

Zeitschrift: Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2001)

Heft: 4

Artikel: Millenium Pedestrian Bridge, Dublino

Autor: Piva, Cesare

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-132209>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Millenium Pedestrian Bridge, Dublino

J. Howley e S. Harrington architects
testo di Cesare Piva
Foto David Davison

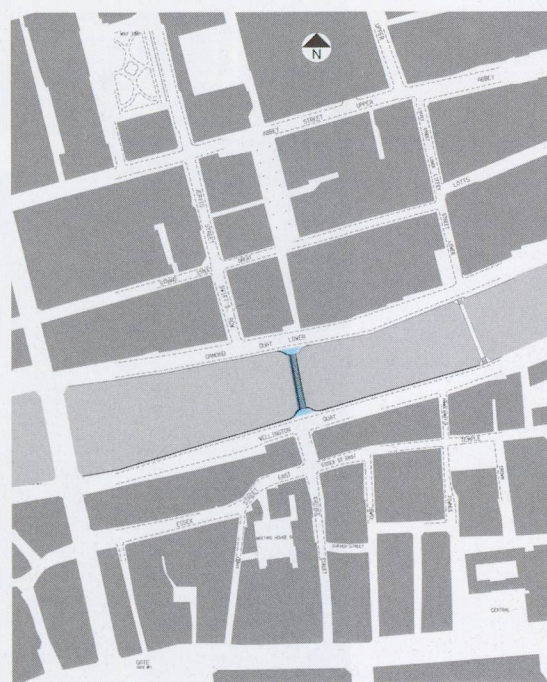
Una piccola architettura civile

Durante una recente visita da amici a Dublino, passeggiando lungo il fiume Liffey, che divide la città in *North side* e *South side*¹, sono arrivato al Millenium Pedestrian Bridge: una delle ultime costruzioni di James Howley e Seán Harrington. Questo ponte mi ha suggerito una riflessione su alcune questioni dell'architettura contemporanea.

Cosa rappresenta oggi per noi architetti operare sul volto delle città?, come utilizzarne la Storia, o le «storie», senza impantanarci nella sterile contrapposizione ideologica tra i sostenitori della rigida conservazione e quelli della massiccia trasformazione? Negli anni Sessanta, alcuni architetti hanno contribuito a questo dibattito attraverso molteplici studi, ricerche e analisi urbane: queste ultime hanno focalizzato la riflessione teorica sulla città non solo come ambiente dei loro interventi professionali, ma anche come luogo di apprendimento, origine dell'architettura. Per alcuni architetti, gli studi urbani sono diventati un pretesto per codificare una teoria progettuale rigida, talvolta sterile, per altri il confronto con l'architettura delle città è diventato un'occasione per aprirsi verso spazi progettuali inattesi. È un dibattito che invito a rileggere: va meditato anche a proposito del ponte sul fiume Liffey di Howley e Harrington, e ci riporta a ridefinire il rapporto degli architetti con le cose del passato.

Io credo che la complessità del nostro tempo, la caduta delle certezze, il crollo delle teorie che, non suffragate dai gesti, hanno atrofizzato il pensiero di molti architetti, impediscano di definire questo rapporto: non certamente di eluderlo. «Esistono, dunque, rapporti tra architettura e storia?». Si chiede Viollet-le-Duc iniziando una conferenza il 4 febbraio 1867. «La risposta non può che essere affermativa... In realtà, l'architettura non è altro che l'abito delle civiltà, e si potrebbe dire: mostratemi l'architettura di una civiltà e io vi illustrerò i tratti principali della sua storia». Viollet-le-Duc termina la conferenza con un'affermazione di una attualità sorprendente, soprattutto percorrendo il ponte di Howley e Harrington, inaugurato di recente a Du-

