



**Politecnico
di Torino**

Politecnico di Torino

Dipartimento di Architettura e Design

Laurea Magistrale in Architettura Costruzione e Città

A.A. 2024/2025

Sessione di Laurea Febbraio 2026

**TRA FORMA E RIGENERAZIONE:
LA PENISOLA DI POOLBEG COME NUOVA
IDENTITÀ MORFOLOGICA DI DUBLINO**

Dalla fondazione della città al **"THE POOLBEG PROJECT"**

Relatore:
Marco Triscioglio

Candidato:
Niccolò Stefano Patrick Cadoni
s323493





**Politecnico
di Torino**

TRA FORMA E RIGENERAZIONE:
LA PENISOLA DI POOLBEG COME NUOVA
IDENTITÀ MORFOLOGICA DI DUBLINO

Dalla fondazione della città al **“THE POOLBEG PROJECT”**

Relatore:
Marco Trisciuglio

Candidato:
Niccolò Stefano Patrick Cadoni
s323493

Politecnico di Torino
Dipartimento di Architettura e Design
Laurea Magistrale in Architettura Costruzione e Città
A.A. 2024/2025
Sessione di Laurea Febbraio 2026

A SORT OF HOMECOMING

And you know it's time to go
Through the sleet and driving snow
Across the fields of mourning to a light that's in the distance.
And you hunger for the time
Time to heal, 'desire' time
And your earth moves beneath your own dream landscape.
On borderland we run.
I'll be there, I'll be there tonight
A high-road, a high-road out from here.
The city walls are all come down
The dust a smoke screen all around
See faces ploughed like fields that once
Gave no resistance.
And we live by the side of the road
On the side of a hill as the valleys explode
Dislocated, suffocated
The land grows weary of it's own.
O com-away, o com-away, o-com, o com-away, I say I
O com-away, o com-away, o-com, o com-away, I say I
Oh, oh on borderland we run
And still we run, we run and don't look back
I'll be there, I'll be there
Tonight, tonight
I'll be there tonight, I believe
I'll be there so high
I'll be there tonight, tonight.
Oh com-away, I say, o com-away, I say.
The wind will crack in winter time
This bomb-blast lightning waltz.
No spoken words, just a scream
Tonight we'll build a bridge across the sea and land
See the sky, the burning rain
She will die and live again tonight.
And your heart beats so slow
Through the rain and fallen snow
Across the fields of mourning to a light that's in the distance.
Oh, don't sorrow, no don't weep
For tonight at last I am coming home.
I am coming home.

A sort of homecoming, U2, 1984.

CAPITOLO I INQUADRAMENTO STORICO

1.1	GENESI GEOGRAFICA E FORMAZIONE PREURBANA DI DUBLINO	12
1.1.1	Dublino come archetipo di città fluviale	12
1.1.2	Il sito e la matrice naturale	13
1.1.3	Le origini celtiche: struttura tribale e prefigurazione urbana	14
1.1.4	Dublino vichinga: la città come porto	15
1.1.5	La cristianizzazione e la prima centralità ecclesiastica	16
1.1.6	Dal villaggio al prototipo urbano	17
1.2	DUBLINO MEDIEVALE E NORMANNA	18
1.2.1	L'invasione normanna e la nascita della città fortificata	18
1.2.2	La struttura urbana e la società del medioevo	19
1.2.3	Le parrocchie e l'organizzazione ecclesiastica	20
1.2.4	Il Pale e la città come confine	21
1.2.5	Crisi, pestilenze e resilienza urbana	22
1.2.6	La transizione verso la città moderna	23
1.2.7	Morfologia, memoria e continuità	24
1.3	ETÀ MODERNA E DUBLINO GEORGIANA	25
1.3.1	La Riforma, il controllo inglese e la nuova gerarchia urbana	25
1.3.2	La regolarizzazione seicentesca e i precursori della città razionale	26
1.3.3	Il Settecento e la nascita della Dublino georgiana	27
1.3.4	I canali e l'infrastruttura come forma urbana	28
1.3.5	Il disegno urbano come linguaggio sociale	29
1.3.6	Il declino dell'età georgiana e la crisi ottocentesca	30
1.3.7	Morfologia della continuità	31
1.4	INDUSTRIALIZZAZIONE, OTTOCENTO E NOVECENTO	32
1.4.1	L'Ottocento: industria, infrastrutture e questione sociale	32
1.4.2	La Grande Carestia e le trasformazioni demografiche	33
1.4.3	Le infrastrutture portuali e la nascita di Poolbeg	34
1.4.4	Il tardo Ottocento e la nascita della pianificazione urbana	35
1.4.5	Il primo Novecento: indipendenza e ricostruzione	36
1.4.6	Il piano Abercrombie e la Dublino modernista	37
1.4.7	Poolbeg Power Station e la modernità infrastrutturale	38
1.4.8	La città come struttura di lunga durata	39
1.5	LA CITTÀ CONTEMPORANEA	40
1.5.1	Dal declino industriale alla rigenerazione urbana	40
1.5.2	La centralità del waterfront e la morfologia del paesaggio	41
1.5.3	Dublino nel XXI secolo: tra memoria e innovazione	42
1.5.4	Morfologia della contemporaneità: la città palinsesto	43
1.6	TIMELINE	44

CAPITOLO II ANALISI MORFOLOGICA

2.1	EVOLUZIONE MORFOLOGICA DI DUBLINO ATTRAVERSO LA CARTOGRAFIA STORICA	48
2.1.1	La cartografia come strumento di lettura morfologica	48
2.1.2	1610 - John Speed, A Map of the City and Suburbs of Dublin	50
2.1.3	1673 - John Seller, A Map of the City of Dublin	52
2.1.4	1684 - Plan of Dublin	54
2.1.5	1714 - Herman Moll, Plan of the City and Suburbs of Dublin	56
2.1.6	1756 - John Rocque, Exact Survey of the City and Suburbs of Dublin	58
2.1.7	1762 - Carte de Dublin	60
2.1.8	1798 - William Faden, Plan of the City of Dublin	62
2.1.9	1831 - John Cooke, Map of Dublin	64
2.1.10	1914 - George Washington Bacon, Dublin	66
2.1.11	1939 - Geographia Ltd., Plan of Dublin	68
2.1.12	1950 - Ordnance Survey of Ireland	70
2.1.13	1973 - Ordnance Survey of Ireland	72
2.1.14	2025 - Satellite	74
2.2	DAL NUCLEO AL SISTEMA, DAL SISTEMA AL PAESAGGIO URBANO	77

CAPITOLO III ANALISI DEI TIPI

3.1	ANALISI DELLE TIPOLOGIE ARCHITETTONICHE DELLA PENISOLA DI POOLBEG E DELLA CITTÀ DI DUBLINO	108
3.1.1	Faro	109
3.1.2	Porto e cantieri navali	110
3.1.3	Edifici industriali dismessi e centrali elettriche	111
3.1.4	Ville a schiera	112
3.1.5	Palazzi residenziali contemporanei	113

3.1.6	Palazzi commerciali contemporanei	114
3.1.7	Palazzi storici (XIX–XX secolo)	115
3.1.8	Fabbriche riconvertite	116
3.2	DALLA TIPOLOGIA ALLA CITTÀ VIVA	117

CAPITOLO IV

ANALISI TERRITORIALE

4.1	ANALISI TERRITORIALE E ASSETTO DELLA PENISOLA DI POOLBEG	120
4.1.1	Il concetto di territorializzazione	120
4.1.2	Inquadramento territoriale generale	121
4.1.3	Il quadro pianificatorio e i processi di trasformazione	122
4.1.4	Morfologia territoriale e struttura insediativa	123
4.1.5	Accessibilità e connessioni infrastrutturali	124
4.1.6	Sistema ambientale e rete ecologica	125
4.1.7	Edifici di rilevanza culturale	126
4.1.8	Trasporti pubblici locali	128
4.1.9	Elemento verde naturale	130
4.1.10	Patrimonio storico-industriale e invarianti paesaggistiche	132
4.2	ANALISI FUNZIONALE E ARTICOLAZIONE DELLE MACROAREE	134
4.2.1	Sintesi territoriale	138
4.2.2	Principi guida per la riqualificazione territoriale	138
4.3	CONCLUSIONI	139

CAPITOLO V

SOPRALLUOGO

5.1	INIZIO-FINE SOPRALLUOGO	144
5.2	LA CITTÀ VIVA COME NARRAZIONE FOTOGRAFICA	166

CAPITOLO VI

THE POOLBEG PROJECT

6.1	THE POOLBEG PROJECT	170
6.1.1	Analisi territoriale e quadro urbano della Penisola di Poolbeg	170
6.1.2	Approccio parametrico alla progettazione	172
6.2	MASTERPLAN	174
6.2.1	Analisi delle reti di collegamento e di accessibilità urbana	176
6.3	SISTEMA DEL VERDE E INFRASTRUTTURA PAESAGGISTICA	182
6.4	RESIDENZE	184
6.4.1	Poolbeg, un nuovo polo residenziale per Dublino	186
6.4.2	Caso studio: la residenza tipo	188
6.4.3	Piano terreno: accessi e distribuzione	190
6.4.4	Piani superiori: articolazione tipologica	190
6.4.5	Considerazioni architettoniche	191
6.5	PERCORSO LINEARE E LAND ART	198
6.5.1	Percorso lineare e interventi di land art	198
6.5.2	La spirale celtica come sistema di land art	205
6.1	RIQUALIFICAZIONE DELLE CENTRALI ELETTRICHE	206
6.6.1	Contesto e ruolo urbano delle centrali nel masterplan di Poolbeg	207
6.6.2	Riqualificazione Pigeon House Power Station	208
6.6.3	Riconversione Poolbeg Generating Station	220
6.7	TRASFORMAZIONE CISTERNA BOTANICA	242
6.8	VISTE TRIDIMENSIONALI	250

CAPITOLO VII

RIFERIMENTI E FONTI

7.1	PREMESSA METODOLOGICA	256
7.2	RIFERIMENTI SPAZIALI E ARCHITETTONICI	257
7.2.1	Relazione con il parco	257
7.3	ARCHITETTURA DELLA LUCE	258
7.4	RIFERIMENTI ARTISTICI E PAESAGGISTICI	259
7.4.1	Land art e morfologia del suolo	259
7.4.2	Il giardino come narrazione	260
7.5	RIFERIMENTI DI RICONVERSIONE INDUSTRIALE	261
7.5.1	Architetture della memoria e dello spazio collettivo	261
7.5.2	Nuove architetture del riuso industriale	262
7.6	RIFERIMENTI AMBIENTALI E TERRITORIALI	263
7.7	CONSIDERAZIONI FINALI	264
7.8	BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA	265
	RINGRAZIAMENTI	269



ABSTRACT

La tesi esamina la **rigenerazione urbana e paesaggistica** della penisola di Poolbeg a Dublino, con l'obiettivo di ridefinire il rapporto tra la città, il mare e la memoria industriale. La ricerca è stata integrata con analisi storiche, morfologiche e progettuali, nonché con lo studio di mappe antiche della città, per ricostruire l'evoluzione dell'impianto urbano e, le trasformazioni territoriali che hanno portato alla formazione della penisola.

L'analisi tipologica di edifici e complessi produttivi situati a Dublino, come la Guinness Storehouse o i magazzini Arnotts, consente di comprendere le strategie attraverso cui, la città ha trasformato il proprio patrimonio edilizio, preservando la relazione tra architettura e vita collettiva. Lo studio territoriale e fotografico evidenzia un paesaggio in transizione, in cui la natura riconquista i margini delle aree industriali e le infrastrutture acquisiscono valore simbolico.

Il progetto di rigenerazione della penisola di Poolbeg, **THE POOLBEG PROJECT**, è il risultato dello studio accurato di queste analisi. Esso propone un masterplan in cui è prevista la realizzazione di un sistema continuo di spazi verdi e percorsi pubblici, un nuovo quartiere residenziale, il cui impianto planimetrico si adatta e rafforza la griglia di base definita dagli assi stradali principali e, si sviluppa in altezza secondo logiche parametriche, e il ripristino e la riconversione delle centrali elettriche e delle cisterne in spazi civici, culturali e di ricerca. Interventi di land art e installazioni, collocate lungo il percorso verde, si impongono nel territorio rigenerato, costituendo un nuovo simbolo cittadino, visibile da mare e da terra.

L'intervento si configura come un laboratorio di rigenerazione contemporanea, finalizzato a mostrare le possibilità di trasformazione di un luogo iconico, ma abbandonato, in cui il riuso del patrimonio industriale e la progettazione ambientale contribuiscono alla creazione di un paesaggio urbano integrato e sostenibile. Poolbeg si configura come la porta iconica della Dublino di oggi, ma ancor di più di quella del futuro: un luogo di coesistenza armoniosa tra infrastrutture e natura, tra memoria e innovazione, capace di rappresentare la rinascita della città attraverso l'architettura.

CAPITOLO



INQUAD



DRAMAMENTO STORICO



1.1 GENESI GEOGRAFICA E FORMAZIONE PREURBANA DI DUBLINO

1.1.1 DUBLINO COME **ARCHETIPO DI CITTÀ FLUVIALE**

Nel contesto urbano europeo, Dublino si distingue per la sua importante relazione con l'acqua. Fondata alla foce del **fiume Liffey**¹, la città ha sviluppato la propria struttura morfologica e simbolica in funzione del corso fluviale. **L'acqua**, più della topografia, **ha determinato la configurazione urbana**, agendo come asse ordinatore, limite fisico, risorsa economica e elemento difensivo.

La **baia di Dublino**, ampia e poco profonda, **ha favorito uno scambio continuo tra entroterra e mare**.

Questa posizione di confine tra terra e oceano, ha sostenuto lo sviluppo di un'economia portuale fin dalle prime epoche storiche, conferendo alla città una propensione all'apertura e all'interconnessione che si è mantenuta nel tempo.

La città risulta da una sequenza di adattamenti: **inizialmente insediamento stagionale, successivamente porto stabile e infine capitale amministrativa e politica**. Ogni periodo storico ha modificato il rapporto tra città e fiume, lasciando tracce permanenti nel disegno urbano. L'orientamento degli assi stradali, la disposizione dei ponti e la topografia dei quartieri storici derivano dalla relazione originaria tra la sponda e il corso d'acqua.

¹ Il fiume Liffey costituisce la spina dorsale fisica e simbolica di Dublino. Tutti i processi di crescita, dai primi insediamenti celtici ai masterplan contemporanei, si dispongono lungo il suo asse. Il fiume funge sia da barriera che da elemento di connessione, e la sua presenza garantisce una continuità strutturale unica nel panorama europeo.

1.1.2 IL SITO E LA MATRICE NATURALE

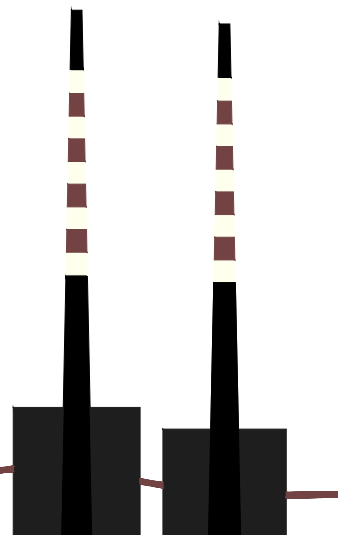
Il contesto geografico in cui sorge Dublino è quello di una pianura costiera fertile, ma soggetta a inondazioni. Il fiume Liffey, che scorre da ovest verso est, attraversa una valle incisa fra due modesti rilievi collinari: le **Dublin Mountains a sud** e le **Howth Hills a nord-est**.

L'area compresa tra i due rilievi costituiva un punto di attraversamento naturale, poiché il fiume si restringeva in prossimità dell'attuale centro storico. È in questa sezione che si sviluppò il primo guado, identificato come **Áth Cliath**, "guado del graticcio", per la presenza di strutture lignee che permettevano il passaggio di animali e carri².

Il paesaggio originario, presentava un'alternanza di aree paludose e bassi rilievi. Tra queste, una depressione stagnante denominata **Dubh Linn**, o "stagno nero", si estendeva ai piedi della collina attualmente occupata dal Dublin Castle. Questo bacino naturale, alimentato dalle maree, fungeva da porto spontaneo per i primi coloni.

La combinazione delle caratteristiche terrestri e marittime del sito ha influenzato, in modo significativo, l'identità urbana di Dublino e, **lo sviluppo urbano è basato sull'equilibrio tra la gestione delle risorse idriche e la necessità di protezione dalle inondazioni**.

² Il nome "Áth Cliath" descrive perfettamente l'origine insediativa della città: un luogo di attraversamento, non ancora urbano ma già relazionale. La città nasce non per fondazione, ma per concentrazione di funzioni lungo un passaggio strategico, dove il movimento prevale sulla permanenza.



1.1.3 LE ORIGINI **CELTICHE**: STRUTTURA TRIBALE E PREFIGURAZIONE URBANA

Le prime testimonianze, di presenza stabile nell'area, risalgono all'Età del ferro. Gli scavi archeologici, hanno restituito resti di fortificazioni circolari (rath e crannóg) e, tracce di villaggi agricoli disposti lungo i corsi d'acqua³.

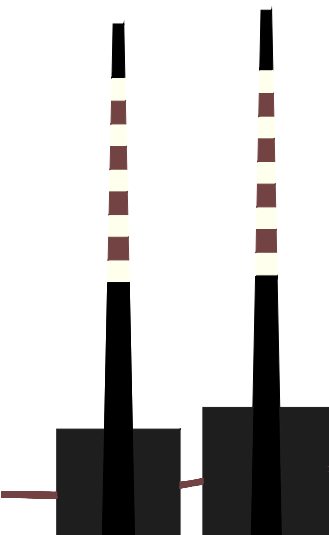
La struttura sociale celtica, basata su tribù autonome, si manifestava in una distribuzione insediativa dispersa. I nuclei abitativi risultavano isolati, ma collegati da percorsi destinati agli scambi commerciali e, alle pratiche rituali.

In assenza di un centro urbano definito, **l'insediamento celtico si articolava come una rete di luoghi sacri e mercati stagionali**. Tali spazi temporanei, erano destinati agli scambi commerciali e alle cerimonie collettive.

Dal punto di vista morfologico, questi insediamenti, anticipano la futura organizzazione urbana di Dublino. **Il rapporto tra la collina sacra e il corso d'acqua, prefigura la distinzione tra spazio civico e porto**. La disposizione radiale dei percorsi verso il guado, costituirà la base della rete stradale storica nei secoli successivi.

La sacralità attribuita al paesaggio, elemento centrale della cultura celtica, si riflette nella successiva localizzazione di chiese e abbazie medievali. Infatti, numerosi edifici religiosi vennero costruiti su precedenti luoghi di culto precristiani.

³ Le prime comunità celtiche sviluppano una logica spaziale circolare, basata sulla difesa e sulla ritualità. Questa disposizione radiale dei rath anticipa, in scala più ampia, la futura organizzazione dei quartieri medievali e la centralità dei luoghi di scambio.



1.1.4 DUBLINO **VICHINGA:** LA CITTÀ COME PORTO

L'anno 841 segna la fondazione ufficiale della città. I Vichinghi, giunti dalle coste scandinave, stabilirono in prossimità del Dubh Linn, una base fortificata permanente, il longphort⁴. La scelta del sito non fu casuale: **la foce del Liffey garantiva un accesso sicuro e controllabile, mentre il terreno relativamente elevato, offriva protezione dalle maree.**

Il longphort vichingo era un sistema complesso, composto da un recinto ligneo, un'area abitativa e un porto fluviale. La sua organizzazione planimetrica, documentata dagli scavi di Wood Quay, mostra una disposizione regolare dei lotti e, una chiara gerarchia funzionale. Per la prima volta nella storia di Dublino, **lo spazio urbano venne organizzato secondo criteri economici e difensivi.** Fu stabilita una distinzione chiara tra area residenziale, mercato e zona portuale. **Questa struttura proto-urbana costituisce la base della futura città medievale.** La relazione tra porto e mercato, così come tra sponda e retroterra, rimarrà un elemento costante nella morfologia urbana fino al XX secolo.

Il longphort rappresenta la prima forma compiuta di Dublino come organismo urbano.

⁴L'ordinamento del longphort vichingo introduce a Dublino una vera idea di città: perimetro, gerarchia e funzione. È il passaggio dalla spontaneità all'ordine. La regolarità dei lotti, la chiarezza dei percorsi e la presenza di spazi mercantili fissano la base della morfologia urbana successiva.

1.1.5 LA **CRISTIANIZZAZIONE** E LA PRIMA CENTRALITÀ ECCLESIASTICA

A partire dal X secolo, il processo di cristianizzazione delle popolazioni norrene e gaeliche, portò alla nascita di un nuovo tipo di insediamento: il **monastic settlement**.

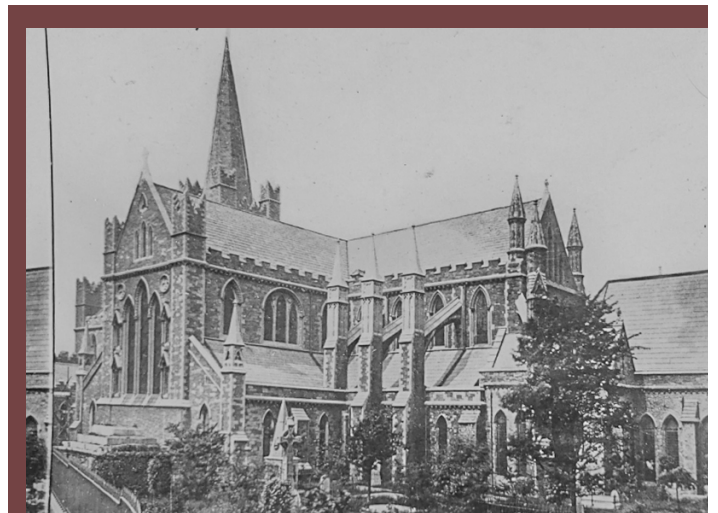
Piccoli complessi religiosi, dotati di chiesa, scuola e spazi di accoglienza, si diffusero nei pressi del fiume, sostituendo progressivamente i villaggi fortificati.

Il monachesimo irlandese, profondamente radicato nella cultura locale, introdusse un modello di città basato sulla spiritualità. In esso, il centro urbano era rappresentato dal luogo del culto e della trasmissione del sapere, nonchè dal mercato.

La fondazione delle prime cattedrali, come quella di **Christ Church (1030)** e di **Saint Patrick's Cathedral (1191)**, segna la sovrapposizione tra le reti vichinghe e quelle ecclesiastiche. La città comincia a strutturarsi in poli religiosi e civili distinti ma complementari: attorno alle chiese si sviluppano i primi quartieri artigiani e mercantili.

In questa fase, Dublino acquisisce un ruolo regionale di coordinamento economico e spirituale, anticipando la struttura urbana consolidata con l'arrivo dei Normanni. Dal punto di vista morfologico, l'evoluzione tra il IX e l'XI secolo rappresenta un consolidamento progressivo della struttura urbana.

Le costruzioni temporanee in legno lasciano il posto a edifici in pietra; i percorsi informali si trasformano in strade regolari.



Cattedrale di San Patrick.
Scansione da cartolina originale.

La città si consolida attorno a tre assi principali: il porto sul Liffey, l'altura del castello e, il guado di collegamento con le vie terrestri verso ovest.

Questo sistema composto da porto, collina e guado definisce l'archetipo morfologico di Dublino. Nei secoli successivi, ogni trasformazione urbanistica, dalle mura normanne ai canali del Settecento, rielabora questo schema originario, adattandolo alle nuove esigenze funzionali.

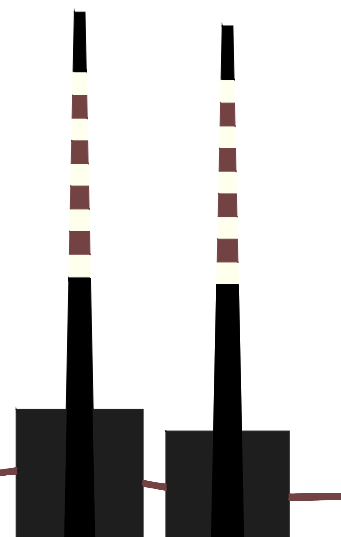
La città si configura come un organismo unitario, caratterizzato da un equilibrio tra elementi permanenti e trasformazioni, nonché tra struttura consolidata e crescita urbana.

1.1.6 DAL VILLAGGIO AL PROTOTIPO URBANO

Alla vigilia della **conquista normanna (1169)**, Dublino era già una città articolata, con funzioni commerciali, religiose e difensive consolidate. La forma compatta del nucleo, il sistema portuale e la stratificazione etnica (vichinga, gaelica e anglonormanna) costituivano una base morfologica destinata a durare nei secoli.

La città medievale non farà che consolidare questa struttura, inscrivendosi entro un recinto murario e, formalizzando la distinzione fra spazio pubblico e privato.

La prima Dublino costituisce un caso esemplare di evoluzione organica: da insediamento naturale a struttura urbana complessa, in cui il paesaggio si traduce in forma urbana e, la forma si conserva come memoria storica.



1.2 DUBLINO MEDIEVALE E NORMANNA

1.2.1 L'INVASIONE NORMANNA E LA NASCITA DELLA CITTÀ FORTIFICATA

L'anno **1169** segna un punto di svolta nella storia urbana di Dublino: l'arrivo delle truppe anglo-normanne, guidate da **Richard de Clare**, detto Strongbow e, la successiva **presa della città nel 1171 da parte di Enrico II d'Inghilterra**, introdussero un nuovo modello insediativo, fondato sul controllo militare e amministrativo del territorio.⁵

Da semplice porto commerciale, Dublino diventa capitale coloniale e centro del potere inglese in Irlanda. L'impianto vichingo viene inglobato entro un nuovo perimetro fortificato: mura in pietra, torri di guardia e fossati delimitano il confine tra città e campagna, mentre il **Dublin Castle, costruito a partire dal 1204**, diviene il fulcro simbolico e operativo del dominio inglese.

La città normanna assume così una configurazione "chiusa", in cui l'ordine politico si riflette nell'ordine spaziale. Il sistema murario, lungo circa due chilometri, circonda un'area di 44 ettari e comprende cinque porte principali. L'accesso controllato, la rigidità del tracciato e la gerarchia funzionale degli spazi, rendono Dublino un modello tipico di borough coloniale anglo-normanno.

⁵La conquista normanna introduce in Irlanda la cultura del disegno urbano come strumento politico. Le mura, il castello e le strade tracciate non sono solo difesa, ma una dichiarazione di ordine: la geometria diventa linguaggio del potere.



1.2.2 LA **STRUTTURA URBANA** E LA **SOCIETÀ DEL MEDIOEVO**

All'interno delle mura, la città si organizza in **distretti funzionali corrispondenti a precise classi sociali**. I quartieri a ridosso del castello ospitano i funzionari reali e gli uffici dell'amministrazione; le aree lungo il Liffey sono riservate ai mercanti e agli artigiani; nelle zone più periferiche, si concentrano le abitazioni popolari e gli insediamenti religiosi. **Prossimità al castello significava accesso privilegiato a protezione e risorse**. Gli abitanti di queste aree godevano di sicurezza più alta e stabilità, grazie alla presenza costante delle forze militari e alla maggiore frequenza di servizi amministrativi. Tuttavia, vivevano anche sotto un controllo più stretto, con regole rigidamente imposte sulle attività quotidiane e doveri verso l'aristocrazia locale, come il mantenimento delle strutture difensive e il supporto burocratico ai regnanti.

La rete viaria medievale, tortuosa e adattata alla topografia, riflette una crescita organica più che pianificata. Vie principali, come High Street e Winetavern Street, collegano i poli mercantili e religiosi, mentre gli spazi pubblici (mercati, chiostri, piazze ecclesiastiche), diventano i centri di aggregazione.

La compresenza di funzioni religiose, economiche e residenziali in un ambito ristretto, genera un tessuto ad alta densità e a elevata complessità morfologica.

La città medievale si presenta, dunque, come un **organismo compatto e stratificato, capace di contenere una pluralità di funzioni e significati**. La prossimità tra potere civile e potere ecclesiastico, il Castello da un lato e le Cattedrali di **Christ Church** e **St. Patrick** dall'altro, rappresenta plasticamente la dualità costitutiva dell'Irlanda medievale: fede e dominio, spirito e controllo.

1.2.3 LE PARROCCHIE E **L'ORGANIZZAZIONE ECCLESIASTICA**

Nel corso del XIII e XIV secolo, la rete delle parrocchie definisce in modo puntuale la micromorfologia urbana. Le pievi⁶ di St. Werburgh, St. Nicholas, St. Audoen e St. Michael delimitano spazi autonomi, ciascuno dotato di propri mercati, scuole e ospedali.

Questa frammentazione funzionale produce un'articolazione territoriale, che sopravvive in parte nella toponomastica moderna: molte strade del centro storico derivano dal nome della parrocchia o del santo di riferimento (ad esempio, St. Audoen's Gate e St. Michael's Hill).

La presenza delle istituzioni ecclesiastiche, oltre a regolare la vita spirituale, condiziona la distribuzione delle funzioni economiche e assistenziali. I monasteri benedettini e agostiniani gestiscono ospizi, granai e terreni agricoli, contribuendo a mantenere l'autosufficienza della città.

In questo senso, il paesaggio urbano medievale non è solo un insieme di edifici ma un sistema produttivo integrato, in cui il sacro e il profano si sostengono a vicenda.



1.2.4 IL PALE E LA CITTA' COME CONFINE

Dal punto di vista territoriale, Dublino rappresenta il cuore del **PALE**⁷, la zona sotto il diretto controllo della Corona inglese. Al di là di questo confine simbolico si estendeva l'Irlanda gaelica, percepita come uno spazio "altro", selvaggio e non civilizzato.

Il Pale costituiva non soltanto un limite politico, ma anche una vera e propria frontiera morfologica. Le strade principali si interrompevano alle mura, e gli insediamenti rurali esterni seguivano logiche differenti, con edifici in legno e tracciati circolari.

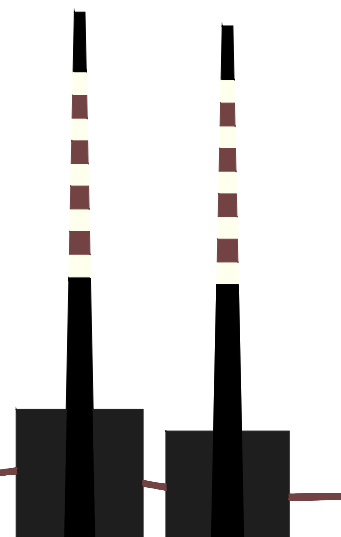
La città, dunque, assumeva una funzione di filtro e di soglia: luogo di scambio e di opposizione, di contaminazione e di controllo.

Questa dualità tra interno e esterno, tra città fortificata e campagna fluida, si riflette ancora oggi nella struttura metropolitana dublinese: la distinzione tra "inner city" e "suburbs" riproduce, in forma moderna, la medesima logica di separazione e connessione.

⁶ Con il termine "pieve", si intendono le chiese rurali tipiche del Medioevo, centro di una circoscrizione territoriale civile e religiosa, da cui dipendevano altre chiese e cappelle.

⁷ Il Pale, confine fisico e simbolico della Dublino medievale, rappresenta uno dei primi casi europei di "frontiera urbanizzata": un limite che separa due mondi ma allo stesso tempo li mette in contatto. Oltre il Pale, la città non è più inglese, ma diventa di nuovo irlandese.

St. Audoen's Church.
Da: <https://libertiesdublin.ie>



1.2.5 CRISI, PESTILENZE E RESILIENZA URBANA

Il XIV secolo è un periodo di contrazione e difficoltà. La peste nera del 1348 decimò la popolazione, riducendola di oltre un terzo, mentre carestie e conflitti con i clan gaelici, minavano la sicurezza del territorio.

La città, tuttavia, dimostra una notevole capacità di resistenza. Le istituzioni ecclesiastiche e i mercanti riorganizzano le reti di approvvigionamento e, promuovono la ricostruzione delle infrastrutture.

L'esperienza della crisi rafforza la tendenza all'autosufficienza e alla chiusura: gli spazi pubblici si riducono, le abitazioni si densificano e i nuovi edifici si innalzano su quelli preesistenti, generando una morfologia verticale, fatta di sovrapposizioni e riusi⁸.

Questa densificazione, pur determinata da necessità, determina una maggiore compattezza del tessuto urbano, che diverrà la base della città moderna. La verticalità medievale (torri, campanili, case a più piani) prelude alla successiva monumentalità georgiana, che ne riprenderà i principi di densità e continuità.



Iconografia raffigurante il momento della rimozione dei vestiti durante il periodo della "peste nera". 1340 circa.

Da: www.theirishstory.com

1.2.6 LA TRANSIZIONE VERSO LA CITTÀ MODERNA

A partire dal XV secolo la **decadenza del potere feudale e, la progressiva centralizzazione amministrativa**, aprono la strada alla modernità. **Le mura perdono la loro funzione difensiva e diventano un elemento di rappresentanza, mentre il porto, ampliato e attrezzato, riafferma la vocazione mercantile della città.**

L'insediamento medievale, un tempo compatto e chiuso, si estende verso le sponde del fiume. Si costruiscono nuovi ponti in pietra e si regolarizzano i percorsi principali, preparando il terreno alla pianificazione rinascimentale e georgiana.

La città, tuttavia, conserva nel suo impianto l'eredità medievale: **la trama irregolare, la gerarchia delle strade e, la compresenza di funzioni diverse nello stesso spazio costituiscono un sostrato permanente che le epoche successive non cancelleranno, ma trasformeranno secondo logiche più razionali⁹.**

⁸ Le crisi epidemiche del XIV secolo accelerano processi di densificazione. La scarsità di manodopera e la concentrazione di ricchezze nei centri murati portano alla crescita verticale e al riuso degli edifici. È la nascita della città compatta come la intendiamo oggi.

⁹ L'uscita dall'età feudale coincide con la perdita della funzione difensiva delle mura. Ciò che era recinto diventa forma di rappresentanza. Le porte urbane, un tempo barriere, si trasformano in ingressi monumentali, anticipando la teatralità barocca del secolo successivo.

1.2.7 MORFOLOGIA, MEMORIA E CONTINUITÀ

Dublino medievale rappresenta il primo momento in cui, **la città si riconosce come un organismo unitario e identitario**. La costruzione delle mura, la presenza di un potere stabile e, la centralità delle istituzioni ecclesiastiche definiscono i principi strutturali che perdureranno fino al XIX secolo: gerarchia, chiusura, specializzazione funzionale.

Tuttavia, a differenza di altre città europee, **la stratificazione dublinese non produce cesure nette: la continuità fisica e la capacità di adattamento diventano parte integrante dell'identità urbana**.

Ancor'oggi, camminando lungo Fishamble Street o Christchurch Place, si percepisce la coesistenza di tempi diversi: il tracciato medievale sopravvive nelle pieghe del tessuto moderno, come memoria tangibile della lunga durata morfologica.

Trinity College Dublin by William Macneile Dixon. F.E. Robinson & Company. London 1902



1.3.1 LA RIFORMA, IL **CONTROLLO INGLESE** E LA NUOVA GERARCHIA URBANA

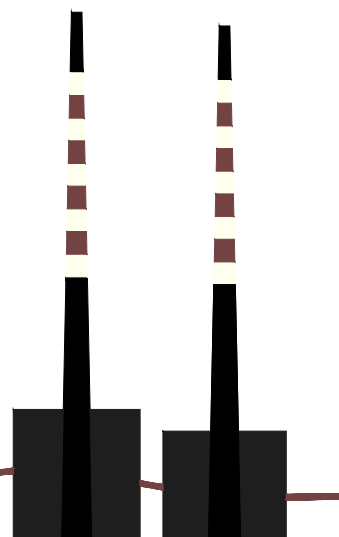
Con il XVI secolo la Riforma protestante e, l'instaurarsi del controllo diretto della Corona inglese, segnano la fine della città medievale e l'inizio di Dublino moderna. La dissoluzione dei monasteri e la confisca dei beni ecclesiastici, operata da Enrico VIII (1536–1540), liberano vaste aree centrali, trasformate in spazi civili e militari¹⁰. L'amministrazione elisabettiana riorganizza la città secondo principi di efficienza e di visibilità del potere: la nuova **City Hall**, i **tribunali** e le **scuole sostituiscono gli antichi complessi religiosi**.

La costruzione del **Trinity College (1592)** rappresenta il simbolo della nuova era: un'istituzione protestante fondata per formare l'élite amministrativa del regno, il cui impianto quadrangolare annuncia la razionalità e l'ordine della città futura.

In questo periodo, Dublino supera le mura medievali. **Gli assi di Dame Street e College Green diventano vettori di espansione verso sud-est, mentre le rive del Liffey si arricchiscono di banchine e moli in pietra.**

Il fiume, elemento difensivo, diventa il cuore economico e simbolico della città. La centralità dell'acqua come asse di simmetria spaziale, e poi urbanistica, è una costante che attraverserà tutte le epoche successive.

¹⁰ La Riforma protestante libera spazio e introduce una nuova scala di rappresentanza: l'edificio pubblico come strumento di controllo politico e culturale. L'architettura diventa didattica, la simmetria un segno di razionalità.



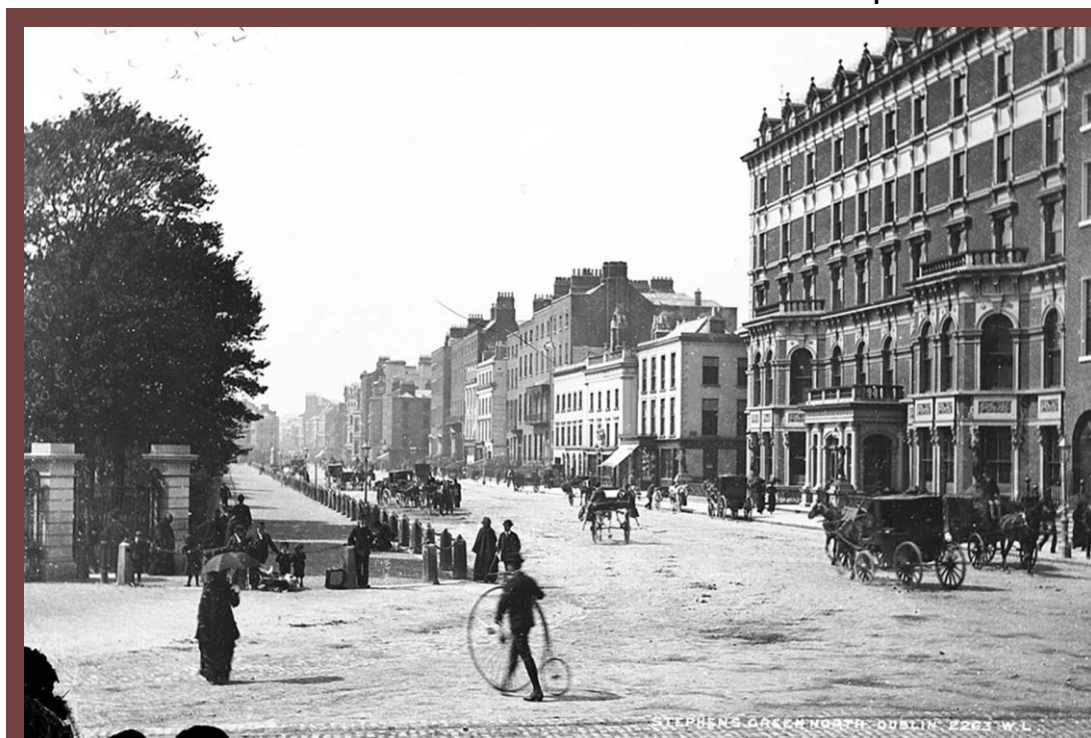
1.3.2 LA REGOLARIZZAZIONE SEICENTESCA E I PRECURSORI DELLA CITTÀ RAZIONALE

Nel XVII secolo, la necessità di ampliare l'impianto urbano, indusse le autorità a concepire i **primi piani di regolarizzazione**. Le aree al di fuori delle mura vengono suddivise in lotti regolari e, assegnate a nuovi coloni inglesi.

Il quartiere di **Temple Bar**, oggi area culturale, nasce come progetto di espansione pianificata, con una maglia ortogonale ispirata ai modelli londinesi. Contemporaneamente, **l'ampliamento del porto e la costruzione dei primi ponti in pietra** (come ad esempio l'Essex Bridge, 1676), consolidano la connessione tra le due sponde del Liffey.

È in questo periodo che la città assume un carattere bifronte: **a sud l'amministrazione e la borghesia, a nord il commercio e l'artigianato**. Questa distinzione topografica e sociale, tuttora riconoscibile, costituisce una delle costanti della morfologia dublinese.

La simmetria, l'allineamento e la proporzione diventano valori civili: lo spazio urbano si fa espressione della moralità e dell'ordine politico.



1.3.3 IL SETTECENTO E LA NASCITA DELLA **DUBLINO GEORGIANA**

Il XVIII secolo segna l'apogeo urbanistico della città. La stagione georgiana (1714–1830), coincide con un periodo di prosperità economica e di profonda trasformazione morfologica.

Nel 1757 viene istituita la Wide Streets Commission, organo incaricato di pianificare e controllare lo sviluppo urbano, secondo criteri di razionalità e decoro.

La Commissione introduce un sistema di regole che, disciplina la larghezza delle strade, l'allineamento delle facciate e l'uniformità dei materiali. L'obiettivo è conferire alla città un carattere monumentale e, coerente con i principi dell'Illuminismo britannico. Il disegno urbano si fonda su due elementi principali: le grandi piazze residenziali e, le ampie strade rettilinee.

Merrion Square, Fitzwilliam Square e St. Stephen's Green incarnano il modello della square georgiana: spazi quadrangolari, racchiusi da edifici uniformi, con un giardino centrale ad uso collettivo.

Le abitazioni e le townhouses, costituiscono la cellula base del tessuto urbano. Ogni casa, pur autonoma, partecipa a un disegno unitario, in cui la ripetizione genera armonia.

Il linguaggio architettonico si fonda sulla proporzione: facciate in mattoni rossi, finestre decrescenti, portali in pietra calcarea e cornici sobrie.

L'insieme produce un effetto di continuità visiva e di ordine sociale, in cui l'architettura diventa riflesso della gerarchia politica.

1.3.4 I **CANALI** E L'**INFRASTRUTTURA** COME FORMA URBANA

L'Illuminismo introduce anche una nuova concezione delle infrastrutture: non più opere puramente tecniche, ma dispositivi di forma e di rappresentazione.

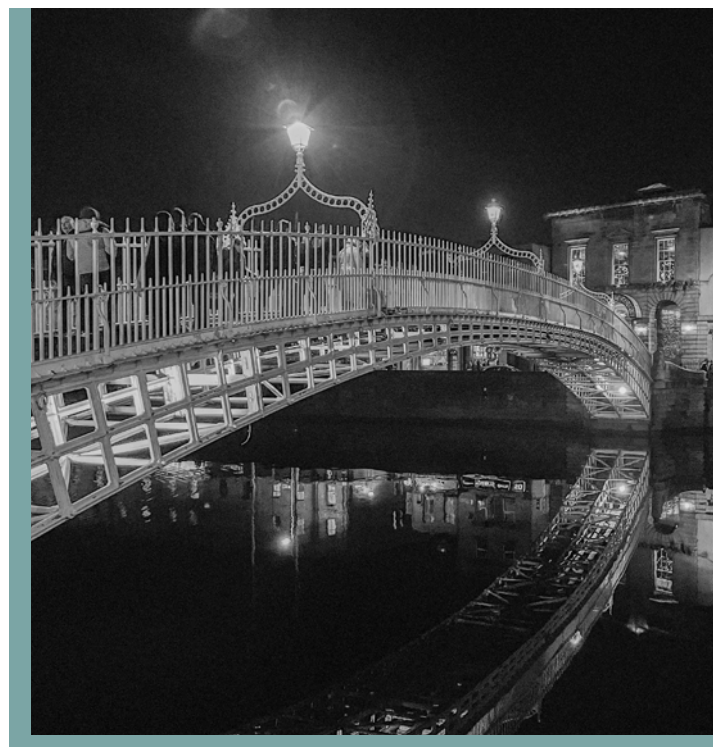
La costruzione del **Grand Canal** (iniziato nel 1756) e del **Royal Canal** (1790), collega Dublino alle regioni centrali dell'isola, favorendo lo sviluppo economico e integrando la città nel sistema nazionale delle comunicazioni.

Queste due direttrici parallele generano una nuova fascia di urbanizzazione, con magazzini, ponti e moli che, trasformano il paesaggio urbano in un continuum produttivo.

L'infrastruttura diviene parte della morfologia: il canale è una strada liquida, segno di ordine e misura, ma anche cornice estetica del paesaggio urbano.

Parallelamente, **la costruzione di ponti monumentali sul Liffey, Ha'penny Bridge (1816), O'Connell Bridge (1794), conferisce alla centralità del fiume il ruolo di asse di simmetria urbana.**

Il ponte diventa non solo un collegamento, ma anche un punto di vista: un luogo in cui la città si rappresenta a sé stessa.



1.3.5 IL **DISEGNO URBANO** COME LINGUAGGIO SOCIALE

La Dublino georgiana non è solo un progetto architettonico, ma anche un esperimento sociale. Le piazze e le strade rettilinee sono strumenti di controllo e di visibilità, ma anche di civiltà.

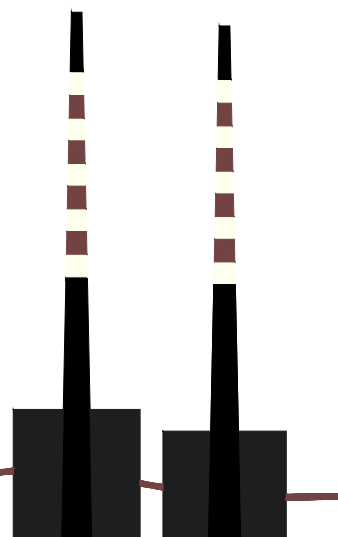
L'ordine architettonico diventa ordine morale: la linearità delle facciate corrisponde alla disciplina dei comportamenti, la regolarità degli isolati all'organizzazione della vita pubblica.

La casa georgiana, pur appartenendo a una classe specifica, esprime una concezione collettiva dello spazio: il decoro individuale contribuisce alla bellezza dell'insieme.

Dal punto di vista morfologico, questa visione produce una città leggibile e coerente. Le urban estates (proprietà fondiari pianificate) agiscono come microcosmi autosufficienti, dotati di strade, parchi e servizi, collegati da assi principali che, confluiscono verso il centro amministrativo.

L'equilibrio tra regola e varietà, tra uniformità e dettaglio, conferisce a Dublino un'identità formale riconoscibile e tuttora intatta nelle sue strutture fondamentali.

Ha'penny Bridge.
Immagine scattata in data 17/12/2022



1.3.6 IL DECLINO DELL'ETÀ GEORGIANA E LA **CRISI OTTOCENTESCA**

Con la fusione legislativa tra Irlanda e Gran Bretagna (Act of Union, 1801), la città perde progressivamente la sua centralità politica. **Molti edifici pubblici e residenziali vengono abbandonati, incrinando l'equilibrio urbano.**

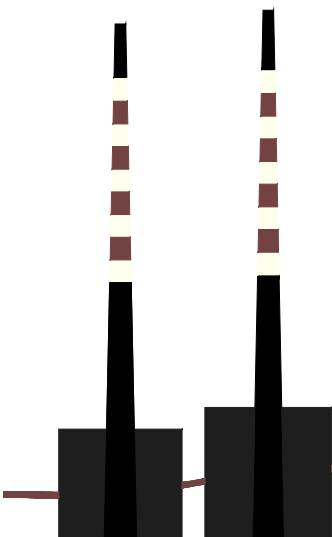
L'industrializzazione ottocentesca sposta il baricentro verso le aree portuali e periferiche, mentre il centro georgiano si impoverisce e si densifica. Le case a schiera si trasformano in tenements, abitazioni collettive sovraffollate.

Il paesaggio della città, un tempo simbolo di ordine e decoro, si frammenta in un mosaico di contrasti: monumentalità e degrado, storia e povertà.

Eppure, la struttura urbana rimane. Le piazze, i canali e i grandi assi sopravvivono come ossatura morfologica, pronti a essere reinterpretati nei secoli successivi.

In questa persistenza risiede la forza della Dublino georgiana: un'architettura della durata, capace di adattarsi al mutamento dei tempi, senza perdere la propria forma.

Act of Union, estratto originale
Da: <https://www.parliament.uk>

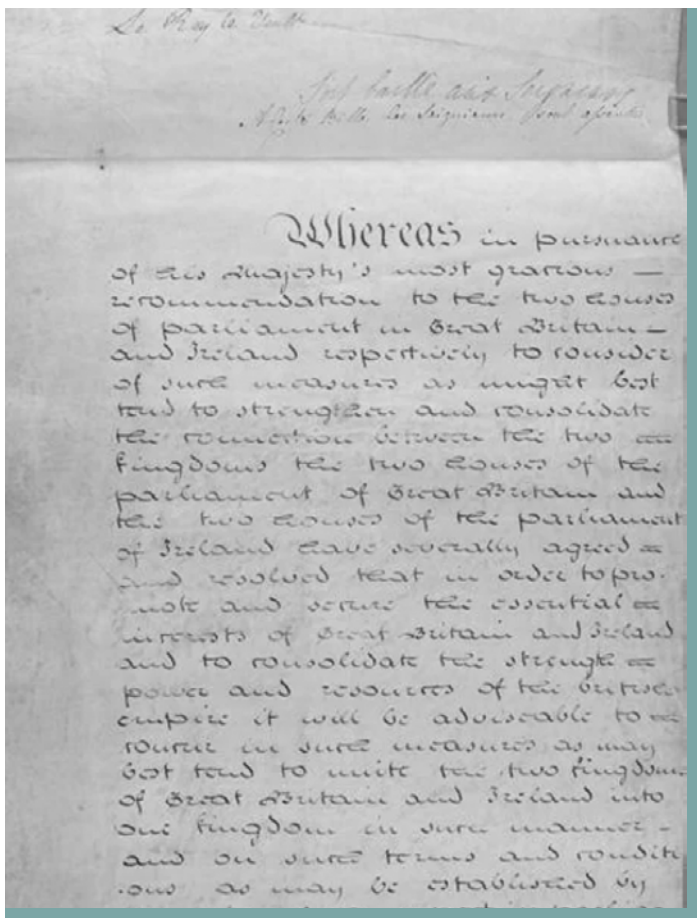


1.3.7 MORFOLOGIA DELLA CONTINUITÀ

La lezione georgiana consiste nella consapevolezza che, la città è una costruzione collettiva e temporale. La regolarità, la proporzione e l'allineamento diventano principi non solo estetici, ma anche etici: la città ordinata è la città civile.

Dublino, come Londra o Edimburgo, ma con una specificità irlandese, si afferma come un modello di urbanità illuminata. Dal punto di vista della morfologia storica, il periodo georgiano rappresenta la fase di "cristallizzazione" della forma urbana: i tracciati principali, le polarità funzionali e la gerarchia degli spazi pubblici restano pressoché invariati fino all'età contemporanea.

La città moderna erediterà questo impianto, trasformandolo attraverso la lente dell'industria e delle infrastrutture, senza mai rinnegarne i principi strutturali.



1.4 INDUSTRIALIZZAZIONE, OTTOCENTO E NOVECENTO

1.4.1 L'OTTOCENTO: INDUSTRIA, INFRASTRUTTURE E QUESTIONE SOCIALE

Il XIX secolo segna per Dublino l'inizio di un processo di modernizzazione economica e tecnica senza precedenti. La rivoluzione industriale, pur arrivando con ritardo rispetto all'Inghilterra, trasforma la città in un importante nodo commerciale e manifatturiero. Il porto, potenziato con nuove banchine e bacini di carenaggio, diventa il cuore dell'economia urbana.

La modernizzazione infrastrutturale accompagna quella industriale. La realizzazione della rete ferroviaria (1840–1860), collega Dublino alle principali città irlandesi (Belfast, Cork, Galway), integrando la capitale in un sistema nazionale di scambi e trasporti. Parallelamente, la costruzione di strade selciate, condotte idriche e fognature segna un salto qualitativo nella gestione urbana. Tuttavia, lo sviluppo economico non corrisponde a un miglioramento delle condizioni di vita: l'aumento della popolazione e la scarsità di alloggi generano vasti quartieri degradati, soprattutto a nord del fiume, mentre le aree lungo il Liffey ospitano distillerie, manifatture tessili e officine meccaniche. La [Guinness Brewery](#), fondata nel 1759, ma ampliata nel corso dell'Ottocento, rappresenta il simbolo di questa nuova stagione produttiva¹¹.

1.4.2 LA **GRANDE CARESTIA** E LE TRASFORMAZIONI DEMOGRAFICHE

La crisi della **Great Famine (1845–1852)** colpisce duramente anche Dublino, sebbene in misura inferiore rispetto alle campagne. La città diventa rifugio per migliaia di profughi provenienti dalle contee rurali, provocando un repentino incremento della popolazione e una drammatica pressione abitativa.

Le case georgiane, un tempo residenze aristocratiche, vengono suddivise in piccoli appartamenti insalubri, i tenements, che diventeranno un tratto distintivo del paesaggio urbano ottocentesco.

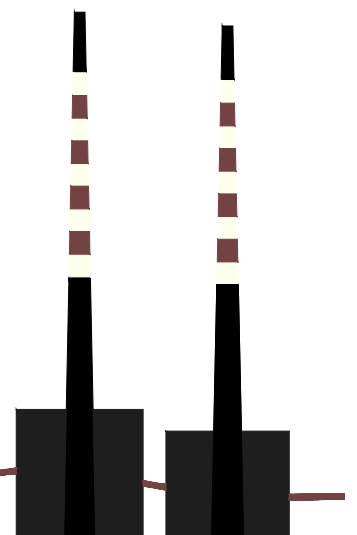
Le autorità municipalizzate reagiscono istituendo commissioni per la salute pubblica e, varando i primi interventi di urban improvement, ma i risultati sono limitati.

Le crisi abitativa e sanitaria contribuiscono a rafforzare la separazione fra centro e periferia, tra quartieri borghesi e zone popolari, producendo una morfologia urbana basata sulla disuguaglianza spaziale.

La città industriale dublinese assume quindi un volto duplice: da un lato la monumentalità delle infrastrutture e dei nuovi edifici pubblici, dall'altro la miseria dei cortili e degli slums.

Questo dualismo, centro monumentale e periferia degradata, diverrà una costante del paesaggio urbano irlandese fino al secondo dopoguerra.

¹¹ **L'Ottocento trasforma la città in macchina economica. Dublino diventa nodo logistico, ma la modernità porta con sé nuove disuguaglianze. La città produttiva si organizza attorno a tre polarità: porto, ferrovia e fabbrica, la nuova triade della morfologia industriale.**



1.4.3 LE INFRASTRUTTURE PORTUALI E LA NASCITA DI **POOLBEG**

Uno dei più importanti interventi di ingegneria civile dell'Ottocento riguarda l'**ampliamento del porto** e, la costruzione di opere di difesa contro l'**insabbiamento**.

Il completamento del **South Bull Wall (1820)** e l'aggiunta del **North Bull Wall (1842)**, ridefiniscono la morfologia della baia, favorendo l'accumulo di sabbie e la formazione della **PENISOLA DI POOLBEG**.

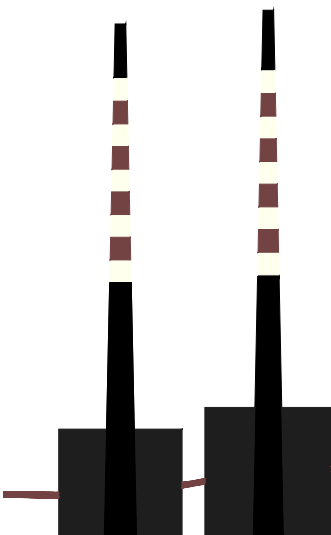
Questa nuova appendice artificiale della città assume fin dall'inizio un ruolo strategico: ospita magazzini, cantieri e depositi di carbone, diventando un'estensione funzionale del porto.

La costruzione del **Poolbeg Lighthouse (1767, rinnovato nel 1820)** segna il punto terminale del sistema e, diventa il riferimento simbolico della navigazione verso Dublino.

La progressiva conquista del mare attraverso la tecnica, rappresenta un tratto tipico della modernità dublinese: l'**artefatto tecnico diventa paesaggio**, la **struttura ingegneristica si trasforma in morfologia urbana**.

Il rapporto tra città e porto si consolida in una simbiosi che, durerà fino alla crisi industriale del XX secolo.

Poolbeg Lighthouse, inizio XX secolo.
Da www.alamy.com



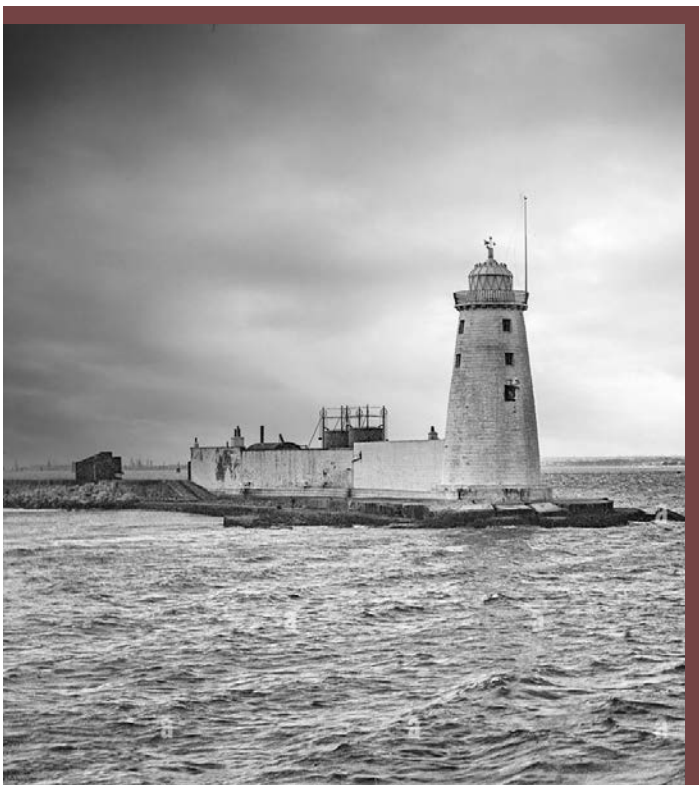
1.4.4 IL TARDO OTTOCENTO E LA NASCITA DELLA **PIANIFICAZIONE URBANA**

Alla fine del XIX secolo, la pressione demografica e la questione igienica, inducono le autorità cittadine a elaborare i primi **regolamenti edilizi**.

La **Dublin Corporation** introduce norme sulla **ventilazione, sull'altezza degli edifici e sull'ampiezza delle strade**. Questi provvedimenti segnano la nascita di una coscienza urbanistica locale, pur essendo ancora priva di strumenti organici di pianificazione.

In parallelo, si affermano movimenti filantropici e cooperative edilizie che, promuovono la costruzione di case popolari. I **quartieri di Marino e Drumcondra**, progettati all'inizio del Novecento, si ispirano ai principi del **Garden City Movement** di Ebenezer Howard e, anticipano la decentralizzazione del secolo successivo.

La morfologia urbana comincia così a articolarsi in una struttura policentrica: un centro storico consolidato e, periferie residenziali pianificate.



1.4.5 IL PRIMO NOVECENTO: **INDIPENDENZA E RICOSTRUZIONE**



Edifici crollati a seguito dei moti tumultuosi del 1916. Da <https://rarehistoricalphotos.com>

Il XX secolo si apre con tensioni politiche e sociali che, culminano nell'insurrezione dell'Easter Rising del 1916.

Gli scontri e i bombardamenti distruggono interi isolati del centro, in particolare lungo O'Connell Street e Sackville Street. La ricostruzione degli anni Venti assume un valore politico e simbolico: l'architettura pubblica si orienta verso un linguaggio classico e monumentale, volto a esprimere la nuova identità nazionale. Edifici come la Custom House (ricostruita) e il General Post Office diventano monumenti civici, segni di continuità tra la Dublino coloniale e quella indipendente. La proclamazione dello Stato Libero d'Irlanda nel 1922, coincide con l'avvio di una nuova politica urbana.

Il governo promuove programmi di edilizia sociale e la creazione di quartieri residenziali periferici, seguendo i modelli britannici del council housing. La città si espande verso ovest e sud, riducendo la densità del centro ma accentuando la dipendenza dal trasporto pubblico.



1.4.7 **POOLBEG POWER STATION** E LA MODERNITÀ INFRASTRUTTURALE

Tra il 1965 e il 1973 viene costruita la Poolbeg Power Station, destinata a diventare uno dei simboli più riconoscibili della città.

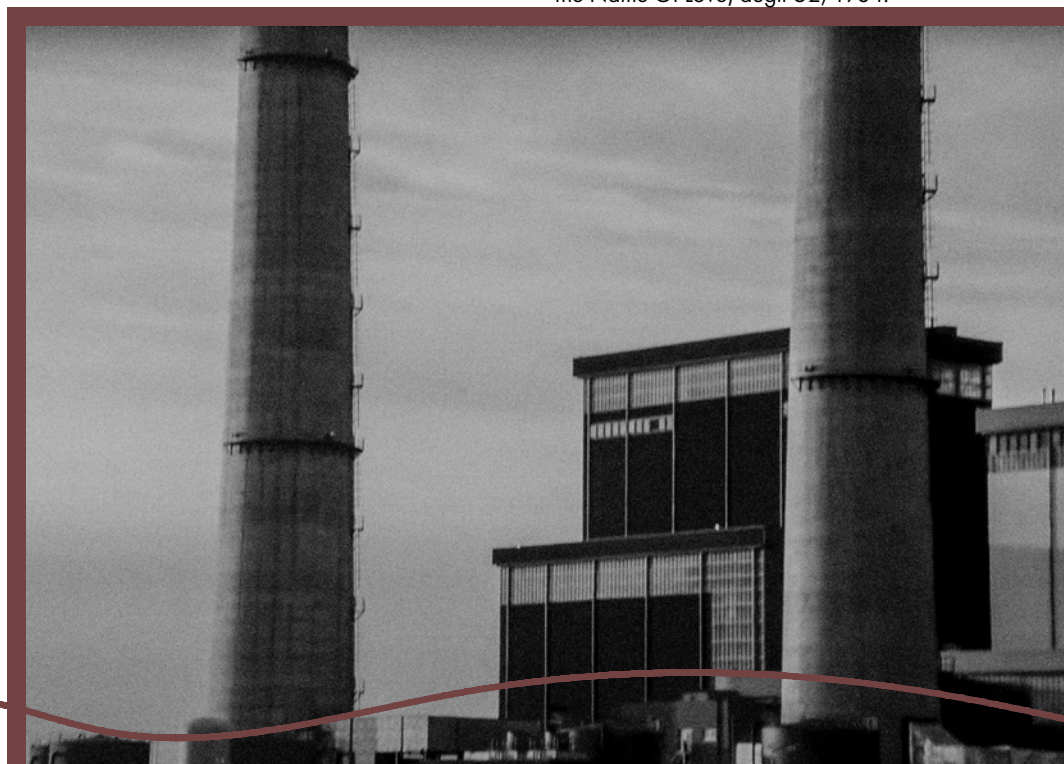
Le due ciminiere gemelle, alte oltre 200 metri, segnano la nuova skyline di Dublino e, testimoniano la fiducia nella tecnologia come motore del progresso.

L'impianto, alimentato a carbone e poi a gas, rappresenta un punto di svolta nella storia della morfologia urbana: per la prima volta la città integra un'infrastruttura di scala industriale nel proprio paesaggio visivo, trasformandola in elemento identitario.

Con il declino industriale degli anni Ottanta, l'area di Poolbeg e le Docklands entrano in crisi, ma la loro eredità infrastrutturale diventa la base per la rigenerazione contemporanea.

La città, ancora una volta, non cancella ma riusa le proprie tracce: la morfologia industriale si trasforma in matrice progettuale per la città postindustriale.

Il declino industriale della Dublino degli anni Ottanta.
Immagini estratte dal videoclip del singolo "Pride (In The Name Of Love)" degli U2, 1984.



1.4.8 LA CITTÀ COME **STRUTTURA DI LUNGA DURATA**

Gli sviluppi che hanno caratterizzato la Dublino ottocentesca e novecentesca, mostrano come **la modernità non interrompa, ma amplifichi la logica della continuità.**

Il porto, le infrastrutture, la griglia urbana e i quartieri periferici derivano da matrici storiche adattate a nuovi contesti.

La capacità della città di assorbire la trasformazione senza perdere identità, costituisce il tratto distintivo della sua morfologia.

Ogni epoca, da quella georgiana a quella industriale, ha lasciato segni riconoscibili, ed essi convivono oggi nella complessità della Dublino contemporanea.



1.5.1 DAL **DECLINO INDUSTRIALE** ALLA **RIGENERAZIONE URBANA**

A partire dagli anni Ottanta, Dublino affronta un profondo processo di deindustrializzazione. Le grandi manifatture e i complessi portuali, che avevano sostenuto l'economia cittadina per due secoli, cessano progressivamente le attività.

L'abbandono delle Docklands e della penisola di Poolbeg crea ampi spazi vuoti, infrastrutture obsolete e aree di margine prive di funzioni definite. Tuttavia, proprio in questi vuoti si manifesta la capacità rigenerativa della città.

Nel 1997, la fondazione della Dublin Docklands Development Authority (DDDA), segna l'inizio di una nuova stagione di trasformazioni: l'area compresa fra il porto e il Grand Canal Dock, viene riconcepita come distretto multifunzionale, dove si intrecciano residenze, cultura e innovazione.

La rigenerazione delle Docklands, non è solo un processo economico ma, un esperimento morfologico: **la città riutilizza la propria struttura industriale per costruire nuove forme di urbanità.**

La permanenza delle trame viarie, dei moli e delle banchine, consente una continuità spaziale fra passato e presente.

La città postindustriale non nasce ex novo, ma cresce "sulle ossa" della città produttiva: la forma resta, la funzione cambia. Gli edifici in mattoni delle officine diventano spazi culturali, i silos si trasformano in residenze, i docks in piazze d'acqua.



1.5.2 LA CENTRALITÀ DEL **WATERFRONT** E LA MORFOLOGIA DEL PAESAGGIO

Il rapporto fra Dublino e l'acqua, fondativo fin dall'età vichinga, trova nella contemporaneità una nuova interpretazione.

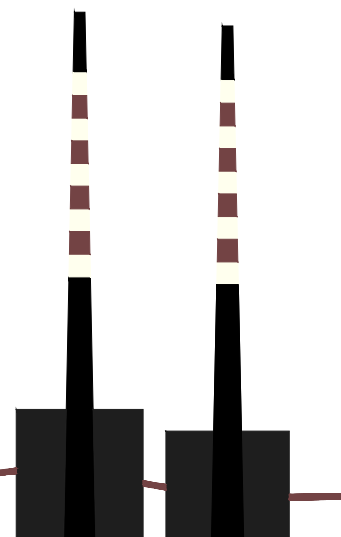
Il waterfront non è più un limite né uno spazio tecnico, ma un dispositivo di rappresentazione urbana. La sequenza dei ponti sul Liffey, dal Ha'penny Bridge al Samuel Beckett Bridge, definisce una vera e propria promenade lineare che, unisce il centro storico alle Docklands, trasformando il fiume in un asse scenografico.

Lungo le sponde orientali si sviluppa una morfologia a "frammenti continui": blocchi isolati ma coerenti, con funzioni miste e fronti attivi sull'acqua. Le architetture contemporanee, come il **Bord Gáis Energy Theatre di Daniel Libeskind (2010)** o il **Convention Centre Dublin di Kevin Roche (2010)**, non si impongono per contrasto ma, dialogano con le proporzioni georgiane, reinterpretando la linearità e la verticalità storica³.

Dal punto di vista della forma urbana, la Dublino contemporanea applica il principio di morphological continuity: mantenere l'orditura storica come base per le nuove costruzioni, in modo che la città resti leggibile nel corso dei secoli.

Il waterfront diventa così un archivio di tempi e funzioni, dove la pietra georgiana convive con l'acciaio e il vetro.

Il dualismo architettonico di Dublino.
Immagine scattata in data 19/08/2025



1.5.3 DUBLINO NEL XXI SECOLO: TRA **MEMORIA** E **INNOVAZIONE**

L'attuale assetto urbano di Dublino è il risultato di una stratificazione millenaria: città celtica, vichinga, normanna, georgiana, industriale e digitale convivono nello stesso territorio.

La contemporaneità non cancella ma riscrive, seguendo la logica del palinsesto urbano.

La struttura radiale dei ponti e la continuità delle piazze, rappresentano le permanenze di lunga durata; le nuove architetture, invece, si inseriscono come strati interpretativi.

Oggi Dublino è una capitale europea, che ha saputo trasformare la propria marginalità geografica in centralità culturale.

La crescita del settore tecnologico (Silicon Docks) e, la presenza di poli universitari e culturali, ne fanno un laboratorio di urbanità sostenibile.

Tuttavia, la città conserva un rapporto intimo con il proprio passato: i monumenti georgiani e le fabbriche ottocentesche convivono con edifici contemporanei in vetro e acciaio, in un equilibrio dinamico tra memoria e innovazione.

1.5.4 MORFOLOGIA DELLA CONTEMPORANEITÀ: LA CITTÀ PALINSESTO

La Dublino del XXI secolo conferma la sua natura di città palinsesto.

Ogni fase storica sopravvive come forma, traccia o memoria: la griglia vichinga nei vicoli del centro, la monumentalità georgiana nelle piazze, l'industrialità ottocentesca nei docks, la tecnologia nei nuovi distretti.

La città non si rigenera per sostituzione ma per sovrapposizione, mantenendo intatta la propria leggibilità.

Questo equilibrio fra permanenza e trasformazione è il vero tratto distintivo della morfologia dublinese: un modello di crescita che integra storia, tecnica e paesaggio.

Nella penisola di Poolbeg e, nel waterfront orientale, si compie il passaggio dalla città industriale alla città ecologica: **l'infrastruttura diventa architettura e simbolo pop della città, il margine diventa centro, il passato diventa progetto.**

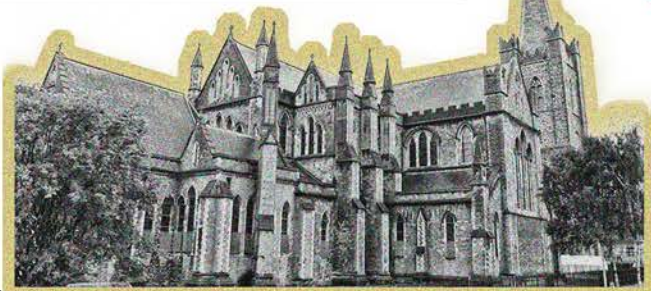
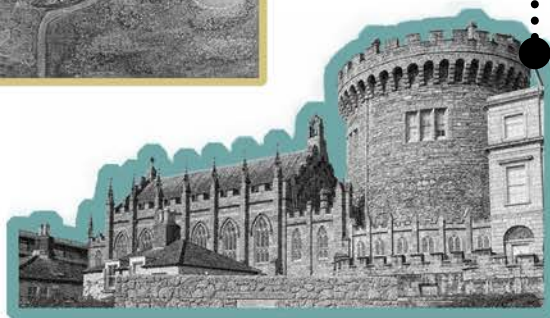
DUBLINO, NON È SOLO UN LUOGO MA UN METODO: UNA FORMA DI PENSIERO SPAZIALE CHE RICONOSCE LA MEMORIA COME FONDAMENTO DELL'INNOVAZIONE.

1171:

Invasione normanna e costruzione del **Dublin Castle**.

841:

I Vichinghi fondano **Dubh Linn** ("stagno nero") presso il **Liffey**.



1191

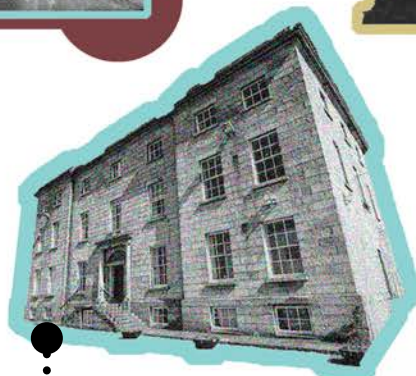
Inizio costruzione **cattedrale di San Patrizio**, protettore d'Irlanda.

1759:

Arthur Guinness fonda la **Guinness Brewery** a **St. James's Gate**.
Nascita dell'impero birrario e industriale.

1592:

Fondazione del **Trinity College**.



1816-1820

Costruzione del faro di

1750-1795

Inizio costruzione del **South Bull Wall**, e della **Pigeon House**:
nascita della penisola artificiale di **Poolbeg**.

1.6 TIMELINE

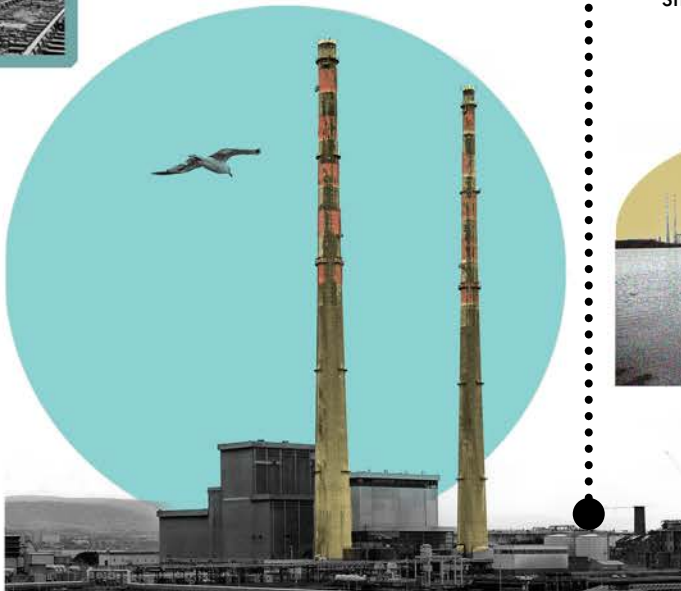
1840-1852:

Realizzazione rispettivamente della linea ferroviaria DART e dei collegamenti verso Belfast, Galway e Cork.



1965-1973:

Costruzione della moderna centrale elettrica "Poolbeg Power Station", alimentata a carbone, comprendente le iconiche ciminiere, simbolo della città.



1984:

Gli U2, band dublinese decidono di ambientare il video del singolo "Pride (In The Name Of Love)" nei pressi del porto; le ciminiere sono diventate un simbolo della cultura pop.



Poolbeg.

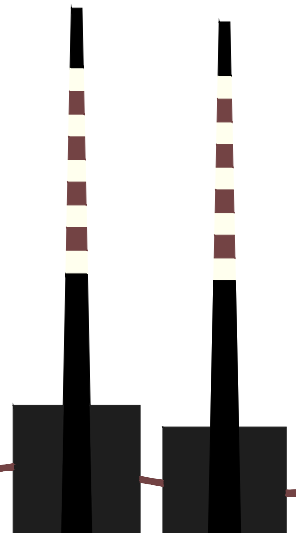
1916:

Per Rising, un'insurrezione armata, fu l'evento simbolo della lotta per l'indipendenza irlandese. Porterà nel 1922 la proclamazione dello Stato Libero di Irlanda.

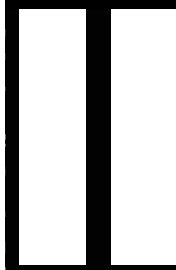


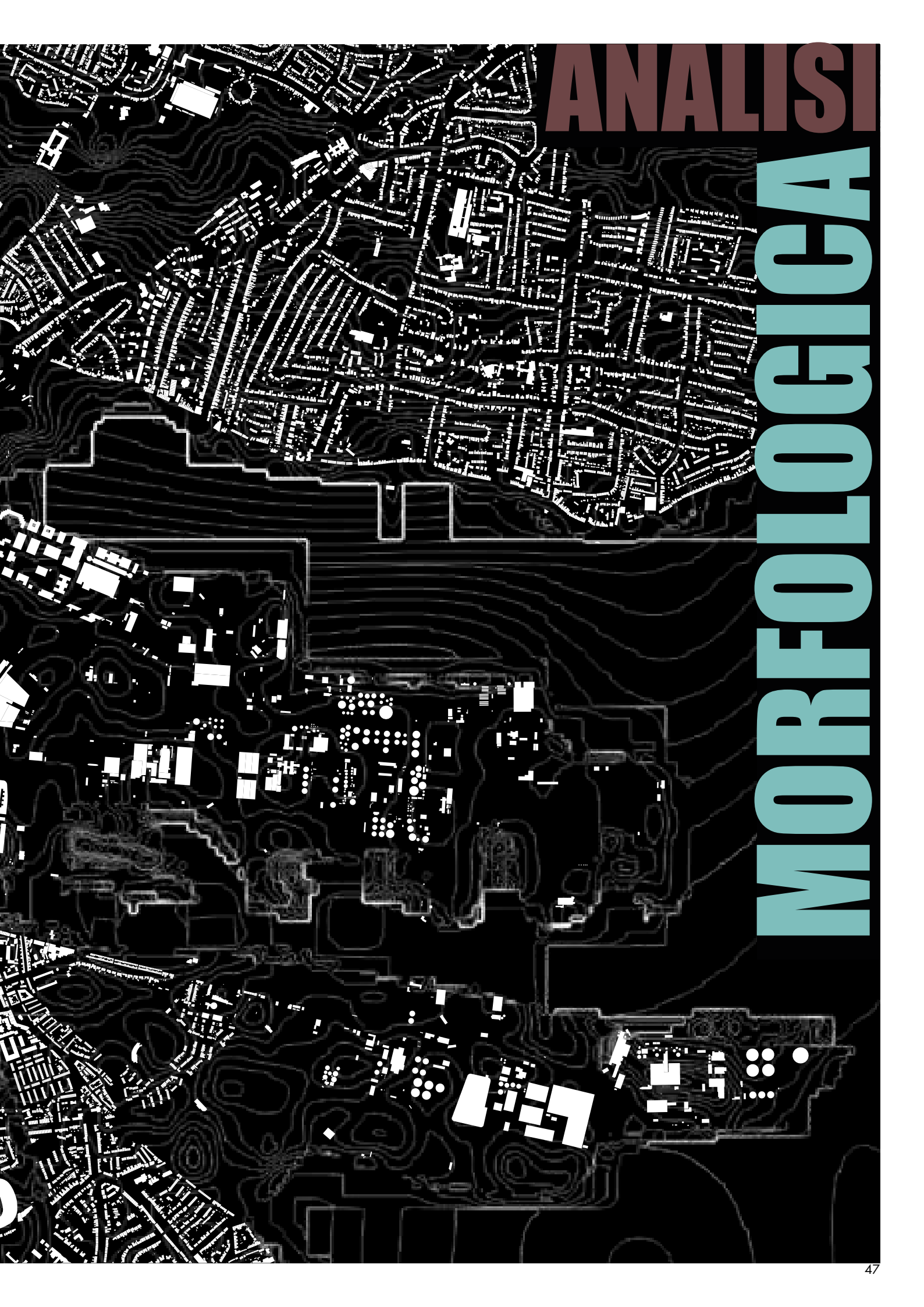
2025:

Dublino si presenta come una capitale moderna, la cui economia si basa prevalentemente sul turismo e sul settore terziario.



