

**JOURNAL of SUSTAINABLE DESIGN**

# Eco Web Town

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal ISSN 2039-2656

Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation

#21



## **EWT/EcoWebTown**

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal

Rivista scientifica accreditata ANVUR

**ISSN: 2039-2656**

Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation  
Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara  
Registrazione Tribunale di Pescara n° 9/2011 del 07/04/2011

### **Direttore scientifico/*Scientific Director***

Alberto Clementi

### **Comitato scientifico/*Scientific committee***

Pepe Barbieri, Paolo Desideri, Gaetano Fontana,  
Mario Losasso, Anna Laura Palazzo, Franco Purini,  
Mosè Ricci, Michelangelo Russo, Fabrizio Tucci

### **Comitato editoriale/*Editorial committee***

Tiziana Casaburi, Marica Castigliano, Claudia Di Girolamo,  
Monica Manicone, Maria Pone, Domenico Potenza

### **Caporedattore/*Managing editor***

Filippo Angelucci

### **Segretaria di redazione/*Editorial assistant***

Claudia Di Girolamo

### **Coordinatore redazionale/*Editorial coordinator***

Ester Zazzero

### ***Web master***

Giuseppe Marino

### **Traduzioni/*Translations***

Tom Kruse

# #21

I/2020 pubblicato il 30 giugno 2020

[http://www.ecowebtown.it/n\\_21/](http://www.ecowebtown.it/n_21/)

## INDICE

1	Il fiume come progetto urbano	Alberto Clementi
<b>APPRENDERE DALLA STORIA</b>		
5	Il Tevere, infrastruttura storica di Roma	Anna Laura Palazzo
15	Lungotevere Boulevard	Rosario Pavia
26	Come il fiume nella città	Mosè Ricci
33	Envisioning the Planetary	Jose Alfredo Ramirez
<b>ESPERIENZE PARALLELE</b>		
45	Città e rischio idraulico. Progetti resilienti per Dhaka e L'Avana	Romeo Farinella
61	Berlino Swim City? Riflessioni in cammino lungo la Sprea	Antonella Radicchi
70	Waterfront regeneration in post-socialist Belgrade	J. Zivkovich, Z. Djukanovic
81	Lubiana, la città e il fiume	Domenico Potenza
87	La trasformazione del lungofiume danubiano a Bratislava	M. Manicone, M. Scacchi
103	La città e il suo fiume: Francoforte sul Meno	Raffaele Mennella
116	L'identità di Lione disegnata dall'acqua	Claudia Mattogno
125	Lungo le linee delle acque della Mosa a Liegi	Rita Occhiuto
135	Allontanarse del fiume!	Carlos Llop Torné
145	Le vie d'acqua nella Spagna moderna	M.G. Cianci, F.P. Mondelli, M. Rabazo Martin
158	"Giocare di sponda": Torino e i suoi fiumi	Paola Gregory
169	Il fiume Pescara, una risorsa (latente) della città	Ester Zazzerò
<b>Call for paper:</b>		
<b>FIUME COME PROGETTO URBANO</b>		
195	Tre fiumi adriatico-balcanici e tre città	Lorenzo Pignatti
202	Convivere con l'acqua	Luca Velo
211	Rijeka Riconversione creativa e trasformazioni urbane lungo il fiume Rječina	Stefania Grusso

>>



**>> FIUME COME PAESAGGIO**

- 219** Paesaggi evolutivi | Claudia Di Girolamo  
**226** Il fiume come paesaggio. L'esperienza di Rouen lungo la Senna | Tiziana Casaburi

**CONDIZIONI PER L'INTERVENTO**

- 234** Il Tevere nel sistema Roma. Un patto tra fiume e città | P. Cannavò, M. Zupi  
**245** Verso un progetto co-evolutivo di riverfront | Filippo Angelucci

**ESPERIENZE DIDATTICHE**

- 262** Il riverfront di Pescara | D. Potenza, A. Damiani,  
G. Girasante  
**268** Tre tesi per il fiume Pescara | Ester Zazzero

**LA CITTÀ ARTISTICA**

- 287** Perlustrare una Città artistica | Luca Porqueddu  
**289** Roma, Tevere | Monica Manicone  
**294** Il fiume in una collezione di sguardi | Pietro Zampetti  
**297** Flumen | Matteo Benedetti

**LETTURE**

- 311** Liberiamo i fiumi. Rapporto WWF 2019  
recensione a cura di Ester Zazzero



## La città e il suo fiume: Francoforte sul Meno

Raffaele Mennella

### Abstract:

Francoforte trae il suo nome dal fatto di essere stata per Franchi, Sassoni e Romani il “guado” (Furt) del Meno. Francoforte già in epoca medievale era una città portuale. Le fiere che ha sempre ospitato non avrebbero avuto fortuna se gli scambi non fossero stati garantiti dalla presenza di un porto fluviale particolarmente attivo e sicuro. Fino a tutta la prima metà dell’Ottocento il Meno ha avuto un solo ponte, ma con la prima industrializzazione, nella città, il numero degli attraversamenti del fiume si sono moltiplicati rapidamente. Da quel momento sulle rive del Meno si sono anche moltiplicati sia gli insediamenti residenziali che commerciali e portuali. Le due rive del fiume per qualità, dimensione, funzionalità, non sono equivalenti né hanno ruoli analoghi né li hanno mai avuti. Il Meno è ed è stato il protagonista delle realtà urbane nelle sue più diverse attività da quelle commerciali, industriali, finanziarie, culturali e ricreative. Il “meglio” della città e per la città è sul fiume che si concentra.