blino. «L'architettura deve essere l'esatta espressione dei bisogni e delle attitudini di una civiltà; ma quando, invece, essa raccoglie ovunque idee estranee al suo tempo, al suo paese, alla natura delle popolazioni, alle loro attitudini, allora non è più arte, ma la più dispendiosa di tutte le fantasie umane»². Questo richiamo ai valori della storia – almeno per me o chi come me intreccia le cose antiche e recenti – è necessario per parlare del ponte sul fiume Liffey. Una piccola architettura civile costruita per soddisfare alcune necessità urbane; decongestionare l'esistente ponte Halfpenny, consolidare l'estensione verso ovest dell'area urbana di *Temple Bar*³, definire un nuovo percorso pedonale che legga la zona commerciale a nord del fiume (Henry e Abbey Street) con quella a sud (Dame e Grafton Street), infine riqualificare in senso civico quel pezzo di città. Queste infatti erano le questioni individuate nel 1991 dal *City Development Plan*; ancora questi erano i termini con cui hanno dovuto confrontarsi i partecipanti al concorso internazionale indetto dal *Dublin Corporation* nel 1997 per la realizzazione del ponte.



Situazione

James Howley e Seàn Harrington hanno impiegato tre anni – dal 1997 alla fine del 1999 – per progettare e costruire *The Millenium Pedestrian Bridge* che il *Dublin Corporation* gli aveva commissionato quali vincitori, insieme a Price & Myers *Structural Engineers*, del concorso. Però si tratta di una costruzione meditata nel tempo: progettata non soltanto per soddisfare le prescrizioni del bando, quali il rispetto delle preesistenze, il confronto con l'immagine internazionale evocata dal ponte Halfpenny, ma anche un'opera che ha preso forma attraverso quel percorso, lento faticoso e intricato, che fa coagulare studi storici e problemi compositivi.

Howley e Harrington infatti alternano il mestiere dell'architetto con quello di storico, la dimensione professionale con quella propria della ricerca paziente. Così insieme ai progetti di musei e ponti, vi sono i restauri di edifici progettati da Edwin Lutyens e Robert Adam e alle pietre le parole scrit-

te: i loro segni grafici si sovrappongono ai saggi storici, ma anche viceversa. Per questo è giusto leggere quanto hanno scritto e pubblicato. In particolare, *The Follies and Garden Buildings of Ireland*, pubblicato da James Howley, rivela il loro affetto per lo studio e l'analisi delle cose del passato, e ripropone quell'interesse proprio degli architetti dell'Ottocento che viaggiavano in Italia per apprendere i segreti del mestiere, ridisegnando i ruderi antichi e studiando i vecchi trattati. Nel libro, c'è un capitolo dedicato ai ponti. Tra gli esempi analizzati da James Howley, curiosamente vi è un ponte urbano progettato da Sir Edward Lutyens sul fiume Liffey: uno «stravangante» ponte-galleria caratterizzato da tre campate ad arco ribassato sormontate da due padiglioni e un colonato⁴.

Se non è giusto delineare corrispondenze dirette tra analisi storica e temi compositivi, né entrare all'improvviso nella cantina del bravo enologo per sorprenderne i segreti, è tuttavia lecito fare alcune



Vista sul fiume Liffey: in basso il Half Penny Bridge e sopra il Millenium Bridge

considerazioni sulle parole e sui disegni pubblicati per riportarli, anche in negativo, sull'oggetto architettonico. Analizzando il ponte di Howley e Harrington, affiora il rapporto con i saperi costruttivi, con le architetture antiche e recenti, con la città di Dublino.

Le peculiarità del sito hanno stimolato alcune *invenzioni* costruttive: l'intenso traffico automobilistico ha imposto di organizzare il cantiere all'interno dell'alveo, non al di fuori come avviene nella prassi corrente. Ciò ha suggerito di utilizzare elementi costruttivi prefabbricati, assemblati in cantiere, e d'intraprendere un dialogo fecondo con i tecnici e gli addetti alla messa in opera. Questo dialogo, in particolare quello con gli ingegneri strutturalisti, caratterizza l'intero percorso progettuale di Howley e Harrington: gli ingegneri strutturalisti infatti hanno concorso, sin dai primi schizzi, alla definizione architettonica del ponte.