CAPITOLO





ANALISI

MORFOLOGICA

2.1 EVOLUZIONE

MORFOLOGICA

DI DUBLINO

ATTRAVERSO

LA CARTOGRAFIA STORICA

XVII-XIX SECOLO

2.1.1 LA CARTOGRAFIA COME **STRUMENTO** DI LETTURA MORFOLOGICA

Le mappe storiche della città di Dublino, costituiscono un vero e proprio archivio della sua evoluzione. Attraverso la loro osservazione, è possibile ricostruire il modo in cui la città si è generata, trasformata e adattata al tempo.

La cartografia non è soltanto un documento tecnico, ma una sezione morfologica del tempo urbano: mostra la struttura della città in un determinato momento e, insieme, suggerisce le forze che ne determinano il cambiamento.

Ogni mappa analizzata in questa sequenza dal 1610 al 2025, racconta un passaggio di scala e di logica: da città chiusa e compatta a sistema territoriale aperto, da spazio difensivo a spazio produttivo, da infrastruttura portuale a paesaggio ecologico.

L'analisi diacronica consente di leggere la continuità delle permanenze morfologiche, ossia quei segni che restano nel tempo e si adattano a funzioni



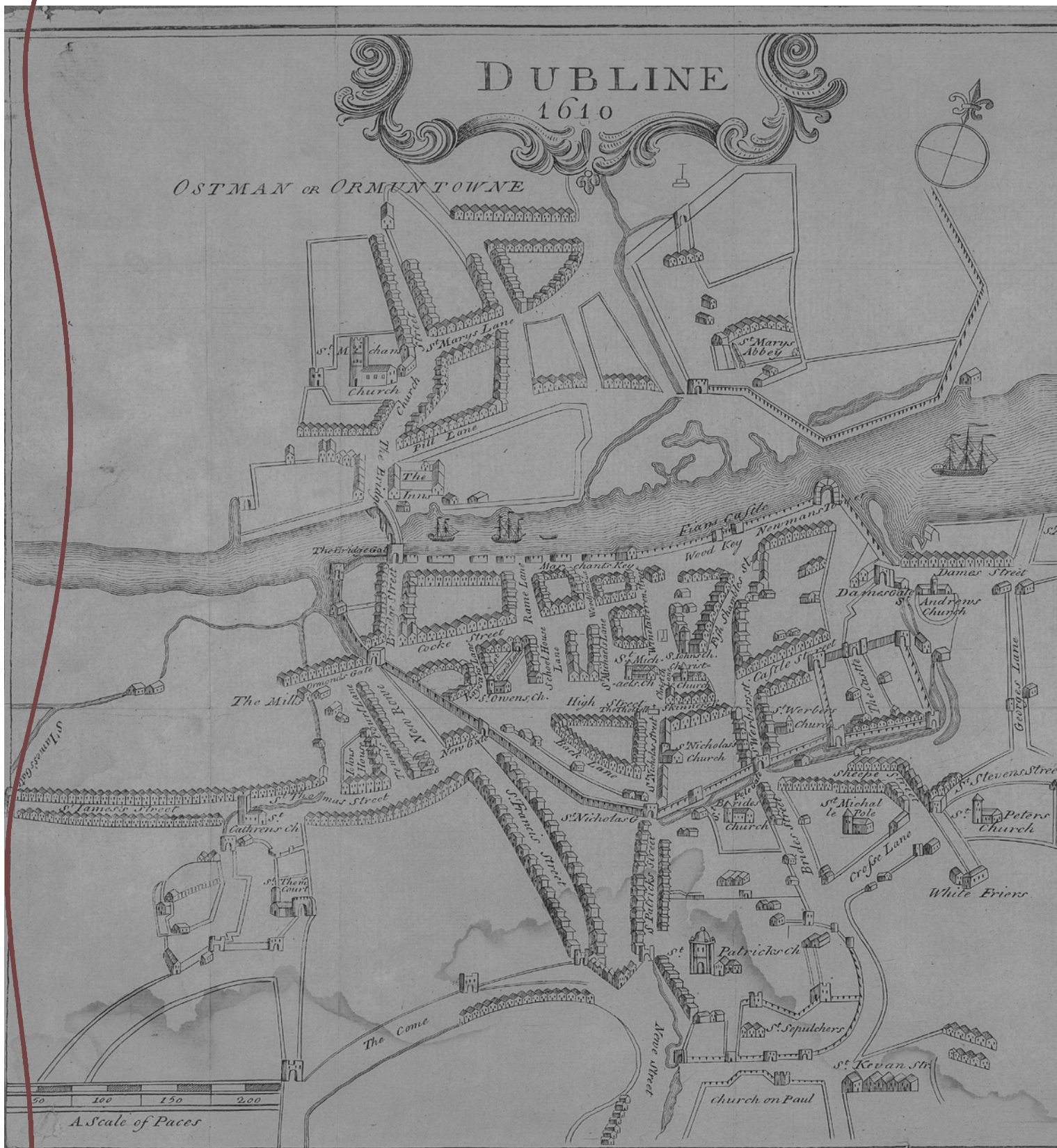
nuove: il **fiume Liffey** come asse fondativo, la direzione ovest-est come dorsale di crescita, la **struttura delle piazze** come sistema spaziale di equilibrio e, infine, la **fascia costiera** come soglia di relazione con il mare.

Le tavole ridisegnate che, concludono il capitolo, ne illustrano visivamente il processo. In esso le varie fasi dell'evoluzione urbana vengono sintetizzate in un'unica sequenza, mostrando la trasformazione della forma e la persistenza degli elementi strutturali.

Il risultato è una narrazione grafica e analitica della città: un modo per capire come Dublino, pur cambiando volto nei secoli, abbia mantenuto una propria identità morfologica stabile, radicata nel rapporto tra fiume, porto e trama urbana.



William Duncan, vista a volo d'uccello di Dublino, fuori scala, **1840**.
Fonte: collections.lib.uwm.edu, consultato in data 01/04/2025.



2.1.2 John Speed

A MAP OF THE CITY AND SUBURBS OF DUBLIN

La mappa di John Speed, del 1610, costituisce la prima rappresentazione completa di Dublino.

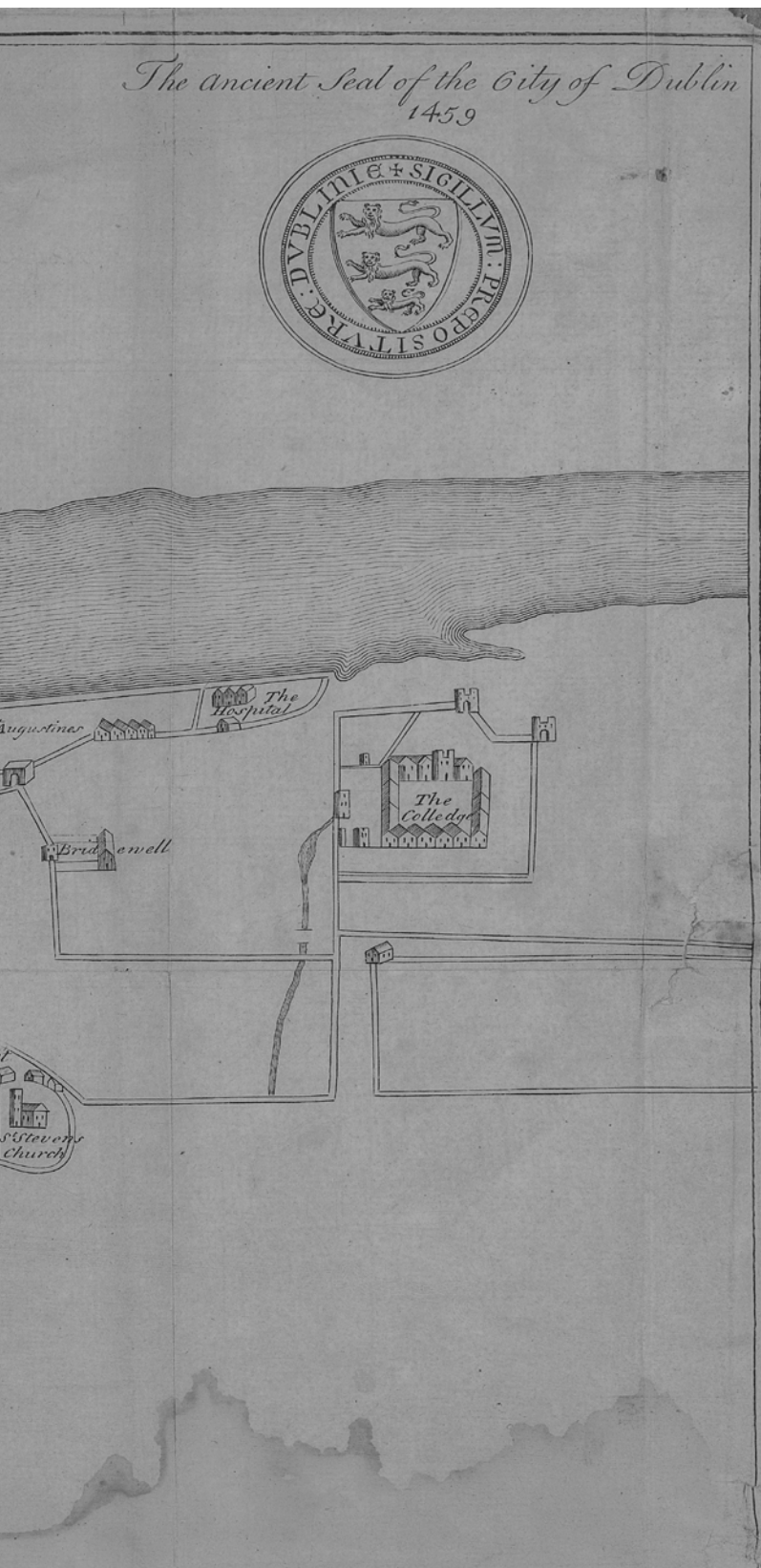
Essa evidenzia un **impianto urbano compatto**, racchiuso da mura che delimitano un sistema di strade radiali e tortuose. Il **Dublin Castle** domina il nucleo centrale, affiancato dalle due grandi cattedrali, **Christ Church** e **St. Patrick's**, che fungono da riferimenti religiosi e spaziali.

Il tracciato del Liffey appare ancora sinuoso e naturale, con rive non arginate e un alveo ampio che, condiziona l'impianto urbano.

Le principali vie, quali High Street, Dame Street e Fishamble Street, si irradiano dal castello e convergono verso i ponti principali, delineando una struttura centripeta.

La città del 1610 si configura come un organismo chiuso e compatto, con le funzioni concentrate nel centro murato. Tuttavia, emergono già i primi segnali di espansione: piccoli insediamenti oltre la cinta a sud, i futuri liberties e magazzini a nord, dove il terreno pianeggiante favorisce attività commerciali e artigianali. Dal punto di vista morfologico, Dublino presenta un tessuto organico, caratterizzato da isolati irregolari, derivanti da un processo di accrescimento spontaneo e non pianificato. Le piazze non sono ancora spazi progettati, ma sono ampliamenti casuali della viabilità. Un elemento distintivo di questa fase è il ruolo del fiume come riferimento orientativo: pur non essendo ancora urbanizzato, il Liffey definisce la direzione principale della città, la cui linea ovest-est diventa la spina dorsale delle successive espansioni.

La Dublino del 1610 si presenta quindi come un corpo compatto e autosufficiente, ma già caratterizzato da una tensione centrifuga. Le mura non rappresentano soltanto una difesa, ma costituiscono la soglia da cui, nel secolo successivo, prenderà avvio il processo di apertura e di crescita verso il mare.



John Speed, "Map of Dublin", Trinity College Digital Collections, 1610.

Da: digitalcollections.tcd.ie, consultato in data 05/04/2025.

A MAP OF THE CITY OF DUBLIN

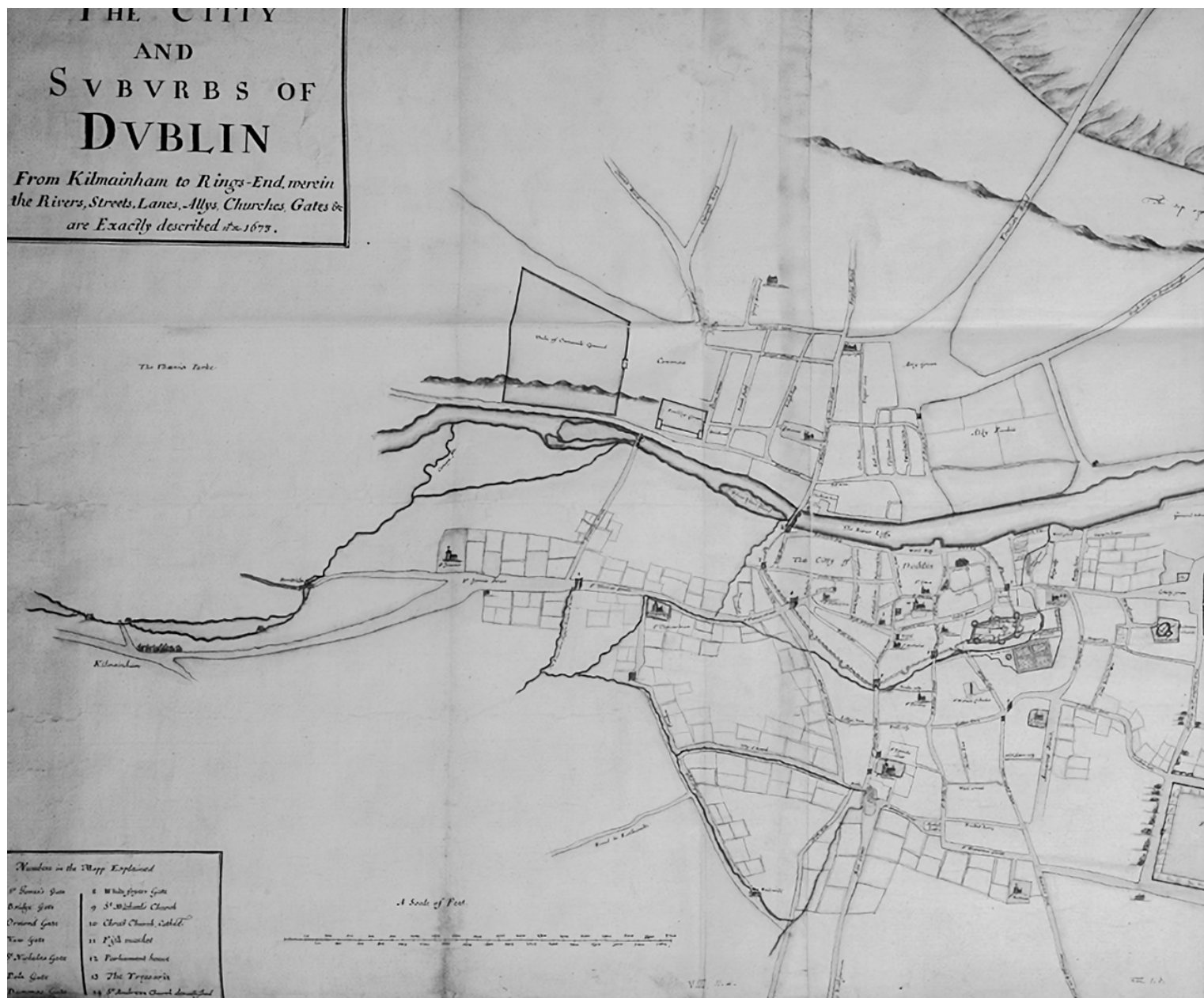
A distanza di pochi decenni, la carta di John Seller, del 1673, documenta un cambiamento decisivo. **Le mura, sebbene ancora presenti**, hanno perso la funzione di confine e ormai assumono il ruolo di riferimento topografico. **La città inizia a espandersi verso est, lungo il corso del Liffey, dove compaiono banchine, cantieri e un primo porto strutturato.** Il fiume non costituisce più un limite interno, ma diventa un asse di sviluppo lineare, attorno al quale si organizza l'intera struttura urbana.

Il **centro storico**, pur mantenendo la sua forma compatta, si collega a **nuove aree insediate oltre le mura**. Queste nuove zone, orientate verso il mare, segnano l'inizio di una crescita per addizione.

John Seller, "A Map of the City of Dublin",
Royal Museums Greenwich, 1673.

Da: www.rmg.co.uk, consultato in data

05/04/2025.

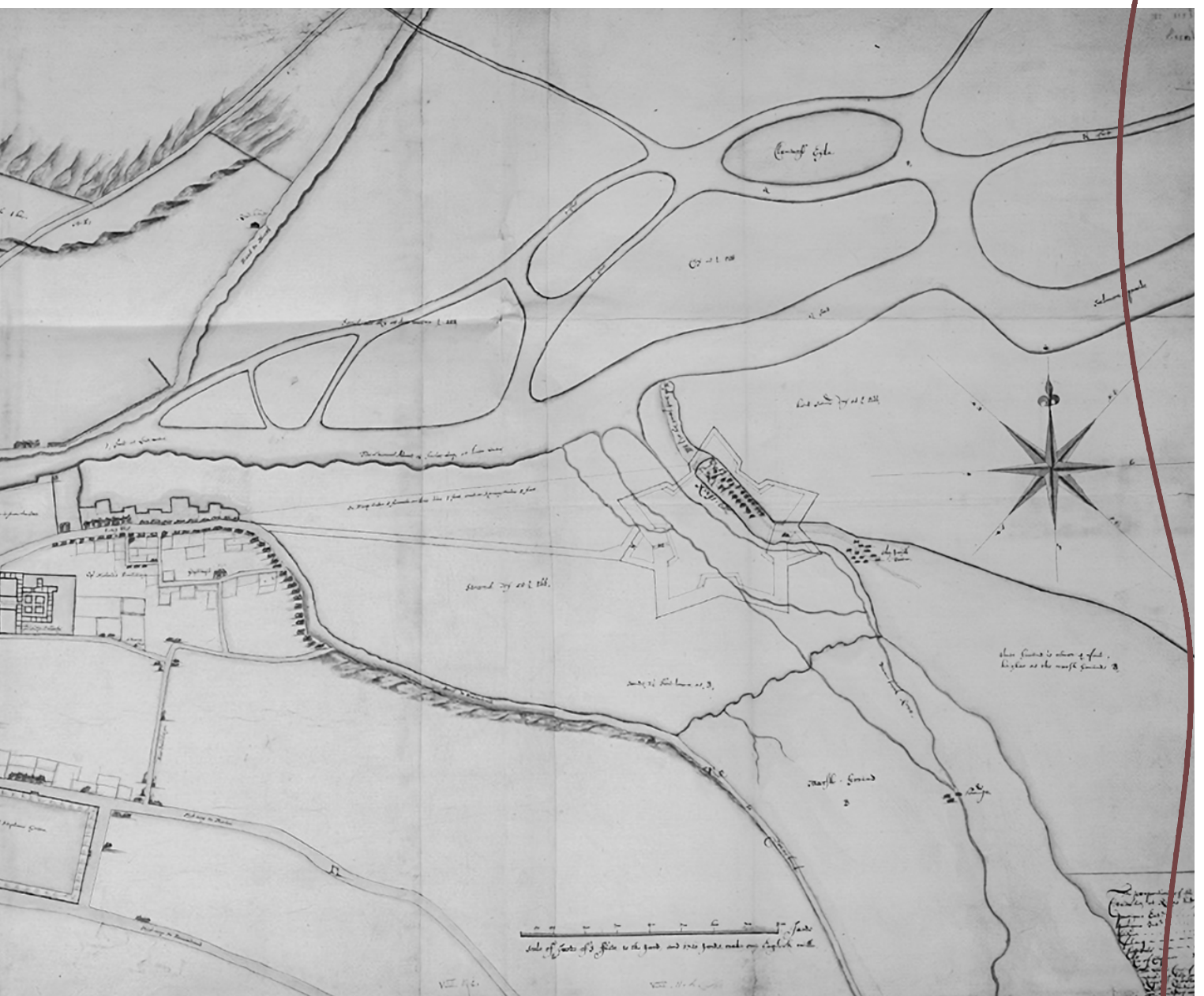


1673

Dublino passa così da una morfologia concentrata a una morfologia lineare, in cui l'espansione avviene mediante l'accostamento di nuovi tessuti urbani.

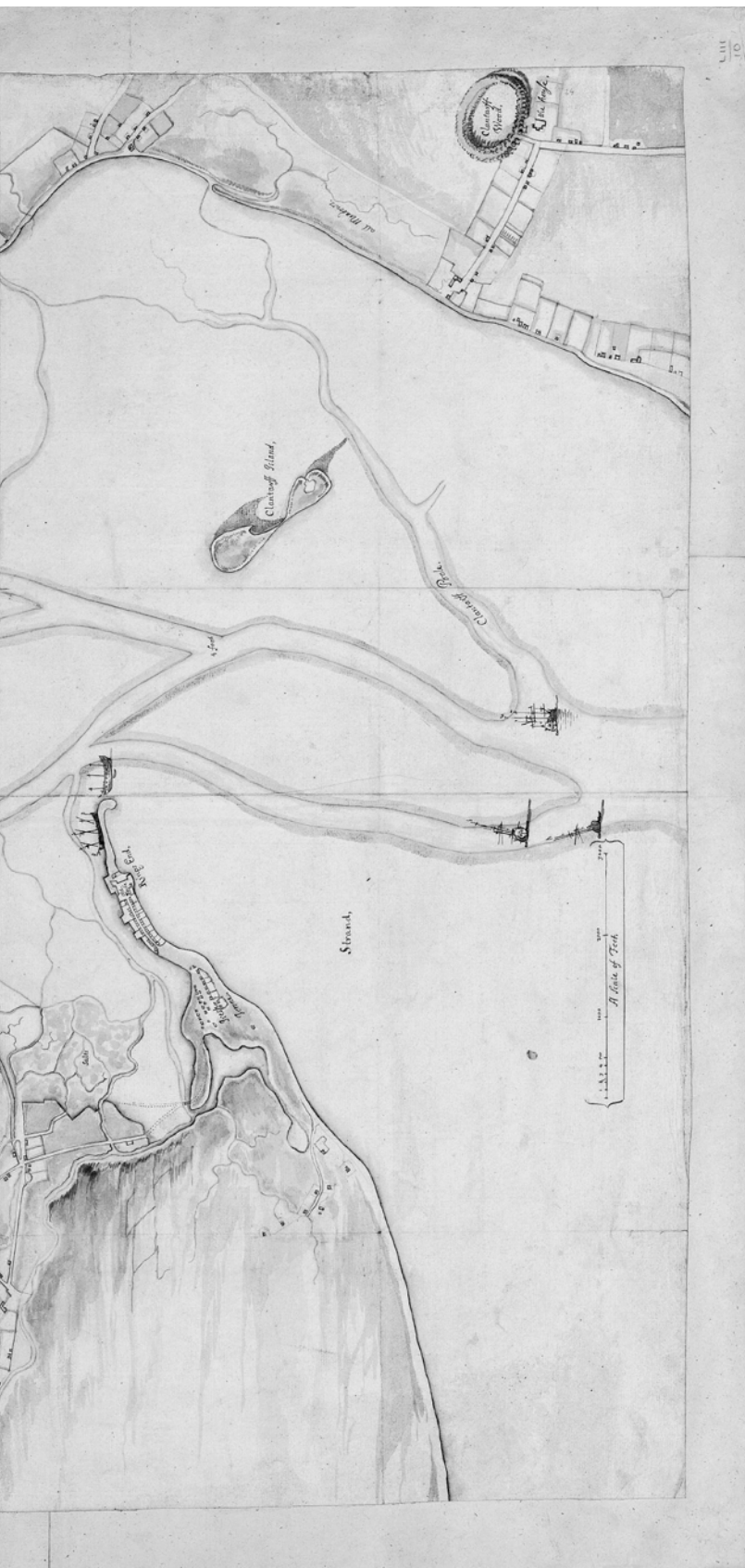
Il porto inizia a funzionare come polo di attrazione urbana: le **attività mercantili, in precedenza marginali, diventano strutturali**. Le rappresentazioni di navi e rotte sulla mappa, attestano l'intensificazione dei commerci e, la città si definisce progressivamente come capitale marittima.

Questa fase segna l'avvio della modernità morfologica di Dublino, in cui **il rapporto tra città e fiume assume un carattere sistemico e fondativo**.



1684





2.1.4 PLAN OF DUBLIN

La mappa del 1684 segna l'ingresso di Dublino in un'epoca caratterizzata da maggior ordine e, razionalità urbanistica.

Il tessuto urbano si regolarizza, le strade vengono rettificare o linearizzate ove possibile e gli isolati si dispongono con ordine.

Il centro medievale rimane riconoscibile, ma la città circostante assume un aspetto più controllato.

Il **fiume Liffey** diventa la spina dorsale della crescita: a sud si sviluppano spazi residenziali, mentre a nord si estendono quelli mercantili e produttivi. La città assume una configurazione bilaterale, equilibrata ma, già specializzata. Si rafforza anche la connessione ovest-est: il fiume non è più attraversato da pochi ponti occasionali, ma da un sistema di attraversamenti regolari che collegano i due versanti urbani.

Dal punto di vista morfologico, il passaggio dall'organico al regolare risulta compiuto. La città inizia a comportarsi come un campo urbano orientato, non più come un nucleo isolato.

Le nuove strade, tracciate secondo criteri geometrici, delineano un impianto che, anticipa la grande trasformazione del XVIII secolo.

British Library, "Plan of Dublin", ca. 1684.

Scala 1:10000.

Da: www.flickr.com (British Library), consultato in data 07/04/2025.

2.1.5 Herman Moll

PLAN OF THE CITY AND SUBURBS OF DUBLIN

La mappa del 1714 di Herman Moll evidenzia una Dublino ormai proiettata verso una piena espansione. La crescita si concentra prevalentemente a sud del Liffey, dove si sviluppano nuovi quartieri regolari attorno a **St. Stephen's Green**. In questa fase, la forma urbana assume caratteri distinti: l'ordine geometrico sostituisce la spontaneità e, gli spazi aperti diventano strumenti di organizzazione territoriale. Le piazze non sono più esiti casuali del tessuto ma, centri generatori la cui regolarità determina la configurazione dei quartieri circostanti. Il fiume, nel frattempo, si afferma come vero asse della città: i ponti si moltiplicano e le sponde vengono sistemate con fronti edilizi continui, segnando la nascita del fiume urbano come elemento architettonico più che naturale. In questa fase, Dublino può essere interpretata come un campo urbano ordinato, costituito da moduli e regole che, consentono l'espansione della città senza comprometterne la coerenza. Il rapporto tra geometria e paesaggio diventa esplicito e, la città assume per la prima volta una scala metropolitana.



Herman Moll, "Map of the City of Dublin",
National Gallery of Ireland, 1714.
Scala stimata 1:7500.

Da: onlinecollection.nationalgallery.ie, consultato in data 07/04/2025.

1714



1756

Plan of the CITY of DUBLIN and the ENVIRONS on the same Scale of LONDON, PARIS, & ROME by JOHN ROCQUE CHOROGRAPHER to his R. H. the PRINCE of WALES. I PLAN de DUBLIN et de ses ENVIRONS sur la même Echelle



A Scale of an Irish Mile

A Scale of Yards

Published according to Act of Parliament.



2.1.6 John Rocque

EXACT SURVEY OF THE CITY AND SUBURBS OF DUBLIN

La grande mappa di John Rocque del 1756 ,rap-
presenta il culmine della fase georgiana. Si tratta
della **prima carta esatta e dettagliata della città
moderna**. Il tessuto urbano appare ormai continuo
e, completamente pianificato: le piazze principali,
come **Merrion, Fitzwilliam e Mountjoy**, definisco-
no una struttura simmetrica e bilanciata. Il Liffey
risulta perfettamente regolarizzato e costeg-
giato da argini e banchine. Il sistema dei ca-
nali, Grand e Royal, inizia a delimitare i mar-
gini della città e a definire le future linee di
espansione. L'impianto urbano è ortogonale
e proporzionato, e la morfologia raggiunge
un equilibrio tra compattezza e ordine. Ogni
isolato è progettato come unità omogenea e,
la città assume una logica di campo isotropo,
in cui ogni parte può espandersi secondo lo
stesso principio compositivo.

Dal punto di vista spaziale, Dublino si trasforma in
una città progettata secondo regole e proporzio-
ni. Le **aree verdi**, come St. Stephen's Green, **diven-
tano spazi centrali di rappresentanza e di equili-
brio visivo**. La relazione tra porto, fiume e tessuto
urbano si configura come sistemica: il Liffey diven-
ta la struttura portante non solo dal punto di vista
funzionale, ma anche compositivo.

John Rocque, "Exact Survey of the City and
Suburbs of Dublin", Harvard Library, 1756.

Scala 1:4320

Da: iif.harvard.edu, consultato in data
07/04/2025.

2.1.7 CARTE DE DUBLIN

La mappa del 1762 conferma l'espansione verso la costa e la crescita del porto. La città si sviluppa ora lungo una **direttrice ovest-est**, seguendo la linea del Liffey fino alla baia. Le banchine vengono ampliate e sistemate, mentre nuove arterie collegano il centro ai quartieri esterni. Si configura così una città lineare, in cui il porto diventa parte integrante dell'organismo urbano. Le funzioni si differenziano: le zone residenziali si concentrano a sud, mentre a nord si trovano magazzini, cantieri e attività produttive. La struttura ortogonale del secolo precedente permane ma, viene modificata dalla necessità di collegare funzioni diverse tra loro. Si tratta di una fase di transizione funzionale, in cui la regolarità geometrica lascia progressivamente spazio a un'organizzazione basata su direttrici.

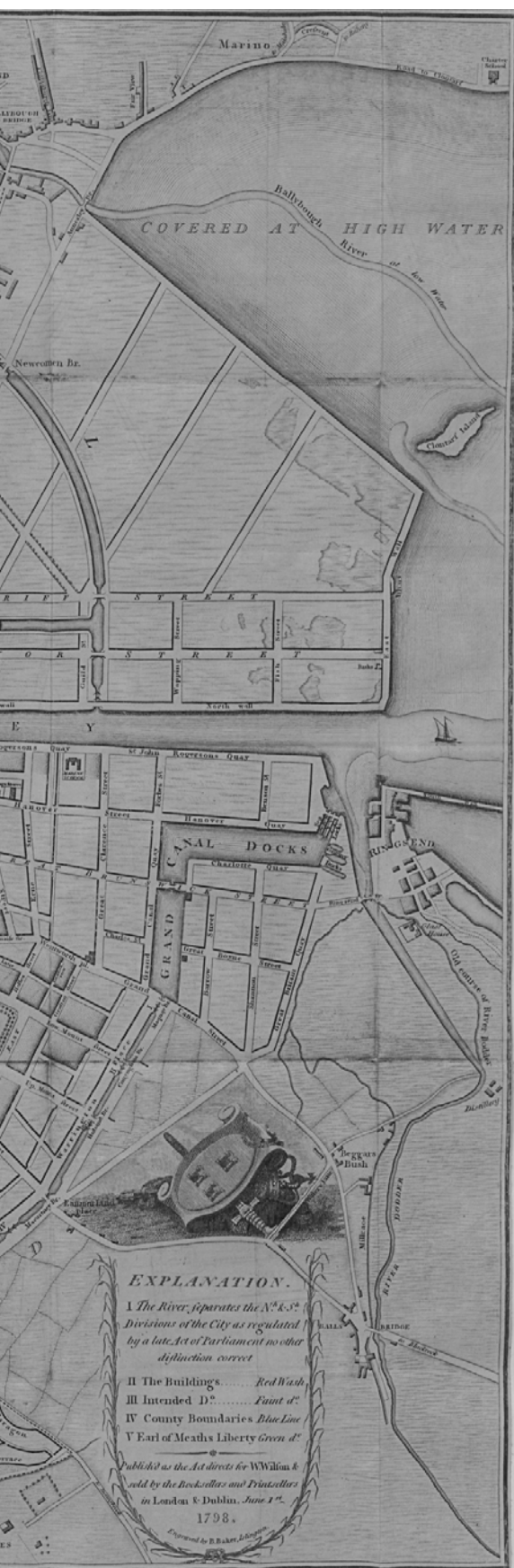


1762



1798





2.1.8 William Faden

PLAN OF THE CITY OF DUBLIN

La mappa di Faden, del 1798, chiude il Settecento con l'immagine di una città pienamente consolidata.

Il porto è ormai un'infrastruttura di scala internazionale e, il tessuto urbano si estende in modo continuo fino alla costa.

La città si apre sulla baia con una forma a ventaglio, mentre la connessione tra centro e mare diventa diretta. Dal punto di vista morfologico, Dublino raggiunge un equilibrio quasi perfetto: la griglia regolare si estende in modo coerente, ma inizia a mostrare i limiti della propria rigidità. La successiva industrializzazione interromperà questo equilibrio, introducendo nuovi poli e margini.

William Faden, "Plan of the City of Dublin",
British Library, 1798.

Da: www.flickr.com (British Library), consultato
in data 07/04/2025.

2.1.9 John Cooke

MAP OF DUBLIN

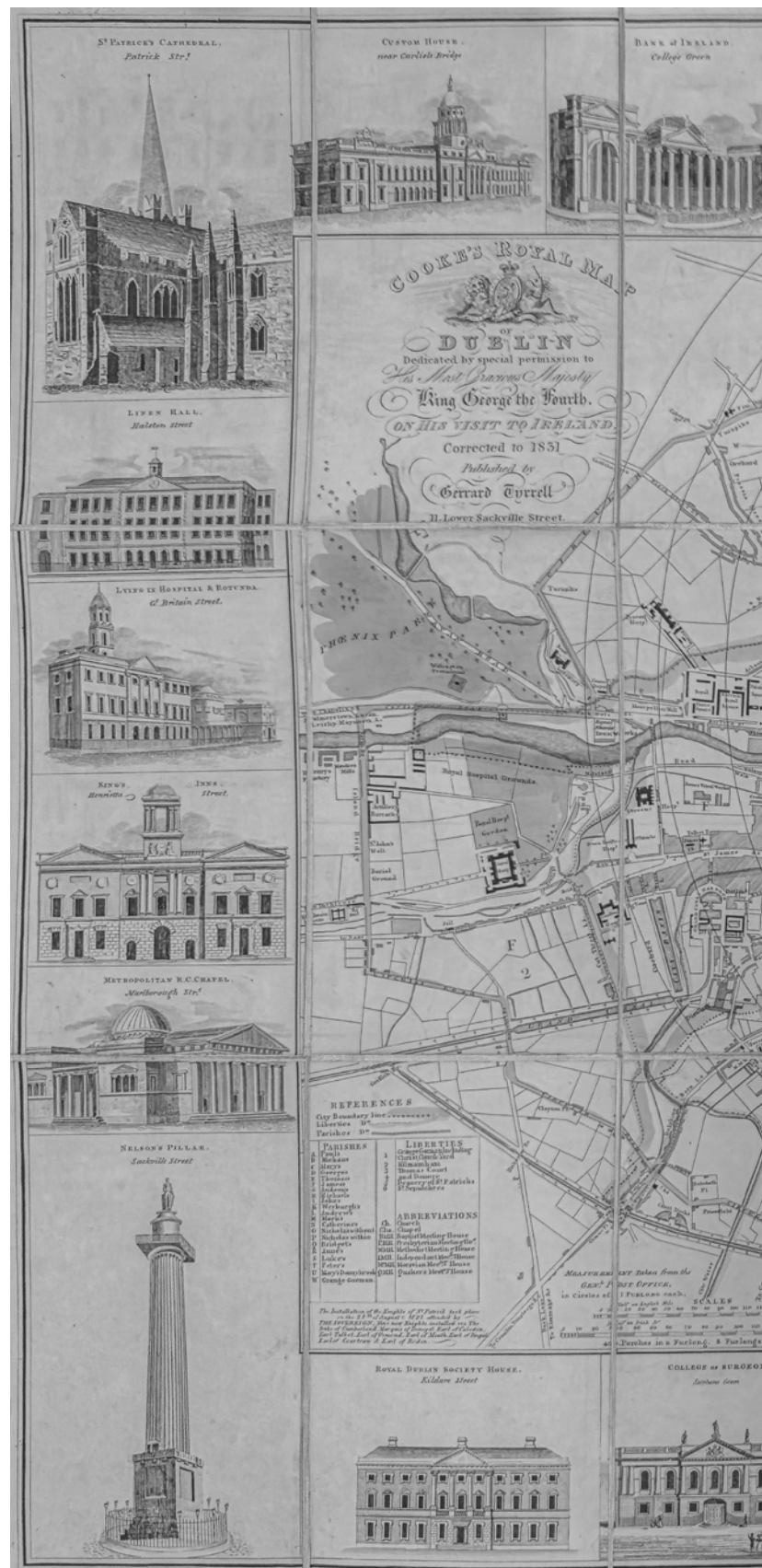
Nel 1831 la città si configura come un **organismo completo e rappresentativo**. La mappa di John Cooke, realizzata in occasione della visita del re d'Inghilterra, **valorizza gli edifici simbolici e le piazze principali**, restituendo l'immagine di una capitale ormai compiuta.

Il tessuto georgiano risulta pienamente formato, ma i segni della modernità sono già evidenti: arterie più ampie, nuove infrastrutture e i primi spazi di carattere industriale.

La morfologia di Dublino diventa ibrida: il centro monumentale mantiene la simmetria settecentesca, mentre le periferie iniziano a modificarla.

Le aree portuali e i canali si configurano come assi di connessione, conferendo alla città una struttura più articolata.

In questa fase, la forma urbana passa dalla stabilità del disegno alla dinamicità della funzione.



John Cooke, "Map of Dublin", Politecnico di Torino, 1831
 William Faden, "Plan of the City of Dublin", British Library, 1798.
 Da: Fondo Mosca, biblioteca DISEG, Politecnico di Torino.
 Immagine scanzionata fotograficamente e successivamente rielaborata digitalmente.

1831



1914





2.1.10 George Washington Bacon **DUBLIN**

Nel 1914 Dublino assume la fisionomia di una grande città industriale.

Il tessuto urbano, pur mantenendo la regolarità della struttura georgiana, si arricchisce di nuovi elementi infrastrutturali, quali ferrovie, stazioni, porti e stabilimenti produttivi. Il porto diventa l'elemento generatore dell'intero sistema urbano, costituendo un asse funzionale che, collega il centro al mare e, tramite canali e linee ferroviarie, al territorio circostante.

Dal punto di vista morfologico, la città non è più compatta: la crescita segue le direttrici infrastrutturali e genera una serie di nuclei specializzati, separati ma connessi tra loro da linee di movimento. A nord si concentrano le attività industriali e i quartieri operai, mentre a sud si estendono le zone residenziali e amministrative. Il Liffey, che fino al secolo precedente aveva rappresentato un elemento di equilibrio tra le due parti della città, si trasforma ora in una fascia produttiva, caratterizzata dalla sovrapposizione di ponti, binari, magazzini e moli. Il modello urbano si modifica: Dublino non cresce più per l'addizione di tessuti omogenei, ma per l'aggregazione di funzioni. La città assume così una forma reticolare, organizzata per connessioni più che per continuità fisiche. L'ordine formale del XVIII secolo sopravvive come struttura di riferimento ma, la sua coerenza geometrica viene interrotta dalle nuove infrastrutture. Questa fase segna il passaggio della città a un sistema dinamico, in cui la forma non è più un disegno statico, ma un movimento. L'immagine di Dublino come città portuale si completa: mare, fiume e rete ferroviaria costituiscono un'unica infrastruttura territoriale.

George Washington Bacon, "Dublin", UCD Digital Library, 1914.
Scala 1:10.560 (6 inches to 1 mile)

Da: digital.ucd.ie, consultato in data 01/04/2025.

2.1.11 Geographia Ltd. **PLAN OF DUBLIN**

La carta del 1939 rappresenta una Dublino in transizione verso la dimensione metropolitana. Le aree residenziali si espandono lungo assi radiali, mentre il porto raggiunge la massima estensione operativa. La città cresce verso ovest e sud, oltre i limiti storici del tessuto georgiano, e si sviluppano i primi quartieri periferici. Dal punto di vista morfologico, il sistema urbano inizia a frammentarsi: il centro mantiene una forte identità visiva, ma la sua continuità viene interrotta dalle nuove infrastrutture stradali e ferroviarie. Si afferma una morfologia policentrica, in cui i nuovi insediamenti residenziali si configurano come cellule autonome, collegate da grandi assi di comunicazione. Il porto si modernizza, diventando un nodo strategico per il commercio internazionale. La linea di costa viene progressivamente modificata mediante ampliamenti e riempimenti, che preludono alla futura realizzazione della PENISOLA DI PO-OLBEG. In questa fase, la città manifesta una doppia natura: da un lato la persistenza della forma storica, dall'altro l'emergere di una dimensione metropolitana caratterizzata da reti e distanze.

Geographia Ltd., "Plan of Dublin", London, 1939.

Scala 1:20000.

Da: wlibapps-eu.s3.amazonaws.com,
consultato in data 28/03/2025.

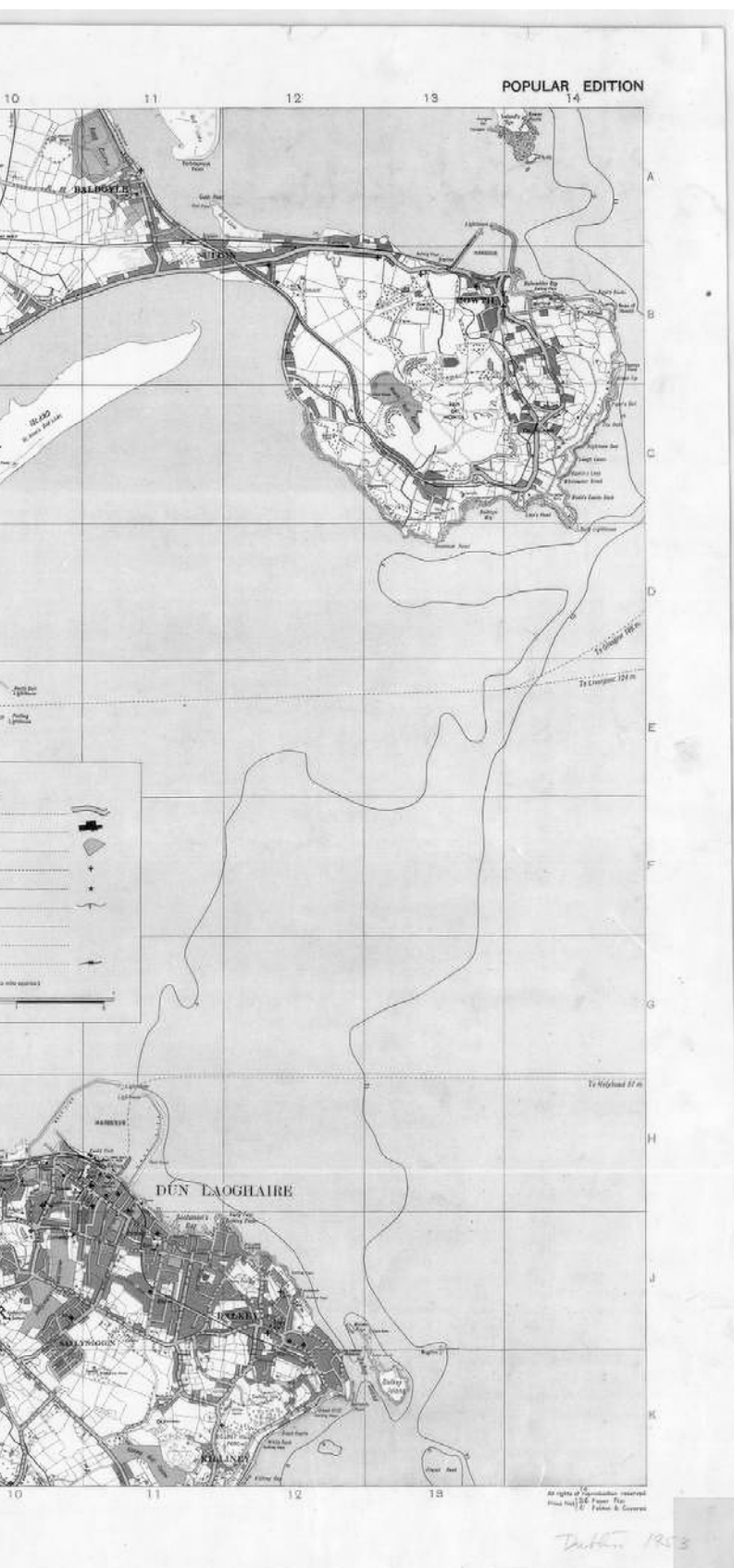


1939



1950





2.1.12 ORDINANCE SURVEY OF IRELAND

La mappa del 1950 raffigura Dublino nel pieno della **ricostruzione postbellica**.

Le aree portuali, parzialmente danneggiate durante la guerra, vengono riprogettate e riattrezzate.

La pianificazione urbana del dopoguerra introduce nuovi quartieri residenziali, spesso collocati ai margini del tessuto compatto.

Dal punto di vista morfologico, la città inizia a perdere la propria unità visiva: le espansioni periferiche, realizzate secondo criteri modernisti, si distaccano dalla griglia georgiana e introducono un linguaggio più funzionale e frammentato.

La morfologia razionale dei nuovi quartieri, caratterizzata da grandi isolati e spazi aperti, entra in contrasto con la compattezza del centro storico. Tuttavia, il fiume Liffey rimane il principale elemento di continuità: le nuove infrastrutture, quali ponti, arterie stradali e ferrovie, continuano ad allinearsi lungo il suo asse, garantendo un legame fisico e visivo tra le diverse parti della città. La Dublino degli anni Cinquanta si configura come una città in transizione: da un lato orientata alla modernizzazione, dall'altro ancora legata alla memoria delle proprie strutture storiche. In questo equilibrio tra passato e innovazione si prepara la trasformazione successiva.

Ordnance Survey of Ireland, "Dublin Map", UCD Digital Library, 1950.

Scala 1:10560

Da: digital.ucd.ie, consultato in data 28/03/2025.

2.1.13 ORDNANCE SURVEY OF IRELAND

La mappa del 1973 segna una nuova fase nell'evoluzione morfologica di Dublino, caratterizzata dalla metropolizzazione.

La città non si configura più come semplice nucleo urbano, bensì come sistema territoriale complesso.

La realizzazione della penisola di Poolbeg, con terminal container e centrali elettriche, rappresenta l'apice dello sviluppo industriale. La morfologia urbana si organizza attorno a grandi assi infrastrutturali: strade, linee ferroviarie e aree portuali si integrano in una rete che attraversa la città da ovest a est.

Il centro storico, pur mantenendo la propria struttura, perde l'esclusività spaziale: la vita urbana si distribuisce lungo i nuovi assi e, la città assume un carattere diffuso.

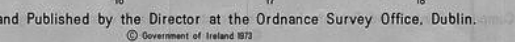
Il territorio urbano si comporta come una struttura reticolare, in cui la continuità fisica viene sostituita da quella funzionale. Le periferie si espandono e si integrano, dando origine a un sistema di sub-centri interconnessi. Il porto, ormai pienamente modernizzato, definisce la morfologia della fascia costiera come una lunga linea di connessione tra la città e il mare. Questa fase, conclude il ciclo della città industriale e, inaugura quello della città infrastrutturale. La forma di Dublino non è più quella di un organismo compatto, ma di una struttura in movimento, in cui la relazione tra le parti prevale sulla loro contiguità fisica.



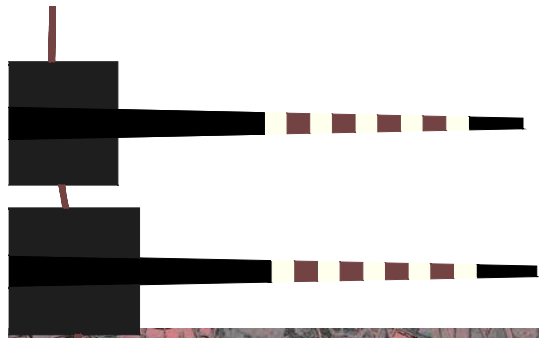
Ordnance Survey of Ireland, "Dublin Map", UCD Digital Library, 1973.

Scala 1:10000

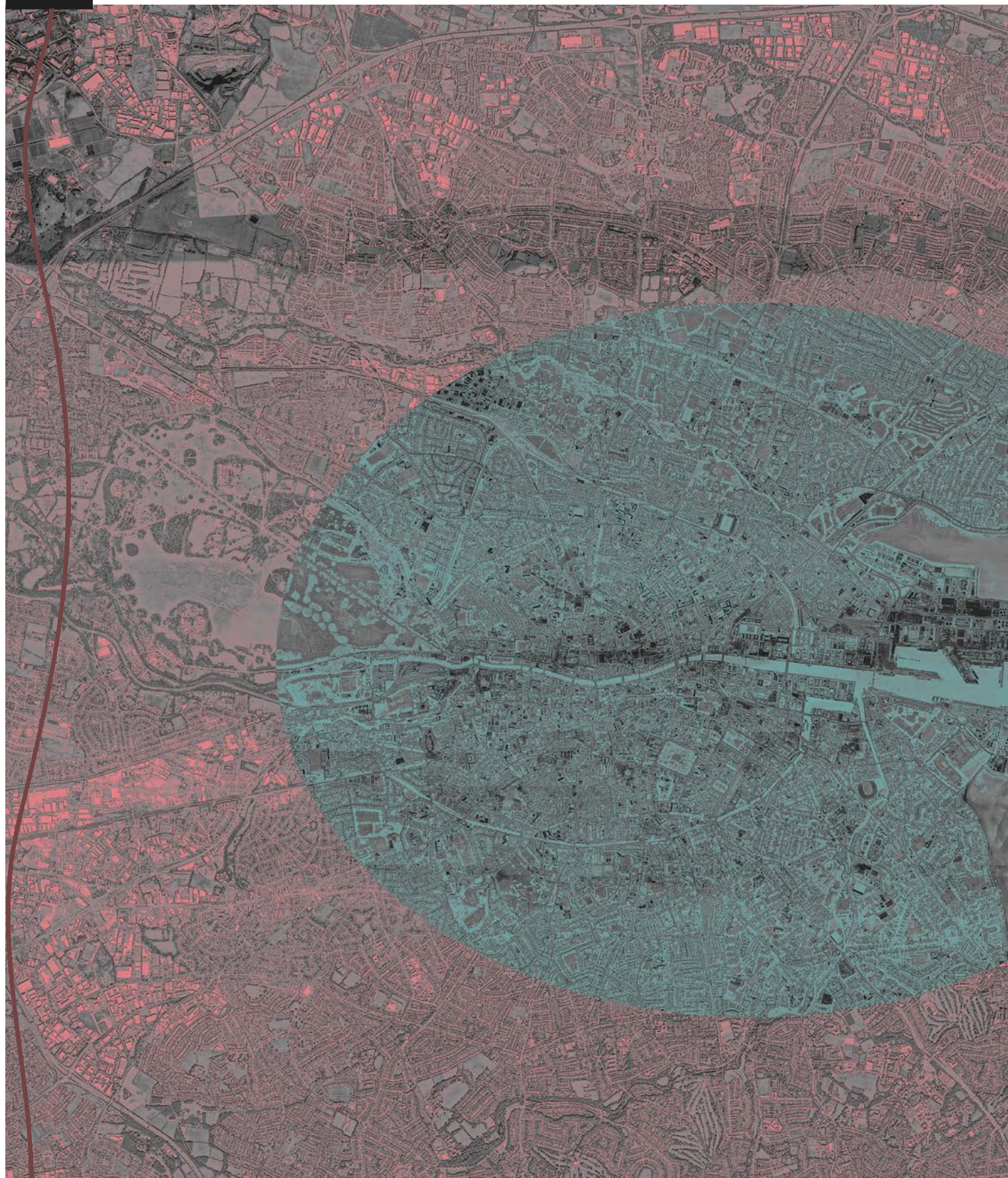
Da: digital.ucd.ie, consultato in data 28/03/2025.

9TH POPULAR EDITION

73



2025





2.1.14 SATELLITE

L'immagine contemporanea di Dublino, estrapolata mediante il programma Google Earth, e rielaborata successivamente, evidenzia il compimento di un lungo processo di trasformazione.

La città si presenta oggi come policentrica, frammentata ma connessa, organizzata secondo reti ambientali e infrastrutturali più che per continuità edilizia. Le Docklands, un tempo area industriale, sono state completamente rigenerate in quartieri direzionali e residenziali. La PENISOLA DI POOLBEG, per secoli cuore del porto industriale, diventa elemento ricco di potenzialità ai fini di ideazione di progetti di riqualificazione che ne ridefiniscono il rapporto con la baia. Il fiume Liffey, che nel XVII secolo era un corso naturale e irregolare, si configura oggi come asse urbano continuo, affiancato da spazi pubblici e percorsi pedonali. La morfologia attuale è caratterizzata da ibridazione e riconnessione: i confini tra le zone funzionali si dissolvono e, la città tende a ricomporsi in una trama di luoghi diversi ma complementari. L'impianto storico sopravvive nel centro, mentre il sistema urbano, nel suo complesso, si comporta come un insieme di poli interrelati.

Dublino si configura oggi come un paesaggio urbano in cui si intrecciano passato e futuro: la regolarità georgiana, la memoria industriale e la nuova vocazione ambientale.

Google Earth, "Dublin Urban Area", elaborazione propria, 2025.

Immagine estrapolata da Google Earth in data 28/03/2025 e successivamente rielaborata.



2.2 DAL NUCLEO AL SISTEMA

DAL SISTEMA AL PAESAGGIO URBANO

L'evoluzione morfologica di Dublino, analizzata attraverso cinque secoli di cartografia, **evidenzia un percorso coerente ma non lineare, caratterizzato da un processo continuo di apertura, deformazione e ricomposizione.**

Dal nucleo murato del Seicento alla città diffusa contemporanea, ogni fase rappresenta un equilibrio temporaneo tra struttura e funzione. **Il filo conduttore di questa trasformazione è il fiume Liffey, che ha agito come matrice spaziale costante:** da semplice corso d'acqua a canale urbano, da infrastruttura commerciale a spina verde, esso ha mantenuto la propria centralità, garantendo continuità alla città anche nei momenti di maggiore frammentazione. **Attorno al Liffey si sono sviluppate le diverse "versioni" di Dublino: la città compatta, la città lineare, la città georgiana, la città industriale e, infine, la città reticolare.** Il porto, ha svolto un ruolo altrettanto determinante, trasformandosi da zona produttiva a sistema di relazioni tra mare, fiume e aree urbane. La **PENISOLA DI POOLBEG** ne rappresenta la sintesi simbolica, un luogo che unisce memoria industriale e potenzialità ecologica.

Le mappe ridisegnate che, accompagnano questa analisi, consentono di visualizzare con chiarezza le permanenze e le trasformazioni: non si limitano a illustrare, ma interpretano il processo, sovrapponendo tracciati e configurazioni, per rivelare la logica interna della forma urbana e, il modo in cui il tempo l'ha modellata. In questa prospettiva, Dublino emerge come una città che non ha mai abbandonato la propria identità fluviale e portuale, ma l'ha costantemente reinterpretata. Oggi, la sua morfologia può essere descritta come un sistema di equilibri tra pieni e vuoti, tra infrastrutture e paesaggi, in cui il costruito e il naturale si integrano in un'unica struttura territoriale. **Dublino non è più soltanto una città, ma un paesaggio urbano complesso, in cui ogni epoca ha lasciato un segno leggibile e in cui la forma continua a evolversi, senza perdere memoria di sé.**

