DiAP PRINT / TEORIE 24

Roberto Secchi
Leila Bochicchio

L'architettura della strada

Forme Immagini Valori

Quodlibet

DiAP Dipartimento di Architettura
e Progetto
Direttore Orazio Carpenzano

Sapienza Università di Roma

DiAP PRINT / TEORIE
Collana a cura del
Gruppo Comunicazione del DiAP
Coordinatore Cristina Imbroglini

COMITATO SCIENTIFICO
Carmen Andriani
Roberta Amirante
Maria Argenti
Jordi Bellmunt
Renato Bocchi
Giovanni Corbellini
Isotta Cortesi
Paolo Desideri
Giovanni Durbiano
Imma Forino
Luigi Franciosini
Carlo Gasparrini
Sara Marini
Tessa Matteini
Annalisa Metta
Luca Molinari
Alessandra Muntoni
Efisio Pitzalis
Franco Purini
Joseph Rykwert
Andrea Sciascia
Zeila Tesoriere
Ilaria Valente
Herman van Bergeijk
Franco Zagari

Ogni volume della collana è sottoposto alla revisione di referees esterni al Dipartimento di Architettura e Progetto scelti tra i componenti del Comitato Scientifico.

© 2020
Quodlibet srl
via Giuseppe e Bartolomeo Mozzi, 23
Macerata
www.quodlibet.it

PRIMA EDIZIONE
maggio 2020

ISBN
978-88-229-0396-9
e-ISBN
978-88-229-1098-1

STAMPA
Industria grafica Bieffe, Recanati

INDICE

11 Prologo

13 Introduzione

48 ATLANTE. STRUTTURA E CRITERI DELLA SELEZIONE

PARTE PRIMA. LA STRADA FINO ALLA RIVOLUZIONE INDUSTRIALE

52 1. Strade di città di Roma Antica

56 2. Strade di città di impianto medievale

62 3. Dal Medioevo al Rinascimento. L'assialità strada/edificio

68 4. Progetti di città ideali

74 5. Le vie nel Trattato de *I quattro libri dell'architettura* di Andrea Palladio

78 6. Permanenza della disposizione delle strade di accesso a chiese e palazzi

84 7. Strade simbolo di città ai tempi dell'avvento della modernità

92 8. La strada nei modelli urbani di Parigi

106 9. La strada tra ingegneria e architettura nel XIX secolo. Il caso di Eugène Hénard

116 10. Strada e pittura. Il boulevard secondo l'Impressionismo

122 11. La strada nei modelli di sviluppo e di rifondazione della città tra metropoli e disurbanismo

128 12. Soluzioni di mediazione con l'eredità dell'Ottocento

PARTE SECONDA. DALLA RIVOLUZIONE INDUSTRIALE E DAL MOVIMENTO MODERNO ALL'ARCHITETTURA CONTEMPORANEA

136 13. Proposte di rifondazione della città moderna

138 14. I Costruttivisti russi

150 15. Le Corbusier. Morte della "rue" ed esaltazione della "autoroute"

160 16. Piano, progetto, città, infrastruttura secondo i modelli sperimentali delle avanguardie in Germania e Olanda tra le due guerre

182 17. Strada e pittura. La strada secondo l'Espressionismo

188 18. Strada e pittura. La strada secondo la Neue Sachlichkeit

192 19. Strada e pittura. La strada secondo il Futurismo

198 20. Organische Stadtbaukunst. Da Bruno Taut a Reichow, Gutschov e Sieverts. La città estensiva e le proposte americane di Hilberseimer

206 21. Proposte di rifondazione della città moderna

212 22. Dalla parkway alla freeway alla highway. Rassegna di parkways, oggi soggette ad azioni di salvaguardia paesaggistica e storica

216 23. Le highway di Robert Moses

222 24. Eredi del modello della parkway

228 25. Prime realizzazioni delle autostrade e opere d'arte dell'ingegneria stradale

