



URBINO

M Masterplan **A** lugares.
EL ANÁLISIS DE

PARA CARLO

fuentes y **U** metodología
EL PIENSA PROYECTO: URBINO

Roma

ROBERTA FALQUI

Sommario

Analisi progettuale: Giancarlo De Carlo pensa Urbino.	2
1. Introduzione.....	2
2. Giancarlo De Carlo e Urbino: una relazione spaziale speciale.	3
3. Il luogo e la storia.....	4
4. La partecipazione e le persone.	7
5. Bibliografia.....	12
6. Fonti immagini.....	12

Analisi progettuale: Giancarlo De Carlo pensa Urbino.

1. Introduzione.

Gli anni 40 in Italia sono gli anni del dopoguerra, durante i quali la priorità di urbanisti e architetti era quella di ricostruire le città e restituire una casa a tutti coloro che l'avevano persa. Questo fece sì che nella maggior parte dei casi si perdesse di vista l'aspetto qualitativo non solo delle abitazioni private ma anche degli spazi pubblici, generando in questo modo città e spazi pubblici di scarsa qualità. I piani urbanistici appartenenti a questa epoca sono i piani urbanistici di prima generazione, la cui massima espansione si ebbe tra gli anni 40 e 50.



1. Roma. Anni 40.

I cambiamenti all'interno della società che si produssero tra la fine degli anni 50 e gli inizi degli anni 60, fecero sì che le città non fossero più adeguate a sostenere la nuova situazione. Gli anni 60 furono quelli in cui si assistette al boom economico e demografico, il nuovo benessere diede vita al fenomeno del consumismo e le persone iniziarono a capire il ruolo che potevano assumere nella società e iniziarono a rivendicare il proprio diritto di esprimere il proprio parere.

In questo modo, i piani urbanistici di seconda generazione cercarono di includere più aspetti all'interno dei piani

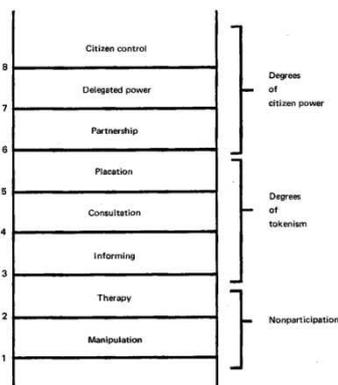
per essere in grado di offrire risposte che meglio si adattassero alla nuova situazione, con l'obiettivo di non commettere di nuovo gli errori commessi in passato. Si introdussero gli standard di qualità pensati non solo per gli spazi pubblici, ma anche per le case private, si cercò di capire meglio il funzionamento delle città, e crebbe l'importanza della salvaguardia dei centri storici.



2. Roma. Anni 60.

Oltretutto il tema della partecipazione cittadina fu inserito all'interno dei piani urbanistici, nonostante spesso si trattasse di una "non partecipazione", che si convertiva in un modo per manipolare le persone e giustificare le decisioni politiche. A questo proposito, nel 1969 fu pubblicato un articolo di Sharry Arnstein dal titolo "A ladder of citizen participation", in cui l'autore classifica le diverse forme di partecipazione in otto gradini che si raggruppano in tre forme basiche di partecipazione che si articolano dal basso verso l'alto e includono forme di "non partecipazione", come la manipolazione, fino ad arrivare a tipi di partecipazione in cui il flusso di informazione che si crea non è più unidirezionale, ma bidirezionale. Sono queste ultime quelle che permettono ai cittadini di essere presi in considerazione

da politici e urbanisti al momento di prendere le decisioni.¹



3. Scala della partecipazione. Arnstein.

2. Giancarlo De Carlo e Urbino: una relazione spaziale speciale.

L'architetto Giancarlo De Carlo stabilisce con la città di Urbino una relazione molto speciale, e, a partire dal 1958, inizia un cammino che, nel corso degli anni, lo porterà a elaborare due masterplans, il primo elaborato tra gli anni 1958-1964, e l'altro tra gli anni 1989-1994, e la progettazione di vari edifici pubblici, tra i quali la Facoltà di Economia, il Magistero e la Facoltà di Diritto.

In questa sede ci concentreremo sul primo masterplan, quello elaborato tra gli anni 1958-1964, e soprattutto sulla relazione esistente tra l'analisi e il progetto, mostrando come i risultati ottenuti attraverso l'analisi, condotta attraverso temi chiave come "il luogo e la storia" e "la partecipazione e le persone", si traducano in strategie del progetto.

A proposito della sua relazione con la città, Giancarlo De Carlo scrive:

"Urbino me la sono trovata, me l'hanno offerta, me la sono cercata, l'ho

¹ Nello studio della partecipazione cittadina è stato molto importante l'articolo di Sherry Arnstein dal titolo "A ladder of citizen participation".