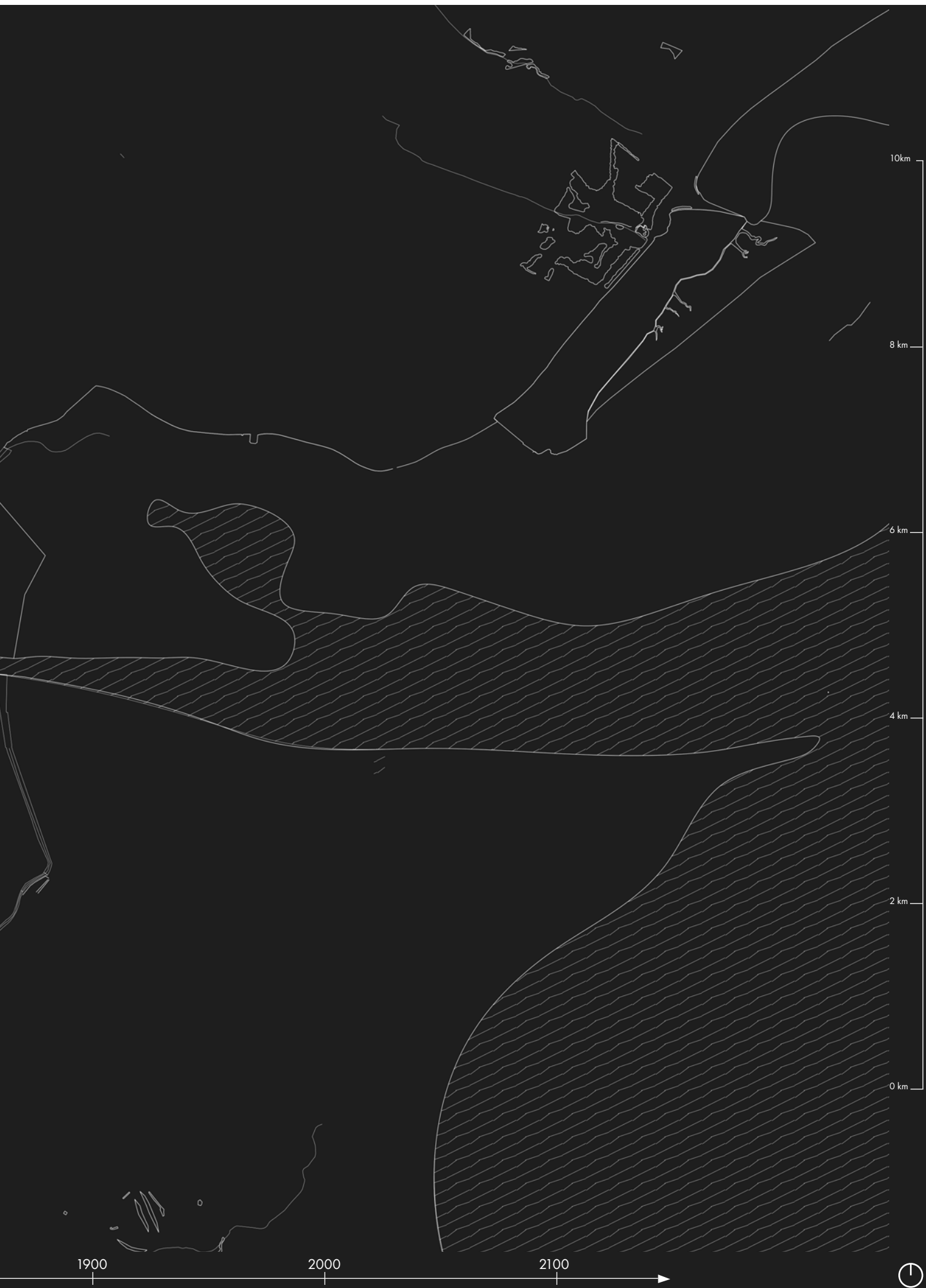


SCALA 1:50000 250 m

1600 1610

1700

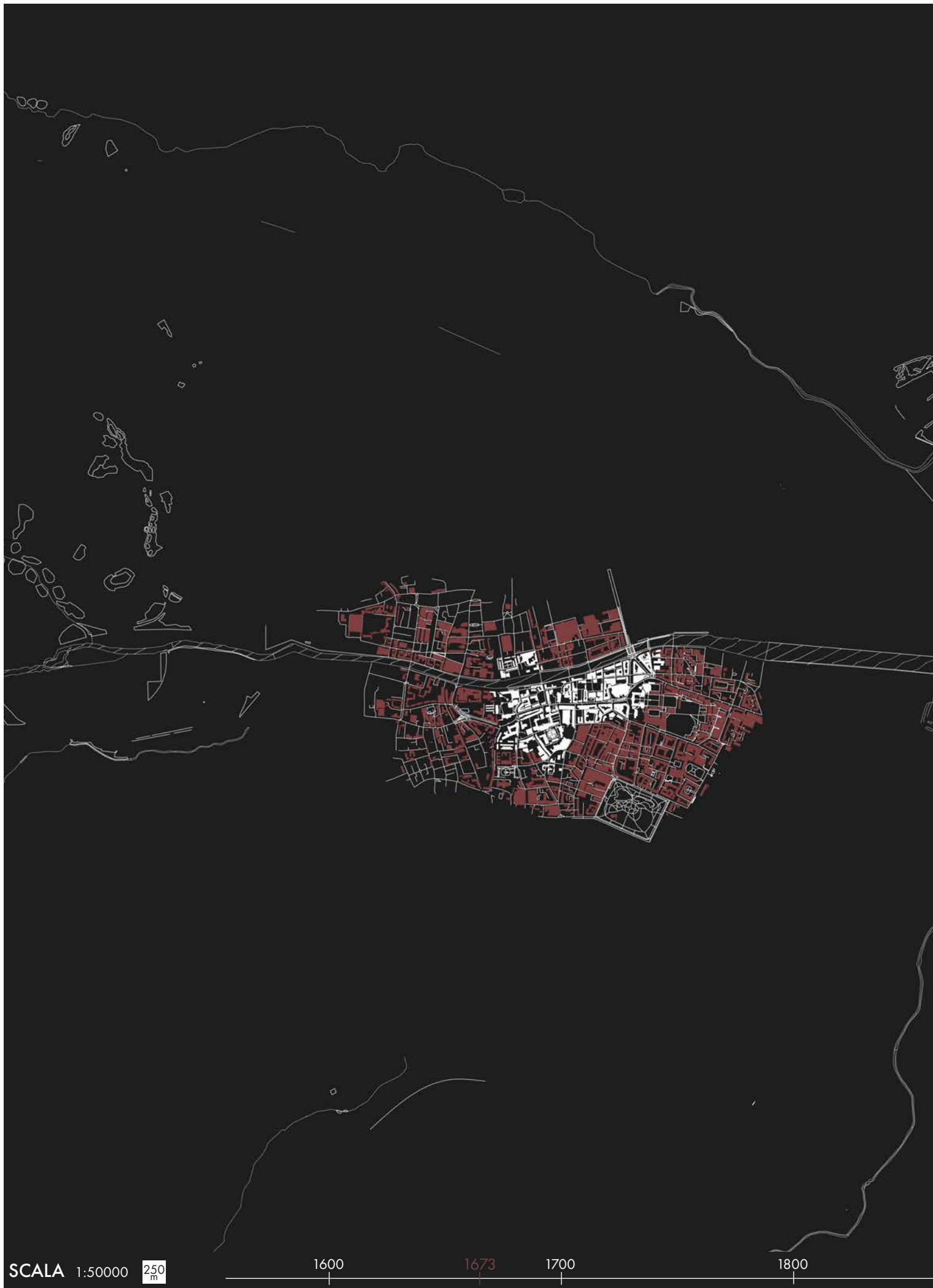
1800



1900

2000

2100



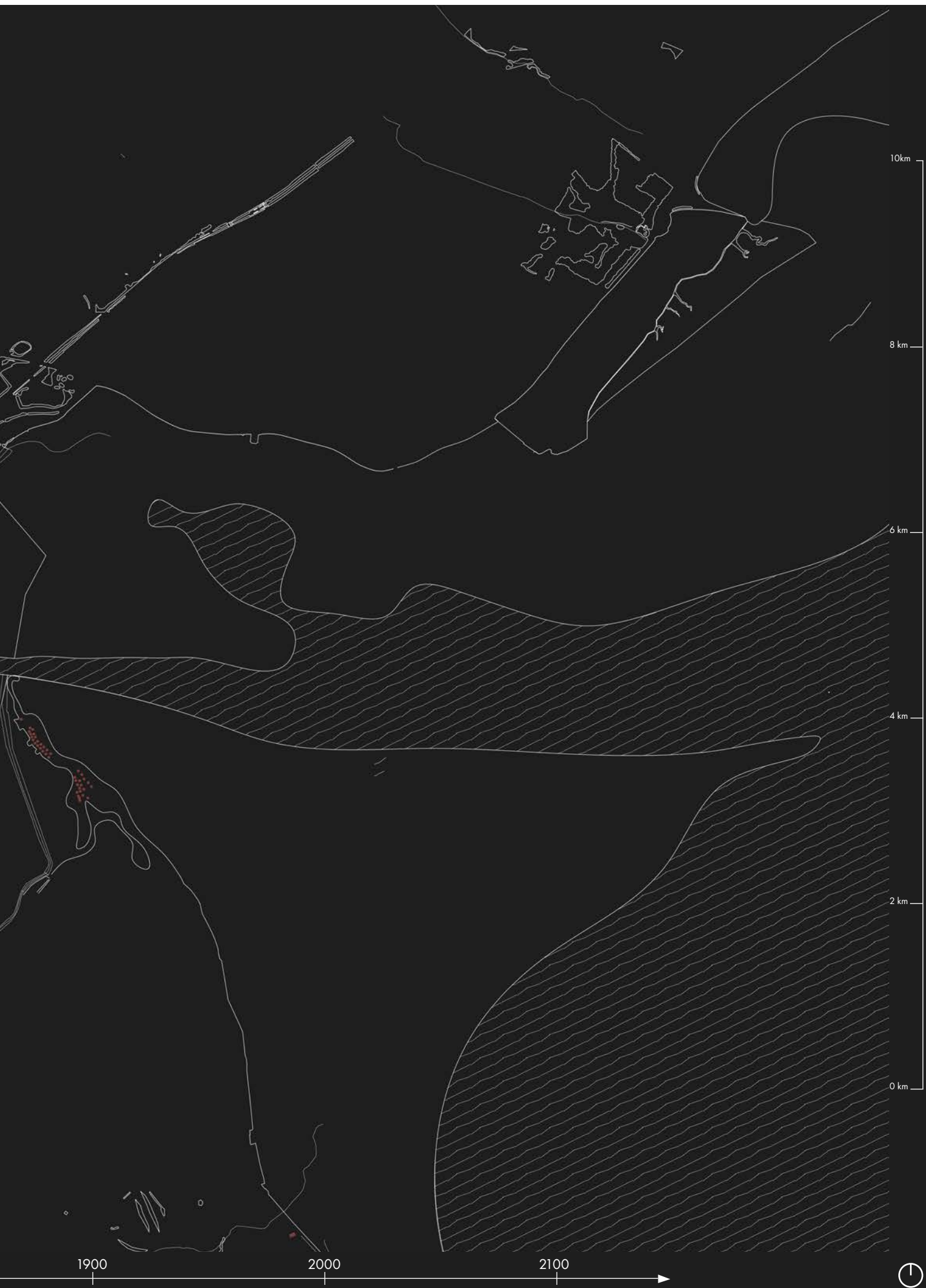
SCALA 1:50000 250 m

1600

1673

1700

1800



10km

8 km

6 km

4 km

2 km

0 km

1900

2000

2100







10km

8 km

6 km

4 km

2 km

0 km

1900

2000

2100



SCALA 1:50000 250
m

1600

1700 1714

1800



10km

8 km

6 km

4 km

2 km

0 km

1900

2000

2100





SCALA 1:50000 250
m

1600

1700

1756

1800



10km

8 km

6 km

4 km

2 km

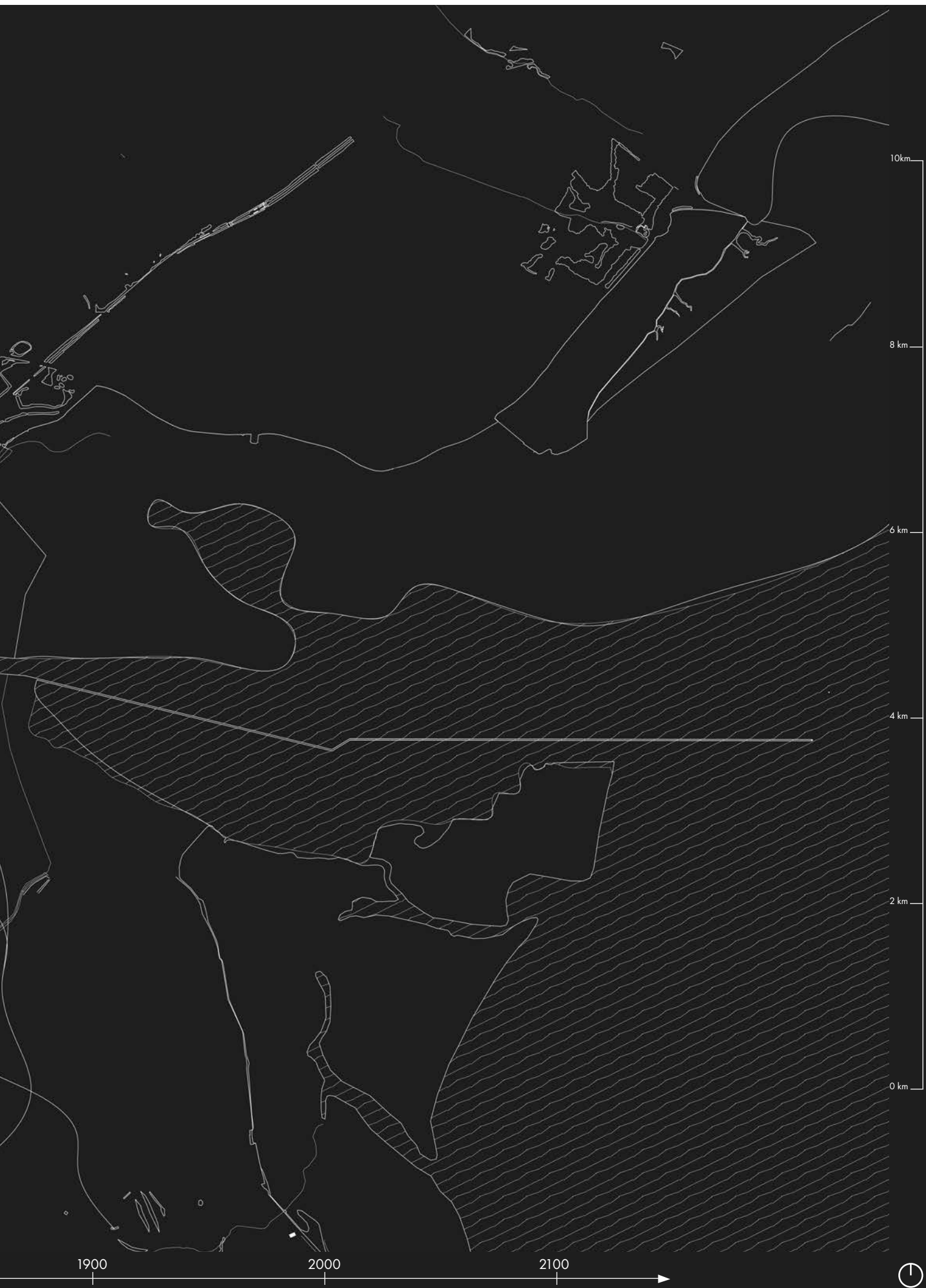
0 km

1900

2000

2100





10km

8 km

6 km

4 km

2 km

0 km

1900

2000

2100







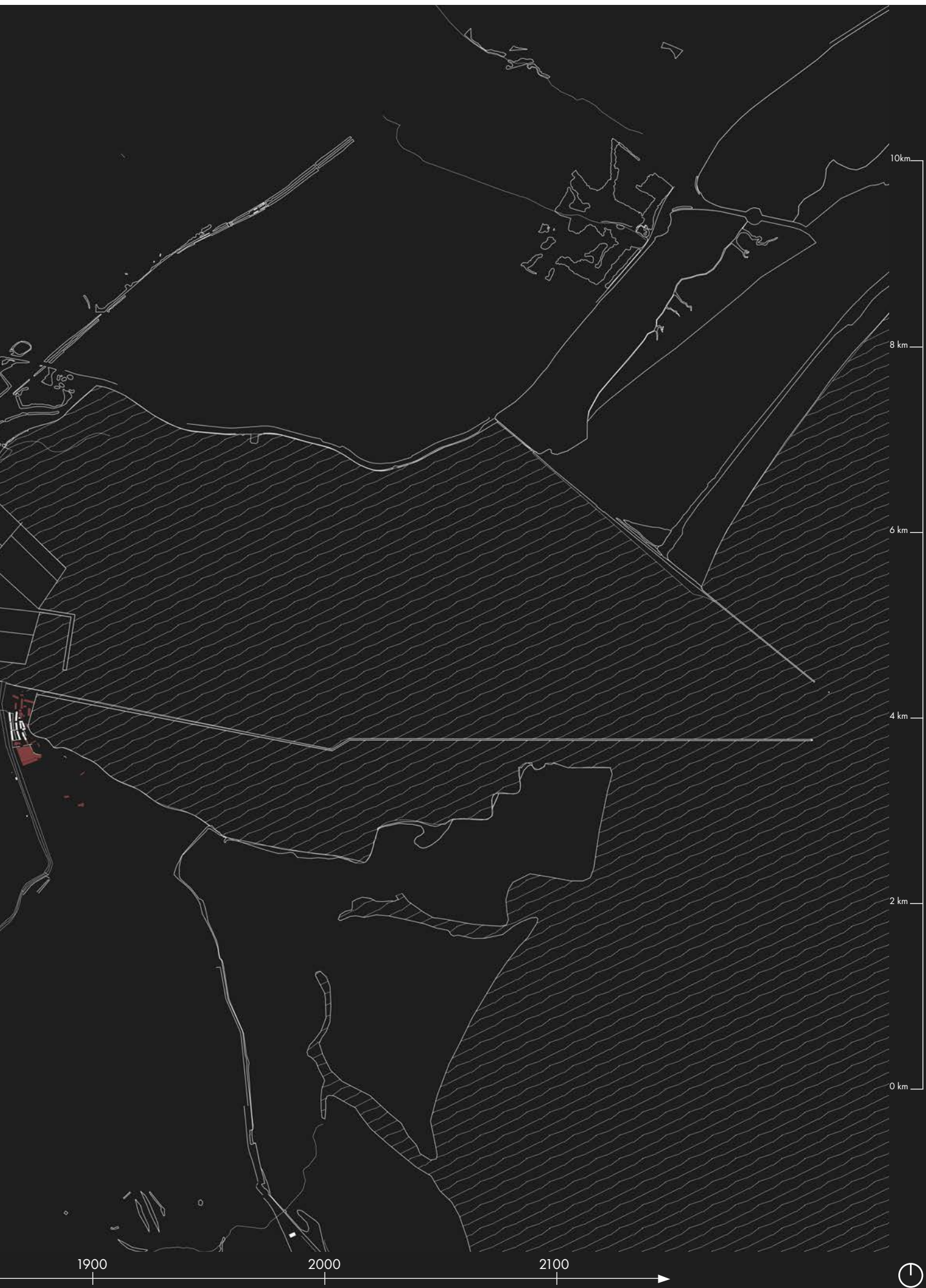
SCALA 1:50000 250
m

1600

1700

1800

1831





SCALA 1:50000

250
m

1600

1700

1800





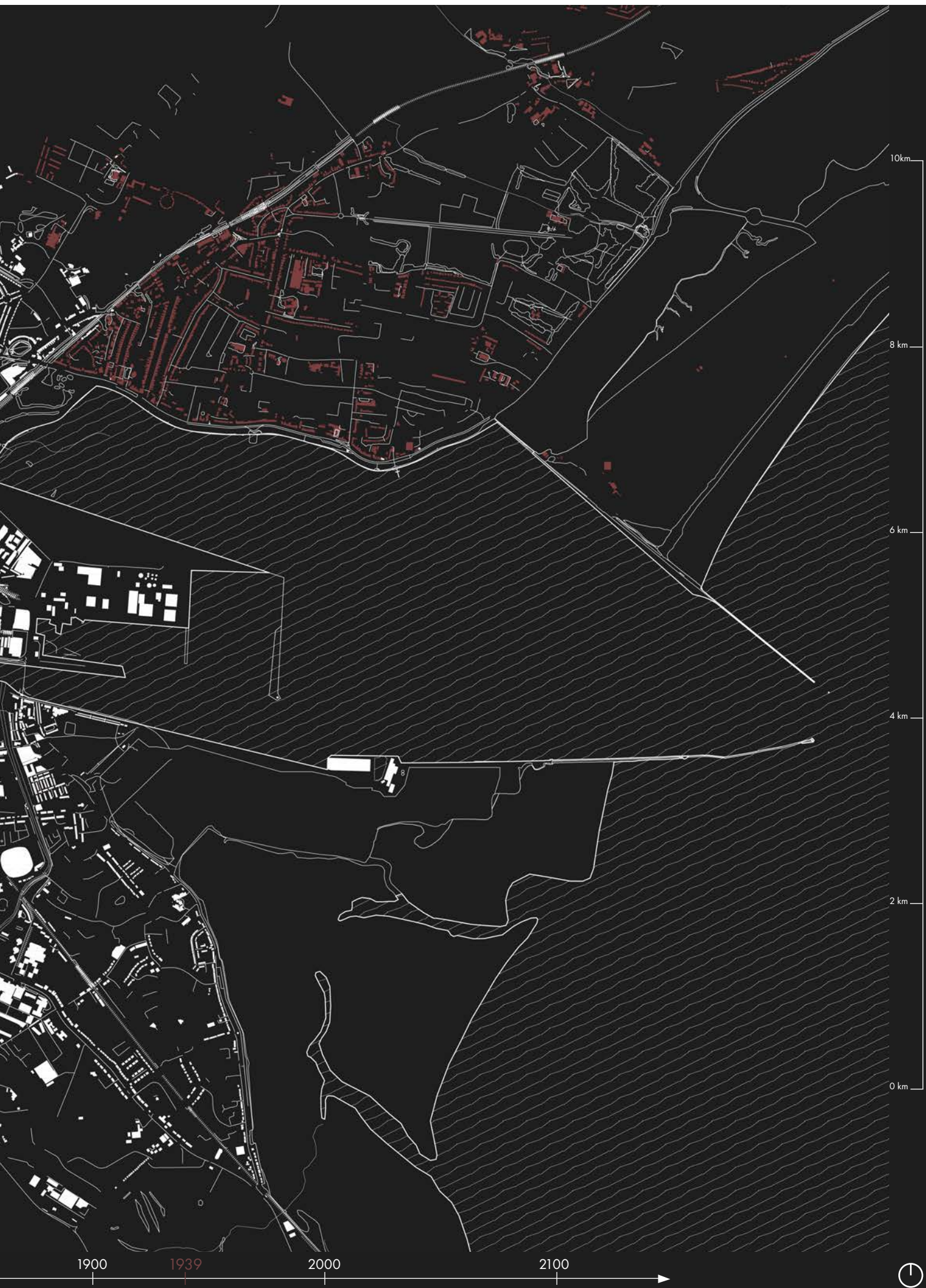
SCALA 1:50000

250
m

1600

1700

1800



10km

8 km

6 km

4 km

2 km

0 km

1900

1939

2000

2100

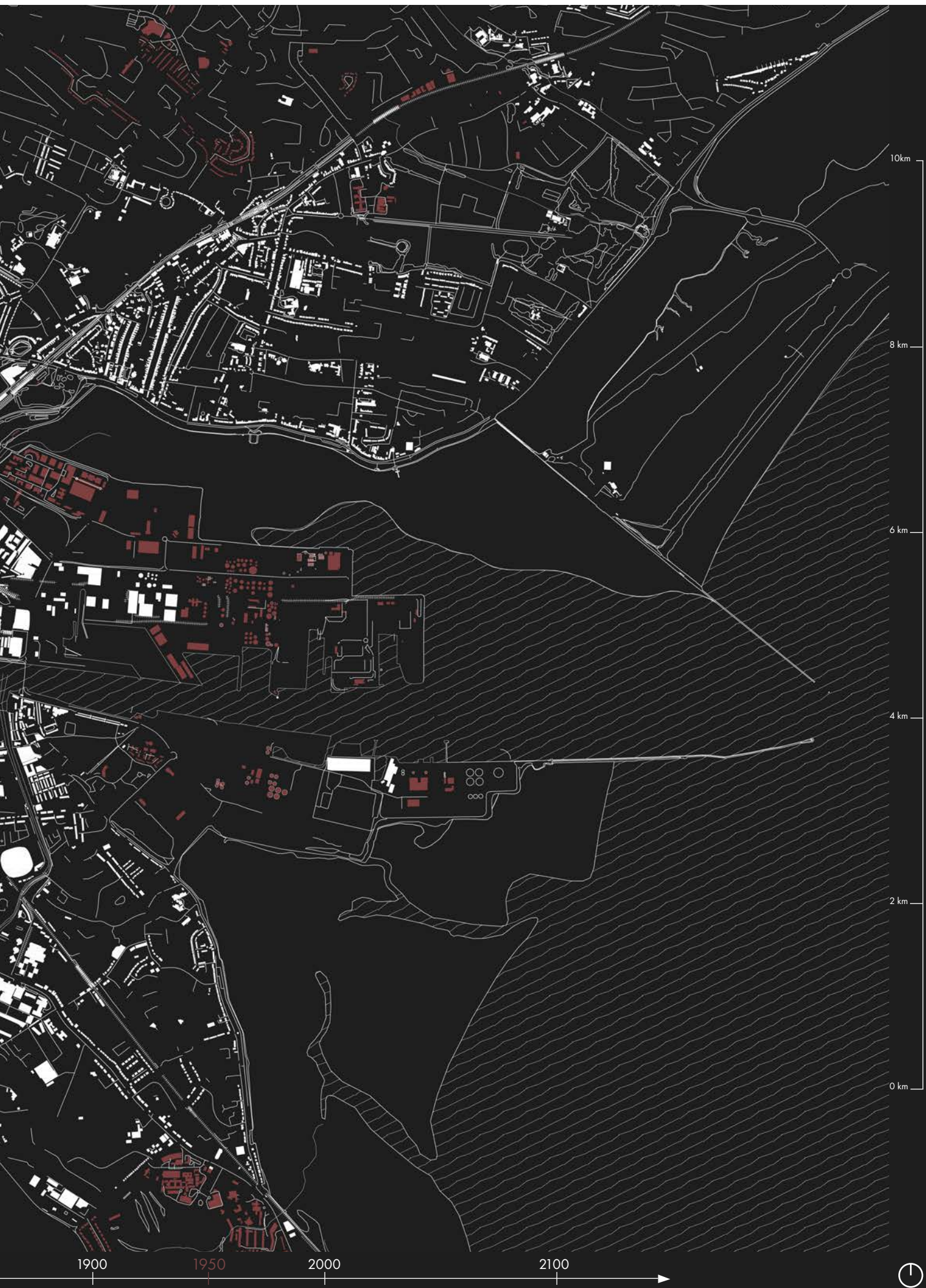


SCALA 1:50000 250 m

1600

1700

1800



10 km

8 km

6 km

4 km

2 km

0 km

1900

1950

2000

2100

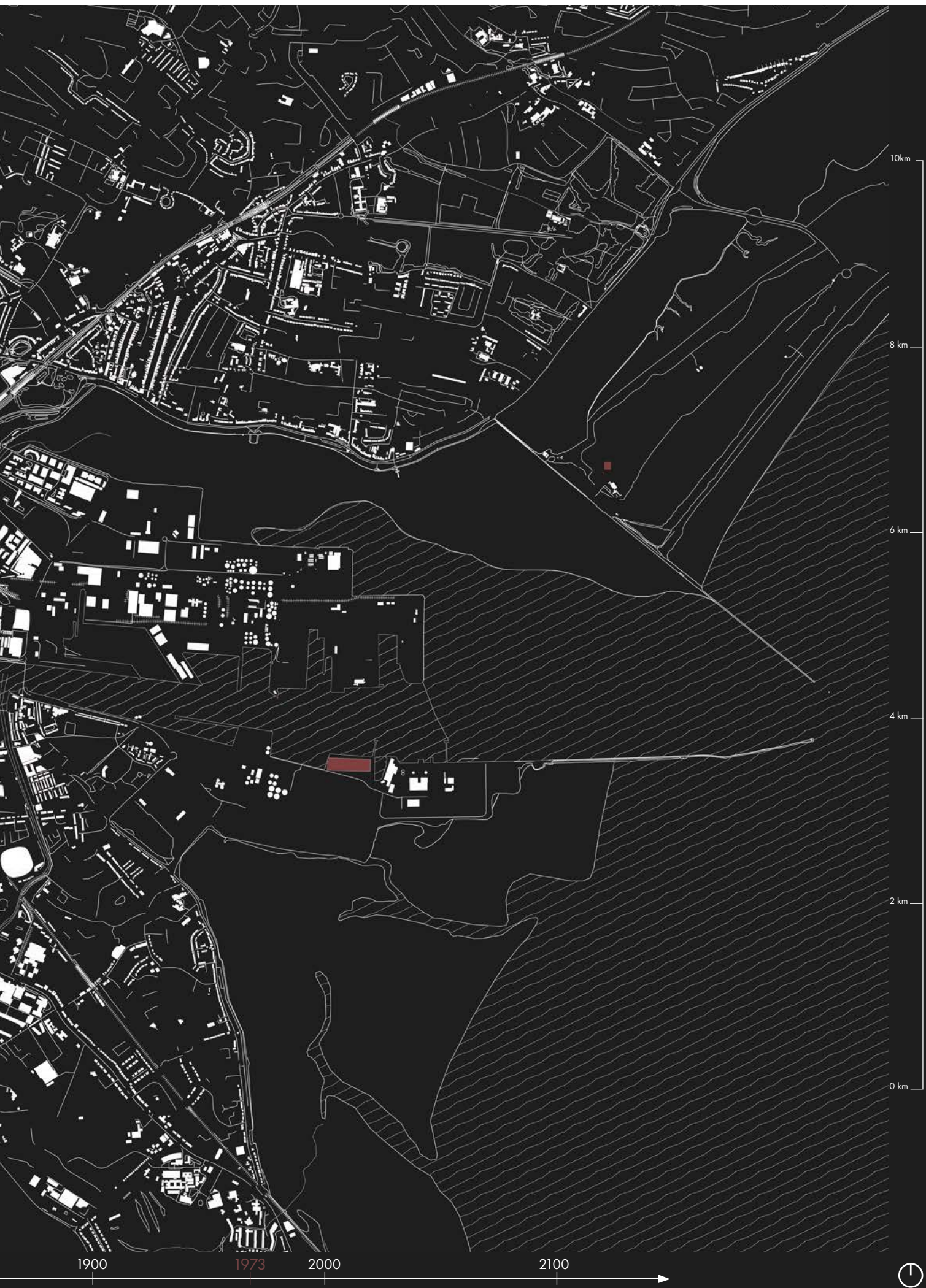


SCALA 1:50000 250 m

1600

1700

1800



10 km

8 km

6 km

4 km

2 km

0 km

1900

1973

2000

2100





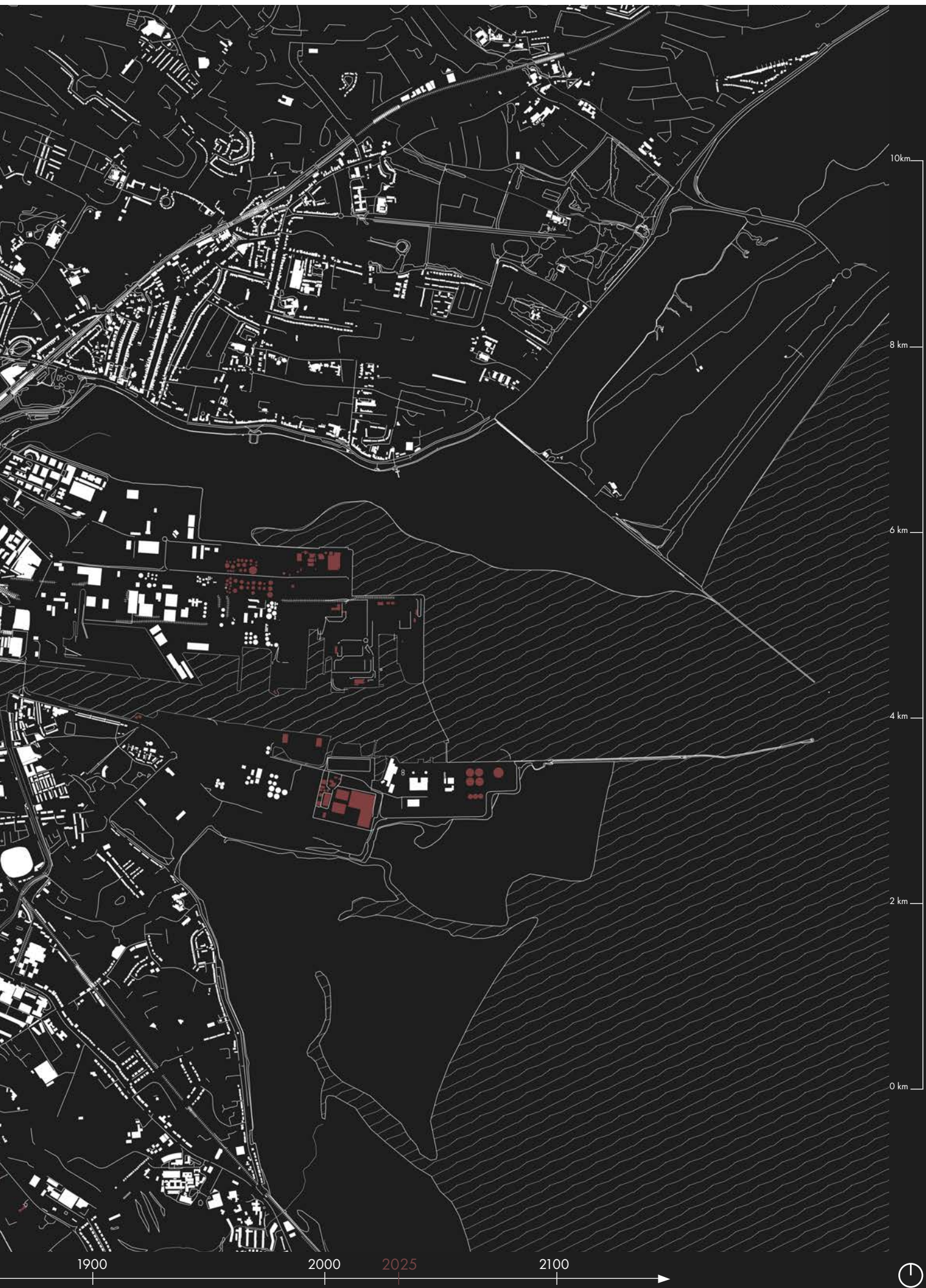
SCALA 1:50000

250
m

1600

1700

1800



10km

8 km

6 km

4 km

2 km

0 km

1900

2000

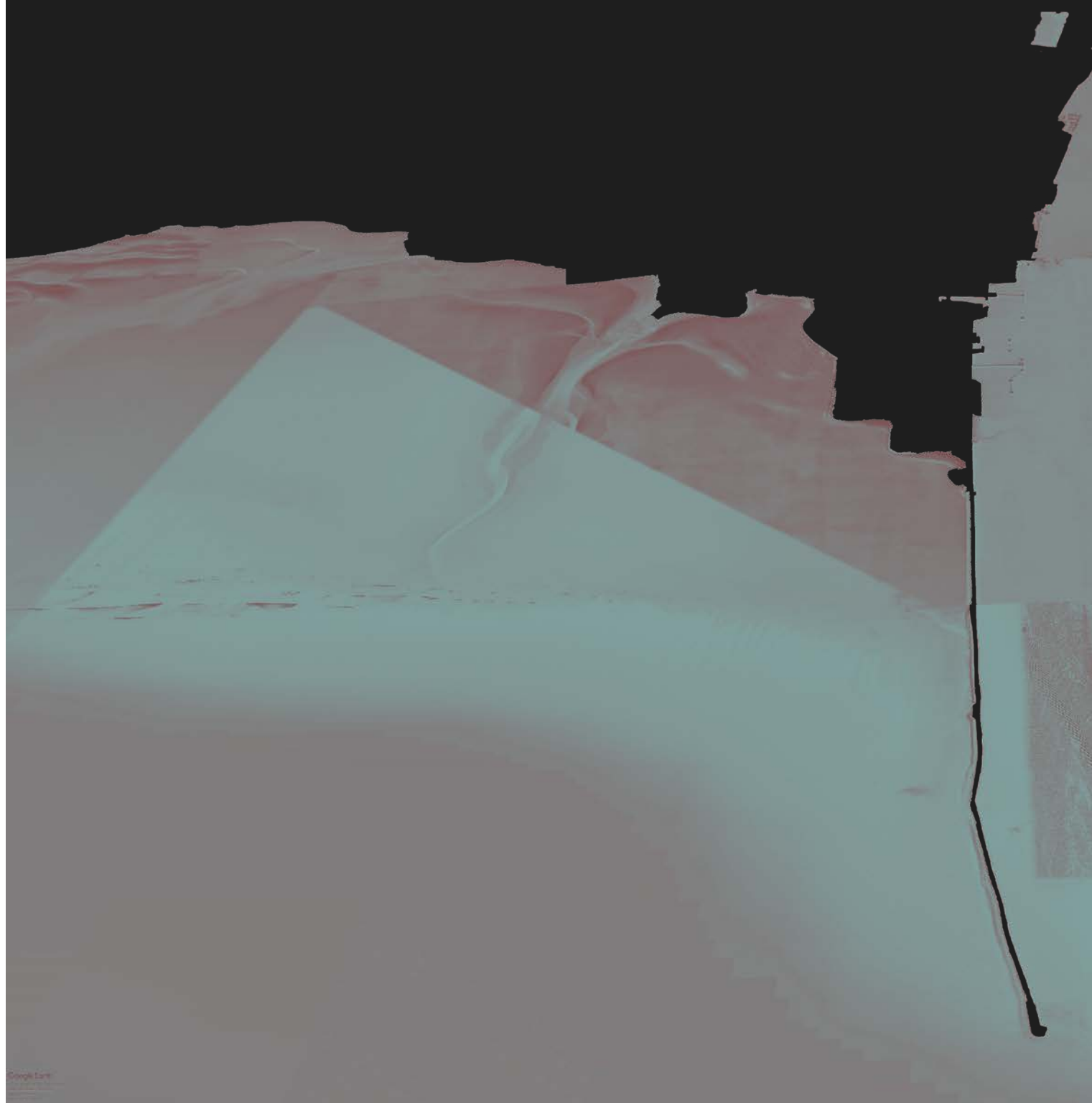
2025

2100



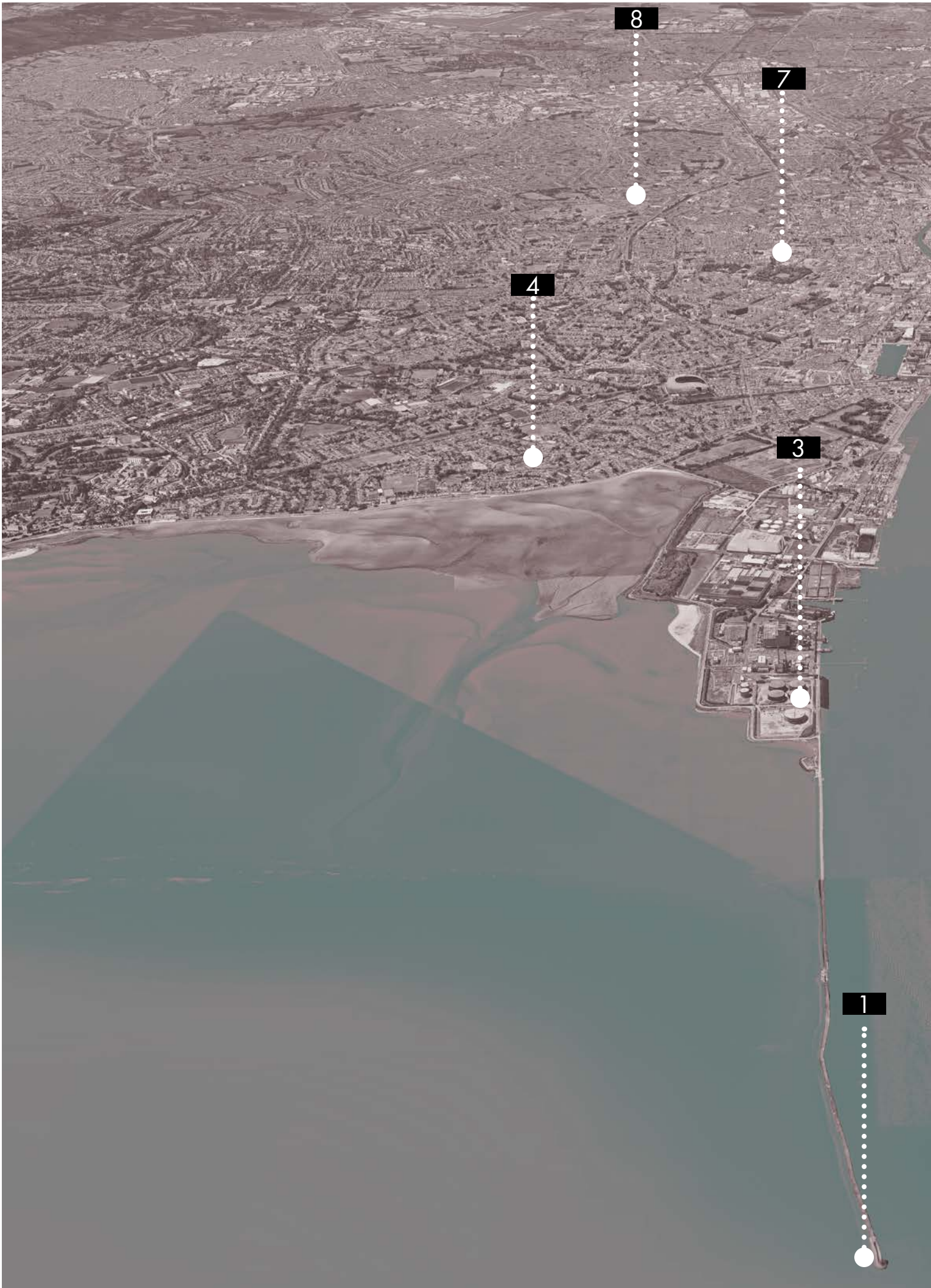
CAPITOLO

III



ANALISI DEI TIPI







3.1 ANALISI DELLE TIPOLOGIE

ARCHITETTONICHE

DELLA **PENISOLA**

DI POOLBEG E

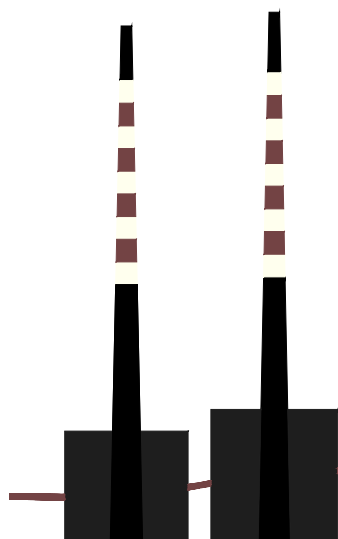
DELLA **CITTÀ DI DUBLINO**

L'analisi tipologica è la naturale prosecuzione della lettura morfologica.

Se la morfologia descrive la forma urbana nel suo complesso, la tipologia permette di comprenderne le componenti: edifici, usi, relazioni spaziali e funzionali.

A Dublino, in particolare nella **PENISOLA DI POOLBEG**, la varietà dei tipi architettonici riflette la stratificazione delle funzioni urbane: **eredità marittima**, **dimensione industriale**, **residenza diffusa**, **produzione energetica**, **sperimentazione contemporanea**.

Attraverso lo studio dei tipi principali, dal **faro** alle **fabbriche riconvertite**, mostra una città in trasformazione, dove la permanenza delle forme convive con la ricerca di nuovi significati. Ogni tipo, pur nella propria autonomia formale, partecipa a un sistema urbano coerente e, definisce un paesaggio unitario di spazi produttivi, residenziali e infrastrutturali.



3.1.1 TIPOLOGIA 1: **FARO**

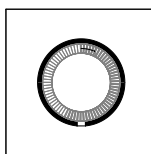
Costruito tra il 1767 e il 1786, il faro di Poolbeg è tra i più antichi d'Europa ancora in funzione. La sua forma cilindrica, alta circa venti metri, domina l'ingresso del porto di Dublino ed è oggi uno dei simboli della città, insieme alle ciminiere della centrale elettrica di Poolbeg. Il faro rappresenta un tipo architettonico primario: **un manufatto isolato, verticale, progettato per visibilità e orientamento. La sua forma è pura e autonoma, determinata dalla funzione: segnalare, illuminare, resistere.**

Dal punto di vista urbano, il faro costituisce il punto terminale della lunga diga portuale che si estende verso la baia, un'infrastruttura che traduce in architettura la relazione fra città e mare. È un edificio solitario, ma non isolato, poiché delimita un confine simbolico e percettivo.

Nel contesto di Poolbeg, la presenza del faro introduce una dimensione arcaica del costruire: un elemento che non appartiene alla città in senso stretto ma, completa il sistema visivo e territoriale. Morfologicamente, la pianta centrale e la scala elicoidale interna rimandano a un'idea di architettura meccanica, dove la funzione genera forma e spazio in modo diretto¹. Verticalità e circolarità del faro stabiliscono una connessione con le ciminiere della centrale: due epoche, due materiali, ma la stessa idea di orientamento urbano. Oggi il faro è percepito come un segno nel paesaggio, ma la sua importanza tipologica è duplice: rappresenta l'origine della città marittima e, il raccordo visivo tra la tradizione portuale e l'immaginario industriale novecentesco.



Immagine scattata in data 23/08/2024.



¹Ipotesi ricostruttiva del Poolbeg Lighthouse



Periodo di costruzione:
1767-1786
Altezza: **20 metri**

Periodo di costruzione:

1960-1980



Estrapolazione da Google Earth



Immagine scattata in data 23/08/2024.

3.1.2 TIPOLOGIA 2:

PORTO E CANTIERI NAVALI

Il PORTO DI DUBLINO e i suoi cantieri navali costituiscono un tipo urbano più che un singolo edificio. La loro presenza, ha determinato nel tempo la forma della penisola di Poolbeg e, la struttura economica della città.

La morfologia portuale è adattiva: si espande, si modifica, si ricalibra sulle esigenze del traffico marittimo e commerciale. Banchine, moli e hangar rappresentano un sistema spaziale aperto, in cui gli edifici hanno valore relazionale, non isolato.

I cantieri navali si inseriscono in questo sistema come grandi capannoni a pianta libera, organizzati lungo le linee di banchina o nelle retrovie. Sono edifici funzionali, privi di decorazione, caratterizzati da coperture metalliche e da ampie campate. La logica strutturale prevale su quella formale.

Il porto e i cantieri costituiscono un tipo tecnico e infrastrutturale, definito da elementi costanti: linearità delle banchine, ripetizione dei moduli, gerarchia tra vuoti e pieni. Nonostante l'apparente casualità, questi spazi definiscono un ordine preciso, legato alla logistica del movimento.

Dal punto di vista urbano, il porto di Dublino è un grande margine: un limite fisico e visivo che separa e, al contempo, connette la città al mare. La sua prossimità alla zona di Poolbeg, rende il porto una matrice spaziale per qualsiasi progetto di rigenerazione.

L'interesse architettonico non sta nella forma di un singolo edificio, ma nella sequenza tipologica: magazzini, capannoni, gru, silos, officine, ciascuno con una funzione ma parte di un insieme coerente.

Oggi, la sfida è trasformare questa infrastruttura in un sistema urbano abitabile, capace di accogliere nuove funzioni pubbliche, produttive e culturali senza perdere il carattere originario di palinsesto industriale.

3.1.3 TIPOLOGIA 3:

EDIFICI INDUSTRIALI DISMESSI E CENTRALI ELETTRICHE

Il terzo tipo analizzato comprende gli edifici industriali dismessi, in particolare le centrali elettriche di Poolbeg, costruite tra gli anni '60 e '70 del Novecento, e la centrale ottocentesca, in laterizio.

Questi edifici rappresentano la fase industriale più intensa della città, quando l'energia e la produzione sostituirono la navigazione come motore dello sviluppo urbano.

Dal punto di vista tipologico, le centrali elettriche appartengono alla categoria delle **GRANDI FABBRICHE VERTICALI**: volumi compatti, struttura metallica e, altezze eccezionali (fino a 30 metri per gli edifici principali e oltre 200 metri per le ciminiere).

La morfologia è dettata dalla funzione: ampi spazi interni per i macchinari, coperture leggere, facciate scandite da moduli strutturali. Le ciminiere gemelle di Poolbeg, oggi dismesse ma intatte, sono tra i principali riferimenti visivi della città.

Dal punto di vista urbano, le centrali non sono solo edifici: rappresentano un landmark territoriale, una soglia che identifica la penisola. Scala e posizione le conferiscono una forza iconica simile a quella di un monumento, pur nella sua origine tecnica.

Il loro valore architettonico sta nella loro potenzialità di riuso. La riconversione di impianti industriali in spazi culturali o pubblici, è una tendenza consolidata nelle città europee.

La tipologia industriale si distingue per la flessibilità: grande scala, strutture portanti in acciaio e semplicità distributiva, la rendono adattabile a funzioni diverse. Così, edifici nati per produrre energia, possono oggi accogliere spazi espositivi, culturali o direzionali.

L'importanza di questo tipo non è solo architettonica, ma simbolica: rappresenta la memoria materiale della città produttiva e la possibilità di una nuova città fondata sul riuso, non sulla sostituzione.



Estrapolazione da Google Earth

Periodo di costruzione:

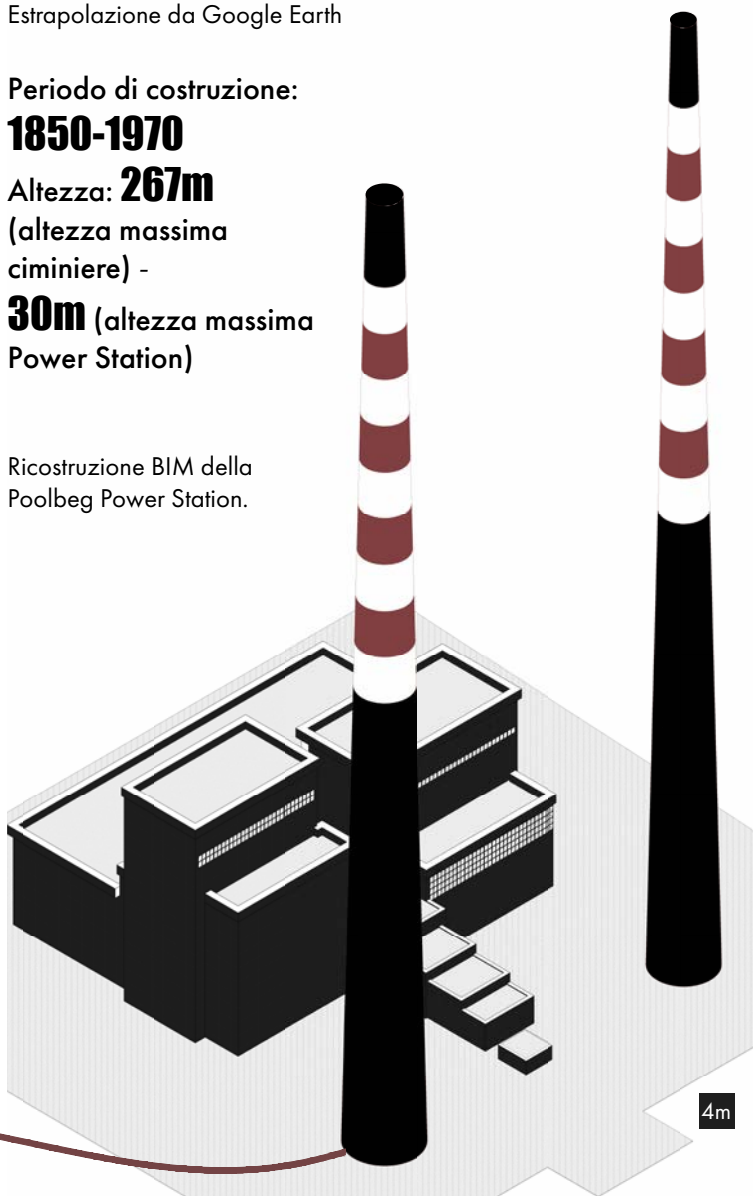
1850-1970

Altezza: **267m**

(altezza massima
ciminiera) -

30m (altezza massima
Power Station)

Ricostruzione BIM della
Poolbeg Power Station.



3.1.4 TIPOLOGIA 4: **VILLE A SCHIERA**



Estrapolazione effettuata con Google Earth di una vista tridimensionale raffigurante l'impronta morfologica delle villette a schiera nel panorama urbano di Dublino.



Tipica villetta a schiera. Immagine scattata in data 16/08/2025.

Periodo di costruzione:

1900-oggi

Numero di piani: **<2**

Il quarto tipo è quello delle villette a schiera, sviluppatesi a partire dai primi del Novecento e, tuttora diffuse nei quartieri residenziali adiacenti al centro di Dublino e nelle periferie.

Si tratta di abitazioni unifamiliari a due piani più mansarda, spesso con struttura lignea e ampio giardino privato.

Morfologicamente, la casa a schiera è un tipo seriale e modulare: unità ripetute secondo un ritmo costante, collegate da muri mediani e da un allineamento regolare.

La sua importanza, nella struttura urbana di Dublino, è notevole. Le schiere formano interi quartieri, generando tessuti continui e coerenti, capaci di garantire densità e qualità abitativa.

La tipologia nasce come **risposta al bisogno di una residenza accessibile e, si fonda su principi di economia costruttiva e di chiarezza funzionale:**

un fronte verso la strada, un retro verso il giardino. Questa semplicità, ha permesso un'evoluzione graduale del tipo, che nel tempo ha accolto modifiche, ampliamenti e adattamenti senza perdere identità.

Dal punto di vista morfologico, **la casa a schiera si integra nel tessuto urbano grazie alla scala intermedia:** né monumentale come il palazzo, né isolata come la villa, ma parte di un sistema collettivo.

La continuità delle coperture, la ripetizione delle aperture e la regolarità dei fronti, creano un paesaggio urbano riconoscibile e armonico.

Negli interventi più recenti, il tipo si è aggiornato con materiali contemporanei e criteri di sostenibilità energetica, ma la logica di base resta invariata: densità equilibrata e continuità morfologica.

La casa a schiera a Dublino rappresenta il tessuto connettivo tra la dimensione monumentale del centro e, la scala più rarefatta della periferia. È un tipo che costruisce comunità e conferisce unità visiva al paesaggio urbano.

3.1.5 TIPOLOGIA 5:

PALAZZI RESIDENZIALI CONTEMPORANEI

Questa tipologia si è sviluppata a Dublino negli ultimi vent'anni, soprattutto nelle aree dei Docklands vicino al fiume Liffey.

Gli edifici residenziali di nuova generazione, si distinguono per una scala più elevata, da quattro a otto piani, e per strutture in acciaio o calcestruzzo armato.

Dal punto di vista morfologico, rappresentano un'evoluzione diretta dei blocchi residenziali modernisti, ma con maggiore attenzione al contesto e alla qualità dello spazio pubblico. Gli edifici si organizzano attorno a corti interne o spazi semi-pubblici, che fungono da filtro tra la dimensione privata e quella collettiva.

Questi palazzi, si distinguono per l'uso di facciate vetrate, logge e balconi che, favoriscono la relazione visiva con il paesaggio del fiume e del porto. Le altezze sono regolate dai vincoli cittadini, che raramente superano i 28 metri. Il risultato è uno skyline omogeneo, scandito da volumi regolari e materiali coerenti come vetro, acciaio e pannelli prefabbricati.

A differenza delle tipologie georgiane, in cui la facciata era rigida e simmetrica, i nuovi palazzi residenziali si basano su una composizione modulare e variabile, riflessa delle diverse unità abitative.

Dal punto di vista tipologico, la residenza collettiva contemporanea è un tipo flessibile: integra funzioni commerciali al piano terreno, spazi di co-working, aree comuni e terrazze verdi.

Emerge una tendenza alla densificazione controllata: la casa non è più isolata ma, inserita in un sistema di servizi e connessioni urbane.

Questi edifici incarnano una nuova idea di abitare a Dublino, meno domestica e più metropolitana, che punta alla compresenza di lavoro, residenza e socialità in un'unica struttura.



Estrapolazione effettuata con Google Earth

Periodo di costruzione:

2000-oggi

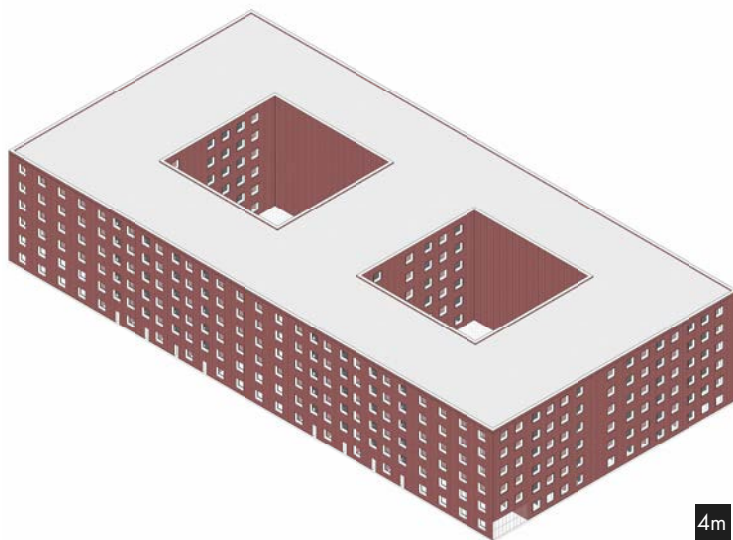
Numero di piani:

4/8

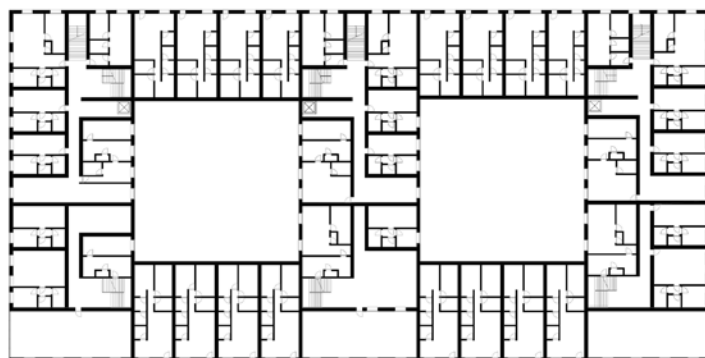


Immagine scattata in data
22/08/2022

Ricostruzione BIM di un tipico palazzo residenziale contemporaneo dublinese.



4m

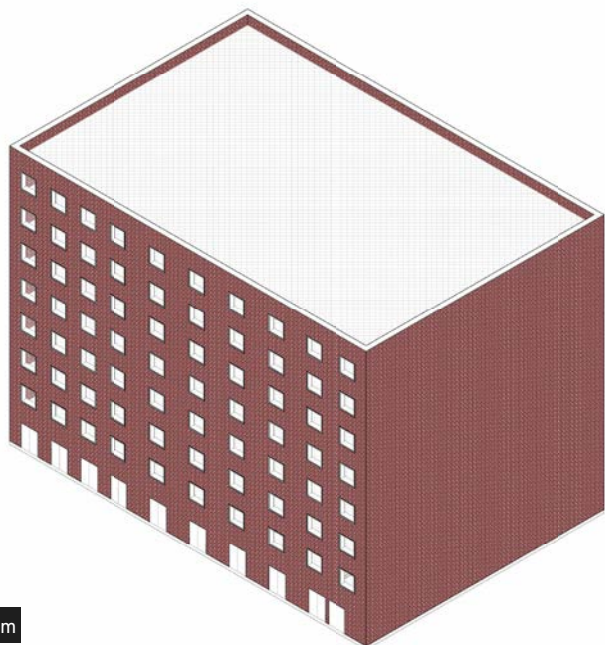


3.1.6 TIPOLOGIA 6:

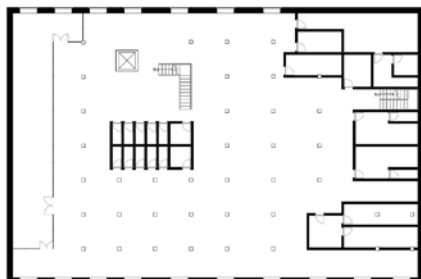
PALAZZI COMMERCIALI CONTEMPORANEI

Periodo di costruzione: **2000-oggi**

Numero di piani: **4/8**

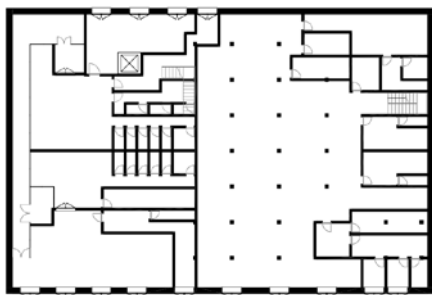


2m



PALAZZI PER UFFICI,
sviluppo con
PIANTA LIBERA, neces-
sità di ampi spazi per
co-working.

Ricostruzione
BIM di un tipico
palazzo per
uffici
dublinese.



La tipologia dei palazzi per uffici e funzioni direzionali, è oggi tra le più riconoscibili lungo la riva nord del Liffey. **Questi edifici, costruiti a partire dal 2000, hanno sostituito le strutture portuali e industriali dismesse, ridisegnando il fronte urbano del fiume.**

Architettonicamente, sono blocchi di media altezza (4–8 piani), impostati su pianta libera, con strutture portanti in acciaio e ampie superfici vetrate che, garantiscono illuminazione naturale e flessibilità d'uso.

Il **North Dock Office Building**, ad esempio, è emblematico: un corpo semplice e trasparente, caratterizzato da una griglia regolare in acciaio e vetro, capace di dialogare con i volumi solidi delle aree storiche circostanti.

L'uso del vetro, materiale leggero e riflettente, trasforma il palazzo direzionale in elemento di connessione visiva tra cielo, fiume e città.

La struttura a pianta libera consente spazi di co-working e sale flessibili, adattabili a diverse esigenze, in linea con le nuove modalità di lavoro collettivo.

Dal punto di vista urbano, la diffusione di questa tipologia ha avuto un impatto decisivo sulla forma della città: la zona dei Docklands è diventata una nuova porta d'accesso alla capitale, con un linguaggio architettonico che combina trasparenza tecnologica e densità urbana.

Questi edifici si collocano tra la tradizione del magazzino industriale e il linguaggio high-tech contemporaneo, conservando la semplicità volumetrica tipica dei porti ma traducendola in un lessico moderno.

Immagine scattata in data 22/08/2022



3.1.7 TIPOLOGIA 7:

PALAZZI STORICI

(XIX–XX secolo)

Il tessuto edilizio storico di Dublino, risalente al XIX e all'inizio del XX secolo, è tra le componenti tipologiche più significative.

Questi palazzi storici, generalmente a 3-4 piani, hanno facciate in mattoni, murature portanti e solai in legno.

La forma, stretta sul fronte strada e più profonda verso l'interno, è il risultato diretto della suddivisione originaria dei lotti e delle necessità strutturali.

L'impianto tipico prevede un piano terra commerciale, un primo piano nobile e due livelli residenziali superiori. Questo schema, ripetuto per interi isolati, costituisce la base morfologica della Dublino storica.

La regolarità delle facciate, la ripetizione delle finestre verticali e, la presenza di cornici marcapiano, definiscono un linguaggio sobrio, fondato su proporzione e modularità.

Questi edifici, sebbene consolidati, sono oggi oggetto di trasformazioni puntuali: coperture leggere, vetrate, ampliamenti e corti interne reinterpretate. Un esempio è il caso dei **magazzini Arnotts**¹, dove sono state aggiunte strutture metalliche e coperture vetrate, tipiche dell'architettura industriale ottocentesca, per creare grandi spazi commerciali. Questo tipo rappresenta una forma di "ri-abitazione": la struttura portante resta, ma il linguaggio si rinnova attraverso materiali contemporanei e funzioni pubbliche.

Morfologicamente, il palazzo storico si distingue per la capacità di adattamento: la pianta profonda e la sezione regolare consentono nuove distribuzioni e l'inserimento di sistemi tecnologici.

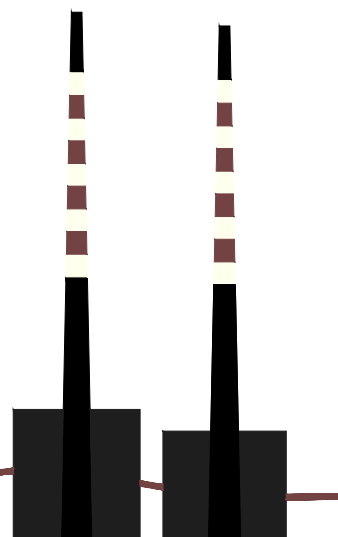
Questo tipo architettonico è il ponte tra la città georgiana e quella contemporanea, un modello di continuità che garantisce una base riconoscibile e aperta alla trasformazione.

Periodo di costruzione: **1800-1900**

Numero di piani: **4/5**



¹Estrapolazione effettuata con Google Earth di una vista tridimensionale raffigurante i magazzini Arnotts.



Periodo di costruzione: **1800 circa.**

Numero di piani: **>5**



3.1.8 TIPOLOGIA 8:

FABBRICHE RICONVERTITE

La fabbrica riconvertita è il tipo che meglio esprime il concetto di città in trasformazione.

Il caso della fabbrica Guinness², costruita nell'Ottocento come birrificio e oggi trasformata in museo, il cui percorso di visita culmina nel Gravity Bar, è l'esempio più emblematico.

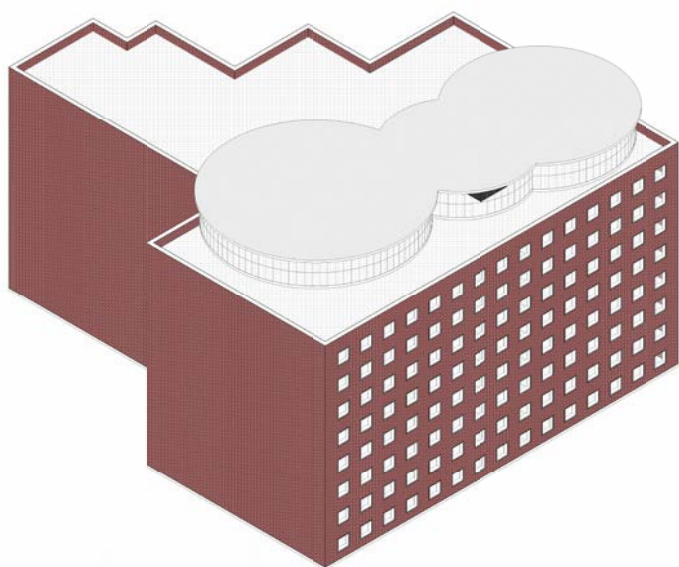
L'edificio originario, con struttura in acciaio e tamponamenti in laterizio, era concepito per la produzione industriale. L'intervento contemporaneo ha trasformato il grande vuoto centrale in un atrio di distribuzione verticale, attorno a cui si sviluppa un percorso espositivo.

Il Gravity Bar, collocato all'ultimo livello e totalmente vetrato, è il complemento che rende il complesso un nuovo landmark urbano. Vetro e acciaio, in contrasto con la massa opaca dell'edificio storico, introducono una dimensione leggera e pubblica. Morfologicamente, la fabbrica si trasforma in edificio osservatorio: da spazio chiuso e produttivo a luogo di esperienza collettiva.

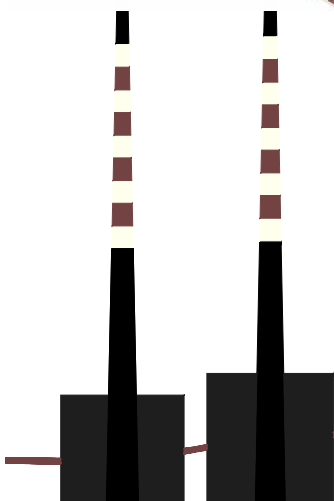
Il principio alla base di questa tipologia è la sovrapposizione: la nuova struttura non sostituisce la vecchia, ma la completa e stabilisce un dialogo tra materiali, epoche e funzioni.

Dal punto di vista urbano, la riconversione della Guinness ha ridefinito l'immagine del quartiere di St. James's Gate: da area industriale isolata a polo turistico e culturale.

La fabbrica riconvertita diventa paradigma della CITTÀ VIVA: un'architettura che non conserva per nostalgia, ma che riutilizza, ibrida, integra.



²Ricostruzione tridimensionale del Guinness Storehouse di Dublino, con particolare attenzione allo studio delle forme del Gravity Bar



3.2 DALLA TIPOLOGIA ALLA

CITTÀ VIVA

L'analisi dei tipi edilizi di Dublino evidenzia un processo di continuità evolutiva tra le forme storiche, industriali e contemporanee. **Ogni tipologia, dal faro alla fabbrica, contribuisce a definire una città che si rinnova senza negare la propria identità.**

Il **faro** e le **centrali elettriche** rappresentano i poli simbolici della città infrastrutturale, elementi di orientamento e di memoria; le **ville a schiera** e i **palazzi residenziali** costituiscono il tessuto quotidiano, la trama abitabile che garantisce equilibrio e densità;

i **palazzi commerciali** e le **fabbriche riconvertite** incarnano la dimensione produttiva contemporanea, la città del lavoro e della cultura;

infine, i **palazzi storici** agiscono come connettori morfologici tra passato e futuro.

Il passaggio da edificio a città viva avviene quando l'architettura cessa di essere oggetto isolato e, diventa parte di un sistema di relazioni.

Negli interventi più recenti, **vetro** e **acciaio** non sono semplici materiali moderni: sono strumenti per rendere visibile il dialogo tra funzioni, tempi e forme.

La trasparenza non è solo fisica, ma concettuale: è la possibilità di leggere in un edificio la sua storia, le sue trasformazioni e la sua apertura alla comunità.

La città viva, in questa prospettiva, è un organismo dinamico: i tipi non si cristallizzano, ma si adattano.

Ogni edificio può rigenerarsi, accogliere nuove funzioni, rinnovare il rapporto con il paesaggio urbano.

Dublino, con porti, magazzini, fabbriche e quartieri residenziali, ne è un esempio evidente.

LA TRASFORMAZIONE NON DISTRUGGE, MA RILEGGE.

Stratificazione diventa linguaggio, permanenza diventa futuro. In conclusione, l'analisi tipologica non è solo un esercizio classificatorio: è un modo per comprendere come la forma costruita traduca le esigenze della società in spazio.

La città viva non è altro che questo: il continuo adattarsi della forma urbana al tempo, alla funzione e alla vita.

CAPITOLO IV



ANALISI TERRITORIALE



4.1 ANALISI

TERRITORIALE E ASSETTO DELLA PENISOLA

4.1.1 IL CONCETTO DI TERRITORIALIZZAZIONE

La **PENISOLA DI POOLBEG** rappresenta un caso esemplare, nel dibattito europeo, sulle modalità contemporanee di rigenerazione urbana dei paesaggi industriali.

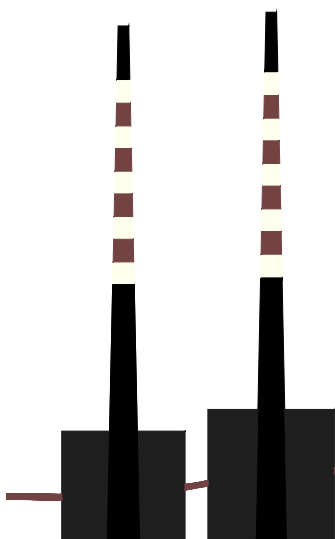
La storia recente e, la posizione geografica della penisola, la configurano come un laboratorio privilegiato per l'analisi delle interazioni tra infrastrutture, ambiente e contesto urbano.

Nel contesto di Dublino, la **territorializzazione** di Poolbeg indica il processo mediante il quale un'area storicamente destinata a funzioni tecniche, quali centrali elettriche, serbatoi, depositi e cantieri portuali, viene progressivamente reintegrata nel tessuto urbano e ambientale metropolitano.

Questo processo non si limita a un semplice cambiamento d'uso, ma comporta una **trasformazione strutturale** del significato del luogo, che da retroporto funzionale si trasforma in un fronte urbano riconoscibile, accessibile e rappresentativo della città.

In ambito urbanistico, la territorializzazione può essere definita come un **processo di ricomposizione spaziale e percettiva**. Mira a ridurre la frattura tra i diversi sistemi presenti nella penisola, ovvero infrastrutturale, residenziale, ambientale e simbolico, costruendo nuove relazioni di continuità.

In questa prospettiva, **POOLBEG** assume il ruolo di soglia dinamica, ovvero un **TERRITORIO DI MARGINE** che, attraverso la pianificazione e il progetto, tende a divenire parte integrante della città attiva.



4.1.2 INQUADRAMENTO **TERRITORIALE** GENERALE

La **PENISOLA DI POOLBEG** si estende a sud-est del centro di Dublino, nel punto in cui il **fiume Liffey** sfocia nella baia omonima. Essa, si configura come una proiezione artificiale della città verso il mare, generata da successivi interventi di riempimento e consolidamento realizzati tra il XIX e il XX secolo.

L'area è delimitata a nord dal **canale del Liffey**, a sud dalle distese sabbiose di **Sandymount Strand** e a est dalla **Great South Wall**, infrastruttura storica costruita nel Settecento per proteggere il porto, oggi divenuta una delle passeggiate più iconiche della città.

Dal punto di vista funzionale, **la penisola costituisce una zona di interfaccia tra il sistema portuale e quello urbano. In quest'area coesistono attività di natura logistica, energetica, residenziale e ambientale, che raramente raggiungono un equilibrio reciproco.**

La sua forma fisica rispecchia questa pluralità: ampie superfici pianeggianti, maglie viarie regolari, grandi edifici isolati e, un tessuto urbano discontinuo che alterna vuoti funzionali e infrastrutture in uso.

L'importanza di Poolbeg per la struttura territoriale di Dublino risiede in questa ambiguità: **la penisola è al contempo territorio tecnico e spazio paesaggistico, margine produttivo e riserva ecologica.**

La trasformazione della penisola, in un nuovo frammento urbano dipende dalla capacità di **valorizzare la sua posizione centrale nella baia**, rendendola un nodo di connessione tra le reti naturali e urbane.

4.1.3 IL QUADRO PIANIFICATORIO E I PROCESSI DI TRASFORMAZIONE

L'evoluzione urbanistica e infrastrutturale di **POOLBEG** è stata guidata negli ultimi vent'anni da una serie di piani e documenti di indirizzo, che ne hanno progressivamente definito il ruolo nel sistema metropolitano.

Il **Poolbeg South Bank Framework Plan (2002)**¹ costituisce il primo tentativo organico di interpretare la penisola come parte della città e, non più come semplice retroporto.

Il piano proponeva una visione strategica, basata su tre principi fondamentali:

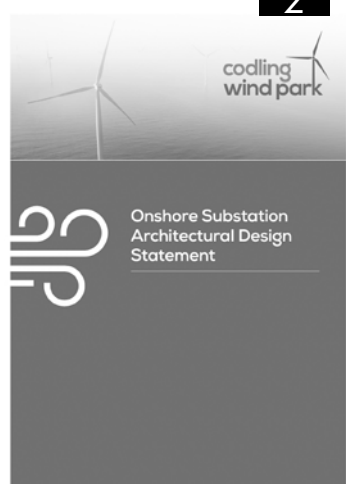
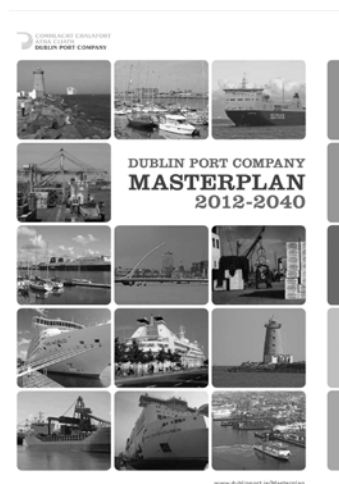
1. l'integrazione del paesaggio costiero con la città;
2. la riduzione dell'impatto delle infrastrutture energetiche;
3. la creazione di una nuova polarità urbana nel settore occidentale.

A distanza di quasi due decenni, il **Poolbeg West Strategic Development Zone (SDZ)**², approvato nel 2019, ha concretizzato parte di tali obiettivi, individuando un ambito (comprendente anche degli spazi analizzati nelle fasi successive) destinato alla realizzazione di un quartiere misto ad alta densità residenziale. Il documento, articolato in strategie urbanistiche e ambientali, stabilisce un equilibrio tra funzioni residenziali (80–85% della superficie utile) e non residenziali (15–20%), puntando sulla qualità dello spazio pubblico e sulla mobilità sostenibile.

Parallelamente, il **Dublin Port Masterplan 2012–2040**³, ha orientato le politiche di sviluppo portuale, favorendo la concentrazione delle attività logistiche principali nella sponda nord del Liffey e, aprendo alla riconversione graduale dei moli meridionali.

A completare il quadro, l'**Onshore Substation Architectural Design Statement (2023)**⁴, ha riaffermato la rilevanza infrastrutturale di Poolbeg come nodo di connessione alla rete elettrica nazionale, collegato ai futuri impianti eolici offshore.

L'insieme di questi strumenti configura la penisola come un territorio in transizione, caratterizzato dalla sovrapposizione di diverse fasi temporali: la città industriale del passato, quella energetica del presente e quella sostenibile del futuro.



3

4

4.1.4 MORFOLOGIA TERRITORIALE E STRUTTURA INSEDIATIVA

L'assetto morfologico di **POOLBEG** è il risultato di processi di stratificazione funzionale.

La penisola è organizzata in campi monofunzionali, ciascuno dei quali corrisponde a una specifica epoca di sviluppo e, a un determinato uso del suolo.

Le grandi infrastrutture, portuali e industriali, hanno prodotto un tessuto di maglia ampio, caratterizzato da edifici isolati e da una viabilità interna gerarchizzata, concepita per la logistica più che per la mobilità urbana.

Tre sono i sistemi morfologici principali che si possono riconoscere:

1. **Sistema portuale e logistico localizzato**, lungo il fronte settentrionale, composto da piazzali, banchine e magazzini. Esso mantiene un ruolo operativo nel ciclo delle merci e nelle attività di supporto al porto di Dublino.

2. **Sistema energetico e infrastrutturale**, concentrato nel settore orientale, dove sorgono le centrali elettriche, i serbatoi di carburante e gli impianti di trattamento.

3. **Sistema ambientale e paesaggistico**, che si sviluppa lungo il margine meridionale, con aree verdi, dune costiere e tratti di spiaggia.

L'interazione tra questi sistemi genera una morfologia complessa, in cui i confini tra industria, ambiente naturale e città risultano sfumati.

Per queste ragioni, il paesaggio di Poolbeg può essere interpretato come una forma ibrida, sia artificiale sia naturale, in cui le strutture tecniche coesistono con la vegetazione spontanea e con le tracce della memoria industriale.



4.1.5 ACCESSIBILITÀ E CONNESSIONI INFRASTRUTTURALI

L'accessibilità è uno dei nodi più critici della penisola.

L'analisi dei documenti pianificatori evidenzia come Poolbeg sia servita quasi esclusivamente dalla viabilità stradale, con collegamenti deboli alla rete dei trasporti pubblici e, l'assenza di connessioni ferroviarie dirette.

La stazione **DART** di Lansdowne Road, situata a circa 1,5 km dal margine occidentale, costituisce il punto più prossimo di accesso alla rete ferroviaria, ma non è direttamente collegata alla penisola da percorsi ferroviari continui e sicuri.

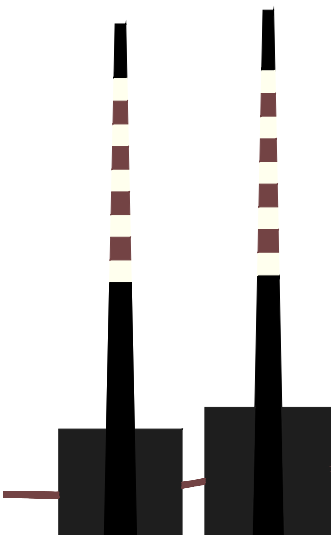
I flussi veicolari principali si concentrano lungo **East Link Road** e **Sean Moore Road**, con prevalenza di traffico pesante legato alle funzioni portuali e industriali.

Per migliorare tale condizione, lo SDZ 2019 e il Dublin City Development Plan 2022–2028, prevedono la costruzione del **Dodder Bridge**, un nuovo attraversamento destinato a collegare Grand Canal Dock e Ringsend, estendendo la dorsale urbana lungo il Liffey.

Il piano prevede inoltre la realizzazione di percorsi di mobilità attiva, ciclabili e pedonali, che dovranno costituire un'infrastruttura ecologica continua dal centro di Dublino fino alla Great South Wall.

In prospettiva, la qualità dell'accessibilità di Poolbeg, dipende non solo dalla quantità delle infrastrutture, ma soprattutto dalla loro capacità di garantire integrazione modale.

Solo una rete coordinata di trasporto pubblico, percorsi verdi e attraversamenti sicuri potrà superare la condizione di isolamento che ancora caratterizza la penisola.



4.1.6 **SISTEMA AMBIENTALE E RETE ECOLOGICA**

Il sistema ambientale costituisce una componente fondamentale dell'assetto territoriale.

Il margine meridionale, affacciato su Sandy-mount Strand, rappresenta una zona di alto valore ecologico, riconosciuta a livello europeo per la presenza di habitat protetti e specie avifaunistiche di interesse comunitario.

L'area è soggetta a specifici vincoli paesaggistici e ambientali, che limitano gli interventi diretti e impongono misure di mitigazione e di monitoraggio continuo.

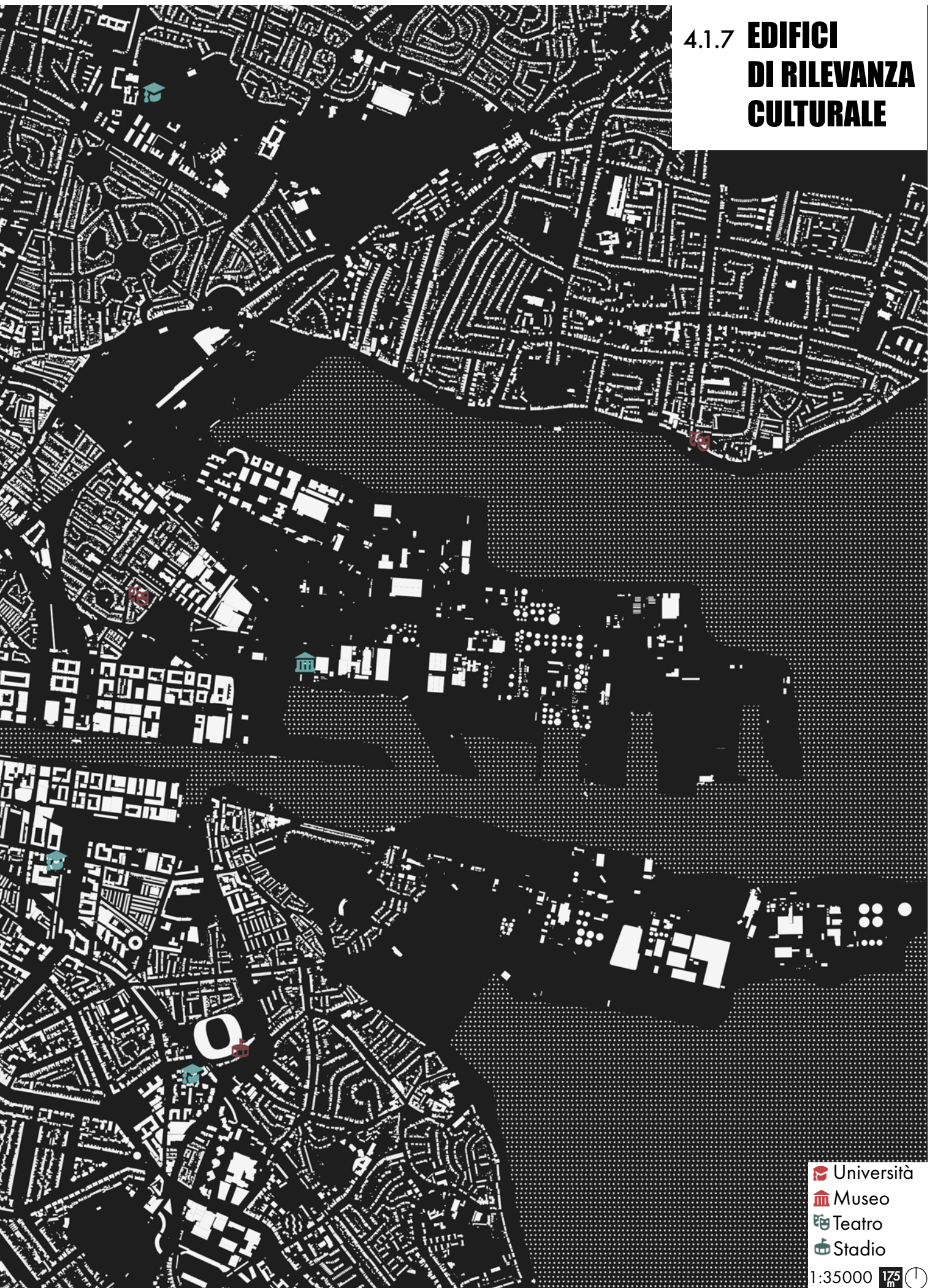
Dal punto di vista ecologico, l'obiettivo principale è ristabilire la continuità ambientale tra il sistema delle dune costiere, i parchi urbani di Ringsend e la fascia di mitigazione lungo gli impianti energetici.

La creazione di un "corridoio verde" continuo, consentirebbe di connettere la baia al tessuto urbano interno, favorendo la mobilità lenta e migliorando la qualità ambientale complessiva.

Risulta quindi estremamente necessario perseguire due obiettivi: la gestione delle acque meteoriche e, la ricostruzione di un paesaggio in grado di assorbire le pressioni antropiche derivanti dalle attività industriali ancora in corso.

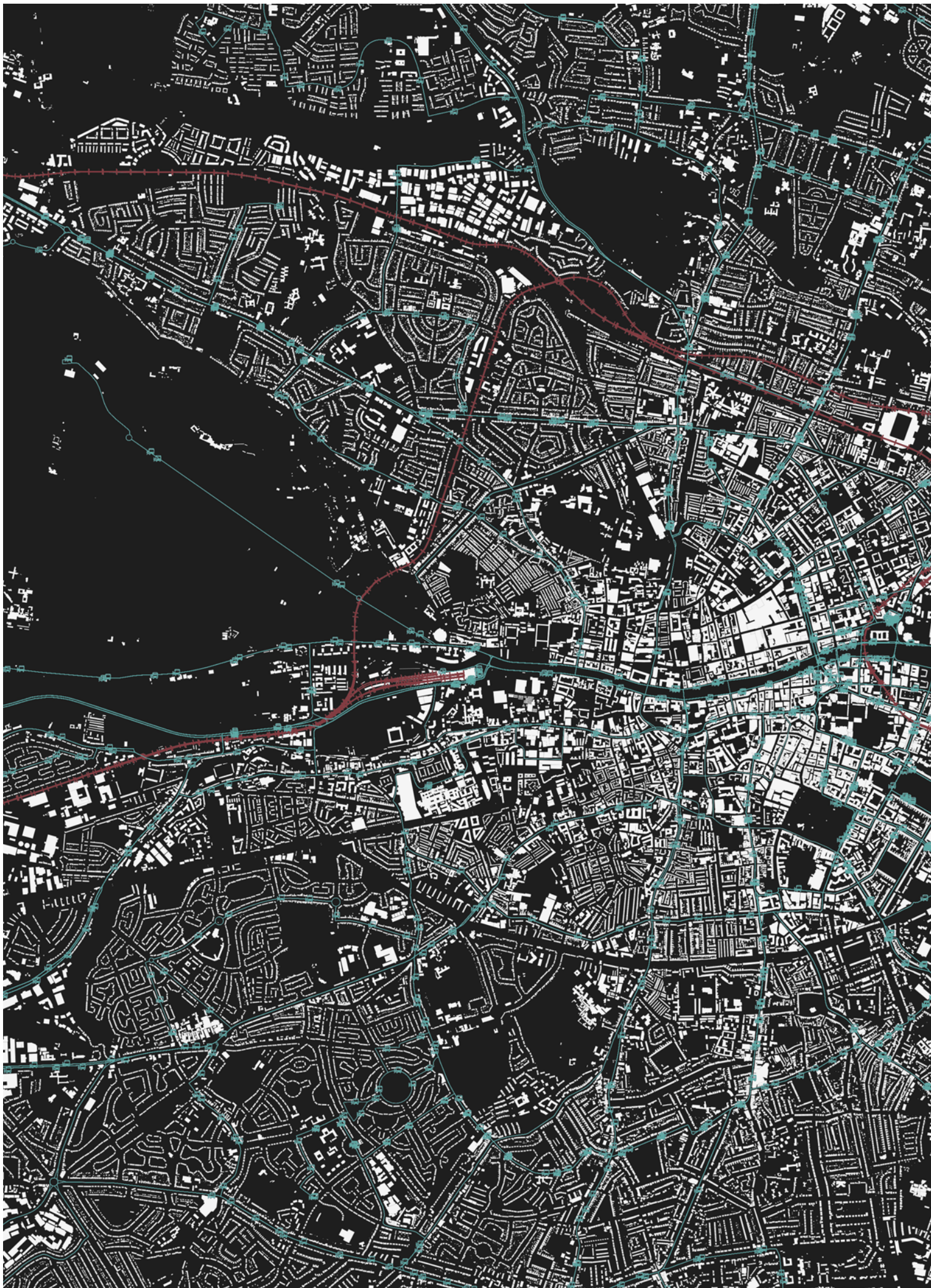


4.1.7 EDIFICI DI RILEVANZA CULTURALE



-  Università
-  Museo
-  Teatro
-  Stadio

1:35000 175 m 



4.1.8 TRASPORTI PUBBLICI LOCALI





4.1.9 ELEMENTO VERDE NATURALE



4.1.10 PATRIMONIO

STORICO-INDUSTRIALE E INVARIANTI PAESAGGISTICHE

Il patrimonio storico-industriale della penisola costituisce una delle principali invarianti territoriali.

La **Pigeon House Power Station**¹, risalente alla fine del XIX secolo, e la successiva **Poolbeg Generating Station**², costruita negli anni Sessanta e Settanta, costituiscono un complesso di grande rilevanza architettonica e testimoniale.

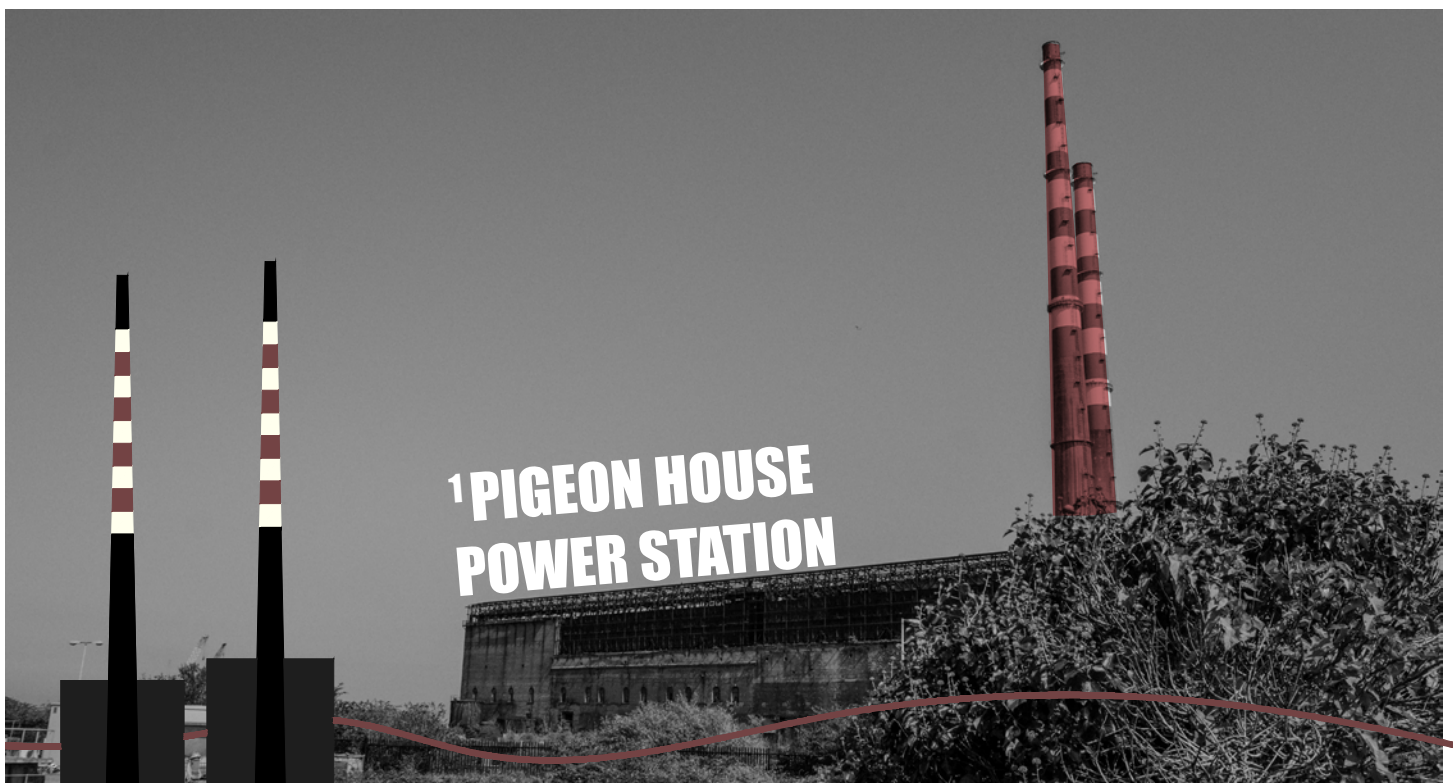
Le ciminiere gemelle, alte oltre duecento metri, sono diventate il segno distintivo dello skyline di Dublino, visibile da tutta la baia³.

Tali strutture, oggi parzialmente in rovina, rappresentano un patrimonio di elevata potenzialità interpretativa e, possono essere considerate elementi generatori di una nuova identità territoriale, fondata sulla memoria del lavoro e sull'energia.

Le politiche di tutela, prevedono la conservazione integrale delle strutture principali e, la valorizzazione del sistema di visuali che collega le ciminiere, la Great South Wall e il faro di Poolbeg.

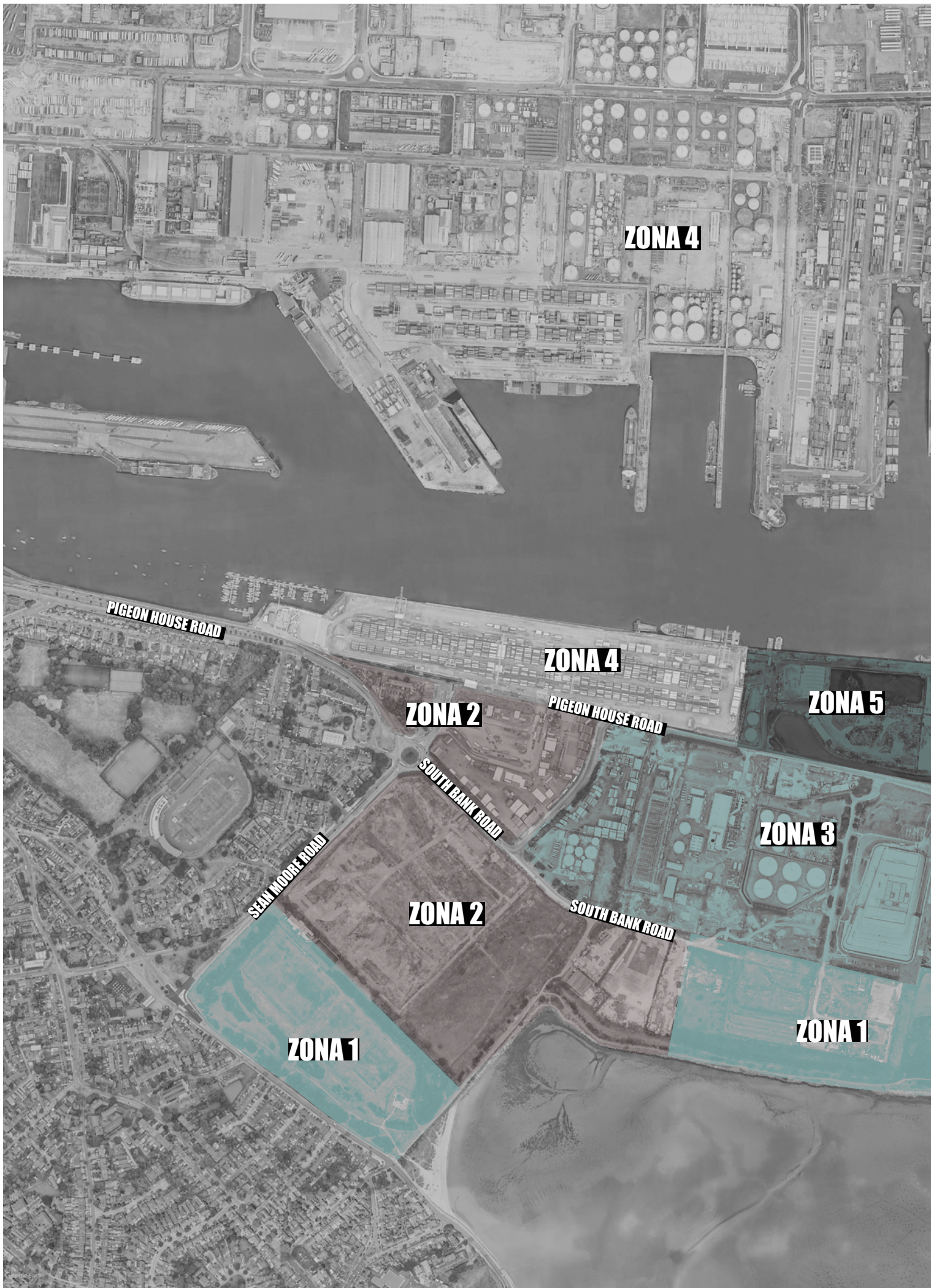
In tal modo, il paesaggio industriale si integra nell'immagine urbana, superando la tradizionale contrapposizione tra conservazione del patrimonio e sviluppo.

Immagini scattate in data 16/08/2025.





3 VISTA DALLA DUBLIN BAY



4.2 ANALISI FUNZIONALE E ARTICOLAZIONE DELLE MACROAREE

L'attuale configurazione territoriale della penisola di Poolbeg, può essere letta in sei macroambiti funzionali, ciascuno caratterizzato da una specifica combinazione di fattori morfologici, infrastrutturali e ambientali. Questa suddivisione, permette di identificare i principali processi di trasformazione in corso e, di delineare un quadro interpretativo coerente con gli strumenti di pianificazione vigenti.





ZONA 4

FASCIA PORTUALE E LOGISTICA

La fascia settentrionale della penisola, direttamente affacciata sul Liffey, è destinata alle attività portuali e logistiche ancora in esercizio.

Questa fascia costituisce la cerniera operativa tra la città e il porto di Dublino e, al contempo, un limite fisico che separa le aree civiche da quelle tecniche.

Secondo le linee guida del Port Masterplan, il medio periodo vedrà una graduale ricomposizione funzionale di questa fascia: **le attività di containerizzazione e stoccaggio più invasive saranno progressivamente trasferite verso la sponda nord, liberando spazi per funzioni compatibili con l'ambiente urbano.**

Questi nuovi spazi potranno ospitare attività leggere, centri di innovazione, laboratori artigianali e attività culturali legate all'economia marittima.

La trasformazione della fascia portuale implica anche la ridefinizione della mobilità interna. **La realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili lungo il fronte d'acqua può costituire una promenade industriale, in grado di riconciliare la percezione del porto con quella della città.**

ZONA 2

AREE RESIDENZIALI E MISTE (AMBITO SDZ)

La porzione occidentale della penisola, individuata dalla **Poolbeg West Strategic Development Zone (SDZ)**, costituisce l'ambito destinato alla nuova urbanità abitativa.

Il piano prevede un quartiere ad alta densità, articolato intorno a spazi pubblici centrali e dotato di funzioni miste: residenza, commercio di prossimità, attrezzature collettive e aree verdi.