Si tratta di un ponte in acciaio costituito da due bracci – a struttura reticolare ad arco parabolico asimmetrico – che sono leggermente curvati in pianta e in sezione, e che risultano incastrati alle spalle di cemento armato rivestite di blocchi di pietra provenienti dalla demolizione di una porzione di argine esistente. Ciò garantisce un'efficace soluzione strutturale: infatti, la distribuzione delle forze segue i principi, semplici e chiari, della struttura a portale che permette non solo di definire un sistema complessivo rigido, ma anche di utilizzare elementi reticolari sottili, *«creating a sense of lightness and transparency in the bridge... The slotted aluminium deck is supported off a series of secondary ribs running between the cross members. These are integral with the top booms of the truss, and continue upwards to provide supports for the balustrade and aluminium bronze leaning rail»*.⁵

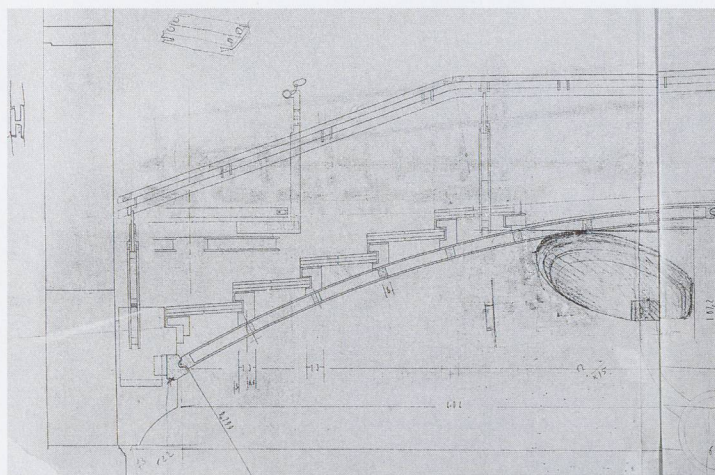
Il parapetto descritto nella relazione di progetto diventa un dettaglio non marginale, spunto per

ulteriori riflessioni: esso costituisce un problema per qualsiasi architetto che si cimenta con la progettazione di un ponte, perché è al contempo un elemento funzionale alla sicurezza dei passanti e una problematica architettonica. Howley e Harrington lo risolvono attraverso l'individuazione di due ordini gerarchici. Il primo – più rado e possente – ha funzione strutturale: è costituito da montanti sagomati di acciaio che sono direttamente collegati alla struttura portante del ponte; il secondo – più fitto e esile – diventa la ringhiera vera e propria: è costituito da elementi verticali di acciaio a sezione ellissoidale che conferiscono al ponte un'immagine elegante e leggera. Entrambi sostengono il corrimano di bronzo leggermente inclinato verso l'interno, che muta nel tempo e con il tempo, e diventa sostegno da cui godere della vista di quel frammento di città. Questo dettaglio richiama in me l'affetto per il corrimano di legno di teak che Carlo Scarpa ha realizzato per il ponticello della Fondazione Querini Stampalia a Venezia, dove affiora la volontà di trattare un elemento funzionale con profonda coscienza del luogo. Nel progetto di Scarpa traspare la sua «venezianità»: egli infatti ha compreso il significato di costruire a Venezia ascoltandone le pietre. Questa coscienza dei luoghi è propria di Carlo Scarpa, e ritorna a mio avviso nel *Millenium Pedestrian Bridge* di James Howley e Seàn Harrington.

Ma questo ponte rappresenta soprattutto un monumento che la città di Dublino ha voluto donare ai suoi cittadini: una piccola architettura civile che non solo coniuga elementi fantastici e norme costruttive, vincoli economici e aspirazioni progettuali, ma si confonde con la vita delle persone, siano esse pedoni, o turisti come me, che girovagano tra la bella e discreta architettura georgiana e vittoriana di Dublino.