*inventata... capitano qualche volta queste coincidenze. Urbino corrispondeva con la mia ricerca: era una città vera con tutte le sue regole, di dimensione minuta. E allo stesso tempo era una grande architettura. Lì era il segreto: architettura grande in un centro storico minuto ed equilibrato voleva dire urbanistica."*²

Il processo con cui De Carlo elabora il progetto non è un processo lineare, ma circolare, dal momento che l'attività progettuale è contestuale a quella dell'analisi del contesto, e le soluzioni così trovate sono valide finché non cambiano le condizioni intrinseche o estrinseche.³

Dunque si tratta di un processo iterativo che procede per tentativi, fino a trovare la soluzione che offre i risultati migliori rispetto al contesto.

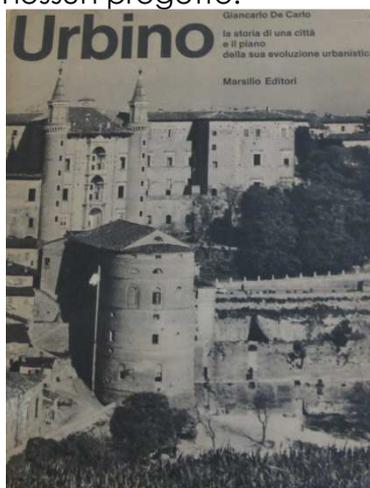
Affinché si possa portare a compimento questo processo, è necessario uno studio approfondito del contesto, che includa vari aspetti, non solo quelli direttamente relazionati con gli aspetti architettonici. Questo tipo di studio è quello che si trova nel libro *Urbino, la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica*, scritto da De Carlo, in cui vengono sintetizzati tutti gli aspetti presi in considerazione dall'architetto nell'analisi della città.

Nonostante il libro sia stato diviso dall'autore in due parti, di cui una dedicata all'analisi e l'altra al progetto, nel momento in cui si legge il libro ci si rende immediatamente conto che questa separazione non è poi così chiara, dal momento che, trattandosi di un

² DE CARLO, GIANCARLO. *Le ragioni dell'architettura*. A cura di Margherita Guccione, Alessandra Vittorini. Milano, Electa, 2005. 102 p. Opera DARC 6. Exposición celebrada en Roma, en el MAXXI, Museo Nazionale delle Arti del XXI Secolo, del 1 de junio al 18 de septiembre del 2005. ISBN 8837037740

³ REBECCHINI, MARCELLO. *Architetti italiani 1930-1990: Giovanni Michelucci, Adalberto Libera, Mario Ridolfi, Ignazio Gardella, Giancarlo De Carlo, Carlo Aymonino, Aldo Rossi*. Roma, Officina, 2002. 137-178 p. Officina 14. ISBN 8887570396

processo circolare, nell'analisi è già presente il progetto e nel progetto l'analisi continua ad avere una certa importanza. Anche analizzando le dimensioni fisiche del libro, si nota che la parte più importante del progetto è l'analisi, dal momento che senza una conoscenza previa del luogo non si può elaborare nessun progetto.



4. Copertina del libro *Urbino, la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica* di Giancarlo De Carlo

3. Il luogo e la storia.

La conoscenza del luogo, insieme al tema della partecipazione, offre a De Carlo le chiavi per scoprire le trame e le relazioni già presenti al suo interno, dal momento che il territorio è l'origine e la matrice primaria di tutto ciò che esso contiene. Non esiste nulla che non sia generato a partire dal territorio, e per questo motivo, ognuna delle sue parti è profondamente relazionata al resto e stabilisce con tutto l'insieme relazioni immediate e profonde che è necessario scoprire ogni qual volta si progetta in un territorio.

Il territorio, dunque, non viene più inteso come l'ultimo anello della catena, come lo aveva percepito il Movimento Moderno che lo aveva relegato alla fine della sequenza casa-edificio-quartiere-città-territorio, al contrario riacquisisce il suo ruolo e torna ad essere considerato il primo elemento che origina tutto il resto. Dunque, nell'analisi di Urbino, De Carlo inizia studiando e scoprendo le relazioni tra la città e il territorio e tra la città e le

città vicine, cercando le ragioni dei suoi problemi economici non solo dentro la città, ma soprattutto al di fuori, nel sistema delle vie di comunicazione, ad esempio, che, così concepite, non rendevano agevoli le comunicazioni e relegavano Urbino a una posizione svantaggiosa rispetto alle città vicine, soprattutto rispetto a Pesaro, che ebbe molti vantaggi quando fu istituita la provincia Pesaro-Urbino.

La conoscenza del luogo a partire dal territorio permette all'architetto di scoprire il progetto anziché di inventarselo, in questo modo l'architetto non è più un inventore, ma uno scopritore di trame e relazioni che lo guidano nell'elaborazione di un progetto che sia una conseguenza di ciò che è già presente nel territorio. In altre parole, il progetto è già presente nel luogo, e ha bisogno che l'architetto lo scopra e lo porti a compimento.