234 26. Strada e pittura. La strada secondo il Realismo americano

238 27. Colin Buchanan. Traffic in towns

244 28. Sulle orme dei maestri del Movimento Moderno e della revisione della Carta d'Atene

254 29. La strada nelle nuove utopie urbane. Cook, Archigram, Friedman, Isozaki, Tange, Debord, Constant, Dardi, Cervellini, Petrini, Secchi, Rudolph, Soleri, Culot

TERZA PARTE. LA STRADA NELLA SITUAZIONE CONTEMPORANEA

268 30. La strada nei processi di urbanizzazione contemporanea

282 31. Realizzazioni e sperimentazioni progettuali contemporanee

292 32. Architettura come nodo infrastrutturale. Il nodo di scambio come luogo pubblico contemporaneo

296 33. Architettura e poetica dei flussi

302 34. Architettura per la mobilità dolce. Il percorso ciclopedonale come luogo pubblico

310 35. Strade e sostenibilità ambientale

328 36. La strada nell'arte contemporanea. Dalla rappresentazione alla Street Art: "tatuaggi urbani"

337 Fonti e approfondimenti bibliografici

I testi dell'Atlante sono stati redatti da Roberto Secchi per quanto riguarda le prime due parti, da Leila Bochicchio per la terza.

Le immagini dell'atlante sono accompagnate da didascalie che hanno l'intento di costituire una guida alla lettura nel solco delle tesi enunciate nell'introduzione.

Alle didascalie, spesso solo indicative degli oggetti rappresentati con poche note di commento, si aggiungono testi brevi ma più generali che sottolineano i punti di svolta nell'evoluzione della trama delle strade nella storia della città.

Si segue un ordine cronologico e tematico a partire dalla città di Roma antica e dalla città medievale nel mondo occidentale, cui si circoscrive la presente trattazione.

I tracciati romani e quelli delle città di formazione dell'alto e basso Medioevo hanno lasciato un'eredità al disegno urbano successivo difficilmente contestabile, impossibile da cancellare.

Lo sguardo è prevalentemente, se non esclusivamente, portato sulle città europee e sulle loro reti stradali, i cui modelli, sul continente americano e almeno in parte anche in Asia, sono stati adottati per secoli.

In età contemporanea lo sguardo si allarga ad altre realtà la cui influenza sull'intero mondo si fa sempre più rilevante. L'atlante è corroborato da alcune, poche, citazioni, tratte dalla trattatistica classica o dalla produzione teorico-critica della modernità.

Come per ogni selezione, non si può negare l'arbitrarietà delle scelte, delle presenze e delle assenze. L'attenzione è qui rivolta a far intendere la profondità storica da cui traggono origine le forme attuali delle reti stradali come fatto urbano e delle strade come artefatti architettonici. La progettazione delle reti della mobilità stradale del prossimo futuro nello scenario del nostro habitat, che va cambiando radicalmente, impone una riflessione sui dati della permanenza e sui dati del cambiamento, affinché, pur nella necessaria innovazione, non si finisca nell'improvvisazione imprudente e poco responsabile.

Nella prima parte, dedicata alla strada – prima della rivoluzione industriale –, si presentano per sommi capi poche immagini per dare alcuni accenni ai principi essenziali su cui si fondano i rapporti tra strade ed edifici al livello della morfologia urbana e della qualità degli spazi architettonici, secondo una grossolana successione temporale.

Nella seconda parte – dalla rivoluzione industriale e dal Movimento Moderno all'architettura contemporanea –, si presentano esempi celebri di architetture viste nell'ottica del rapporto con lo spazio della strada e i più significativi punti di svolta nella concezione di tale rapporto.

Nella terza parte – la situazione contemporanea –, si presentano ricerche e sperimentazioni attuali.

