialmente attorno a viale Ceccarini. Il tessuto è a scacchiera, lo stesso della marina e non piuttosto il compatto del borgo.

A destra del percorso matrice di viale Ceccarini viene aperta una serie di percorsi d'impianto bloccati nella parte terminale dal limite poderale della fornace; successivamente si riconnetteranno con il percorso di collegamento che, aperto come impianto dalla via Flaminia, sfocerà su viale Vittorio Emanuele. Gli isolati delimitati da questo impianto viario non saranno mai ulteriormente ritagliati tantoché tuttora risultano stretti e molto lunghi.

A sinistra di viale Ceccarini, sul precedente confine poderale, viene aperto viale Diaz che collega direttamente la stazione ferroviaria al paese; verso quest'ultimo nella parte iniziale del percorso, vengono edificati sei blocchi di case a schiera, forse l'unica eccezione tipologica alla galoppante edificazione di tipi isolati. È edilizia popolare, allineata al percorso, con un'area di pertinenza sul fronte e sul retro.

Infine passando oltre il rio Melo, tranne l'edificazione del tratto iniziale di viale Romagna, troviamo l'area pressoché immutata, tantoché bisognerà attendere gli anni '50 per assistere ad una qualche forma di edificazione.

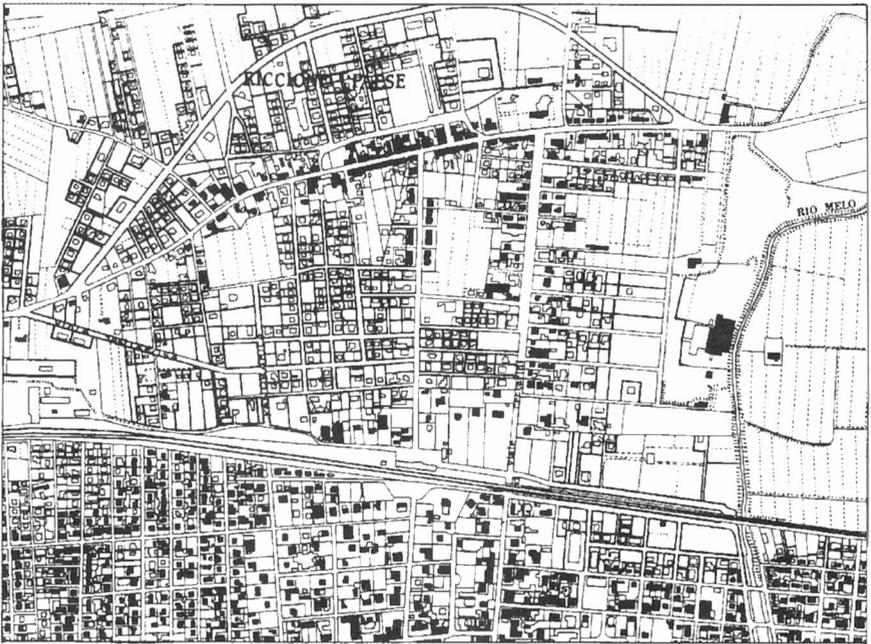


Fig. 18

1957

Il processo di urbanizzazione della zona a monte della ferrovia continua e si sviluppa piuttosto velocemente. (Fig. 18)

La lottizzazione del settore compreso tra viale San Martino e viale Ceccarini è pressoché completa: è già aperto il percorso di ristrutturazione di viale Santarosa e via Panoramica è collegata alla via Flaminia da una traversa; (Fig. 19) solo più tardi vi sfocerà direttamente, sfondando la proprietà collocata nella sua parte terminale.