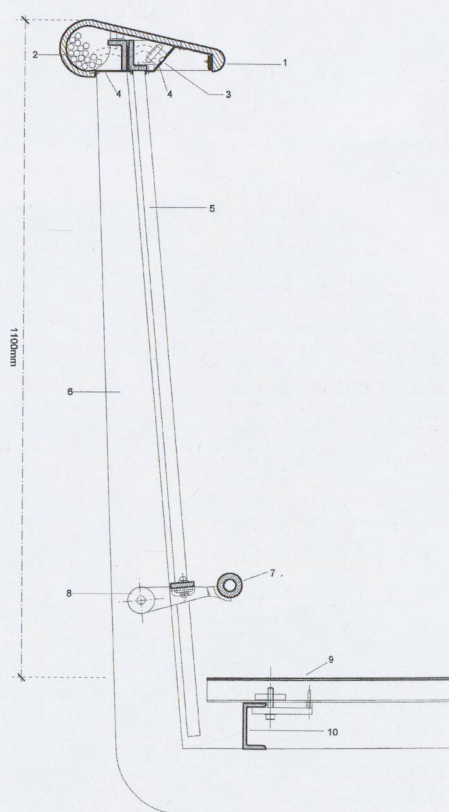
Sir Edwin Lutyens, Art Gallery Bridge, schizzo prospettico, Dublino.



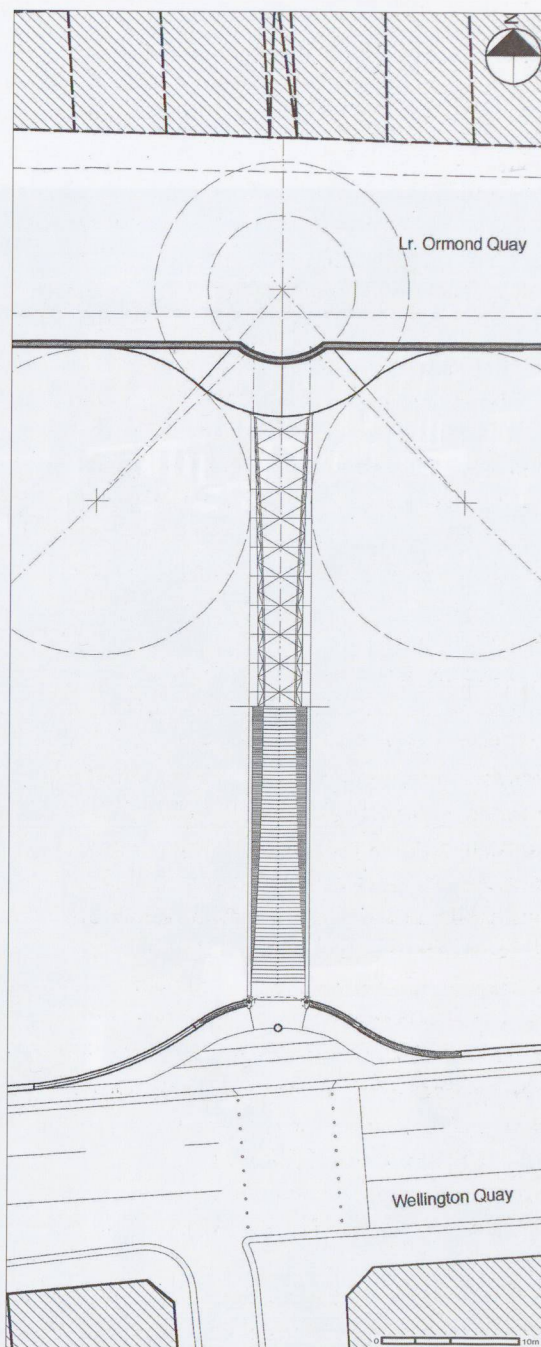
Carlo Scarpa, Fondazione Querini Stampalia, particolare del ponticello, Venezia