### Il Meno nelle cartografie storiche

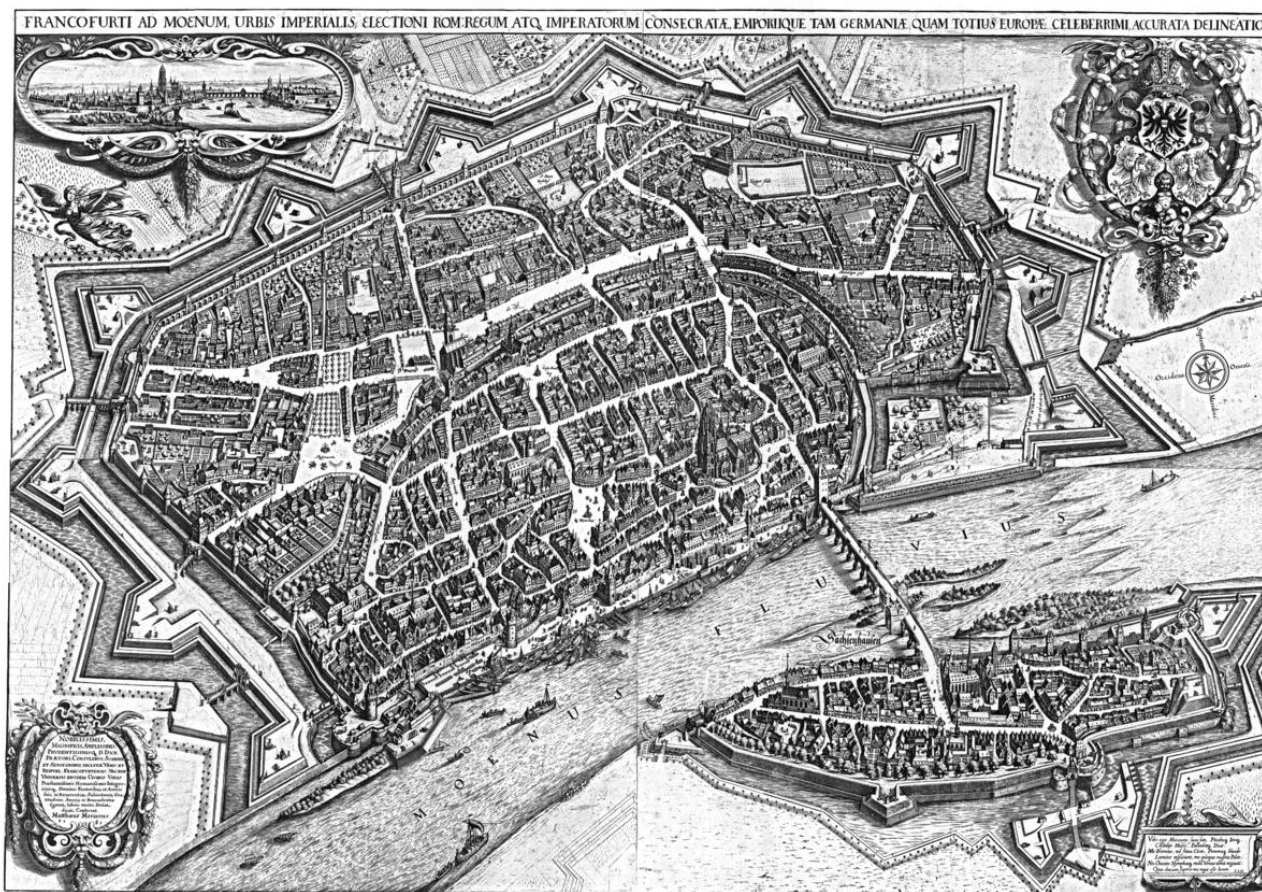
Francoforte trae il suo nome dal fatto di essere stata per Franchi, Sassoni e Romani il “guado” (Furt) del Meno (*parola di origine celtica – moin o mogin che significava: acqua, e per i Romani: moenus,*), ovvero il punto di passaggio da sud a nord di questa parte della Germania. La città è associata al suo fiume per la prima volta in un atto di Carlo Magno datato: 22 febbraio 794 “...actum super fluvium Moin in loco nuncupante Franconofurd”, (*atto sul fiume Meno in un luogo chiamato Francoforte*). L’opportunità del guado era favorita da un’ansa del fiume e da affioramenti granitici presenti in un tratto del suo letto.

Se si osserva una cartografia storica della Francoforte del Cinquecento (*molte delle antiche cartografie di Francoforte sono andate perdute con i bombardamenti del 1944*) ci si accorge come la forma della città fosse, con la presenza delle mura di difesa, rappresentata quasi perfettamente circolare ed il Meno, in questa incisione, fosse di fatto una sua corda. Il fiume divide la città in due parti che fronteggiano situazioni territoriali molto diverse (fig. 1).



(Fig. 1) Conrad Faber, 1552: incisione.  
Fonte: Historisches Museum und Stadt  
archiv des Stadt  
Frankfurt am Main.

Mentre quella a sud è limitata da boschi, l'altra a nord è prevalentemente configurata da campagne e colline ben coltivate. Il Meno, in questa cartografia, ha una dimensione sproporzionata e un andamento geometrico falso come lo è anche la sua larghezza. La ragione di queste "deformazioni" è dovuta, probabilmente, alla necessità di Conrad Faber incisore di rappresentare ed esaltare la funzione del Meno anche come "fossato" di difesa per la città. In questa rappresentazione del 1552, il fiume, al pari delle mura difensive, entra nel disegno della città come elemento principale della struttura urbana nel suo complesso. In un'altra rappresentazione datata 1628, più importante graficamente e fatta da un vero cartografo come Matthäus Merian, la dimensione del Meno è più attendibile (fig. 2).



(Fig. 2) Matthäus Merian, 1628: incisione.

Fonte: Historisches Museum und Stadt archiv des Stadt Frankfurt am Main.