Fig. 19

Ad angolo tra viale San Martino ed il tronco ferroviario viene posta la centrale ENEL eliminando così una delle ultime possibilità (senza sventramenti) di collegamento diretto adiacente la ferrovia tra viale San Martino e viale Ceccarini. Sopra la via Flaminia viene aperta la circonvallazione e l'area compresa tra questi due percorsi viene lottizzata ed edificata con isolati rettangolari rivolti verso le due polarità. La fascia di pertinenza sovrastante la via Flaminia viene isolata nel suo retro dal percorso collocato

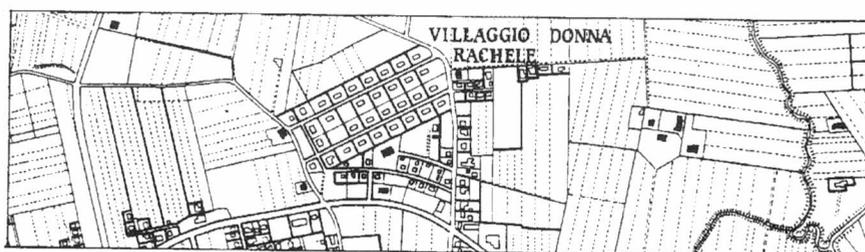


Fig. 20

nella posizione del precedente canale, e l'area ineditata adiacente l'ospedale sarà destinata in seguito ad attrezzature ospedaliere.

Passando sopra la via Flaminia, si trova ancora intatto il "villaggio Donna Rachele" del 1940, lottizzazione a scacchiera su due percorsi d'impianto tracciati da viale Cagliari a viale Toscana. (Fig. 20)

Infine a destra di viale Ceccarini viene aperto il percorso di collegamento di viale Massaua, confine fisico tra gli isolati rivolti sul percorso matrice di viale Ceccarini e l'area storicamente antinodale ove è collocata tuttora l'ex fornace.

Viceversa, oltre il rio Melo non compaiono vistosi segni di urbanizzazione, tranne la parte compresa tra viale Leoncavallo, viale Verdi, la falesia ed il tronco ferroviario. Qui, sul percorso matrice adiacente la ferrovia cioè l'attuale viale Rimini, si affacciano una serie di isolati rettangolari collegati da viale Bologna, a sua volta matrice degli isolati successivi. Molti di quest'ultimi saranno ciechi, nel senso che la scarpata della falesia permette l'accesso o da viale Bologna o dal percorso che si aprirà sul limite della falesia, l'attuale viale Castrocaro. Passando oltre viale Verdi, tranne l'isolato su viale Camogli, non compaiono altre lottizzazioni; sono però ben visibili i confini o i percorsi poderali riutilizzati nella successiva espansione.

L'urbanizzazione che subirà questa zona dal '57 al '78 cioè in soli 20 anni, è indubbiamente la più sorprendente. Come vedremo nella successiva fase di sviluppo, si tratta esclusivamente di edilizia residenziale ed il motivo di questa sorta di zonizzazione spontanea a da ricercarsi nella tendenza della fascia a mare a specializzarsi nel ruolo turistico.

Ciò è stato verificato attraverso una ricerca di progetti edilizi svolta presso l'archivio comunale di Riccione, in cui risulta evidente come, attraverso demolizioni e ricostruzioni o ampliamenti, il villino o comunque il tipo edilizio isolato venga sostituito dalla pensione.

La fascia a mare, a sua volta, è pressoché completa nella sua trama viaria. La lottizzazione della proprietà tra viale Boccaccio e viale D'Azeglio, a nord di viale Verdi, è perfettamente ricucita alla sua destra secondo l'orditura successiva, cioè ortogonale alla litoranea. Viceversa a sinistra l'incontro delle due direzioni sfocia in un isolato trapezoidale tipico prodotto di sutura. Più avanti passato il rio Marano, l'insediamento di grossi complessi ad uso colonia come la "Dalmine" o la "Reggio Emilia" denuncia il carattere marginale, quindi antinodale, della zona. Infatti gli ospizi, antenati delle attuali colonie, costituivano agli albori un vanto per la stazione balneare. Successivamente il turismo sempre meno terapeutico e sempre più d'élite (aiutato in questo senso dalla presenza del Duce in vacanza a Riccione) confina queste ingombranti strutture, ormai scomode, in luoghi probabilmente più funzionali per-

ché più ampi e liberi, ma sicuramente meno appetibili. Con questa logica viene demolito e non ricostruito nel 1939 l'ospizio romagnolo a ridosso di viale Ceccarini riutilizzando l'area a giardino pubblico.

