

ISSN 1125-5218  
Fascicolo 2  
luglio - dicembre 2010  
Periodico di proprietà  
dell'Ateneo



SAPIENZA  
UNIVERSITÀ DI ROMA

DIPARTIMENTO DI SCIENZE DOCUMENTARIE,  
LINGUISTICO - FILOLOGICHE E GEOGRAFICHE

SEMESTRALE DI STUDI E RICERCHE  
DI **GEOGRAFIA**



2

IN PRIMO PIANO

LA CARTOGRAFIA STORICA  
DA BENE PATRIMONIALE A STRUMENTO PROGETTUALE

a cura di Elena Dai Prà



SEMESTRALE DI STUDI E RICERCHE  
DI **GEOGRAFIA**

## **Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia**

• *Roma - XXII, Fascicolo 2, luglio-dicembre 2010*

### ***Copyright***

Sapienza Università di Roma - P.le Aldo Moro n. 5, 00185 Roma

autorizzazione Tribunale di Roma n. 4742 del 30/12/1988

numero di iscrizione 671/88

ISSN 1125-5218

La rivista ha ricevuto il finanziamento di Ateneo per l'anno 2010

Periodico di proprietà dell'Ateneo



**SAPIENZA**  
UNIVERSITÀ DI ROMA

DIPARTIMENTO DI SCIENZE DOCUMENTARIE,  
LINGUISTICO - FILOLOGICHE E GEOGRAFICHE

## Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia

• Roma - XXII, Fascicolo 2, luglio-dicembre 2010

# Sommario

LA CARTOGRAFIA STORICA DA BENE PATRIMONIALE A STRUMENTO PROGETTUALE	
<i>a cura di Elena Dai Prà</i>	
• <b>Premessa. Geografia, cartografia e piani integrati: un rapporto necessario</b> <i>Preface. Geography, cartography and integrated plans: a necessary relation</i> <i>Préface. Géographie, cartographie et plans intégrés: une relation nécessaire</i> <i>Cosimo Palagiano</i> .....	9
• <b>Introduzione. Per un nuovo approccio applicativo all'ermeneutica cartografica</b> <i>Introduction. For a new applicative approach to the hermeneutic of cartography</i> <i>Introduction. Pour une nouvelle approche applicative à l'herméneutique cartographique</i> <i>Elena Dai Prà</i> .....	11
• <b>Presentazione. Cartografia storica e gestione del territorio</b> <i>Historical cartography and territory planning</i> <i>Cartographie historique et aménagement du territoire</i> <i>Giuseppe Scanu</i> .....	17
• <b>Cartografie e progettualità: divagazioni geostoriche sul ruolo imprescindibile della storicità</b> <i>Cartographies and planning: geo-historical digressions on the essential role of the historicity</i> <i>Cartographies et planification: digressions géo-historiques sur le rôle essentiel de l'historicité</i> <i>Massimo Quaini</i> .....	21
PIANIFICAZIONE DI DESTINAZIONE E TUTELA	
<i>Identificazione/localizzazione, riqualificazione e valorizzazione di siti/sedi visibili e invisibili</i>	
• <b>Follonica, paesaggio industriale storico e politiche di recupero. Il ruolo della cartografia del passato</b> <i>Follonica, historic manufacturing landscape and policies of recovery. The role of historical cartography</i> <i>Follonica, paysage industriel historique et politiques de recouvrement. Le rôle de la cartographie historique</i> <i>Leonardo Rombai</i> .....	37
• <b>Cartografia storica e paesaggi terrazzati. Fra contesti in abbandono e proposte di recupero in Trentino</b> <i>Historical cartography and terraced landscapes. Between pull-out processes and restoration projects in Trentino</i> <i>Cartographie historique et paysages terrassés. Entre aires abandonnées et projets de reprise en Trentino</i> <i>Elena Dai Prà, Anna Tanzarella</i> .....	51

- **Handle with care: la cartografia come strumento per la tutela dei beni culturali del territorio**  
*Handle with care: cartography as an instrument for conservation of cultural heritage*  
*A manipuler avec soin: cartographie comme instrument pour la tutelle des biens culturels*  
 Laura Federzoni ..... 67
- **Rappresentare il paesaggio: la cartografia, strumento di conoscenza e di pianificazione territoriale**  
*Landscape representation: cartography as an instrument of territorial knowledge and planning*  
*Représenter le paysage. La cartographie, instrument de connaissance et de planification territoriale*  
 Luisa Spagnoli ..... 77
- **Stima dell'accuratezza geometrica di due mappa ichnografica coeve (1777) per la ricostruzione del paesaggio della conca di Trento**  
*Planimetric accuracy analysis of two very large scale historical maps. Landscapes representation trends of Adige River (Trento, Italy)*  
*Analyse d'exactitude planimétrique de deux cartes historiques à très grande échelle. Les tendances de représentation de paysages de fleuve Adige (Trento, Italie)*  
 Marco Mastrorunzio ..... 91
- LA GESTIONE DELLE ACQUE, DELLE FORESTE E DELLE AREE PROTETTE ATTRAVERSO LA CARTOGRAFIA STORICA
- **Dall'uso del suolo alle pratiche locali: cartografia topografica storica e pianificazione**  
*From land use to local practices: historical topographic cartography and planning*  
*De l'utilisation des terres aux pratiques locales: cartographie topographique historique et planification*  
 Roberta Cevasco ..... 105
- **Nature conservation policies in Europe. History and spatial planning on the example of the Hohe Tauern National Park (Austria)**  
*Politiche a tutela dell'ambiente in Europa. Storia e pianificazione nel Parco Nazionale di Hohe Tauern (Austria)*  
*Politique pour la protection de la nature en Europe. Histoire et planification dans le Parc National de Hohe Tauern (Autriche)*  
 Ingo Mose, Norbert Weixlbaumer ..... 121
- **Banditismo e cartografia storica. Un percorso storico, geografico e naturalistico nel Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga**  
*Banditism and historical cartography. An historical, geographical and naturalistic itinerary in the Gran Sasso and Monti della Laga National Park*  
*Banditisme et cartographie historique. Un itinéraire historique, géographique et naturalistique dans le Parc National du Gran Sasso et Monti della Laga*  
 Annalisa D'Ascenzo ..... 135
- **Cartografia e fotografia storica per la gestione delle aree protette in Liguria**  
*Cartography and historical photography for protected areas planning in Liguria*  
*Cartographie et photographie historique pour l'aménagement des aires protégées en Ligurie*  
 Carlo A. Gemignani ..... 149