Anche in questa rappresentazione, a volo d'uccello, si legge lo stesso ruolo del fiume presente nella cartografia del Faber. Il Meno è popolato, nell'incisione del Merian, da tali e tante attività che lasciano intuire il reale rapporto che la città aveva con il suo fiume (fig. 3). Lo stesso nome della città poneva e pone la condizione della sua identità a partire da questa via d'acqua. Sul margine superiore dell'incisione del 1628 il Merian riporta, in latino, una scritta che recita tra l'altro: "Francofurti...Emporiique tam Germaniae quam totius Europae...*Francoforte sul Meno*... (è) *emporio della Germania e dell'intera Europa*" chiarendo così come la città, per la presenza del fiume, fosse, naturalmente e prevalentemente, un luogo di incontro e scambio tra persone e merci. Nelle successive rappresentazioni storiche sia in una pianta del 1781 di Christian Ludig Thomas che in quella del Piano Ulrich del 1832 sono ben visibili le banchine e i moli d'attracco delle imbarcazioni (*il Meno è l'affluente, a destra, più grande del Reno che, a sua volta, col Danubio è da sempre un corridoio navigabile che attraversa tutta l'Europa*). L'area destinata a queste attività

portuali era favorita sia dallo spessore naturale della riva nord che dall'essere sul punto estremo delle fortificazioni a ovest dell'impianto urbano; fortificazioni che resteranno in piedi fino ai primi dell'Ottocento.



(Fig. 3) Matthäus Merian, 1646: incisione.

Fonte: Historisches Museum und Stadt archiv des Stadt Frankfurt am Main.

Francoforte già in epoca medievale era una città portuale. Le fiere che ha sempre ospitato non avrebbero avuto fortuna se gli scambi non fossero stati garantiti dalla presenza di un porto particolarmente attivo e sicuro.

## Il Meno e le sue rive

Il Main Brücke, oggi Alte Brücke (*Ponte Vecchio*), è stato l'unico ponte fino a tutta la prima metà dell'Ottocento e solo con la prima industrializzazione il numero degli attraversamenti del fiume si sono moltiplicati rapidamente. Da quel momento sulle rive del Meno si sono anche moltiplicate le ville ed i parchi, sia sul lato sud, prevalentemente, che sul lato nord. Nei primi anni del '900 ai bordi delle rive sorsero, stagionalmente, delle piscine fluviali attrezzate per la balneazione e per la ristorazione. Dopo la seconda guerra mondiale con la localizzazione di parecchie industrie sia sul lato destro che sinistro del Meno e con l'attività dell'area portuale ad ovest, il Meno ha perso la sua attrazione balneare per via del suo inquinamento. Negli anni Settanta il fiume venne dichiarato biologicamente morto. Con la progressiva perdita d'importanza e dismissione delle attività commerciali del porto ad ovest (Westhafen) si incominciò a considerare una nuova definizione dell'area sia per la sua prossimità al Centro Storico (*Altstadt*), sia per il vantaggio d'essere in contiguità con il Nizza Park, parco sistemato sulla stessa riva destra del fiume. Il "Nizza" è un parco urbano di circa quattro ettari che si estende lungo la riva per un chilometro tra



l'Untermainbrücke (*Ponte sul basso Meno*) ed il Friedensbrücke (*Ponte della Pace*) ed ospita una vegetazione di tipo mediterraneo. Questo nome gli deriva dal fatto d'averne un microclima vantaggioso per piante e fiori tipici della Costa Azzurra. Prima di diventare parco pubblico questa parte della riva, già dal XVII secolo, era occupata da ville estive da parte di famiglie importanti di Francoforte. Le ville erano dotate di ampi giardini che continuavano l'area a verde presente oltre le mura difensive della città. Andreas Weber (1832-1901) progettò la sistemazione del parco nel 1875 e realizzò il primo impianto con la presenza della flora mediterranea; flora che tuttavia doveva essere svernata, in parte, in serra. Alla fine degli anni Settanta del XIX secolo l'impianto prese ufficialmente il nome di: *Nizza*.

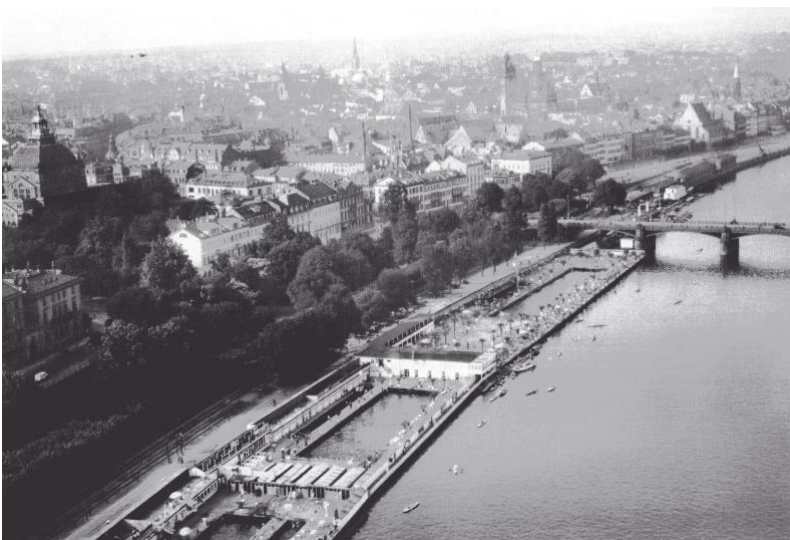
## **Il Meno e il Centro Antico: *Altstadt***

Il rapporto che oggi Francoforte instaura con il suo fiume, il Meno e le sue rive, è complesso. Prevalentemente ricreativo nella buona stagione e in tutti i giorni di bel tempo, oppure commemorativo per ricorrenze e tradizioni consolidate. In entrambe le occasioni l'occupazione delle sue rive è facilitata dalla disponibilità "dimensionale" dei suoi argini ad ospitare attrezzature provvisorie necessarie per la riuscita delle manifestazioni e l'affluenza del pubblico.

Le due rive del fiume per qualità, dimensione, funzionalità, in sostanza per rapporto con la città, non sono equivalenti, non hanno funzioni analoghe né le hanno mai avute.