L'obiettivo principale è la creazione di un tessuto urbano compatto, permeabile e sostenibile, capace di interagire con il sistema dei Docklands e con il centro di Dublino.

L'insediamento residenziale è **concepito come strumento di ricucitura urbana, capace di restituire continuità tra la città consolidata e la penisola.**

L'alta densità, combinata con un'ampia dotazione di spazi pubblici, mira a riprodurre un modello insediativo sostenibile, conforme alle direttive del National Planning Framework e alle raccomandazioni europee in materia di "compact growth". Dal punto di vista territoriale, **l'introduzione della funzione residenziale in un contesto storicamente industriale, rappresenta un cambiamento di paradigma.** Questo passaggio, segna la trasformazione da area di produzione materiale a porzione di città abitata, destinata a diventare il fulcro della futura trasformazione dell'intera penisola.

ZONA 1

AREE VERDI E CORRIDOI ECOLOGICI

Le aree verdi, localizzate lungo il margine costiero meridionale e nella fascia ovest della penisola, costituiscono la componente paesaggistica più rilevante del sistema territoriale.

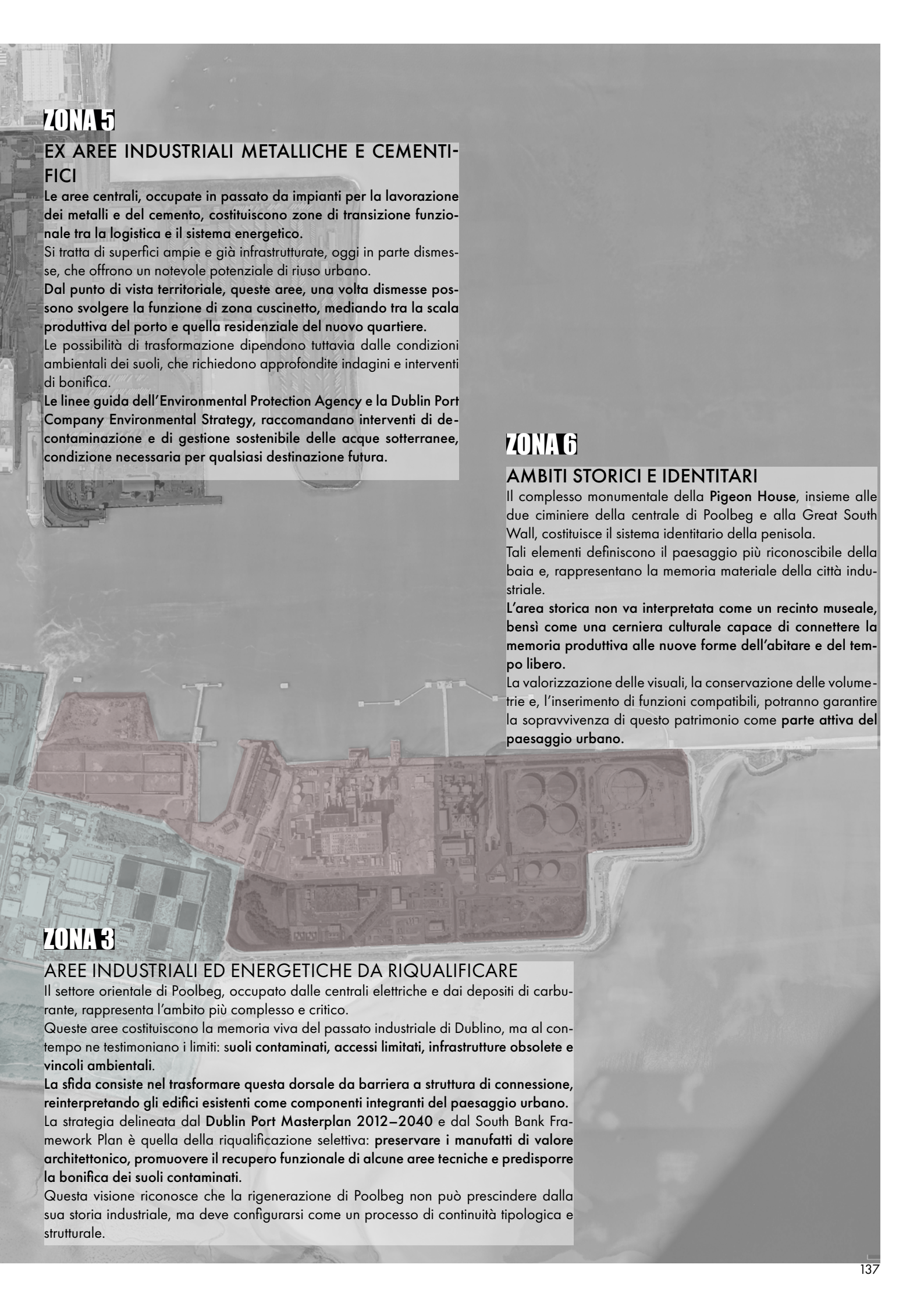
Esse svolgono una funzione duplice: da un lato garantiscono la continuità ecologica tra i parchi urbani di Ringsend e la spiaggia di Sandymount, dall'altro costituiscono una barriera ambientale di mitigazione rispetto alle aree industriali.

Il **"Coastal Green Network"**, previsto dal Dublin City Development Plan 2022–2028, individua proprio in questo ambito la necessità di una connessione verde continua tra il centro urbano e la baia.

L'obiettivo è trasformare il bordo meridionale della penisola in un parco lineare multifunzionale, in grado di integrare percorsi pedonali e ciclabili, aree di sosta, dispositivi di drenaggio e fasce boschive.

Dal punto di vista territoriale, la creazione di un'infrastruttura verde continua risponde a due esigenze complementari:

- mitigare l'impatto ambientale delle attività produttive;
- restituire l'accessibilità pubblica a un fronte costiero attualmente in gran parte precluso alla cittadinanza.



ZONA 5

EX AREE INDUSTRIALI METALLICHE E CEMENTIFICI

Le aree centrali, occupate in passato da impianti per la lavorazione dei metalli e del cemento, costituiscono zone di transizione funzionale tra la logistica e il sistema energetico.

Si tratta di superfici ampie e già infrastrutturate, oggi in parte dismesse, che offrono un notevole potenziale di riuso urbano.

Dal punto di vista territoriale, queste aree, una volta dismesse possono svolgere la funzione di zona cuscinetto, mediando tra la scala produttiva del porto e quella residenziale del nuovo quartiere.

Le possibilità di trasformazione dipendono tuttavia dalle condizioni ambientali dei suoli, che richiedono approfondite indagini e interventi di bonifica.

Le linee guida dell'Environmental Protection Agency e la Dublin Port Company Environmental Strategy, raccomandano interventi di decontaminazione e di gestione sostenibile delle acque sotterranee, condizione necessaria per qualsiasi destinazione futura.

ZONA 6

AMBITI STORICI E IDENTITARI

Il complesso monumentale della Pigeon House, insieme alle due ciminiere della centrale di Poolbeg e alla Great South Wall, costituisce il sistema identitario della penisola.

Tali elementi definiscono il paesaggio più riconoscibile della baia e, rappresentano la memoria materiale della città industriale.

L'area storica non va interpretata come un recinto museale, bensì come una cerniera culturale capace di connettere la memoria produttiva alle nuove forme dell'abitare e del tempo libero.

La valorizzazione delle visuali, la conservazione delle volumetrie e, l'inserimento di funzioni compatibili, potranno garantire la sopravvivenza di questo patrimonio come **parte attiva del paesaggio urbano**.

ZONA 3

AREE INDUSTRIALI ED ENERGETICHE DA RIQUALIFICARE

Il settore orientale di Poolbeg, occupato dalle centrali elettriche e dai depositi di carburante, rappresenta l'ambito più complesso e critico.

Queste aree costituiscono la memoria viva del passato industriale di Dublino, ma al contempo ne testimoniano i limiti: **suoli contaminati, accessi limitati, infrastrutture obsolete e vincoli ambientali**.

La sfida consiste nel trasformare questa dorsale da barriera a struttura di connessione, reinterpretando gli edifici esistenti come componenti integranti del paesaggio urbano.

La strategia delineata dal Dublin Port Masterplan 2012-2040 e dal South Bank Framework Plan è quella della riqualificazione selettiva: **preservare i manufatti di valore architettonico, promuovere il recupero funzionale di alcune aree tecniche e predisporre la bonifica dei suoli contaminati**.

Questa visione riconosce che la rigenerazione di Poolbeg non può prescindere dalla sua storia industriale, ma deve configurarsi come un processo di continuità tipologica e strutturale.

4.2.1 SINTESI **TERRITORIALE**

L'analisi dei documenti pianificatori e delle evidenze territoriali, consente di individuare alcuni principi strutturali che, definiscono la logica di funzionamento della penisola:

- Asse **idraulico-portuale**, lungo il Liffey, che organizza la mobilità e l'immagine urbana di Dublino;
- Asse **energetico**, che attraversa la penisola da ovest a est e, rappresenta la spina dorsale dei servizi di rete;
- Bordo ecologico meridionale, che unisce gli habitat costieri e funge da filtro ambientale;
- **Cerniera monumentale** Pigeon House–Chimneys–South Wall, che costituisce la principale invariabile percettiva.

Queste quattro strutture delineano l'identità fisica e simbolica della penisola e ne orientano le prospettive di trasformazione futura.

4.2.2 PRINCIPI GUIDA PER LA **RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE**

L'analisi delle diverse componenti permette di formulare un insieme di principi generali, volti a orientare le scelte progettuali e pianificatorie future:

1. **Continuità ecologica**: rafforzare il sistema ambientale attraverso un'infrastruttura verde costiera, che collega Sandymount, Ringsend e South Wall.
2. **Ricucitura infrastrutturale**: migliorare l'accessibilità pubblica e sostenibile mediante la realizzazione del Dodder Bridge e, di una rete di percorsi pedonali e ciclabili integrati.
3. **Conservazione attiva del patrimonio**: mantenere e reinterpretare le strutture storiche come elementi generatori della nuova identità territoriale.
4. **Riqualificazione selettiva**: intervenire gradualmente sulle aree dismesse, privilegiando la conservazione dei manufatti di valore e la bonifica ambientale.
5. **Gestione ambientale integrata**: applicare criteri di drenaggio urbano sostenibile, ridurre il rischio idraulico e migliorare la qualità delle acque.

6. **Integrazione funzionale:** promuovere la coesistenza tra residenza, produzione e cultura, secondo un modello urbano misto e resiliente.

7. **Riconoscimento simbolico:** consolidare l'immagine di Poolbeg come fronte meridionale della città e come luogo rappresentativo della sua identità metropolitana.

4.3 CONCLUSIONI

L'analisi territoriale della penisola di Poolbeg evidenzia la complessità di un **paesaggio in transizione**, in cui infrastrutture, ambiente e memoria industriale si intrecciano in modo indissolubile.

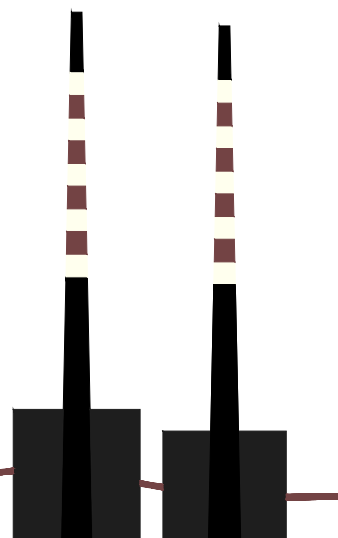
La trasformazione in atto non deve essere considerata una mera sostituzione di funzioni, bensì un processo di trascrizione urbana, ovvero **la riscrittura del territorio attraverso la valorizzazione delle sue componenti originarie**.

La territorializzazione di Poolbeg implica il riconoscimento della sua duplice natura: **infrastruttura e paesaggio, spazio tecnico e luogo simbolico**.

In questa prospettiva, la rigenerazione della penisola rappresenta un atto di ricomposizione, volto a ristabilire l'equilibrio tra i diversi sistemi che la compongono: il porto, la città, l'ambiente e la memoria.

Il futuro di Poolbeg, e più in generale di Dublino metropolitana, **dipenderà dalla capacità di integrare sviluppo urbano e tutela paesaggistica, innovazione tecnologica e continuità storica**.

La penisola, da confine infrastrutturale, potrà così trasformarsi in un nuovo fronte urbano abitato, in grado di restituire alla città il rapporto perduto con il mare e, di rappresentare una forma contemporanea di città attiva.



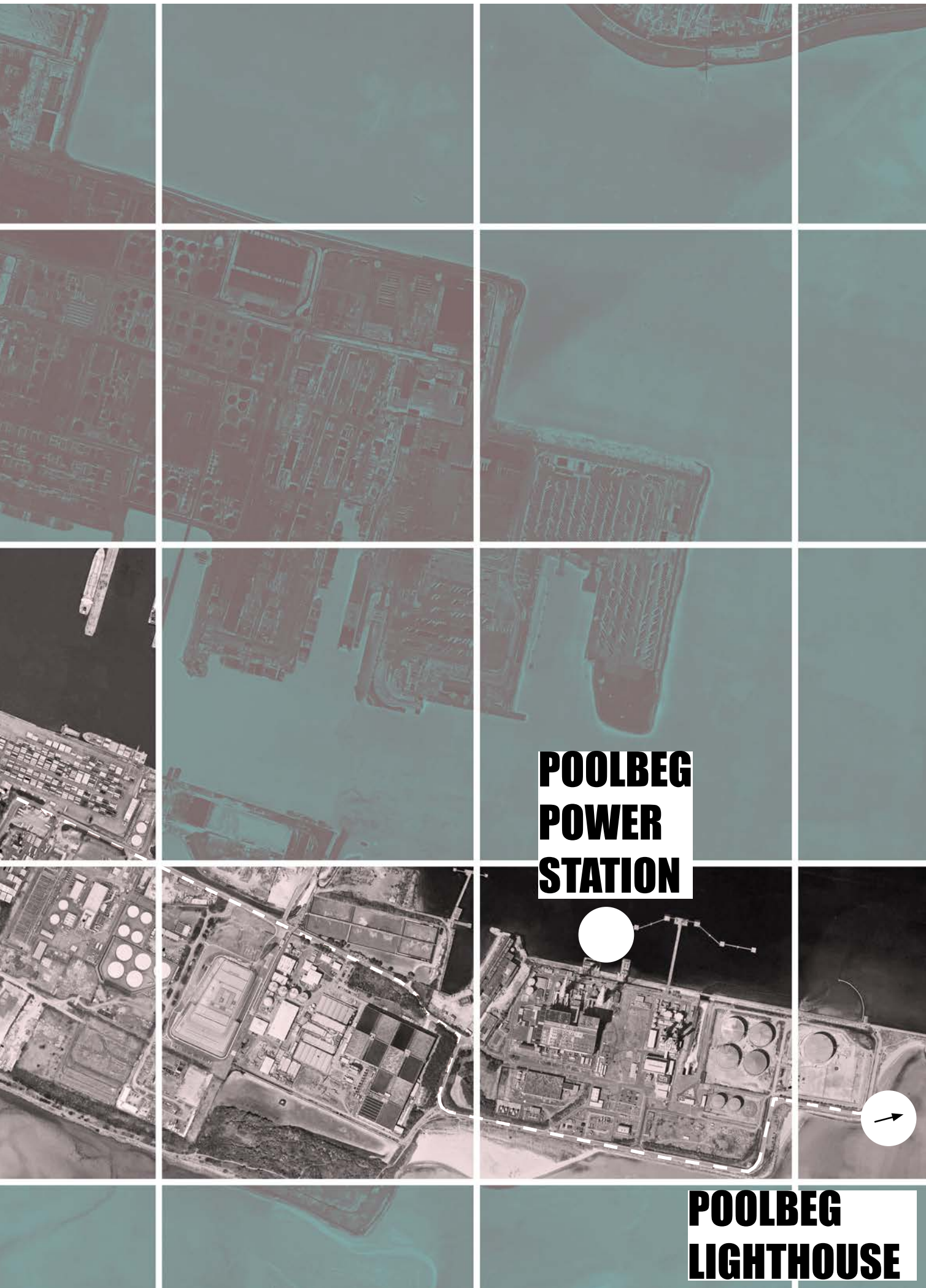
CAPITOLO V



SOPRALUOGO







**POOLBEG
POWER
STATION**

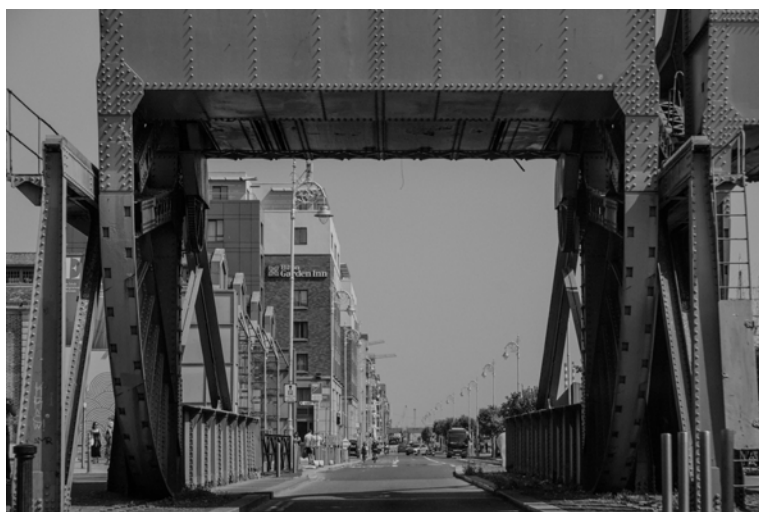
**POOLBEG
LIGHTHOUSE**

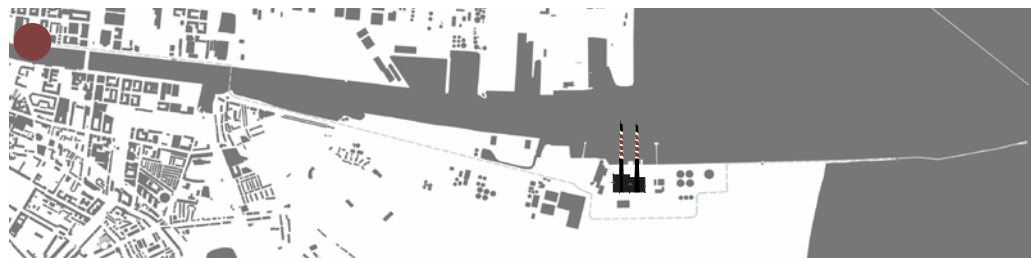
5.1 INIZIO

SOPRALLUOGO

Il sopralluogo fotografico, condotto il 16 agosto 2025, è stato motivato dall'esigenza di **osservare direttamente la complessità fisica e percettiva della penisola di Poolbeg e del suo contesto urbano**. Il percorso, lungo circa dieci chilometri, si è configurato come una lettura in situ della città: un movimento continuo **dal cuore moderno di Dublino alla periferia portuale, fino ai limiti estremi del paesaggio industriale e naturale**. L'itinerario ha avuto inizio circa un chilometro prima dell'ingresso effettivo della penisola, lungo la strada che costeggia la foce del fiume Liffey.

In questo tratto, la città si presenta nella sua forma più contemporanea: un **fronte urbano composto da edifici per uffici, residenze recenti e nuove architetture trasparenti che si riflettono sull'acqua**. Si tratta della **Dublino dei Docklands**, dove il linguaggio della modernità ha in parte sostituito quello industriale, pur senza eliminarlo del tutto. I grandi blocchi direzionali, realizzati negli ultimi vent'anni, alternano volumi in vetro e acciaio, logge e terrazze, delineando uno **skyline regolare, luminoso e ordinato**.





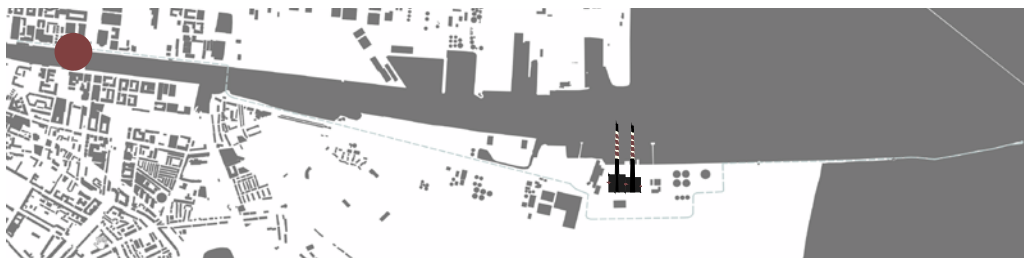
53°20'53.44" N

6°14'57.65" O



Il fiume assume il ruolo di **spina dorsale urbana**, un canale che riflette la nuova identità produttiva della città: non più luogo del lavoro manuale, ma centro del commercio e dei servizi. In questa prima parte del percorso, la percezione del paesaggio urbano risulta fortemente artificiale. Ogni elemento appare costruito, controllato e progettato.





Gli spazi pubblici, le passerelle, i ponti e le banchine contribuiscono a una scenografia metropolitana che, trasmette efficienza e prosperità.



**53°20'51.51"N
6°14'22.74"O**

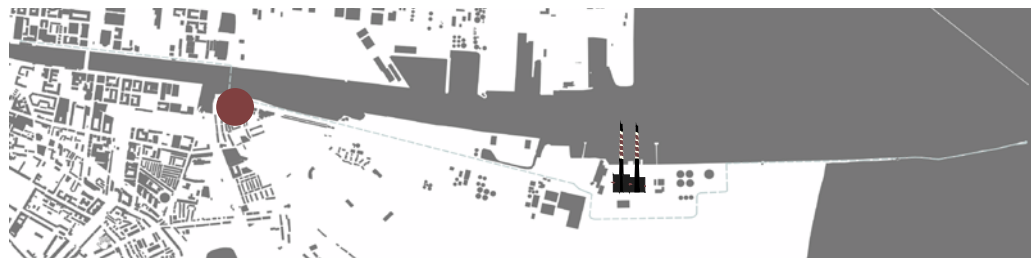
THE CONVENTION CENTER DUBLIN



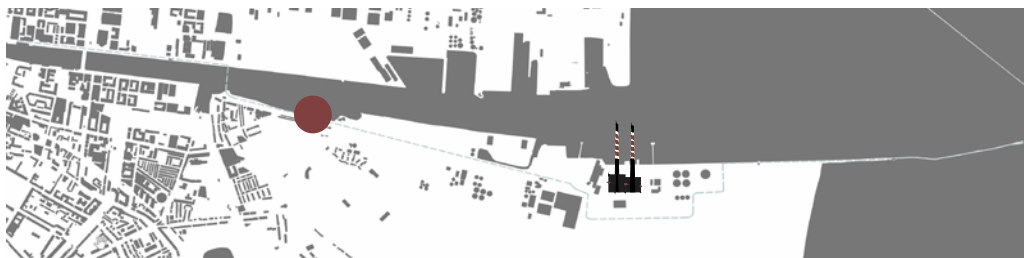


Sullo sfondo, si intravedono già le ciminiere della **CENTRALE ELETTRICA DI POOLBEG**, che, emergono come contrappunto verticale rispetto all'orizzontalità dei nuovi docks.

La distanza tra questi due mondi, la città del vetro e quella del mattone, appare ridotta ma incolmabile: tra di essi si estende un vuoto, un confine urbano ancora indefinito.



Proseguendo verso est, il paesaggio si trasforma gradualmente. I segni della città recente si diradano, lasciando spazio a infrastrutture più imponenti: depositi, impianti, recinzioni metalliche e grandi cisterne.



La strada si restringe, le superfici diventano più ruvide e, la scala cambia all'improvviso.

Il contesto portuale prevale sulla città, imponendo la propria logica funzionale. Le immagini, raccolte in questa sezione, documentano un cambiamento nel ritmo percettivo: **la densità del centro lascia spazio alla rarefazione del margine.** **Il silenzio sostituisce il rumore urbano e, la presenza dell'acqua diventa più evidente.**

L'ingresso alla penisola di Poolbeg avviene attraverso un casello, un varco che segna simbolicamente la soglia tra la città e l'area portuale.





**53°20'24.12"N
6°11'46.28"E,**

Da questo punto, il sopralluogo assume un carattere quasi esplorativo: la penisola non è infatti accessibile a piedi direttamente e il percorso si compone di frammenti, scorci e distanze.

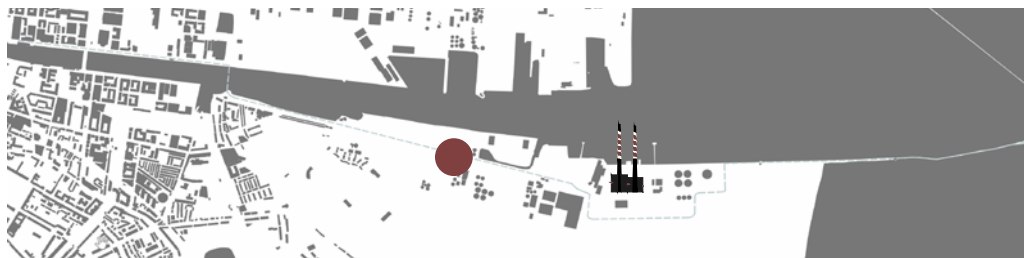
Si tratta di un territorio post-industriale, in cui coesistono elementi ancora attivi e strutture dismesse, nuove architetture energetiche e resti di un passato produttivo ormai in rovina.



Oltrepassata la soglia, la presenza di container, depositi e capannoni introduce un paesaggio seriale, caratterizzato da ripetizioni e geometrie funzionali. **Dominante è il grigio del cemento, interrotto dalle lamiere dei container e dal verde degli alberi che, lentamente riconquistano gli spazi abbandonati.**

La percezione è quella di una città sospesa, in cui l'uso industriale si mescola alla natura in un equilibrio instabile.



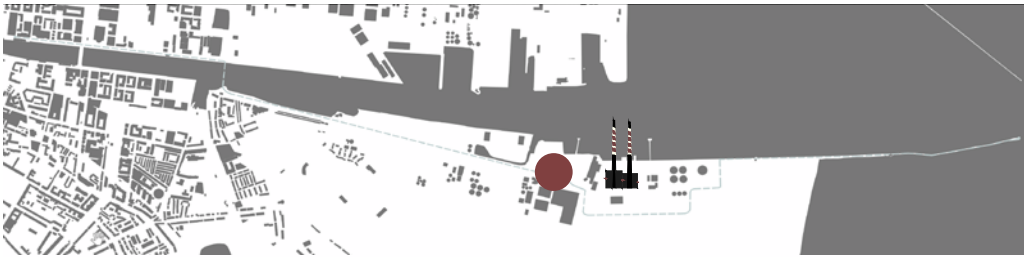


53°20'18.97"N 6°12'2.52"E

Proseguendo lungo l'asse principale, si incontra la centrale termoelettrica moderna, un impianto tuttora attivo che, si affaccia sul mare con una struttura lineare e compatta. Si tratta di un'architettura di grande scala, riconoscibile per la precisione dei volumi e la qualità compositiva: una facciata ritmata, un profilo metallico chiaro, un insieme che comunica potenza e controllo.

TERMOVALORIZZATORE







Emergono i resti della vecchia centrale elettrica ottocentesca, un complesso in laterizio in avanzato stato di degrado.

Le murature, scurite dal tempo, presentano lesioni e crolli parziali; le finestre, prive di infissi, si aprono come vuoti nella materia.

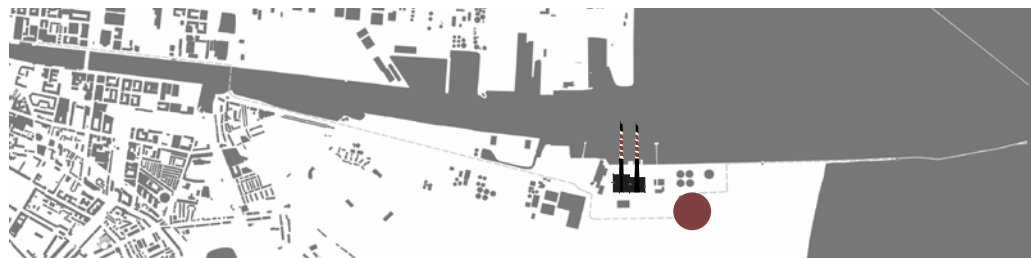
È un **edificio imponente ma fragile**, un monumento involontario alla città industriale del passato.

Superata l'area delle centrali, il paesaggio della penisola di Poolbeg cambia improvvisamente. **Le grandi strutture industriali restano alle spalle e, lasciano spazio a un territorio quasi naturale, in cui l'elemento dominante è la vegetazione spontanea.** La strada, sempre più stretta e frammentata, si addentra in un ambiente inaspettatamente verde: alberi, rovi, cespugli, prati che riconquistano lentamente il suolo un tempo asfaltato.

In questa parte del sopralluogo emerge un sentimento contrastante: da un lato la potenza evocativa del paesaggio post-industriale, dall'altro la percezione di pericolo, di riconoscimento della forza della natura che, se lasciata a sé stessa, prende il sopravvento.

La città è ormai lontana; le infrastrutture che prima segnavano il territorio si dissolvono in un labirinto di sentieri e cancelli metallici. **È uno spazio ambiguo, in cui la natura e l'artificio convivono senza un ordine apparente.** Le fotografie restituiscono un'immagine intensa: vegetazione che avvolge i pali della luce, recinzioni invase da piante rampicanti, frammenti di asfalto inghiottiti dal terreno. Tutto suggerisce la lenta riappropriazione naturale dello spazio urbano. **Questo tratto segna una transizione non solo fisica, ma anche percettiva. Il paesaggio, prima scandito dalle geometrie del porto, diventa informe, disordinato, eppure carico di significato.** La natura non è idilliaca ma conflittuale: cresce dentro le rovine, nasconde, altera. Camminando lungo la strada, la sensazione è quella di attraversare un confine temporale, un luogo di sospensione, dove il tempo dell'industria e quello della natura si sovrappongono.



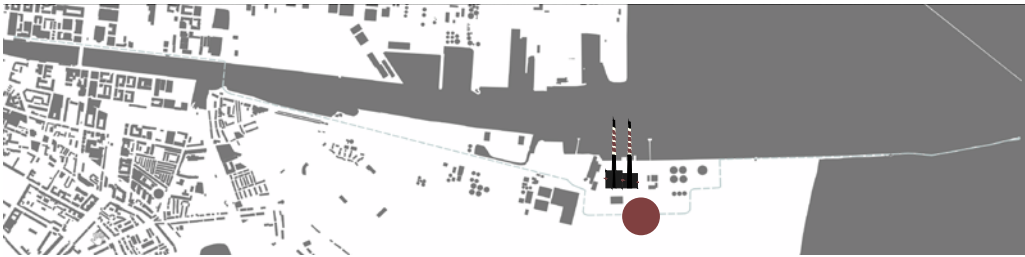


53°20'12.85"N
6°11'27.59"E



Procedendo verso est, il paesaggio si apre di nuovo: si intravedono le acque della piccola spiaggia settentrionale della penisola, un'area in cui il terreno sabbioso si alterna a residui artificiali (pietre, cemento, frammenti di metallo).

Qui, il rapporto tra l'uomo e l'ambiente appare fragile: **la marea, variabile e potente, modella costantemente la linea di costa**. Quando l'acqua si ritira, rimane un ampio piano di sabbia e fango, punteggiato di resti di vecchie strutture. **È un paesaggio ibrido e mutevole, in cui il confine tra mare e terra non è mai definitivo**. Alle spalle, le vecchie fabbriche dismesse costituiscono un fondale scenografico ma, ostile. Le pareti annerite, le finestre vuote e i tetti crollati tracciano una linea di rovine che, accompagna la vista verso l'orizzonte. Il contrasto tra la spiaggia e le architetture industriali genera una sensazione di tensione: **il naturale e l'artificiale si fronteggiano, senza integrarsi**. **È una condizione che restituisce l'essenza stessa della penisola, un territorio di passaggio, in bilico tra città e natura, tra memoria e oblio**. Le foto evidenziano proprio questo carattere di soglia: il mare riflesso nelle pozze dei cantieri, la sabbia che si mescola al cemento, la vegetazione che cresce accanto a un muro di contenimento. **È un paesaggio in cui tutto appare temporaneo, ma in cui ogni dettaglio conserva una traccia della sua storia**.





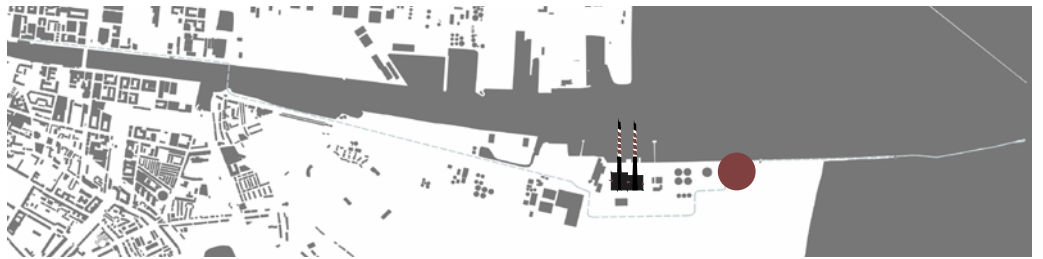
Le **CIMINIERE GEMELLE DI POOLBEG**, alte oltre duecento metri, dominano l'intero panorama. La loro presenza è sia visiva sia simbolica: rappresentano la persistenza della città produttiva, la memoria verticale di Dublino.

Dalla distanza, i docks appaiono come elementi decorativi dello skyline; da vicino, si trasformano in torri silenziose scolpite contro il cielo.

Il contrasto tra la centrale in funzione e quella dismessa, costituisce la sintesi visiva del sopralluogo: due epoche, due modalità di produzione energetica, due idee di città.



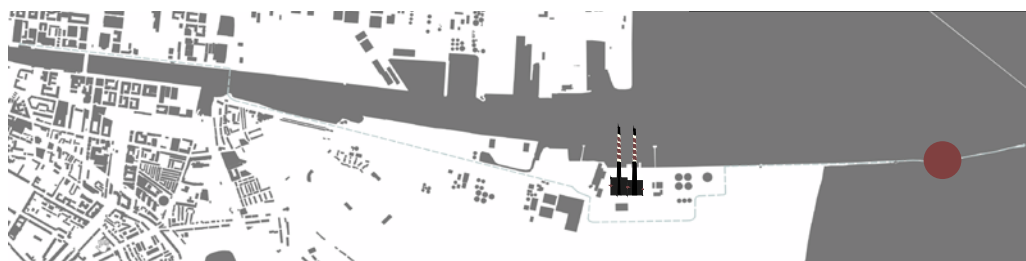




53°20'26.35"N

6°10'46.76"E

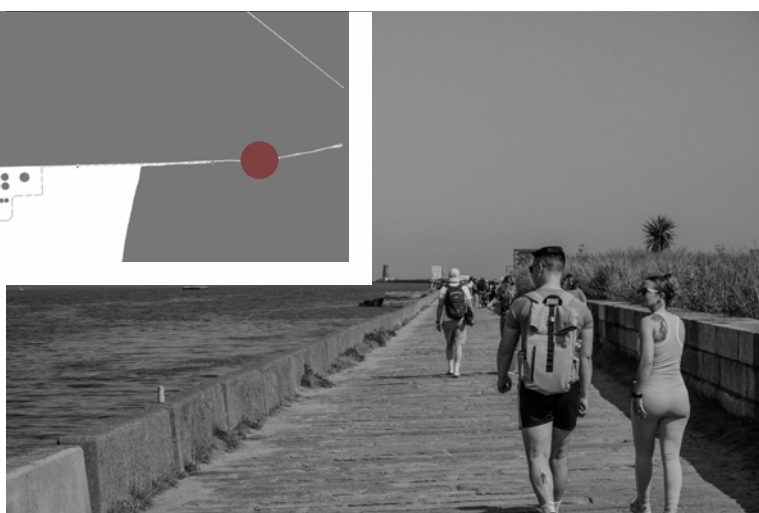




Proseguendo lungo il percorso, si raggiunge la parte più suggestiva del sopralluogo: la diga che conduce al faro di Poolbeg, una delle mete più iconiche di Dublino.

Dopo chilometri di percorsi interrotti, recinzioni e silenzi, il cammino si apre all'improvviso in una lunga passeggiata lineare, costruita in pietra che, si protende nel mare per oltre un chilometro.

La prospettiva del faro, che si staglia contro il cielo e le acque della baia, offre una visione potente e simbolica: il punto d'arrivo di un viaggio urbano è, al contempo, la soglia estrema della città.





53°20'31.71"N
6° 9'4.96"O

L'esperienza percettiva è intensa: **il rumore del vento sostituisce ogni altro suono, l'orizzonte si amplia, la città alle spalle scompare.** Si ha la sensazione di lasciare la terraferma per entrare in un'altra dimensione.

Il faro rosso di Poolbeg, costruito nel XIX secolo e restaurato nel tempo, si presenta come un oggetto isolato, essenziale, ma fortemente connesso alla memoria collettiva. La sua presenza chiude il percorso e lo sintetizza: un segno architettonico che riassume l'intera storia della penisola, dall'industrializzazione alla rinascita turistica e simbolica.

Eppure, nonostante la sua fama e la bellezza del luogo, il faro resta difficile da raggiungere: la passeggiata, lunga e priva di ripari, è accessibile solo a chi conosce bene la zona.



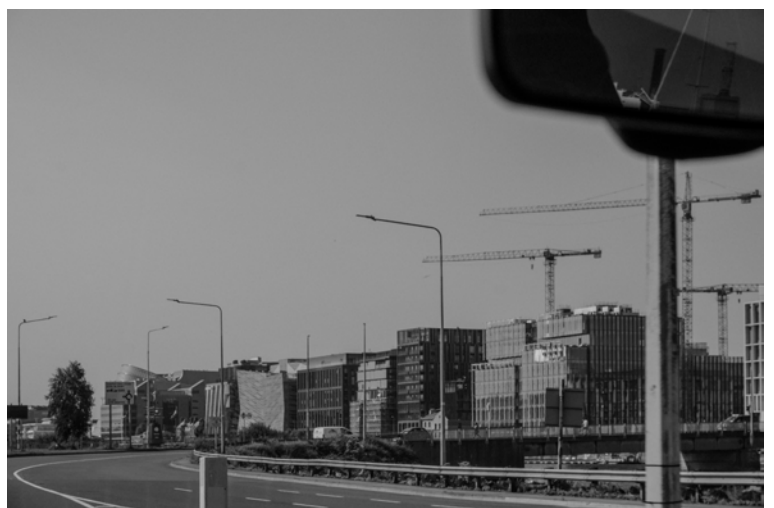


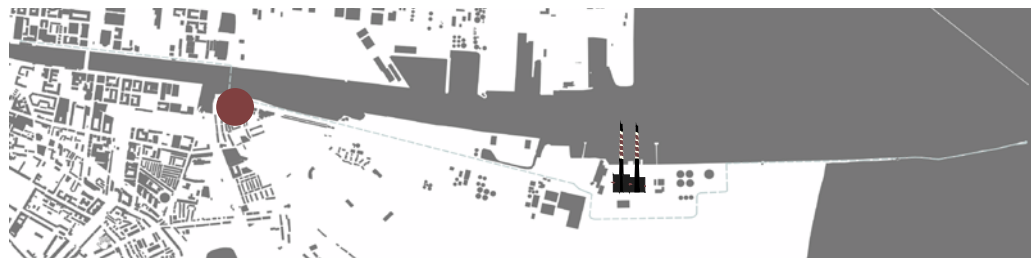
Questo paradosso, un luogo di grande interesse ma di difficile accesso, riflette perfettamente la condizione della città di Dublino ai margini, dove la bellezza convive con l'abbandono.

Il rientro avviene lungo lo stesso percorso.

Tornare sui propri passi significa rivedere lo stesso paesaggio da una direzione opposta, ma anche comprendere le relazioni tra i luoghi attraversati. La Pigeon House Road, che un tempo avrebbe potuto fungere da collegamento parallelo, è oggi parzialmente abbandonata. Questo vuoto infrastrutturale sottolinea la frammentarietà del sistema urbano: **la penisola è quasi scollegata dal resto della città**. Durante il ritorno, il paesaggio assume un valore diverso: ciò che all'andata era avvicinamento, dopo diventa distacco, e la visione della città in lontananza, con i nuovi edifici dei Docklands che riappaiono tra le ciminiere, rappresenta il ritorno alla contemporaneità.

È come osservare due epoche che si fronteggiano: **la città moderna che si espande verso il mare e, la città industriale che si dissolve lentamente.**





Le fotografie conclusive mostrano questa dialettica: le facciate vetrate dei nuovi palazzi riflettono la luce, mentre dietro di esse si intravedono ancora i profili delle centrali.

L'immagine finale del sopralluogo è duplice: **Dublino** è allo stesso tempo passato e futuro, materia e luce, rovina e costruzione.

53°20'41.14"N
6°13'38.66"W



FINE

SOPRALLUOGO

5.2 LA CITTÀ VIVA COME NARRAZIONE FOTOGRAFICA

Il sopralluogo non è stato soltanto un esercizio di osservazione, ma anche un modo per comprendere la natura stratificata di Dublino.

Attraversando la penisola di Poolbeg, si percorre, in realtà, un frammento della storia urbana della città: vi è contemporaneità dei docks, trasparenti e tecnologici; c'è il porto e le sue infrastrutture, sempre attivi ma frammentati; troviamo poi la zona industriale dismessa, fatta di rovine e silenzi; infine, la Dublino naturale, dove il mare e la vegetazione riconquistano lo spazio costruito.

Ogni porzione di questo percorso corrisponde a un tipo architettonico e a una diversa idea di abitare: l'ufficio, la fabbrica, la residenza, la rovina, il faro. Insieme compongono un atlante di forme ed esperienze che, raccontano la complessità della città viva.

La fotografia, in questo contesto, non è mera documentazione: è uno strumento di lettura e di interpretazione. Ogni immagine è un frammento di spazio e di tempo, una testimonianza del modo in cui la città si mostra e si trasforma. **Attraverso la sequenza del sopralluogo, emerge una narrazione continua in cui la forma urbana non è mai statica: cambia con la luce, con la distanza, con lo sguardo.**

In conclusione, il percorso verso Poolbeg non è solo un itinerario fisico, ma anche una sezione critica della città contemporanea.

Le centrali e il faro, i docks e le rovine, le strade e le spiagge: ogni elemento racconta la tensione tra permanenza e mutamento.

La città viva si riconosce proprio in questa capacità di rigenerarsi, di accogliere la propria storia senza immobilizzarsi in essa.

Il sopralluogo mostra che la vitalità urbana non risiede solo nei centri abitati, ma anche nei margini, nei luoghi sospesi, nei paesaggi che stanno tra la costruzione e il vuoto. **Poolbeg, con la sua forza simbolica e la sua fragilità, è il ritratto perfetto di questa condizione: un luogo in cui la città si confronta con sé stessa, in cui la materia diventa racconto e, il tempo si fa architettura.**

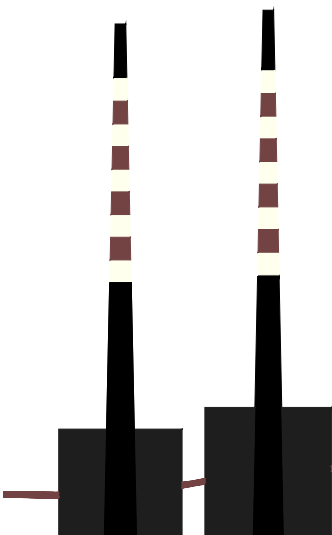
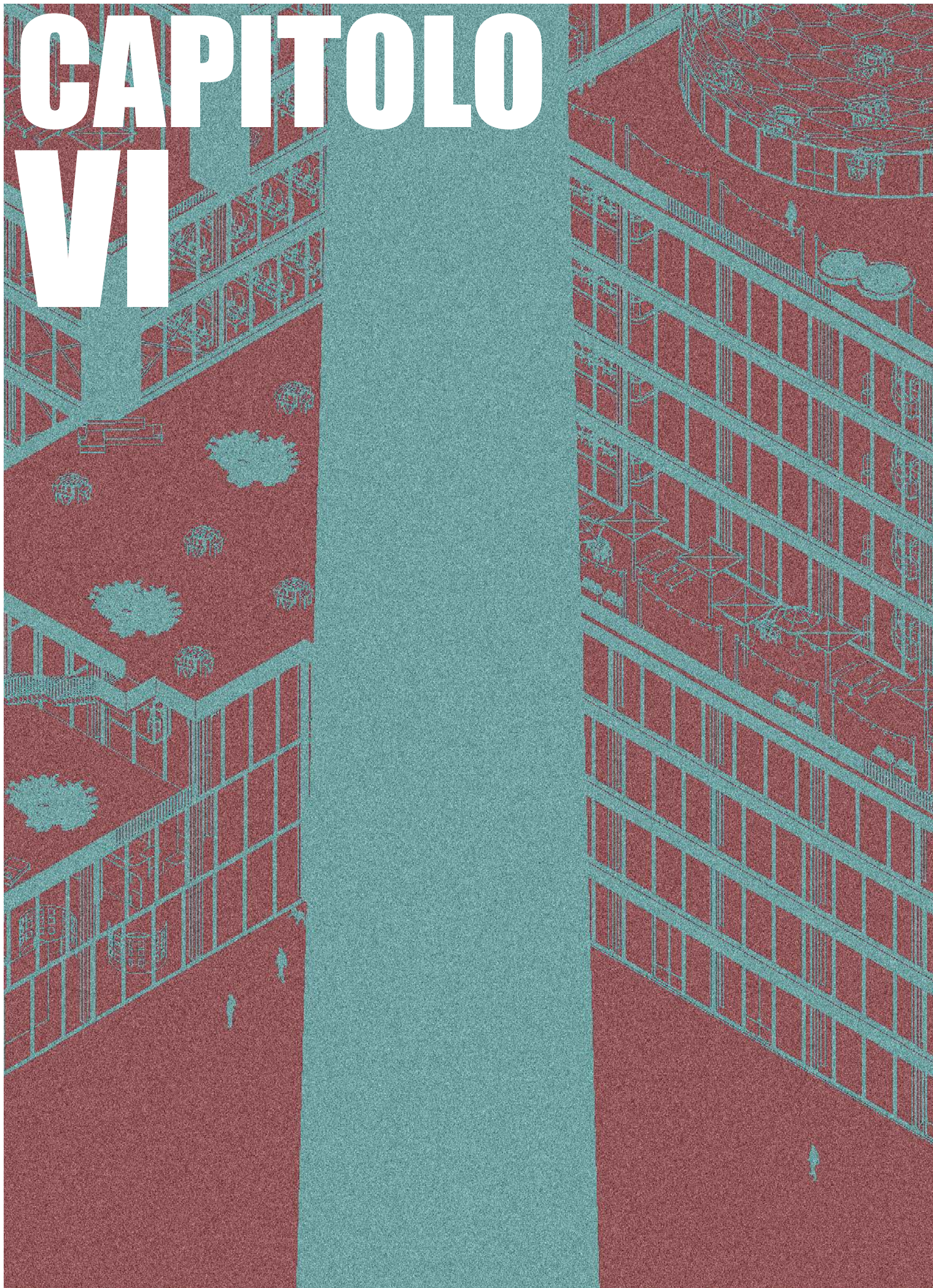




Immagine scattata in data 23/08/2024.

CAPITOLO VI





THE PIONEER PROJECT

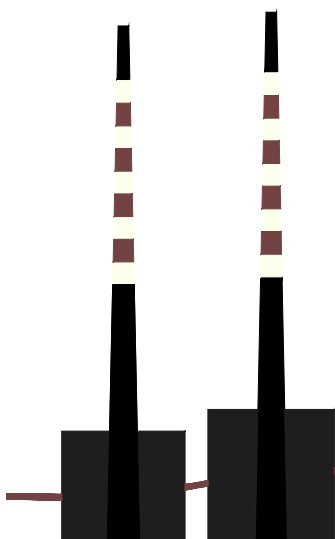
6.1 THE POOLBEG PROJECT

6.1.1 ANALISI TERRITORIALE E QUADRO URBANO DELLA PENISOLA DI POOLBEG

L'intervento è situato nella penisola di Poolbeg, al margine orientale della città di Dublino, un territorio caratterizzato da complessità morfologica, topografica e funzionale. Quest'area costituisce una **zona di transizione tra il sistema urbano consolidato e l'estuario del fiume Liffey, dove la città si apre verso il mare e, il paesaggio industriale si confronta con quello naturale.**

L'impostazione generale del progetto deriva dall'analisi morfologica e infrastrutturale dell'area, effettuata nei capitoli precedenti, caratterizzata da grandi isolati produttivi, una rete stradale frammentata e, la presenza dominante delle centrali elettriche di Poolbeg e Pigeon House. A questi elementi, si aggiungono numerose **strutture industriali dismesse**, tra cui depositi, cisterne e capannoni, che contribuiscono a definire un paesaggio di margine segnato dalla stratificazione temporale e dall'abbandono.

L'obiettivo principale del **THE POOLBEG PROJECT** consiste nella trasformazione della penisola in un nuovo fronte urbano attivo, preservando la memoria produttiva come matrice identitaria.



Il progetto, ridefinisce il rapporto tra le diverse scale di intervento:

- la **scala metropolitana**, che connette la penisola al tessuto urbano attraverso nuovi assi di accesso e, un sistema di mobilità integrata, comprendente trasporto pubblico, percorsi ciclabili e pedonali;
- la **scala territoriale**, che ristabilisce la continuità ecologica tra il porto e la baia di Dublino, la riorganizzazione delle aree verdi e la bonifica dei suoli;
- la **scala locale**, che ridisegna la sequenza spaziale tra i nuovi quartieri residenziali, le aree riqualificate e il paesaggio costiero.

Gli assi principali del progetto si innestano su **South Bank Road**, ritracciata, ampliata e collegata alle nuove infrastrutture, e sulla **Pigeon House Road**, e si estendono fino al limite estremo della penisola, articolandosi in un sistema continuo di spazi pubblici, parchi e percorsi ciclopedonali. Questi assi, lunghi circa quattro chilometri, rappresentano la spina dorsale dell'intervento, configurandosi come una promenade territoriale, che collega la città al mare e costeggia edifici riqualificati, nuovi insediamenti e dispositivi paesaggistici.

Le scelte progettuali rispondono a esigenze di equilibrio tra tre sistemi: il sistema urbano, che accoglie nuove residenze e funzioni collettive; il sistema industriale, mantenuto e reinterpretato; il sistema ambientale, che si sviluppa lungo la costa meridionale, definendo un ampio **parco continuo**.

Il disegno complessivo valorizza la natura infrastrutturale del luogo, utilizzandola come generatrice di forma e, trasformando la linearità dei tracciati e dei limiti in un elemento connettivo tra parti eterogenee.

6.1.2 APPROCCIO **PARAMETRICO** ALLA PROGETTAZIONE

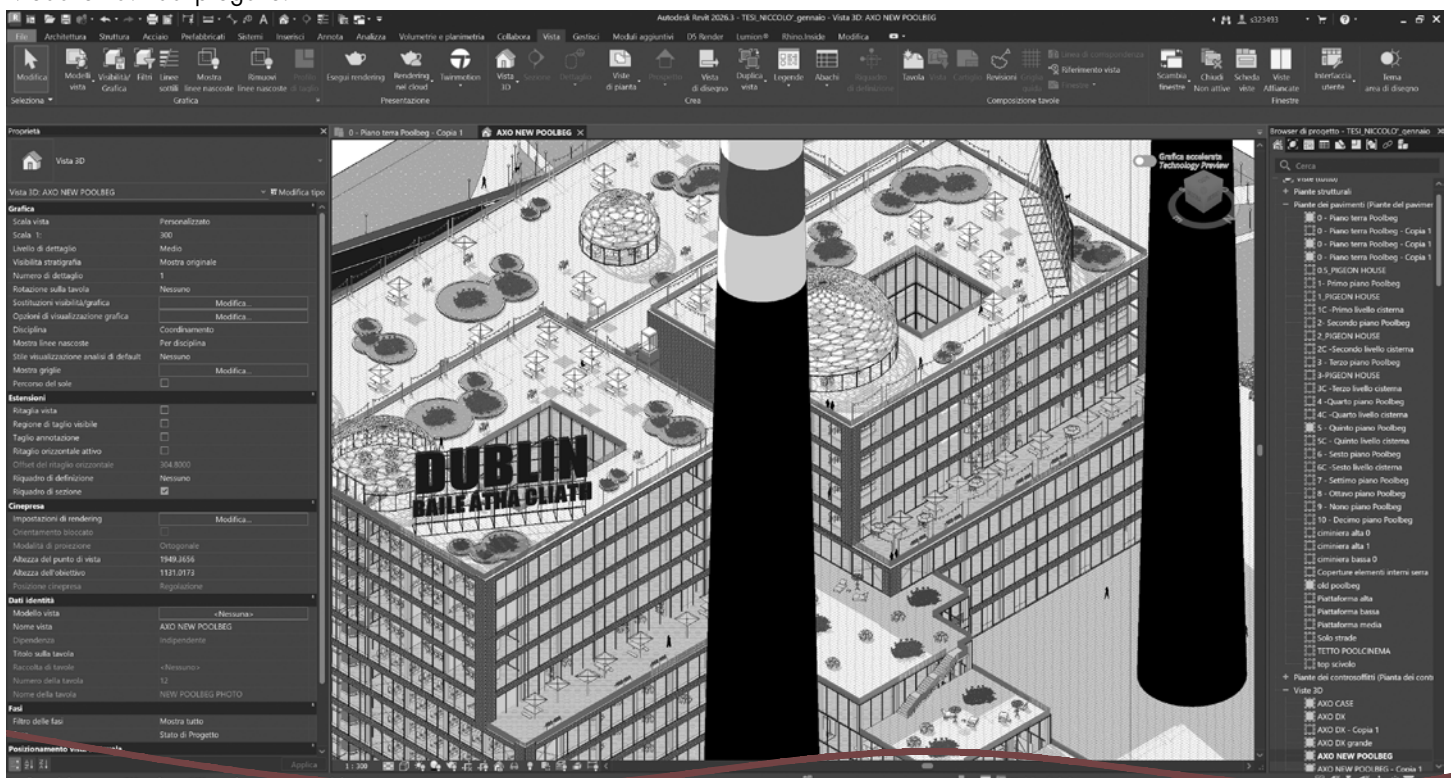
L'intero progetto è stato realizzato con un workflow digitale integrato basato su **REVIT** e **GRASSHOPPER**, in un processo di interoperabilità continua tra modellazione informativa e generativa. L'obiettivo principale è stato il controllo morfologico e tecnico dell'intervento in tutte le fasi: modellazione del suolo, ricostruzione strutturale degli edifici esistenti e generazione dei nuovi volumi residenziali. In Revit, è stato **ricostruito l'intero modello tridimensionale informativo dell'area**.

Il lavoro ha riguardato:

- la modellazione del terreno e, della morfologia costiera;
- la ricostruzione degli elementi portanti e non delle due centrali dismesse e di una cisterna, dal telaio strutturale fino alle componenti secondarie, come gli irrigidimenti;
- la definizione degli involucri edilizi;
- la gestione dei parametri costruttivi, delle stratigrafie e, dei materiali costituenti le architetture e il paesaggio.

Il modello BIM ha consentito un coordinamento coerente tra le discipline e il controllo di interferenze, quantità e varianti geometriche, garantendo un livello di precisione elevato, superiore ai tradizionali software di modellazione tridimensionale.

Modello Revit del progetto.



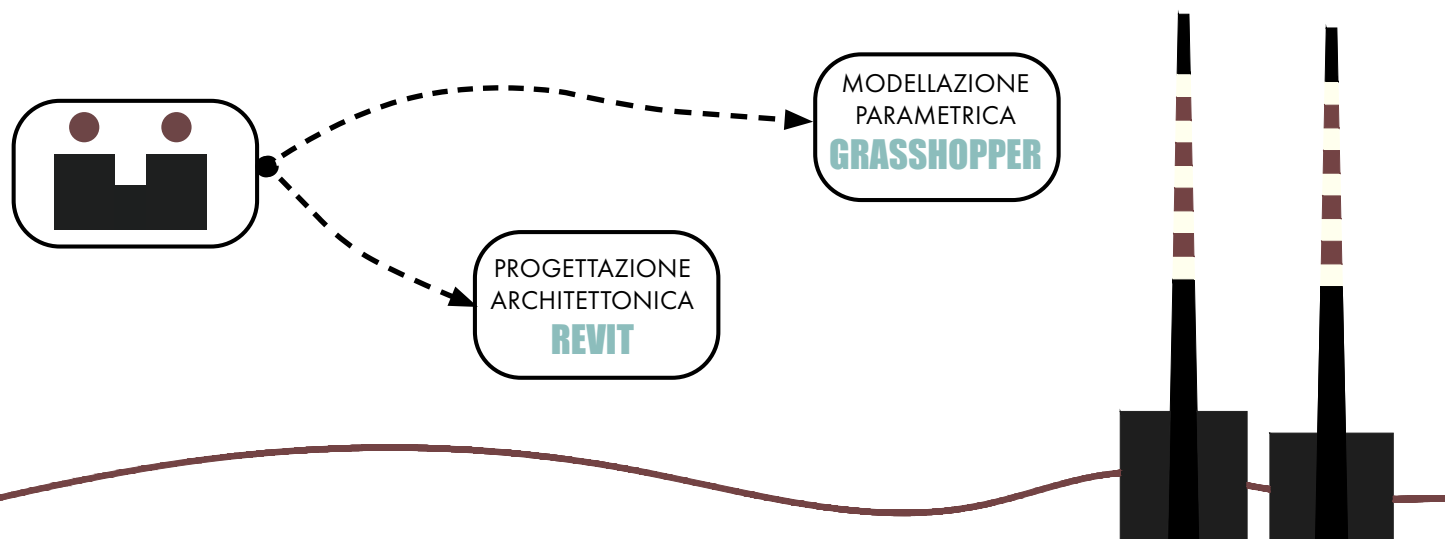
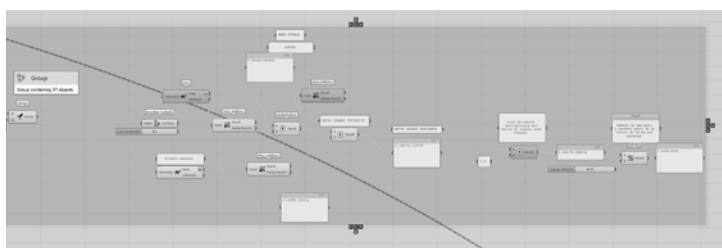
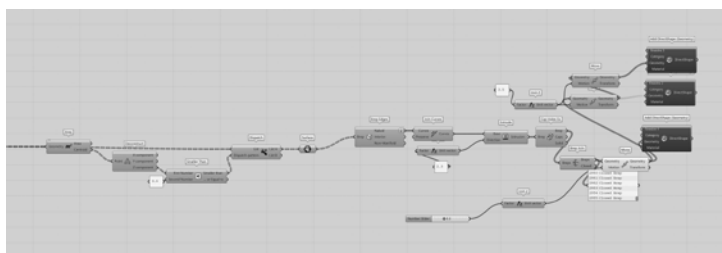
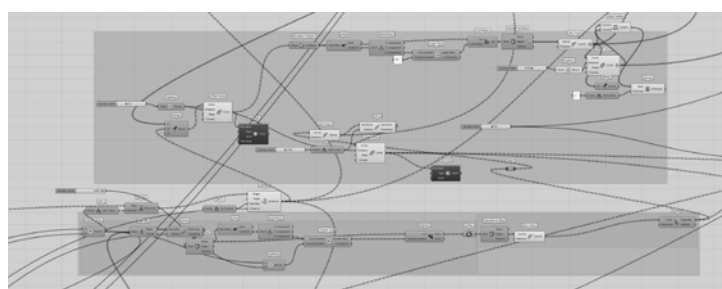
Parallelamente, l'ambiente parametrico di Grasshopper è stato impiegato per la generazione e, la gestione della morfologia urbana.

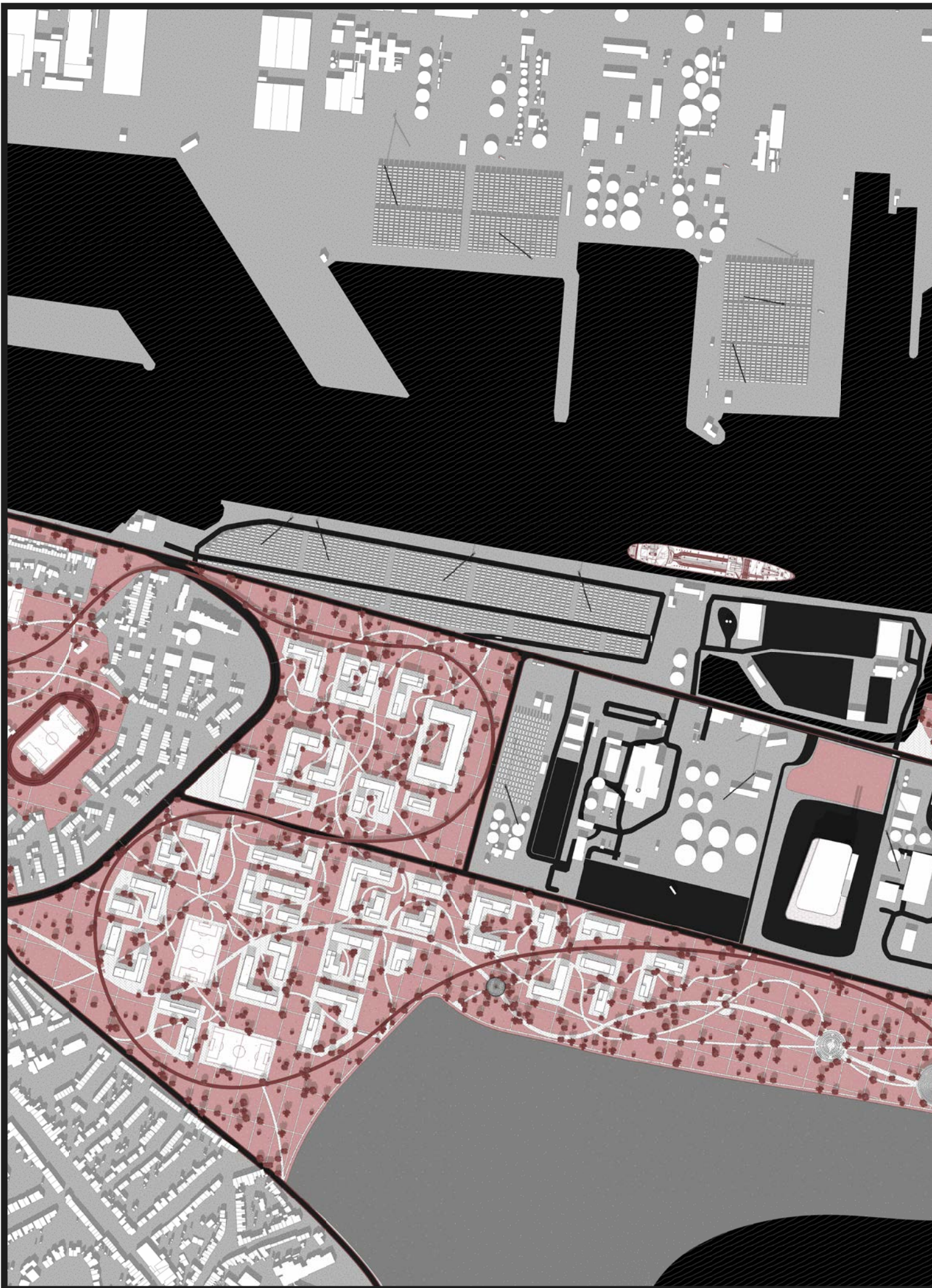
Partendo da semplici disegni di ipotesi progettuali di residenze, i tracciati e i limiti fondiari sono stati digitalizzati; successivamente, per mezzo di script dedicati, hanno potuto essere trasformati in una maglia di base per la definizione dei comparti residenziali.

Gli algoritmi, hanno consentito la generazione controllata delle volumetrie tramite variabili di altezza, densità, distanza e rapporto con gli assi principali.

Il sistema parametrico ha permesso di derivare automaticamente indicatori quantitativi come superfici, capacità insediativa e mix funzionale, fornendo una base di valutazione coerente con gli obiettivi urbanistici. Alla scala architettonica, Grasshopper è stato utilizzato per la **modellazione geometrica complessa di alcuni elementi specifici come ciminie, coperture, superfici curve e raccordi volumetrici**, traducendo vincoli strutturali e parametri ambientali in regole di generazione controllata. Le definizioni algoritmiche hanno consentito di esplorare rapidamente varianti di forma e di verificarne la compatibilità con il modello BIM. L'integrazione tra Revit e Grasshopper, tramite interoperabilità diretta, ha permesso di mantenere la coerenza tra il modello informativo e quello generativo. Il flusso di dati bidirezionale ha garantito la continuità tra analisi, sintesi e verifica: ogni modifica parametrica nel modello urbano o architettonico ha prodotto un aggiornamento automatico del modello.

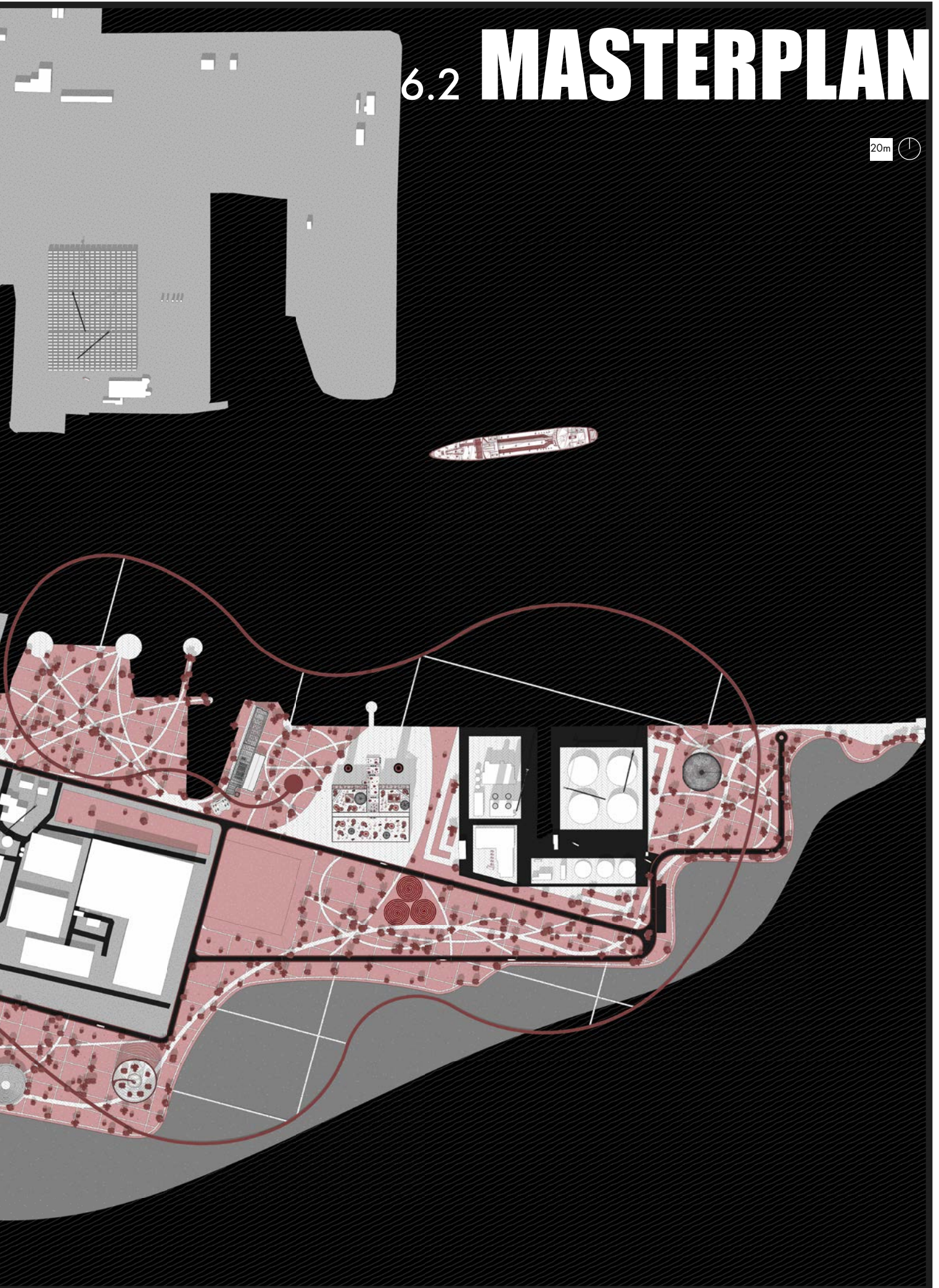
Estrapolazione di una parte degli algoritmi che hanno contribuito alla realizzazione delle residenze.





6.2 MASTERPLAN

20m



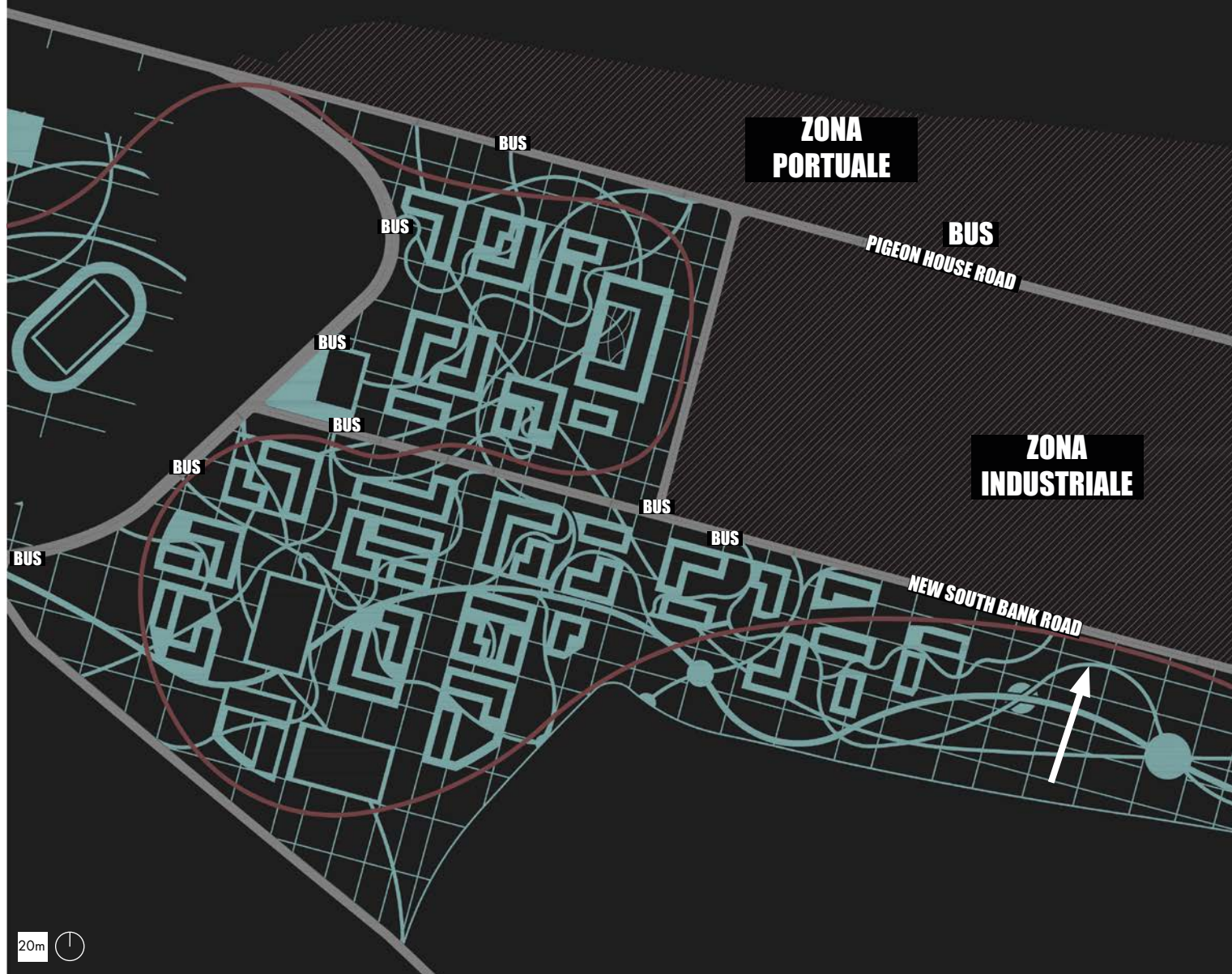
6.2.1 ANALISI DELLE RETI DI COLLEGAMENTO E DI ACCESSIBILITÀ URBANA

Il principio attuale alla base delle infrastrutture stradali, risulta essere parzialmente mantenuto, ma si ritiene necessario migliorare diversi fattori, come i collegamenti nella zona sud della Penisola, e l'accessibilità alla zona tramite servizi pubblici, ad oggi totalmente inesistenti.

Il percorso della **Pigeon House Road**, è stato fatto proseguire fino all'incrocio con il nuovo asse stradale rivolto verso sud, mentre la **South Bank Road** è stata collegata ad ovest alla nuova zona riqualificata delle centrali elettriche.

Tutte le strade sono state integrate con percorsi ciclo-pedonali e, illuminazione completa.

Elemento conduttore, di tutta la Penisola di Poolbeg, risulta essere un percorso che unisce tutti i nuovi elementi e che, ha inizio dalle centrali per

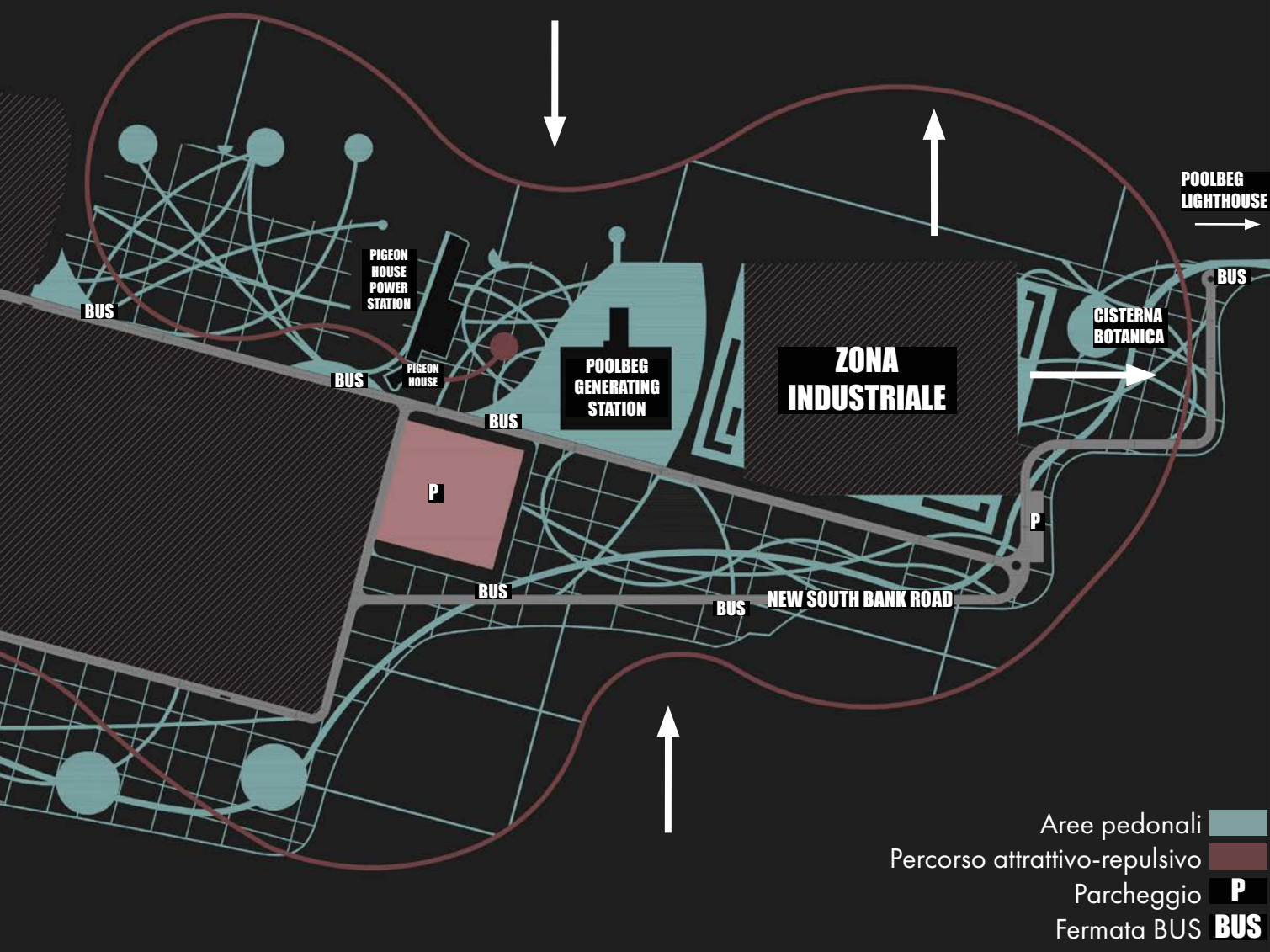


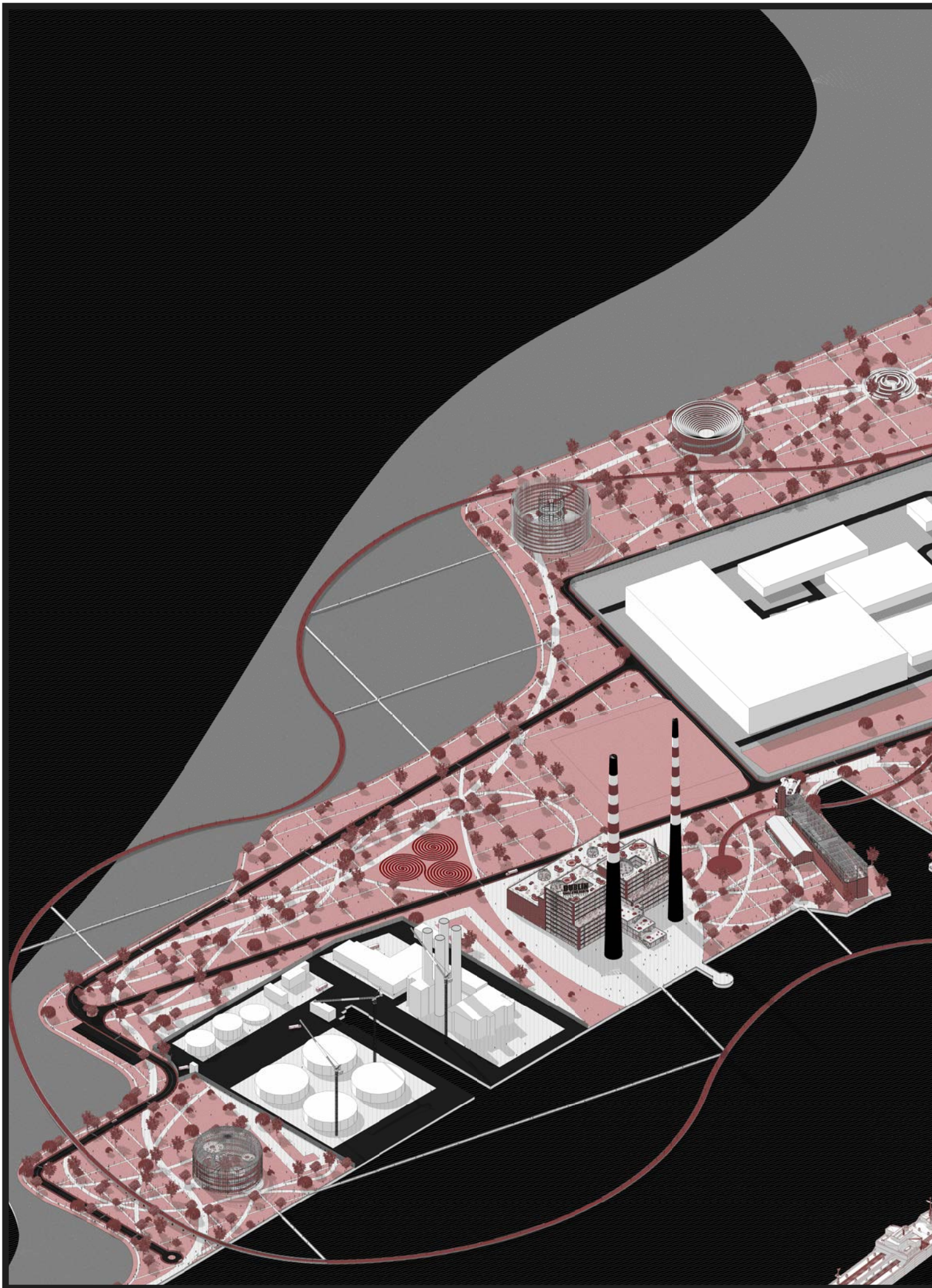
poi proseguire lungo tutta la fascia naturale, dalle abitazioni e simbolicamente verso tutta la città; la passerella, larga 5m è stata ideata seguendo una logica sviluppata con un algoritmo parametrico che, prevede una logica di attrazione/repulsione verso punti di interesse.