- **Problemi di gestione delle acque in provincia di Salerno: l'esempio di un'area-campione "sensibile", attraverso carte e documenti d'archivio del secondo Ottocento**  
*Water management issues in the Salerno province: the example of a "sensitive" focused-area through maps and documents from the mid nineteenth century*  
*Aménagement hydrique dans la région de Salerno: l'exemple d'une aire d'étude "sensible" à travers les cartographies et les documents des archives à partir de la moitié du XIX siècle*  
Silvia Simiscalchi ..... 161

## RIEMERSIONE DEI VALORI IDENTITARI DEL TERRITORIO

- **La cartografia storica per l'individuazione dei caratteri originali del territorio. Dalle signorie feudali ai sistemi locali del Lazio meridionale in provincia di Frosinone**  
*Historical cartography to discover the original features of territory. From feudal Lordships to local systems of Southern Latium*  
*Cartographie historique pour la découverte de caractères originaux du territoire. Du féodalisme aux systèmes locaux du Latium méridional*  
Andrea Riggio, Paola Visocchi ..... 179
- **La toponomastica riflessa nella cartografia come fonte per la storia del territorio. Caso di studio: la regione subcarpatica "Mușcelele Argeșului" (Romania)**  
*Toponymy reflected on cartography as a source for the history of the territory. Case study: sub-Carpathian region "Mușcelele Argeșului" (Romania)*  
*Les toponymes reflétés dans la cartographie comme source pour l'histoire du territoire. Aire d'étude: la région des sub-Carpates "Mușcelele Argeșului" (Romanie)*  
Gabriela Osaci Costache ..... 191
- **Un interessante caso di gestione del territorio nel XVII secolo nei «tenimenti» di Cerveteri. La Compagnia di Gesù versus il Duca di Bracciano**  
*An interesting case of territorial planning in the XVII century in the Cerveteri's properties. The Company of Jesus versus the Duke of Bracciano*  
*Un intéressant cas d'étude de planification territoriale du XVII siècle dans les possessions de Cerveteri. Les jésuites contre le Duc de Bracciano*  
Pierluigi De Felice ..... 201

## PROGETTUALITÀ IN AMBITO URBANO

- **Carte speciali per la pianificazione: i plans-reliefs di territori italiani conservati all'Hôtel des Invalides (Parigi)**  
*Special maps for planning: street models of Italian territories in the Hotel des Invalides (Paris)*  
*Cartes spéciaux pour l'aménagement du territoire: les plans-reliefs de territoires italiens à l'Hôtel des Invalides (Paris)*  
Luisa Rossi, Valentina De Santi ..... 215
- **Cartografia e pianificazione urbana di Norimberga**  
*Cartography and urban planning of Nuremberg*  
*Cartographie et planification urbaine de Nuremberg*  
Simone Belli ..... 227

<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Rappresentazioni geografiche e nuove tecnologie. Una lettura dei processi delle trasformazioni urbane</b>  <i>Geographical representations and new technologies. A reading of processes and urban transformations</i>  <i>Représentations géographiques et nouvelles technologies. Une lecture des procès et de transformations urbaines</i>            Luisa Carbone .....</li> </ul>	241
COMPRESIONE/RICOSTRUZIONE DELLE DINAMICHE GEO-POLITICHE E GEO-AMMINISTRATIVE	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Realizzazione di un Atlante storico concernente la presenza, nell'intera ecumene islamica, della discendenza del Profeta Muhammad</b>  <i>Creation of an historical Atlas showing the presence of descendants of the Prophet Muhammad in Islam</i>  <i>Création d'un Atlas historique montrant la présence de descendants du Prophète Mahomet dans l'Islam</i>            Bianca Maria Scarcia, Sandra Leonardi .....</li> </ul>	255
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Cartografia pre-geodetica, conflitti sulle risorse idriche e politiche territoriali. Un caso di studio nell'Appennino Ligure (XVIII-XXI s.)</b>  <i>Pre-geodetic cartography, disputes on water resources and territorial policies. A case study in the Liguria Apennines (XVIII-XXI c.)</i>  <i>Cartographie pré-géodétique, disputes pour les ressources d'eaux et politiques territoriales. Un cas d'étude dans l'Apennine ligurien (XVIII-XXI s.)</i>            Anna Maria Stagno, Vittorio Tigrino .....</li> </ul>	267
DIARIO <hr/> <i>a cura di Riccardo Morri</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>XIV Giornate della Geografia. Ravenna, 23-25 settembre 2010</b>            Annalisa Zacheo .....</li> </ul>	281
LO SCAFFALE <hr/> <i>Recensioni</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• S. ANCILLI, A. LO RE (a cura di), <i>Educare per l'ambiente. Percorsi didattici nelle aree naturali protette urbane</i> (M. Puttilli) .....</li> <li>• M. FUSCHI (a cura di), <i>Il Mediterraneo. Geografia della complessità</i> (M. Brogna) .....</li> </ul>	287 288
<ul style="list-style-type: none"> <li>INDICE DELLE ANNATE (1988-2009) .....</li> </ul>	291
<ul style="list-style-type: none"> <li>AVVERTENZE E NORME PER I COLLABORATORI .....</li> <li>GUIDELINES FOR CONTRIBUTORS .....</li> <li>INSTRUCTIONS GÉNÉRALES ET NORMES RÉDACTIONNELLES À L'USAGE DES COLLABORATEURS .....</li> </ul>	295 298 301

*Traduzione e revisione dei testi in inglese di entrambi i numeri del 2010 a cura di: Miriam Marta.*  
*Traduzione e revisione dei testi in francese di entrambi i numeri del 2010 a cura di: Paola Ricciulli.*



# Cartografia e pianificazione urbana di Norimberga

*Cartography and urban planning of Nuremberg*

*Cartographie et planification urbaine de Nuremberg*

Simone Betti\*

## 1. Costruire e ricostruire la città e la sua immagine

L'insediamento urbano, a partire dal terzo millennio avanti Cristo, serve ad ottenere, mediante una compressione dei rapporti spaziali, un'accelerazione dei cambiamenti temporali e imprime alla vicenda umana il passo più veloce che distingue la storia dalla preistoria. Nello stesso tempo, rende durevole il paesaggio costruito in un'epoca storica, lo trasmette alle epoche successive e vincola in parte il modo di vivere di ogni generazione alle scelte fatte dalle generazioni precedenti. È contemporaneamente un motore per inoltrarsi più velocemente nel futuro e un'ancora per non perdere il legame con il passato, per saltare la successione degli avvenimenti e avvicinare situazioni lontane, muovendosi nei due sensi (Benevolo, 1996, pp. 3-4).