La differenza non è data soltanto dall'esposizione delle rive, una a nord ed una a sud, dalla loro conformazione e dal rapporto con il loro prossimo entroterra e dal livello dell'acqua rispetto alle sponde, ma soprattutto dallo spessore dei due argini nel tratto dell'ansa che il fiume assicura dal Flösser Brücke (Ponte delle zattere), a est, al Friedens Brücke (Ponte della Pace) a ovest (circa 2,5 Km) al Centro della città.

Quest'ansa rispetto allo scorrere dell'acqua (*da est a ovest*), ha "favorito", in corrispondenza dell'arco che fronteggia, la formazione del Centro Storico con la presenza del Municipio e della Cattedrale. Questa parte, fino agli anni venti-trenta del secolo scorso era in leggera depressione rispetto alla quota dell'argine fluviale storicamente usato per gli approdi mercantili. In quest'area si svolgeva la massima attività portuale e doganale per le merci che, varcata la porta principale delle mura, la Fahr Tor (*abbattuta nel 1840*), posta oggi in corrispondenza geometrica con il ponte di ferro pedonale. L'Eiserner Steg (*passerella di ferro*) del 1868, immetteva, da una parte nel cuore della città (*Römerberg e Altstadt*), e dall'altra sulla riva sinistra (*Schaumainkai*) con le ville patrizie. Sulla riva di fronte, a sud, una sorta di ampio argine è stato adibito da sempre a parco, e prima dell'ultima guerra, anche ad area balneare. L'area balneare era presente anche sulla riva nord adiacente al Nizza Park (fig. 4).



(Fig. 4) Riva destra, 1930:  
attrezzature balneari.  
Fonte: Historisches Museum  
und Stadt archiv  
des Stadt Frankfurt am Main.

L'edilizia che fronteggia quest'ansa nella parte a ovest del quartiere Sachsenhausen, è prevalentemente costituita da ville storiche di particolare interesse e da edifici moderni (*anni Settanta, Ottanta*) molto discreti e di qualche valore architettonico. Sulla stessa riva sono presenti anche interventi degli anni Ottanta (*nel clima I.B.A berlinese diffuso anche in altre città tedesche*) molto interessanti, che hanno riguardato la trasformazione di alcune ville storiche in Musei e Gallerie d'Arte. Con l'ampliamento dello Städel - un Museo Istituto d'arte di prima grandezza internazionale – si è messo in atto un progetto urbano di ridefinizione della riva sud (*Schaumainkai*) con la presenza di altri nuovi importanti Musei, con soluzioni architettoniche moderne messe in atto da architetti di prima grandezza come G.Behnisch (*Museo delle Poste e comunicazioni*), H. Bofinger (*Museo del Cinema*), O.M. Ungers (*Museo dell'Architettura*), R. Meier (*Museo dell'artigianato e arti applicate*), G.Peichel (*Annesso allo Städel*), assegnando a questa parte del lungofiume un ruolo culturale molto rilevante per la città e non solo. Dopo questo intervento la riva ha preso il nome di "Riva dei Musei" (*Museum Ufer*), riconoscendo al luogo non solo un grande prestigio al pari dell'isola dei Musei di Berlino, ma anche quello di "vanto" e di frequentazione per i francofortesi, grazie anche alla quantità e qualità di aree a verde attrezzate disposte sui due livelli della riva. Uno con un viale alberato con platani modellati in modo singolare e l'altro, a bordo fiume, con piste ciclabili, prati e soste ricreative.

### **La riva destra e l'Altstadt**

Il Meno ha spesso causato problemi alla città, a partire dal suo regime. Il suo rapporto con la riva nord in corrispondenza con il Centro della città antica (*Altstadt*) è stato sempre un problema per via delle sue esondazioni e gli allagamenti che ne sono spesso derivati. Altre volte ghiacciando ha creato problemi per la stabilità dei piloni dei ponti. Questi eventi naturali non hanno, però, mai allontanato i cittadini dal rapporto con il fiume, non soltanto nel caso delle feste (*al Meno vengono dedicati tre festival all'anno: il Mainfest che si tiene dal 1340, il Mainufer e il Museumufer*), ma tutte le volte che, stagionalmente o no, il bel tempo permette ai francofortesi e ai visitatori di trascorrere lungo le rive il proprio tempo libero.

Quanto la gente di Francoforte sia stata e sia tuttora attaccata al suo fiume lo dimostra anche un fatto accaduto negli anni '70. In quegli anni il governo del Land dell'Assia propose di ridefinire il nome della città: *Francoforte* eliminando *sul Meno* (*am Main*) e semplificando la denominazione in *Francoforte* (*Meno*). In seguito alle proteste dei cittadini si è ritornati alla definizione storica: *Francoforte sul Meno* (*Frankfurt am Main*).

### **Il Meno e il suo arginamento**

Il Meno ed il suo rapporto con la sua riva nord e la linea ferroviaria di servizio tra la stazione centrale ed il porto ad ovest e il Großmarckthalle (di Martin Elsaesser costruito nel 1928), fino alla sua dismissione, ha causato notevoli problemi. Da sempre il suo argine è stato una questione non solo tecnica ma anche architettonica, per il fatto di essere parte di una serie di edifici storici (come il *Leonhard Kirche*, il *Saalhof*, la *Fahrtor*, la *Fahr Gasse* e il *Römerberg*) che con il fiume avevano e hanno un rapporto molto stretto, e non solo per ruolo scenico.

Al tempo del *Das Neue Frankfurt*, rivista fondata e diretta da Ernst May, capo dell'ufficio urbanistico della città (*Baurat*) dal 1925 al 1930, il tema dell'arginamento del fiume diventò una questione molto importante e il "*Baurat*" propose una soluzione "*tecnica*" con l'obiettivo però di porre il fiume ed il suo argine come questione architettonica.

