LOOKING FOR THE BOUNDARY

Analisi e proposta di progetto nella periferia di Brisbane, Australia

B.Visioli, L.Trombin
Professori: A. Mazzotta, C.Conwell

Pagina seguente:
Foto realizzata dagli autori

POLITECNICO DI TORINO
Dipartimento di Architettura e Design

LAUREA MAGISTRALE
Architettura Costruzione e Città

LOOKING FOR THE BOUNDARY
Analisi e proposta di progetto nella periferia di Brisbane, Australia

AUTORI
Barbara Visioli
Loris Trombin

RELATORE
Arch. Alessandro Mazzotta

CO-RELATORE, TUTOR
Arch. Cameron Conwell

ANNO
2019

Tutte le fonti grafiche, dove non specificato, sono da intendersi prodotte dagli autori.

TAVOLA DEI CONTENUTI

PREMESSA METODOLOGICA 14

INTRODUZIONE AL CONTESTO 18

PARTE PRIMA

CAPITOLO 1

BRISBANE 2031: TRE INDIZI FANNO UN PROGETTO 30

1.1 Brisbane 2025: a New World City
1.2 Il Piano dei Trasporti pubblici per Brisbane City Shape 2031
1.3 Obbiettivo recupero ambientale
1.4 Rochedale - Burbank: il Community Plan

CAPITOLO 2

RIVEDERE IL CONFINE 54

2.1 Il senso del confine
2.2 La storia del confine
2.3 La gestione degli spazi di confine: l'approccio Australiano
2.4 La gestione degli spazi di confine: tre esempi Italiani

CAPITOLO 3

UN MODELLO SUBTROPICALE: LA QUEENSLANDER 74

3.1 Una breve storia
3.2 Queenslander oggi: Opportunità e Criticità
3.3 L'effetto del consolidamento urbano e la necessità di vivibilità
3.4 La sostenibilità urbana come risposta alla densificazione
3.5 La progettazione sostenibile nel clima Subtropicale

PARTE SECONDA

CAPITOLO 4
STRATEGIE PROGETTUALI **102**
4.1 Analisi storica e statistica
4.2 Dallo zoning allo stato di fatto
4.3 Analisi territoriale
4.4 Conclusione analisi e applicazione al progetto

CAPITOLO 5
PROPOSTA PER BURBANK E ROCHEDALE **128**
5.1 Concept (masterplan)
5.2 Green Path come connessione e landmark
5.3 Un nuovo parco nella Great Brisbane
5.4 Focus sul villaggio
5.5 Progetto Barbara
5.6 Progetto Loris

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA DI RIFERIMENTO **174**

RINGRAZIAMENTI **181**

PREMESSA METODOLOGICA

Il tema del *confine* nella disciplina architettonica ed urbana viene affrontato ormai da decenni su diverse scale (edificio, città e paesaggio), si tratta di un tema ricco ed eterogeneo per interpretazioni e scenari. Spesso la parola confine viene associata al concetto di periferia, portando con esso quel connotato negativo che ne evidenzia gli aspetti di lontananza, abbandono, chiusura, contrasto.

Da ormai molti anni è in atto un cambiamento globale che sta aumentando l'urbanizzazione: molte città hanno la necessità di espandersi velocemente per accogliere nuovi abitanti e questo fenomeno è ovviamente causa di problematiche sotto molteplici aspetti ed è ciò che sta accadendo anche alla cittadina australiana di Brisbane. Un studio sulla crisi dell'abitazione verancolare del Queensland, (lo stato di cui Brisbane è la capitale) è stato il primo indizio che ha fatto nascere questa tesi.

Questi sono i due elementi da cui è partita l' articolata linea di ricerca che ha accompagnato questa ricerca, l'elemento cardine che tiene legate tutte le tematiche affrontate è quello di voler comprendere come l'architettura e l'urbanistica contemporanea stiano procedendo nel rispondere ad un quesito come quello del rapporto tra città in espansione e rapporto con il confine in un ottica sostenibile.

Per affrontare un tema così attuale, ampio e dibattuto è stato fondamentale concentrarci su un esempio d'impatto, su una città che stesse vivendo una forte crescita, estremamente coinvolta nel dover affrontare migrazioni internazionali e tutte le conseguenze morfologiche e sociali che derivano dalla globalizzazione. Allo stesso tempo, probabilmente grazie alla nostra formazione, ricevuta in Europa, ed ancora di più in quanto studenti d'architettura italiani, ritenevamo importante trovare un luogo in espansione con un' identità nazionale forte per comprendere anche le implicazioni socio-culturali di questi cambiamenti urbani.