La strumentazione urbanistica al 1957 consta del vecchio regolamento edilizio del 1923, modificato nel '28, nel '29, nel '31 e nel 1950, e del piano di ricostruzione adottato nel 1949 primo vero piano urbanistico del dopoguerra.

La mappa di progetto del piano di ricostruzione include quasi tutto il territorio comunale suddiviso in sette zone.

- 1) La prima zona di carattere intensivo, comprende pressoché lo sviluppo della città al 1901. È prevista la possibilità di edificare sul filo stradale per tipi edilizi accorpati, con un rapporto di copertura pari a 3/5 della dimensione del lotto ed un'altezza su viale Ceccarini inferiore a ml 10,50
- 2) La seconda zona turistico-alberghiera a ridosso di viale Ceccarini, compresa tra viale Dante e la litoranea, prevede una edificazione per tipi edilizi isolati su lotti minimi di mq 1000, rapporto di copertura pari ai 3/5 dell'area, ed altezza massima di ml 30. In realtà lo sviluppo alberghiero sconfinerà da questa zona circoscritta, invadendo tutta la fascia a mare della ferrovia.
- 3) La terza zona semintensiva a monte della ferrovia tra viale Ceccarini e viale Diaz, prevede una edificazione per tipi isolati su lotti minimi di mq 400, con rapporto di copertura pari ad 1/3 dell'area, possibilità di edificazione su filo stradale ed altezza massima di ml 15.
- 4) La quarta zona estensiva a villini, estesa sia a mare che a monte della ferrovia, prevede una edificazione per tipi edilizi isolati su lotti minimi di mq 300, con rapporto di copertura pari ad 1/4 della superficie dell'area ed altezza massima di ml 8.
- 5) La quinta zona estensiva a ville, include la fascia a mare strettamente a contatto con la spiaggia e la lottizzazione Martinelli. Nelle aree libere è prevista una edificazione per tipi edilizi isolati su lotti minimi di mq 600, con rapporto di copertura pari ad 1/6 della superficie complessiva dell'area ed altezza massima di ml 11. Sia per la zona estensiva a ville, che per la zona estensiva a villini, è consentita la costruzione di fabbricati accessori a filo confine non più alti di ml 3,50 e per un totale di area coperta non superiore ad 1/4. Spesso l'uso di questi fabbricati è di seconda casa, ove la famiglia alloggia durante la stagione estiva affittando il proprio villino.
- 6) La sesta zona è a verde.
- 7) La settima, definita zona rurale, comprende la restante parte del territorio.

In realtà le previsioni del piano di ricostruzione non si manifesteranno affatto, tantoché la fascia a mare estensiva a ville e villini non conserverà il carattere originario di edificazione rarefatta immersa nel verde, ma attraverso ampliamenti e ricostruzioni, quasi sempre abusivi, viene completamente trasformata da residenziale in alberghiera, con casi in cui lotti di mq 400 vengono edificati con un indice di copertura dell'80%.

Così per carenza di programmazione, mancanze legislative e difficoltà burocratiche, viene repentinamente costituendosi, soprattutto nella marina, una sorta di edificazione selvaggia che stravolge quasi completamente l'immagine di città giardino in voga nel ventennio.

1985

Il settore compreso tra la ferrovia, il Melo, la via Flaminia ed il Marano appare, dopo circa trent'anni dalla precedente fase, completamente urbanizzato. (Fig. 21)



Fig. 21

L'amministrazione pubblica di Riccione commissiona dopo il primo rilievo aerofotogrammetrico del 1957 ed il successivo del 1964, un terzo rilievo nel 1978 poi aggiornato con i nuovi insediamenti PEEP. La sequenza di sviluppo in questo caso non è immediatamente leggibile, nel senso che non esiste un percorso matrice che sia tale per entrambe le sue fasce di pertinenza, tranne brevi tratti di viale Portofino e viale Finale Ligure. Gli isolati infatti vengono "calati" sulle precedenti maglie poderali indifferentemente, senza cioè la coscienza di un asse polarizzante inteso come centro.