Le parole con cui Leonardo Benevolo introduce il suo testo sul ruolo delle città nella storia d'Europa rimangono incredibilmente attuali in ogni periodo storico che la città affronta durante la sua esistenza e trasformazione, sicuramente caratterizzano quella fase di ricostruzione che le città europee hanno dovuto affrontare nel secondo dopoguerra, in particolare Norimberga, oggetto di questa dissertazione.

Strettamente collegato a questa affermazione è il concetto di identità che la città e, di conseguenza, le persone assumono in base alle scelte urbanistiche operate dalle amministrazioni comunali e in base al cambiamento del territorio. Neil Leach, nel suo saggio *The Role of the Environment in the Formation of Identity* presenta la relazione che si instaura tra l'ambiente e l'identità, sia personale sia comunitaria, quindi anche l'identità di appartenenza a una comunità sociale quale può essere una città (Leach, 2007, pp. 39-40).

Secondo Leach l'identificazione spesso implica il riconoscere se stesso nell'altro. Richiede di andare al di là del proprio orizzonte per aprirsi al mondo, superando la condizione di malinconica introspezione che potrebbe altrimenti isolare l'individuo, stabilisce relazioni e serve a contrastare l'*horror vacui* di un'esistenza spersonalizzata in una società di crescente alienazione.

---

\* Macerata, Dipartimento di Scienze dell'Educazione e della Formazione dell'Università.

La tendenza opposta, è invece l'urgenza di distinguersi dagli altri per superare l'orrore di un'essenza indifferenziata che può anch'essa essere un prodotto di un impegno eccessivo con l'altro. Entrambe le condizioni sono potenzialmente nichiliste. Il fallimento nel rapporto con il mondo può condurre a un auto-assorbimento, mentre un impegno eccessivo può portare ad un assorbimento non critico nell'altro. In questo senso l'identità opera in due condizioni estreme: il ritiro malinconico in se stessi e la perdita, potenzialmente "fascista", di sé nell'altro (*ibid.*, p. 39).

L'identità non è mai statica e non si trova né nella condizione di relazione, né in quella di distinzione. Piuttosto è presente in un continuo oscillare tra queste due condizioni, tenendo viva la possibilità di cambiamento. L'identità dovrebbe essere concepita come un processo interattivo di un divenire uno con il mondo e distinto da esso, in cui entrambi sono collegati in un meccanismo di presupposizione reciproca e quindi interdipendenti. È solo diventando simili che si può prefigurare un senso di distinzione, mentre è solo distinguendosi che si può ipotizzare il senso di relazione. Due tendenze operano come una *Gestalt*, come una relazione *figure/ground*. L'identità è fondamentalmente una questione di sfondo e di primo piano, è la questione della definizione di sé rispetto a un determinato ambiente.

L'ambiente poi consiste in una serie di impulsi che condizionano l'esistenza umana. Tali impulsi sono costituiti da un ampio spettro di fattori sociali e materiali. Ma se dovessimo evidenziare il ruolo dell'ambiente fisico, potremmo individuare una serie di costruzioni iconiche e di formazioni geografiche che si configurano in modo prominente nella psiche nazionale, fino a definire quelle di minore importanza ma che comunque contribuiscono a strutturare la vita di tutti i giorni. È qui che possiamo riconoscere un "luogo" potenziale in quanto registro di indicatori che condizionano l'identità personale (Massey e Jess, 2001).

In ogni caso, è importante comprendere il "luogo" al di là delle singole argomentazioni, giacché il "luogo", come ogni formazione culturale, comprende non solo un sistema di oggetti singoli, ma anche dei racconti che riempiono tali oggetti di significato (Cosgrove, 2001 e 2008; Cusimano, 2003; Della Dora, 2007).

L'ambiente fisico è essenzialmente inerte, anche se opera come una specie di schermo. Serve come custode dei significati che arrivano a identificarsi con esso. Se l'identificazione è sempre speculare, se quindi si tratta sempre di riconoscere sé nell'altro e l'altro in sé, allora lo schermo investito come ora di livelli di associazioni personali, assumerà il ruolo di uno specchio nel quale quel luogo contribuisce al senso d'identità personale, facendo eco al meccanismo speculare stesso.

L'io è quindi formato attraverso un'identificazione diretta con l'ambiente, una forma di *topophilia*. Contemporaneamente, però, c'è l'esigenza della tendenza opposta, una forma di *topophobia*, l'esigenza di differenziarsi dall'ambiente. Ai fini del nostro sviluppo sociale la precedente tendenza può essere interpretata come il desiderio di tornare a casa e di cercare il ristoro di un

ambiente familiare e l'ultima tendenza potrebbe essere intesa come la necessità di lasciare il nido e di stabilire un'identità autonoma. In effetti, la maturità è concepita come il rinforzo del senso di sé che si ottiene aumentando la distanza dell'io dall'altro, l'identità può essere intesa come un processo di individuazione che mette alla prova il precedente momento di identificazione, ma ne è altresì dipendente. In altre parole dobbiamo prima identificarci con l'ambiente legato al nostro *background* e poi differenziarci da esso. Anche se questo procedimento di distinzione non è mai completo, giacché in alcuni casi si dovrà volgersi indietro verso condizioni di stretta appartenenza (Leach, 2007).

Questo principio si può estendere alle identità nazionali, identità collettive che sono rafforzate dallo stesso principio di allontanamento (es. diaspora; Dell'Agnese, 2003). Se l'identificazione si costruisce contro uno sfondo passato, a tal punto che l'ambiente fisico arriva a comprendere un elemento vitale in ogni forma di identità nazionale, un filo che collega a quello sfondo arriverebbe ad essere un filo di collegamento all'identità nazionale stessa. Attaccare un possedimento nemico, infatti, non è soltanto attaccare simbolicamente il nemico, bensì attaccare le radici della sua autodefinizione come comunità. In termini psicoanalitici, spiega ancora Leach, attaccare un possedimento nemico significa scavare sotto all'elemento base attorno al quale l'avversario ha organizzato le sue attività, attraverso le quali definisce se stesso come comunità. D'altro canto questo spiegherebbe perché proprio quando tali lineamenti dell'ambiente sono distrutti il senso dell'identità nazionale è ulteriormente consolidato.