Ernst May su questa rivista che sarà in vita dal 1926 al 1931, a proposito del rapporto che il Meno istituiva con il suo approdo storico, e in generale con l'arco dell'ansa da est a ovest, dirà:

*“Uno dei compiti più difficili ma nel contempo anche più affascinanti per l’urbanistica è quello di integrare nell’organismo di una metropoli moderna le parti della città sorte in secoli precedenti, quando le condizioni di vita degli uomini erano totalmente differenti e la situazione del traffico molto primitiva... Nel frattempo siamo entrati in una nuova epoca. Nel porto orientale si procede a lavori di ampliamento; a est, vicino all’Obermain Brücke (oggi Ignatz Bubis Brücke) è in corso di costruzione un grande mercato coperto (il Großmarkthalle); il traffico, soprattutto quello automobilistico nella città, è in costante aumento. Alcuni ampliamenti di prossima realizzazione verso est e ovest comporteranno una modifica nell’immagine della città...”* (Das Neue Frankfurt, anno II, n.3, marzo 1928). Il problema che May doveva affrontare era, l’arginamento del Meno, in corrispondenza del vecchio approdo fluviale in linea con la parte più significativa della città: il Römerberg. In sostanza l’ansa in questione era ed è quella che lambisce il Centro Storico, punto mediano tra la distanza del parco ferroviario, annesso alla stazione centrale, con l’area del nuovo porto fluviale e i nuovi mercati generali (*Großmarkthalle*).

Il collegamento ferroviario tra stazione e porto a est (*Osthafen*) passava sul tracciato e alla stessa quota della strada alzaia, la strada cioè tangente alla riva del fiume che una volta era la via sulla quale i cavalli trascinarono i barconi, le chiatte, verso l’approdo storico in corrispondenza del Römerberg. Questo punto era soggetto spesso a inondazioni, con l’acqua che arrivava a invadere buona parte del centro antico e ad allagare le cantine degli edifici storici. Se si somma a questa sciagura la necessità di potenziare la strada urbana parallela che avrebbe dovuto garantire il traffico veicolare est-ovest della città il quale non poteva più contare sui vecchi tracciati, si capisce come questa nuova situazione avrebbe potuto aggravare e rendere ancor più difficoltoso il rapporto città-fiume. Il progetto di May poneva come condizione necessaria la sezione stradale della nuova Mainkai e la sua protezione sia dai possibili straripamenti del Meno che dagli attraversamenti. Non potendo, per ragioni economiche, spostare il tracciato ferroviario, May agirà sul rialzamento del piano stradale soltanto per il tratto necessario a evitare gli inconvenienti dovuti agli straripamenti, con il sacrificio di alcune parti basamentali degli edifici storici. Il progetto prevedeva la creazione di tre piani degradanti dalla strada nuova alla riva del fiume. Conservando il piano ferroviario, attraverso piani sfalsati la soluzione riusciva a riproporre il rapporto con il fiume ottenendo una continuità con il parco posto ad ovest (*il Nizza Park*).

Nell’articolo pubblicato sul *Das Neue Frankfurt* la spiegazione di questo intervento veniva argomentata con ragioni tecniche, economiche, politiche considerate come “sufficienti”, ma le ragioni “necessarie” erano affidate all’architettura.

*“...Sarebbe allora facile portare il Nizza (il parco già richiamato e oggi rinnovato in questa ansa del fiume) direttamente fino all’acqua e dopo aver spostato gli impianti balneari creare in tal modo lungo le rive un bellissimo parco...Francoforte potrebbe così affacciarsi nuovamente sul fiume...”* (Das Neue Frankfurt, anno II, n.3, marzo 1928)

## **Il Meno come percorso commerciale**

Nel 1839 fu inaugurata una prima linea ferroviaria: la Taunusbahn che mise in crisi la via fluviale per il trasporto delle merci. A questo si aggiunse il fatto che i nuovi battelli di trasporto per essere convenienti dovevano avere dimensioni e pescaggi inadeguati ai fondali del Meno. I battelli che navigavano sul Reno avevano infatti una capacità di trasporto per carichi di oltre 800 tonnellate, mentre sul Meno il carico era limitato a 50 tonnellate. Intorno al 1860, per superare questo inconveniente, imprenditori e amministratori della città affidarono l’incarico per la progettazione di un canale laterale con fondali adeguati ai nuovi battelli, capace di collegare Magonza e quindi il Reno, con Francoforte ma, con la crisi economica del 1873 dovuta alle spese per riparazioni in conseguenza della guerra fatta alla Francia, la realizzazione dell’opera non fu mai eseguita.

Il nuovo progetto trovò la soluzione confermando il percorso del Meno, ma dotandolo di chiuse e di un nuovo porto commerciale adeguato ai nuovi scambi. Dal 1883 al 1886 furono costruite cinque

chiuse all'altezza di Francoforte, Höchst, Okriftel, Flörsheim e Kostheim. In questo modo anche i battelli più grandi che navigavano sul Reno con una capacità di carico di 1.000 tonnellate e un pescaggio massimo di 2,30 metri, potevano navigare sul Meno fino a Francoforte.

### **Il Meno e il suo porto sulla riva destra: il *Westhafen***

Nel 1886 fu completato il porto fluviale a ovest della riva nord o destra del Meno (*Westhafen*). Da allora Francoforte rimase ben collegata al Reno e si dotò di banchinaggi per quasi 4 chilometri. Nel 1905, la movimentazione delle merci nel nuovo porto era aumentata di dieci volte, per quasi 1,6 milioni di tonnellate. Il 90 per cento dei trasporti proveniva dal Reno. La notevole dimensione raggiunta dall'attività portuale costrinse la municipalità a ingrandire l'area, creando un'isola artificiale volta ad aumentare la superficie delle banchine di attracco per i battelli e deposito delle merci.