Queste trame e relazioni si sviluppano a partire da due elementi che sono la natura e la storia. Nonostante Gropius avesse eliminato la storia dagli insegnamenti della Bauhaus, De Carlo la reintroduce nell'architettura, dal momento che rappresenta le trasformazioni che avvengono nella natura, che è lo stato originario, e, entrambe, attraverso le loro interrelazioni, definiscono la realtà con cui l'architetto deve fare i conti.

Nonostante tutto, De Carlo non guarda alla storia con nostalgia, con l'obiettivo di un ritorno al passato, ma la considera uno strumento per capire il contesto, facendone una lettura critica con la mente proiettata verso il progetto.

A questo proposito De Carlo scrive:

*“La storia come strumento di comprensione dell'ambiente e come decifrazione del contesto; per alcuni di noi come preveggenza del futuro. Quando dico decifrazione voglio dire lettura, voglio dire leggere guardando dietro e avanti allo stesso tempo, leggere con mente progettante.”*⁴

⁴ DE CARLO, GIANCARLO. *Le ragioni dell'architettura*. A cura di Margherita Guccione, Alessandra Vittorini. Milano, Electa, 2005. 149 p. Opera DARC 6. Exposición celebrada en Roma, en el MAXXI, Museo Nazionale delle Arti del XXI

Nel caso di Urbino, De Carlo analizza la storia della città a partire dall'invasione romana del 238 a.C. fino al "Piano regolatore generale di risanamento igienico della città", passando per due avvenimenti che furono molto importanti per la città, ovvero le trasformazioni rinascimentali promosse da Federico di Montefeltro, e le trasformazioni neoclassiciste del 1800.



5.Urbino, 1400.

Se le prime arricchirono la città rispettando le sue trame e relazioni, nel secondo, in cui la costruzione del teatro si convertì di fatto in un'operazione urbanistica di maggior impatto, si assistette a una denaturalizzazione della struttura della città, che probabilmente non si era capita abbastanza. Da una prima analisi sembrerebbe che gli edifici neoclassici si integrino bene con il sistema morfologico della città e del paesaggio, e che il nuovo asse Teatro-Nuova Piazza si adattasse meglio alle tecnologie e ai nuovi usi e costumi dell'epoca, dato che facilitava l'accesso al centro storico ai mezzi di trasporto pubblici e privati, consentiva il passaggio delle carrozze e dei pedoni, facilitava gli scambi sociali tra le persone, tutte cose che nelle strade e nelle piazze antiche erano difficoltose a causa delle differenze di quota. Nonostante questo, approfondendo l'analisi si osserva come questi interventi distrussero l'equilibrio funzionale, strutturale e visuale preesistente e ruppero l'integrità e la continuità dello spazio

urbano. Il sistema Lavagine-Mercatale Palazzo Ducale-Mercatale, che aveva supportato la struttura della città in seguito agli interventi rinascimentali, era stato sostituito dal nuovo asse Teatro-Nuova Piazza.

Le cronache dell'epoca raccontano come, in seguito alla creazione della strada porticata e della piazza, e alla costruzione del Teatro e dei primi nuovi edifici, le attività artigianali e commerciali iniziarono a trasferircisi, mentre altre zone che prima erano state molto attive mostravano i primi segni di decadenza. L'equilibrio della città aveva ceduto alla forza attrattiva del nuovo centro che però non aveva l'energia sufficiente per diffondere vitalità al tessuto circostante. In questo modo lo spazio urbano perdeva la propria unità e si frammentava in zone periferiche destinate a decadere con una velocità tanto maggiore quanto era stato più importante il suo ruolo nella struttura originaria. La zona che soffrì le conseguenze peggiori fu quella di Lavagine che, a causa della deviazione del traffico commerciale, aveva perso il sostentamento principale delle sue attività tradizionali.



6. Piano di Urbino, 1841.

Attraverso questa analisi De Carlo individua una zona problematica, ovvero Lavagine, e questa assume una grande importanza all'interno della riabilitazione del centro storico. Questo nodo si configura come l'origine e la conclusione del sistema viario della città e di tutto il territorio e, allo stesso tempo, è l'origine e la conclusione della riabilitazione del centro storico. Questo obiettivo viene messo in pratica convertendo il nodo di Lavagine come lo sbocco del sistema viario e dotando la zona dei servizi necessari, restituendole così il suo ruolo originario.