La città che rispondeva a tutti i nostri requisiti è la capitale del Queensland (Australia), Brisbane.
Come affermano gli studi del gruppo di John Lang LaSalle pubblicati nel documento "A New World of Cities: Redefining the Real Estate Investment Map" [1] questa soleggiata cittadina si trova al primo posto nel ranking mondiale delle città in forte crescita tra il 2012 ed il 2020.

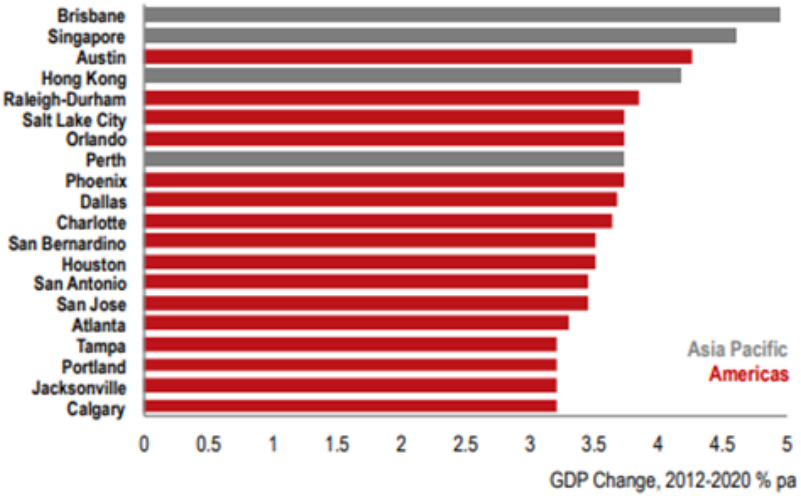
Per quanto riguarda l'aspetto identitario, basti pensare che il Queensland possiede una tipologia abitativa chiamata "queenslander" nata in seguito alle trasformazioni architettoniche della casa inglese tipica dell' '800 e trasformata dai coloni per adattare la propria dimora alle nuove condizioni imposte dal territorio.

Attualmente i pochi segni autentici dell'identità del Queensland rimangono prevalentemente confinati nelle zone esterne della città, esattamente dove la richiesta di residenzialità aumenta esponenzialmente e ci si scontra con i pochi resti degli originariamente vastissimi boschi di eucalipto, ormai protetti ed a rischio di estinzione. Se mancherà l'impegno morale e progettuale per salvaguardare l'habitat permettendo una coesistenza pacifica tra cittadini e natura si andrà incontro a delle conseguenze gravose sia per l'ambiente che per l'identità del luogo. Per questo motivo l'obbiettivo della nostra tesi è quello di dare una personale interpretazione a quella che potrebbe essere una soluzione per venire incontro alle nuove necessità di un quartiere al confine tra città e natura. In questo luogo abbiamo cercato di fondere queste due forze, facendole convivere in un'architettura-paesaggio, in uno spazio d'incontro non solo per il sociale ma anche per un'emergenza ambientale che ha bisogno di interventi forti.

1 "A New World of Cities Redefining the Real Estate Investment Map", January 2012,