Ma all'ordine cronologico si sovrappone una modalità analogica che funziona per associazione di temi e figure. Dunque, nell'Atlante non si trova alcun ordine cronologico rigoroso, ma solo le date degli oggetti cui si riferiscono le immagini. Non si vuole né fare la storia della strada, né definire linee guida per il progetto, come è largamente in uso nella letteratura contemporanea che affronta i temi della progettazione urbana; si vuole offrire un contributo di riflessioni sull'architettura della strada, un compendio per immagini e note bibliografiche.

Alle sezioni in cui è diviso l'Atlante sono associate delle brevi introduzioni, che spesso contengono citazioni tratte dalla letteratura e dalla saggistica di riferimento, e delle note bibliografiche di approfondimento.

Data la vastità del campo d'indagine e dei riferimenti bibliografici possibili, si cita soltanto la ristretta selezione dei testi consultati per la presente pubblicazione.

PARTE PRIMA
LA STRADA FINO ALLA RIVOLUZIONE INDUSTRIALE

La costruzione di strade costituisce uno degli elementi più caratterizzanti della civiltà romana, rispecchiandone la vocazione all'espansione e alla organizzazione della sua attività di colonizzazione di terre e popoli.

Nel 2004 l'ANAS, con il patrocinio del Ministero dei Beni Culturali e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha pubblicato un volume a carattere divulgativo sulle strade di Roma antica nel territorio italico, in cui si evidenzia la vastità della rete costruita dai Romani e la sua incidenza sulla definizione dei tracciati della rete moderna.

Vitruvio ne parla in funzione della fondazione di città e della distribuzione nella città in rapporto alle direzioni dei venti. La trattatistica dell'architettura del Rinascimento italiano dedica grande spazio alla strada romana: tra gli altri si ricordano qui il paragrafo dedicato dal Palladio alla strada urbana ed alla strada extraurbana, che deve essere "curta, commoda […] bella", perché in virtù del suo tracciato possa offrire allo sguardo del viaggiatore varietà e vastità di paesaggi.

Francesco Milizia, nel suo trattato, dedica alle strade un paragrafo, il secondo, nel capitolo III, sulla "Distribuzione di una città": "Le strade entro la città, specialmente in una città grande, non possono render la comunicazione facile e comoda, se non sono in assai gran numero per evitare i giri troppo lunghi, assai larghe per prevenire tutti gli imbarazzi, e in una direzione perfetta per abbreviare il cammino" (Milizia, 1972).

Luigi Canina, cui si deve la sistemazione della Via Appia – *Regina viarum* –, studia e rappresenta la strada e i suoi monumenti e ne indaga a fondo la consistenza materiale rilevandone numerosi campioni.

Il Castagnoli ha delineato le caratteristiche della strada dei Romani considerandone il tracciato, la costituzione materiale, le tecniche costruttive, gli aspetti estetici.

La strada urbana, rettilinea da porta a porta, secondo lo schema del *castrum,* o da una parte all'altra del recinto murario, nelle sue dimensioni maggiori, quelle del cardo e del decumano, lambiva tangenzialmente il foro. Gli isolati e le *insulae* prospicienti presentavano sulla strada le *tabernae* e gli ingressi dei fronti chiusi delle *domus*. Ne risultava una configurazione compatta e omogenea. Il rapporto strada-casa era strettissimo, sia in termini architettonici sia in termini di piano urbano.

La sezione stradale del cardo e del decumano aveva dimensioni standard.

Nelle città d'impianto medievale costituito in forma di spirale intorno ad un'altura, lineare su un crinale o tentacolare su più crinali, la strada, per lo più tracciata con andamento curvilineo o sinuoso, anche per ragioni difensive, è di sezione assai ridotta e variabile in modo tale da generare spazi accessori delle abitazioni.

Il rapporto tra base e altezza della sezione stradale è nettamente a vantaggio di quest'ultima. La morfologia urbana complessiva si costituisce spesso su un impianto spiralico il cui centro è occupato dal duomo o dalla cattedrale. La piazza del Comune e la piazza del mercato costituiscono gli spazi pubblici ricorrenti.