7. Teatro e Palazzo Ducale.

L'altro piano urbanistico che lasciò un segno profondo nella città e nel territorio di Urbino fu il "Piano regolatore generale di risanamento igienico della città" degli anni 30, che propose l'espansione della città al di fuori delle mura, dove si trovavano già alcuni edifici costruiti con sussidi statali. L'espansione fu disordinata e di bassa qualità, che si realizzò seguendo modelli urbanistici e costruttivi che non avevano nulla a che vedere con la struttura della città antica, creando delle configurazioni simili a quelle che si potevano trovare nelle città adriatiche, nonostante queste non dovessero avere a che fare con problematiche ambientali rilevanti. Il risultato fu un quartiere caotico, disordinato e privo dei servizi necessari, e che contribuì a potenziare gli aspetti negativi degli interventi neoclassici di segregazione e degradazione della zona sud. Così facendo, l'Amministrazione dovette investire le poche risorse disponibili per dotare questa zona dei servizi minimi per poter garantire un livello di vita civile, costruendo strade e altre opere di urbanizzazione primarie, dando la sensazione che qualsiasi luogo potesse essere urbanizzato senza alcun rispetto per l'ambiente circostante.

A questo proposito, De Carlo interviene mettendo un limite all'edificazione diffusa attraverso un perimetro di salvaguardia che include le aree già tutelate dalle leggi per la salvaguardia storica e paesaggistica, e altre aree che vengono destinate all'agricoltura e alla poca edificazione che è concessa in queste

zone. L'edificazione è possibile al di fuori del perimetro di salvaguardia e si dirige al di là del Monte, dove si divide in due zone, una nord occidentale e l'altra settentrionale. Nella zona nord occidentale si devono consolidare le trame caotiche create negli anni precedenti conservando il sistema viario, mentre nella zona settentrionale si interviene per costruire una struttura residenziale efficiente attraverso un sistema viario che si collega con la strada provinciale Feltresca.

La relazione tra la città ammuragliata e le nuove espansioni è garantita attraverso la strada Rimini-Roma, che, pur non attraversando la città, la connette con il territorio attraverso un sistema viario che si collega a essa. Questa relazione è molto importante per evitare che le nuove espansioni perdano il contatto col centro storico, dal momento che, in caso contrario, la città si disgregherebbe in varie parti perdendo la propria unità e lasciando in mano alle nuove espansioni tutte le funzioni amministrative e commerciali, e questo provocherebbe la dissoluzione della città ammuragliata.

4. La partecipazione e le persone.

L'altro tema chiave nell'opera di De Carlo è la partecipazione, sinonimo di inclusione di persone e cose, di rivelazione di substrati profondi di conoscenza, di connessione di legami interrotti o nascosti, di presenza in prima persona negli avvenimenti dell'architettura, vissuti prima con il cuore e poi con la mente.

La partecipazione non è solo un modo di raccogliere informazioni e dati, si può invece interpretare come l'attitudine necessaria a individuare negli strati più profondi della cultura della gente la vera essenza dell'architettura, ovvero le reali necessità che occorre soddisfare. Come scrive De Carlo, è necessario ricordare che è l'architettura a doversi adattare alle persone e non al contrario. In questo modo le persone acquisiscono un'importanza rilevante nell'opera di De Carlo, dal momento che gli esseri umani

sono capaci di trasformare i luoghi e far sì che abbiano un'identità propria che li renda diversi gli uni dagli altri.

A questo proposito De Carlo scrive:

*“La arquitectura está hecha para proteger y integrar la naturaleza y para mejorar la condición humana. Un espacio no se convierte en un lugar hasta que la presencia y el uso por parte de los seres humanos no lo vive, lo cambia, lo transforma, le da una identidad que hace que sea diferente de todos los otros espacios y lugares; haciendo que sea orgánico y por eso coherente con los ritmos de la naturaleza.”*⁵

Nel caso di Urbino, nonostante non disponiamo di nessuna referenza esplicita che dimostri che sia stata elaborata un piano di partecipazione cittadina, l'analisi sulle popolazioni di Urbino ha un ruolo rilevante nell'elaborazione del progetto, e include aspetti non solo demografici ma anche economici.

La situazione che De Carlo rileva nell'Urbino degli anni 60 è caratterizzata dai movimenti migratori della popolazione e da una situazione economica difficile.

Mentre gli strati della popolazione con un grado più elevato di cultura rifuggivano la povertà caratteristica della condizione agricola e si trasferivano in zone più economicamente dinamiche come la Germania o il nord d'Italia, la popolazione che prima abitava le frazioni abbandonava l'agricoltura e si trasferiva in città, nella speranza di trovare lavoro. Questo ebbe un effetto immediato nell'integrità della struttura urbana in quanto gli immigrati si stanziavano nelle zone più depresse del centro storico contribuendo ad accelerarne il degrado; oppure si stanziavano nelle zone periferiche dove il prezzo del terreno era più basso e costruivano case isolate di bassa qualità che fecero sì che aumentassero i costi di urbanizzazione e distrussero valori paesaggistici ed

⁵ DE CARLO, GIANCARLO. *Le ragioni dell'architettura*. A cura di Margherita Guccione, Alessandra Vittorini. Milano, Electa, 2005. 71 p. Opera DARC 6. Exposición celebrada en Roma, en el MAXXI, Museo Nazionale delle Arti del XXI Secolo, del 1 de junio al 18 de septiembre del 2005. ISBN 8837037740

ambientali molto importanti. Oltretutto, i valori del centro storico non erano condivisi dagli immigrati, che appartenevano a un'altra realtà, e neppure erano in grado di attrarre coloro che rifiutandoli avevano deciso di trasferirsi altrove.