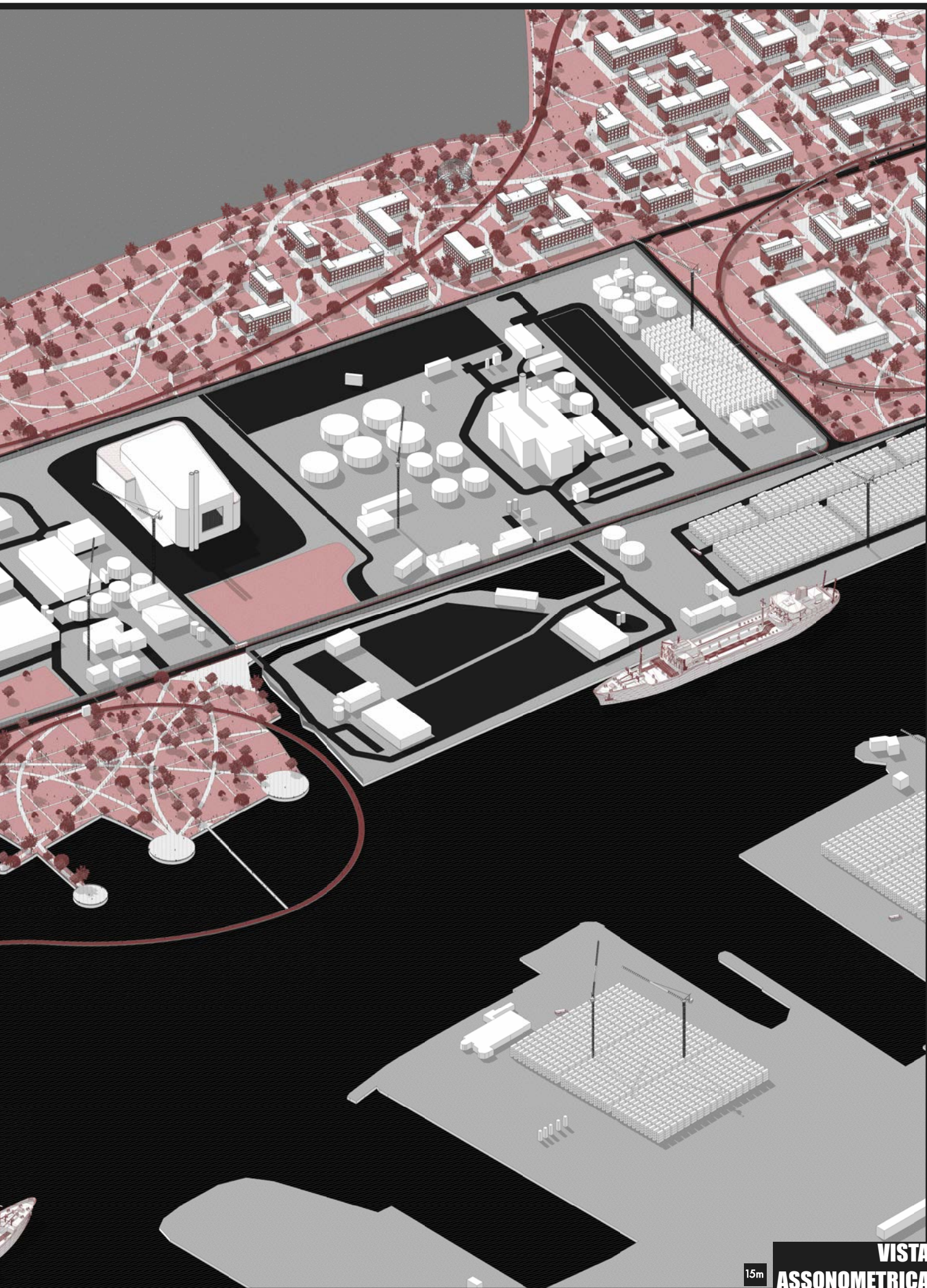
A questo elemento curvilineo e ordinato si oppongono i percorsi dei parchi, composti da passaggi pedonali rettilinei, paralleli o ortogonali rispetto all'asse principale compositivo, larghi 1,5m e percorsi di maggiore larghezza, curvilinei, che si innestano nel territorio come radici che si espandono, la cui larghezza varia dai 4 ai 7m.

Questi ultimi sono carrabili in prossimità delle residenze, ma possono essere utilizzati come percorsi stradali in casi eccezionali, come situazioni di emergenza.

Lo stesso ragionamento si può effettuare per gli elementi che collegano il percorso "connettore" alla terraferma; sono pensate per essere pedonali, ma la loro larghezza (2,5m) consente il passaggio di un veicolo di primo soccorso in caso di emergenza.

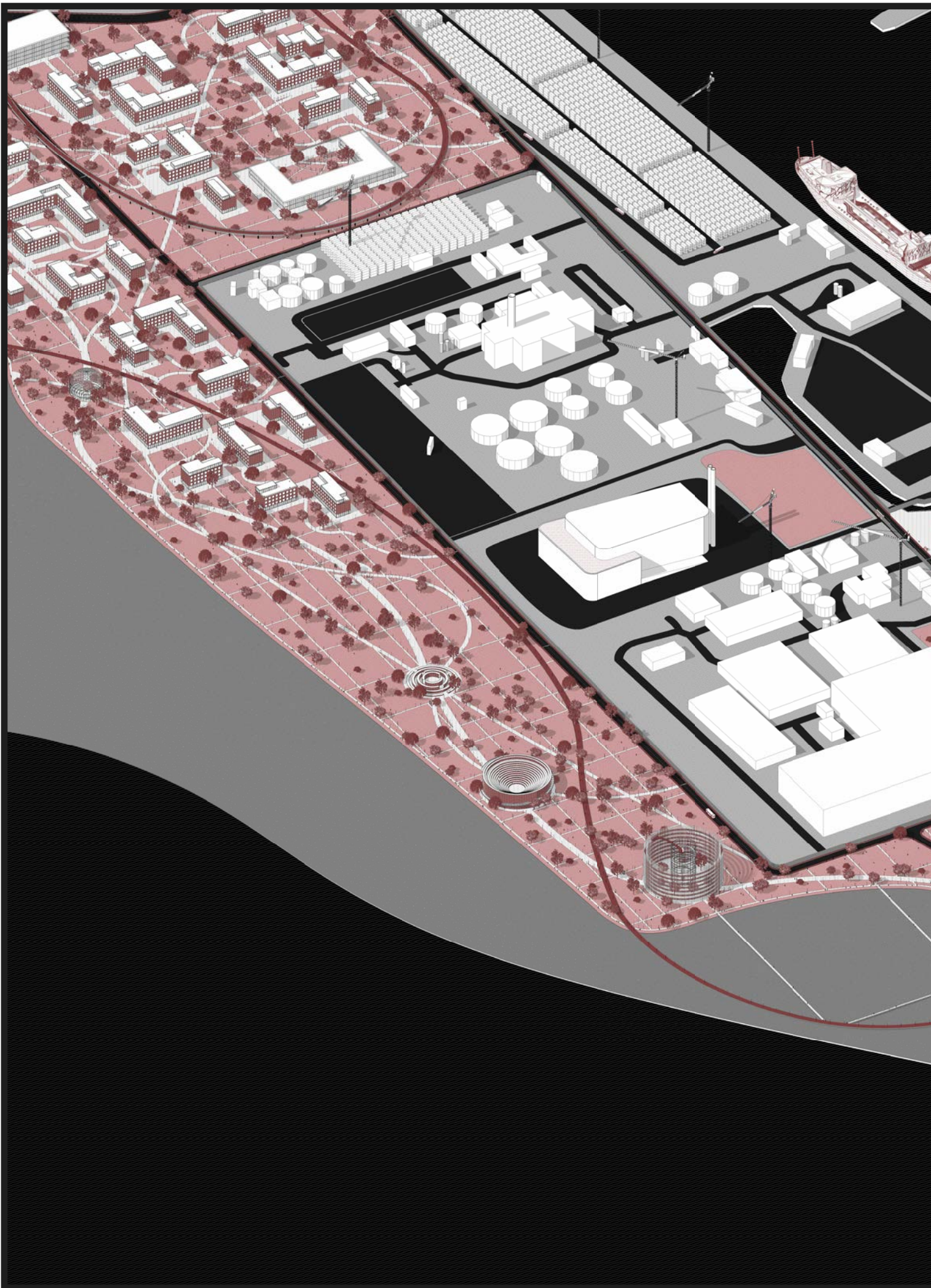


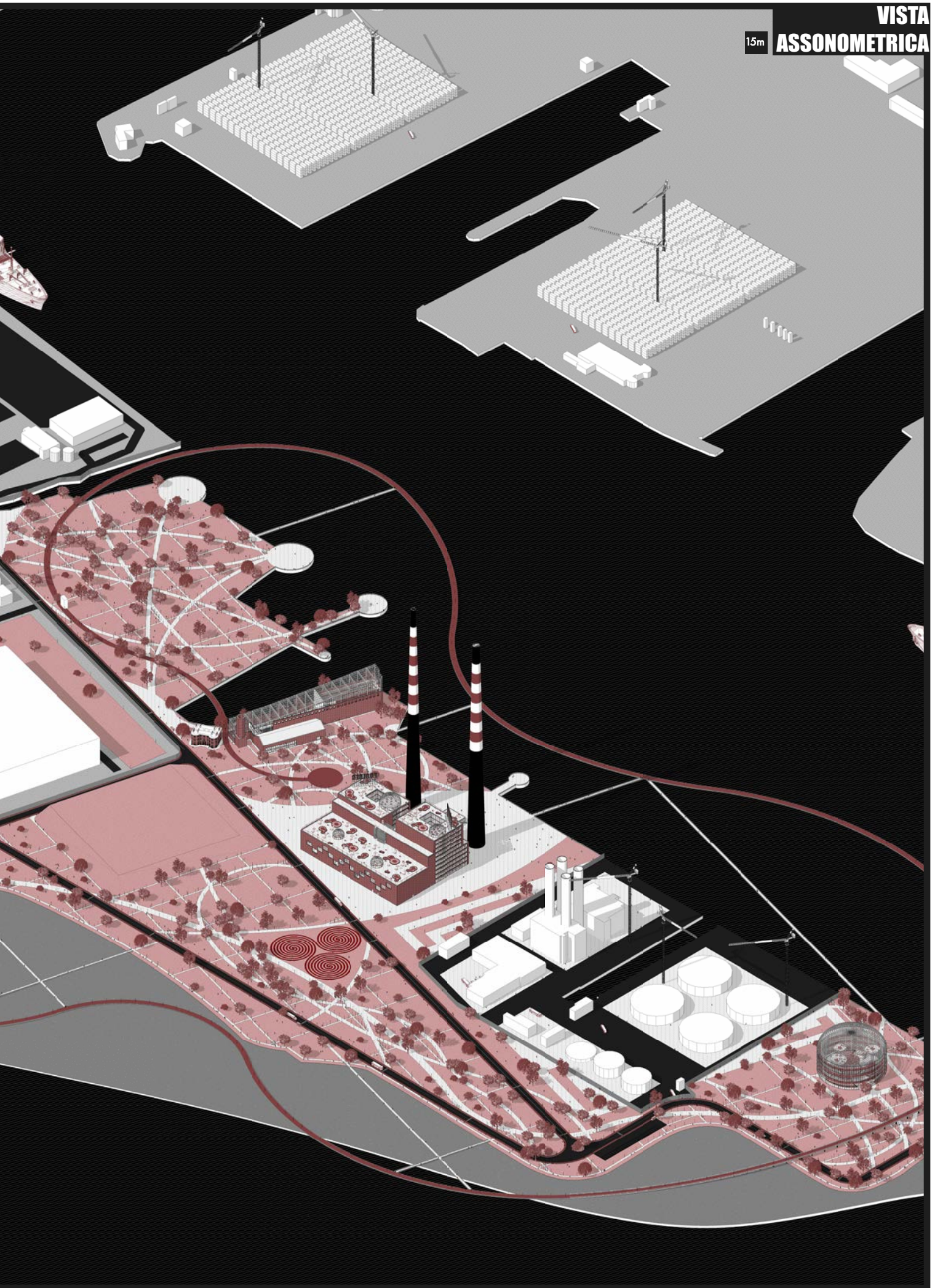




15m

VISTA
ASSONOMETRICA





SISTEMA DEL VERDE

Il **sistema verde** rappresenta il principio ordinatore dell'intero intervento, funzionando da cerniera tra le aree industriali esistenti e i nuovi ambiti di trasformazione. Nel masterplan, le superfici verdi, costituiscono una rete ecologica continua che, collega il parco naturale costiero di Sandymount Strand alle zone interne della penisola.

Il verde assume il ruolo di **strumento di mediazione**, in grado di gestire le transizioni tra funzioni incompatibili e, di riconciliare la dimensione naturale con quella artificiale.

L'infrastruttura paesaggistica si articola in cinque componenti principali:

1. il **parco lineare**, che accompagna la viabilità principale e, garantisce la continuità visiva tra i nuovi quartieri residenziali e il fronte marino;
2. il **parco "delle centrali"**, posto a ridosso delle ex-centrali di Poolbeg e della Pigeon House, spazio di soglia tra memoria industriale e natura ricostruita;
3. la **spirale celtica**, concepita come dispositivo di land art e landmark visivo;
4. il **giardino botanico**, ricavato all'interno della vecchia cisterna metallica riqualificata;
5. le **aree di riserva naturalistica**, lungo la costa sud, dove la vegetazione spontanea incontra percorsi pedonali e punti di osservazione paesaggio.

Ogni spazio verde svolge un ruolo che va oltre la funzione estetica o ricreativa, integrandosi in un sistema ecologico attivo che include drenaggio delle acque, mitigazione acustica, regolazione climatica e supporto alla biodiversità.

L'andamento dei percorsi pedonali e ciclabili segue una logica organica che cerca di "radicarsi" simbolicamente e compositivamente nel palinsesto esistente, opponendosi alla rigidità planimetrica della griglia ordinatrice che, avendo come asse principale la Pigeon House Road detta le regole di e i principi compositivi delle abitazioni.

residenze

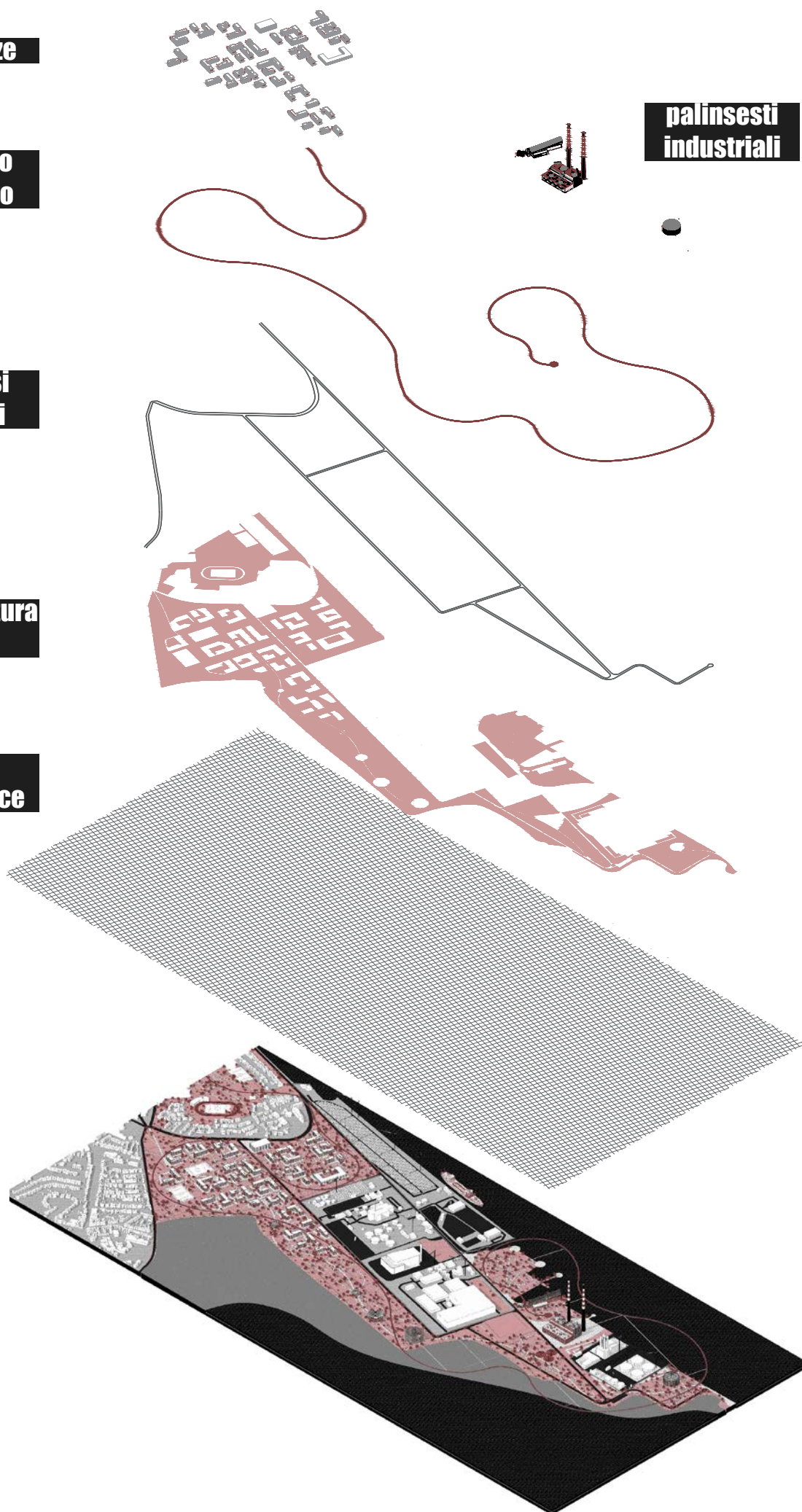
**percorso
attrattivo**

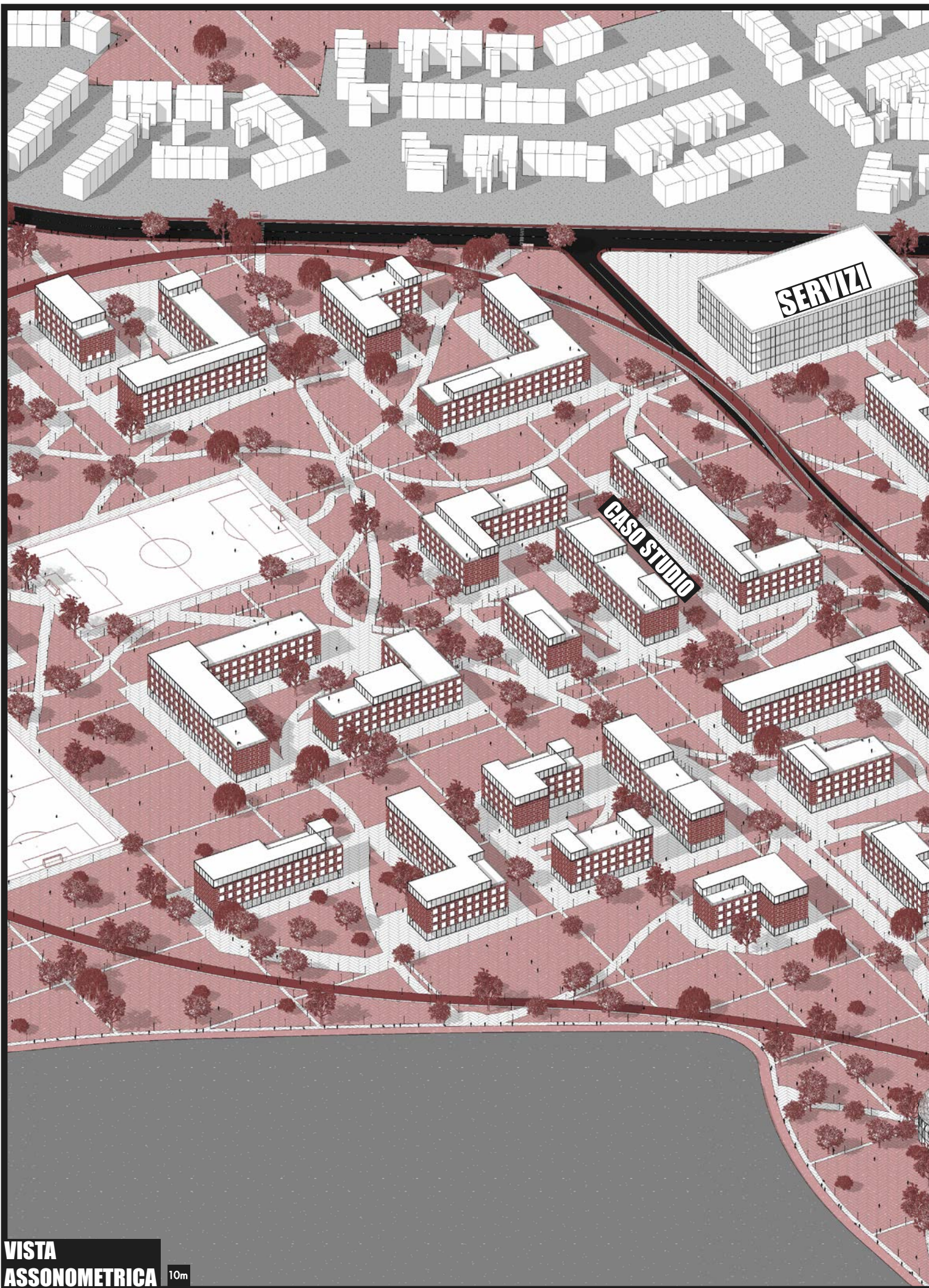
**percorsi
stradali**

**infrastruttura
verde**

**griglia
ordinatrice**

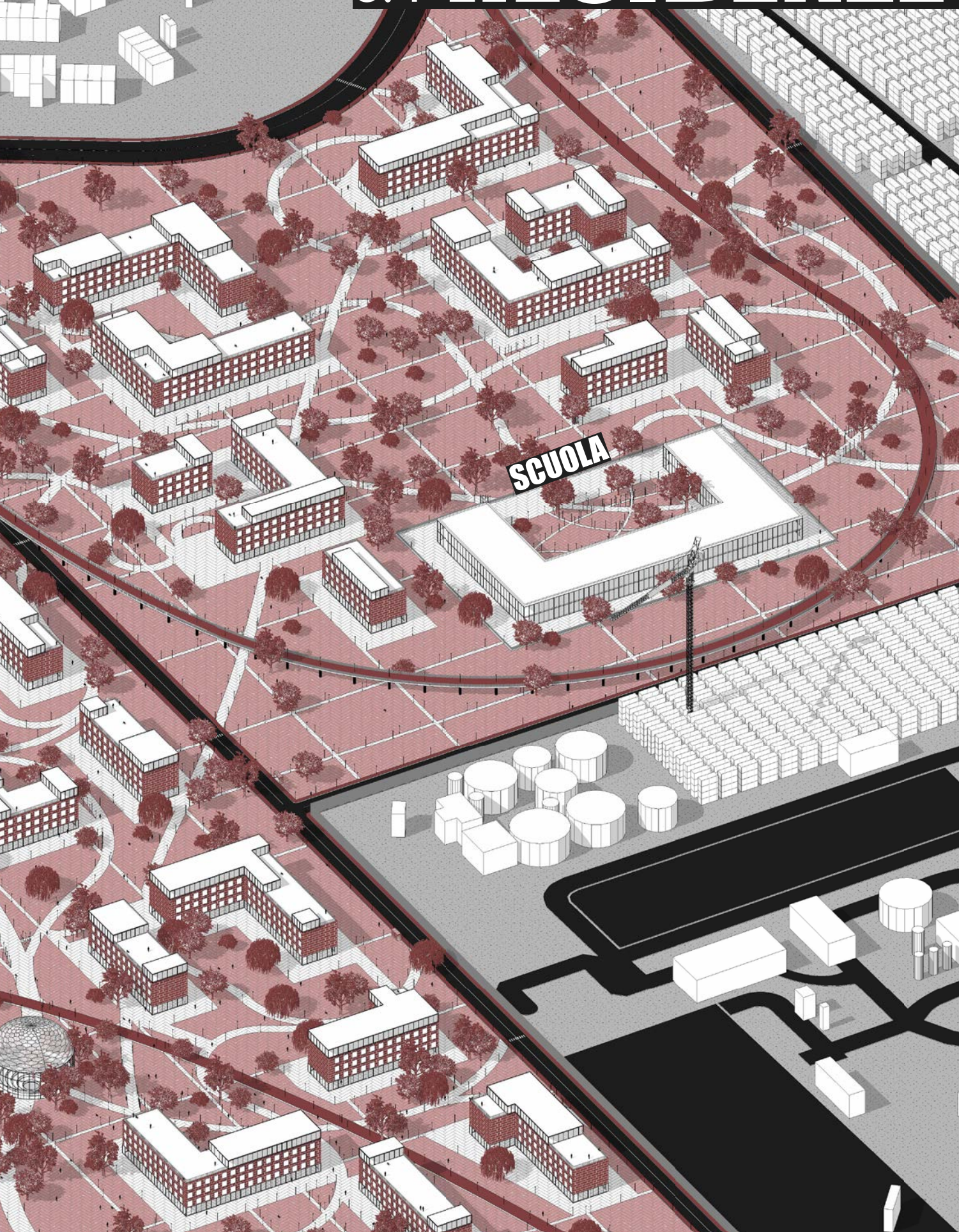
**palinsesti
industriali**





**VISTA
ASSONOMETRICA** 10m

6.4 RESIDENZE





6.4.1 **POOLBEG**, UN NUOVO POLO RESIDENZIALE PER DUBLINO

Il nuovo insediamento residenziale occupa la **porzione occidentale della penisola di Poolbeg**, situandosi al punto di contatto tra la città consolidata e il territorio di riqualificazione. **L'area, è concepita come un quartiere di soglia, in cui il tessuto urbano di Dublino trova continuità con la nuova identità costiera della penisola.**

La struttura complessiva del comparto si basa su un principio di **modulazione volumetrica parametrica, sviluppato attraverso strumenti di modellazione algoritmica che, consentono di controllare simultaneamente la densità, le altezze e la distribuzione dei volumi abitativi.**

Ogni edificio, è stato generato all'interno di un sistema controllato da variabili predefinite: **altezza minima e massima, rapporto tra superfici costruite e libere, numero di unità e densità demografica.**

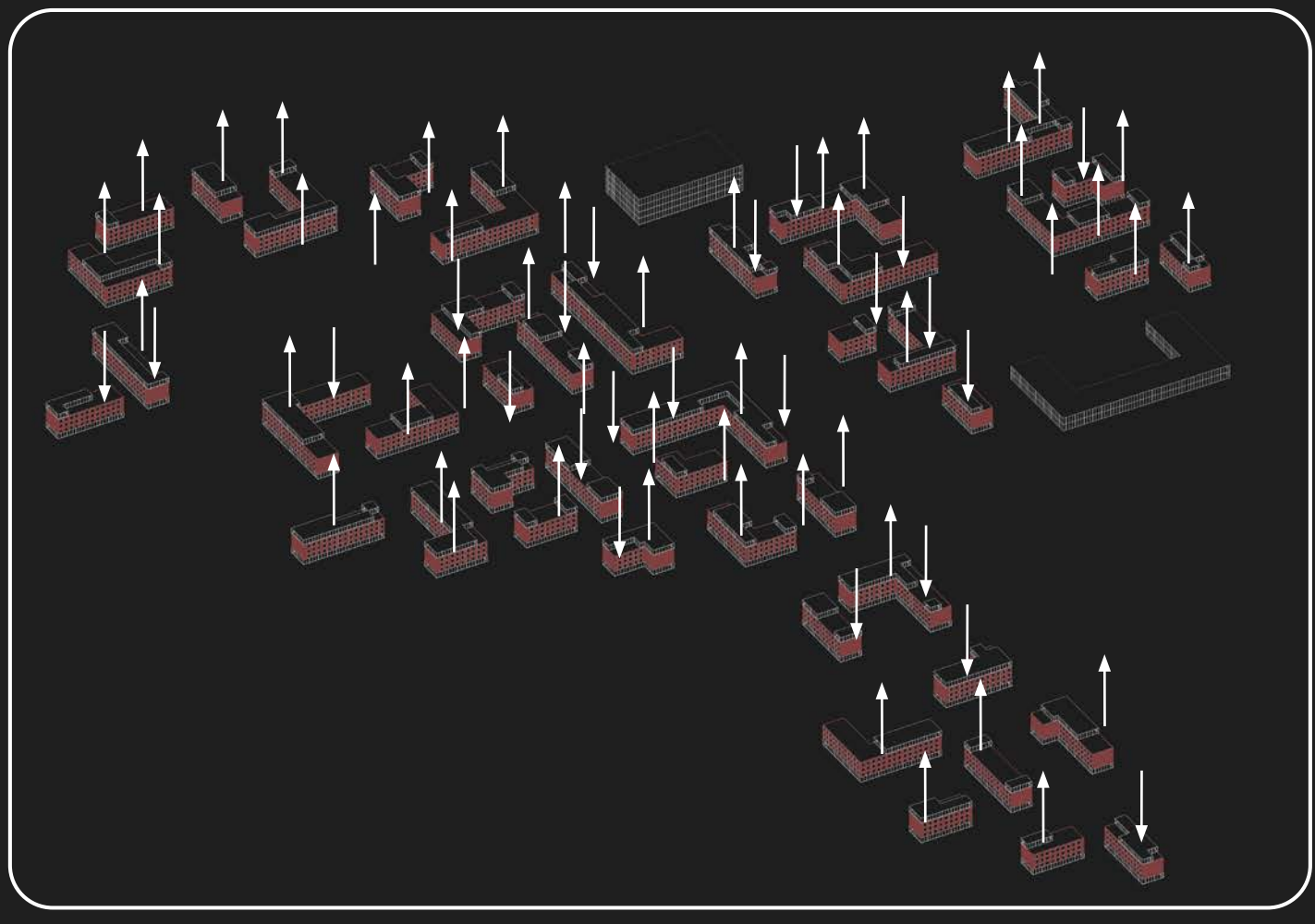
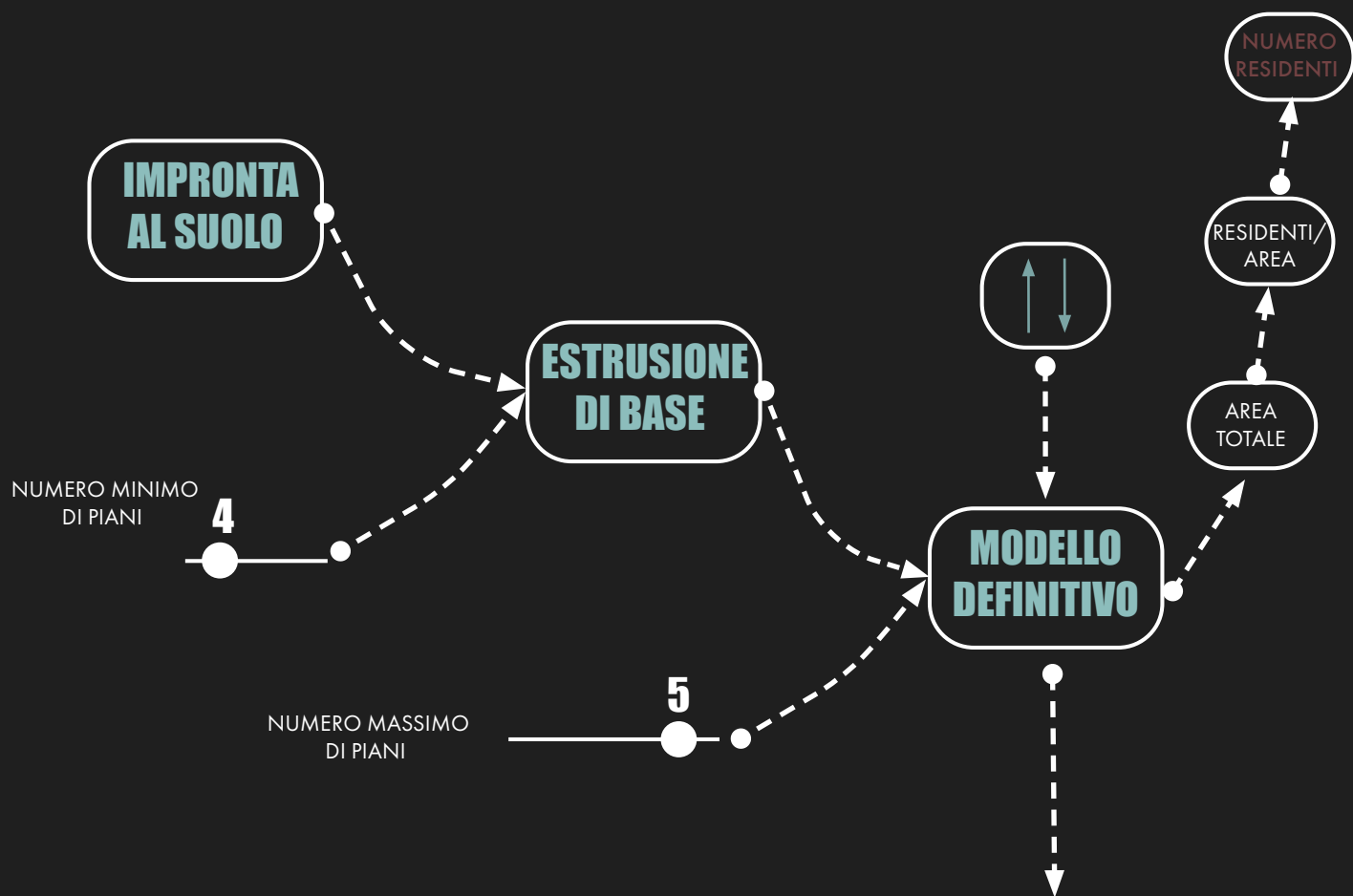
Le **variazioni di quota generano una sequenza di spazi semi-pubblici, come corti, giardini e tetti accessibili, che favoriscono la socialità e la continuità con il sistema del parco.**

Il processo di selezione delle configurazioni, è stato condotto mediante un approccio evolutivo in cui, **ogni interazione dell'algoritmo è stata valutata in base al numero di abitanti ospitabili e, alla qualità spaziale del disegno urbano.**

La versione finale del modello, individuata attraverso l'analisi dei dati metrici e demografici, consente di accogliere una popolazione stimata di circa **3500 abitanti**, mantenendo una densità compatibile con i parametri di sostenibilità urbana.

Sono inoltre, stati ipotizzati due nuclei da destinare alle necessità primarie dei residenti: una **SCUOLA** e un **EDIFICIO PER SERVIZI**, alimentari e sanitari. Queste funzioni, sommate a quelle proposte per riqualificare le centrali, vanno a completare un nuovo polo cittadino che, con il tempo, si spera possa diventare centrale per Dublino.

CONCEPT PARAMETRICO



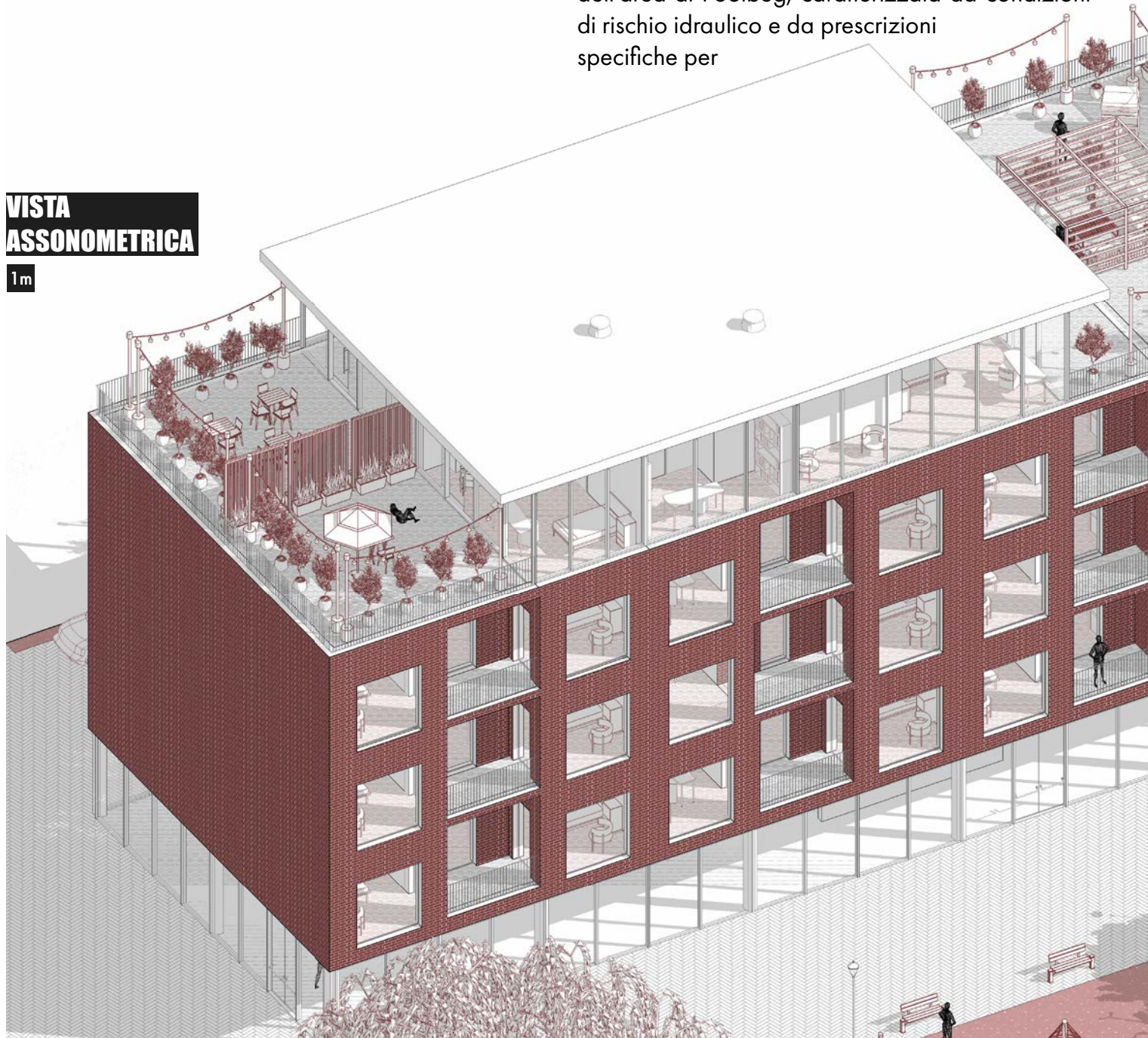
6.4.2 CASO STUDIO: LA **RESIDENZA TIPO**

A valle delle scelte operate alla scala del master-plan, il progetto residenziale viene verificato e consolidato attraverso la definizione architettonica di una **residenza campione**, concepita come **unità rappresentativa del sistema abitativo complessivo**. L'obiettivo, di questo passaggio di scala, è quello di dimostrare la coerenza tra le regole urbane, come densità, altezze, orientamento, permeabilità del suolo, e la qualità spaziale dell'architettura costruita, traducendo i principi generativi in soluzioni tipologiche concrete.

L'edificio si sviluppa su cinque livelli fuori terra, in conformità ai vincoli normativi e ambientali propri dell'area di Poolbeg, caratterizzata da condizioni di rischio idraulico e da prescrizioni specifiche per

**VISTA
ASSONOMETRICA**

1m



le aree costiere.

In particolare, la normativa vigente per le Strategic Development Zones prevede la **non residenzialità del piano terreno nelle zone prese in esame, destinandolo esclusivamente a funzioni di accesso, distribuzione e servizio**, al fine di ridurre la vulnerabilità degli spazi abitati in caso di eventi estremi legati all'innalzamento del livello del mare o a mareggiate¹.

¹ Dublin City Development Plan e Poolbeg West Strategic Development Zone – Strategic Flood Risk Assessment: prescrizioni relative alla limitazione delle funzioni residenziali permanenti al piano terreno nelle aree costiere.



6.4.3 PIANO TERRENO:

ACCESSI E DISTRIBUZIONE

Il piano terreno è configurato come basamento permeabile, privo di funzioni abitative permanenti e concepito come livello di transizione tra spazio pubblico e volume edilizio.

L'accesso avviene attraverso fronti completamente vetrati, che garantiscono continuità visiva e riconoscibilità degli ingressi, evitando la formazione di fronti ciechi o opachi lungo i percorsi pedonali.

La distribuzione verticale è affidata a **tre blocchi scala distinti**, posizionati in modo da servire in maniera equilibrata i piani superiori e garantire ridotte distanze di percorrenza interna.

Accanto ai vani scala, sono collocate le cantine, organizzate come locali tecnici asciutti, sollevati rispetto alla quota esterna e privi di affacci diretti, in linea con le prescrizioni per edifici in ambito costiero.

6.4.4 PIANI SUPERIORI:

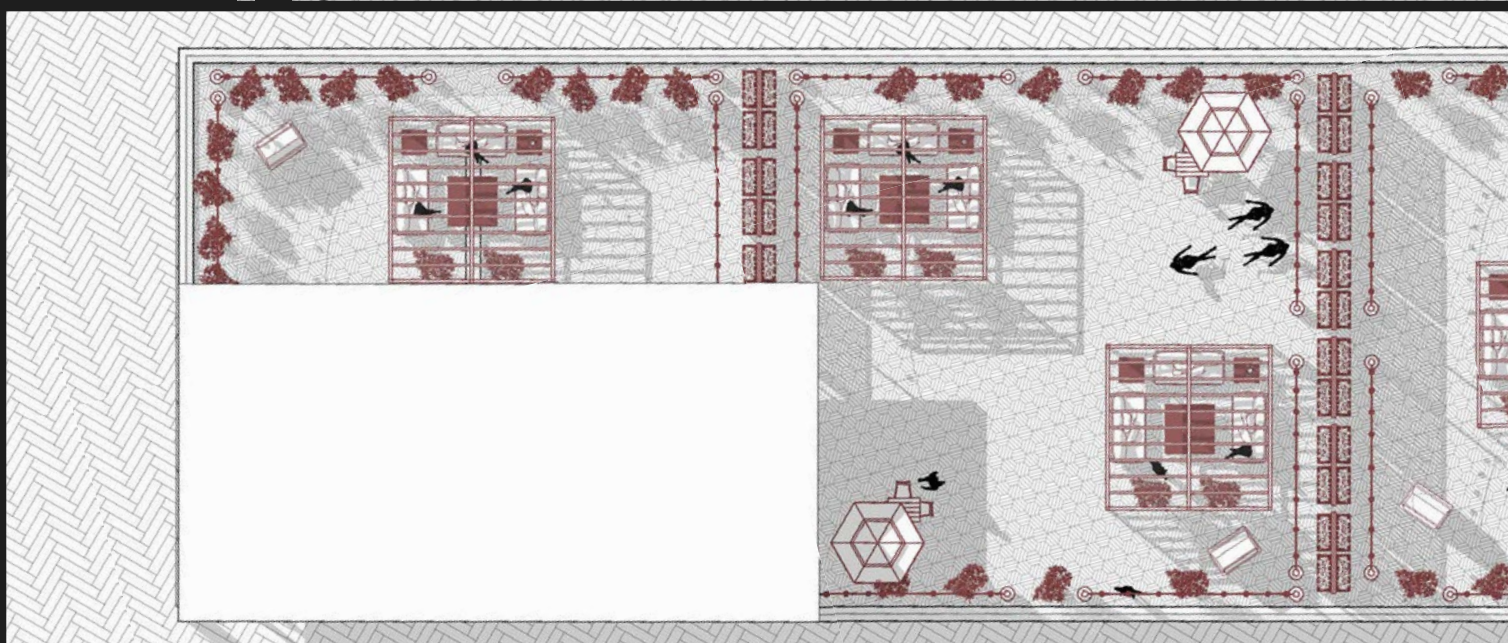
ARTICOLAZIONE TIPOLOGICA

I piani superiori, ospitano le unità residenziali, organizzate secondo una gamma tipologica controllata.

Gli appartamenti, presentano superfici comprese indicativamente tra 90 e 150 m², dimensionate per accogliere nuclei familiari differenti per composizione e modalità d'uso, garantendo una diversificazione abitativa senza compromettere la leggibilità dell'impianto.

Il livello superiore, rappresenta il punto di maggiore articolazione tipologica dell'edificio.

VISTA DALL'ALTO 1m



In questo caso, è stato progettato un **attico di grandi dimensioni**, che assume un ruolo di chiusura volumetrica dell'edificio.

Parallelamente, la copertura è utilizzata anche come estensione funzionale delle residenze sottostanti, ospitando spazi comuni per i residenti, attici indipendenti o configurazioni abitative di tipo duplex.

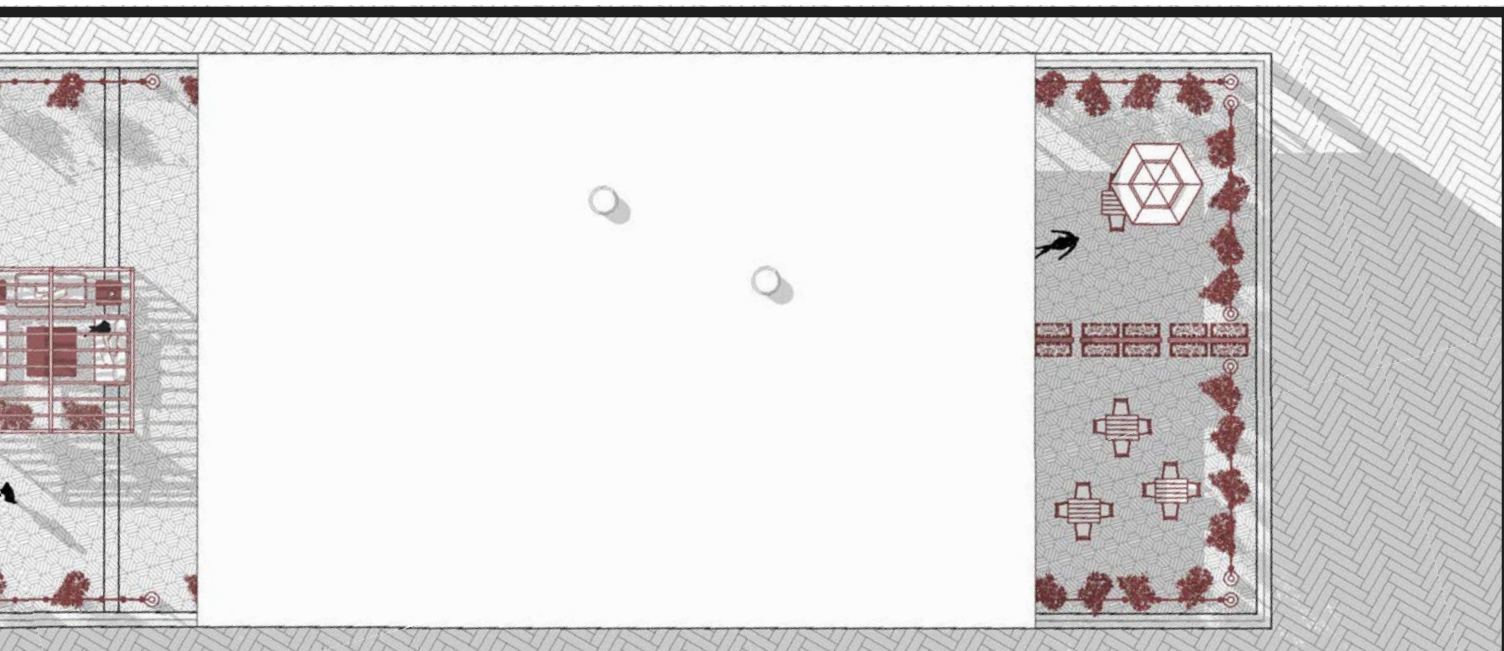
In una delle soluzioni sviluppate, **un appartamento viene articolato su due livelli** e, al livello inferiore si collocano ingresso, soggiorno, camere e servizi, mentre al livello superiore, direttamente in copertura, è inserita la cucina, concepita come spazio completamente vetrato.

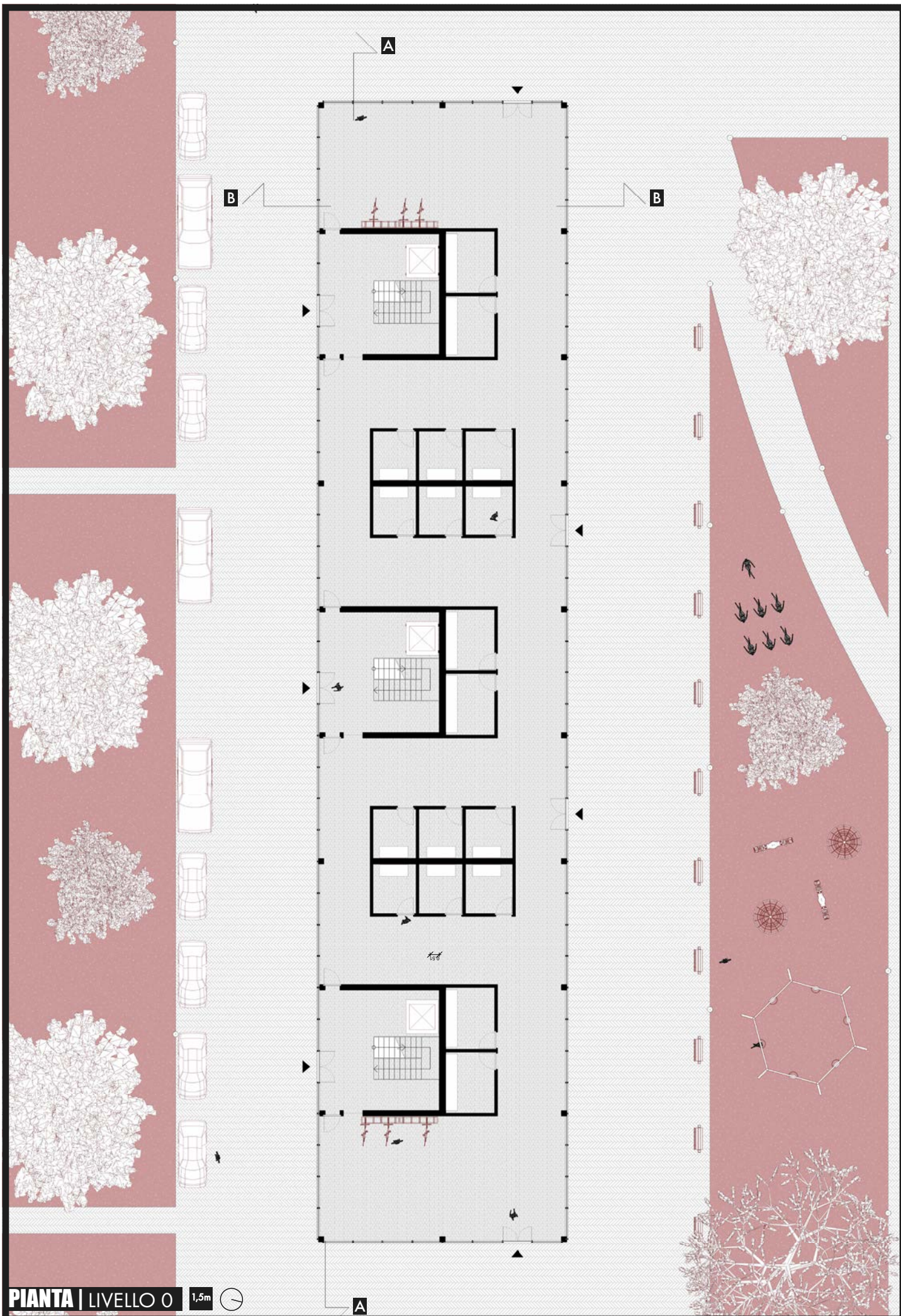
Questa configurazione, consente di valorizzare la copertura come spazio abitabile e collettivo, superando la concezione tradizionale di tetto come elemento esclusivamente tecnico.

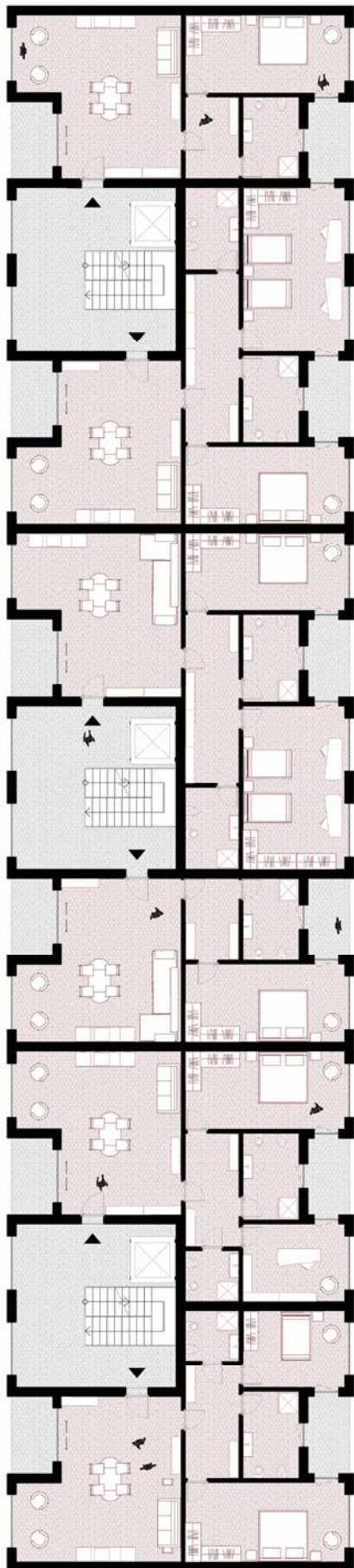
6.4.5 CONSIDERAZIONI ARCHITETTONICHE

La residenza campione, costituisce la **verifica puntuale della strategia insediativa adottata per l'intero sistema abitativo di Poolbeg.**

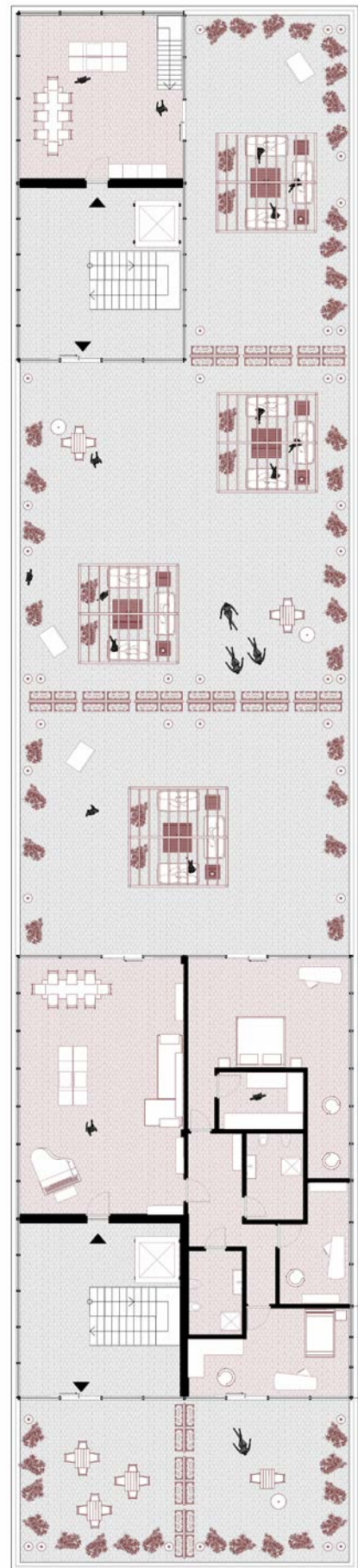
L'edificio, traduce in architettura le logiche di densificazione controllata, l'adattamento topografico e l'integrazione con il paesaggio, dimostrando come **il progetto residenziale possa operare da elemento di continuità tra scala urbana e scala domestica.** La chiarezza distributiva, l'attenzione ai vincoli ambientali e, la varietà tipologica contribuiscono a definire un modello abitativo coerente con il carattere del sito e, con le trasformazioni previste per la penisola.







PIANTA | LIVELLO +1 | 1,5m



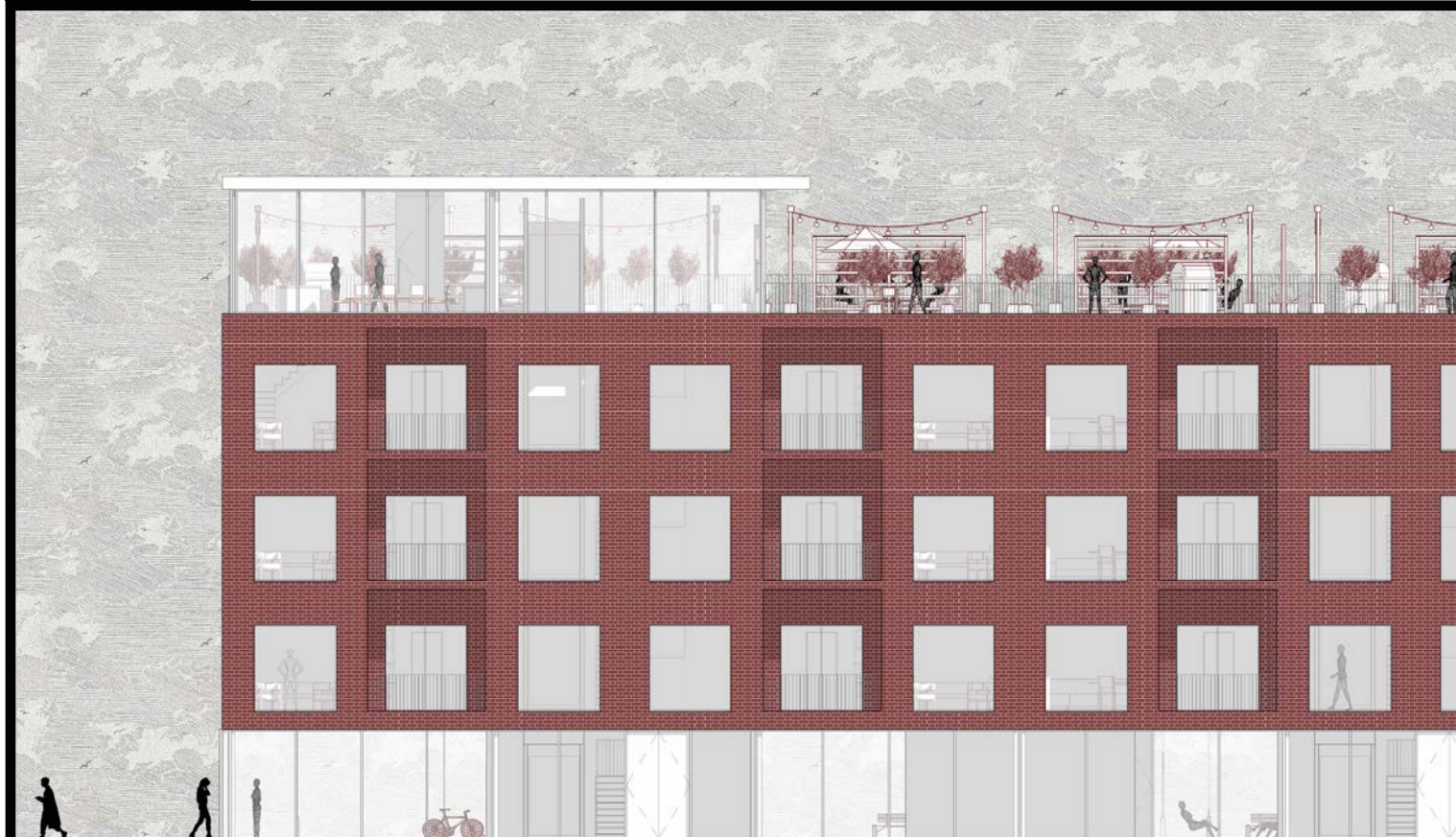
PIANTA | LIVELLO +4 | 1,5m

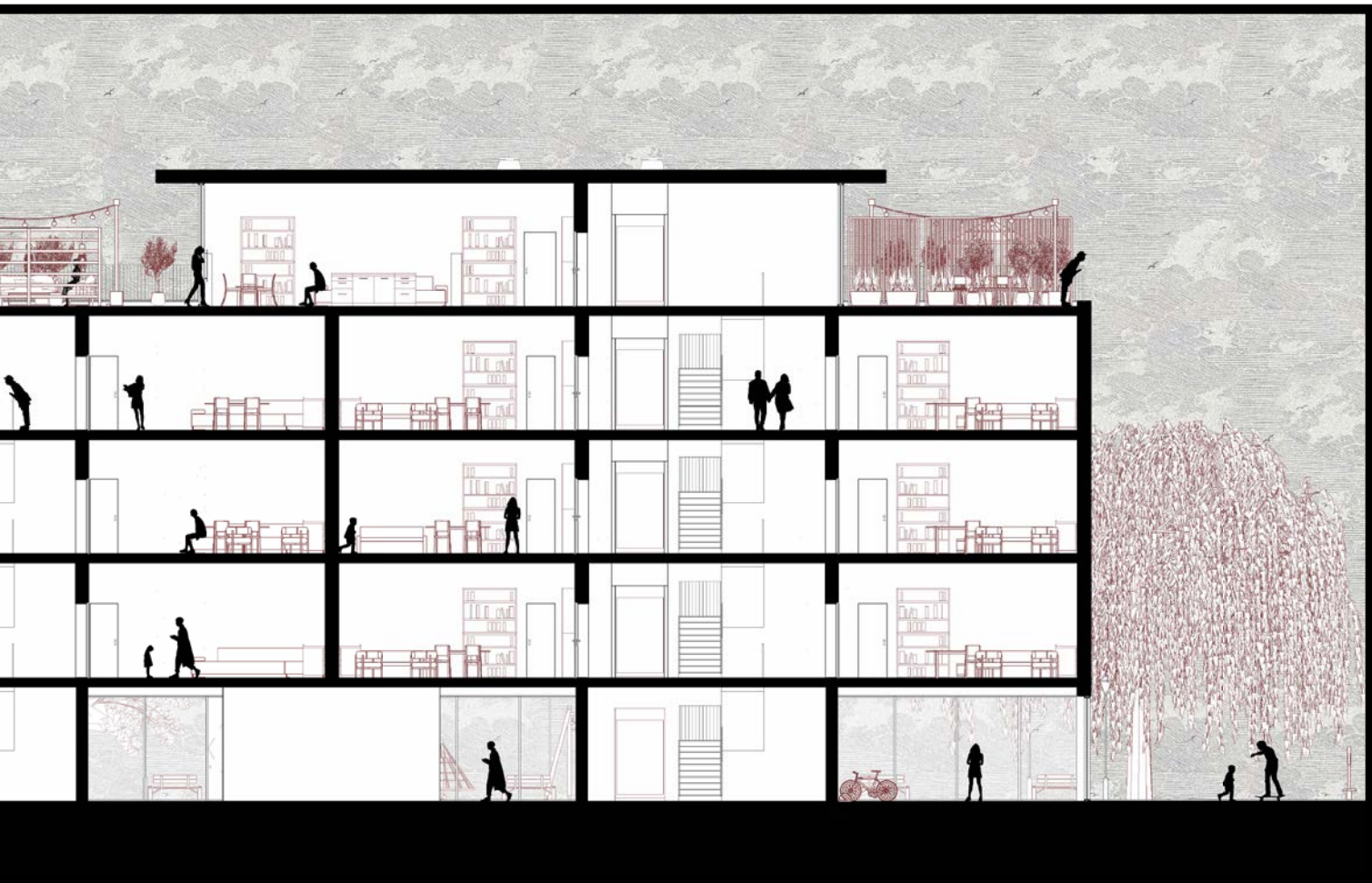


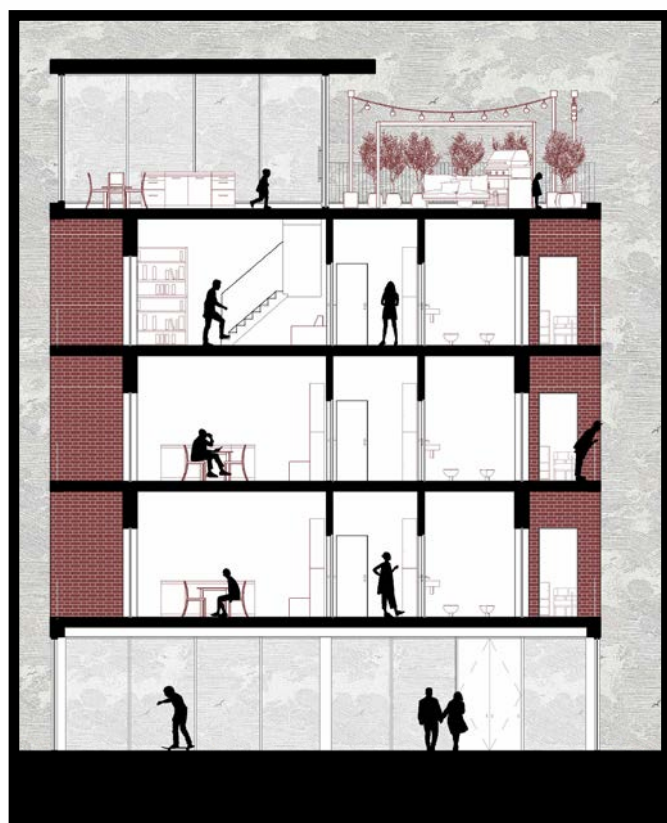
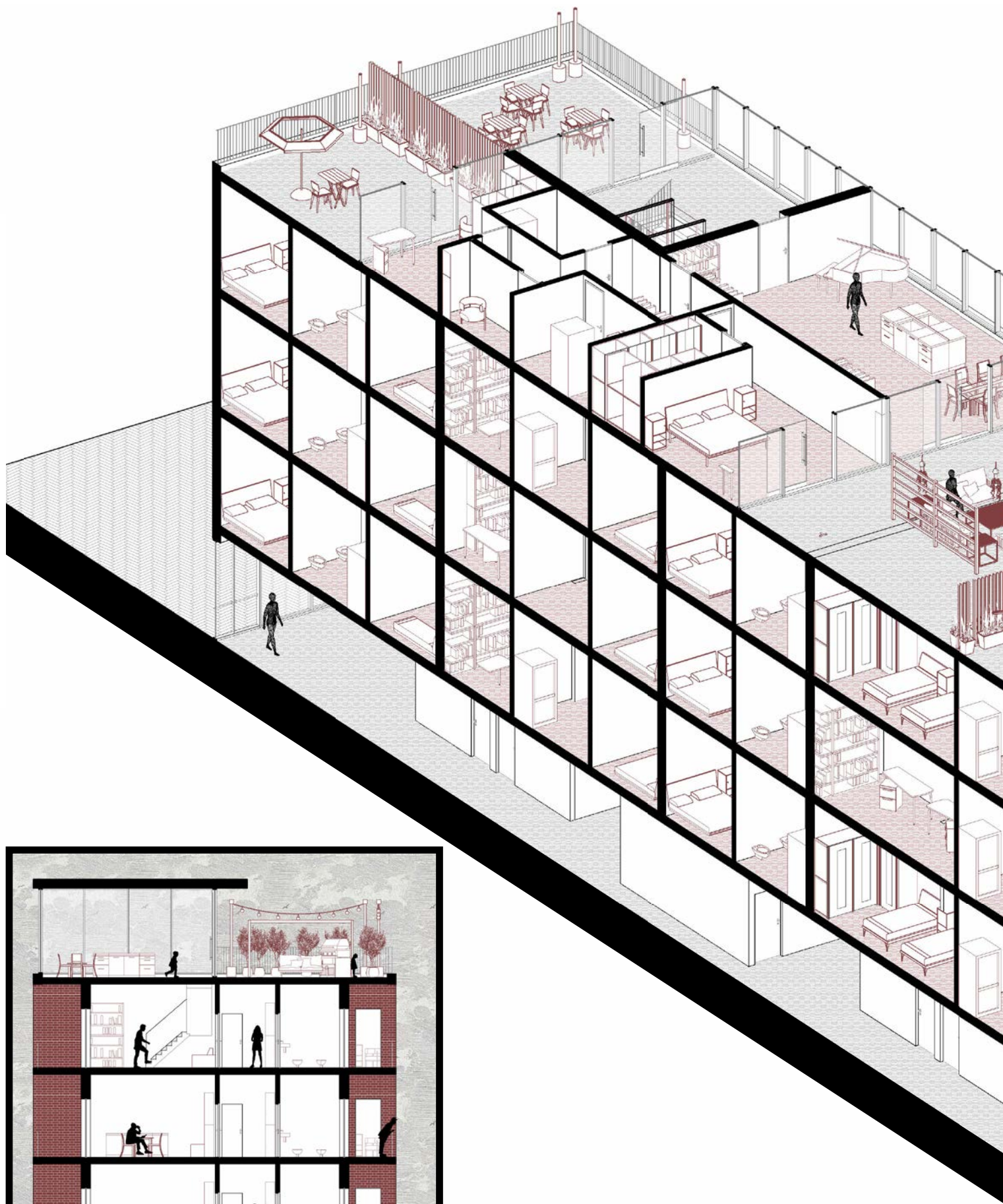
SEZIONE A-A 1m



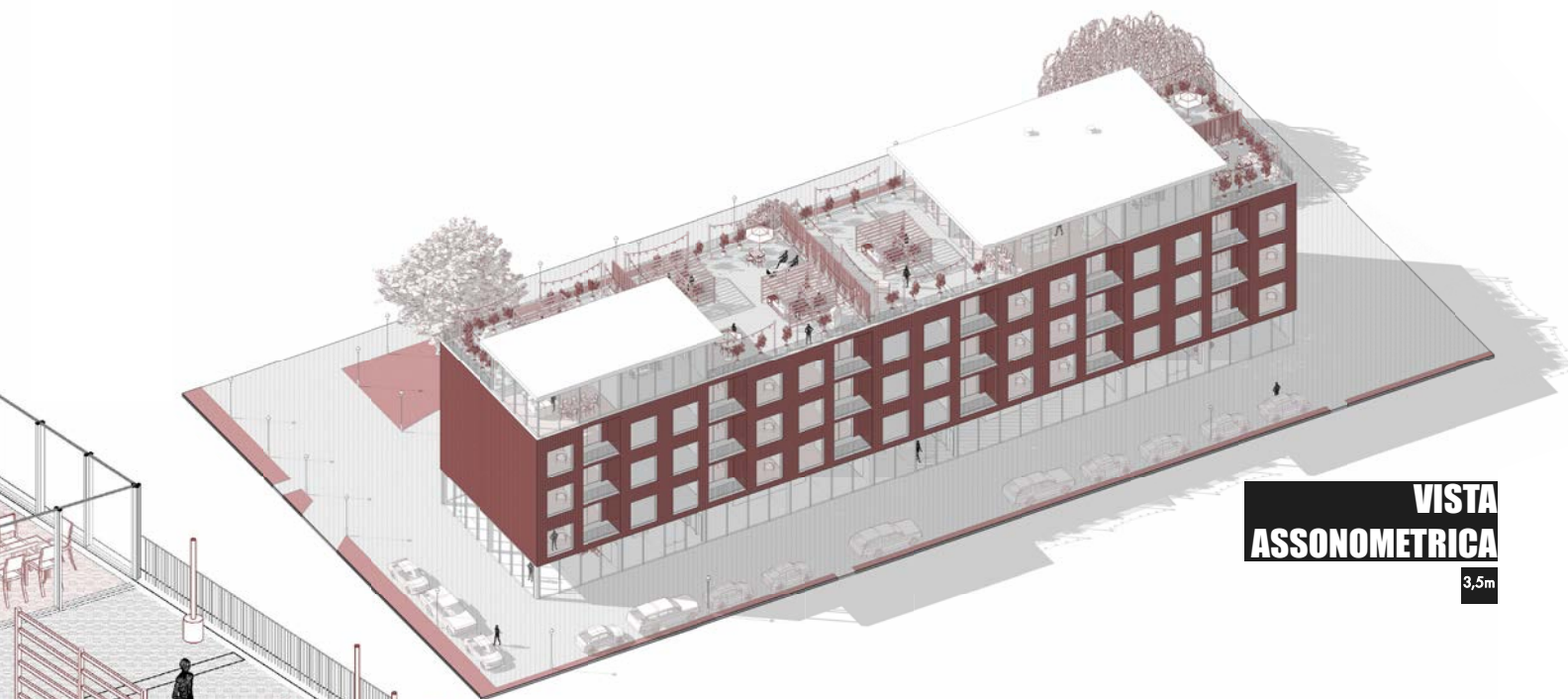
PROSPETTO NORD 1m





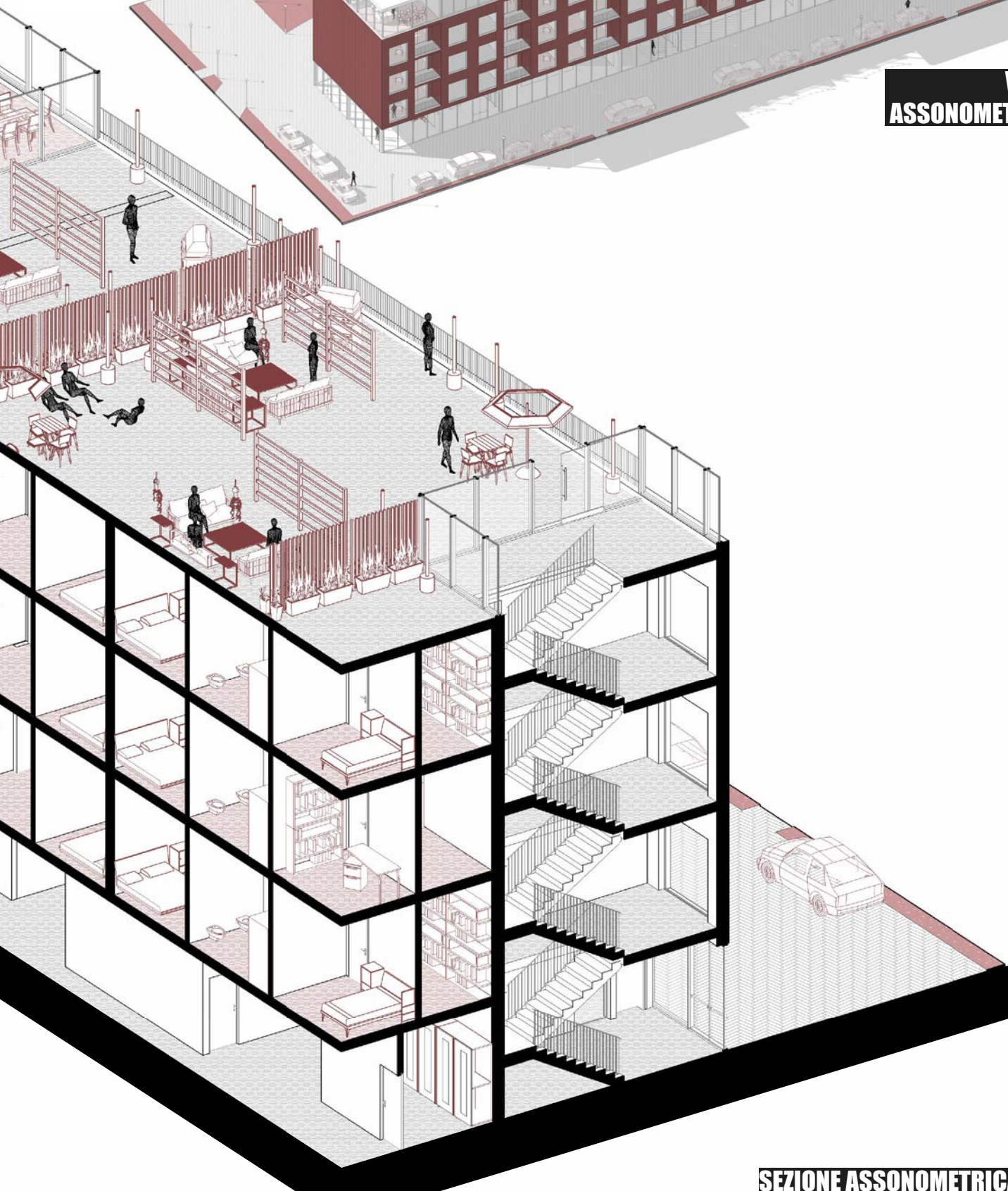


SEZIONE B-B 1m



**VISTA
ASSONOMETRICA**

3,5m



SEZIONE ASSONOMETRICA

0,8m

197

LINEARE

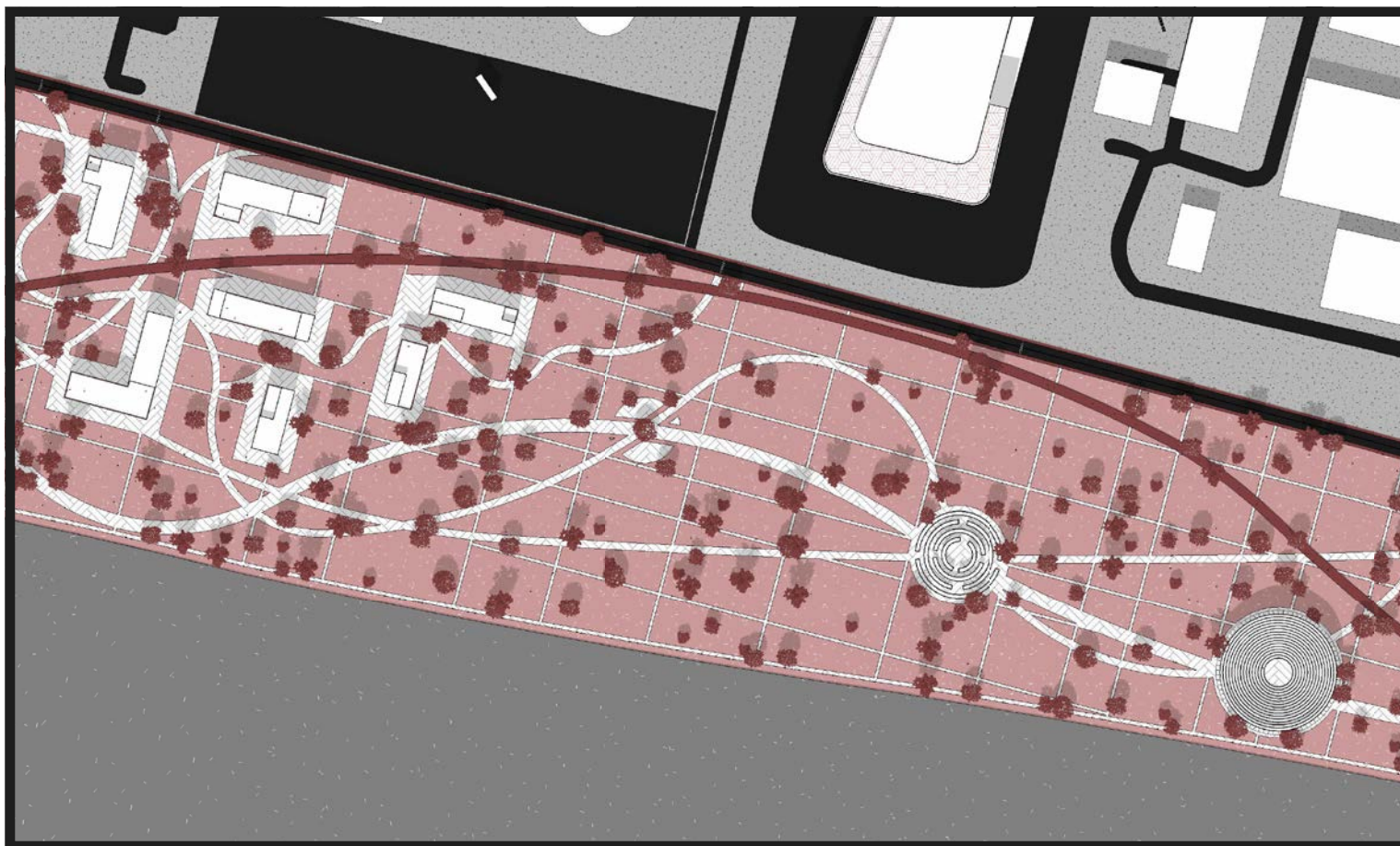
6.5 PERCORSO

6.5.1 PERCORSO LINEARE E INTERVENTI DI LAND ART

Il parco costiero meridionale, che si estende lungo la fascia terminale della penisola, ospita un dispositivo spaziale e simbolico di grande forza evocativa: il **percorso lineare**, pensato con una logica paratattica, articolato in cinque tappe interpretative che, scandiscono l'esperienza del paesaggio.

