

Prati di Caprara

Stefano Pezzoli

Con Prati di Caprara s'intende un areale non perfettamente definito che trova la strada attualmente (ma non storicamente) di tale nome come asse che lo interseca in direzione sud nord, dividendolo in due parti diseguali delle quali quella orientale (ove insiste l'ospedale Maggiore) è assai più estesa dell'altra. Un'area che per interventi viari e di edificazione, e anche per radicali mutamenti della vegetazione negli spazi ineditati, ha totalmente cambiato i suoi connotati.

Questo territorio deve la sua denominazione per essere appartenuto come area prevalentemente prativa alla famiglia senatoria dei Caprara, che vi ebbero anche una villa (scomparsa nel secondo Ottocento) come si legge nella carta della pianura bolognese di Andrea Chiesa rilevata del 1740. Si trovava dove i corsi della canaletta Ghisiliera e del Ravone convergono verso occidente, non distante dall'imboccatura del sottopasso stradale di viale Sabena. I Caprara, forse originari di Caprara sopra Panico nella montagna bolognese, recavano nello stemma una capra arrampicante su di un alberello. Presenti sulla scena cittadina dal XIV secolo, entrarono in senato col conte Niccolò nel 1616 per breve di papa Paolo V. Fra i possedimenti in città il più noto è il palazzo eretto nei primi anni del Seicento che ora si affaccia su piazza Roosevelt, odierna sede della prefettura. Della villa fuori porta San Felice sappiamo che passò ai Baciocchi e che nel 1814 ospitò la sorella di Napoleone Elisa Baciocchi, che aveva sposato il conte Felice Baciocchi (nella topografia militare dei dintorni di Bologna del 1863 sembra che l'edificio disegnato dal Chiesa non ci sia più e invece vi si trova un fabbricato dove c'è scritto C. Caprara, ma la forma è allungata).

Aprendoci ad uno sguardo più ampio possiamo osservare come fra le numerose invasioni e attacchi alla città di Bologna vennero da nord, per la via Emilia, e pertanto il territorio fra il ponte sul Reno e la città rimase tendenzialmente poco abitato. Il territorio dei Prati di Caprara appartenne da tempi immemorabili sino al 1917 alla parrocchia di Borgo Panigale. Santa Viola deriva dal nome di una parrocchiale scomparsa, Santa Maria in Veola (da viol, viottolo), ove un tempo era stato un ospizio di pellegrini a est del ponte (sito citato dal XII secolo). Tale chiesa fu distrutta da una piena del Reno nel 1641. Nel 1917 si costituì la parrocchia nella chiesa di S. Pio V; a fronte era la villa Ghisiliera (vedi Chiesa) dalla famiglia Ghisilieri che dette i natali al futuro papa Pio V. La stessa canaletta Ghisiliera derivazione dal canale di Reno deve probabilmente il suo nome dai possedimenti dei Ghisilieri che questo corso d'acqua attraversava.

Tornando ai nostri Prati di Caprara, vediamo com'essi fino agli anni precedenti l'Unità d'Italia furono teatro delle gare ippiche organizzate dalla "Società Bolognese per le corse dei cavalli". Una descrizione dei tanti appuntamenti che vi si tenevano ci arriva da Enrico Bottrigari nella sua *Cronaca di Bologna* (riedita da Zanichelli nel 1960). Egli ricorda come tra 6 ed 8 ottobre 1856 si tennero due corse di cavalli "quantunque il divertimento, nuovo per noi, non abbia corrisposto all'aspettativa, particolarmente per lo scarso numero de' Cavalli forestieri che si sono aspettati indarno; pure riuscì spettacolo gradito il grande concorso di carrozze e di eleganti signorili equipaggi, che vidersi lungo la via interna ed esterna di S. Felice fino al luogo dello esperimento; molte ancora furono le persone a piedi che intervennero alle corse, favorite poi da una bellissima stagione. La nostra Bologna ebbe in questi due giorni l'aspetto di una Capitale. Questo divertimento sostituirà anche negli anni venturi la Corsa del Pallio, che aveva luogo per la festa di S. Petronio" (vol. II, pp. 360-361).