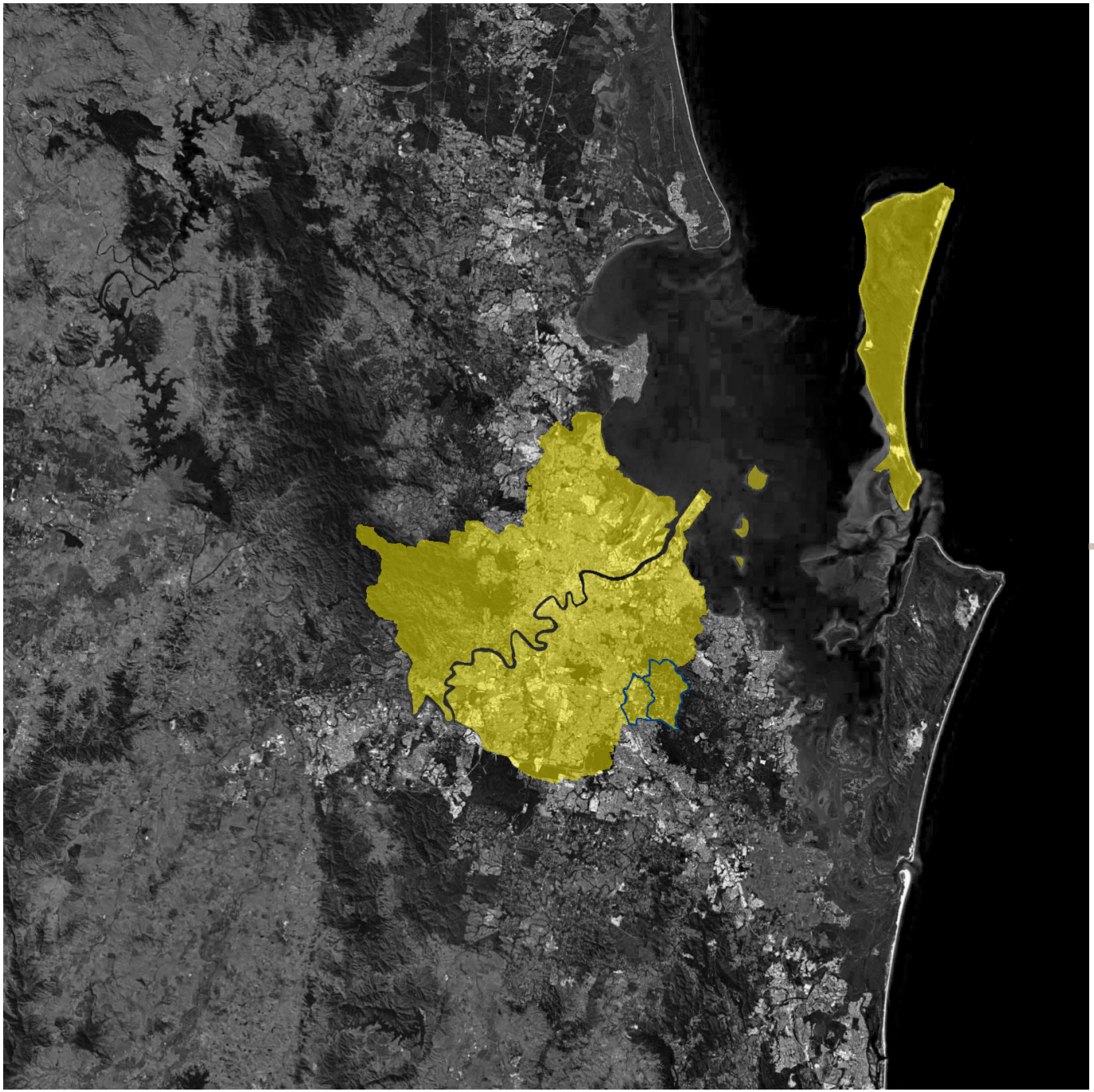
Where is the growth?

16 of top 20 fastest growing mature cities will be in North America



Relates to cities with a mature property market and a population of more than 1m

Source: Source: IHS Global Insight, Experian, Conference Board of Canada, Deloitte Access Economics, 2012



INTRODUZIONE

Per comprendere chiaramente il percorso che ci ha portato ad affrontare questa tesi sul macro-tema del confine calato nella realtà della città di Brisbane, è fondamentale delineare la storia urbana, pregressa ed attuale, del contesto.
In questo primo capitolo racconteremo il percorso storico che ha portato una colonia carceraria inglese ed irlandese a diventare la terza città più popolosa dell'Australia ed arriveremo a spiegare, anche grazie ad un'indagine in loco, quella che è la situazione urbana attuale nonchè il punto di partenza della nostra ricerca.

Brisbane

Brisbane è la capitale dello stato del Queensland, al terzo posto per numero di abitanti tra tutte le città dell'Australia, si estende in un'area di 1.342 km^2, con 2,28 milioni di abitanti[1].
Per un rapido confronto sulle dimensioni della città basti pensare a Torino, estesa su una superficie di 103,17 km2 e con una popolazione di 882.523 abitanti[2].
Questi numeri, riportati dal Census 2016 [vedi fig. 4] ci permettono di comprendere rapidamente la situazione della densità abitativa semplicemente considerando il fatto che con poco più del doppio degli abitanti di Torino, la popolazione di Brisbane è distribuita in un territorio tredici volte maggiore.