Viceversa nello sviluppo dell'organismo urbano la marina è andata espandendosi per assi portanti longitudinali, di norma mediani della fascia com-

presa tra la ferrovia e l'arenile; questi assi aperti dai tre originari percorsi poderali, propulsori come abbiamo visto dello sviluppo a mare, assumeranno un ruolo matrice per entrambe i margini del percorso, tant'è che tuttora costituiscono l'elemento accentrate longitudinale di tutta la fascia a mare. Di norma infatti, a meno di radicali mutamenti, il percorso matrice, in quanto asse generatore, si consolida in un ruolo polarizzante ed è proprio la mancanza di una reale matrice ad impedire la naturale gerarchizzazione del settore a destra di viale Emilia.

Nel 1957 è già delineato l'isolato di viale Camogli originario del percorso matrice di viale Portofino. La proprietà compresa tra i due percorsi a sinistra di viale Camogli, viene lottizzata secondo due paritetici isolati rivolti sempre su viale Portofino, tagliati in due tempi da percorsi di collegamento. Viceversa a destra di viale Camogli la proprietà compresa tra questo percorso e viale La Spezia viene lottizzata secondo isolati rivolti verso viale Camogli che in questo senso assume parzialmente un ruolo matrice. Nell'area, oltre questi ultimi isolati, verrà collocato alla fine degli anni '60 l'impianto per la depurazione delle acque, eliminando così l'ultima possibilità di riaggiungimento viario tra viale Po e la Flaminia. Le restanti lottizzazioni incluse quelle a sinistra di viale Emilia seguono l'identica logica di quelle già viste, rivolgendosi genericamente gli isolati ora in senso verticale ed ora in senso orizzontale su parziali percorsi matrice il cui ruolo talmente indebolito non si consoliderà mai in accentrate.

Viceversa nella fascia a mare ciò che ha impedito la generica disposizione degli isolati è la forte "polarizzazione" del litorale e la direzione degli isolati segue l'ottimale divisione fondiaria. Ad esempio la lottizzazione Martinelli a ridosso di viale Ceccarini pone gli isolati verso viale Martinelli, a quell'epoca accentrate per il collegamento diretto con la stazione ferroviaria. In senso opposto su viale San Martino gli isolati si rivolgono verso questo percorso proprio perché sua matrice e strumento di collegamento con il borgo posto sulla via Flaminia. Viceversa lo sviluppo dell'area compresa tra l'aggregato di viale San Martino ed il modulo di viale Ceccarini avviene verso il 1912 sotto l'impulso del nascente sviluppo balneare, per cui gli isolati si "ribaltano" rivolgendosi verso il polo rappresentato dal litorale ed in questo senso ogni altra disposizione sarebbe risultata sconveniente. Il settore sovrastante il tronco ferroviario è costituito da un tessuto omogeneo con tagli di lotti di circa mq 400 ed isolati larghi non più di due lotti.

Il confine fisico della falesia ha come generato l'impianto dell'asse mediano di viale Castrocara che da viale Ceccarini giunge all'asse d'uscita ortogonale alla costa all'estremo confine comunale di Riccione.

In sintesi nella zona a monte tra il rio Melo ed il rio Marano la viabilità

principale è rappresentata da viale Rimini adiacente la ferrovia, viale Bologna, parallelo al precedente, viale Castrocaro riconnesso a viale Rimini nei pressi del rio Marano; più sopra viale Carpi, viale Cervino e viale Po non riescono, riconnettendosi, a costituirsi come asse mediano, tant'è che nella individuazione della viabilità principale, da viale Castrocaro si passa direttamente alla via Flaminia. Il tipo edilizio più diffuso in tutto il settore sopra la ferrovia a destra del Melo è il villino bifamiliare generalmente su due piani con seminterrato e mansarda.

Il tessuto a mare sempre a destra del Melo è costituito da lotti irregolari di dimensioni medie attorno ai mq 400, con indici edilizi notevolmente più alti ed una presenza diffusa di superfetazioni. Viceversa in diverse parti attorno a viale Ceccarini tuttora permane l'originale tessuto costituito da lotti di mq 1200 circa, con ville originali anche se spesso rimaneggiate. Ogni modulo di sviluppo dunque, conserva in se la matrice originale, tant'è che dall'analisi del tipo e dell'aggregato è possibile una probabile datazione.