Note

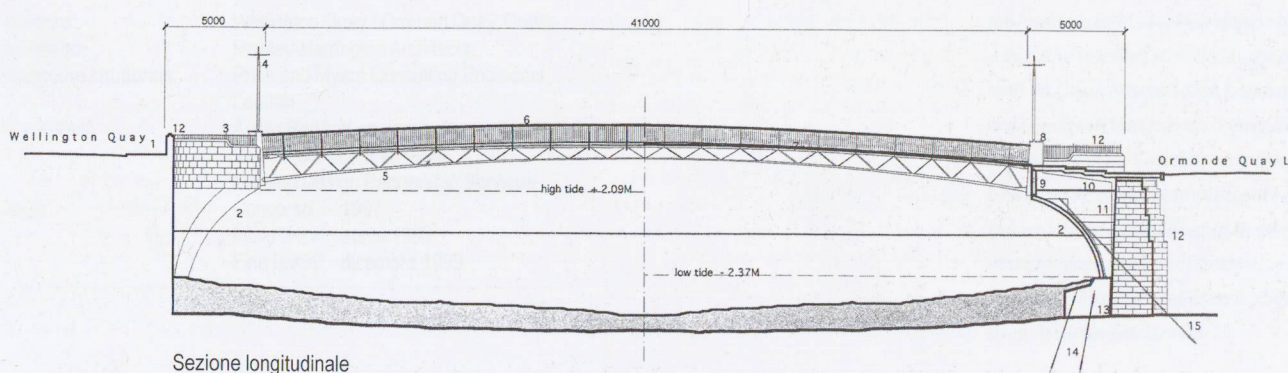
1. A Dublino il fiume divide la città in due parti: a nord vi sono i quartieri popolari, a sud invece i quartieri residenziali, l'Università e le aree commerciali più rinomate.
2. Viollet-Le-Duc, *L'architettura e la storia*, in Eugène Viollet-Le-Duc, *Gli architetti e la storia. Scritti sull'architettura*, (a cura di) Rosa Tamburrino, Bollati Boringhieri, Torino 1996, pp. 150 e seg.
3. Sulla zona di *Temple Bar*, riqualificata all'inizio degli anni Novanta, si veda: Antonello Vagge e Suzanne Mac Donald, *Temple Bar: la riva sinistra di Dublino*, in «Casabella» n. 612 maggio 1994, pp. 28-33.
4. James Howley, *The Follies and Garden Buildings of Ireland*, Yale University Press, New Haven and London 1993, p. 189.
5. Relazione di progetto: «creando, nel ponte, un senso di leggerezza e trasparenza... La piastra pedonale, fessurata e di acciaio, è sostenuta da una serie di nervature secondarie che corrono tra gli elementi portanti trasversali. Questi elementi sono integrati con il braccio superiore della struttura reticolare: essi continuano, superiormente, diventando il supporto del parapetto e del corrimano di bronzo».



Dettaglio del prospetto



Planimetria



Sezione longitudinale





The Millenium Bridge

Indirizzo:	Wellington Quay / Ormond Quay, Dublin
Architetto:	Howley-Harrington Architects
Ingegnere strutturale:	Price and Myers Consulting Engineers, London
Consulenti:	Austin Reddy & co. - gestione economica VMRA - Service Engineers Lighting Design Partnership Services
Date:	Concorso 1997 Inizio lavori aprile 1999 Fine lavori dicembre 1999

Summary

James Howley and Sèan Harrington alternate the profession with patient study. They have been involved with a number of conservation projects. James Howley is also an architectural historian (*The Follies and Gardens of Ireland*, 1993). The particular nature of this site, the intense traffic on the quays and the short duration of low tide, forced the organisation of the site within the banks of the river, and the use of prefabricated building elements. Dialogue with consultants and craftsmen characterised the development of the project. Price and Myers Structural Engineers presence, from the very earliest competition sketches was crucial to the architectural definition of the bridge. The steel bridge, made up of two main arms forming an asymmetrical parabolic arch, slightly curved both in plan and section, span from the curved banks on reinforced concrete supports clad in stone salvaged from the demolition of the existing quay wall. In this efficient structural solution, the distribution of forces follow simple principles of portal structures, allowing both the definition of a complex rigid system and the use of light bracing elements creating a sense of lightness and transparency in the bridge. The parapet, a functional object, is also an architectural problem. Howley and Harrington have resolved it by defining two orders. The first, heavier and stronger is structural; it is made of aluminium verticals welded directly to the portal structure of the bridge. The second, finer and lighter becomes the real balustrade of the bridge; it is made of circular aluminium sections which lend the bridge a light and elegant appearance. Both support the bronze handrail which slopes slightly towards the interior, it will change colour in time. In Carlo Scarpa's teak handrail for the little bridge in the Querini Stampalia Foundation, his own Venetian-ness is apparent, he has understood the significance of building in Venice by listening to its stones. This sense of place, typical of Scarpa, is also apparent: in Howley and Harringtons Pedestrian Millennium Bridge.