Ogni punto del percorso vuole simboleggiare una fase del processo di crescita e consapevolezza interiore, rappresentata attraverso linguaggi architettonici e paesaggistici diversi.

1. **INIZIO**: una cupola ribassata, semisepolta, al cui interno cresce un albero racchiuso in una bolla trasparente. Simboleggia la nascita, la potenzialità ancora chiusa, la vita in formazione.
2. **RIVELAZIONE**: l'incontro tra due assi pedonali, segnato da un albero più alto e slanciato. È il momento della presa di coscienza, il passaggio dalla latenza alla consapevolezza.
3. **CONFUSIONE**: un labirinto concentrico, accessibile e percorribile, rappresenta lo smarrimento e la ricerca di direzione; uno spazio esperienziale in cui il visitatore diventa parte attiva della narrazione.



E LAND ART

4. **LOTTA**: un anfiteatro circolare, alto circa dieci metri, accessibile tramite una rampa elicoidale esterna. Qui, la forma si fa tensione e confronto, spazio di eventi, spettacoli e riflessione collettiva.

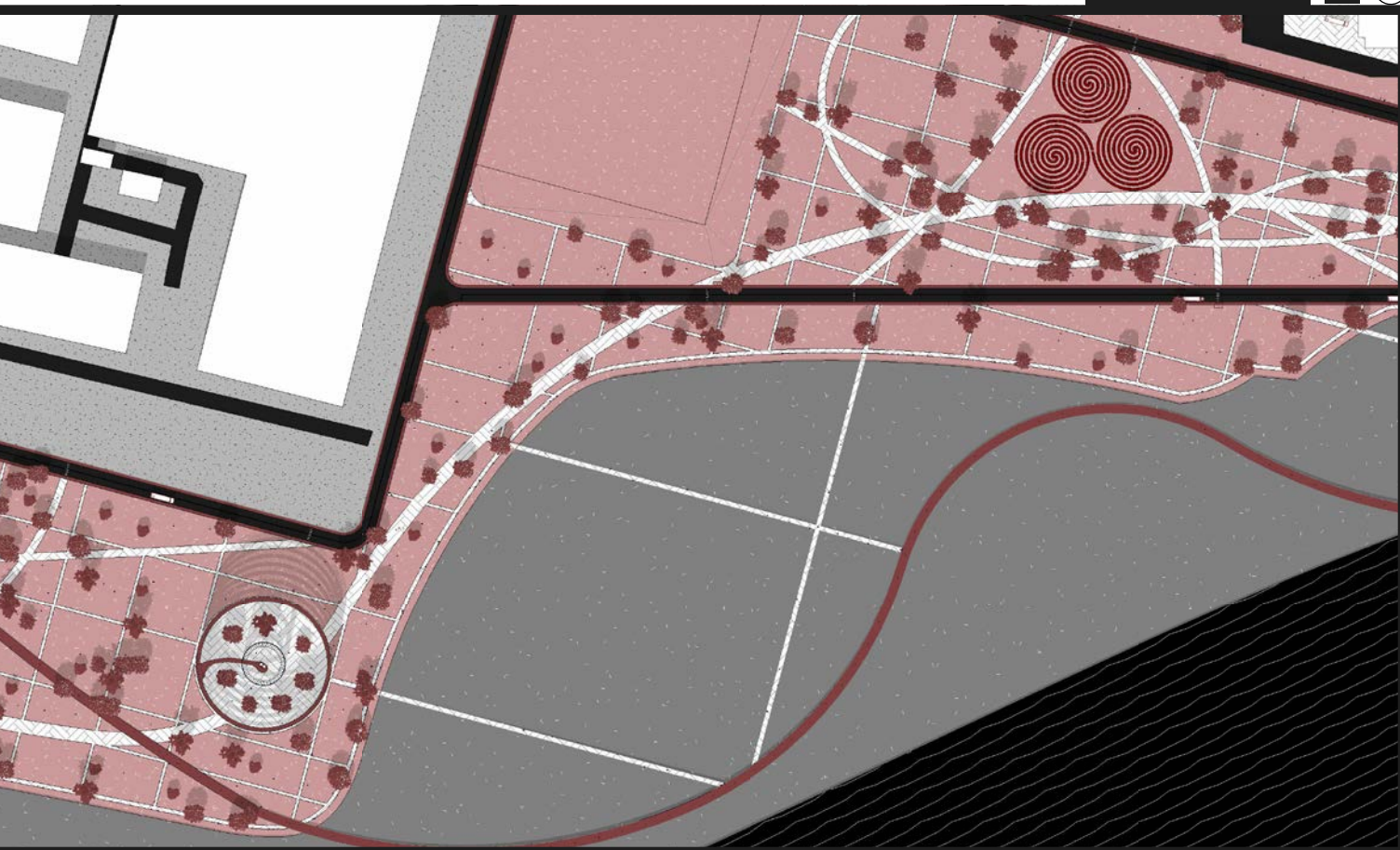
5. **COMPIMENTO**: una grande struttura a spirale ascendente, culminante in una piattaforma panoramica. La discesa avviene lungo un pendio inclinato, metafora di ritorno e rinnovamento.

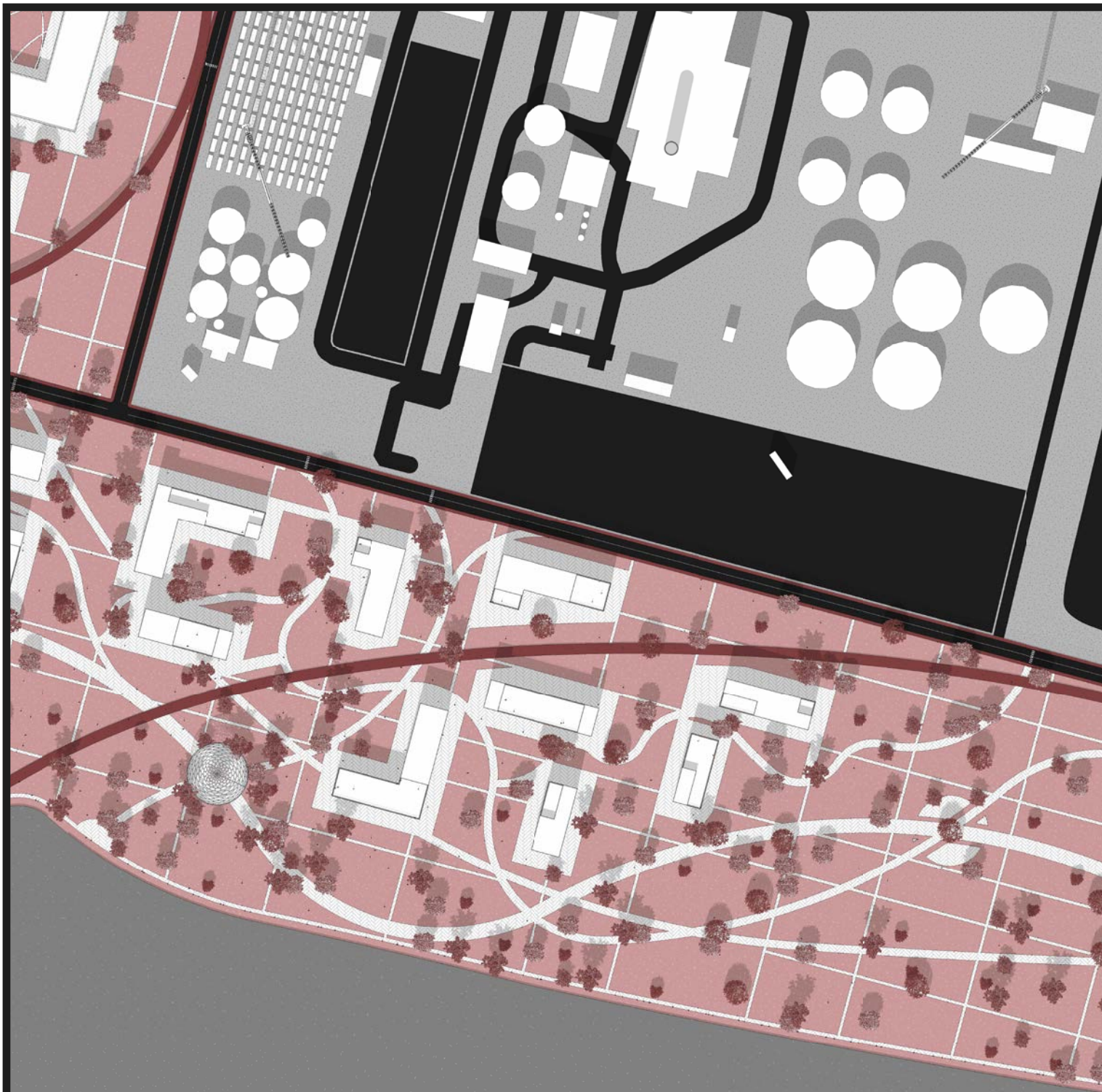
Il percorso può essere interpretato come **un ciclo di vita, un cammino esperienziale** che integra arte, architettura e natura.

Parallelamente, il disegno della grande **SPIRALE CELTICA**, visibile dall'alto e dalle navi in ingresso al porto, costituisce l'elemento di riconoscibilità del progetto. Essa interpreta la tradizione iconica irlandese in chiave contemporanea, diventando segno territoriale e un landmark simbolico della rinascita di Polbeg.

In questo contesto, la **land art non rappresenta una semplice decorazione, ma un atto fondativo di identità, un gesto che riconnette il paesaggio industriale al mito e alla cultura celtica**, trasformando la penisola in un nuovo spazio di riconoscimento collettivo.

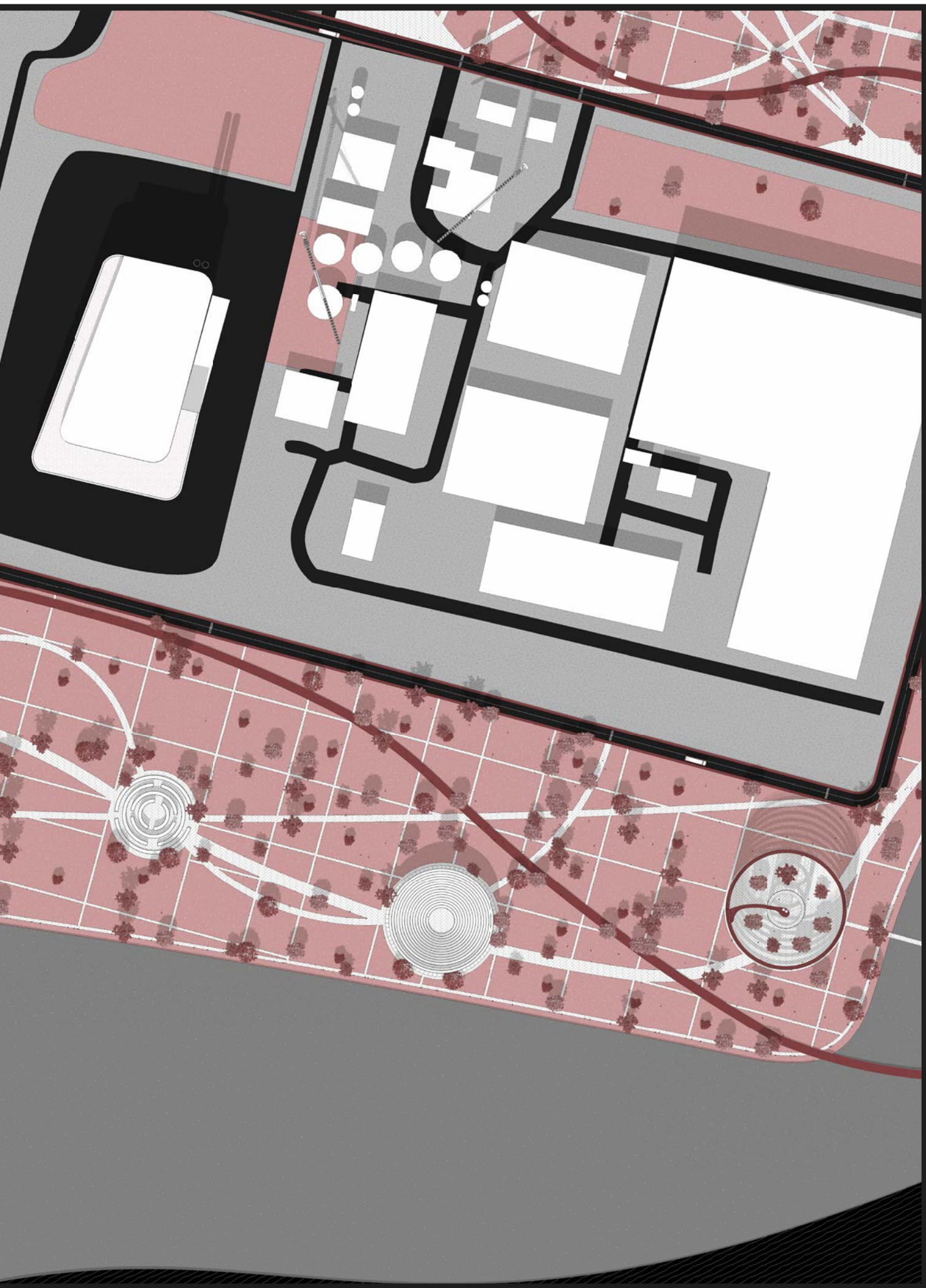
VISTA DALL'ALTO 15m

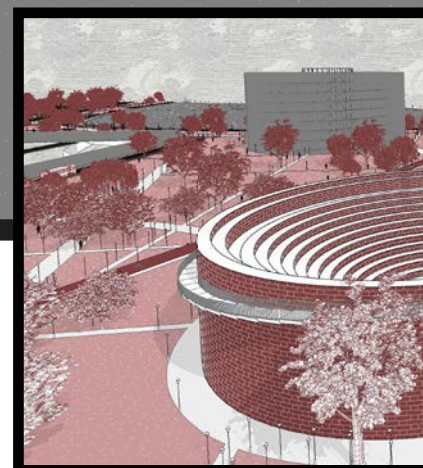
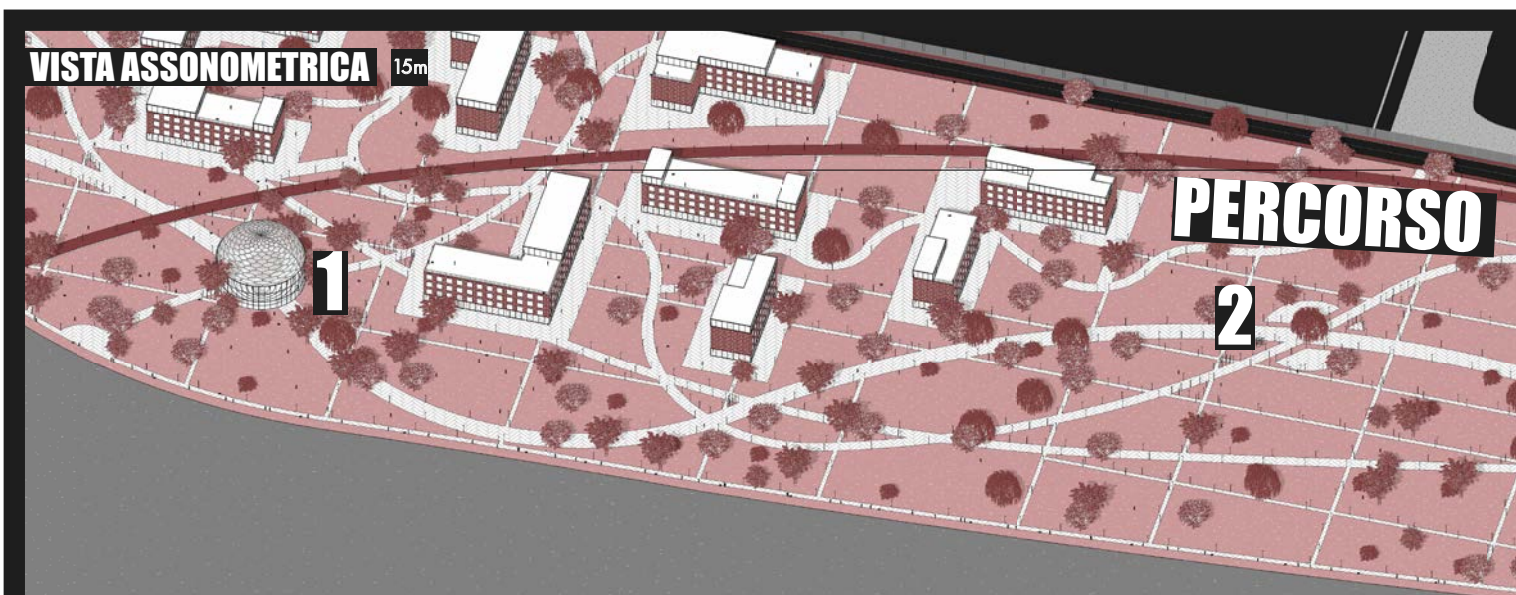
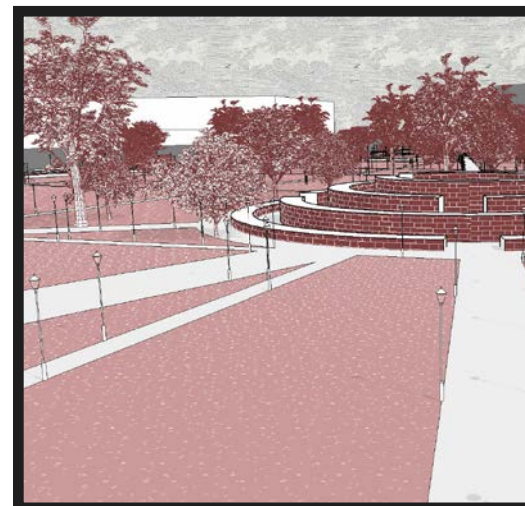




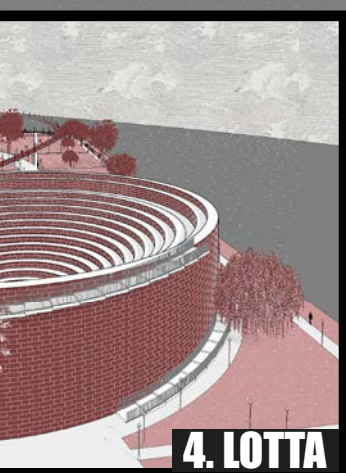
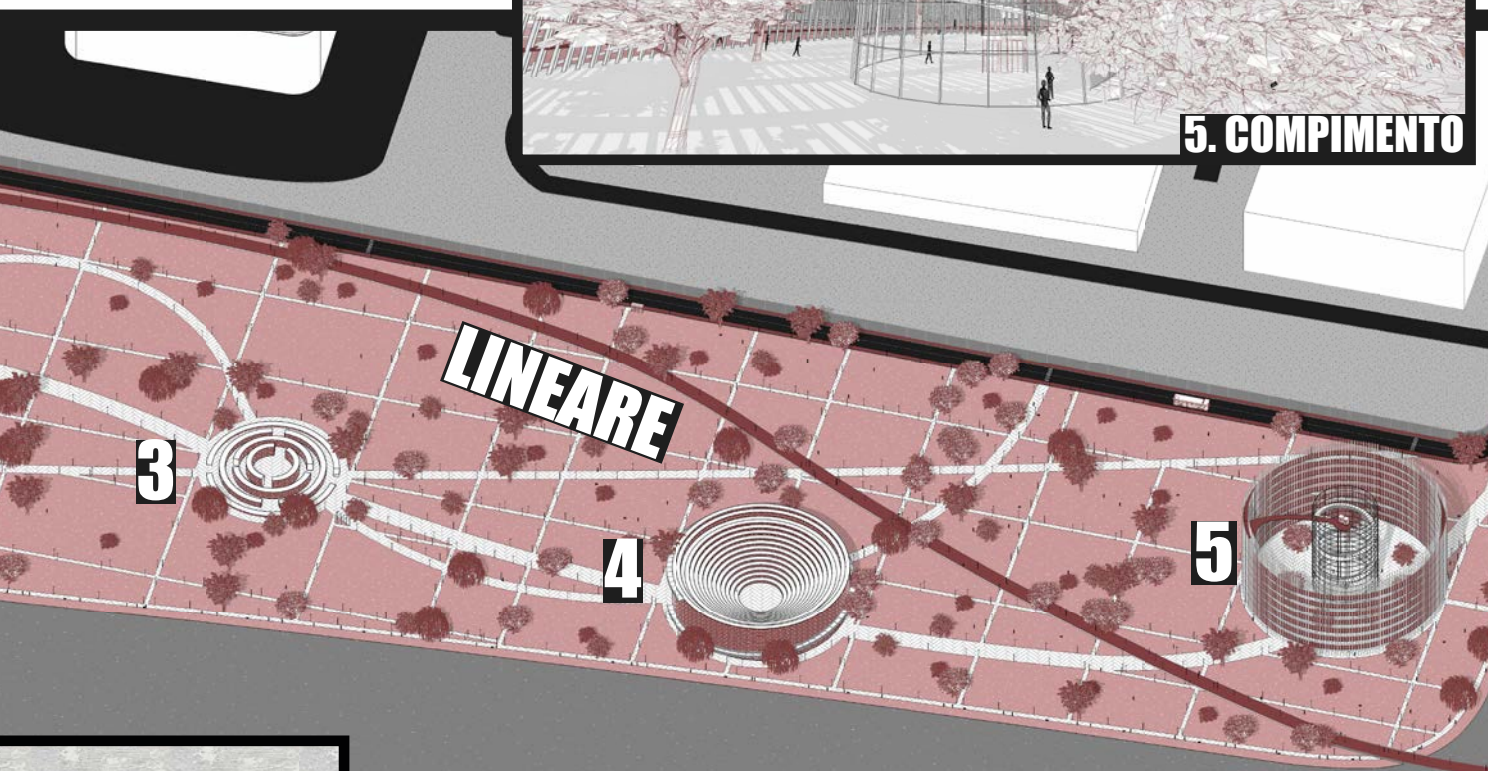
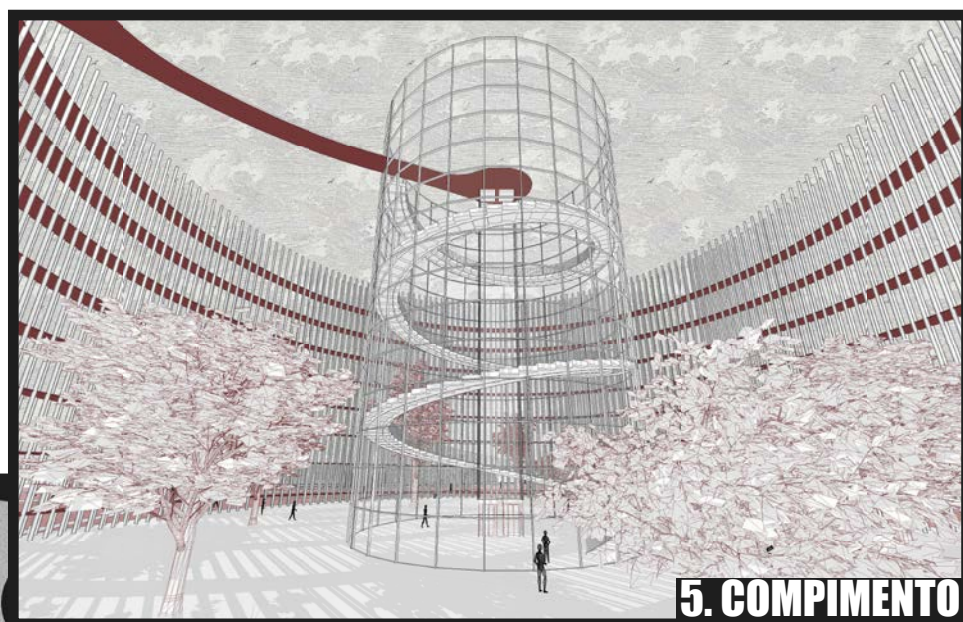
PERCORSO LINEARE

VISTA DALL'ALTO 10m 





PERCORSO LINEARE: FASI





La spirale vuole simboleggiare la
connessione mistica tra le origini
mitiche irlandesi e la nuova identità
ecologica della penisola: un simbo-
lo di continuità e rigenerazione, un
dialogo relazionale tra costruito e
non, tra
ARCHITETTURA E NATURA.

**VISTA
DALL'ALTO**

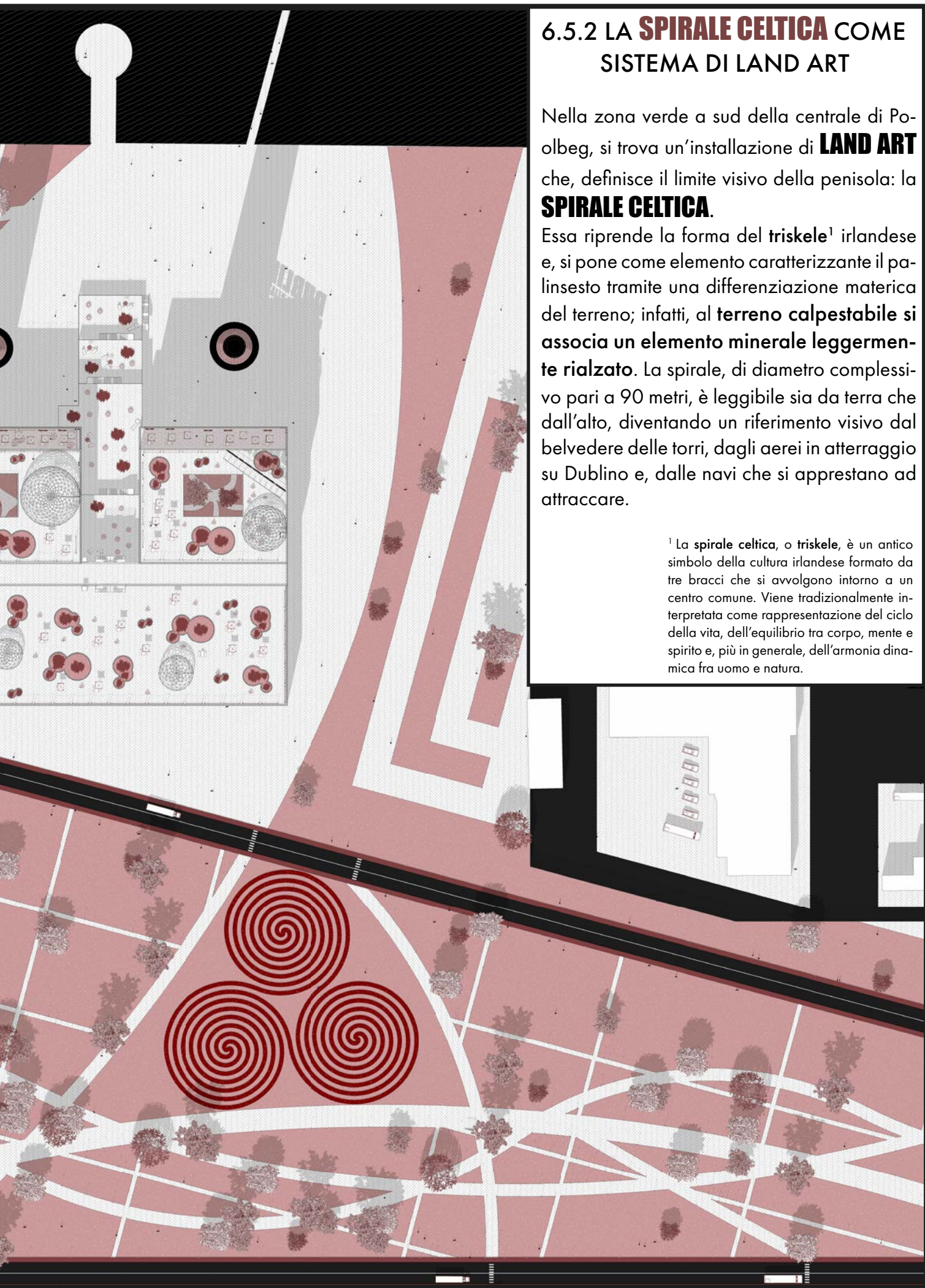
7m

6.5.2 LA **SPIRALE CELTICA** COME SISTEMA DI LAND ART

Nella zona verde a sud della centrale di Poolbeg, si trova un'installazione di **LAND ART** che, definisce il limite visivo della penisola: la **SPIRALE CELTICA**.

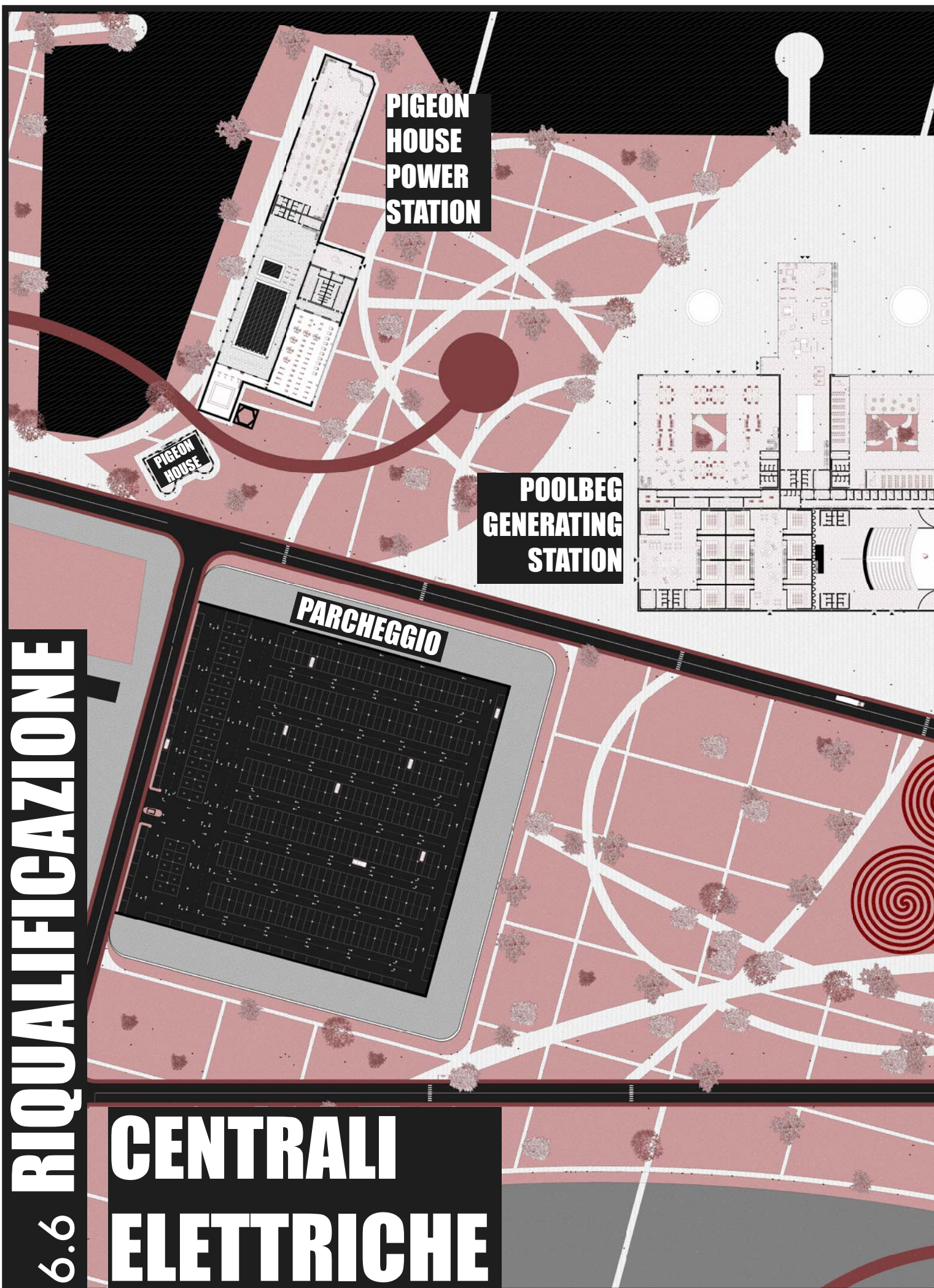
Essa riprende la forma del **triskele**¹ irlandese e, si pone come elemento caratterizzante il palinsesto tramite una differenziazione materica del terreno; infatti, al **terreno calpestabile si associa un elemento minerale leggermente rialzato**. La spirale, di diametro complessivo pari a 90 metri, è leggibile sia da terra che dall'alto, diventando un riferimento visivo dal belvedere delle torri, dagli aerei in atterraggio su Dublino e, dalle navi che si apprestano ad attraccare.

¹ La **spirale celtica**, o **triskele**, è un antico simbolo della cultura irlandese formato da tre bracci che si avvolgono intorno a un centro comune. Viene tradizionalmente interpretata come rappresentazione del ciclo della vita, dell'equilibrio tra corpo, mente e spirito e, più in generale, dell'armonia dinamica fra uomo e natura.



6.6 RIQUALIFICAZIONE

CENTRALI ELETTRICHE



6.6.1 CONTESTO E RUOLO URBANO DELLE CENTRALI NEL MASTERPLAN DI **POOLBEG**

All'interno del nuovo piano di rigenerazione della penisola di Poolbeg, le due centrali dismesse costituiscono i principali elementi di permanenza architettonica e infrastrutturale.

L'impianto complessivo della penisola, fortemente orientato da una matrice lineare est-ovest, trova nelle centrali il suo baricentro simbolico e morfologico.

Nella logica del progetto, i due complessi industriali non vengono trattati come manufatti isolati, ma come dispositivi urbani, capaci di **caratterizzare il nuovo assetto funzionale e visivo della penisola**.

Il processo di riconversione è stato impostato secondo due principi operativi:

1. la **conservazione strutturale e materica**, ove possibile, per mantenere la memoria del ciclo industriale che ha originato Poolbeg;
2. la **rifunzionalizzazione attiva**, finalizzata a introdurre nuove funzioni pubbliche, sociali e di ricerca, compatibili con la scala territoriale e, con il carattere tecnico del luogo.

Entrambe le centrali sono state integralmente costruite in ambiente digitale, attraverso un modello informativo, il più fedele possibile alle informazioni reperite.

Questa operazione, ha costituito la base per la successiva integrazione di nuove parti che coesistono con l'esistente, integrandosi e, rendendo i palinsesti vuoti e inutilizzabili architetture con funzioni ben precise e, fruibili nella loro totalità.

Nel masterplan, le due centrali si configurano come poli complementari:

- la **PIGEON HOUSE POWER STATION**, ottocentesca, più compatta, costituisce il fulcro delle attività culturali e sportive (biblioteca, palestra);
- la **POOLBEG GENERATING STATION**, costruita nella seconda metà del Novecento, caratterizzata da un impianto planimetrico di maggiore ampiezza e dalla presenza delle due iconiche ciminiere, è trasformata in centro per la ricerca sull'energia, polo gastronomico, spazio espositivo, e aree per la valorizzazione delle arti visive e musicali.

Insieme, i due complessi formano un sistema binario che, stabilizza la nuova forma urbana della penisola: il primo come nodo di prossimità e servizio locale, il secondo come landmark metropolitano visibile da tutto il fronte costiero della baia.

Dal punto di vista tecnico, inoltre l'intervento di ripristino e di creazione di nuovi spazi è integrato con il sistema dei parcheggi, realizzati in prossimità dei manufatti.

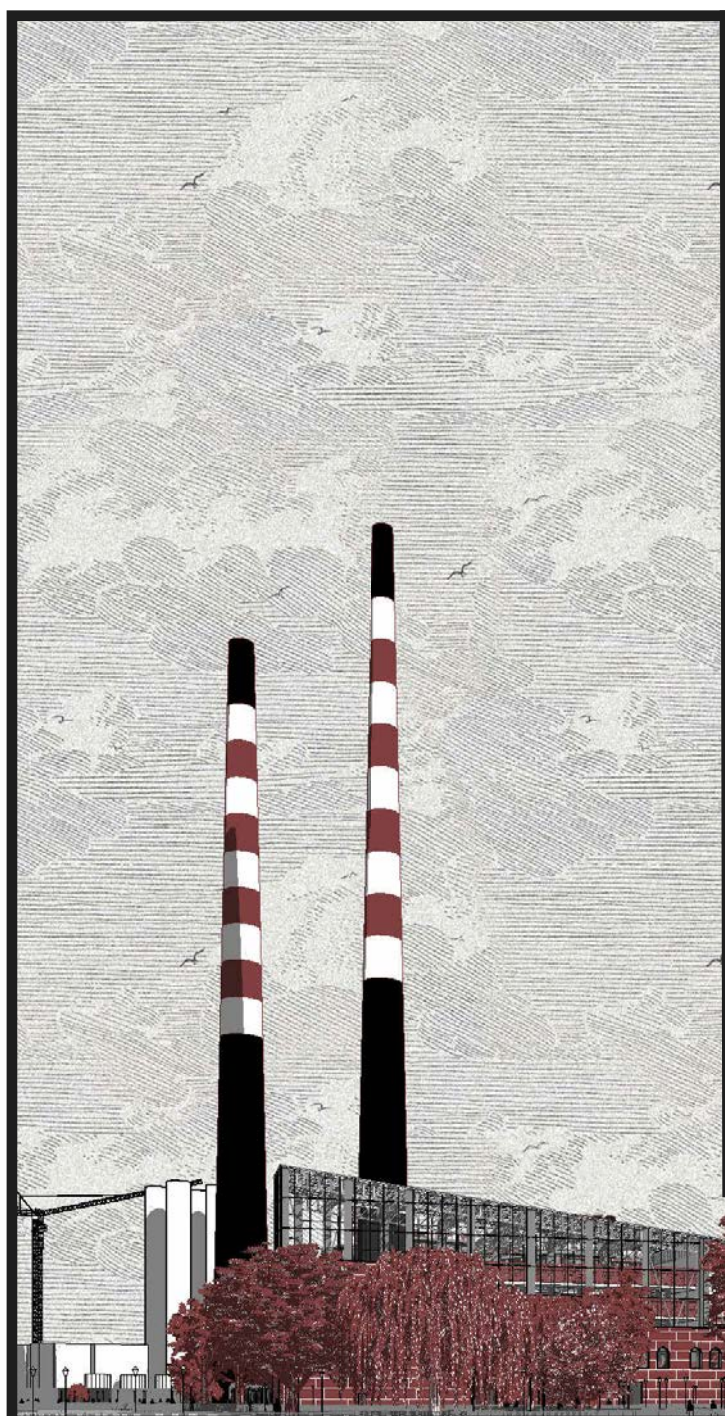
La copertura verde del parcheggio è smussata tramite terre armate e pendenze controllate, restituendo al suolo una superficie naturale continua.

Il tetto giardino diventa parte integrante del parco, valorizzando l'aspetto naturalistico del progetto, ma allo stesso tempo garantendo una facile accessibilità ai servizi.



6.6.2 RIQUALIFICAZIONE

PIGEON HOUSE POWER STATION



Il primo grande intervento architettonico riguarda la riqualificazione della **Pigeon House Power Station**, adiacente alla Pigeon House, uno dei complessi più antichi e rappresentativi del paesaggio industriale dublinese.

Il progetto, si fonda su un principio di reversibilità e di rispetto della materia originaria, **riconoscendo nei muri portanti in mattoni rossi l'unico elemento autenticamente conservabile della struttura**. **Tutte le altre parti vengono sostituite da un nuovo sistema costruttivo indipendente, interamente in acciaio e vetro, che si innesta con precisione chirurgica all'interno del perimetro murario originario.**

L'intervento adotta un linguaggio contemporaneo, che dialoga senza mimetismo con l'esistente: il nuovo si dichiara ma, si ancora alla memoria del luogo. L'ossatura metallica interna, costituita da pilastri HE e travi reticolari, definisce una "scatola strutturale" autonoma, avvolta da una facciata curtain wall continua che, consente alla luce naturale di penetrare in profondità negli ambienti.

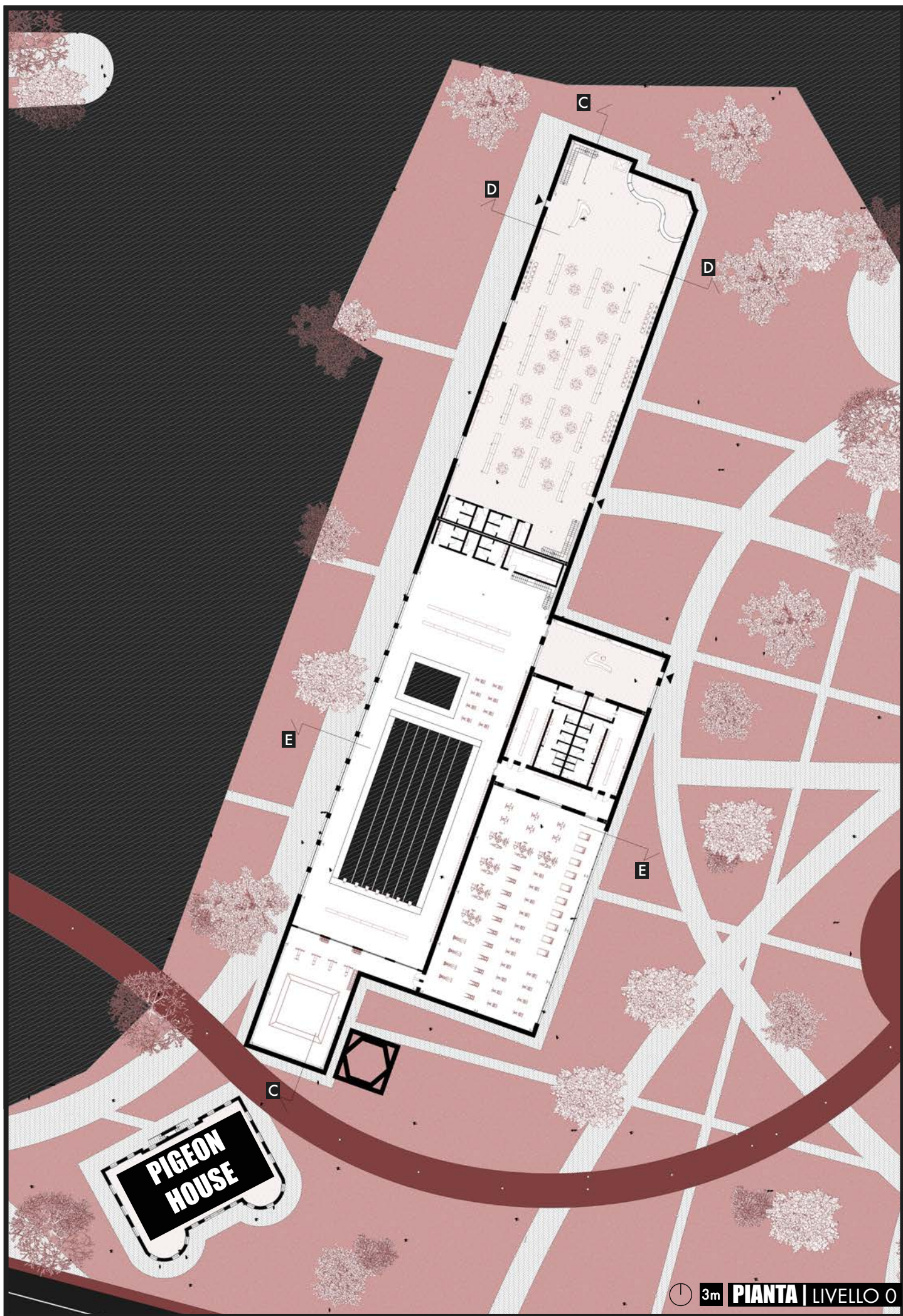
La centrale, è stata rifunzionalizzata secondo una logica di ibridazione programmatica:

- nella parte occidentale, a contatto con la ciminiera e con il tessuto urbano, trovano posto **FUNZIONI SPORTIVE E RICREATIVE** (una piscina pubblica e una palestra multipla), destinate ai residenti e alla cittadinanza;
- nella parte orientale, rivolta verso il mare, si sviluppa la nuova **BIBLIOTECA** pubblica, concepita come spazio di apprendimento aperto e permeabile, distribuito su cinque livelli che si affacciano su un grande vuoto centrale, illuminato zenitalmente dalla copertura trasparente.

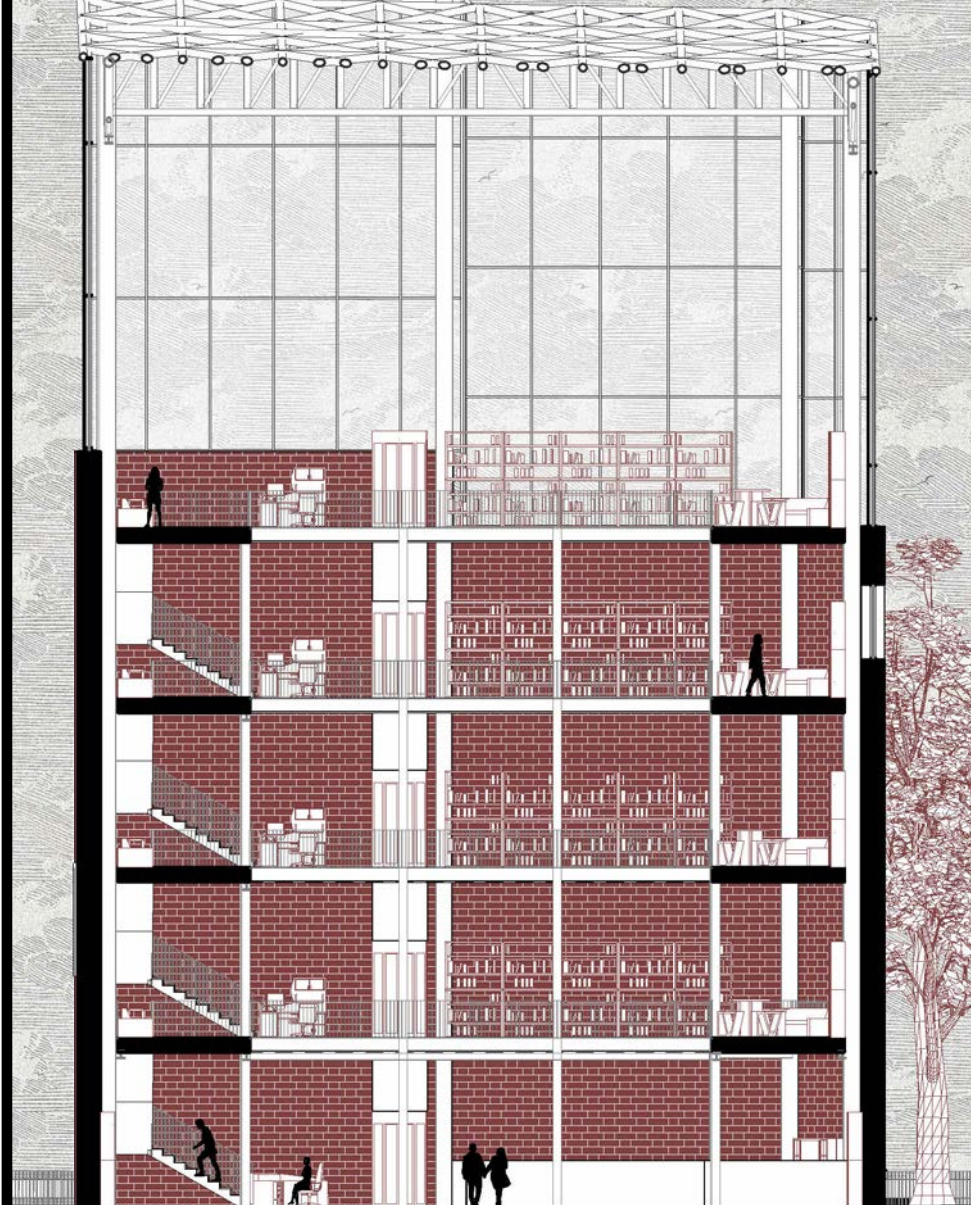
Il principio compositivo si basa su un gradiente di leggerezza: **il volume in mattoni, compatto e opaco, funge da basamento materico su cui si innesta la nuova struttura traslucida, simbolo di apertura e di futuro.**

L'intera operazione, diventa un manifesto della possibilità di riconversione del patrimonio industriale: la fabbrica, un tempo chiusa e meccanica, si trasforma in uno spazio di cultura e socialità.

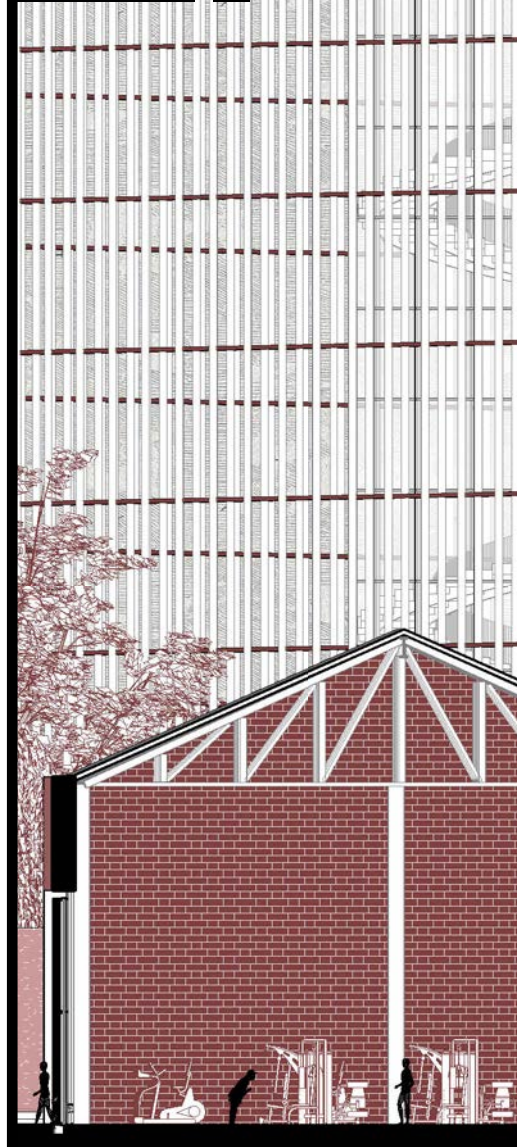
PIGEON HOUSE POWER STATION CON LE CIMINIERE SULLO SFONDO



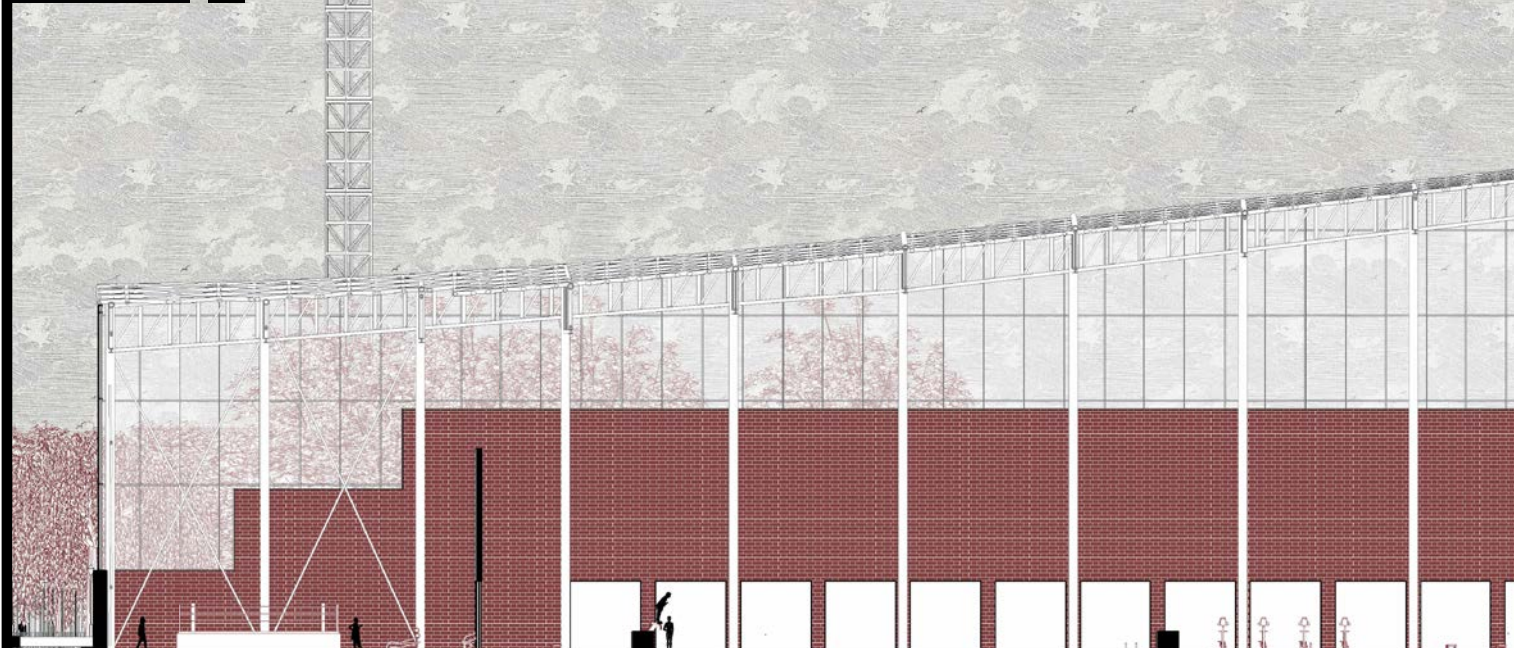
SEZIONE D-D 1m

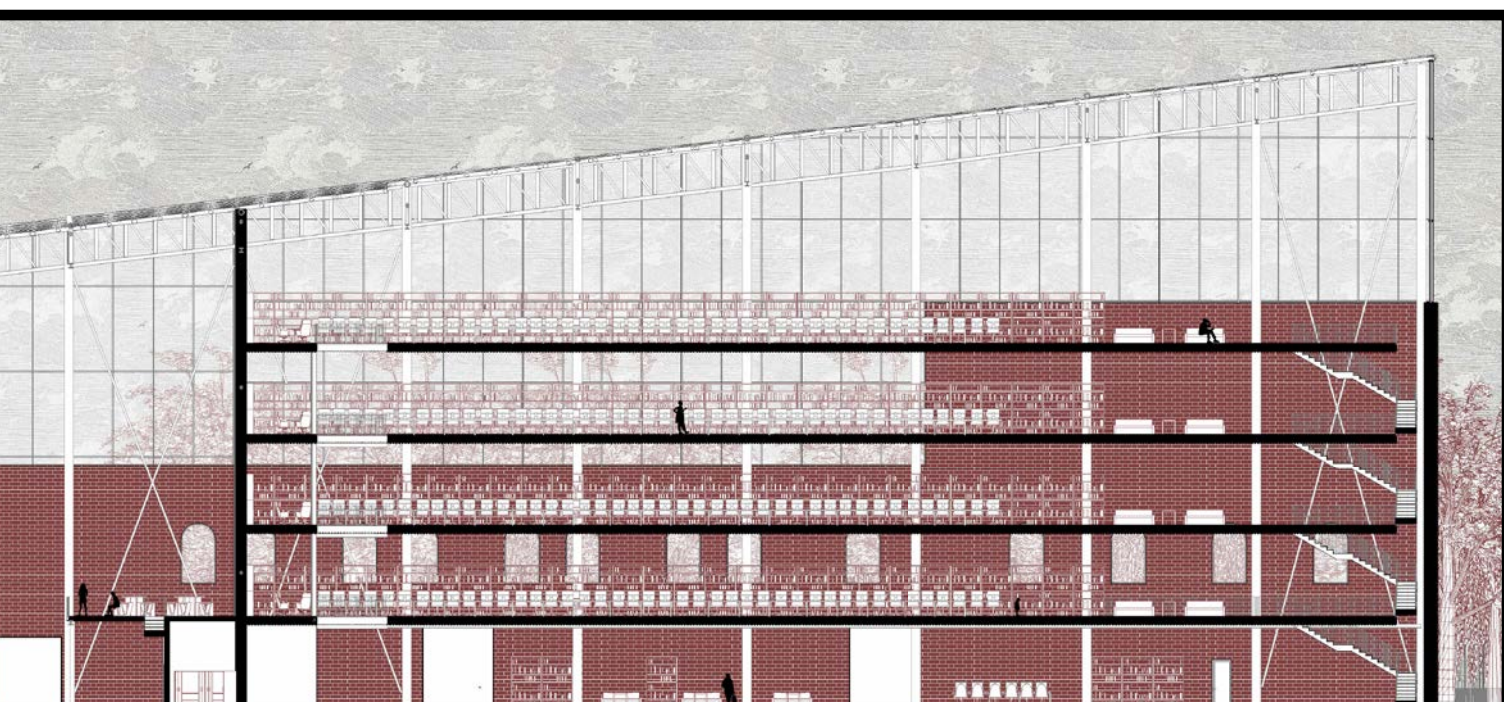


SEZIONE E-E 1m



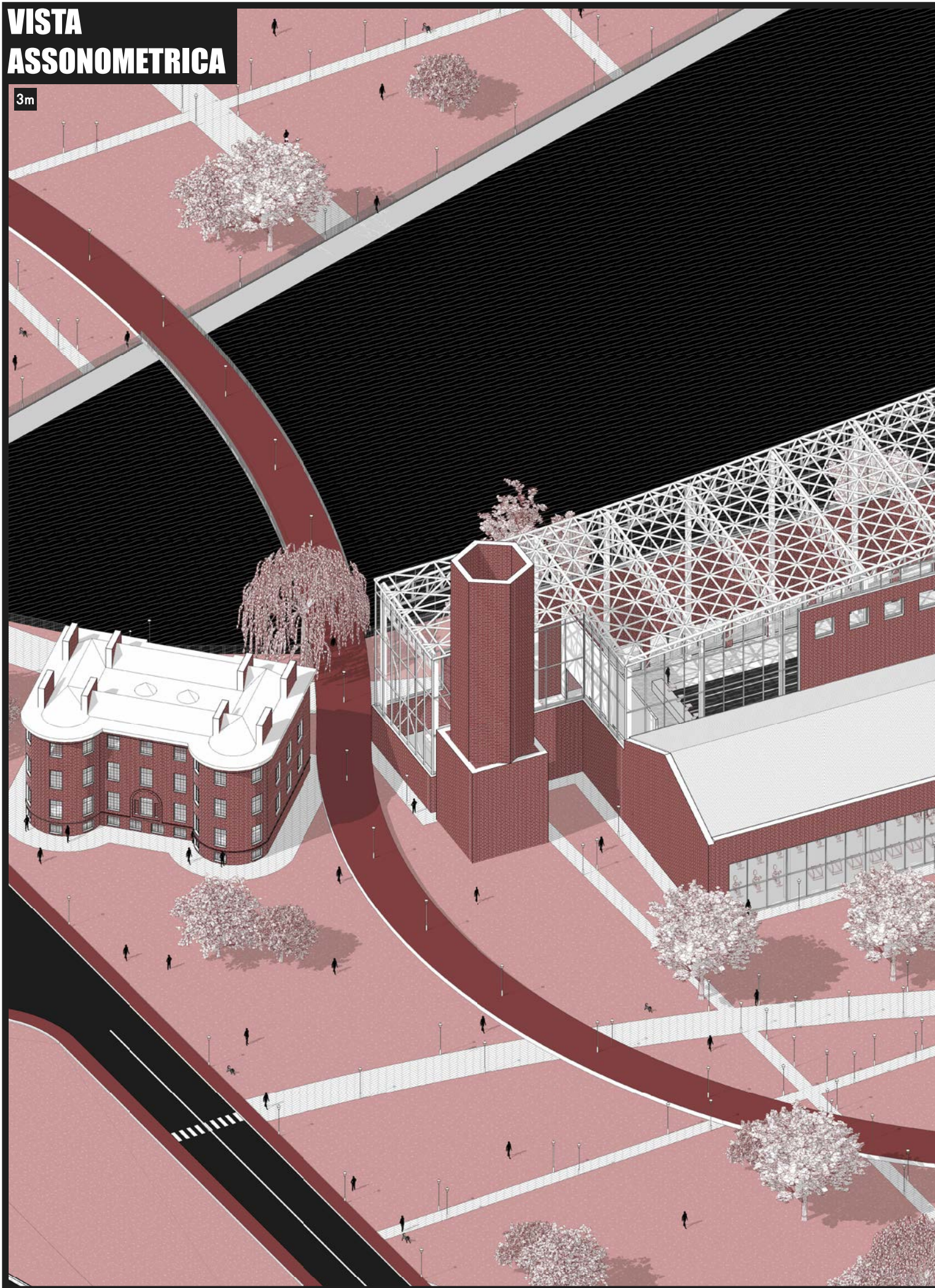
SEZIONE C-C 2m

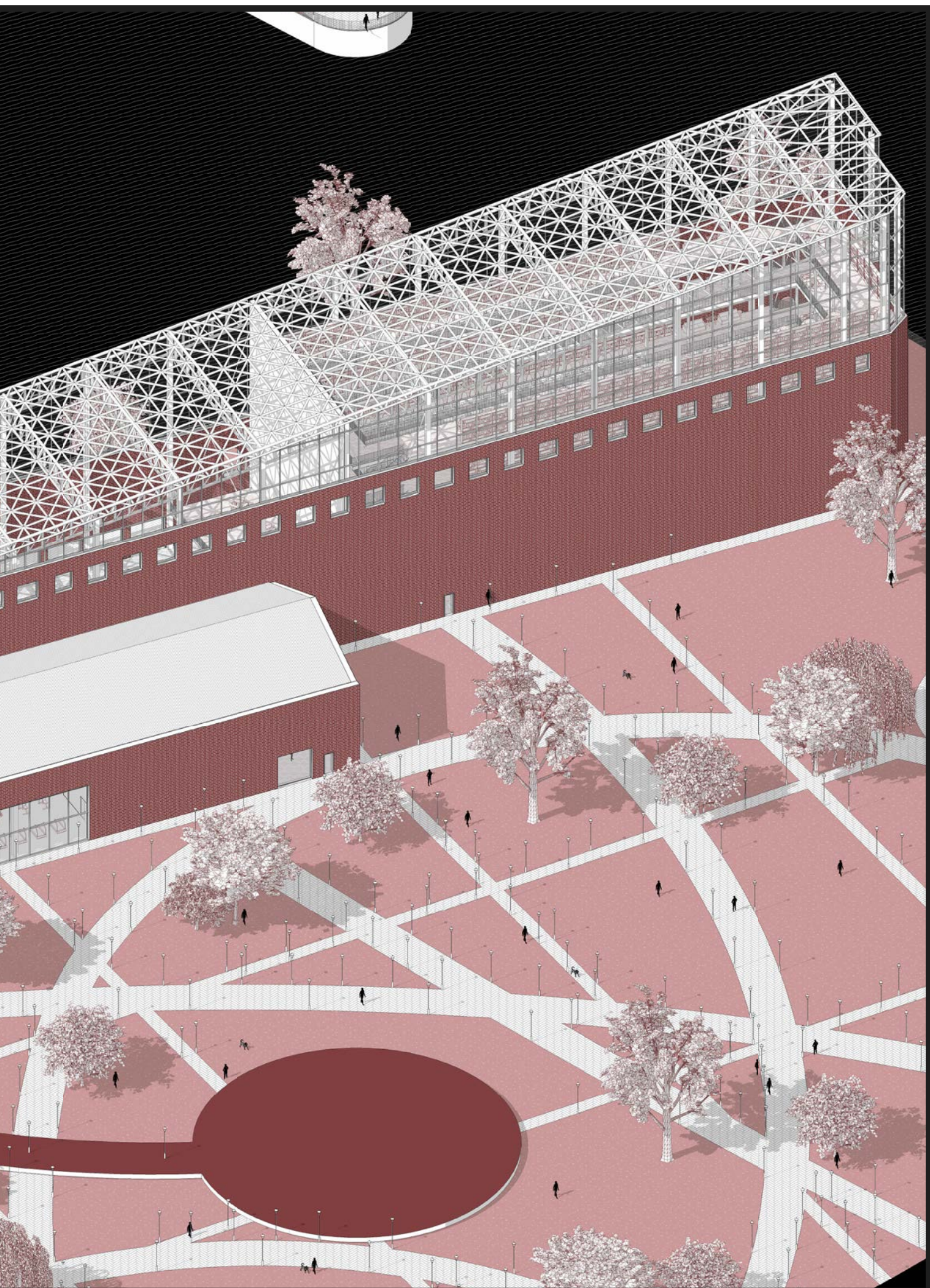


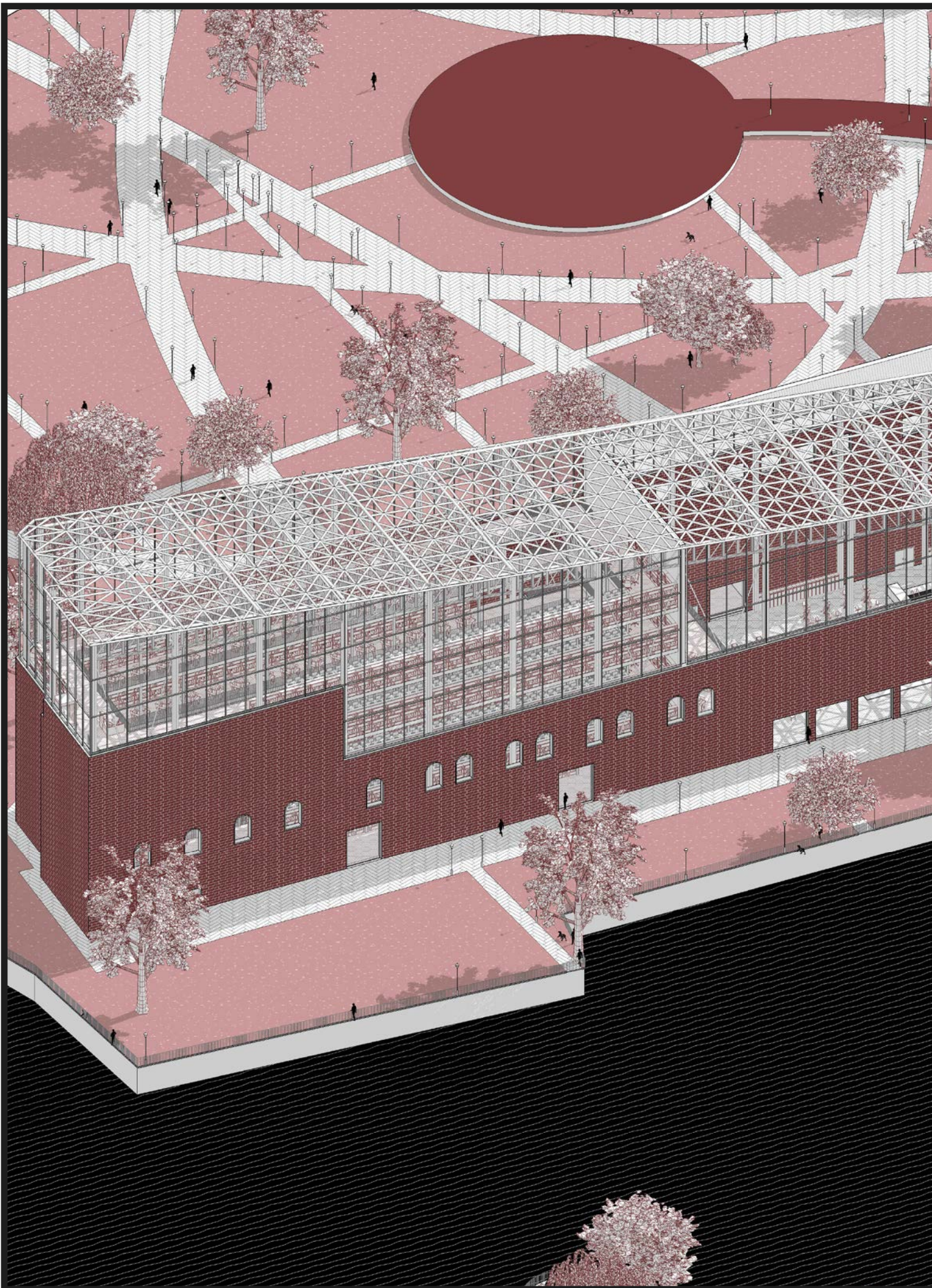


VISTA ASSONOMETRICA

3m

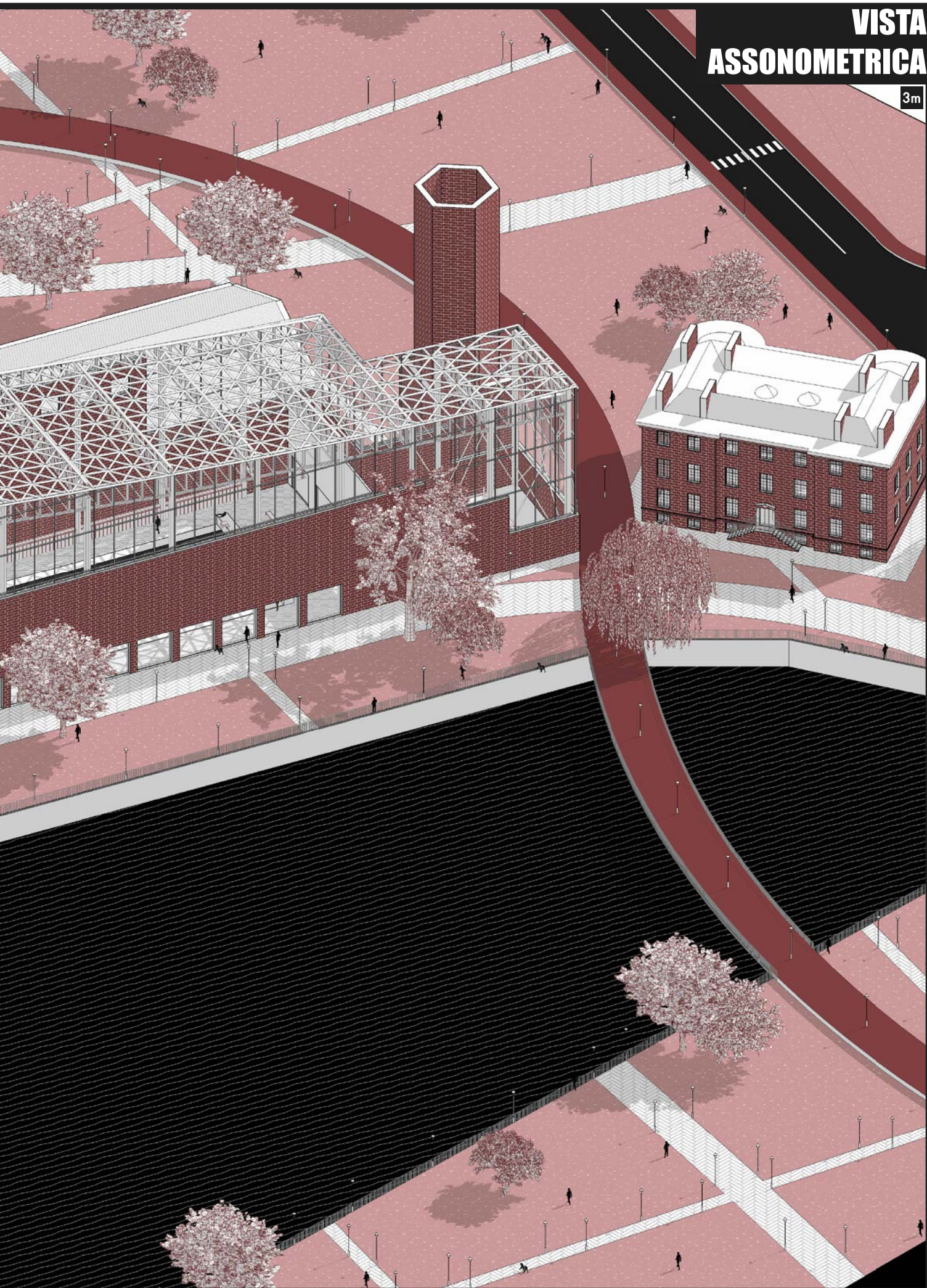


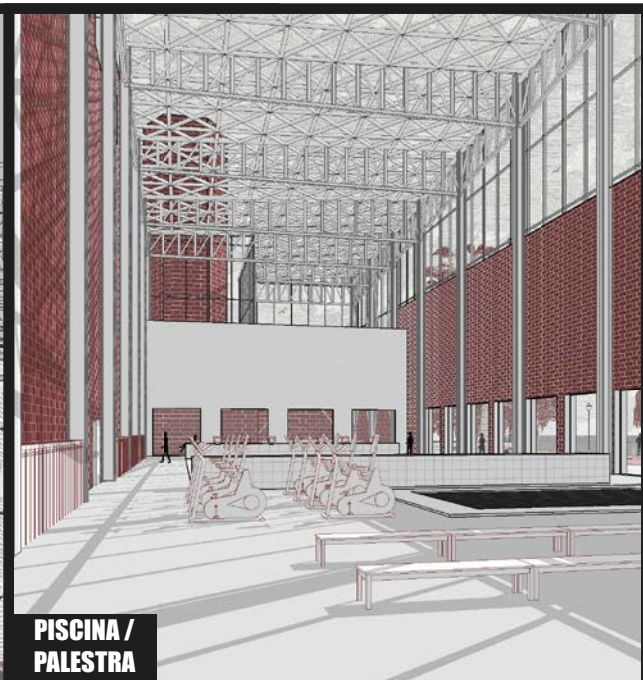
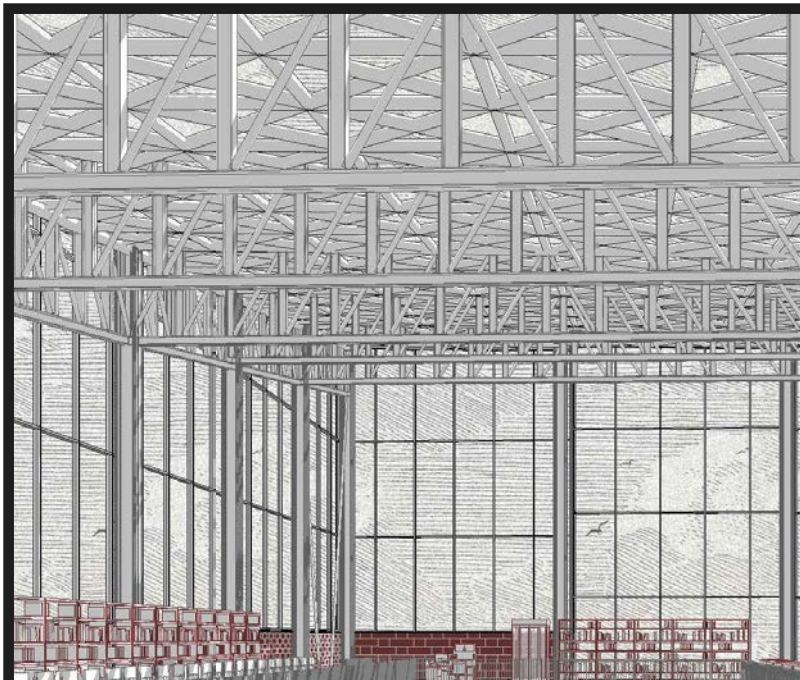