Lo sviluppo urbano attualmente tende ad espandersi oltre la via Flaminia, con percorsi d'impianto ciechi, senza collegamento finale, aperti sulla matrice di viale Abruzzi e sul percorso di ristrutturazione della circonvallazione. La lunga conformazione degli isolati, senza cioè sfondamenti mediani tra i percorsi paralleli, evidenzia il carattere inconcluso e marginale di questa frangia addossata sulla strada statale. Più a sinistra la lottizzazione di Colle dei Pini tende invece, attraverso un disegno arzigogolato della trama viaria, ad una soluzione formale del passaggio tra edificato e verde.

### 3. *Sintesi di lettura*

Il valore totale di un organismo urbano lo si afferma nella sua dimensione storica.

Lo sguardo distratto sull'odierna Riccione, ma in senso generale ciò vale per tutta l'urbanizzazione della costa romagnola da Cesenatico a Cattolica, genera lo scontato e superficiale giudizio di città ordita anarchicamente, senza alcuna logica d'utilizzo del territorio ed inevitabilmente ciò rassicura su ogni tipo di intervento di modificazione privo di alcuna salvaguardia.

La lettura in sequenza delle otto fasi di sviluppo dell'organismo urbano provano esattamente il contrario.

A partire dal primo nucleo urbano elementare, posto nei pressi del nodo tra la strada consolare ed il percorso di crinale di viale Abruzzi, lo sviluppo edilizio segue inizialmente la logica del borgo, cioè si attesta con tipi edilizi a schiera direttamente sul percorso matrice. L'impianto della ferrovia nel 1861 e la già diffusa moda dei bagni idroterapici, generano una spaccatura dell'eco-

nomia che da agricolo-peschereccia tende a mutarsi in turistico-balneare.

In sintesi, come già visto, gli elementi urbanistici in gioco sono il “paese”, punto di riferimento sociale, i tre percorsi poderali, successivamente propulsori dello sviluppo della marina proprio perché assi di congiunzione tra la nuova e la vecchia realtà, ed infine il tronco ferroviario, fondamentale elemento di scambio, promotore dei primi flussi turistici, ma soprattutto ineluttabile spartiacque tra quelle che diverranno due fasce ben distinte.

La zona a mare della ferrovia sarà la prima a svilupparsi secondo un processo ripetuto e ben preciso: nella parte terminale di ognuno dei tre percorsi propulsori, posti ortogonalmente alla costa e collegati direttamente alla Flaminia, si genera inizialmente un aggregato che espandendosi si riconnetterà agli altri, costituendosi infine in un'unica fascia compresa tra l'arenile e la ferrovia, ove permangono visibili i segni di sutura tra i vari moduli di sviluppo. L'urbanizzazione della marina avviene per lottizzazione e come già visto, il processo seguito osserva regole precise di comportamento. Intasata la zona a mare inizia l'urbanizzazione della parte a monte della ferrovia. Il settore limitrofo a viale Ceccarini, proprio per la vicinanza al borgo, è il primo a svilupparsi secondo precise polarità che tendono a gerarchizzarlo in tempi relativamente brevi.

Il settore a destra del rio Melo subisce viceversa un'urbanizzazione repentina, privo di assi accentranti di riferimento, per cui gli isolati, rivolti su parziali percorsi matrice, costituiscono nell'insieme un tessuto piuttosto indifferenziato.

Contemporaneamente accade una sorta di zoning spontaneo per cui la fascia a mare, trasformandosi, si specializza in un ruolo turistico-alberghiero e la parte a monte acquista un carattere prettamente residenziale. Questa zonizzazione crea con l'alternanza delle stagioni una sorta di pendolarismo urbano determinato da una fluttuante condizione di periferia assunta alternativamente dalla zona residenziale, a monte della ferrovia, durante la stagione estiva, e dalla zona alberghiera, aldisotto della ferrovia, durante la stagione invernale.

Gli assi matrice paralleli ed ortogonali alla costa assumono generalmente un ruolo accentrante, per cui i riferimenti polari sono a carattere lineare; non esiste dunque una piazza veramente tale o una qualche forma di polarità puntiforme, ma esistono considerevoli porzioni di viali che assumono un identico ruolo accentrante.