L'ambiente nel quale siamo stati educati e nel quale siamo cresciuti avrà sempre un ruolo prominente nelle nostre identità, sia collettive sia individuali, come una forma di sfondo contro il quale queste identità vengono formate tramite un processo di attrazione e repulsione. E se vogliamo interpretare e comprendere un luogo quale importante componente fisico all'interno di un determinato ambiente, possiamo riconoscere come quelle identità siano in parte costruite tramite la complementarità ma anche l'opposta necessità di *topophilia* e *topophobia*.

Da tenere in considerazione per un'analisi più completa della realtà urbanistica è anche l'aspetto puramente soggettivo, «interiorizzato dai cittadini nella loro quotidiana esperienza di vita in città» (Pongetti, 2000, p. 65). Nella sua dissertazione Carlo Pongetti affianca allo spazio topografico uno spazio racchiuso dalla mente dei singoli individui.

È il loro spazio vissuto, frutto della selezione percettiva che ognuno compie sulla realtà urbana, formato dalle immagini di quei luoghi che generano esperienze gratificanti e identitarie rispetto ad altri che non sono affatto percepiti o sono percepiti negativamente.

Gli elementi di cui si compongono le città dello spazio soggettivo sono, riportando lo studio di Lynch

i percorsi, ossia i tragitti preferenziali lungo i quali ci si muove; i nodi, luoghi di aggregazione e di incontro quali le piazze; i riferimenti, elementi singoli carichi di valore e dalla spiccata figurabilità, come possono essere i monumenti; le barriere e i margini, rigide cesure di demarcazione dello spazio, costituite, ad esempio, da una linea ferroviaria o dagli argini del fiume; i quartieri, ambiti dotati di una propria identità (*ibid.*, p. 66).

## 2. Norimberga: analisi di una ricostruzione

### 2.1. Tappe cartografiche per la comprensione della storia di Norimberga

Il lungo processo di riflessione che ha portato all'elaborazione del progetto di ricostruzione della città non ha potuto fare a meno di tenere in considerazione tutti gli aspetti finora trattati, per poi collegarli a quelli negativi derivati dall'influenza nazionalsocialista sull'urbanistica precedente il bombardamento del 1945.

Come in poche altre città europee, verso il 1500 si verificarono a Norimberga significative scoperte e innovazioni della scienza matematica e astronomica, della misurazione del tempo e dello spazio, che stabilirono il fondamento affinché la città diventasse, nel corso del tempo, un centro fondamentale della cartografia europea<sup>1</sup>.

In base allo stesso interesse sono ancora conservati a Norimberga prodotti cartografici che ne raccontano oltre 500 anni di storia, dai tempi della città imperiale alla guerra dei trent'anni e fino alla distruzione durante la seconda guerra mondiale, per arrivare alla documentazione di una città che si riprende e diventa un centro del progresso tecnico e dell'industrializzazione<sup>2</sup>.

Le caratteristiche della storia urbanistica di Norimberga sono utili per comprendere l'evoluzione e le linee di pensiero che hanno accompagnato la ricostruzione della città dopo la disfatta del secondo conflitto mondiale. Pertanto, sembra opportuno presentare alcune delle tappe della storia cartografica della città, basi di riferimento della ri-costruzione postbellica.

La più antica pianta di Norimberga ancora conservata, generalmente attribuita a Georg Nöttelein, risale al 1553-1555 e presenta una precisa rappresentazione degli edifici all'interno delle mura. Se ci siano carte preceden-

<sup>1</sup> A Norimberga, dove Johannes Müller (Regiomontano) fece stampare i calendari per gli anni dal 1475 al 1531, fu realizzata la prima stampa tedesca del Tolomeo (1490 ca.) e nel 1492 il norimberghese Martin Behaim vi costruì il globo (*Erdapfel*, mela terrestre) che qui è conservato.

<sup>2</sup> Annessa al Regno di Baviera (*Land* di cui ancora fa parte) nel 1806, lo sviluppo economico di Norimberga trasse vantaggio dall'integrazione in uno Stato più grande e dall'iniziativa dei commercianti locali. Il simbolo di questa crescita fu la costruzione della prima ferrovia tedesca, da Norimberga alla vicina Fürth (1835). A metà del secolo XIX l'industria norimberghese si specializzò nella lavorazione dei metalli, nella produzione di matite e di giocattoli (es. Staedtler, Bing e Lehmann). Alla fine dell'Ottocento la Cramer Klett (oggi MAN) e Schuckert (oggi Siemens) localizzarono i loro impianti produttivi nella parte meridionale della città.



Figure 1 e 2. Le piante realizzate da Nöttelein e Merian, rispettivamente nel 1553-1555 e nel 1625 (Archivio di Stato di Norimberga).

ti non si può stabilire con certezza; sicuramente non ci sono pervenute. Esiste però un modello della città del 1540, conservato presso il Museo nazionale bavarese di Monaco, che ha costituito una base importante per gli sviluppi successivi. Come per altre città del XVI secolo anche questo primomodello non venne ufficialmente commissionato, ma realizzato per interesse privato dal falegname e pittore Hans Baier.

Al periodo aureo del medioevo e del Cinquecento succedette nei secoli XVII e XVIII una recessione che terminò solamente negli anni Trenta dell'Ottocento. Tra le cause principali di questa crisi fu la guerra dei trent'anni (1618-1648) le cui conseguenze esaurirono completamente le risorse finanziarie di Norimberga. Un quadro della città coeva è fornito dalla carta realizzata da Matthäus Merian nel 1625, parte di una raccolta (*Topographia Franconiae*) pubblicata per la prima volta a Francoforte sul Meno nel 1648 e comprendente le piante delle principali città della regione della Franconia<sup>3</sup>. Insieme alla pianta di Norimberga si trovano anche la rappresentazione della regione circostante con le fortificazioni esterne, una veduta della città da est, una del municipio e del *Fleischbrücke*, elementi raffigurati anche nelle carte successive e in quelle contemporanee<sup>4</sup>. La prima mappa catastale fu incisa dai litografi Nikolaus Sanctjohanser, Johan Michael Schramm e Anton Falger nel 1811 e riporta i nomi delle principali piazze e strade, dei ponti e delle torri.