Rank	City (Significant Urban Area)	2017 Population	5-year growth	5 year growth %	1 year growth	1 year growth %
1	Sydney	4,741,874	433,750	10.1%	98,079	2.1%
2	Melbourne	4,677,157	557,346	13.5%	119,975	2.6%
3	Brisbane	2,326,656	203,040	9.6%	46,366	2.0%

ciò che ruota attorno agli affari, al commercio ed al turismo.
Figura 1 - The Australian Bureau of Statistics' Regional Population Growth, 2018

Sulle colline attorno alla City, attraversata dal Brisbane River, come possiamo vedere nelle immagini della pagina seguente, si sviluppano quartieri prevalentemente residenziali, caratterizzati da una bassa densità, abitazioni standardizzate e pochi servizi accessibili a piedi.
Qui di seguito abbiamo riassunto gli elementi fondamentali che hanno portato la città ad assumente la conformazione attuale.

Storia e forma urbana

Secondo gli studi dell'emerito professore della Griffith University P. Troy [4], quella che è diventata la forma tradizionale di sviluppo delle città australiane è nata dal riconoscimento del fatto che i primi coloni dovevano essere praticamente autosufficienti; la corona inglese infatti non era in grado di aiutare economicamente tutta la popolazione arrivata nel nuovo territorio. Considerato che non c'era un entroterra agricolo consolidato, i coloni quindi dovevano fornire o coltivare gran parte della produzione agricola per ottenere il proprio sostentamento.

Il libero insediamento nella regione di Brisbane non ebbe inizio fino al 1828 poichè il governo inizialmente voleva che il carcere, fondato nel 1823[5], rimanesse isolato dalla comunità. Imprenditori ed ex detenuti si susseguirono rapidamente e la città cominciò a crescere intorno al fiume.

Alla fine del 1880 Brisbane era il principale centro commerciale e la capitale della colonia del Queensland e stava iniziando a sviluppare una propria architettura e cultura.
In quegli anni il piano proposto per Brisbane si basava su assegnazioni di un quarto di acro (circa 1000 m^2) con generose piazze pubbliche, riserve e strade larghe 92,4 piedi (circa 28 metri).

1 Dati dell' *Australian Boureau of Statistics* (http://www.population.net.au/brisbane-population/)

2 Cfr. Dati *Istat2016* (https://www.tuttitalia.it/piemonte/72-torino/statistiche/popolazione-andamento-demografico/)

3 *Central Business District*

4 Patrick Troy, *The Structure and Form of the Australian City: Prospects for Improved Urban Planning*, Griffith University.

5 *Brisbane History*, Early education centres, 2019, Brisbane.

Immagine in alto. Foto aerea di Brisbane, dal sito realestateinaustralia.com.au
Immagine in basso. Foto panoramica da South Brisbane realizzata dagli autori.

Questo piano è stato messo al veto dal governatore Gipps, secondo il quale i grandi spazi aperti "incoraggiavano il

disordine pubblico" (Laverty 1971[6]).
Gipps ridusse la dimensione dei lotti affidati alle famiglie ad 1 quinto di acro e le strade a 66 piedi (circa 20 metri). Le carenze causate da questa decisione specifica sono la causa principale di molti dei problemi riscontrati nel centro di Brisbane fino ad oggi. Parte della decisione che definiva che vi fossero strade strette si basava su argomentazioni quali la condizione climatica, con climi caldi infatti si riteneva che le strade strette fossero più congeniali rispetto a quelle larghe, probabilmente per una pura questione di ombreggiamento.

Come osservato da Broadbent[7] e Davison[8], l' aspirazione dei primi coloni provenienti dall'Inghilterra urbana (in particolare quelli della classe media) era di costruire ville suburbane, volevano impiegare le loro energie sui terreni al di fuori della città poiché era facile ottenerli grazie ad una sovvenzione governativa piuttosto che optare per gli alti affitti in città che comprendevano terreni di inferiori dimensioni.
L'incentivo economico a costruire la propria casa al di fuori della città era accompagnato anche dal problema del forte rischio d'incendi di cui soffrivano maggiormente le abitazioni ravvicinate, considerando la situazione di lunghi periodi di siccità ed il fatto che le norme relative all'edilizia fossero le stesse di quelle della Gran Bretagna alla fine del XVIII secolo, che come possiamo intuire aveva un clima ben differente da quello dell'australia sub-tropicale.
Considerato inoltre il territorio collinare di questa zona si può iniziare a prefigurare un'idea di come potesse essere la periferia di Brisbane tra la fine dell'Ottocento ed i primi del Novecento, con abitazioni di campagna, poste sulle cime delle colline, distanti tra loro, con distese verdi per i pascoli,

Figura 2 - Vista dall'Old Mill su Spring Hill, e verso Roma Street Station, terreni agricoli attorno alla residenza

terreni agricoli attorno alla residenza e una forte difficoltà negli spostamenti. Sempre nello stesso periodo è stato rilevante invece per il centro città il cosidetto "Black February floods"[9], un allagamento avvenuto nel 1893 che ha colpito principalmente il centro città devastandolo e rallentando estremamente l'espansione della città.