Il grado di disoccupazione era molto alto, e gli agricoltori non abbandonavano solo i campi, ma anche le dure condizioni di vita ad essi legate, dovute al fatto che l'agricoltura non era più un'attività remunerativa. Inoltre, le attività industriali di Urbino non avevano un vero e proprio carattere industriale, ma artigianale, e si trattava di piccole imprese a conduzione familiare, dunque incapaci di generare posti di lavoro. Nemmeno le attività commerciali rivestivano un ruolo importante, dal momento che la concorrenza esercitata da Pesaro, Fano e Rimini aveva ridotto l'area di influenza di Urbino ad alcuni paesi come Fermignano, Peglio, S. Angelo in Vado e Urbania.

Dunque, queste attività economiche erano destinate ad avere un'importanza sempre meno rilevante e la loro crisi si sarebbe accentuata negli anni a venire.

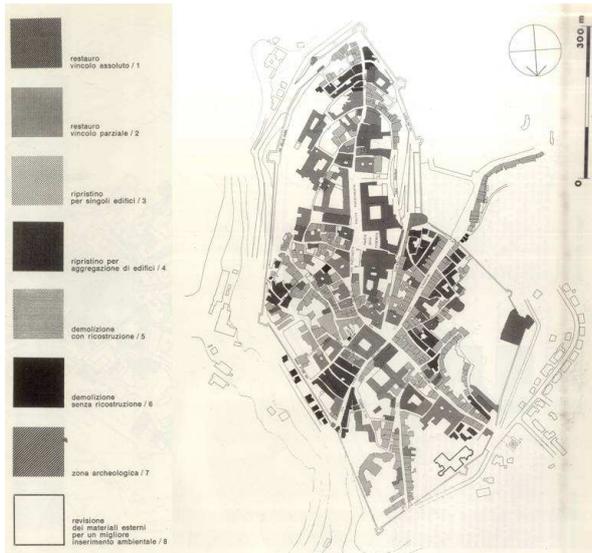
D'altro canto, le attività che De Carlo individuò essere le forze che avrebbero potuto restituire a Urbino un ruolo importante, non solo nelle immediate vicinanze, ma anche a livello regionale e statale, erano il turismo e l'università.

Il turismo della Urbino degli anni 60 era un turismo colto, che conosceva la storia della città e dei suoi monumenti, ed era un turismo deliberato e non di passaggio, dal momento che le persone che si recavano a Urbino lo facevano di proposito e non perché dovevano attraversarla. I problemi con cui si scontravano i turisti di Urbino erano la mancanza di strutture adeguate per riceverli, come ad esempio gli alberghi, la inefficienza del sistema viario, e la mancanza dell'iniziativa imprenditoriale per sbloccare questa situazione.

L'università conobbe negli anni 60 un rapido sviluppo, che ha dimostrato che non è necessario ubicare un'università in una grande città, e che spesso studenti e

docenti preferiscono luoghi ricchi di storia e di valori, come nel caso di Urbino. Anche in questo caso i problemi con cui si scontravano studenti e professori erano la mancanza di servizi, e l'inefficienza del sistema viario che rendeva difficili i collegamenti col territorio.