Lo sviluppo di Norimberga dopo la prima guerra mondiale e fino alla presa di potere del nazionalsocialismo è stato essenzialmente condizionato dalla figura del sindaco Hermann Luppe che, successore di Otto Gebler, nonostante le difficoltà economiche del periodo postbellico avviò un ricco programma di costruzione di condomini per rispondere alla carenza di alloggi. Già nei primi anni Venti al centro storico di Norimberga, definito nel suo punto nodale come "Museo", fu riservata una particolare "protezione architettonica". Inoltre, le disposizioni della polizia locale sulla "protezione dell'immagine del luogo" previdero un'ampia tutela degli edifici monumentali.

La pianta di Norimberga realizzata da Hermann Jansen nel 1923 (Archivio di Stato, Norimberga) fu la base per l'attuazione del piano regolatore generale a partire dal 1924. Punto nodale della progettazione per l'intera area economica *Nürnberg-Fürth* fu l'estensione di un sistema viario rivolto al traffico automobilistico "individualizzato" e basato su pochi ma efficienti assi. Questa pianta, nonostante i molteplici aggiornamenti e le correzioni apportate in base allo sviluppo demografico, determina ancora oggi essenzialmente lo sviluppo urbanistico di Norimberga<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> La *Topographia Franconiae* contiene, inoltre, una dettagliata descrizione (13 pp.) di Norimberga.

<sup>4</sup> Il primo municipio fu costruito tra il 1132 e il 1340, gravemente danneggiato durante il secondo conflitto mondiale, venne messo in sicurezza nel 1957 e solo nel 1978 se ne avviò la ricostruzione che, seguendo l'antico modello, ripropose il soffitto in legno a forma di botte.

<sup>5</sup> Completano il quadro la Pianta di Norimberga del 1925 e la Carta di Norimberga del 1936 (conservate presso l'Ufficio Catasto, Informazioni geografiche e infrastrutture).



Figure 3 e 4. Mappa catastale del 1811 e *Schadensplan* – danneggiamenti provocati dai bombardamenti su base cartografica del 1937 – 12 febbraio 1945.

Nei dodici anni che seguirono la presa di potere dei nazionalsocialisti (1933)<sup>6</sup> lo sviluppo urbanistico della città venne fortemente condizionato dalla decisione presa da Adolf Hitler di fissare a Norimberga la sede definitiva di tutti i “Raduni” del partito<sup>7</sup>.

Nel 1933 si diede avvio a una radicale ristrutturazione del centro storico intesa a farne uno “sfondo” per le manifestazioni del partito. Questo riordino urbano (*Entschandlung*)<sup>8</sup>, concepito come provvedimento di protezione dei monumenti, aveva l’obiettivo di arrivare a un’immagine del nucleo storico corrispondente a quella della città del Reich durante l’alto medioevo e culminò con il Progetto della città dei *Reichsparteitage* di Norimberga (Archivio di Stato, 1937)<sup>9</sup>.

Durante il secondo conflitto mondiale Norimberga divenne obiettivo di attacchi aerei nel marzo e nell’agosto 1943, bombardata a tappeto nel marzo 1944 subì danni gravissimi: i 2/3 degli edifici pubblici, tutte le chiese, il municipio, la rocca e parte delle mura medievali furono fortemente danneggiati o completamente distrutti.

## 2.2. La ricostruzione tra passato, remoto e prossimo, e futuro (*Grundplan*)

Sulla base di un inventario compilato nel 1945, in seguito ai bombardamenti risultò distrutto il 45% degli edifici di Norimberga, il 15% in modo grave, il 30% mediamente e lievemente danneggiato<sup>10</sup>.

Il Consiglio comunale decise di bandire un concorso che si svolse tra il 1947 e il 1948 con la presentazione di 1.192 proposte, i risultati vennero quindi elaborati dall’ufficio urbanistica che sviluppò un *Grundplan* (“piano di base”) per la ricostruzione del centro storico di Norimberga (1950)<sup>11</sup>. Come già la parola lascia intuire, non si tratta di un progetto definitivo, ma di un

<sup>6</sup> I Nazionalsocialisti costituivano un autonomo gruppo all’interno del consiglio comunale di Norimberga già dal 1924 e avevano fortemente criticato i provvedimenti urbanistici.

<sup>7</sup> Già dal 1927 al 1929 le manifestazioni di partito volute da Hitler si erano tenute nel *Luitpoldhain*, una zona adibita a parco nella parte sudorientale di Norimberga. Dal 1933, in vista dei successivi raduni di partito, la zona adibita a parco fu sostituita da un ampio terreno per le parate (84.000 m<sup>2</sup>), la cosiddetta *Luitpoldarena* dotata di una grande tribuna d’onore e di un monumento ai caduti durante il colpo di stato del 1933. Dopo il secondo conflitto mondiale quest’area venne riconvertita a parco e tutte le costruzioni che richiamavano l’architettura nazionalsocialista furono abbattute. Attualmente vi si tiene il *Klassik Open Airs* (la più grande manifestazione di musica classica all’aperto in Europa che accoglie circa 100.000 spettatori), mentre l’unica traccia visibile del periodo nazionalsocialista è oggi la curva della tribuna d’onore.

<sup>8</sup> Il termine, coniato durante il nazionalsocialismo, descriveva il riordino architettonico e urbanistico dei centri storici sia rispetto agli ornamenti ottocenteschi, sia alle forme architettoniche della *Neue Sachlichkeit* (movimento artistico nato in Germania alla fine della prima guerra mondiale e conclusosi con l’avvento del nazismo).

<sup>9</sup> Il *Reichsparteitag* (“Giornata nazionale del partito”) era il congresso tenuto dal Partito nazionalsocialista dal 1923 al 1938. Con l’ascesa al potere di Hitler i raduni assunsero cadenza annuale e si trasformarono in imponenti manifestazioni propagandistiche del regime.