Crescita ed avvenimenti di rilievo

Brisbane crebbe costantemente fino alla seconda guerra mondiale, quando divenne il quartier generale delle Allied Pacific Forces ed un afflusso di militari australiani e americani portò la popolazione a 750.000.

Il Building Act del 1975 incoraggiò lo sviluppo suburbano poichè buona parte della popolazione era convinta, per una

6 Laverty J. R., 1971, *Town planning in Brisbane 1842 – 1925*, Australian Planner 9(1):19-26.

7 Broadbent, J. 1987, *The push east: Woolloomooloo Hill, the first suburb*, in M. Kelly (ed.) Sydney: City of suburbs, New South Wales, pp. 12-29. New South Wales University Press, Sydney.

8 Davison, G. 1994, *The past and future of the Australian suburb*, In L.C. Johnson (ed) Suburban Dreaming: An Interdisciplinary Approach to Australian Cities, pp 99-113 Deakin University Press: Geelong.

9 Baddiley, Peter (April 2001). *Known floods in the Brisbane and Bremer river basin*, Bureau of Meteorology. Retrieved 11 November 2007

varietà di ragioni più convenzionali che scientifiche, che gli alloggi suburbani fossero più sani di quelli cittadini. Vennero introdotte così norme sulla ventilazione degli edifici basate sulla teoria della trasmissione delle malattie. Questo avvenimento è solo uno degli episodi ricorrenti nelle città australiane, in cui sono stati istituiti regolamenti sanitari ed edificatori solo dopo disastrose epidemie.

La normativa ha avuto un' influenza notevole e persistente sulla progettazione e la costruzione delle strutture residenziali. Parliamo di norme riguardanti la sicurezza strutturale, antincendio e sanitaria degli alloggi; tutti hanno contribuito a sancire che le case suburbane dovessero avere girdini separati e e che vi fosse una forma di alloggio più vantaggiosa sotto molteplici aspetti rispetto ad un'altra.
Una casa con il proprio giardino è diventata così la forma "nazionale" predominante di sviluppo urbano. Parleremo approfonditamente di questo nel quarto capitolo dedicato alle Queenslanders.

Continuando sugli avvenimenti principali propedeutici a questa crescita abbiamo i Giochi del Commonwealth del 1982 in cui la città ha ricevuto interventi massicci sulle infrastrutture ed ovviamente un ampliamento degli impianti sportivi.
Nel 1988 l'esposizione mondiale "Expo '88" avvenne nell'attuale South Bank, ed anche questo evento ha contribuito a far riconoscere Brisbane come grande città a livello mondiale.

Brisbane segue l' onda di sviluppo delle grandi città.

Seguendo ancora gli studi del professore della Griffith University P. Troy[10], riguardo al rapido aumento della popolazione durante il secondo dopo guerra, egli ritiene che sia dovuto in gran parte all'immigrazione alimentata dall'industrializzazione e della migrazione dall'interno rurale ed urbano.

Durante la crescita delle città australiane, gli insediamenti si estendevano oltre la distanza percorribile a piedi, così si sono sviluppate varie forme di trasporto pubblico; ad esempio la prima ferrovia di Brisbane risale al 1879 mentre il primo tram, inizialmente trainato da cavalli e poi elettrico, è stato utilizzato a Brisbane dal 1885 al 1969[11]. Con lo sviluppo di ferrovie a servizio di questa crescita la sub urbanizzazione delle città si è estesa e fortificata in maniera radicale.

La popolazione è cambiata di pari passo con i cambiamenti dell'agricoltura dovuti alla meccanizzazione e ristrutturazione di industrie come quella della macinazione e della produzione di farina. Sono avvenuti cambiamenti nella tecnologia ferroviaria e molti altri che hanno indiscutibilmente portato a grandi modificazioni dell'assetto urbano e del modo di vivere della popolazione.