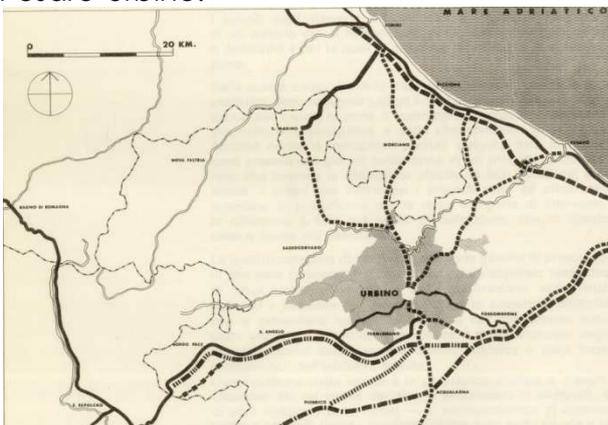
Di fronte a questa situazione, individuata in fase analitica, De Carlo propone la riabilitazione del centro storico per recuperare quei valori che erano stati perduti a causa dei flussi migratori della popolazione e delle sue conseguenze. In fase di analisi De Carlo elabora una serie di piani che mostrano uno studio dettagliato degli edifici del centro storico da diversi punti di vista, che abbracciano aspetti come le condizioni statiche, il grado di salubrità, la qualità architettonica, i vincoli ambientali e paesaggistici, lo stato di conservazione della pavimentazione stradale. In base a questo studio, De Carlo elabora un programma di recupero del centro storico che stabilisce per ogni edificio la misura in cui è possibile la sua trasformazione, a partire da un livello massimo che corrisponde alla totale inalterabilità, fino a un livello minimo di demolizione senza ricostruzione. Tra i due estremi ci sono diversi gradi che definiscono il livello di trasformazione permessa in base alla qualità strutturale e formale dell'edificio. Con l'obiettivo di mettere in pratica il programma si incentiva l'iniziativa privata, dal momento che sarebbe stato impossibile contare solo con le scarse risorse dell'amministrazione pubblica. Per questo motivo si individuano 26 aree omogenee, e i proprietari delle case che fanno parte di ciascun'area devono raggrupparsi ed elaborare un piano particolareggiato.

Analisi progettuale: Giancarlo De Carlo pensa Urbino.

8. Programma di recupero del centro storico.

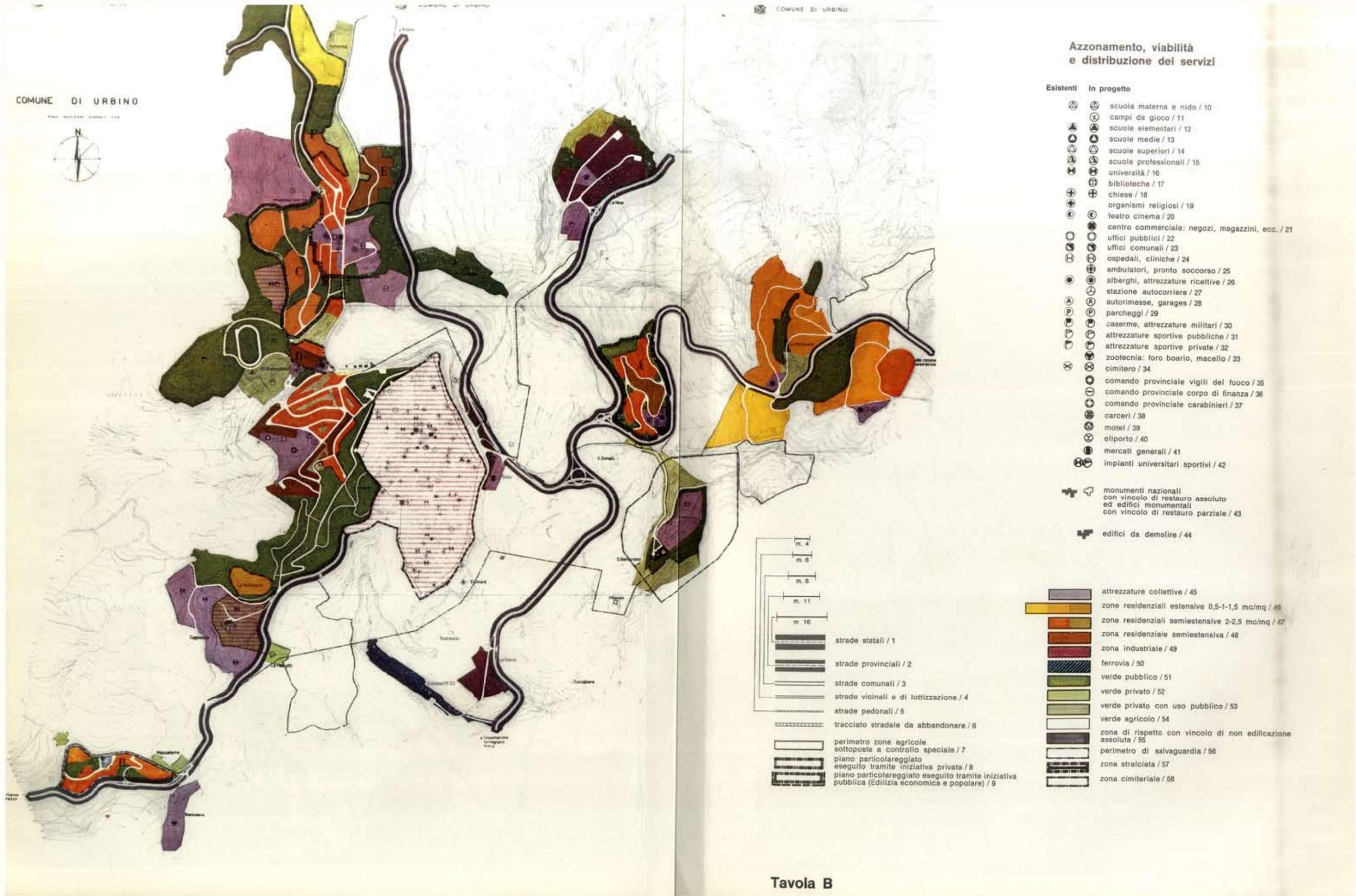
Il problema rappresentato dal sistema viario De Carlo lo risolve attraverso la connessione di Urbino con l'autostrada Bologna-Ancona e Ancona-Grosseto, che avrebbe permesso di stabilire delle connessioni con Milano, Torino e Venezia, nel primo caso, e con Firenze, Roma e l'Italia meridionale nel secondo caso. Inoltre si proponeva una connessione con Rimini attraverso l'autostrada di San Marino e veniva cambiato il tracciato della strada per Pesaro.