Anche nei grandi spazi pubblici, come nel Campo di Siena, gli edifici si piegano a disegnarne il tracciato. Per quanto i fronti siano continui, tagliati da stretti vicoli, non si ha della strada che una percezione per singoli segmenti e di scorcio.



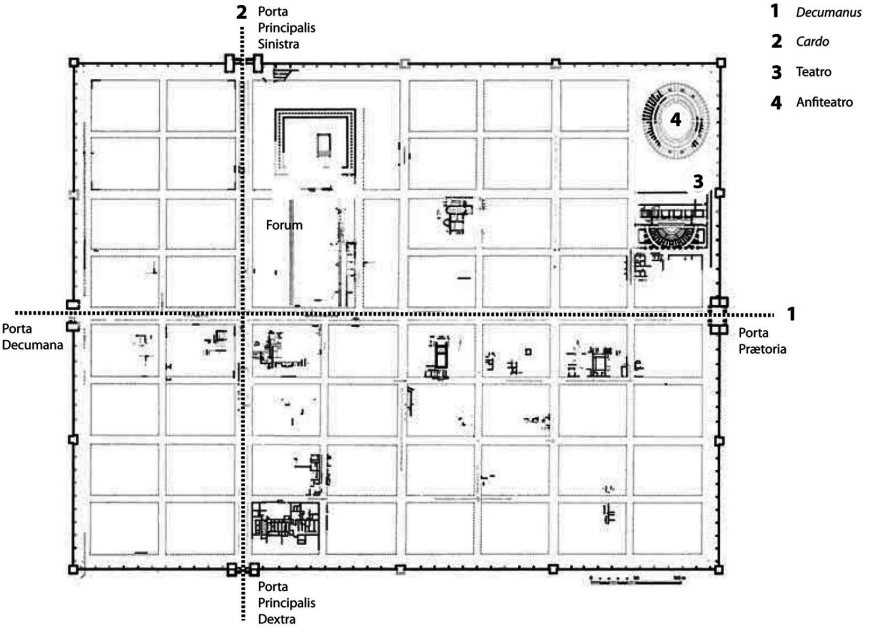


BASOLATO DELLA VIA APPIA ANTICA, ROMA
La Via Appia fuori città come si presenta oggi: il tracciato rettilineo in primo piano con il basolato nella sede centrale carrabile e le piste per i pedoni sui lati. I marciapiedi hanno una storia antica: presso l'antica Roma prendevano la denominazione di *crepidines*. La rigida divisione delle sedi della strada in percorsi distinti per i pedoni e per gli animali ed i carri è anch'essa antichissima.

STRADA DI POMPEI
Tipica strada romana all'interno del tessuto urbano. La strada è rettilinea e a larghezza costante; i muri delle case limitrofe hanno le aperture rivolte al loro interno.




RAETIA
NORICUM
GALLIA
ALPES
PANNONIA
DALMATIA
PONS DRUSI
TRIDENTUM
AUGUSTA PRAETORIA
COMUM
MEDIOLANUM
BRIXIA
AQUILEIA
AUGUSTA TAURINORUM
SEGUSIO
PLACENTIA
VERONA
PATAVIUM
ALTINUM
CREMONA
DERTONA
PARMA
REGIUM LEPIDUM
MUTINA
POLA
GENUA
SABATIA
BONONIA
ARIMINUM
LUNA
NICAEA
PISAE
FLORENTIA
FANUM
ARRETIUM
ANCONA
POPULONIA
CLUSIUM
ASCULUM
SATURNIA
COSA
CENTUMCELLAE
ROMA
HADRIA
AMITERNUM
CORFINIUM
LUCERIA
CASINUM
TARRACINA
BENEVENTUM
CANOSA
BARIUM
MINTURNAE
CAPUA
VENUSIA
EGNATHIA
BRUNDISIUM
PUTEOLI
NEAPOLIS
PAESTUM
FORUM POPILII
TARENTUM
GRUMENTUM
HERACLEA
VELIA
NERULUM
OLBIA
CARALIS
CONSENTIA
CROTON
VIBO VALENTIA
MESSANA
LOCRI
RHEGHIUM
PANORMUS
LILYBAEUM
SEGESTA
CATANA
AGRIGENTUM
SYRACUSAE
GELA
0
100
200
300 km