Tuttavia, poiché l'espansione nel *Westhafen* non poteva andare oltre per mancanza di spazio, si pensò da subito di progettare un altro porto in aree più libere, da urbanizzare in funzione delle merci e anche di nuove esigenze, abitative, commerciali e industriali. All'area residenziale come zona intermedia rispetto alle nuove banchine e all'area industriale collegata, si aggiunse un parco di notevole dimensione (*Ostpark 1909*). In altri termini il nuovo porto fu l'occasione per realizzare un nuovo quartiere e con esso un nuovo disegno della zona est della città.

Il *Westhafen* con funzione di porto fluviale resterà in attività fino al trasferimento dell'area portuale, che avverrà nel 1912 pur conservando il ruolo di porto delle polveri (come carbone, sabbia, ghiaie, ecc.) fino alla sua completa dismissione avvenuta negli anni Settanta del secolo scorso. Resta ancora oggi un attracco per il rifornimento di combustibili a servizio della centrale termoelettrica posizionata alle spalle del porto dismesso.

### **Il Meno e il suo molo sulla riva destra: il *Westhafenpier***

Il molo del *Westhafen* nei primi anni di questo secolo, abbandonata la sua vecchia funzione di porto delle polveri, ha conosciuto una rivalutazione insediativa a vantaggio di nuove residenze su tipologie particolari nel panorama edilizio francofortese. Tipologie che nella classificazione italiana potremmo assimilare alle nostre "torri-palazzine", ma che nella definizione locale diventeranno "Solitär". Questa nuova modalità residenziale qualche anno prima era stata già sperimentata sulla riva sinistra di fronte alla B.C.E. (*Banca Centrale Europea*) con grande successo per il mercato immobiliare (fig. 5). Alle torri-palazzine collocate sulle vecchie banchine del porto sono annessi pontili per l'attracco delle imbarcazioni da diporto, risultando così destinate a un uso prevalentemente privato. In sostanza buona parte del *Westhafen* è stato trasformato ed organizzato a porto turistico. Sulla banchina nord del porto turistico sono presenti nove torri-palazzine del tutto analoghe alle dodici più prossime al fiume. Le dimensioni degli edifici sono uguali per la forma del basamento quadrato e per altezza, pur nella variazione delle soluzioni di facciata. Questo nuovo quartiere con residenze di lusso, sia al tempo del vecchio porto che prima, era di fatto una zona periferica, oltre le mura della città. La sua stessa denominazione Gutleute (*buona gente*) segnalava, già dall'epoca medievale, l'esistenza di un lazzaretto. In seguito con la realizzazione di una caserma l'area divenne un presidio di difesa. Alle spalle del porto (*Westhafen*) fu costruita nel 1894 la centrale elettrica che ancora oggi, aggiornata, funziona per la parte ovest della città. Sul fronte fiume, in continuità con l'insediamento residenziale del vecchio porto, è stato realizzato, dal 2007, un complesso residenziale e commerciale (*detto a cinque dita*) con due piani di parcheggi che si prolunga verso il ponte a ovest: il Main Neckar Brückë.

La costruzione nel suo complesso è architettonicamente interessante non solo per le soluzioni tecnologiche presenti nell'edificio, ma anche per la sua complessità volumetrica.



(Fig. 5) Riva destra, intervento sul molo *Westhafen*.  
Fonte: R. Mennella.

Sulla riva sud di fronte a questi due interventi del Gutleutviertel, è ubicato un complesso dell'Allianz Assicurazioni (2002), un edificio a pettine con cinque "punte", precedute da una torre di 16 piani. Questo complesso "a pettine" rivolto verso il fiume stabilisce, con una banchina attrezzata a verde di oltre 17 metri di larghezza (*Mainuferpark*), un rapporto molto stretto con il Meno e con l'altra sponda. Il legame tra le due rive è assicurato dal ponte Friedensbrücke. Il nuovo insediamento residenziale del vecchio porto ha come "testa" delle 12 palazzine sul fronte fiume una torre di cristallo di 109 metri. In questo modo la parte ovest della città segna, architettonicamente, con le torri sulle due sponde e il ponte di connessione, uno degli ingressi alla città sul fiume (fig. 6). Questa parte lineare del Meno ha una sezione più larga dell'alveo abituale e ospita, in continuità con le rive artificiali i complessi descritti, in particolare il Sommerhoff Park, parco estivo storico della famiglia Sommer, diventato da tempo parco pubblico.

### **Il Meno e la sua riva sinistra: i quartieri *Sachsenhausen* e *Deutscherherviertel***

La riva sinistra, all'altezza del suo quartiere Sachsenhausen, nel corso del tempo sarà segnata dal fatto di essere prevalentemente un'area residenziale e artigianale e, nella parte ovest dell'insediamento, alla fine dell'Ottocento e ai primi del Novecento, diventerà il luogo privilegiato per le costruzioni di ville importanti e architettonicamente significative, legate all'alta borghesia francofortese. I lotti edificabili, nella loro regolarità, rispetto al fronte sul fiume, determineranno il



disegno del successivo quartiere. La scelta dei lotti rettangolari molto allungati favorì la possibilità d'averne ampie zone a verde per tutti i lotti delle ville sia per quelle poste in prima fila come per quelle alle spalle.



(Fig. 6) Riva destra, interventi e *Friedensbrücke*.