VISTA ASSONOMETRICA

3m



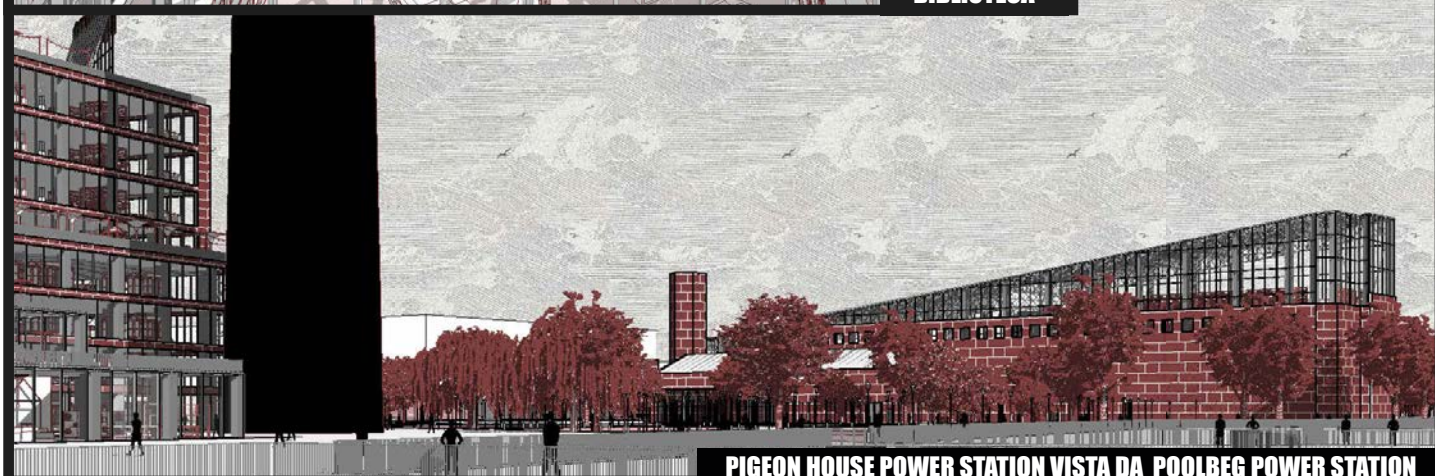


**PISCINA /
PALESTRA**



BIBLIOTECA

VISTE TRIDIMENSIONALI



PIGEON HOUSE POWER STATION VISTA DA POOLBEG POWER STATION

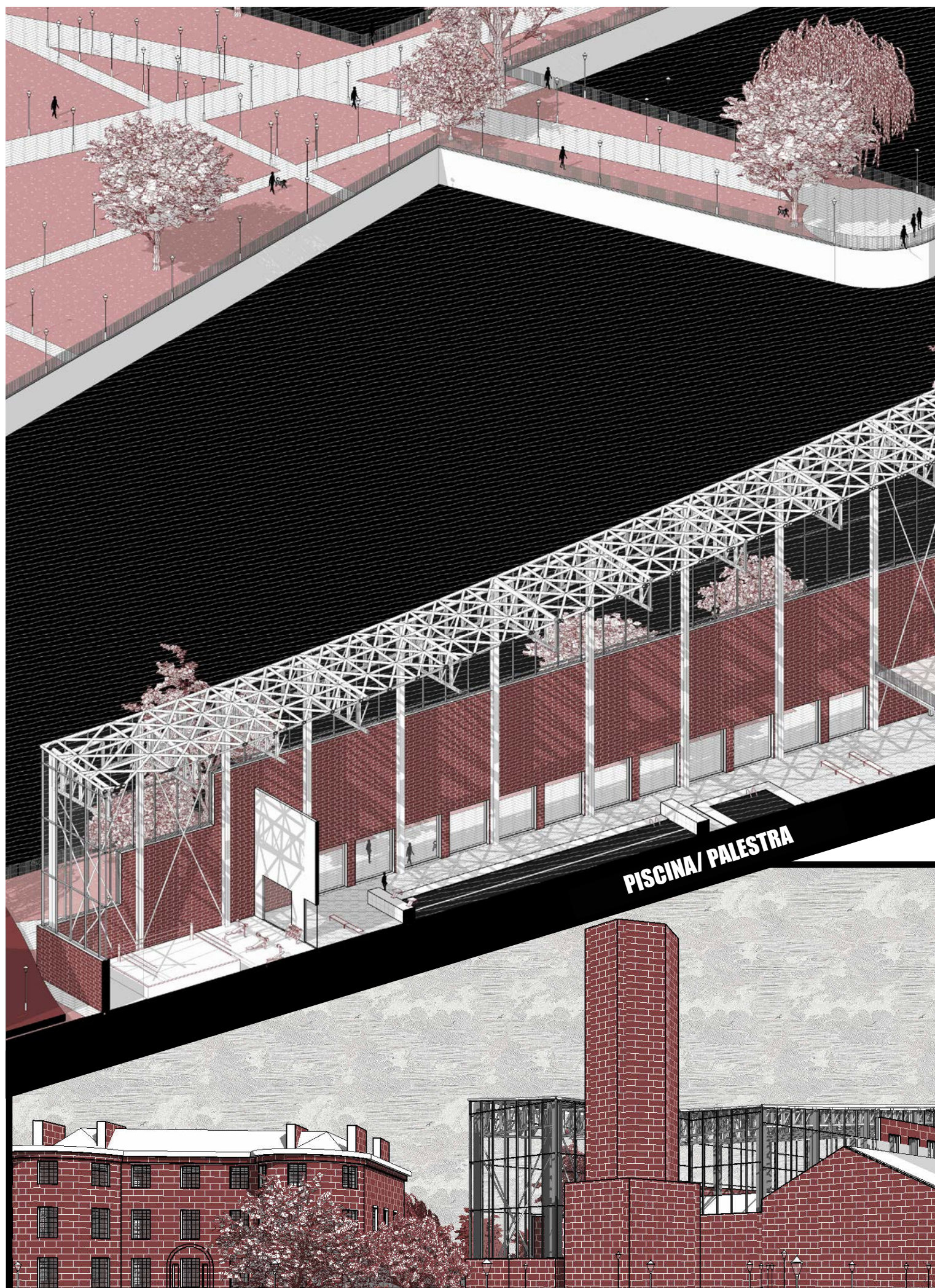
copertura

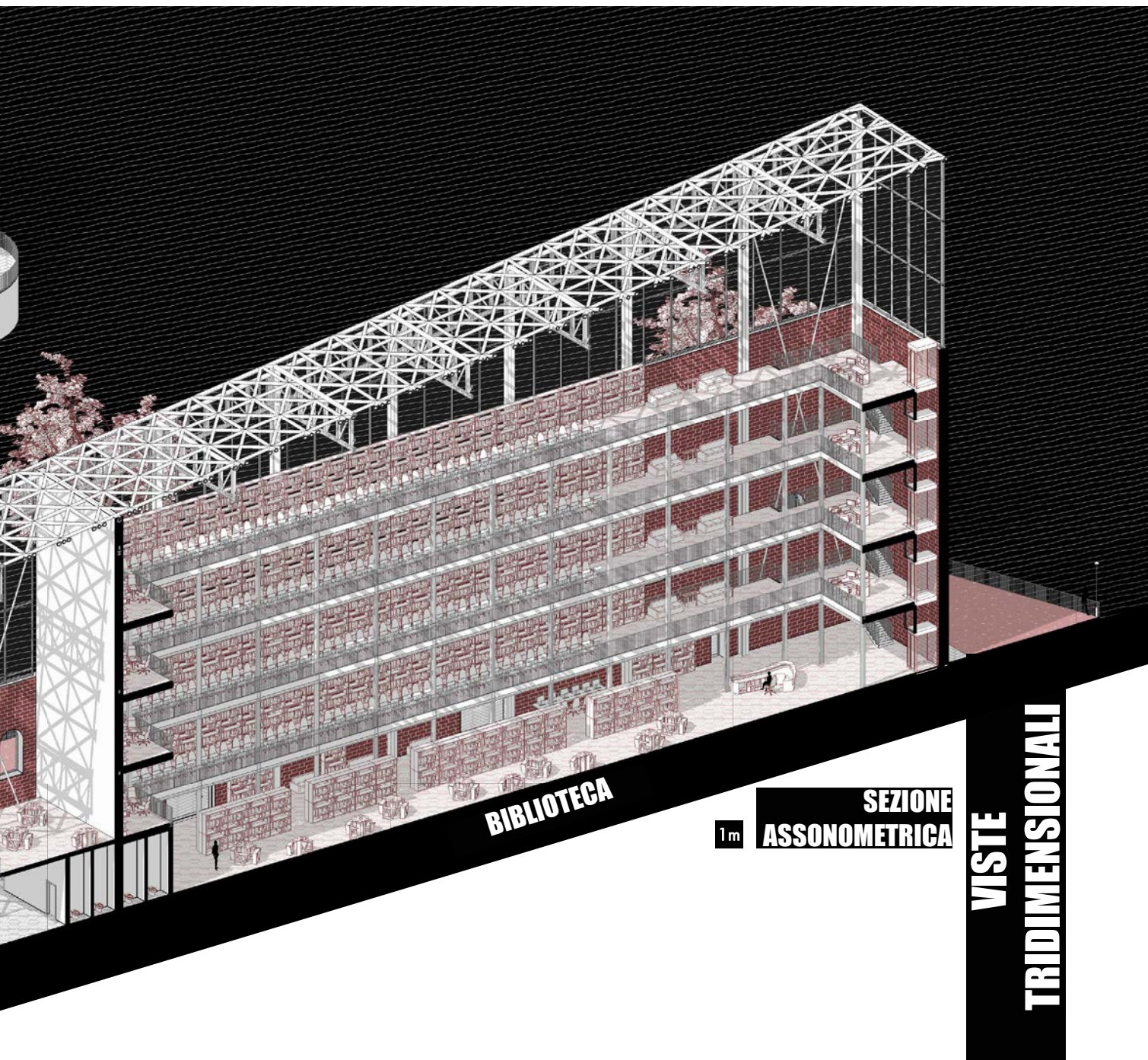
**facciata
vetrata**

**struttura
metallica**

preesistenza

**ESPLOSO
ASSONOMETRICO**



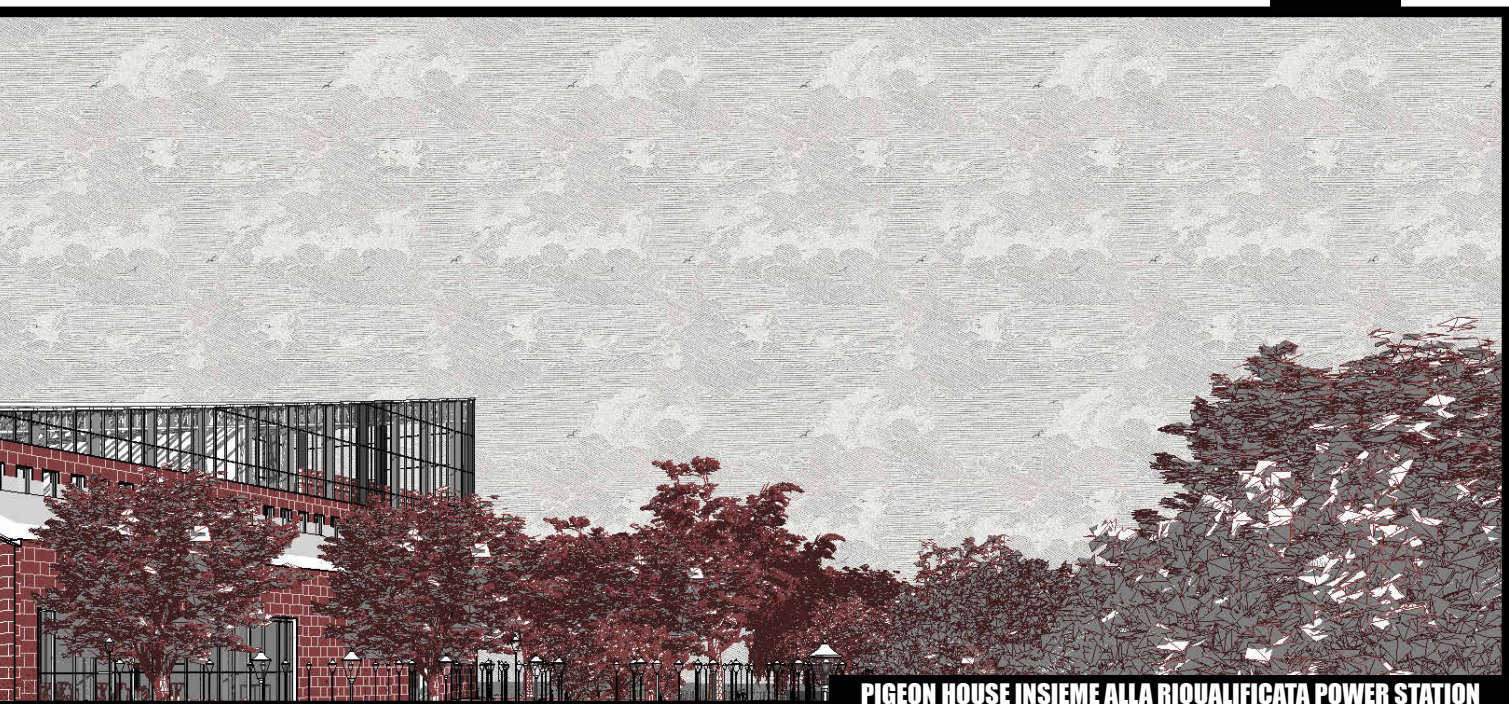


BIBLIOTECA

1m

**SEZIONE
ASSONOMETRICA**

**VISTE
TRIDIMENSIONALI**



PIGEON HOUSE INSIEME ALLA RIQUALIFICATA POWER STATION



VISTA DAL FRONTE MARINO

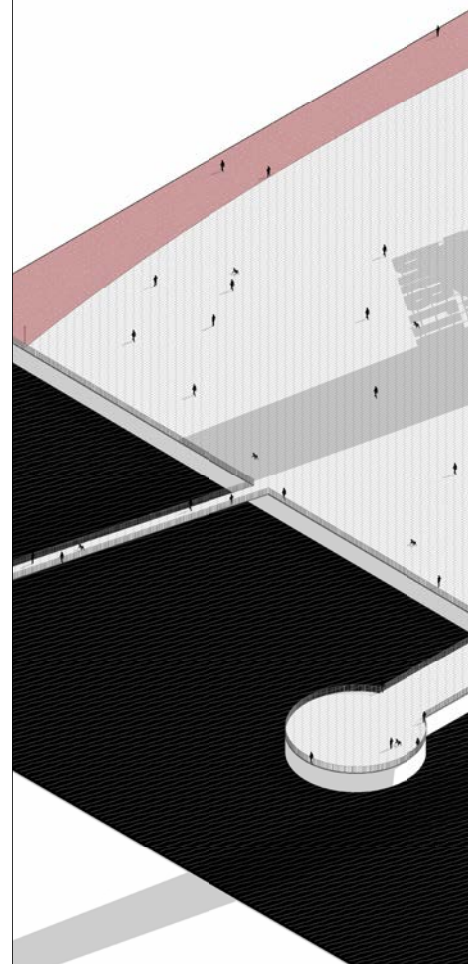
Il secondo grande intervento riguarda la **centrale elettrica**, edificata a cavallo tra il 1960 e il 1970, con le celebri due ciminiere, simbolo ormai identitario di Dublino.

La riqualificazione parte da una ricostruzione accurata della struttura metallica interna e delle altezze originarie, per poi proporre una ricostruzione tipologica selettiva, capace di conservare la percezione del volume industriale e di reinterpretarne la funzione.

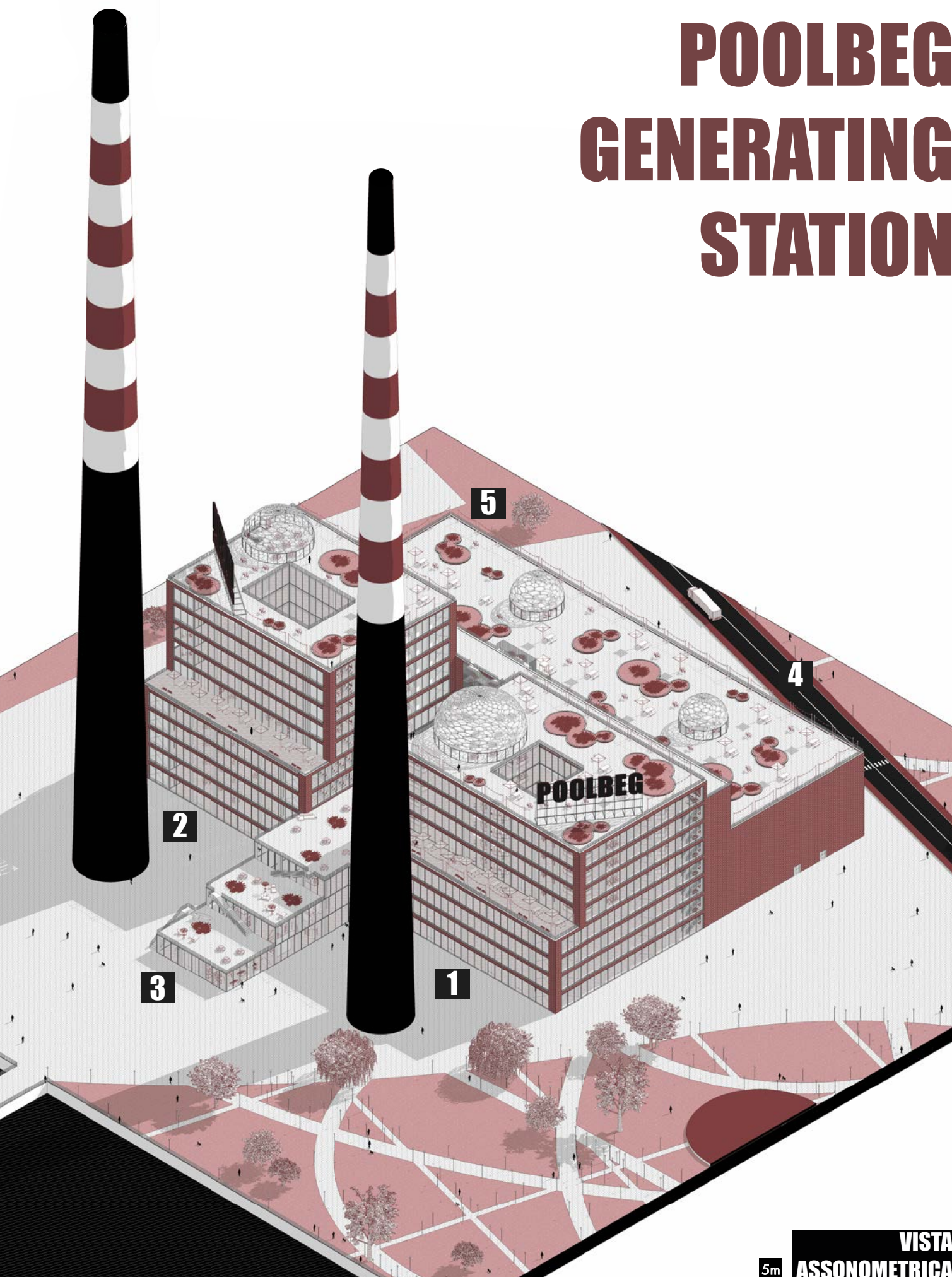
La struttura esistente è stata avvolta da un nuovo involucro in acciaio, vetro e laterizio, che definisce quattro corpi principali disposti intorno a un grande atrio centrale.

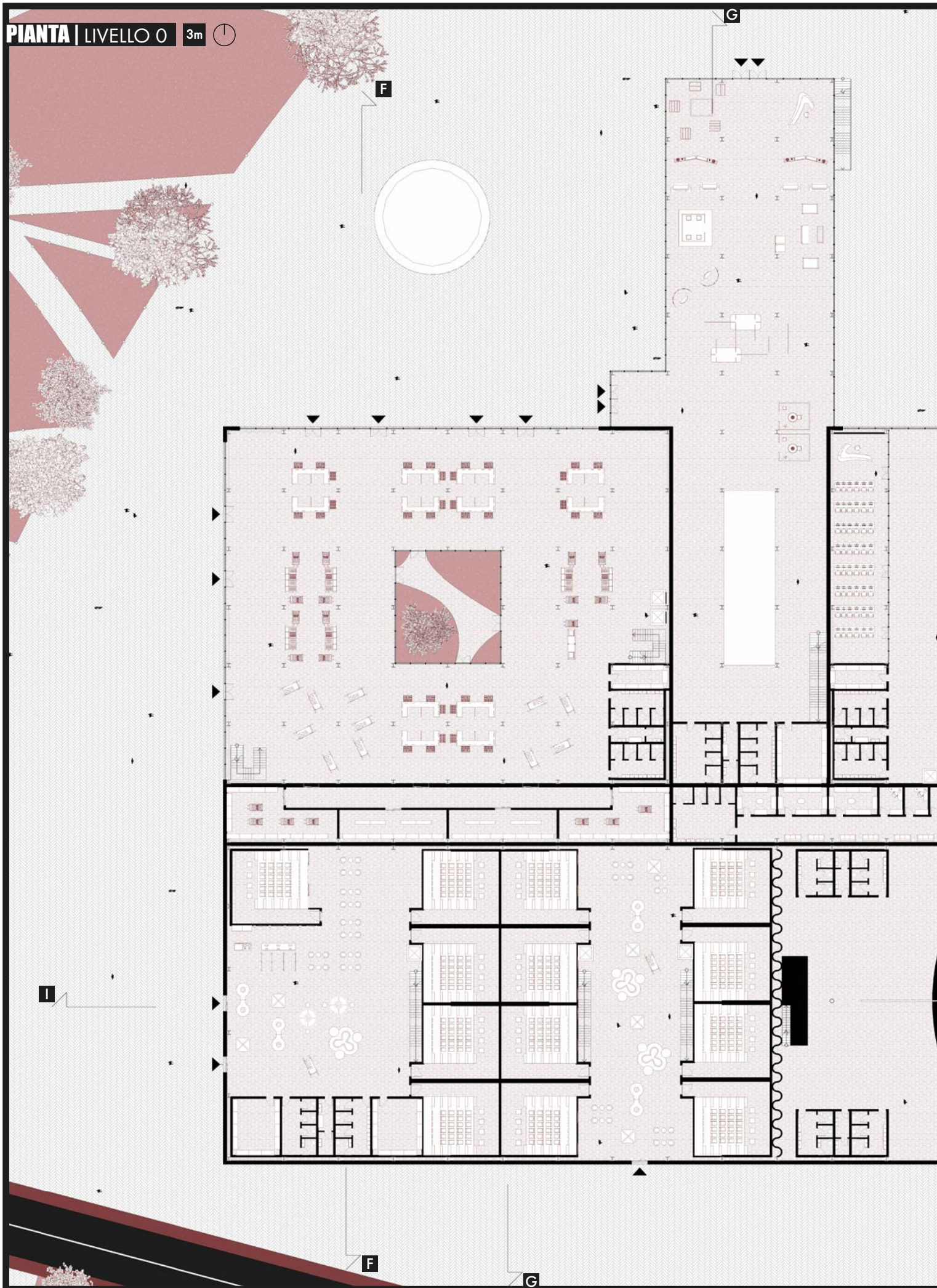
Le due torri principali vengono integrate nel progetto come elementi funzionali e simbolici: nella prima si sviluppa una **food hall (1)**, su più livelli, con terrazze panoramiche e ristorazione tematica; nella seconda trova posto il **centro di ricerca dell'ESB**, Electricity Supply Board **(2)**, destinato a laboratori, aule e uffici per la sperimentazione in ambito energetico e ambientale.

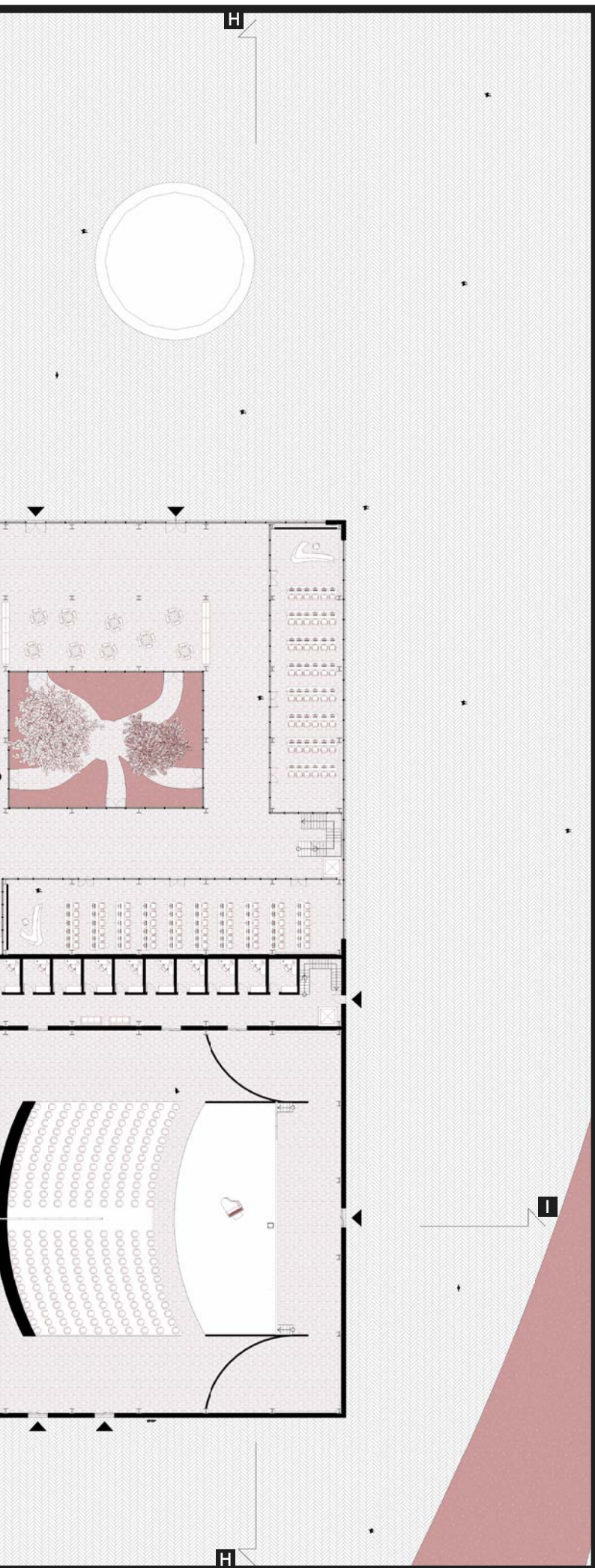
Le due funzioni, si collegano tramite un basamento comune, che ospita un **museo interattivo dell'energia (3)**, luogo di memoria industriale e di divulgazione scientifica.



POOLBEG GENERATING STATION





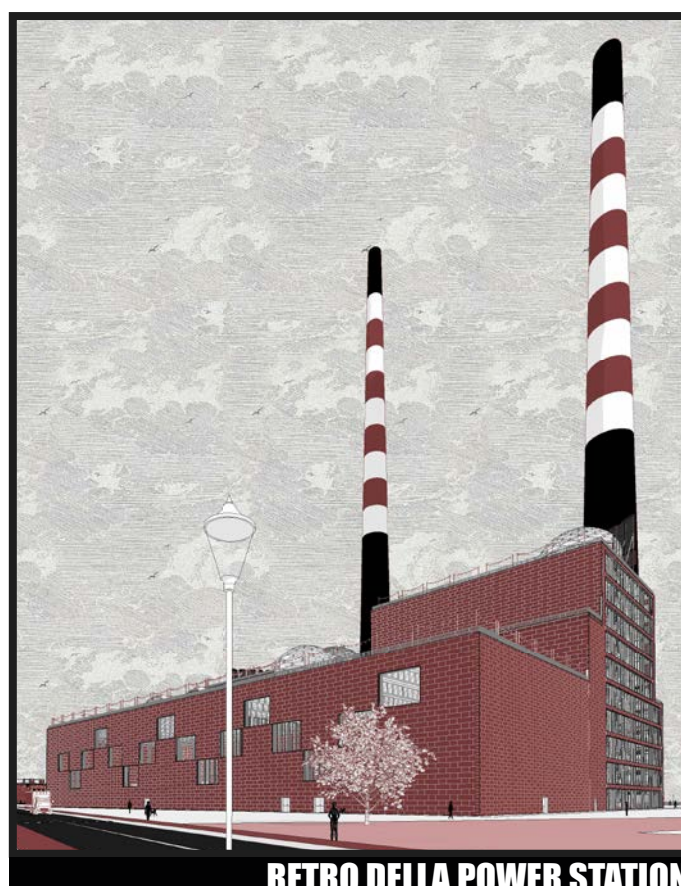


Nella parte sud del complesso, dove in origine si trovavano le turbine, è stato ricavato un grande spazio pubblico articolato in due sezioni:

- una serie di piccole **sale cinematografiche** e teatrali, con capienza di 50–60 persone l'una, pensate per proiezioni, eventi e performance (4);
- un **auditorium** principale, da circa 300 posti, destinato a concerti e rappresentazioni artistiche (5).

L'intero sistema è connesso da un reticolo di rampe e scale che, permettono di raggiungere le coperture, trasformate in piazze sospese e terrazze panoramiche. Le superfici calpestabili, diventano nuovi spazi pubblici sopraelevati, simbolo della riconquista collettiva di un luogo storicamente inaccessibile.

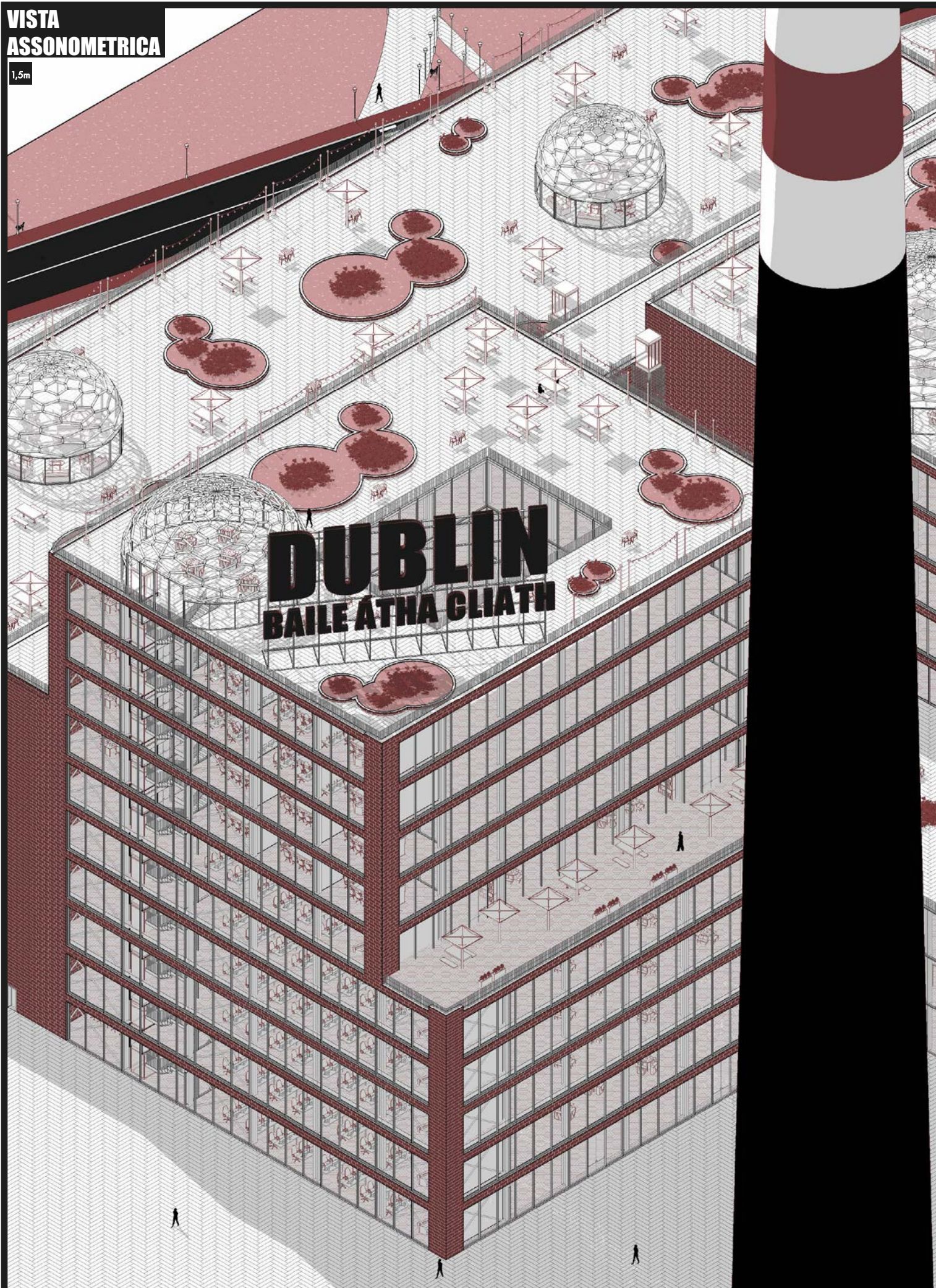
L'intervento non intende eliminare la natura tecnica dell'edificio, ma trasformarla in una monumentalità civile, preservandone il potere iconico e la riconoscibilità nel paesaggio urbano.



RETRO DELLA POWER STATION

**VISTA
ASSONOMETRICA**

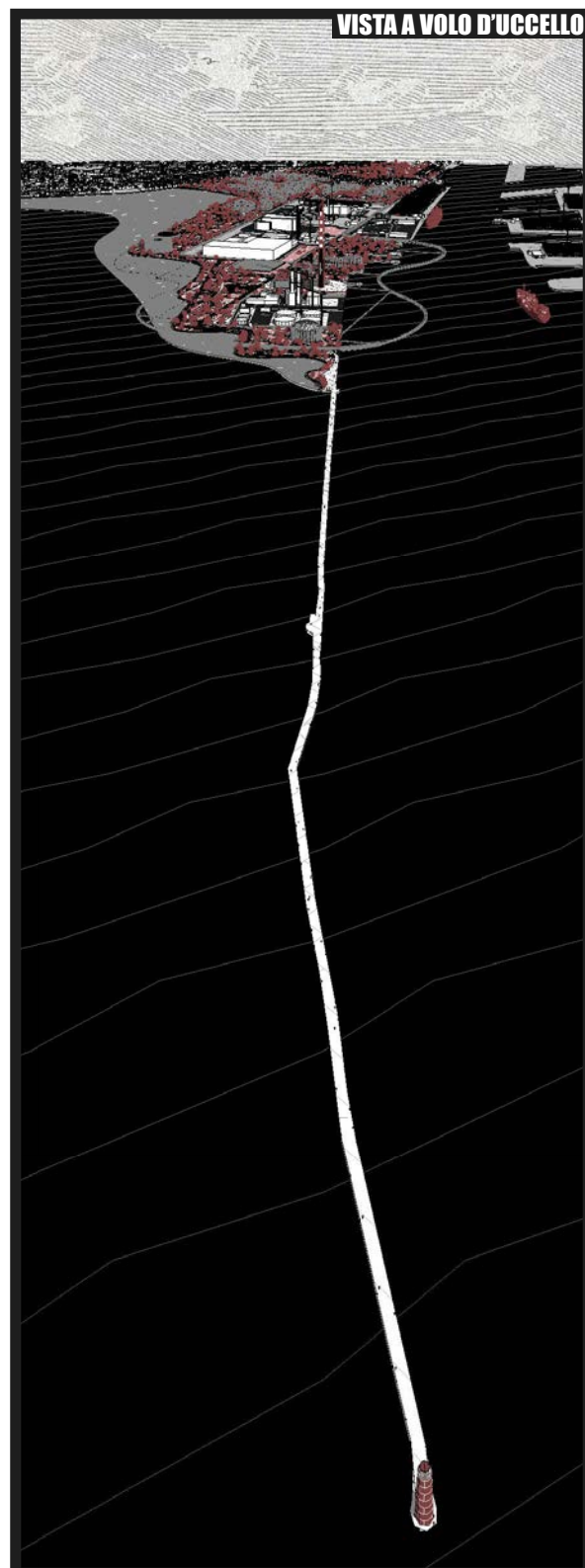
1,5m

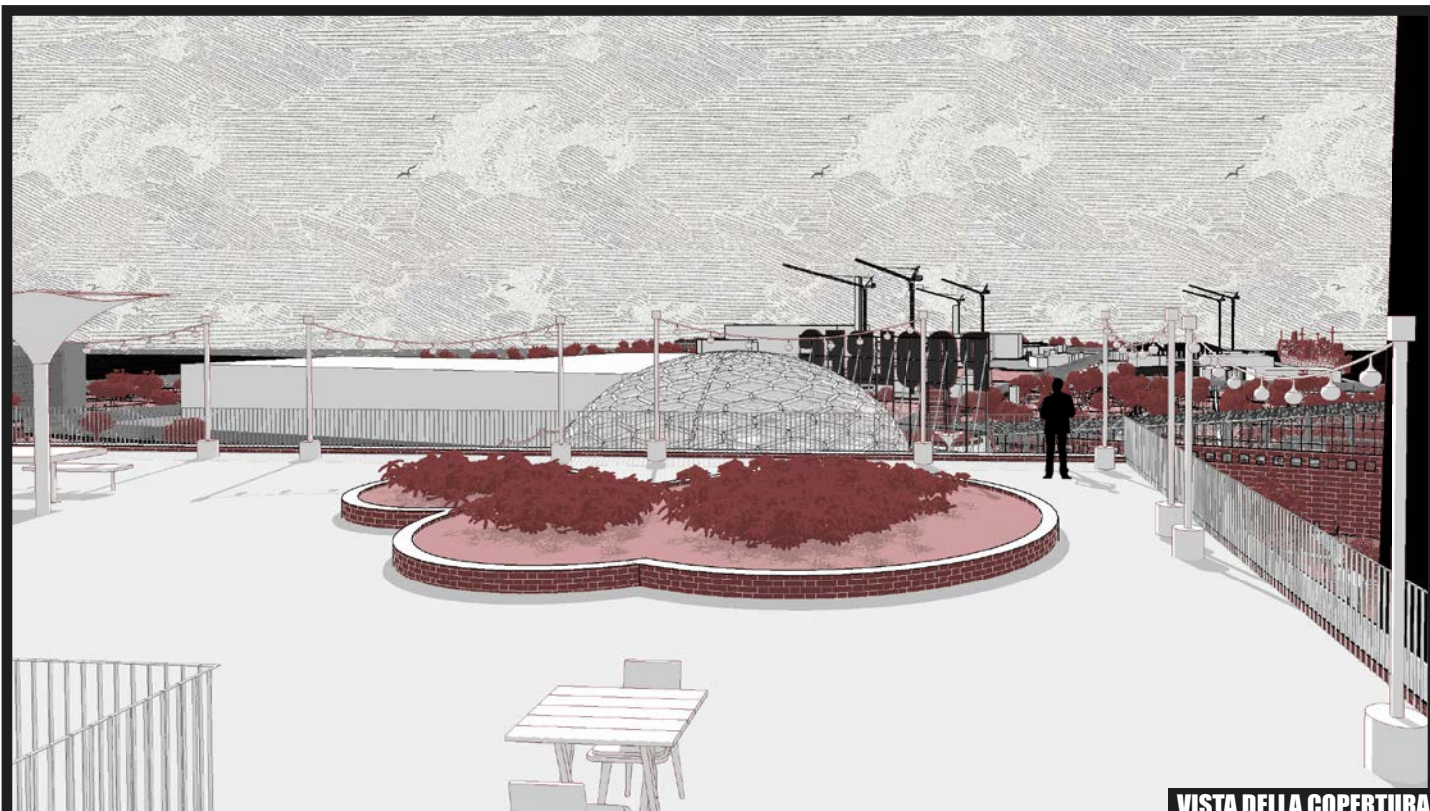
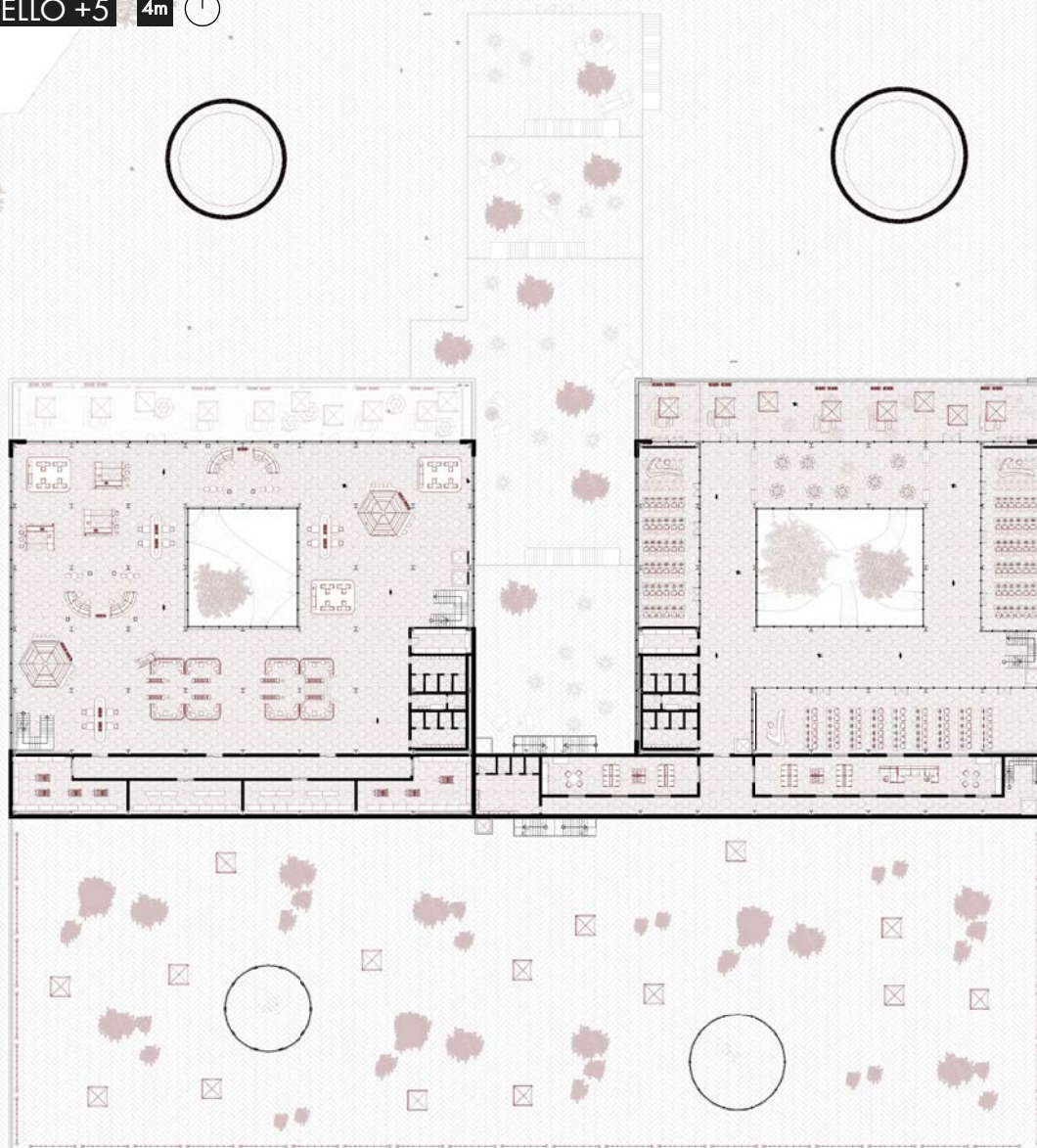




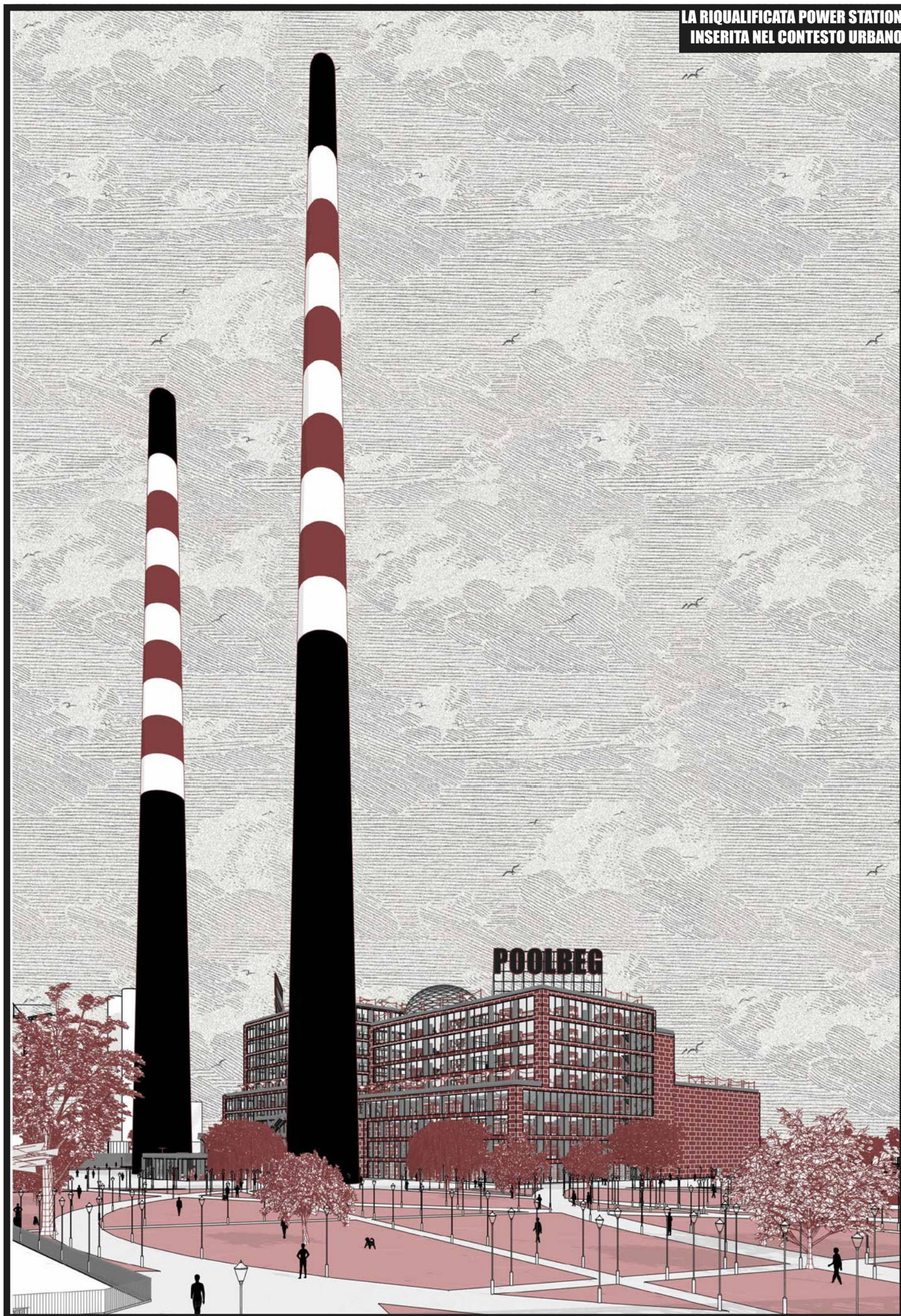
Sulle coperture della centrale di Poolbeg, visibili da mare e da città, due grandi scritte siglano simbolicamente l'ingresso e l'uscita del nuovo quartiere:

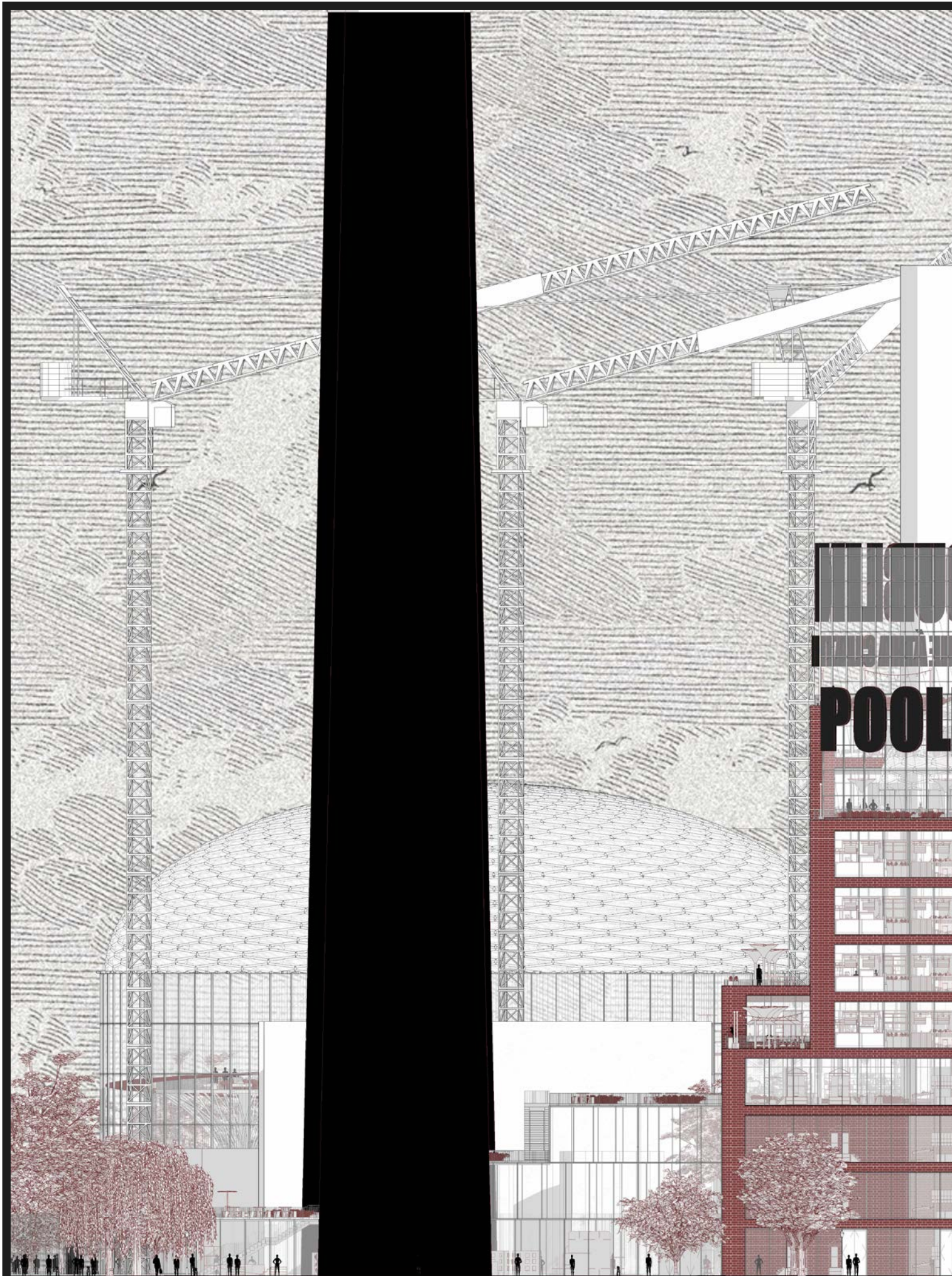
- verso il mare, la parola **“DUBLIN – Baile Átha Cliath”**, che accoglie i naviganti e dichiara l'identità della città;
- verso la terra, la parola **“POOLBEG”**, che segna il luogo della memoria, del lavoro e della rinascita.