L' aumento della popolazione urbana è stato accompagnato ad un rapido incremento del traffico automobilistico. Il possesso generalizzato di autoveicoli ha facilitato un massiccio aumento del raggio d'azione suburbano di tutte le grandi città.
Lo sviluppo del sistema viario e l'aumento della capacità delle strade radiali, in seguito potenziate attraverso la costruzione di autotrade e pedaggi, insieme alla riduzione dei costi di manutenzione, ha aumentato la tendenza alla centralizzazione.

Nelle prime fasi della crescita questa centralizzazione ha reso economicamente possibile la fornitura di una serie di servizi urbani.Sembrava un meccanismo funzionante ed in continuo migliramento. Il paradosso, tuttavia, è che ad un certo punto della sua crescita ogni città ha raggiunto una dimensione difficile da gestire e controllare, producendo un

10 Patrick Troy, *The Structure and Form of the Australian City: Prospects for Improved Urban Planning*, Griffith Univesity.

11 Laverty, John (2009). *The Making of a Metropolis: Brisbane 1823–1925*. Salisbury, Queensland: Boolarong Press. pp. 2–3

alto grado di inefficienza e rendendo il continuo processo di centralizzazione una problematica piuttosto che un vantaggio per la comunità.
Tra i problemi più evidenti in merito vi è il fatto che solo una piccola parte della forza lavoro veniva impiegata nel centro di ogni città, che vi si svolgeva un' esigua parte del commercio al dettaglio nonostante i sistemi di trasporto continuassero a focalizzarsi sul centro e costringendo così le persone che non avevano un'attività commerciale a viaggiare aggravando i problemi di congestione delle strade.

Lo sviluppo tecnologico cambia la città

L'adozione di nuove tecnologie ha comportato importanti cambiamenti nella struttura delle città.
Con le prime forme di conversione energetica le fabbriche e i magazzini sono passati ad una produzione ad alta intensità. I piccoli e affidabili motori elettrici hanno trasformato l'organizzazione ed i processi di produzione. Conseguentemente è cambiata anche la richiesta poichè le forme e dimensioni delle fabbriche e dei magazzini erano cambiate.
Il rapido allontanamento da aree industriali e di stoccaggio in acque ristrette fino a nuove aree industriali estese sulla frangia delle aree metropolitane ha cambiato la struttura della città. Successivamente sono avvenuti cambiamenti nella produzione, compresa l'adozione della consegna "just-in-time" la consegna finale dei prodotti, che è servita a consolidare tali cambiamenti.

Lo stretto collegamento tra il trasporto marittimo ed il centro della città ha fatto sì che l'area intorno alle banchine fosse completamente sviluppata. L'adozione della nuova tecnologia dei trasporti non poteva essere adattata alla situazione attuale nei porti. Ciò a sua volta ha portato a pressioni per trasferire o sviluppare impianti portuali in nuove posizioni.

Lo sviluppo della zona di Southbank a Brisbane e la successiva riqualificazione delle rive del fiume è il primo esempio locale di questo processo.

Dalla produzione domestica a quella industriale

L'effetto della forma di sviluppo a bassa densità è stato quello di consentire alle generazioni successive di raggiungere un elevato grado di autosufficienza.
Mullins[12], ad esempio, sostiene che l'entità della produzione interna in Australia è stata in gran parte responsabile del tenore di vita relativamente elevato di cui godono i coloni tra la fine Ottocento e inizio Novecento .

Più recentemente lo sviluppo dell'agricoltura e della produzione alimentare su larga scala insieme al miglioramento dei trasporti, della distribuzione, della commercializzazione e dell' immagazzinamento degli alimenti ha ridotto i costi di trasporto, distribuzione, commercializzazione e conservazione dei prodotti e conseguentemente la necessità di una organizzazione produttiva nazionale.

La produzione di massa a buon mercato di abbigliamento e altri beni di consumo delle famiglie hanno reso quella domestica meno attraente.
La riduzione delle dimensioni della famiglia e l'aumento della partecipazione delle donne sposate al mercato del lavoro ha fatto sì che, da un lato, la domanda di produzione nazionale di residenze "tipiche" diminuisse, dall'altro che con meno "manodopera domestica" disponibile per occuparsi di cucinare per la famiglia avvenisse una maggior richiesta di prodotti industiali pronti. Questi processi, a loro volta, hanno portato ad una diminuzione della necessità per le famiglie di disporre di ampie superfici di sostegno.

Decentramento e sviluppo

12 Mullins P., 1981, *Theoretical perspectives on Australian urbanisation, II: Social components in the reproduction of Australian labour power. Australian and New Zealand Journal of Sociology*. 17(3): 35-43.