La sorte dei Prati di Caprara si delinea fra la fine del 1859 e l'inizio del 1860, quando dopo l'uscita di scena da Bologna delle truppe austriache ed il crollo dei ducati e delle legazioni pontificie emiliano romagnole, Bologna emerge come "naturale" capoluogo di una "regione" che dopo più di mille anni ha ritrovato l'unità. In quel momento si forma una Lega militare fra i governi provvisori di Parma, Modena, Firenze e delle legazioni sotto il comando del generale Manfredo Fanti. Dal marzo del 1860, sotto la direzione di Federico Menabrea, viene allestita un'ampia corona di forti e terrapieni, estesa per 12 chilometri da Casalecchio a San Ruffillo, a protezione di Bologna e degli

sbocchi vallivi del Reno e del Savena: infatti la città dista poche decine di chilometri dal confine coll'impero austroungarico, che ancora detiene il Veneto. L'opera di fortificazione, che entrerà poi progressivamente in dismissione dopo la guerra del 1866 e il conseguente allontanamento da Bologna del confine nazionale, inciderà nettamente sull'area dei Prati di Caprara: il terrapieno di cintura, alto circa m 2,50 e con fossato esterno, che collegava la lunetta Fornace Bassi (era circa in corrispondenza della rotonda Luciano Romagnoli) con la lunetta Ferrovia, che proteggeva la linea ferroviaria per Modena, reciderà l'area dei Prati, formando un segno divisorio fra la parte orientale e quella occidentale. Il segno ricalca all'incirca l'attuale via Pietro Burgatti. Il terreno libero da preesistenze edilizie favorisce naturalmente l'insediamento militare che occupa questo territorio per adibirlo a "Campo di Marte" o piazza d'armi, per uso di esercitazioni, manovre e parate, concorsi ippici per ufficiali di cavalleria e gare di equitazione. L'area continuò comunque ad accogliere corse al galoppo e al trotto, fino a che non fu costruito il nuovo Ippodromo Zappoli, sempre fuori Porta San Felice, aperto nel 1888, su progetto dell'ing. Buriani (chiuso nel 1928). Già il 18 giugno 1887 era stata inaugurata una nuova pista per le corse al galoppo, destinata a sostituire, assieme all'ippodromo Zappoli l'ormai inadeguato anello della Montagnola. Nell'aprile 1906 i Prati di Caprara furono sede della seconda tournée italiana della Compagnia di Buffalo Bill, con più di 800 uomini e 500 cavalli viaggianti su treni speciali, per un grandioso spettacolo, che rievocava la conquista del West. Parteciparono tra l'altro numerosi pellerossa autentici, vestiti con i loro costumi tradizionali, che inscenano finte battaglie e assalti alla diligenza, suscitando però qualche dubbio ("C'è da ciaparan laur le al mais, par fer j'omen selvagg?" ossia "Quanto gli daranno al mese per fare i selvaggi?"). Alcune fotografie documentano infatti la presenza di indiani pellerossa che cavalcano all'esterno del tendone riservato alle esibizioni. La prima volta, nel 1890, il colonnello Cody – alias Buffalo Bill – si era invece esibito all'Ippodromo Zappoli, quando i bolognesi avevano avuto la possibilità di assaggiare, per la prima volta, i pop corn.

I Prati di Caprara, con il permesso delle autorità militari, furono anche il primo terreno di gioco del Bologna Football Club, fondato nel 1909. In seguito, la squadra si trasferì alla Cesioia, fuori porta San Vitale, dove furono installate porte permanenti. Proprio alla Cesioia furono scattate alcune preziose fotografie di Giuseppe Michelini conservate presso le Collezioni CaRisBo. Quest'ultimo campo era tuttavia molto scomodo. Per ovviare ai disagi, dal 1913 si ripiegò sullo Sterlino, dotato di maggiori comodità, di accessi agevoli e con una tribuna adatta ad ospitare il bel mondo cittadino.