<sup>10</sup> Il 90% del patrimonio edilizio fu danneggiato: 119.500 dei 134.000 appartamenti disponibili all’inizio del conflitto. Cfr. “Pianta ufficiale dei danni generali al centro storico di Norimberga” (Ufficio urbanistica, 1945; Archivio di Stato di Norimberga).

<sup>11</sup> Stadt AN C 30/II Nr. 9, *Stadtplanungsamt* E. Mücke, 1.4.1950.



piano con cui si delineano gli aspetti principali secondo cui il progetto di ricostruzione definitivo doveva essere realizzato.

Il *Grundplan* prevedeva la conservazione della pianta storica nella sua struttura essenziale e il recupero dei monumenti intatti o i cui resti consentivano il restauro. Viceversa, la dimensione degli edifici ricostruiti tra la chiesa di San Lorenzo e la roccaforte doveva consentirne la vista<sup>12</sup>. Il traffico di scorrimento attraverso il centro storico fu vietato e deviato su strade anulari esterne, mentre l'accesso dai vicoli laterali doveva essere eliminato<sup>13</sup>. Tra la parte settentrionale (San Sebald) e quella meridionale (San Lorenzo), separate dal fiume Pegnitz, vennero previsti il tracciato della *Straßenbahn* (tramvia) e di un'arteria stradale che non attraversasse il mercato centrale, salvaguardandone la funzione di luogo rappresentativo della "città vecchia" (Dieffenbacher ed Henkel, 2009, p. 129).

Il consiglio comunale il 26 aprile 1950 decise di considerare il *Grundplan* come base di partenza per le successive progettazioni e favorì una fase di ampia partecipazione e concertazione, ponendo come condizione all'approvazione l'obbligo di esaminare tutte le domande presentate in commissione edilizia<sup>14</sup>.

Nel luglio 1950, in occasione della presentazione del *Grundplan* alla mostra per i 900 anni della città (*900-Jahr-Feier*) l'architetto Heinz Schmeißner, impegnato nella ricostruzione di Norimberga, riguardo al futuro aspetto della città scrisse:

Curare i monumenti rimasti e ricostruire le rovine che ancora si possono recuperare è un compito imprescindibile della città. Di conseguenza per la realizzazione dei nuovi edifici nel centro storico è necessario trovare una sintesi tra il vecchio rimasto e il nuovo, sia dal punto di vista dei materiali sia dei modelli. Gli edifici storici sono da considerare come pietre preziose di una collana da inserire in una discreta concezione di nuove costruzioni... (Schmeißner, 1950).

Il "progetto di base" prevede la conservazione della pianta, la struttura viaria, l'anello delle mura e il fossato che circoscrivono il centro storico. Si sarebbe dovuto ampliare il municipio fino al mercato centrale, sostituire *Museumsbrücke* e *Fleischbrücke* con nuove opere e realizzare due strade ortogonali. In particolare il collegamento est-ovest lungo il fiume Pegnitz per sostituire l'asse che attraversava il mercato centrale<sup>15</sup>. Erano inoltre previste la

<sup>12</sup> Le aree completamente distrutte andavano ricostruite secondo i vigenti requisiti sociali e igienici, di illuminazione e di esposizione. L'estrema frammentazione dei lotti edificabili e delle proprietà doveva essere ridotta attraverso una riorganizzazione dei rapporti tra terreni edificabili e differenti destinazioni d'uso.

<sup>13</sup> Per gli automezzi in sosta dovevano essere predisposti parcheggi in numero adeguato.

<sup>14</sup> Nel maggio 1950 il progetto fu presentato nella *Fränkischen Galerie* presso la Marienort e nel giugno 1950 venne presentato pubblicamente in occasione della mostra per i 900 anni della città di Norimberga.

<sup>15</sup> Il collegamento N-S, secondo la proposta presentata per il concorso da Heinz Schmeißner e Wilhelm Schlegental, conduceva fino al mercato della frutta e quindi fino alla *Teresienstr* e alla

regimazione del corso d'acqua, tramite un ampliamento dell'alveo verso sud (tra il *Museumsbrücke* e il *Trödelmarkt*, una delle due isole che il fiume Pegnitz forma attraversando il centro storico), e la realizzazione di piccole aree verdi ad accompagnare il corso del Pegnitz.

In seguito, per salvare i ponti storici e cercare una soluzione per la regimazione fluviale del Pegnitz (migliorare la sua navigabilità e prevenirne le esondazioni), fu proposta la realizzazione di un canale di derivazione presso la riva sud. Ricevettero opposizioni decise anche la progettata strada lungofiume e le arterie stradali giudicate troppo ampie, desolate e uguali, poco rispettose dei caratteri del centro storico. Le ulteriori consultazioni in consiglio di amministrazione e nelle commissioni comunali portarono, già nel 1951, a cambiamenti del *Grundplan* riguardo ai punti controversi. Tra il 1951 e il 1957 il progetto venne modificato o concretizzato in altri ambiti: il collegamento stradale dal *Museumbrücke* al mercato della frutta portava direttamente alla *Maxtor* attraverso un'ampliata *Tetzelgasse* (non più attraverso la *Innere Laufer Platz* e la *Laundergasse*); prevedendo un aumento del traffico, già rilevante sul lato *Lorenzer*, si crearono ulteriori aree adibite a parcheggio, ad esempio in *Katharinenhof*.

Altri cambiamenti riguardarono le aree le cui destinazioni e modalità d'uso non erano state definite nel progetto del 1950, dove furono realizzate nuove lottizzazioni (ad est del mercato della frutta, a nord della *Hirschelgasse* e a sud della *Jakobstraße*), elaborate in progetti quadro e prese in consegna nel *Grundplan*; al contrario l'edificazione lungo la sponda settentrionale del Pegnitz, ad est dello *Spitalbrücke*, fu alleggerita.

Il 1° dicembre 1957 i cambiamenti stabiliti furono riassunti in un nuovo *Grundplan* che dimostrò quanto fosse stata avveduta la decisione di non considerare il primo progetto come un dettame rigido, bensì modificabile secondo le proposte, le discussioni e le singole domande, così da adattarlo a migliori conclusioni.