PLASTICO DI ROMA IN ETÀ COSTANTINIANA DI ITALO GISMONDI

Veduta del Circo Massimo, del Palatino, di parte dell'Acquedotto Neroniano e dell'Anfiteatro Flavio. In primo piano a sinistra il Circo di Domiziano, al centro l'Acquedotto Neroniano e il Foro della Pace, il Colosseo e i Fori, più in alto a destra le Terme di Diocleziano. Il plastico del Gismondi mostra Roma in età imperiale nel III secolo. A causa della contiguità degli edifici pubblici con il tessuto insediativo delle *insulae*, *viae* e *vici* sono stretti tra i perimetri degli edifici. La densità è molto elevata e così anche l'intensità di usi e funzioni urbane. La costruzione di Roma imperiale fa leva sull'accostamento di grandi organismi architettonici caratterizzati da recinti chiusi di forme regolari generalmente comprensivi di più corti interne, sequenze di grandi spazi voltati ed organismi speciali, come teatri, anfiteatri e stadi. Il tessuto residenziale, *insulae* e *domus*, occupa gli spazi residuali; *viae* e *vici* costituiscono una fitta rete di distribuzione tra le abitazioni. I grandi organismi sono connessi tra di loro attraverso porticati in superficie o interrati (criptoportici). Gli organismi speciali hanno forme e dimensioni fortemente caratterizzate a seconda delle tipologie. Gli acquedotti attraversano la città disegnando una rete di tracciati autonomi, indipendenti dalle strade.

LA RETE STRADALE IN ETÀ IMPERIALE SUL TERRITORIO ITALIANO

Irradiazione da Roma delle vie consolari e connessioni all'intera rete del territorio italico.

PIANTA DI AUGUSTA PRAETORIA (AOSTA)

La pianta di Aosta, tipica città di fondazione romana, esplicita la chiarezza e l'ordine delle città derivanti dal modello del *castrum*. Sono visibili cardo e decumano, la cinta muraria e le porte monumentali. L'anfiteatro, con un ampio spazio circostante, è disposto in un angolo della maglia del tessuto regolare della città.
Il *Cardus maximus* e il *Decumanus maximus,* che uniscono le quattro porte della cinta muraria, sono le vie di maggiore prestigio; vengono quindi progettate con una larghezza di venti metri, dieci per la carreggiata e cinque da ciascun lato per i marciapiedi (*crepidines*), talvolta coperti con portici. Sul *Decumanus maximus*, esposto a mezzogiorno, si affacciano le residenze dei personaggi più in vista, il foro, il mercato e le terme pubbliche.
Una grande cloaca nel sottosuolo al centro della strada raccoglie ogni lordura.

1. STRADE DI CITTÀ DI ROMA ANTICA

Un valido lavoro sui tracciati curvilinei delle strade d'impianto medievale è riportato nell'articolo di Laura Zanini, *Le strade curvilinee nelle città francesi (XI-XIII sec.)*.

In tale articolo il tema suggerito da Enrico Guidoni per il ciclo di conferenze *Quando le città erano alberi. Le strade curve nelle città medievali europee: Paris, Bourges, Chartres, Limoges, Montpellier*, inseriva nell'apparato concettuale del lavoro l'albero come modello di riferimento per ciò che concerne l'aspetto morfologico delle strade, motivo di sfondo per rimandi semantici della tradizione storica o schematici della funzione di collegamento.