Viale Ceccarini, centro del primo modulo di sviluppo della marina, ha sottratto lentamente al borgo il ruolo di centro della città, confermandosi costantemente, nel raddoppio modulare d'espansione della città, centro non solo del suo modulo ma dei centri di tutti i moduli, tantoché è palesemente

vissuto e riconosciuto nel suo assoluto ruolo polare aldilà dell'alternanza delle stagioni.

### *Cartografia*

|                              |                    |                                      |
|------------------------------|--------------------|--------------------------------------|
| 1774                         |                    | Catasto Calindri                     |
| 1835                         |                    | Catasto Pontificio                   |
| 1884, 1901, 1907, 1908, 1911 |                    | aggiornamenti catastali              |
| 1884                         | III S.E., IV N.E., | tavola I.G.M.                        |
| 1907                         | III S.E., IV N.E., | tavola I.G.M.                        |
| 1911                         | III S.E.,          | tavola I.G.M.                        |
| 1934                         | IV N.E.,           | tavola I.G.M.                        |
| 1948                         | III S.E., IV N.E., | tavola I.G.M.                        |
| 1912                         |                    | Piano Regolatore Saffi               |
| 1912                         |                    | Mappa Antinori                       |
| 1932                         |                    | Mappa Turistica Az. Auton. Soggiorno |
| 1957                         |                    | rilievo aerofotogrammetrico E.I.R.A. |
| 1978                         |                    | rilievo aerofotogrammetrico S.A.R.A. |

N.B.

La ricostruzione originale delle otto planimetrie è rappresentata in mappe della dimensione di cm 150 x cm 60 tradotte in scala 1:5000.

Un ulteriore aiuto alla loro lettura è dato dalla grafica impiegata nella rappresentazione delle suddivisioni catastali; questi ultimi vengono rappresentati, in una qualsiasi delle mappe, in grassetto quando rispetto alla fase precedente la suddivisione è nuova, medio quando rispetto alla fase precedente la suddivisione permane, ed a sottile riteglio qualora rispetto alla mappa precedente la suddivisione si perde.

Un analogo metodo di lettura va seguito per l'edificato campito in nero qualora rispetto alla fase precedente permane e bianco quando si tratta di nuovo edificato.

### BIBLIOGRAFIA

- D. ALBANI, *Indagine preventiva sulle recenti variazioni della linea di spiaggia delle coste italiane*, Roma 1953.
- F. AMATI, *I primi passi di Riccione*, «Corriere Padano», 1933.
- S. AMATI, *Poche parole di un vecchio riccionese per l'inaugurazione del ponte Marano*, Rimini 1924.
- S. AMATI, *Nell'ipotesi di Riccione e San Lorenzo costituiti in comune autonomo*, Rimini 1910.
- G. BORGHI, *Riccione, origine e sviluppo di un centro balneare*, Bologna 1935.
- G. BORGHI, *Le spiagge romagnole da Cervia a Punta Gabicce*, Roma 1938.

- G. BRUZZO, *L'opera militare e scientifica di L. F. Marsili nella difesa della costa pontificia dell'Adriatico*, Bologna 1930.
- C. DOGLIO, *Howard e la città giardino*, «Urbanistica», 13 (1953).
- F. FARINA, *Saluti da Riccione. Iconografia della città dalla fine del secolo scorso agli anni '30*, Rimini 1978.
- A. MARANI, *Relazione allo stato amministrativo del comune di Riccione alla data del 12 giugno 1923*, Santarcangelo di Romagna 1923.
- W. PASINI - A. TURCHINI, *Dall'idroterapico al talassoterapico, cent'anni di cure marine (1875-1980)*, Rimini 1980.
- F. TOMASETTI, *I primi anni di attività urbanistica del comune di Riccione*, «Storia Urbana», 29 (1984).
- C. TONINI, *Cenni sul paese di Riccione e suoi bagni marittimi*, Cesena 1868.
- A. VEGGIANI, *Le greppe del mare*, «Parametro», 110 (1979).