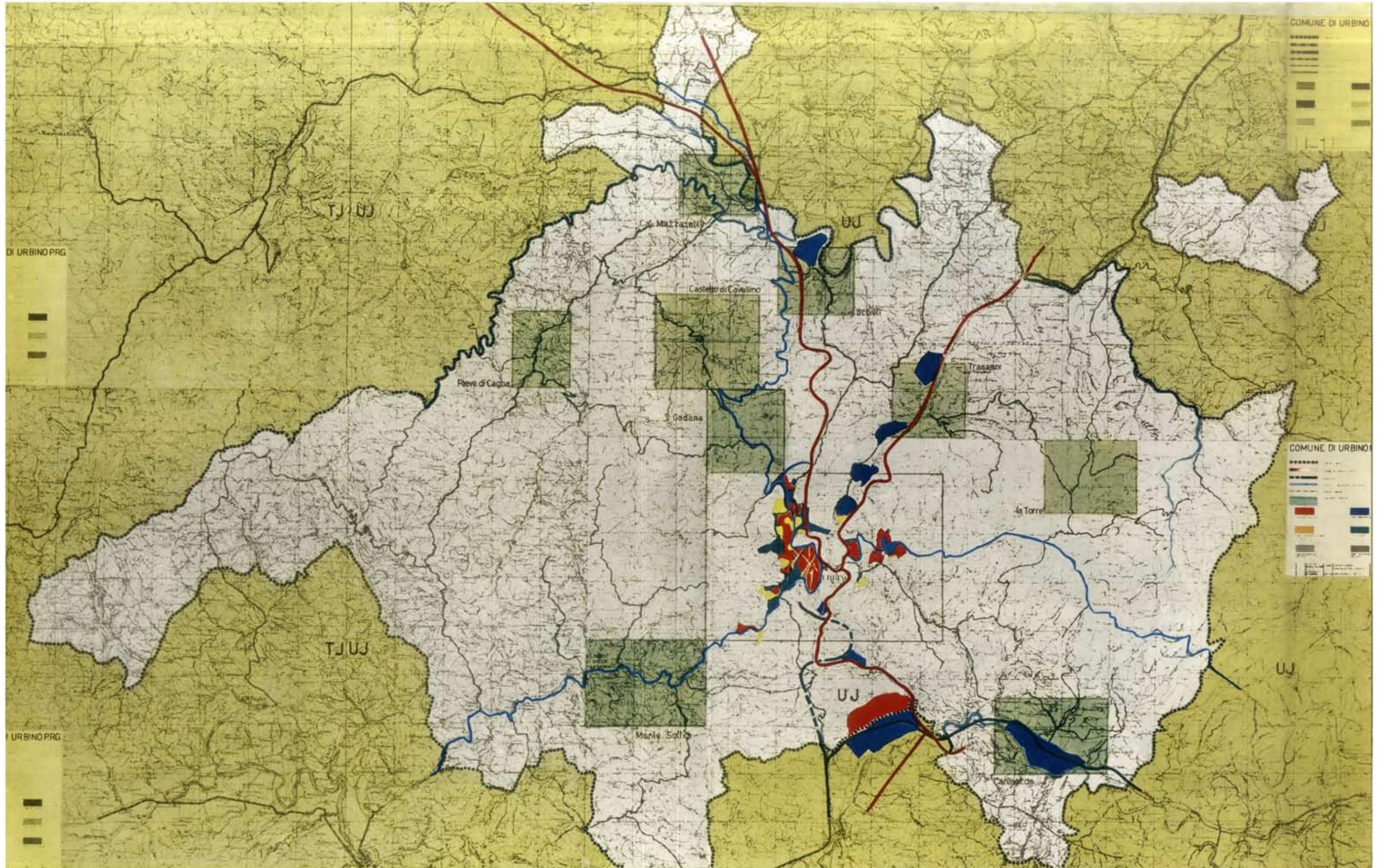
In questo modo, quello che prima era un sistema univoco ed esclusivo, si trasformava così in un sistema polivalente e integrato, che avrebbe potuto avere delle ripercussioni positive per il territorio. Urbino avrebbe così ristabilito le antiche connessioni con il territorio e risolvere il problema dell'isolamento che iniziò nel momento in cui fu istituita la provincia Pesaro-Urbino.