L'albero è la costruzione, naturale quanto razionale, della pluralità dei percorsi che convergono o divergono in un luogo e nell'immaginario medievale ritrae l'attraversamento del labirinto urbano.

Lo schema sinusoidale della via principale delle città si configura come il percorso che accoglie il confluire dei comparti urbani restituendo a questi lo spazio civico più condiviso, soprattutto in assenza di piazze che non siano semplice estensione degli edifici delle classi dominanti. La linea curva di sezione costante lega il succedersi fluido ed alternato delle quinte dei prospetti e degli scorci degli innesti viari ed è luogo del congiungersi "diretto" di due poli urbani, è la via che si offre allo straniero, è la forza modellante del movimento dei cavalieri, è in definitiva lo stile culturale progettuale dell'intervento collettivo.

La città si presenta nella forma di un artefatto architettonico unitario di cui la cattedrale costituisce la sintesi e il culmine; è evidente il suo essere opera collettiva espressione della comunità che la abita. Le sue strade sono a tutti gli effetti degli spazi interni dell'organismo urbano.

Da Parigi, Rainer Maria Rilke così scriveva a Clara, in una lettera datata 26 settembre 1902, parlando delle cattedrali gotiche:

"Sai, è stata un'arte grande, grande. Quanto più si studiano le sue cose, tanto più si avverte il valore e la squisitezza del lavoro: perché queste cattedrali, queste vette e montagne del Medioevo, non sarebbero mai giunte a compimento, se avessero dovuto nascere da ispirazioni […].

Nel cuore di questa grande città sono come il bosco o il mare; un pezzo di natura in una città in cui i giardini sono arte. Le cattedrali sono la solitudine e il silenzio, il rifugio e la quiete nel traffico e nella confusione di queste vie. Sono il futuro, e sono il passato; ogni altra cosa cammina, cola, corre e cade […] le cattedrali si ergono e aspettano" .

Nel 1906, dopo aver visitato la cattedrale di Chartres, scrive la poesia *La cattedrale*:

> In quelle piccole città ove in cerchio vecchie case
> stanno come baracche d'una fiera accovacciate,
> chi di lei con spavento s'accorge, all'improvviso
> chiude le sue botteghe e intento e muto,
> tacendo i gridi, fermatisi i tamburi,

tende in alto le orecchie alla sua voce –;
mentr'essa, sempre calma dentro il vecchio
panneggio dei suoi contrafforti si erge
e delle case nulla sa:
in quelle piccole città si vede
come le cattedrali eran cresciute alte
sul mondo circostante. Il loro sorgere
tutto sopravanzava, come cose
troppo vicine all'occhio sempre eccedono
l'orizzonte della nostra esistenza,
quasi non accadesse altro e il nostro destino
fosse quello che in loro e oltre misura
pietrificato per durare, cresce;
non ciò che in basso nelle oscure vie
attinge al caso e porta un qualche nome
come il bambino porta il verde e il rosso
del grembiule e altra tinta che si trovi.
Allora in questi bassi c'era nascita,
impeto e forza erano in quell'ascendere
e ovunque amore come pane e vino,
e ai portali le voci del lamento amoroso.
Esitava la vita al suon dell'ore e nelle torri
che colme di rinunzia a un tratto più
non ascendevano, c'era la morte.
(Rilke, 1994)