In questa circostanza furono riproposte alcune soluzioni accantonate sette anni prima. Oltre alla modificazione del tracciato del collegamento nord-sud, l'idea della strada lungofiume a nord del Pegnitz venne abbandonata e sostituita dalla realizzazione di un percorso pedonale (verde), porticato nel tratto tra *Museumbrücke* e *Fleischbrücke*. Fu inoltre accantonata la proposta di nuove lottizzazioni presso le antiche *Nägeleinsgassen* (vicoli) in favore di un'area verde e tutte le aree destinate all'edificazione vennero rappresentate in modo dettagliato, compresi i nuovi spazi per le scuole nella *Hintere Insel Schütt*, nel *Kornmarkt* e nel quartiere di *Kreuzgassen*<sup>16</sup>.

---

*Laundergasse*, passando per l'ampliato *Museumbrücke* e aggirando il mercato centrale. Una seconda strada di collegamento (E-O) tra la *Hallertor*, la *Maxplatz* e il Pegnitz, da cui proseguiva come lungofiume fino alla *Herrenschießhaus am Sand* e, attraverso la *Lauferplatz*, fino alla *Lauferter*.

<sup>16</sup> Dopo il secondo conflitto mondiale, l'economia cittadina ricevette nuovo slancio dalla creazione dell'Istituto Federale del Lavoro e di un importante centro espositivo che ospita annualmente la fiera del giocattolo; dalla realizzazione del porto canale sul Reno-Meno-Danubio, dell'aeroporto e della rete autostradale. Il collegamento con Frankfurt am Main, 1964, e il tratto

### 3. Considerazioni a margine

Il *Grundplan* del 1° aprile 1950, sviluppato in seguito ai risultati del concorso del 1947/48 definì i confini della ricostruzione. Ebbe il merito di portare in armonia la conservazione dell'inconfondibile fisionomia della città con l'architettura moderna. Il restauro della fortezza come corona della città, quello della cintura fortificata o del municipio da un lato, dall'altro il nuovo *Pellerhaus*, la *Bayrische Staatsbank* nella *Lorenzer Platz* o la *Ewag-Hochhaus*<sup>17</sup> sono solo alcuni esempi. Anche in modo pragmatico, furono colte alcune occasioni urbanistiche offerte dalla distruzione provocata dai bombardamenti, come la riduzione della grande concentrazione di edifici, il tracciato di una strada lungo la sponda del fiume Pegnitz, di nuovi assi viari come la *Königstraße* o quello tra il mercato della frutta e la *Tetzelgasse*. Mentre si scelse di non ricostruire alcuni edifici, altri vennero rapidamente restaurati per l'urgenza delle loro funzioni: ad esempio l'Ospizio di Santo Spirito, edificato tra il 1332 e il 1339 come ospedale e ricovero per anziani e in gran parte distrutto nel 1945, fu ricostruito tra il 1951 e il 1953 sulla base dei muri perimetrali rimasti. In questo Norimberga sembrò precorrere i tempi quanto a partecipazione collettiva ad una *governance* dal basso per la pianificazione urbana.

Con modalità diverse da quelle di Norimberga, anche nel resto della Germania e in altre città teatro del conflitto si dovette porre rimedio alle enormi distruzioni derivanti dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale, e grandi parti delle città dovettero essere ricostruite ex novo; il problema che interessò architetti e urbanisti, per vari decenni, era quello di "ricreare" un'identità architettonica completamente diversa. La ricostruzione, inoltre, doveva in qualche modo essere testimonianza concreta di una cesura con il passato e di una nuova connessione con una contemporaneità internazionale e democratica.

Soprattutto negli anni '70 e '80 ci s'interrogò sulla qualità della vita e su quali prospettive future si potessero ridare alle città rinate, prodotti del mi-

---

fino a Regensburg, 1971, ridussero gli attraversamenti del centro storico, specie del *Plärrer* e del *Frauentorgraben* (cfr. Pianta del centro storico di Norimberga, Ufficio del catasto, Norimberga, 1971). Negli anni Settanta la città satellite di Langwasser (progettata per 50.000 abitanti) fu collegata al centro di Norimberga attraverso una metropolitana, frattanto la città crebbe incorporando altri comuni ed estendendo progressivamente il suo tessuto urbano fino a raggiungere le città di Erlangen, Fürth, Stein e Schwabach. In questo modo si è formata una grande regione economica che supera gli 800.000 abitanti.

<sup>17</sup> La *Pellerhaus*, costruita tra il 1602 e il 1607, era la più sontuosa delle case borghesi del tempo. Completamente distrutta dai bombardamenti, tra il 1955 e il 1957 al suo posto venne edificata una residenza moderna che funge ora da archivio e biblioteca della città; solo la sala al pianterreno, la torre con le scale e il cortile furono restaurati. La *Bayrische Staatsbank*, costruita nel 1951 in sostituzione del complesso neogotico di Bernard Solger, rappresenta il compromesso tra l'oggettività conforme al tempo, propria della struttura, e la tradizione costruttiva scelta per la facciata, affine a quella dell'antistante chiesa di San Lorenzo. L'*Ewag-Hochhaus*, simbolo della rinascita economica di Norimberga, fu realizzata tra il 1951 e il 1953, quando era il più alto edificio della Germania (56 metri).

racolo economico; quale fosse il giusto rapporto da tenere con lavoro, commercio, abitazione e tempo libero; quale fosse la giusta dimensione di una “città a misura d’automobile”; se fosse una scelta corretta quella di eliminare tutte le strutture storiche, soprattutto quelle della rivoluzione industriale tedesca, per lasciare poche zone pittoresche e turistiche; di fatto, la metropoli era percepita come “inospitale” da molti e solo lentamente si sviluppò un’esigenza di recupero dei nuclei urbani. Le risposte che negli anni si sono susseguite sembrano aver interessato singole piazze, strade e quartieri, bisognosi di maggiore vivibilità in conformità con un’urbanistica multiforme e dotata di spazi specifici per giovani, single, famiglie e anziani.

L’atteggiamento generale verso la città sembra essere ormai cambiato radicalmente e i progetti tendono, con minore o maggiore mediazione sociopolitica, ad apportare migliorie esemplari, grazie al loro collegamento con altri progetti e alla cooperazione con partner molto differenti fra loro. La città torna a diventare paesaggio culturale con attrazioni infrastrutturali ed estetiche, un conglomerato complesso urbano e sociale, pervaso da spazi vuoti “intermedi” che attendono la loro attivazione, di qualsiasi genere essa sia.