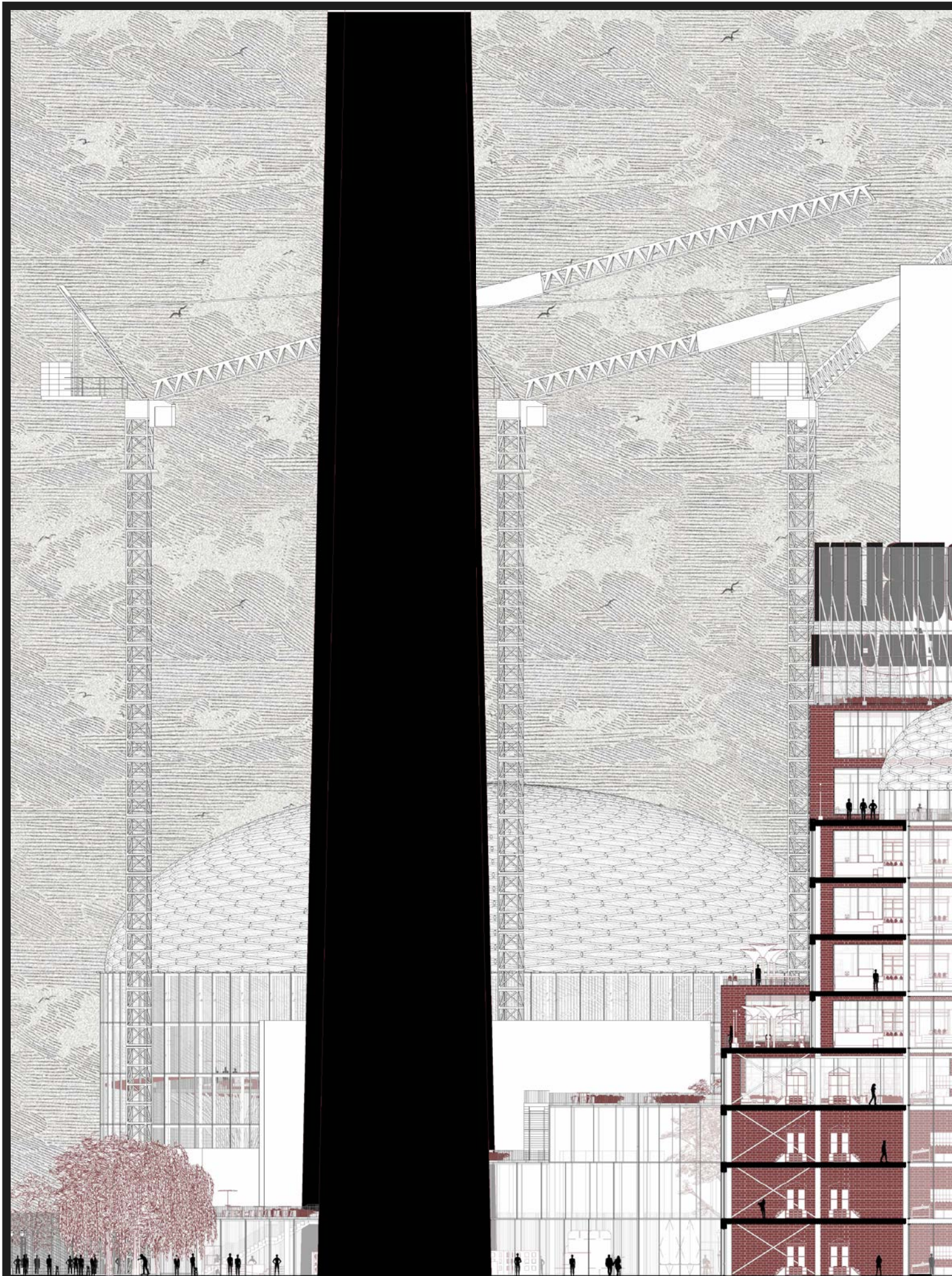


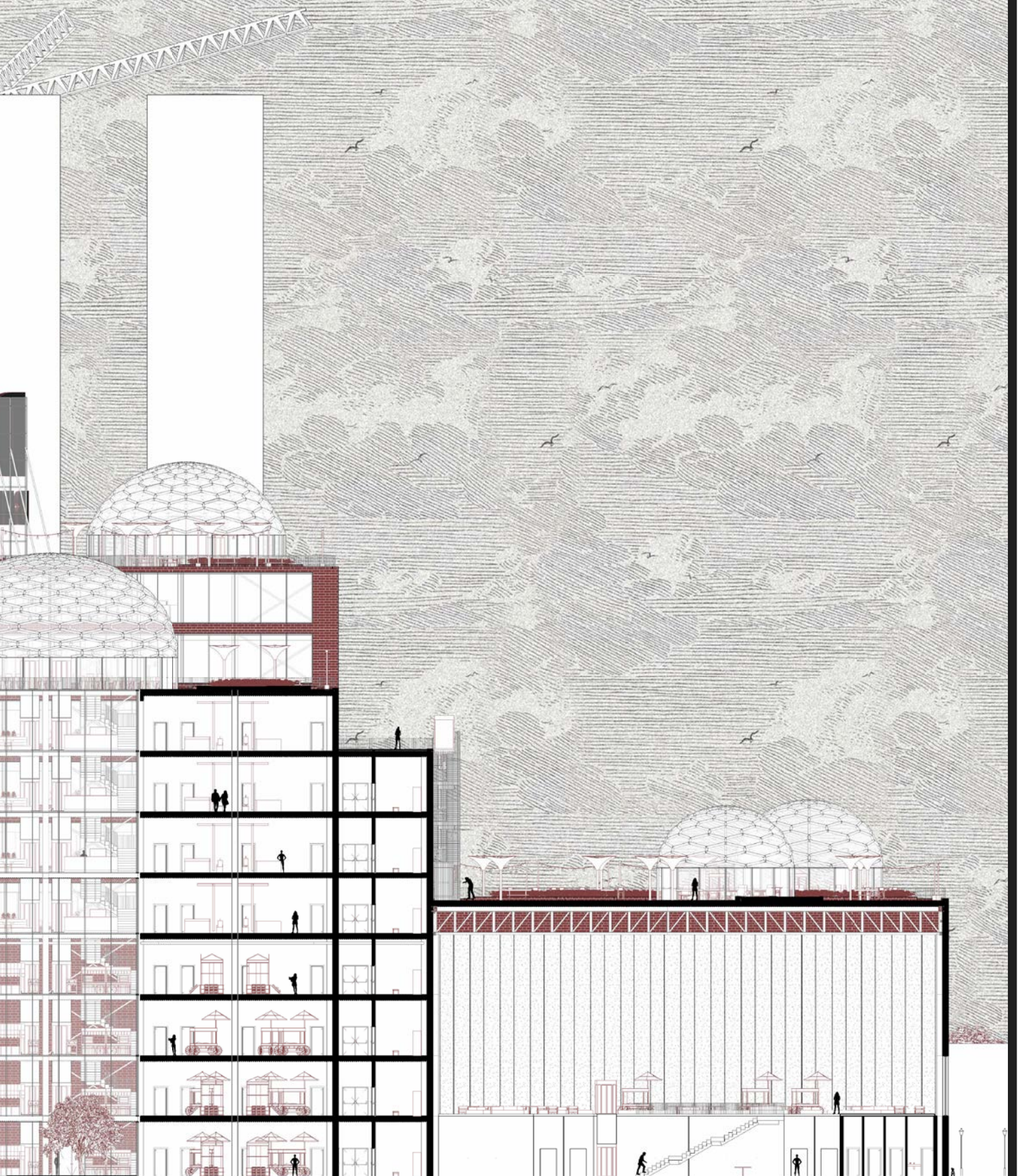
VISTA DELLA COPERTURA

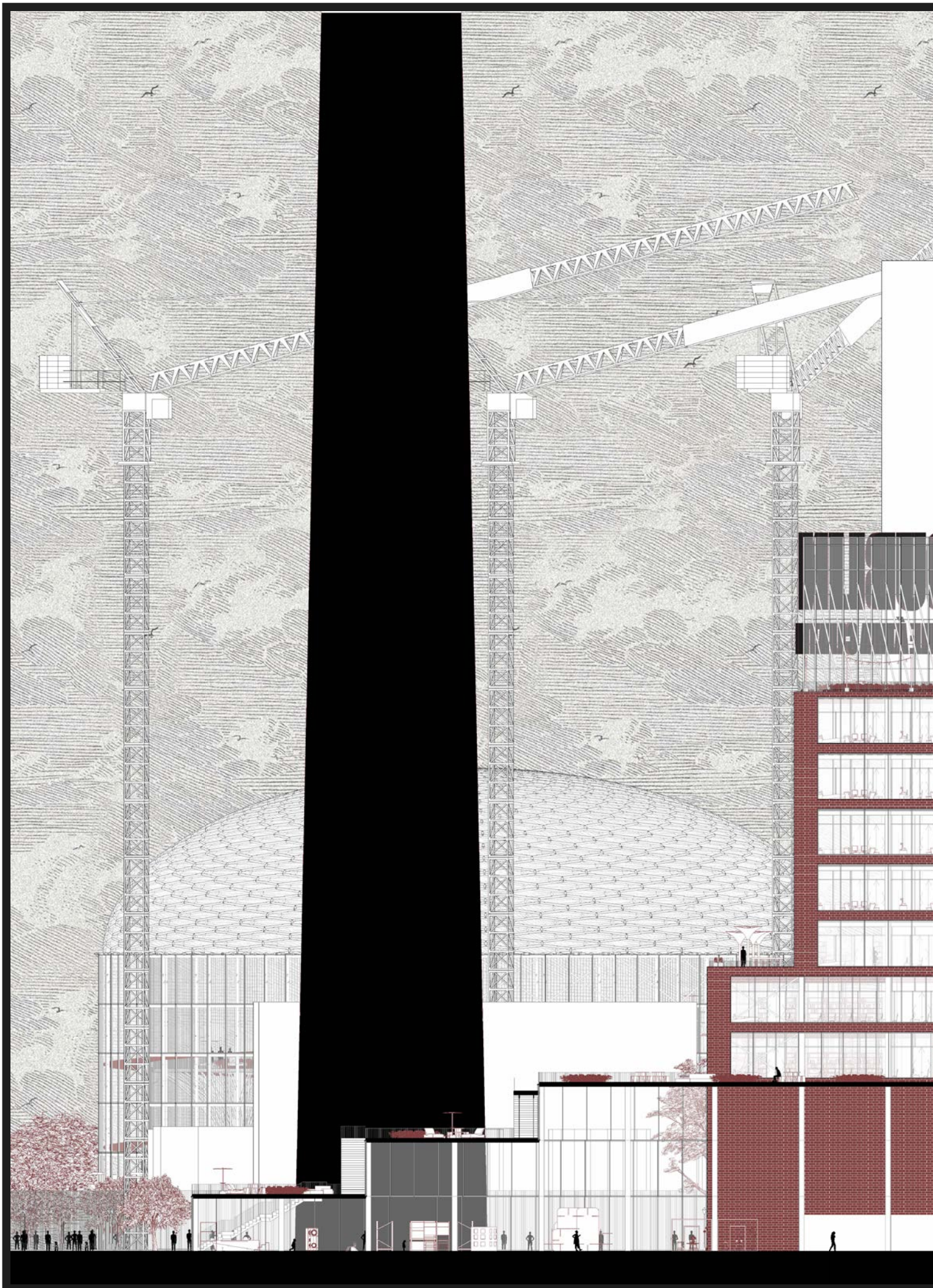


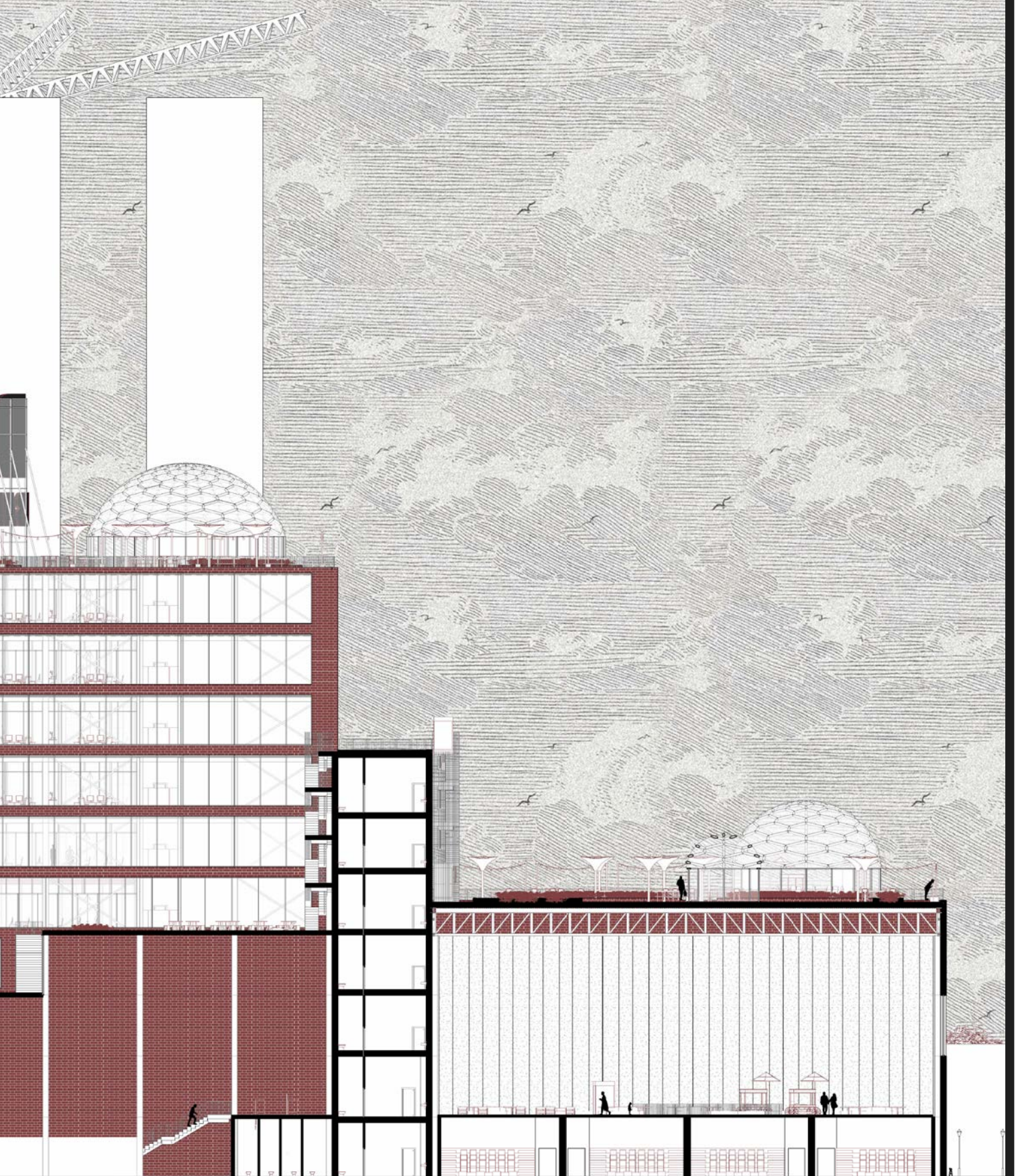


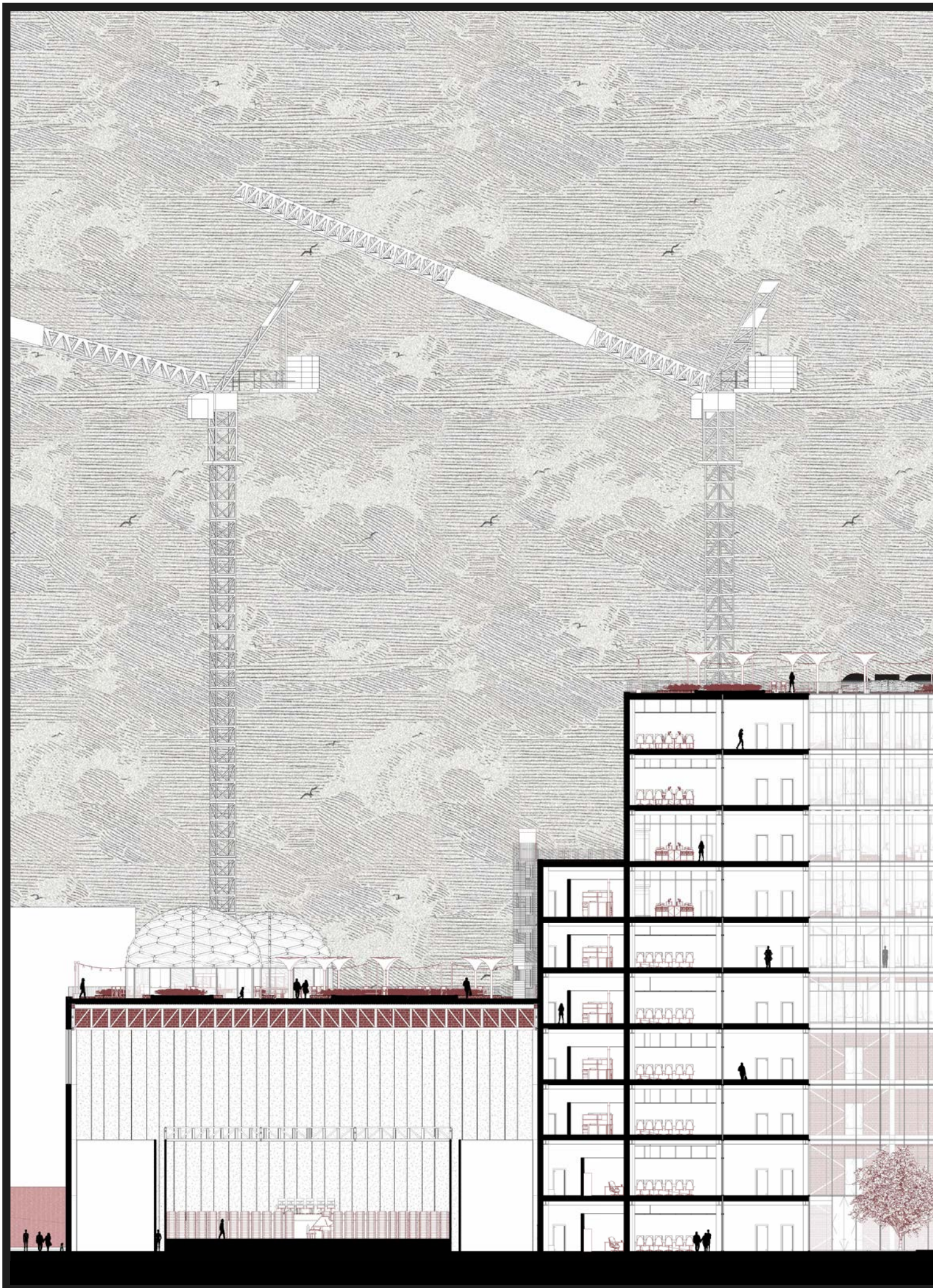


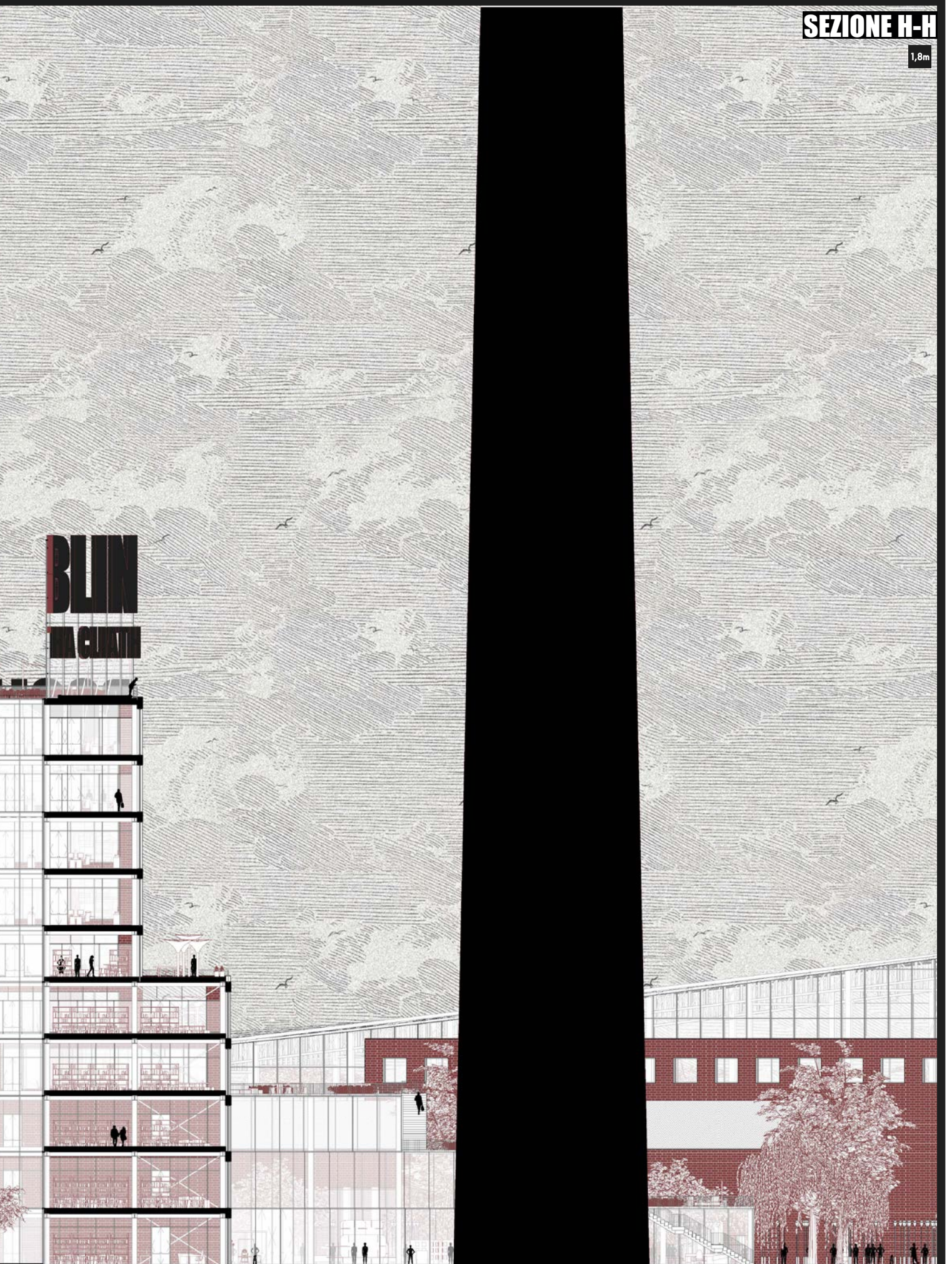


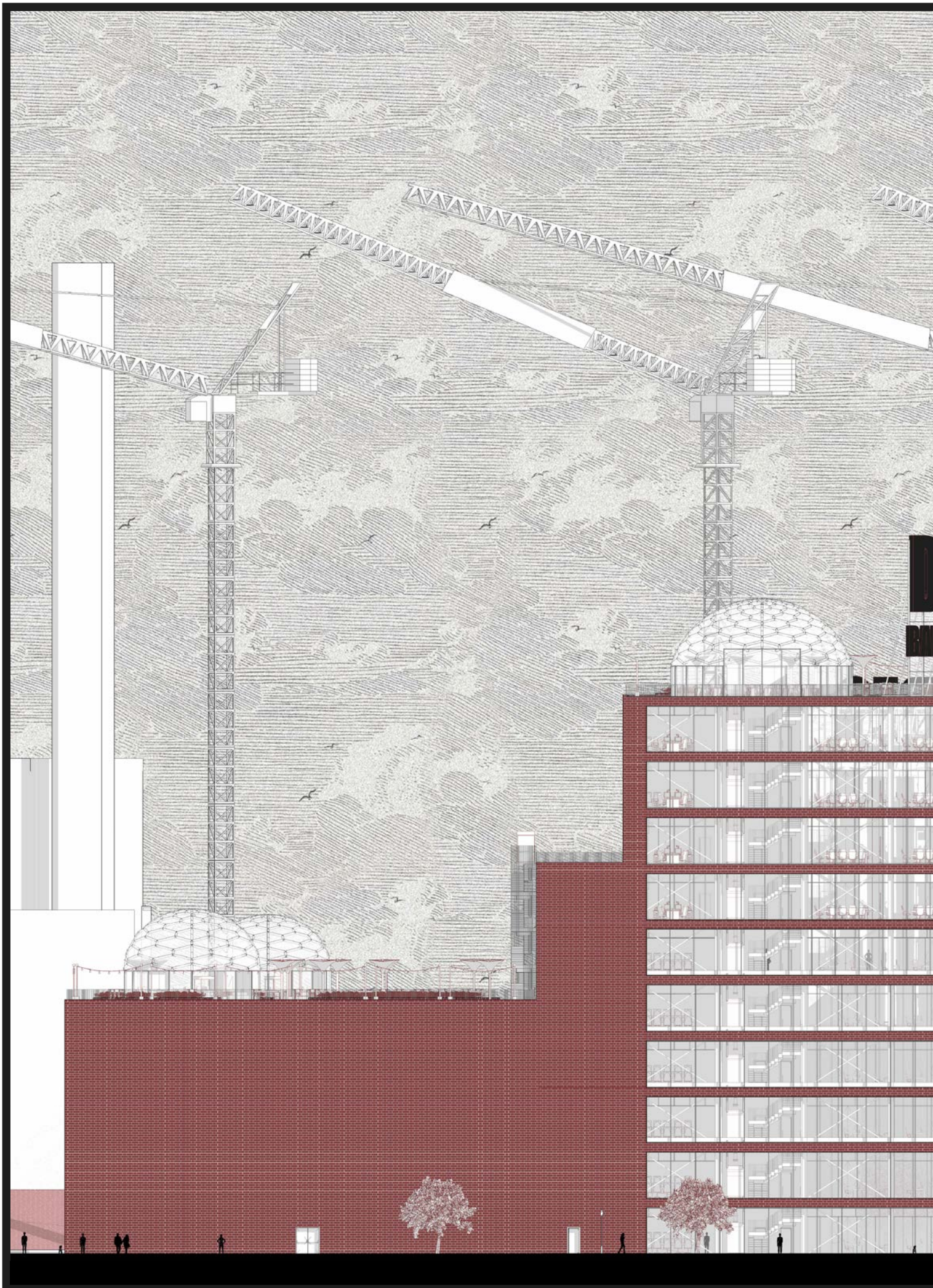


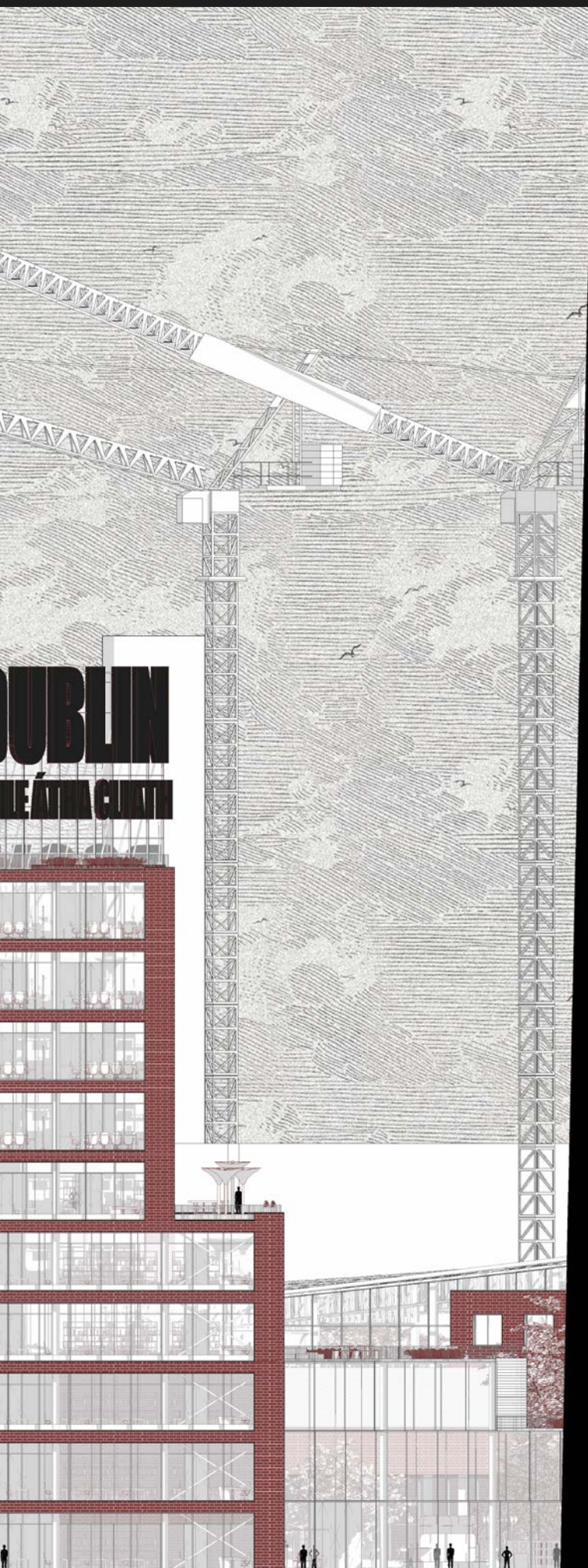


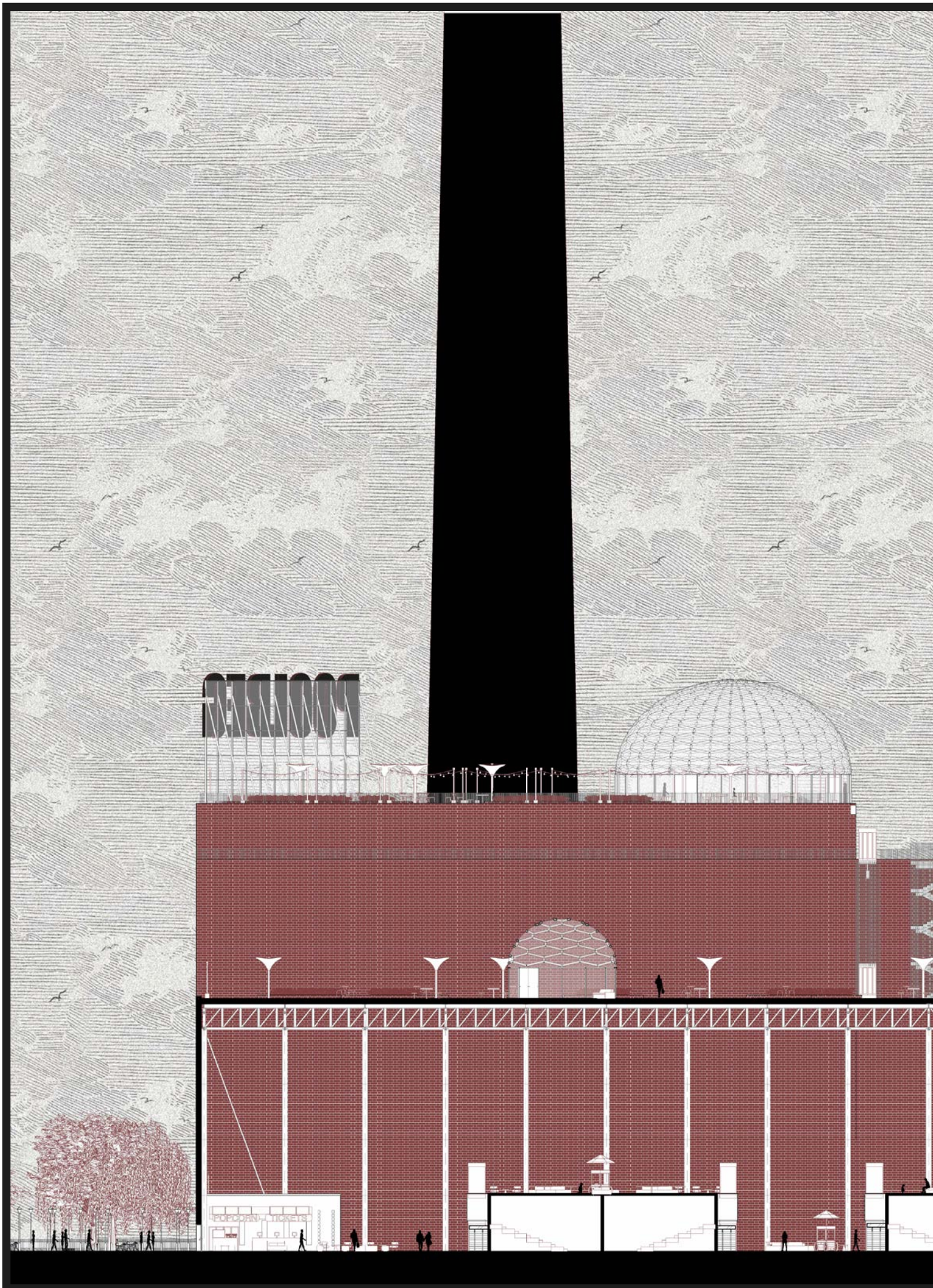


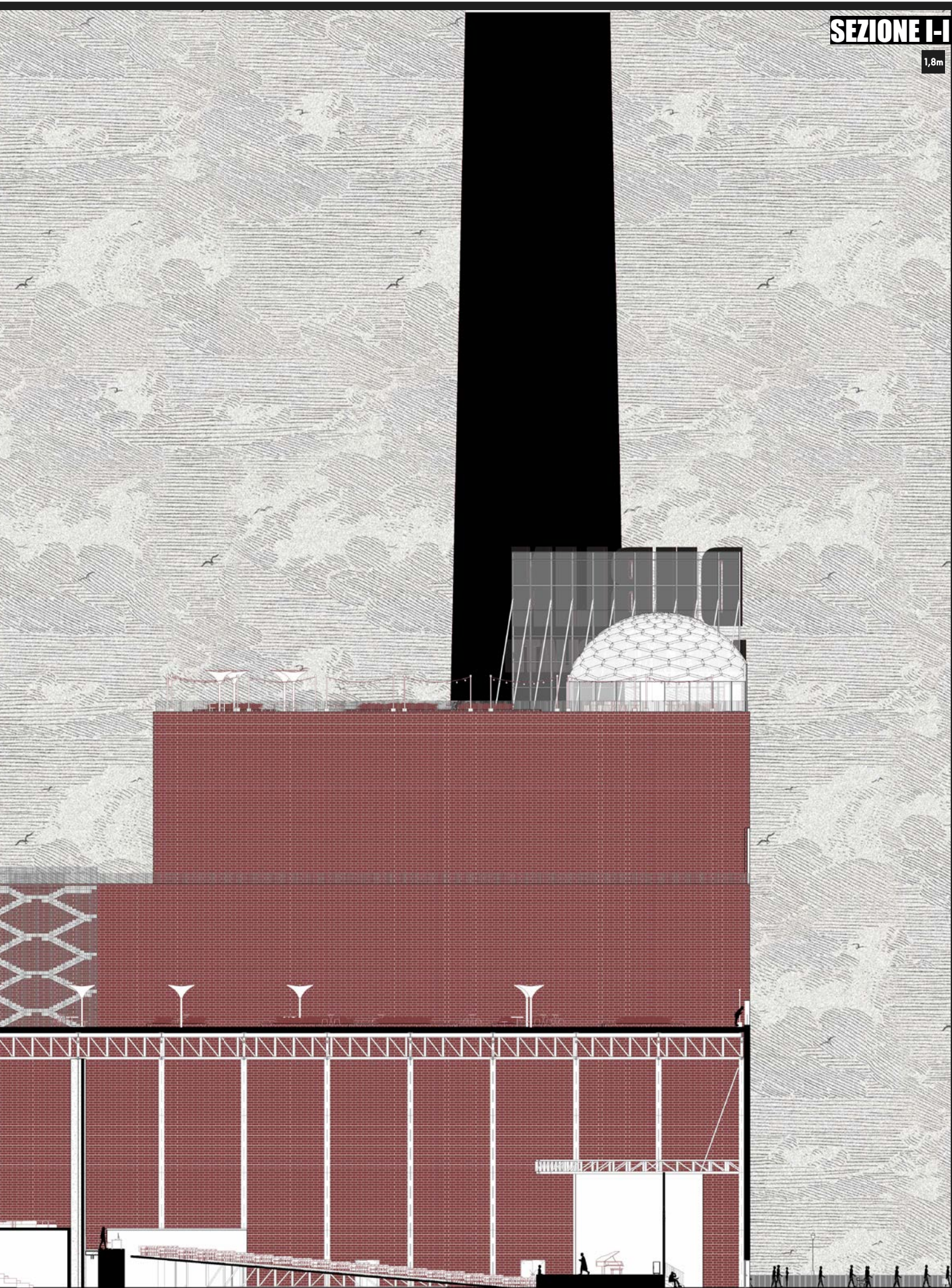








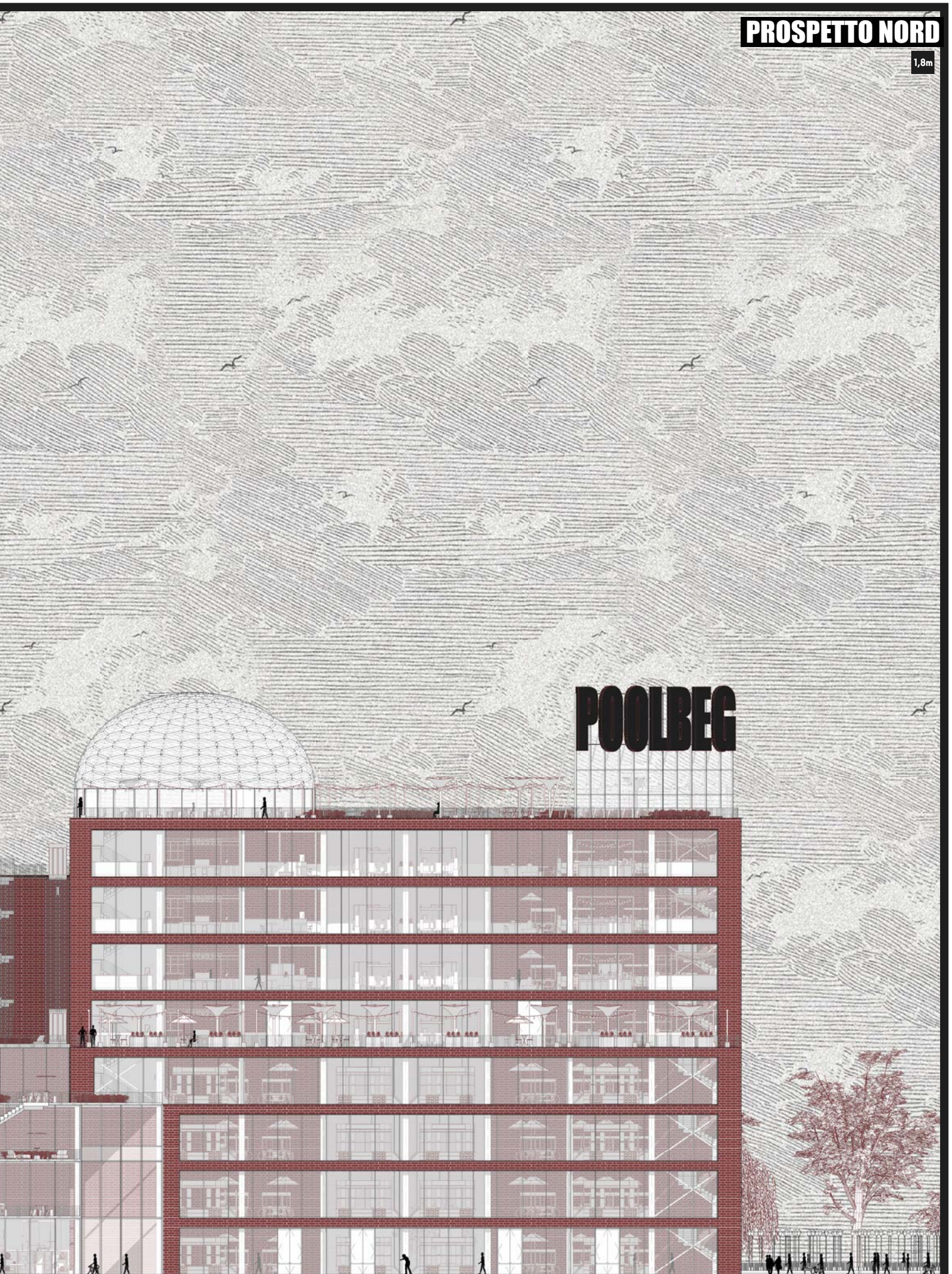




DUBLIN

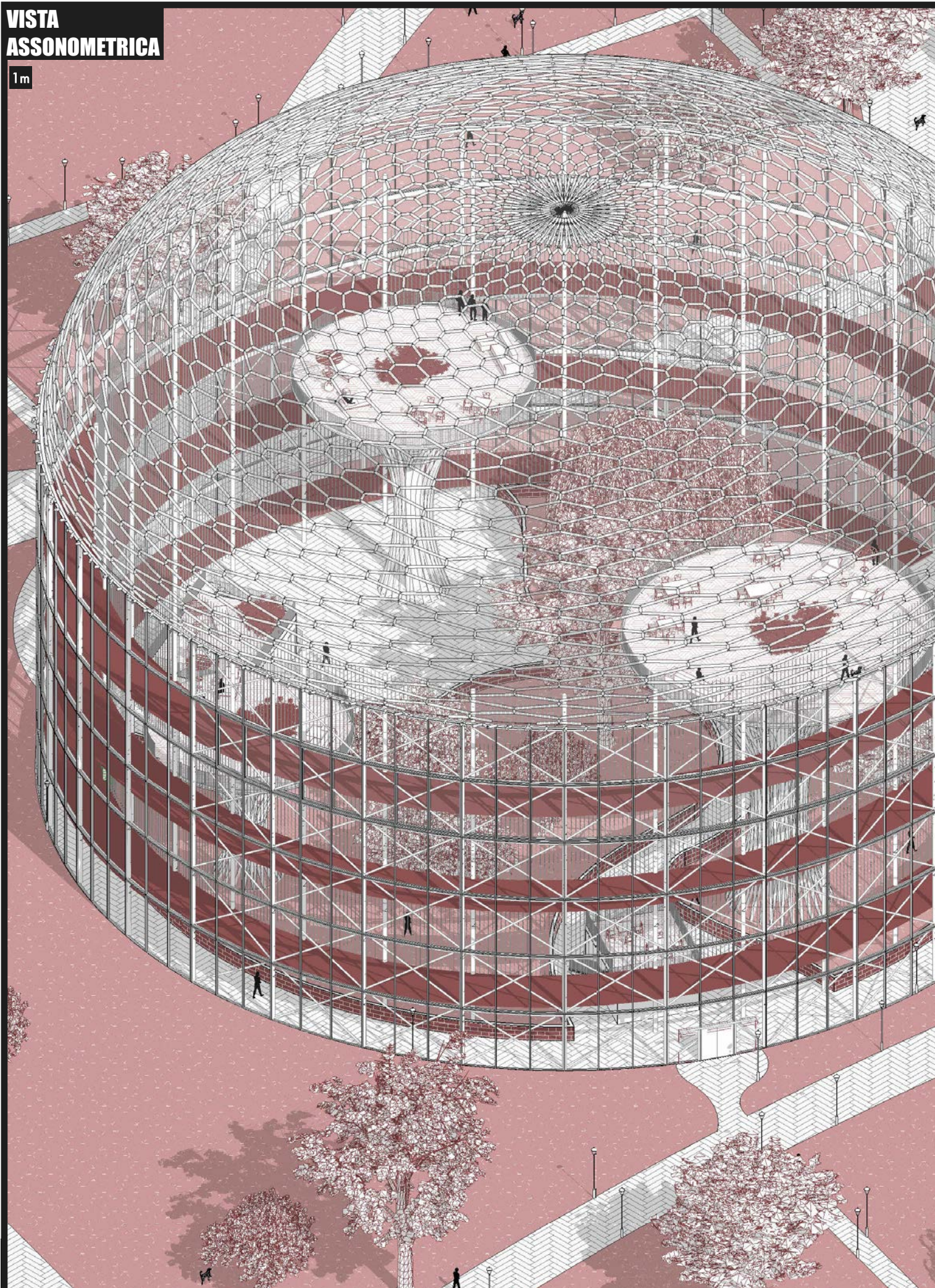
BAILE ÁTHA CLATH

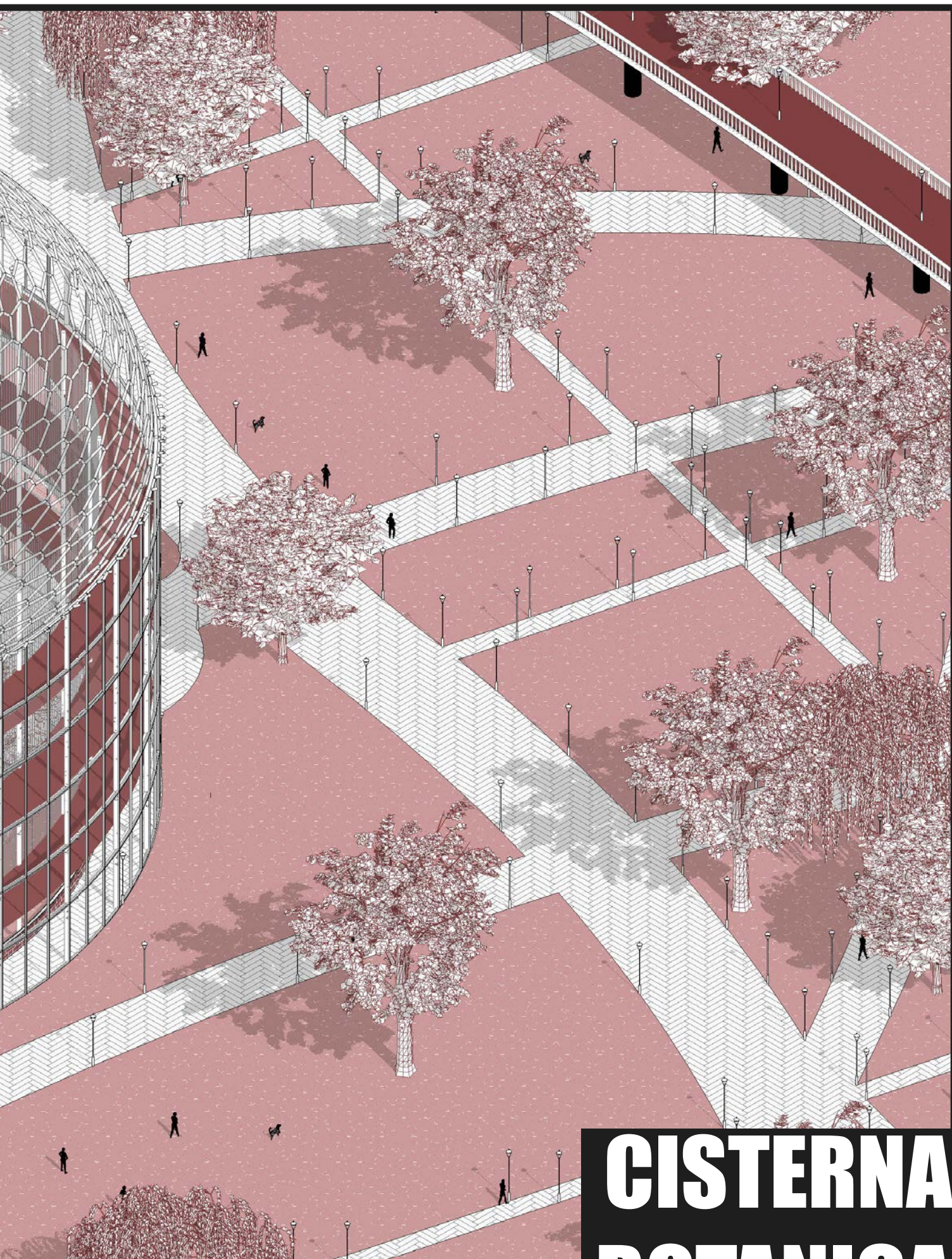




VISTA ASSONOMETRICA

1m





6.7 TRASFORMAZIONE

**CISTERNA
BOTANICA**



A sud-est della penisola, in prossimità della centrale sud, si trova la **cisterna metallica di diametro di circa 60 metri**, originariamente destinata allo stoccaggio di nafta e olio.

Il progetto ne propone la **completa trasformazione in giardino botanico coperto**.

La struttura in acciaio, è stata consolidata e utilizzata come base per un nuovo involucro vetrato, sormontato da una copertura emisferica, generata parametricamente.

L'interno è organizzato come un **percorso elicoidale continuo, che sale progressivamente fino alla quota superiore, permettendo una vista panoramica sull'intero ambiente vegetale**.

Sono presenti all'interno della struttura, inoltre tre piattaforme sorrette da dei pilastri sviluppati con un involucro esterno la cui forma è dettata da una logica torsionale e che vuole imporre un gioco di movimento all'interno del giardino, andando a creare un effetto di crescita che dialoga con il verde.

A queste piattaforme si accede mediante una passerella elicoidale la cui pendenza, minore del 4% garantisce una completa accessibilità a tutti i fruitori del sito.

Sono inoltre stati pensati due blocchi interni al livello terreno; uno funge da locale per i servizi igienici, mentre l'altro da punto sosta e ristoro.

La cisterna si comporta come una grande lanterna ambientale, visibile dal mare e dal parco, fungendo da cerniera tra infrastruttura e paesaggio.

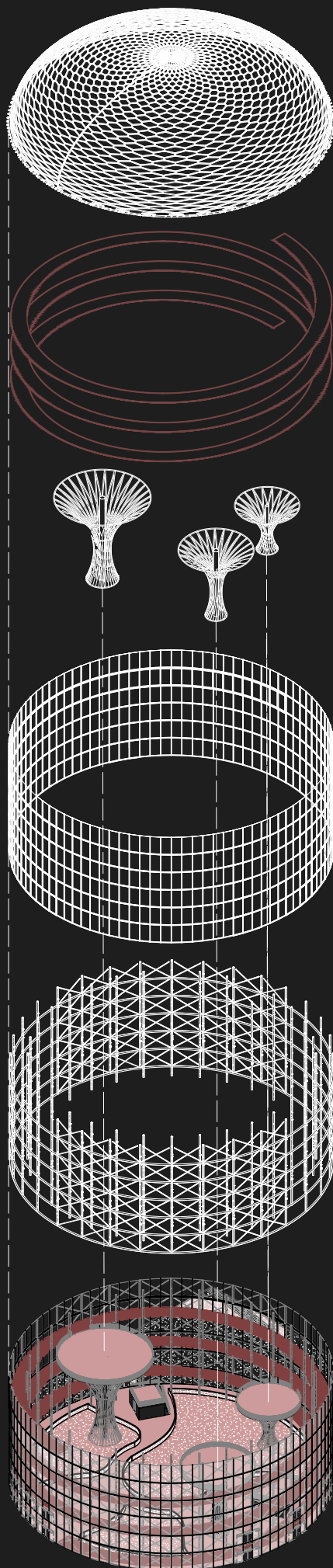
percorso

copertura

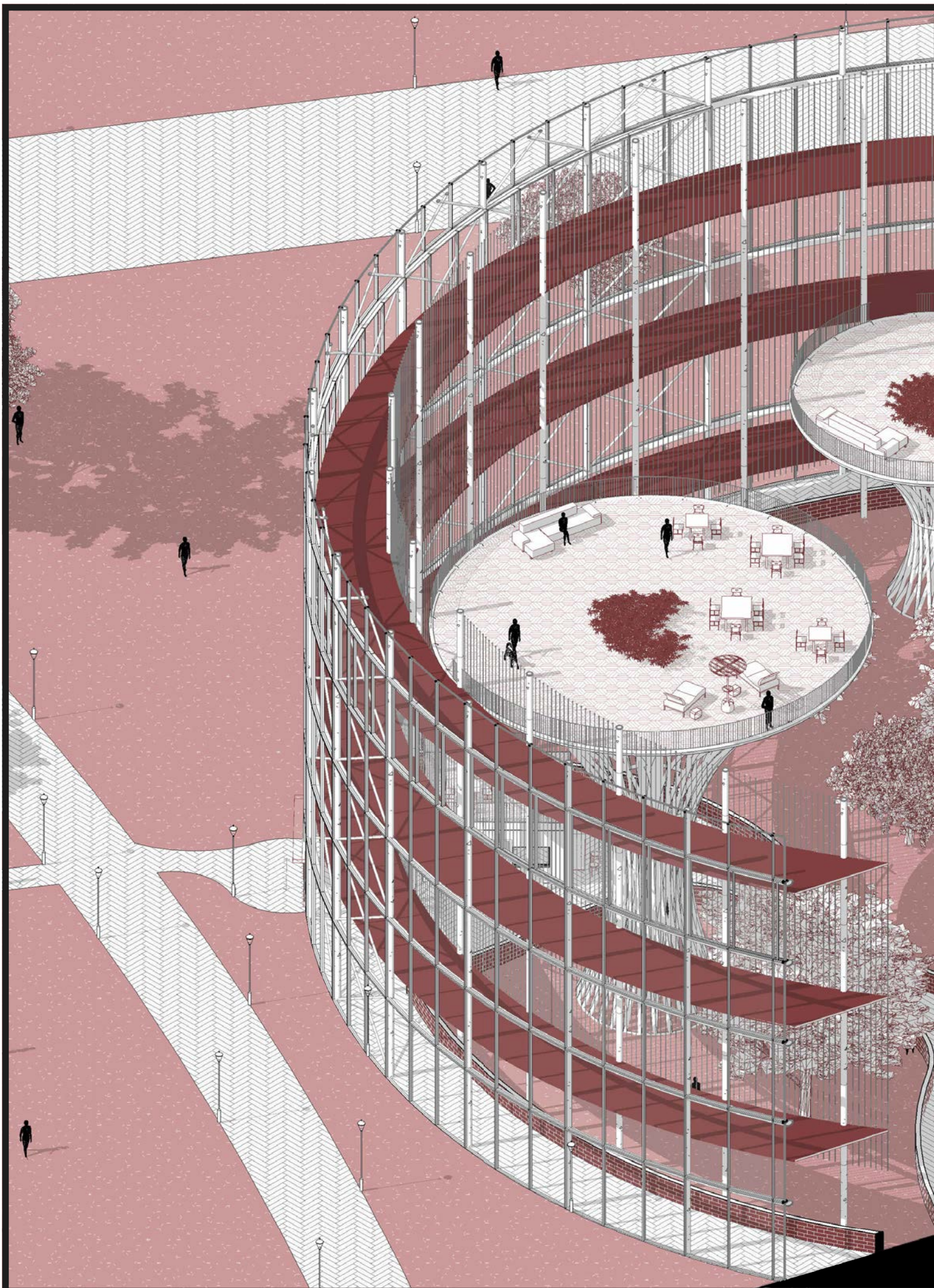
pilastrini

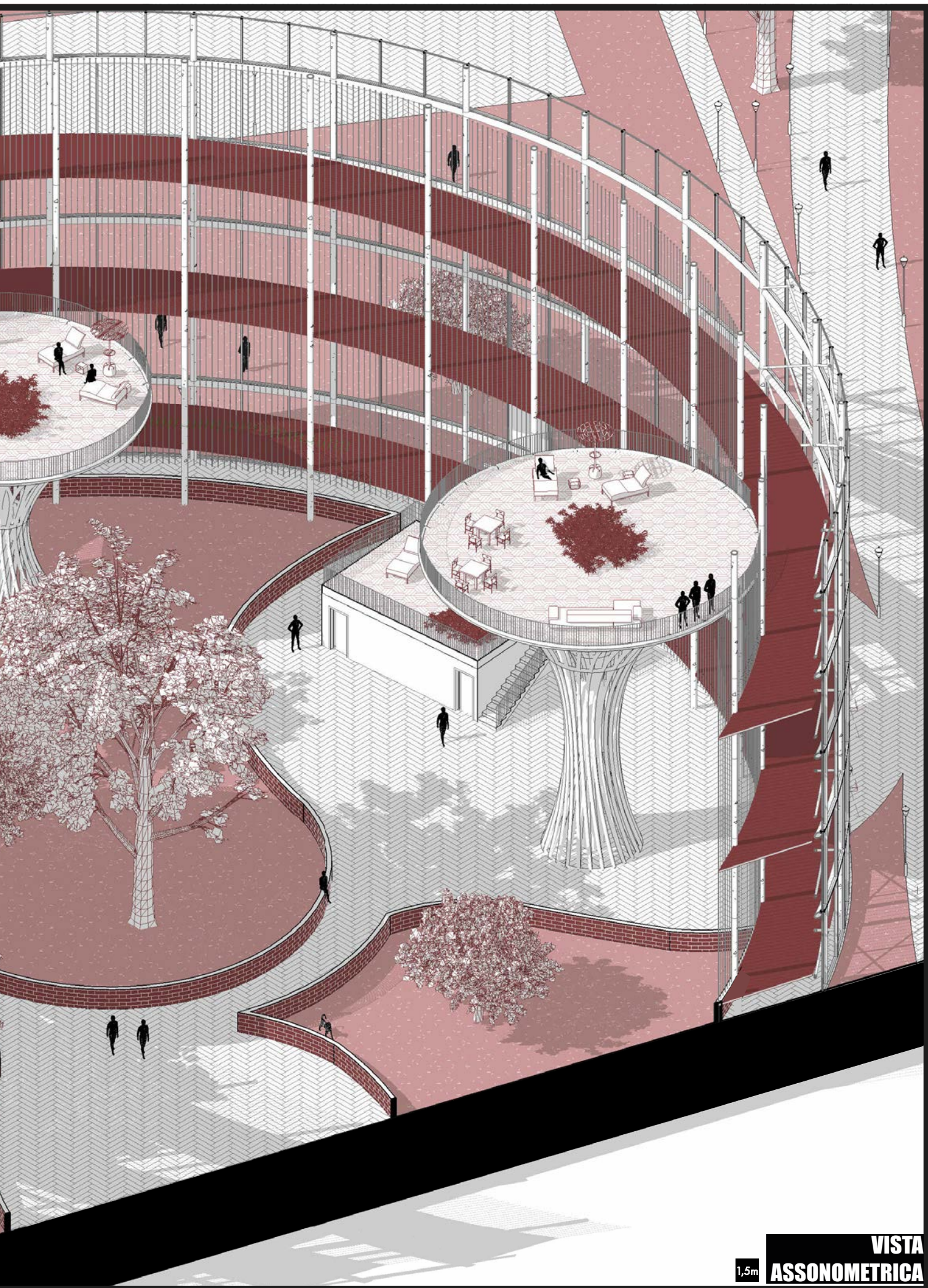
**facciata
vetrata**

**struttura
metallica**



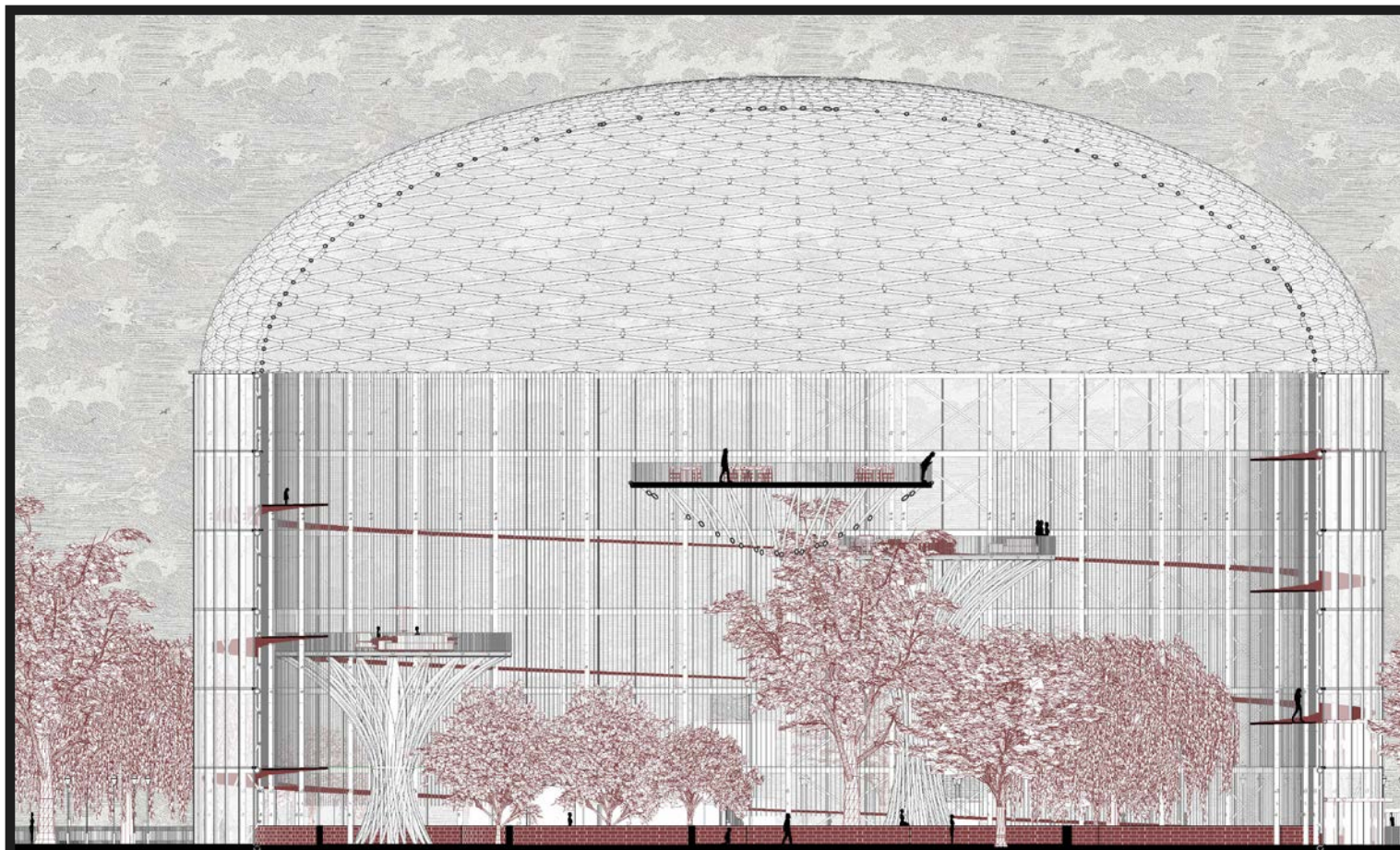
**ESPLOSO
ASSONOMETRICO**

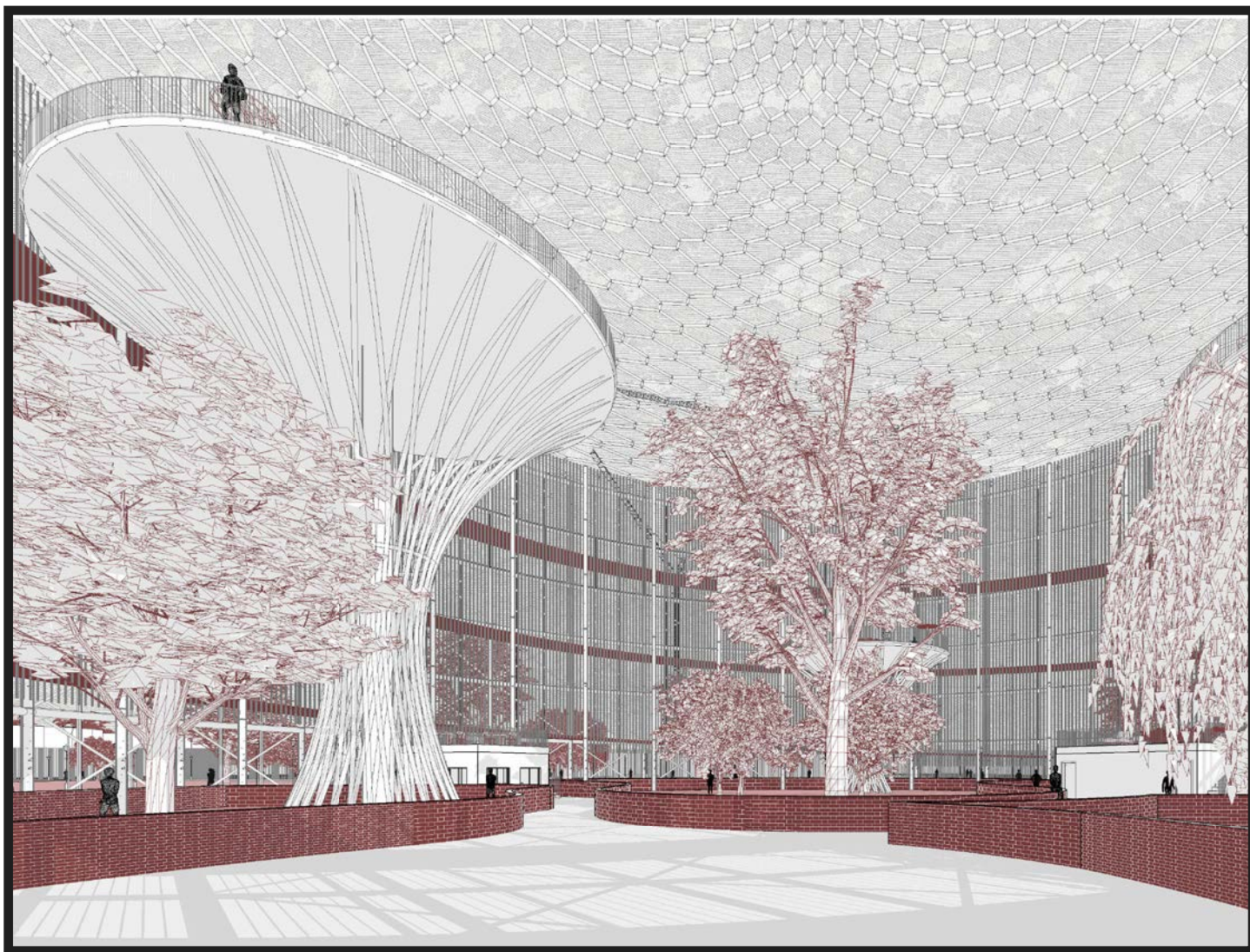




1,5m

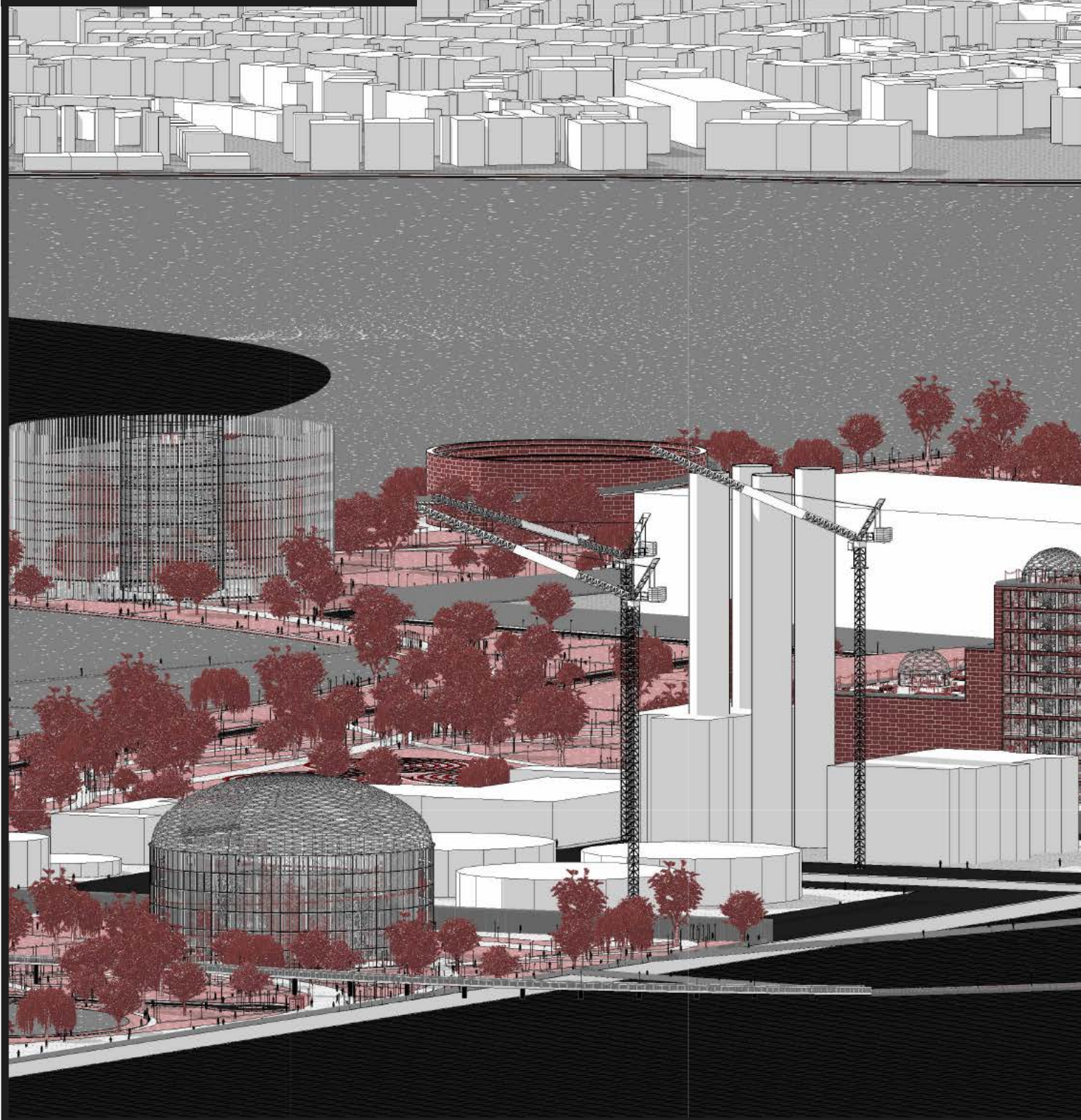
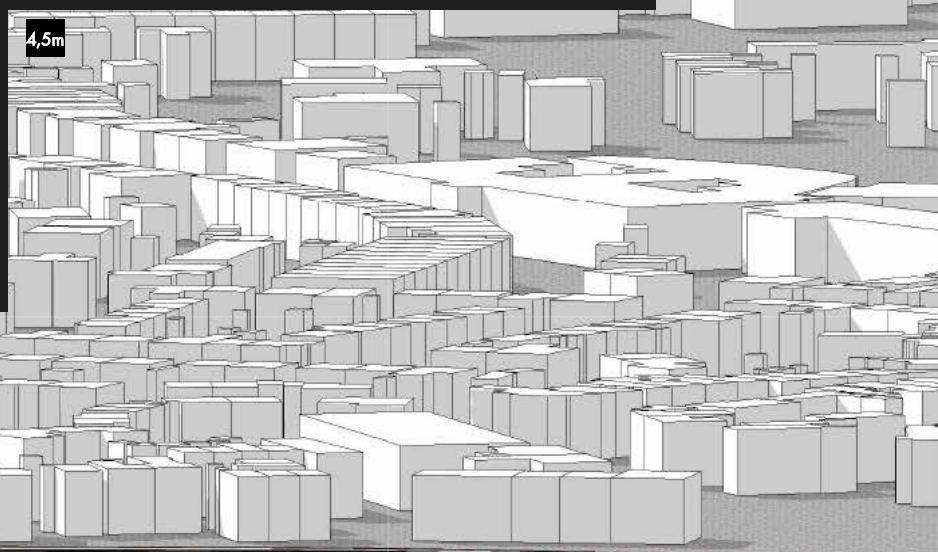
**VISTA
ASSONOMETRICA**

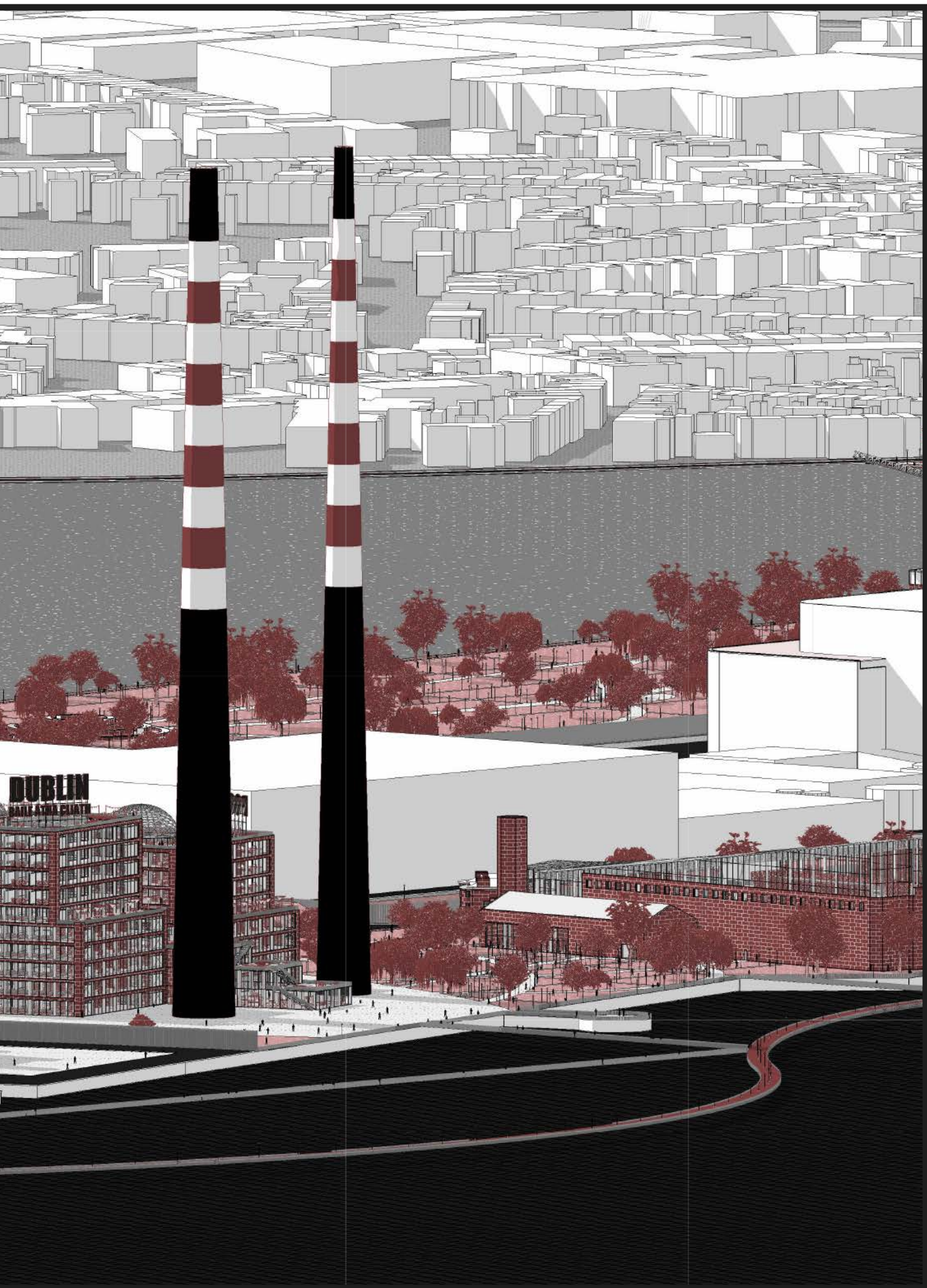


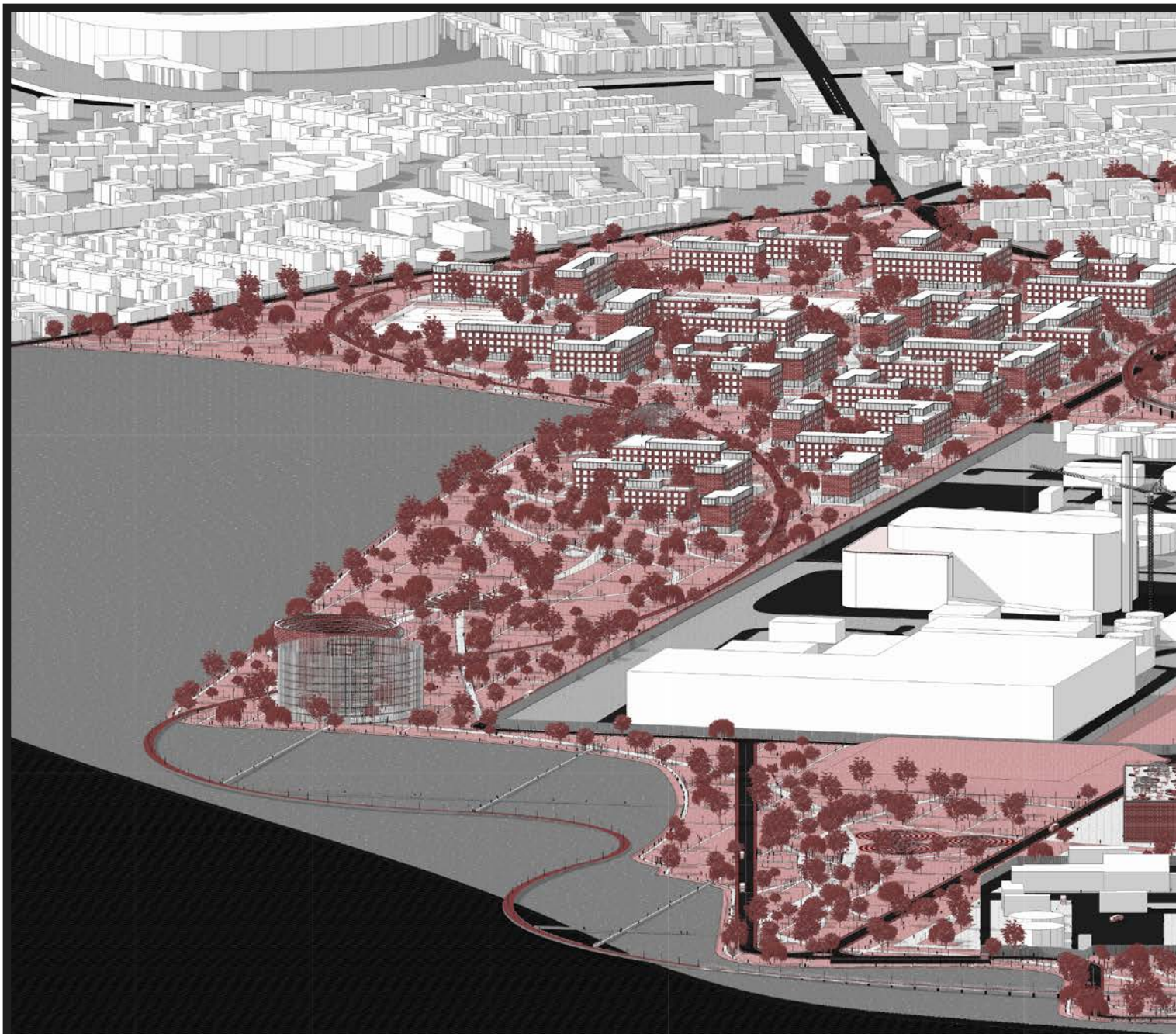


6.8 THE POOLBEG PROJECT

VISTE TRIDIMENSIONALI

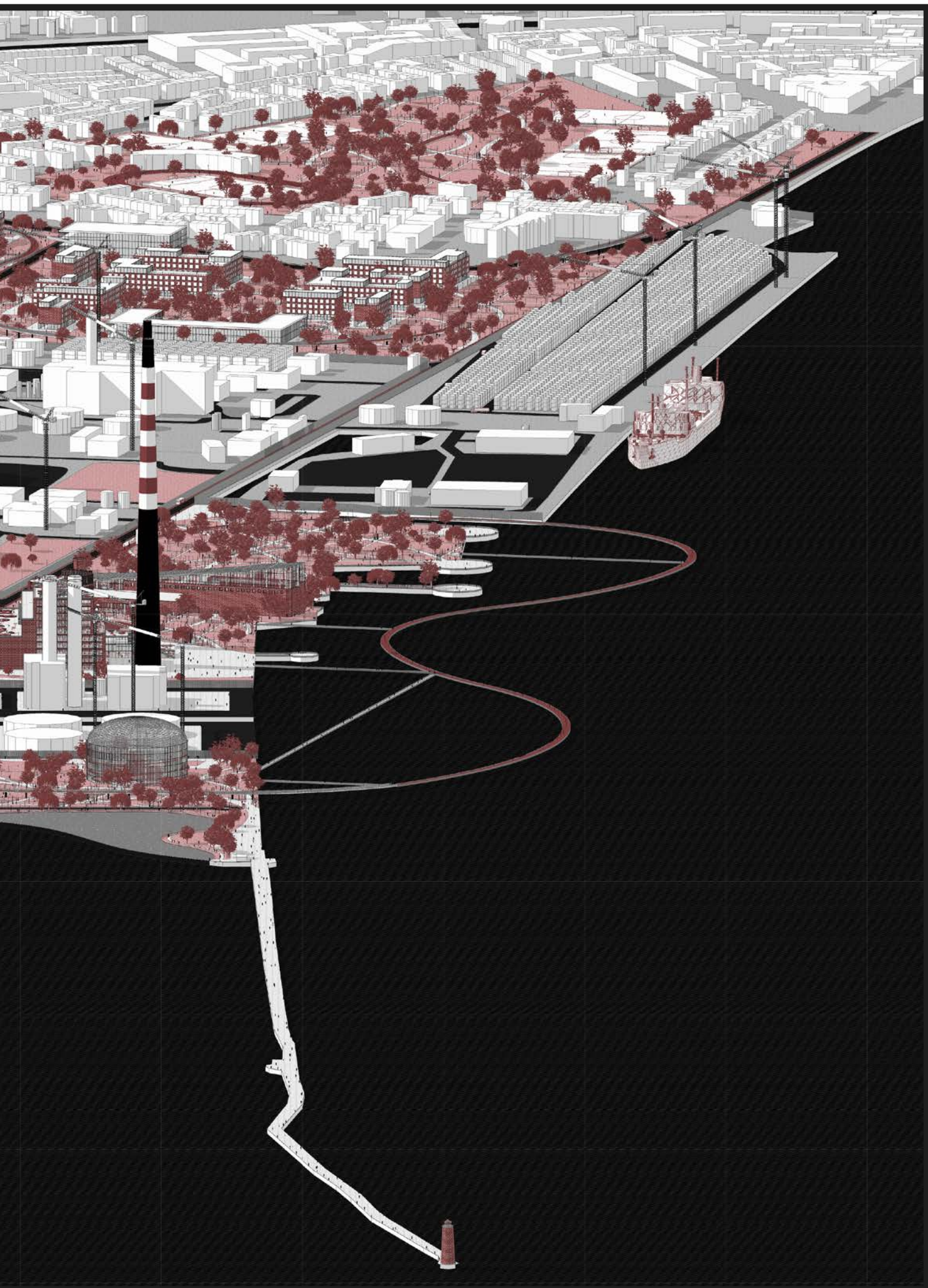






THE POOLBEG PROJECT

15m



RIFERIMENTI



CAPITOLO VII

FONTI



RIFERI- MENTI

7.1 PREMESSA METODOLOGICA

Il sistema dei riferimenti progettuali e teorici, costituisce la base concettuale per una riflessione finale su questa ricerca. Le opere analizzate, sono state considerate strumenti interpretativi per esplorare le potenzialità spaziali, simboliche e materiche della trasformazione di Poolbeg, anziché modelli formali da replicare.

L'analisi, si concentra sui processi di riuso, sulle modalità di relazione con il contesto e, sulla creazione di nuovi spazi pubblici a partire da pre-esistenze industriali o paesaggistiche. L'analisi dei riferimenti, evidenzia le affinità operative tra esperienze internazionali e le strategie di riqualificazione proposte, con particolare attenzione al tema del waterfront, alla dialettica tra pieno e vuoto e, alla creazione di atmosfere condivise nei luoghi della produzione dismessa.

¹Parc de la Vilette
Bernard Tschumi, Parigi, 1991



7.2 RIFERIMENTI E SPAZIALI

ARCHITETTONICI

7.2.1 RELAZIONE CON IL PARCO

Il Parc de la Villette¹, progettato da Bernard Tschumi a partire dagli anni Ottanta, rappresenta uno dei casi più significativi di reinterpretazione contemporanea del parco urbano come sistema astratto e concettuale.

Il progetto, si fonda sull'introduzione di una griglia ortogonale regolare, indipendente dalle pre-esistenze figurative del sito, che assume il ruolo di struttura primaria di organizzazione dello spazio.

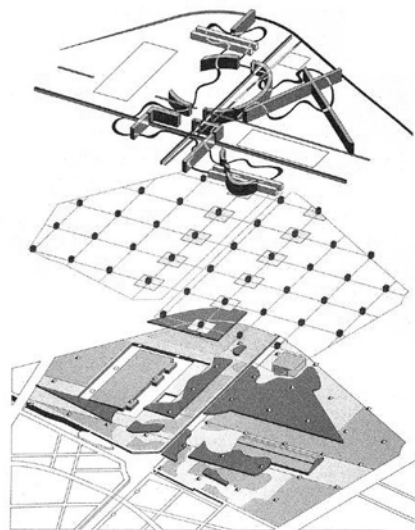
All'interno di questa maglia, Tschumi inserisce una serie di elementi puntuali e lineari, le celebri Folies, i percorsi, i giardini tematici, che non seguono un principio compositivo unitario, ma si pongono in tensione reciproca.

La griglia non è quindi intesa come strumento di ordine gerarchico, bensì come campo neutro, capace di accogliere sistemi spaziali eterogenei e spesso contrastanti.

Un aspetto centrale del progetto è il rapporto dialettico tra rigidità geometrica e movimento.

Alla struttura ortogonale, si sovrappongono infatti percorsi curvilinei, deviazioni, intersezioni e sequenze spaziali non allineate, che introducono una dimensione dinamica e percettiva.

Analogamente, nel **THE POOLBEG PROJECT**, la contrapposizione tra ordine astratto e libertà compositiva diventa il principio fondativo del progetto, trasformando il parco in un laboratorio teorico sul rapporto tra griglia, evento e movimento nello spazio urbano contemporaneo.



Parc de la Vilette, schema assonometrico.





³Bibliothèque Nationale de France
Parigi, Henri Labrouste, 1868

7.3 ARCHITETTURA DELLA LUCE

Un secondo gruppo di riferimenti, si concentra sul tema della **luce intesa come materiale costruttivo**.

La Biblioteca Reale di Stoccolma (KTH Library, 2002)² e la Bibliothèque Nationale de France di Henri Labrouste (1868)³, propongono due approcci complementari al rapporto tra luce naturale, struttura e spazio collettivo.

Nel primo caso, **l'impiego di vetro e acciaio definisce un ambiente filtrante, trasparente e controllato, in cui la luce assume il ruolo di elemento ordinatore e, misura dell'architettura**.

Nel secondo esempio, **la sala di lettura di Labrouste dimostra la possibilità di costruire un'atmosfera di concentrazione e monumentalità attraverso la luce zenitale e, la serialità delle strutture metalliche**.

In entrambi i casi, il principio compositivo si basa non sulla quantità di luce, ma sulla sua direzionalità: la luce proveniente dall'alto modula i volumi e, costruisce gerarchie spaziali.

L'accostamento tra materiali differenti come mattone, ferro e vetro genera un equilibrio visivo che, si riflette nel linguaggio della centrale in mattoni di Poolbeg dove, la riconversione suggerisce spazi luminosi ma filtrati, in grado di conservare la densità materica dell'edificio originario.



²Biblioteca Reale di Stoccolma
KTH Library, 2002

7.4 RIFERIMENTI E PAESAGGISTICI

ARTISTICI

7.4.1 LAND ART E MORFOLOGIA DEL SUOLO

L'opera di Robert Smithson, *The Spiral Jetty* (1970)⁴, rappresenta un riferimento fondamentale per comprendere il paesaggio come costruzione simbolica.

La spirale di basalto che, si estende nel Great Salt Lake dello Utah, costituisce un **gesto di modificazione controllata della terra**, in cui l'artificio assume la forma di una struttura primordiale e riconoscibile.

In questa prospettiva, la Land Art si configura come un linguaggio capace di generare identità e, di tradurre la geografia in segno.

Analogamente, nel masterplan di Poolbeg, la configurazione del suolo acquisisce valore progettuale: la spirale celtica, reinterpretata in chiave contemporanea, diventa dispositivo di orientamento e simbolo di appartenenza, restituendo riconoscibilità al territorio.



⁴ The Spital Jetty
Robert Smithson, Great Salt Lake, 1970





⁶Lingotto, riqualificazione
Renzo Piano, Torino, 2002

7.4.2 IL GIARDINO COME NARRAZIONE

Il progetto dei Kitagata Gardens (Martha Schwartz Partners, Gifu, 1994)⁵, esplora il tema del paesaggio come **sequenza paratattica di spazi**.

Cinque giardini, concepiti come tappe di un percorso simbolico, rappresentano le fasi della vita umana: nascita, crescita, contemplazione, memoria e dissoluzione.

Questa articolazione temporale e percettiva, ispira la concezione di spazi contemplativi anche nel progetto di Poolbeg, in cui il **giardino diventa parte integrante del sistema di rigenerazione**.

La **paratassi**, intesa come giustapposizione di episodi autonomi, ma interconnessi, **costituisce un modello per la composizione dei vuoti urbani e, per la costruzione di un paesaggio sequenziale**.

Un ulteriore riferimento in questa direzione è il Giardino Pensile del Lingotto (Renzo Piano Building Workshop, Torino, 2002)⁶, progettato in relazione alla Pinacoteca Agnelli.

Qui, la copertura dell'ex fabbrica FIAT è trasformata in un parco sospeso che, **unisce architettura e natura, ridefinendo la nozione di tetto come spazio pubblico**. Come dispositivi di osservazione e di connessione visiva con la città, costituisce un precedente diretto per la progettazione delle superfici verdi nella centrale di Poolbeg, dove il tetto si trasforma in piattaforma panoramica e spazio di relazione.



⁵Kitagata Gardens
Martha Schwartz, Gifu, 1994

7.5 RIFERIMENTI DI INDUSTRIALE

RIGONVERSIONE

7.5.1 ARCHITETTURE DELLA **MEMORIA** E DELLO **SPAZIO COLLETTIVO**

Tra i riferimenti più significativi, si annoverano gli interventi di riconversione delle grandi centrali elettriche europee.

Il Tate Modern Art Museum (Herzog & de Meuron, Londra, 2005–2012)⁷ e la Battersea Power Station (Wilkinson Eyre Architects, Londra, 2013–2022)⁸, costituiscono due esperienze complementari.

Nel primo caso, la **potenza spaziale dell'ex Bankside Power Station è reinterpretata attraverso luce, vuoto e materia, generando una nuova atmosfera urbana.**

La grande Turbine Hall, mantenuta come spazio libero e flessibile, diventa un dispositivo di relazione tra città e arte, rappresentando un esempio emblematico di come la scala industriale possa essere convertita in scala civica.

Nel caso di Battersea, la **riqualificazione delle quattro ciminiere e, la loro parziale apertura al pubblico come belvedere urbano, evidenziano il valore simbolico dell'infrastruttura come elemento di memoria e orientamento.**



⁸Battersea Power Station
Wilkinson Eyre Architects, 2013–2022

⁷Tate Modern Art Museum, London
Herzog & de Meuron, 2005–2012





9 Quartiere Bovisa
Renzo Piano, Bovisa, 2013-in corso

7.5.2 NUOVE ARCHITETTURE DEL RIUSO INDUSTRIALE

Esperienze più recenti, come il progetto **Tank Shanghai** (OPEN Architecture, 2019)⁹, dimostrano che la **riconversione di strutture tecniche può generare nuovi spazi culturali, senza cancellarne la natura originaria**.

Le ex cisterne di carburante, trasformate in gallerie e percorsi pubblici, mantengono la loro morfologia cilindrica e assumono un nuovo significato nel paesaggio urbano.

Questo principio di conservazione morfologica e ridefinizione d'uso, rappresenta un riferimento diretto per l'interpretazione delle cisterne di Poolbeg, **in cui il mantenimento delle volumetrie originali si integra con nuove funzioni.**

Una visione analoga di rigenerazione produttiva emerge dal **Quartiere Bovisa di Milano** (Renzo Piano Building Workshop, 2023–in corso)¹⁰, dove l'integrazione tra ricerca, formazione e cultura genera un nuovo ecosistema urbano a partire da un'ex area industriale.

La riconversione della Bovisa, basata sul principio di "città del sapere", offre una prospettiva attuale per comprendere come la **riqualificazione industriale possa diventare motore di sviluppo sociale.**



9 TANK
OPEN Architecture, Shanghai, 2019

7.6 RIFERIMENTI AMBIENTALI

E TERRITORIALI

Il programma dell'IBA Emscher Park (1989–1999)¹¹, nella regione della Ruhr, costituisce il riferimento più ampio in termini di scala territoriale e, di approccio **strategico alla rigenerazione ambientale**.

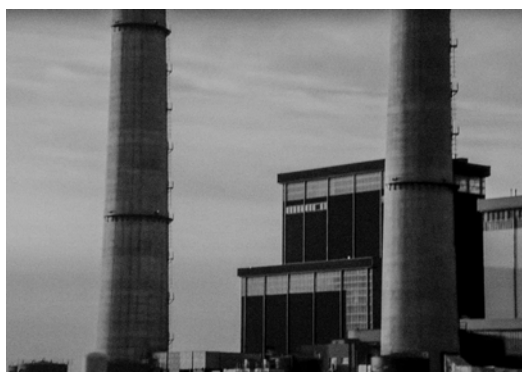
L'intervento, coordinato da Karl Ganser, ha dimostrato che la **rigenerazione dei paesaggi industriali può avvenire non per sostituzione, ma attraverso un'integrazione progressiva tra infrastrutture, ecologia e cultura**.

L'Emscher Park ha trasformato la valle industriale in un sistema lineare di parchi, percorsi ciclabili e spazi culturali, **restituendo alla collettività il valore ambientale del territorio**.

Analogamente, la penisola di Poolbeg può essere interpretata come una nuova struttura di **riconnessione ecologica e simbolica**, in cui la natura riconquista lo spazio tecnico e la città si riappropria del proprio waterfront.

¹¹Emscher Park
Nordrhein-Westfalen Ruhr, Karl Ganser, 1989-1999





7.7 CONSIDERAZIONI

FINALI

L'insieme dei riferimenti analizzati dimostra che la **rigenerazione contemporanea dei territori industriali e costieri non può essere affrontata esclusivamente attraverso la dimensione architettonica, ma richiede una visione integrata capace di combinare spazio, memoria e percezione.**

Ciascuna delle opere citate, dalla scala del dettaglio costruttivo a quella territoriale, suggerisce strategie di progetto basate sulla continuità materiale e simbolica. **Estrusione del suolo, trasparenza, luce, giardino, rovina e infrastruttura diventano elementi di un unico linguaggio.**

In questa prospettiva, la **trasformazione di Poolbeg si inserisce in un discorso più ampio sulla città contemporanea come palinsesto.** In questo contesto, la stratificazione del tempo e delle funzioni non rappresenta un limite, ma costituisce la condizione stessa della sua rigenerazione.



Immagini estratte dal videoclip del singolo "Pride (In The Name Of Love)" degli U2, 1984.

SITOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

7.8

BIBLIOGRAFIA

Barosio, Michela, L'impronta industriale: analisi della forma urbana e progetto di trasformazione delle aree produttive dismesse, Milano: FrancoAngeli, 2009.

Becher, Bernd – Becher, Hilla, Gas Tanks, Cambridge (MA): MIT Press, 2003.

Brady, Joseph – Ferguson, Paul, Dublin: Mapping the City, Edinburgh: Birlinn Ltd, 2023.

Clarke, H. B., Dublin Harbour: A History, Dublin: Gill & Macmillan, 2002.

Codling Wind Park Ltd., Onshore Substation Architectural Design Statement, Dublin, 2023.

Cornick, Henry F., Dock and Harbour Engineering, London: Charles Griffin & Company, 1958.

Cullen, F., Dublin 1848: City of the Ordnance Survey, Dublin: Royal Irish Academy, 2015.

Dublin City Council, Poolbeg South Bank Framework Plan. Final Report for Dublin City Council, Dublin, 2002.

Dublin City Council, Poolbeg West Strategic Development Zone (SDZ) Planning Scheme, Dublin, 2019.

Dublin City Council, Poolbeg West SDZ Planning Document, Dublin, 2019.

Dublin Port Company, Dublin Port Masterplan 2012–2040, Dublin, 2012.

Electricity Supply Board (ESB), Poolbeg Power Station Inventory Book, Dublin, 2020.

Mac Giolla Phádraig, B., Dublin: The Making of a Capital City, Dublin: Profile Books, 2001.

McDonald, Frank, A Little History of the Future of Dublin, Dublin: Penguin Ireland, 2010.

Port of Dublin, Studies in Long Term Development of the Port of Dublin: A Summary, Dublin: Dublin Port Archive, 1972.

Pranlas-Descours, Jean-Pierre – Velly, Michel, Panoramas européens: Athènes, Rome, Lisbonne, Paris, Londres, Vienne, Dublin, Madrid, Luxembourg, Bruxelles, Copenhague, Berlin, Stockholm, Amsterdam, Helsinki, Milano, Milano: Skira, 2000.

Ronchetta, Chiara – Triscioglio, Marco (a cura di), Progettare per il patrimonio industriale, Torino: Cedit, 2008.

Rutherford, Edward, I ribelli d'Irlanda. The Dublin Saga, Milano: Mondadori, 2021.

Tedeschi, Arturo, Architettura parametrica: introduzione a Grasshopper, Milano: Le Penseur, 2014.

Tschumi, Bernard, Parc de la Villette, New York: Princeton Architectural Press, 1996.

Tschumi, Bernard – de Bure, Gilles, Bernard Tschumi, London: Thames & Hudson, 1994.

SITOGRAFIA

Afloat.ie, Dublin Port Company lodges planning application for 3FM project,
<https://afloat.ie/port-news/dublin-port/item/64055-dublin-port-company-lodges-planning-application-for-3fm-project-to-transform-port-lands-focused-on-the-poolbeg-peninsula>

Abitare.it, Benedetto Camerana — un parco sulla pista del Lingotto,
<https://www.abitare.it/it/habitat/urban-design/2022/09/10/benedetto-camerana-un-parco-sulla-pista-del-lingotto/>

ArtsLife, Spiral Jetty (cinquant'anni, morte Robert Smithson – foto inedite, capolavoro),
<https://artslife.com/2023/07/21/spiral-jetty-cinquantanni-morte-robert-smithson-foto-inedite-capolavoro/>

Apex Surveys, Poolbeg Generation Station Project,
<https://apexsurveys.ie/projects/poolbeg-generation-station-project>

ArchDaily, Oslo Opera House / Snøhetta,
<https://www.archdaily.com/440/oslo-opera-house-snohetta>

Arquitectura Viva, Jardines Kitagata, Gifu,
<https://arquitecturaviva.com/works/jardines-kitagata-gifu>

Arketipo Magazine, The New Tate Modern – Herzog & de Meuron,
<https://www.arketipomagazine.it/the-new-tate-modern-herzog-de-meuron-london/>

Artforum, Robert Smithson's Spiral Jetty added to the National Register of Historic Places,
<https://www.artforum.com/news/robert-smithsons-spiral-jetty-added-to-national-register-historic-places-1234724179>

Battersea Power Station, Official website and redevelopment,
<https://batterseapowerstation.co.uk/events/>

Boston Valley Terra Cotta, After restoration and redevelopment Battersea Power Station opens in London,
<https://bostonvalley.com/after-restoration-and-redevelopment-battersea-power-station-opens-in-london/>

Census of Ireland – National Archives, Census Database,
<https://census.nationalarchives.ie>

Codling Wind Park Ltd., Official website,
<https://www.codlingwindpark.ie>

Digital Collections – Trinity College Dublin,
<https://digitalcollections.tcd.ie>

Digital Collections – University College Dublin,
<https://digital.ucd.ie>

Dublin Historic Maps, Historic cartography of Dublin,
<https://dublinhistoricmaps.ie>

Dublin Port Company, 3FM Project – Poolbeg Peninsula,
<https://dublinport.ie/dublin-port-launches-3fm-project-poolbeg-peninsula/>

Electricity Supply Board (ESB) Archives, Poolbeg Power Station Inventory Book,
<https://esbarchives.ie/wp-content/uploads/2016/03/Pool-beg-Power-Station/inventory-Book.pdf>

Environmental Protection Agency (Ireland), Licensing documentation,
<https://epawebapp.epa.ie/licences/liced-MS/090151b280483a81.pdf>

Flickr, British Library Map References,
<https://www.flickr.com>

Gallica – Bibliothèque nationale de France, Digital collections,
<https://gallica.bnf.fr>

Geofabrik, Ireland and Northern Ireland – OpenStreetMap data,
<https://download.geofabrik.de/europe/ireland-and-northern-ireland.html>

Google Earth, Satellite imagery and geospatial data,
<https://www.google.com/earth/>

Guinness Storehouse, Official website,
<https://www.guinness-storehouse.com>

Herzog & de Meuron, The Tate Modern Project,
<https://herzogdemeuron.com/projects/263-the-tate-modern-project/>

IIIF – Harvard Library, Image Interoperability Framework,
<https://iiif.lib.harvard.edu>

International Building Exhibitions (IBA), IBA Emscher Park 1989–1999 – A Future for an Industrial Region,
<https://www.internationale-bauausstellungen.de/en/history/1989-1999-iba-emscher-park-a-future-for-an-industrial-region/>

KTH Royal Institute of Technology, KTH Library – History,
<https://www.kth.se/en/biblioteket>

MapAcad, Cartographic and map archive resources,
<https://www.mapacad.com>

National Gallery of Ireland, Online Collection,
<https://onlinecollection.nationalgallery.ie>

OPEN Architecture, Official website,
<https://www.openarch.com>

Our Irish Heritage, History of Dublin Port in maps,
<https://ouririshheritage.org/content/archive/place/pride-of-place-growing-up-in-sheriff-st/history-of-dublin-port/history-of-dublin-port-in-maps>

Parc de la Villette / Bernard Tschumi Architects
<https://www.archdaily.com/92321/ad-classics-parc-de-la-villette-bernard-tschumi>

Parliament of the United Kingdom, Act of Union 1800,
<https://www.parliament.uk/about/living-heritage/evolutionofparliament/legislativescrutiny/parliamentandireland/collections/ireland/act-of-union-1800/>

Rare Historical Photos, Dublin – historical photographs,
<https://rarehistoricalphotos.com/dublin-old-photos/>

Rare Maps, Historical cartography archive,
<https://www.raremaps.com>

Renzo Piano, Giardino Pensile del Lingotto Project,
<https://www.abitare.it/it/habitat/urban-design/2022/09/10/benedetto-camerana-un-parco-sulla-pista-del-lingotto/>

Royal Museums Greenwich, Maritime maps and collections,
<https://www.rmg.co.uk>

Tate, Official website and digital archive,
<https://www.tate.org.uk>

The Irish Story, Epidemics in Ireland: a short history,
<https://www.theirishstory.com/2020/03/31/epidemics-in-ireland-a-short-history/>

University College Dublin, Map History LibGuide,
<https://libguides.ucd.ie/finding-maps/mapshist-dublin>

University of Wisconsin–Milwaukee Libraries, Digital map collections,
<https://collections.lib.uwm.edu>

VilleGiardini, Henri Labrouste e la sala di lettura della Biblioteca Nazionale di Parigi,
<https://www.villegiardini.it/henri-labrouste-e-la-sala-di-lettura-della-biblioteca-nazionale-di-parigi/>

Wilkinson Eyre Architects, Battersea Power Station,
<https://wilkinsoneyre.com/projects/battersea-power-station>

YouTube, U2 – Pride (In the Name of Love),
<https://www.youtube.com/watch?v=IHcP4MWABGY>

YouTube, The Poolbeg Stacks
<https://www.youtube.com/watch?v=DiSMoUBR->

RINGRAZIAMENTI

Con queste ultime parole vorrei ringraziare tutte le persone che mi hanno accompagnato in questo lungo percorso: la mia famiglia e i miei amici.

In questo periodo sono nate nuove amicizie e se ne sono consolidate altre, e di questo vado molto orgoglioso.

È stato un lungo percorso, ricco di alti e bassi, di nottate e di ricordi indimenticabili che porterò per sempre con me.

Questa tesi è dedicata a mia mamma e a mio papà. Mi hanno permesso di studiare in questi anni senza mai farmi mancare nulla e mi hanno sostenuto costantemente, anche nei momenti in cui starmi accanto ha richiesto pazienza e forza.

A loro va il mio ringraziamento più profondo.

Vi voglio bene,
Niccolò.