Nello stesso quartiere sulla parte nord-orientale è localizzata un'area oggi situata di fronte alla B.C.E. (*Banca Centrale Europea*). Per la vicinanza al fiume e alle sue rive attrezzate a parco di notevole importanza logistica e ambientale (*Deutschherrnviertel*) si trova in una posizione privilegiata. Storicamente questa parte di città marginale rispetto al centro storico, oltre il fiume, era il "foro boario" di Francoforte e dell'intera regione. Il quartiere era denominato "*Alte Schlochthof*" (*vecchio macello*), mattatoio comunale impiantato nel 1882, finito tre anni dopo e già ingrandito tra il 1896 e il 1902. Distrutto durante la guerra, venne ricostruito nel 1968 per essere definitivamente chiuso nel 1970. L'area oltre al mattatoio ospitava altri edifici per le attività artigianali e di deposito commerciale. Nel 1990 si incominciò a ragionare sul necessario riuso e riqualificazione della zona, immaginando di poter proporre nella parte fronte-fiume la stessa soluzione storica presente nel lungo fiume (*Schaumainka*) posto più ad ovest della stessa riva, nella quale si erano insediate le ville patrizie. Tuttavia questa prima ipotesi lasciò il campo ad un'idea concorsuale per meglio definire il destino urbano di questa parte prossima al fiume e quindi particolarmente adatta per costruire residenze di lusso, in linea con il crescente ruolo di Francoforte città finanziaria, oltre che commerciale e fieristica come era stata tradizionalmente. Il programma progettuale prevedeva la costruzione di 1.200 appartamenti con locali per il commercio per 40.000 mq., e attrezzature alberghiere in prossimità dei ponti più vicini al centro città. Questa operazione rientrò nel "proclama" del "*Vivere e lavorare sul fiume*". Le "*torri-palazzine*" ovvero i primi Solitär di Francoforte, avrebbero dovuto avere la stessa impronta quadrata a terra (20mt x 20mt) ed essere tutte della stessa altezza. La distribuzione dei singoli appartamenti doveva essere libera per soddisfare le richieste distributive dei vari acquirenti. Una modalità questa che è entrata nell'offerta edilizia anche per le altre intraprese immobiliari sulla città. L'intervento ha messo in funzione, sul

fronte fiume: 12 edifici singoli di otto piani, una torre di 24 piani (*alta 88 mt: "Main Plaza" di Hans Kollhoff*) comprendente un hotel ed appartamenti, un edificio ovale, chiamato poi "*Colosseo*" di Christoph Mäckler, di sette piani ed un edificio triangolare "*Main Triangel*" (fig. 7) per attività amministrative pubbliche e ricreative, che in qualche modo doveva alludere alla prua di una nave posta all'estremità est del quartiere.



(Fig. 7) Riva sinistra, Deutschherrnviertel.

Sulla riva opposta è sistemato il complesso della B.C.E. con la torre dei Coophimmelb(l)au che insieme alla torre di Kollhoff (*Main Plaza*), sull'altra riva ed il ponte ferroviario Deutschherrnbrücke del 1912, rappresenta la porta ad est della città sul percorso del fiume (fig. 8). Se si esamina l'intervento contiguo alla sinistra della B.C.E. (fig. 9) e la presenza del parco fluviale lungo il Meno dal Deutschherrnbrücke al Flößerbrücke sulla Eckhardstraße, ci si accorge come questo insediamento, anche se architettonicamente meno importante, finisce per essere planimetricamente complementare con l'impianto e le volumetrie poste di fronte. Questa analogia d'impianto trova una sorta di unità d'uso e disegno attraverso la soluzione dei propri argini definiti dai giardini lungo il fiume, dalle alberature e dai percorsi attrezzati nel verde. Ad est come ad ovest la città interpreta il suo attraversamento con il fiume come occasione di definizione architettonica. Se le torri del Main Plaza e la torre della B.C.E. possono essere interpretate come "colonne" di ingresso alla città provenendo da est per via fluviale, allora il Deutschherrnbrücke con i suoi tre archi semiellittici può con qualche ragione rappresentare l'arco di questo ingresso (fig.10). Il ponte è ferroviario a doppio binario con un percorso pedonale sul lato verso il centro città. Insieme al ponte Honsell, e il più semplice Schmickbrücke racchiude un'area che con la sistemazione dell'intorno della B.C.E., forma un nuovo parco: l'Hafenpark, con un'area pubblica per lo sport e il tempo libero.



(Fig. 8) Riva destra e sinistra, Deutschherrnbrücke.





(Fig. 9) Riva destra e sinistra, interventi residenziali.



(Fig. 10) Riva destra e sinistra, torri: Main Plaza (S.stra), B.C.E. (D.stra).

### **Il Meno e il suo porto fluviale a ovest: *Osthafen***

L'area per il nuovo porto (*Fischerfeld Campo di pesca*) diventerà un'importante centralità, per dimensione ed attrezzature e alla fine degli anni trenta diventerà il vero porto fluviale della città (*Osthafen*). La progettazione di questa zona costituirà un esempio per impianti analoghi sia in campo nazionale che internazionale. In particolare furono gli inglesi nel 1915 a mandare una commissione di esperti a Francoforte per studiare la soluzione definitiva del



nuovo porto, al fine di riproporlo in casi analoghi. Questa espansione urbana venne legata ad una nuova progettazione infrastrutturale comprendente una gerarchia di reti di trasporto che andava da nuove strade di collegamento extraurbano (*Landstraßen*) a nuove vie ferroviarie e tramviarie di collegamento rapido tra questa zona portuale- industriale e residenziale operaia, col Centro città.