Fotografia di Brisbane da Mount Coo , realizzata dagli autori.

Negli anni Cinquanta sono stati introdotti degli schemi urbanistici che hanno cercato di catturare alcuni degli elementi vantaggiosi della centralizzazione, riducendo al minimo gli svantaggi e favorendo la crescita di centri suburbani.
Inizialmente questi sono stati pianificati per sfruttare i "focolai naturali" sviluppati intorno ai nodi del trasporto pubblico. Tuttavia, con nuovi e vivaci centri commerciali posti in luoghi selezionati per un facile accesso da parte delle automobili e con spazio sufficiente per fornire un ampio parcheggio, è avvenuto il declino della vendita al dettaglio nei centri commerciali o mercati storici. La privatizzazione dello spazio pubblico che ha accompagnato i nuovi centri commerciali ha portato ad un ulteriore declino dei centri tradizionali, le uniche località che sono riuscte a sfuggire al boom dei grandi anonimi centri commerciali sono quelli che hanno saputo sviluppare le proprie risolrse trasformandole in attrazioni ricreative o turistiche.

Secondo un' altro studio della Griffith University[13] il decentramento dell'occupazione può essere definito come un processo mediante il quale le città aumentano la percentuale di posti di lavoro che si trovano al di fuori del loro quartiere centrale degli affari (CBD) e del suo contesto immediato. Brisbane si sta muovendo attivamente verso il decentramento, con il governo del Queensland che si è impegnato in trasferimenti mirati per spostare il 20% dei suoi uffici al di fuori del CBD entro il 2017, obiettivo raggiunto ma non ancora sufficiente per il raggiungimento dello standard australiano.

Una delle principali ragioni per cui questo nuovo decentramento all'interno dell'area metropolitana non ha dato i vantaggi previsti per i centri suburbani è che vi è stato uno scarso decentramento nella collocazione degli uffici della pubblica amministrazione e praticamente nessuna devoluzione di responsabilità politica alle zone suburbane. I residenti hanno continuato ad essere costretti a recarsi nel centro della città per la maggior parte dei loro rapporti con il governo.

Immagine realizzata dagli autori, nel parco al Daisy Hill.

Decentramento e ambiente, gli obiettivi di Brisbane

Secondo quanto afferma il Consiglio cittadino[14] l' ambiente naturale di Brisbane è una delle caratteristiche che contribuiscono a renderla la città con la migliore qualità della vita tra tutte quelle australiane . Tuttavia, con l'aumento della popolazione, il verde cittadino e che circonda la cit-

13 ***The Transport Impacts of Employment Decentralisation in Brisbane*****, Dr Matthew Burke, Dr Tiebei Li and Dr Jago Dodson Urban Research Program, Griffith University**

14 Succesivamente verrà chiamato anche BCC: ***Brisbane City Council***

tà sta subendo una maggiore pressione. Alcune importanti specie vegetali autoctone sono già prossime all'estinzione, pertanto le azioni per proteggere l'ambiente da parte delle forze pubbliche, come quelle private, devono essere rapide ed incisive.

Il tema del disboscamento per ottenere terreni da bonificare, come afferma un articolo del portale d'informazione ABC[15] , che si basa sui dati del gruppo "The greens"[16] afferma che sta avvenendo a un ritmo equivalente a oltre 10 milioni di m^2 al giorno.
In uno stato in cui l'aumento e la diminuzione dei tassi annuali di disboscamento tendono a corrispondere ai cambiamenti politici e legislativi, non mancano le promesse politiche sulla gestione della vegetazione del Queensland.
Con 395.000 ettari di ricrescita e di vecchia vegetazione in crescita che sono stati eliminati nel 2015-16 (un aumento del 33 per cento rispetto all'anno precedente) il Queensland rappresenta oltre la metà delle perdite totali di foreste native dell'Australia.

L' Australia ha uno dei più alti tassi di bonifica della terra al mondo. Si stima che oltre il 40% delle foreste e dei boschi del paese siano stati disboscate dopo la colonizzazione europea.