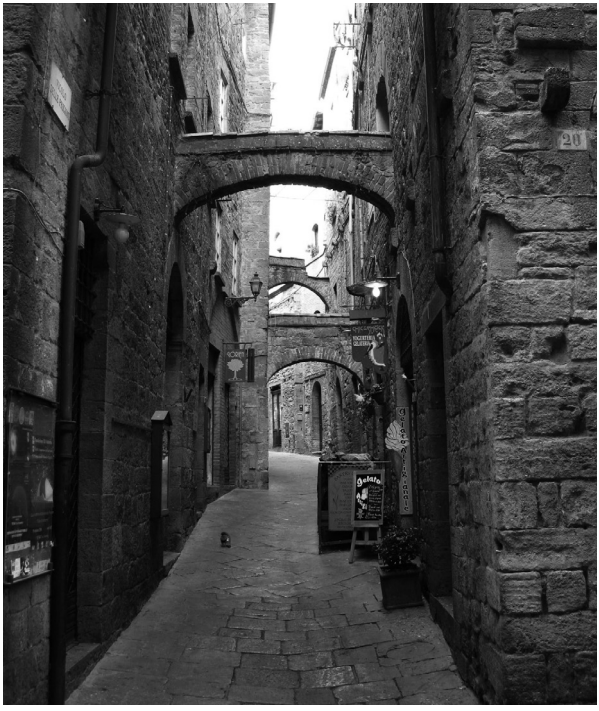




VEDUTA DI ORVIETO
La città, costruita su un grande banco di tufo, è uno dei massimi esempi di coesione tra supporto geomorfologico e forma urbana. Massima è la coincidenza tra architettura e città. La strada di avvicinamento alla città – la Via Cassia – si adagia sull'orografia del territorio collinare che circonda la rocca, la strada di accesso alla città s'inerpica sul banco di tufo percorrendone il perimetro sino alle porte urbane. L'antico centro, dominato dal Duomo, presenta un tracciato delle strade di forma spiralica. In *L'architettura delle città* (1939), Ludovico Quaroni ne esaltava la bellezza nella straordinaria unità sua e con il paesaggio. Il tema sarà ripreso poi come centrale da Aldo Rossi in *L'architettura della città* del 1967, con riferimento alle tesi di Marcel Poëte.

ACCESSO ALLA PIAZZA DEL DUOMO, ORVIETO
La morfologia urbana spiralica converge sul Duomo che si innalza sulla sommità dell'intero artefatto urbano. Lo spazio antistante il Duomo è di modeste dimensioni e costringe a volgere lo sguardo verso l'alto.





VICOLO DI NAZZANO (ROMA)
Il vicolo è caratterizzato dalla sequenza di scale interne che conducono al primo livello delle case. Lo spazio della strada non ha sezione continua, è caratterizzato da una grande articolazione degli spazi in prossimità delle case. Al piano terreno prevalgono magazzini e stalle, al piano superiore le abitazioni, raggiungibili con scale esterne. Sovrappassi collegano le case tra di loro. La strada si presenta come un elemento di distribuzione interna al tessuto edilizio, strada e scale di accesso al primo livello sono a diretto contatto.

VICOLO DI VOLTERRA (PISA)



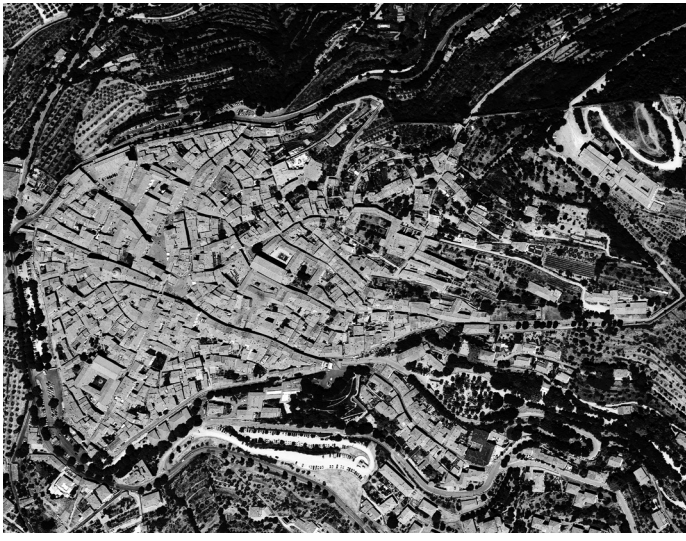
VOLTERRA, IL TESSUTO URBANO NEI PRESSI DEL PALAZZO DEL COMUNE