L’appropriazione di questi spazi urbani, con Kay von Keitz, offre due opportunità «da un lato, l’evoluzione di nuove modalità abitative e di vita che corrispondano a condizioni modificate, nella società, nelle relazioni e nell’ecologia; dall’altro, la creazione di un nuovo concetto di “patria” che, nella coscienza di un radicamento sociale e culturale, progetta un *cliché* asimbolico ed emancipato che non sia né sentimentale con i suoi concetti di accoglienza e intimità, né monumentale e sovraccarico di eccessi, che consista nell’identificazione “dal basso” con un organismo complessivo e con le sue sfaccettature strutturalmente ricche di contrasti» ([www.goethe.de](http://www.goethe.de)).

### Bibliografia

- BENEVOLO L., *La città nella storia d’Europa*, Bari, Economica Laterza, 1996.
- COSGROVE D.E., *Apollo’s Eye: A Cartographic Genealogy of the Earth in the Western Imagination*, Baltimora, Johns Hopkins University Press, 2001.
- COSGROVE D.E., *Geography and Vision. Seeing Imagining and Representing the World*, Londra New York, I. B. Tauris & Co., 2008.
- CUSIMANO G. (a cura di), *Scritture di paesaggio*, Bologna, Pàtron, 2003.
- DELLA DORA V., “Materialità e, specificità e «quasi-oggetti» geografici”, in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie XII, vol. XII, fasc. 2, 2007, pp. 315-343.
- DELL’AGNESE E., *Identità meticce: deriva etnica e nazionalismo della diaspora nell’esperienza del contatto con l’Altro*, in CUSIMANO G. (a cura di), *Ciclopi e sirene. Geografie del contatto culturale*, Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia dell’Università di Palermo, La Memoria, 13, Palermo, 2003, pp. 223-237.
- DIEFENBACHER M., HENKEL M. (a cura di), *Wiederaufbau in Nürnberg*, Neustadt an der Aisch, Schmidt, 2009.

- LEACH N., *The Role of the Environment in the Formation of Identity*, in RUAN X., HOGBEN P. (a cura di), *Topophilia and Topophobia*, Londra, Routledge, 2007, pp. 31-43.
- LYNCH K., *L'immagine della città*, Padova, Marsilio, 1971 (ed. originale *The Image of the City*, Cambridge Massachusetts, MIT Press, 1960).
- MASSEY D., JESS P. (a cura di), *Luoghi culture e globalizzazione* (ed. italiana a cura di Elena Dell'Agnese), Torino, UTET Libreria, 2001.
- MERIAN M., *Topographia Franconiae*, Francoforte sul Meno, Frankfurter Kunstverein, 1625.
- PONGETTI C., *Transito e stabilità: la città nella storia europea*, in BRECCIA G., FILIPPONI M. (a cura di), *Europe in progress, Quaderni di Innovazione e Scuola*, 32, Ancona, I.R.R.S.A.E. MARCHE, 2000, pp. 53-76.
- RUAN X., HOGBEN P. (a cura di), *Topophilia and Topophobia*, Londra, Routledge, 2007.
- SCHEIMßNER H., *Die Planung des Wiederaufbaus*, in *Arbeitsgemeinschaft für Ausstellungen GmbH*, Norimberga, Jubiläumshandbuch 900 Jahre Nürnberg, 1950.

*Siti internet consultati*

[www.goethe.de](http://www.goethe.de) (Goethe-Institut).

[www.stadtatlas-muenchen.de/stadtatlas-nuernberg.html](http://www.stadtatlas-muenchen.de/stadtatlas-nuernberg.html) (Franz Schiermeier Verlag).

## Summary

The reflection that led to the project of Nuremberg reconstruction after the damages produced by the bombardments during the World War II, could not but take into consideration the lay-out of the old city urban map. The old plan was kept, improvements to the road system were introduced and architectonic monuments rebuilt. The 1950 Grundplan marked the boundaries of the reconstruction and it is to be worthily praised for bringing into harmony the unmistakable traditional aspect and the modern architecture. The city was born again as a synthesis of old and new. Pragmatically, some town-planning occasions offered by the destruction itself were taken, reducing the concentration of the buildings, creating a road along the Pegnitz river as well as new road axes.

Moreover, it was decided not to work on some buildings, whereas others were quickly restored due to their immediate necessity (e.g. Holy Spirit Home for the Aged). With different modalities from those of Nuremberg, also in the rest of Germany and in other cities that witnessed the war, it was necessary to remedy the damages caused by the bombs and large parts of the cities had to be rebuilt ex novo; for several decades, architects and town-planners were interested in the problem of recreating a completely different architectural identity and, in this respect, Nuremberg seemed to be ahead of the times as for the collective participation to a bottom-up governance for the urban planning.

### Keywords

Nuremberg, historical cartography, urban planning.

## Résumé

Le processus de réflexion qui a porté à l'élaboration du projet de reconstruction de Nuremberg, à la suite des dommages apportés par les bombardements pendant la deuxième guerre mondiale n'a pu éviter de tenir en considération l'image cartographique de la ville du passé. Le vieux plan urbain fut maintenu, des améliorations au réseau routier furent introduites et des monuments architectoniques reconstruits. Le *Grundplan* du 1950 a défini les limites de la reconstruction et a eu le mérite de mettre en harmonie la conservation de la particulière physionomie traditionnelle avec l'architecture moderne. La ville est née à nouveau comme synthèse du vieux et du nouveau. De façon pragmatique, des occasions urbanistiques offertes par la destruction même furent saisies, en réduisant la concentration des immeubles, en réalisant une route le long de la rivière Pegnitz et de nouveaux axes routiers. En plus, l'on a choisi de ne pas reconstruire certains immeubles, alors que d'autres furent rapidement restaurés à cause de l'urgence de leurs fonctions (par exemple, l'Hospice du Saint-Esprit).

Avec des modalités différentes de celles de Nuremberg, aussi bien dans le reste de l'Allemagne que dans d'autres villes théâtre du conflit, il a fallu apporter des remèdes aux dommages provoqués par les bombes et de grandes parties des villes ont dû être reconstruites ex novo; le problème qui intéressa les architectes et les urbanistes pendant de longues décennies, a été celui de créer de nouveau une identité architectonique complètement différente et, en cela, Nuremberg a semblé devancer les temps en tant que participation collective à une gouvernance du bas pour la planification urbaine.

### Mots-clés

Nuremberg, cartographie historique, planification urbaine.