Per finire, il 1° ottobre 1913 la piazza d'armi dei Prati di Caprara diventò ufficialmente aeroporto per veivoli e dirigibili dell'Esercito, ospitando la VIII Squadriglia Aeroplani al comando del tenente Calderara. Già nel 1910 il luogo era stato teatro di una manifestazione aviatoria detta "settimana aviatoria" e alcuni mesi prima (il 24 settembre 1913) Francesco Baracca era atterrato proveniente da Taliedo (Milano). In una bella fotografia di Paolo Bettini (coll. CaRisBo) si nota l'assembramento di persone e mezzi per assistere a questo vero e proprio "spettacolo" di modernità. Una fotografia del 1929 documenta l'ingresso dalla via Emilia dell'aeroporto *Fausto Pesci* (aviatore che si era distinto nella guerra italo turca del 1911 ed era caduto nella prima guerra mondiale).

Qui fu operato il primo servizio di linea da Bologna, il 2 Settembre 1933 quando un trimotore Fokker VIIIB della Società Anonima Aviolinee Italiane operò il volo trisettimanale, martedì - giovedì - sabato sulla direttrice Milano – Bologna - Rimini. In ritorno il lunedì - mercoledì - venerdì, questo fino all'11 Settembre, poi rimase fino alla fine del mese solo sulla Bologna - Milano con coincidenze per Zurigo, Parigi, Londra, Bolzano, Berlino, Innsbruck, Monaco. Il costo era di 75 Lire. 168 i posti offerti sui 25 voli e 117 furono i passeggeri.

Dopo il trasferimento a Borgo Panigale nel 1931 dello scalo aeroportuale, il terreno del campo di aviazione diventerà campo di gioco e sede delle esercitazioni paramilitari del "sabato fascista".

Dalle foto aeree degli anni Trenta e Quaranta si notano numerosi capannoni a protezione di mezzi militari, fabbricati che si concentrano in particolare nel settore più orientale.

La canaletta Ghisiliera ha una portata max teorica di $Q = \text{mcs } 2$, reale di circa $Q = \text{mcs } 0,800$.

Ha un regime fortemente caratterizzato dalla stagionalità, sia per quanto attiene la disponibilità d'acqua in Reno, sia per la richiesta, essenzialmente agricola, da ottobre a marzo viene alimentata con una Q media di circa Q 0,200 msc mentre durante il periodo irriguo si può arrivare a fluitare tutti i 0,800 mcs.

Il torrente Ravone è più che mai dipendente dalla piovosità, può rimanere per mesi completamente secco così come presentare “onde di piena” in occasione di piogge ripetute con Q max di msc 40.

Non ha senso esprimere una Q media proprio per le spiccate caratteristiche torrentizie . Si può definire una piena di media entità quella con Q intorno ai msc 15.

Ed eccezionale quella con Q superiore a Q 20 msc.

Le piene di particolare entità possono conferire l'eccesso di portata nel canale di Reno attraverso uno scolmatore posto sotto Via Sabotino, dove il Ravone sopra passa il canale di Reno, ciò attenua il pericolo di esondazioni a valle di Via Saffi.

Cartografia

Carta di Andrea Chiesa del 1742. Si legge Senatore Caprara con la vignetta attribuita ad edifici di rilievo; poi mulino di Ravone. E' già segnato il percorso viario che sarà ricalcato dalla strada d'accesso dell'aeroporto e l'altra a ovest

Carta austriaca del 1851 in scala 1 a 86.400; la scala non consente di leggere molto, i prati sono coperti dalla dicitura Santa Viola; si notano due ruote idrauliche una a destra sulla canaletta Ghisiliera, l'altra a sinistra è il mulino detto del Ravone. Si legge palazzo Caprara

Pianta dei dintorni di Bologna del 1850; topografia austriaca del 1850 conservata all'archivio della guerra di Vienna; si nota la dicitura “torrente Reno”, del tutto corretta. Si notano i prati con la simbologia tradizionale del manto erboso. Sulla sinistra compare la villa Agucchi, scomparsa per bombardamenti aerei.