9. Nuovo sistema viario, Urbino.

Il piano non fa riferimento esplicito all'ubicazione delle strutture turistiche, nonostante ogni zona commerciale potesse accogliere alberghi e pensionati, compatibilmente con il carattere degli edifici destinati ad accoglierli e alle norme per il recupero del centro storico. Mentre, nella zona della nuova piazza venivano ubicate le attività terziarie, che si dirigevano verso il palazzo Ducale, in prossimità del quale si ubicavano le scuole e l'università.





10. Masterplan A

1. Bibliografía.

- DE CARLO, GIANCARLO. *Le ragioni dell'architettura*. A cura di Margherita Guccione, Alessandra Vittorini. Milano, Electa, 2005. Opera DARC 6. Exposición celebrada en Roma, en el MAXXI, Museo Nazionale delle Arti del XXI Secolo, del 1 de junio al 18 de septiembre del 2005. ISBN 8837037740;
- REBECCHINI, MARCELLO. *Architetti italiani 1930-1990: Giovanni Michelucci, Adalberto Libera, Mario Ridolfi, Ignazio Gardella, Giancarlo De Carlo, Carlo Aymonino, Aldo Rossi*. Roma, Officina, 2002. Officina 14. ISBN 8887570396;
- DE CARLO, GIANCARLO. *Urbino: la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica*. Padova, Marsilio, 1966;
- De Carlo's transformations. (Italian architect Giancarlo De Carlo). *The Architectural Review*, Octubre 1993, Vol.194, n. 1160, p. 74-78;
- BLUNDELL, Jones Peter. Long game at Urbino: Giancarlo de Carlo's tapestry at Urbino is an inventive reworking of old and new, in which interventions grow out of weaving the existing with modern needs. *The Architectural Review*, Octubre, 2002, Vol. 212, n. 1268, p.69-74;
- BLUNDELL, Jones Peter. Giancarlo De Carlo: layered places.(THE MAESTRO), *The Architectural Review*, Noviembre 2004, Vol. 216 n. 1293, p. 96-98;
- ARNSTEIN, Sherry. A ladder of citizen participation. *JAIP*, Vol. 35, n. 4, Julio 1969, p. 216-224.

2. Fonti immagini.

1. Roma, Años 40. Fuente: http://www.romamoda.it/internoevento.asp?id=863&%20id_pagina=17
2. Roma, Años 60. Fuente: <http://www.virtualcar.it/fiatsponsor-difotografandoci-%E2%80%9360-anni-divita-italiana-nelle-immagini-ansa/>
3. Escala de la participacion. Arnstein. Fuente: ARNSTEIN, Sherry. A ladder of citizen participation. *JAIP*, Vol. 35, n. 4, Julio 1969, p. 217.
4. Portada del libro *Urbino, la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica* de Giancarlo De Carlo.

Fuente: DE CARLO, GIANCARLO. *Urbino: la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica*. Padova, Marsilio, 1966.

5. Urbino, 1400. Fuente: DE CARLO, GIANCARLO. *Urbino: la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica*. Padova, Marsilio, 1966, p. 77.
6. Plano de Urbino, 1841. Fuente: DE CARLO, GIANCARLO. *Urbino: la storia di una città e il piano della sua evoluzione urbanistica*. Padova, Marsilio, 1966, p. 84.
7. Teatro y Palazzo Ducale. Fuente: DE CARLO, GIANCARLO. *Urbino: la storia di una città e il piano della sua evolución urbanistica*. Padova, Marsilio, 1966, p. 89.
8. Programa de recupero del casco historico. Fuente: DE CARLO, GIANCARLO. *Urbino: la storia di una città e il piano della sua evolución urbanistica*. Padova, Marsilio, 1966, p. 140-141.
9. Nuevo sistema vial, Urbino. Fuente: DE CARLO, GIANCARLO. *Urbino: la storia di una città e il piano della sua evolución urbanistica*. Padova, Marsilio, 1966, p. 132.
10. Masterplan A. Fuente: DE CARLO, GIANCARLO. *Urbino: la storia di una città e il piano della sua evolución urbanistica*. Padova, Marsilio, 1966
11. Masterplan B. Fuente: DE CARLO, GIANCARLO. *Urbino: la storia di una città e il piano della sua evolución urbanistica*. Padova, Marsilio, 1966