## La città e i suoi porti

Francoforte sul Meno è una città di poco più di 750.000 abitanti che raggiunge, con la sua area metropolitana, i 2,3 milioni di abitanti (al 2018). Tra le grandi città tedesche Francoforte è la quinta, ma per reddito pro capite è la prima insieme ad Amburgo. Città commerciale ed industriale da sempre, negli ultimi trent'anni ha consolidato il suo ruolo di città finanziaria per eccellenza in campo europeo e non solo. I suoi porti sul Meno hanno sempre avuto un ruolo importante per la ricchezza della città, ma la movimentazione delle navi sull'Osthafen è passata da 8.439 (con un tonnellaggio di merci di 4,5 milioni) nel 1997 a 5.516 nel 2008 con 3,5 milioni di tonnellate di merci varie. Nel 2015 le navi sono ulteriormente calate a 2.113 con merci per 2,5 milioni di tonnellate, ma con uno stoccaggio di 37.335 container. Questo nuovo ruolo portuale sta comportando lo spostamento delle attività su aree più a est dell'area metropolitana verso Fechenheim- Offenbach. Continua così per Francoforte una tradizione di dinamismo progettuale e di incessante ridefinizione del destino urbano del suo territorio. Nella storia della città i luoghi portuali sono stati tanti dal primo approdo in corrispondenza con il Leonhardkirche e il Rententurm del Saalhof – Mainkai, sulla riva destra, al Mainkur a Nord-est, all'area cantieristica a ridosso del Schaumainkai con gli approdi: Dreikönigswerft, Deutschherrnwerft-Schlauchthofwerft sulla riva sinistra. Nomi questi ultimi già incontrati nella descrizione delle trasformazioni di ruolo e di risultati anche urbanistico-architettonici sul piano della forma urbana a contatto con il fiume. E infine i porti di *Westhafen* e *Osthafen* ai quali si somma *Höchstshafen* nella confluenza del fiume Nidda con il Meno con una capacità di sosta per 32.000 container e movimentazione di 1.200 navi che ribadiscono il ruolo del fiume come protagonista nella vita della città. Per questo ruolo, mai dimenticato, sembra ancora attuale quanto Ernst May scriveva in chiusura dell'articolo richiamato presente sul "*Das Neue Frankfurt*" del 3 marzo del 1928: "*Il significato storico e architettonico delle nostre rive del Meno deve richiamarci al dovere di cercare di eguagliare i nostri predecessori prevedendo con saggezza e con deciso spirito di iniziativa*".

## Riferimenti bibliografici

- A.A.V.V. (2011), *Frankfurt am Main: Umriss, Zeitschrift für Baukultur*, Verlaggruppe Wiederspahn Wiesbaden, D.
- A.A.V.V. (2016), *Akteure des Neuen Frankfurt*, Societäts Verlag Frankfurt, D.
- A.A.V.V. (1986), *Ernst May und das Neue Frankfurt 1925. 1930*, Wilhelm Ernst Sohn Verlag, Berlin, D.
- A.A.V.V. (2014), *Hochhausstadt Frankfurt: Bauten und Visionen seit 1945*, Prestel Verlag, München, D.
- A.A.V.V (2019)., *Neuer Mensch, neue Wohnung*, Dom publisher, Berlin, D.
- Bartetzko, D. (2014), *Architekturstadt: Frankfurt*, Belser Verlag, Stuttgart, D
- Bodenbach, C. (2008), *Neue Architektur in Frankfurt am Main*, Junius Verlag, Hamburg; D.
- Burgard, R. (1984), *Bauen für Frankfurt: Bauen im historischen Kontext*, Stadt Frankfurt am Main Dezernat Bau Hochbauamt, Frankfurt, D.

- Ehrlich, W. (1987), *Geschichte der Stadtvermessung in Frankfurt am Main*, Stadt Frankfurt am Main, Frankfurt, D.
- Fleiter M., Picard T. (2016), *Schauplätze Frankfurt in den 50er Jahren*, Henrich Editionen, Frankfurt, D.
- Grassi, G. (a cura) (1975), *Das Neue Frankfurt*, Dedalo libri, Bari, IT.
- Henke, B.M., Kirn, T., Rieger, R. (1999), *Frankfurt*, C.J. Bucher Verlag, München, D.
- Huwe, B. (1989), *Frankfurter Impressionen*, Hermann G. Klein Verlag, Speyer, D.
- Kalusche, B., Setzepfand, W.C. (1992), *Frankfurt am Main: Architekturfürer*, Dietrich Reimer Verlag, Berlin, D.
- Kickhelef, F., Kutscher, M. (2018), *Frankfurt am Main: Stadt im Wandel*, Wartberg Verlag, Gudensberg-Gleichken, D.
- Kramer, W. (1970), *Frankfurt am Main*, Waldemar Kramer Verlag, Frankfurt, D.
- Kutscher, M. (2010), *Rund um den Römer*, Wartberg Verlag, Gudensberg-Gleichken, D.
- Mancuso, F. (1978), *Le vicende dello zoning: la zonizzazione e il caso di Francoforte*, Il Saggiatore, Milano, IT.
- Mennella, R. (2010), *L'organizzazione degli spazi a verde nella nuova Francoforte di Ernst May*, in *La Nuova Architettura*, Di Baio Editore, Milano, IT.
- Mennella, R. (2019), *Francoforte 2018, tra innovazione e simulazione*, in *La nuova architettura*, Di Baio Editore, Milano, IT.
- Mohr, C., Hunscher, M. (1996), *Wohnen in Frankfurt am Main*, Campus Verlag, Frankfurt-New York, D/USA.
- Müller-Raemisch, H.R. (1977), *Bauen in Frankfurt*, Waldemar Kramer Verlag, Frankfurt, D.
- Nordmeyer, H., Picard, T. (2007), *Unvergessenes Frankfurt*, Wartberg Verlag, Gudensberg-Gleichken, D.
- Pappe, S. (2013), *Frankfurt am Main*, Dom publishers, Berlin, D.
- Picard, T. (2011), *Frankfurt am Main in Frühen Farbdias 1936 bis 1943*, Sutton Verlag, Erfurt, D.
- Schilgen, J. (1993), *Das Neue Frankfurt: von Funktionalismus zur Postmoderne*, Harenberg Edition Dortmund, D.
- Wygoda, H. (2007), *Hafenstadt: Frankfurt am Main: Die Stadt, ihr Fluss und ihre Häfen*, B3 Verlag, Frankfurt, D.
- Wustmann, S. Setzepfand, C. (2009), *Frankfurter Architektour*, Verlag NorbertRojan, Frankfurt, D.

**JOURNAL of SUSTAINABLE DESIGN**  
**Eco Web Town**

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal  
Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation  
Rivista scientifica semestrale on line accreditata ANVUR



**ISSN 2039-2656**

**#21**

I/2020 30 giugno 2020  
[www.ecowebtown.it/n\\_21/](http://www.ecowebtown.it/n_21/)