Mappa della cinta dei forti, primi anni Sessanta del XIX secolo. Si legge Opera Otto Colonne e si vede la casa delle Otto Colonne in essa riparata. Si vede la villa Agucchi. Si vede il terrapieno protettivo della strada che interseca i prati. Si nota un macero a pianta irregolare, oltre il terrapieno.

Mappa dintorni di Bologna 1863. Scala 1 a 10.000; si nota sulla via Emilia Ponente la struttura fortificata a protezione della strada denominata Opera Otto Colonne dal nome del fabbricato così chiamato che fu sede della prima scuola pubblica di S. Viola (ora vi passa viale Pertini, ove interseca la via Emilia). La topografia fa risaltare l'area prativa lasciata in bianco e, secondo l'uso topografico piemontese, inserisce la lettera P a significare “prato”. Nel settore orientale invece le striature puntinate testimoniano un uso del suolo con campi a piantata

IGM di primo impianto, 1884. Riporta la dicitura Campo di Marte Caprara; si notano il Mulino del Ravone e il mulino La Piletta

Carte del Canale di Reno del 1903 1:4.000; base catastale; seminativi arborati e semplici sembrano accorpatisi, come le aree prative. Emergono orti e frutteti, ma anche altri terreni in funzione del loro approvvigionamento idrico fornito dal sistema del canale di Reno.

Cancello dell'accesso allo scalo aeroportuale Fausto Pesci (aviatore caduto nella prima guerra mondiale) 1929; il cancello sulla via Emilia Ponente era all'incirca di fronte allo sbocco dell'attuale via Caravaggio

Foto aerea 1937. Fa notare il rettilineo percorso che raggiunge gli edifici aeroportuali, percorso che lascia a est gli spazi di manovra; a destra si vedono le tettoie per l'artiglieria e i carri armati; al centro tracce più scure rivelano antichi assetti poderali. Sulla sinistra gli insediamenti industriali della Riva Calzoni e della Sabiem

IGM 1:25.000 aggiornato parzialmente al 1933. In basso si vede il velodromo inaugurato nel 1920

Foto aerea RAF dell'aprile 1944; si vede meglio la parte occidentale con le caserme situate a ovest di via Agucchi; si notano già segni di bombe

Foto aerea RAF del 2 luglio 1944; visibilissimi e numerosi i crateri delle bombe

Foto aerea volo GAI del 1954; si notano in chiaro al centro i segni dell'avviato cantiere dell'ospedale Maggiore che sarà inaugurato nel 1955; si nota ancora l'asse viario del vecchio aeroporto; sono ancora presenti i numerosi fabbricati militare nella parte orientale.

Foto aerea Google Hertz

Bibliografia

Le Chiese Parrocchiali della Diocesi di Bologna ritratte e descritte, vol. IV Bologna 1851, 74

ENRICO BOTTRIGARI *Cronaca di Bologna (1845-1871)* 4 voll. Bologna, Zanichelli 1960

LUIGI BORTOLOTTI *Il suburbio di Bologna* Bologna, La Grafica Emiliana, 1972 p. 141

ORLANDO PEZZOLI, *Fuori porta, prima del ponte: Santa Viola*, Bologna, Comitato ricerca storica e sociale su Santa Viola, 1976

Le collezioni d'arte della Cassa di Risparmio di Bologna – Le fotografie 2 Arnaldo Romagnoli Il volto di Bologna a cura di Franco Cristofori e Giancarlo Roversi, Bologna, Grafiche Zanini, 1982,

FABRIZIO IVAN APOLLONIO *Il limite estremo della Bologna moderna: dal campo trincerato alla piazzaforte permanente* in *I confini perduti – Le cinte murarie cittadine europee tra storia e conservazione* a cura di Angelo Varni, Bologna, Compositori 2005, pp. 65-85