SCORCIO VERSO PIAZZA DEL CAMPO, SIENA
Scorcio sul palazzo del Comune, che si piega sulla curva della strada, e della Piazza del Campo. La forma del vuoto della Piazza del Campo "governa" la forma di tutti gli edifici prospicienti, compreso il principale. Esso non gode di eccezioni nel sedime ma solo nelle dimensioni e negli ornamenti.

CORTONA
L'impianto, di origine etrusco/romana, è riconoscibile nell'asse che conduce dalla porta della cinta muraria alla piazza del Comune. Esso riposa a mezza costa della collina su cui si è insediata la città.







2. STRADE DI CITTÀ DI IMPIANTO MEDIEVALE

La posizione frontale della strada nei riguardi di un edificio di particolare rilevanza è un'invenzione susseguente alla scoperta della prospettiva e alle strategie della composizione urbana e architettonica che ne derivano.

Né le agorà della Grecia antica, né le architetture dei Romani impiegarono questa modalità di relazione tra strada e edificio.

Nelle acropoli la posizione dei templi e degli altri edifici non è dettata dalla giacitura della strada che si interrompe sulla loro porta di accesso e che per dover superare per lo più considerevoli dislivelli è di norma tortuosa, disponendosi di traverso alle pendenze. Nelle agorà delle città di fondazione, com'è chiaro ad esempio nella pianta di Mileto, le strade di accesso sono tutte tangenti allo spazio centrale.

Nelle architetture dei Romani la simmetria è dominante, ma all'interno del recinto di ciascun complesso. Le vie di accesso, invece, occupano prevalentemente posizioni di tangenza rispetto ai perimetri chiusi, nei Fori imperiali come anche nei fori delle città di fondazione disegnati sul modello dei *castra*.

Le strade di accesso alle cattedrali romaniche e gotiche non sono mai frontali e ciò vale anche per i grandi edifici civili, come accade con i bargelli dei comuni della Toscana e con i palazzi della Ragione del Veneto.

Camillo Sitte ne studia le diverse soluzioni celebrandone la qualità derivante proprio dalla varietà dei punti di vista.

Solo in epoca rinascimentale si impiega la nuova strategia compositiva per disegnare la scena urbana secondo i dettami della prospettiva centrale e, laddove le condizioni lo consentano, si realizzano i primi assetti frontali. Strada ed edificio si corrispondono, l'uno detta legge all'altro, non solo nel posizionamento, ma anche nel rapporto tra elementi della facciata e distanze della percezione visiva.

Il passaggio alla visione frontale prospettica avviene gradualmente. Concorrono a definirlo prima il ricorso ai tracciati rettilinei e poi l'immissione nei tessuti urbani medievali di edifici di dimensioni nuove, tali da produrre dei salti di scala e delle percezioni inusitate nei centri medievali.

QUADRIVIO DEGLI ANGELI, FERRARA
Assonometria e foto attuale. Crocevia dei nuovi assi urbani con il Palazzo dei Diamanti e con i cantonali che rafforzano il valore dell'intersezione.

FERRARA, LA NUOVA STRUTTURA URBANA
I principali elementi della nuova struttura urbana riportati su una copia della pianta di Pellegrino Prisciani del 1499.
Il piano conosce interventi in grado di coinvolgere l'intera città. Le nuove strade – per concezione, dimensioni e tracciati – ridisegnano la forma urbana:
1. Duomo;
2. Castello Estense,
3. Via della Ghiara;
4. Fosso della Giovenca;
5. Via degli Angeli;
6. Via dei Prioni;
7. Piazza Nuova (ora Ariostea);
8. Palazzo dei Diamanti.