Come vedremo meglio nel seguente capitolo, il BCC ha pianificato una strategia d'intervento articolata in innumerevoli piani d'azione per proteggere l'ambiente e la vivibilità della città, tra cui citiamo [17]:

-"Street tree planting initiative"- Iniziativa per piantare più alberi in città
-Invasive Species Management - Gestione delle specie invasive
-Wildlife Conservation Partnership Program - Programma di partenariato per la conservazione della fauna selvatica
-Land for Wildlife Program - Programma "Terra per la fauna selvatica"
-Natural Assets Local Law 2003 - Legge locale 2003 Patrimonio naturale
-Voluntary Conservation Agreement programs - Programmi dell'accordo volontario di conservazione
-Bushland Preservation Levy - Prelievo per la conservazione del Bushland
-Creek Catchment Program - Programma per i bacini idrografici del torrente
-Environment centres and the Environment Centres' School Learning Program. - I centri ambientali e il programma di apprendimento scolastico dei centri ambientali.

Una ricerca del gruppo "Clean Air and Urban Landscapes Hub" del National Science Programme del Governo australiano, insieme al "The Australian Prevention Partnership Centre" e al "NHMRC Centre of Research - Excellence in Healthy Liveable Communities" ha messo in evidenza le carenze di Brisbane rispetto alle altre grandi città australiane, infatti il BCC si sta muovendo rapidamente per dare risposte e fatti concreti alle problematiche più urgenti perchè la città possa arrivare a dei risultati competitivi con le più grandi e prospere città del mondo.

Secondo questa ricerca su alcuni ambiti in tema di vivibi

lità, attualmente Brisbane riesce a raggiungere i livelli di

15 https://www.abc.net.au/news/2017-12-01/fact-check-queensland-land-clearing-brazilian-rainforest/9183596

16 Gruppo australiano che da 25 anni si occupa di protezione ambientale, educazione pubblica, servizi sociali e salute; https://greens.org.au/policies

17 Fonte- Sito ufficiale Brisbane City Coucil - 18 January 2019 - https://www.brisbane.qld.gov.au/environment-waste/natural-environment/biodiversity-brisbane/protecting-natural-environment

efficienza rispetto al resto delle città australiane ma dovrà avvenire un miglioramento sui seguenti punti:

- creare quartieri pedonali nel centro della città
- fissarsi un obiettivo di densità urbana di 30 abitazioni per ettaro, che è sufficientemente elevato per raggiungere i criteri per essere quartieri pedonali.
- raggiungere l'obiettivo di creare un accesso ai grandi parchi all'interno della città di Brisbane.

I problemi riscontrati sulla situazione attuale in cui si trova Brisbane sono:

- l'accesso ai trasporti pubblici ed alle comunità pedonali nelle aree suburbane esterne è molto carente;
- l'obiettivo di densità suburbana a 15 abitazioni per ettaro attualmente è troppo bassa per rendere i quartieri vivibili a piedi;
- la definizione di politiche spaziali misurabili per l'accesso alle destinazioni come uffici, ristoranti e bar è assente.
- Solo il 12% delle residenze di Brisbane ha accesso a una fermata nelle vicinanze con un'attesa per l'arrivo del mezzo di almeno mezz'ora;
- Solo il 65% delle residenze si trova entro 400 m da un parco, è al di sotto dell'obiettivo che è del 90%;
- Il 37% delle famiglie a basso reddito di Brisbane si trova a dover affrontare lo stress dell'accessibilità degli alloggi;
- Per recarsi al lavoro, solo il 14% degli occupati utilizza i trasporti pubblici e solo il 5% si muove a piedi o in bicicletta;
- Con il 27% della popolazione attiva di Brisbane che vive e lavora nella loro più ampia area locale, c'è un'opportunità per politiche che incoraggino il trasporto attivo per gli spostamenti di lavoro.
- Solo il 37% delle residenze a Brisbane si trova a meno di 1 km da un supermercato.

Questi punti sono stati fondamentali per permetterci di creare delle linee guida progettuali e degli obiettivi per il progetto di quartiere che è l'esito finale della nostra tesi.

Year	Population	Growth rate
2011	1.98 million	n/a
2012	2.10 million	6%
2013	2.24 million	6.67%
2014	2.27 million	1.34%
2015	2.30 million	1.32%
2016	2.38 million	3.48%
2017	2.42 million	1.68%
2018	2.48 million	2.48%

Tabella raffigurante la cresciata della popolazione di Brisbane. Fonte: population.net.au

Crescita demografica

Come affermano gli ultimi studi dell' "Australian Bureau of Statistics"[18] la popolazione di Brisbane sta crescendo di anno in anno, il turismo aumenta e l'obiettivo del BCC è quello di essere in grado di accogliere questa nuova tendenza per diventare una città competitiva a livello globale su tutti i fronti (economico, sociale, qualità della vita ecc.).
Le nostre ricerche e l'esperienza a Brisbane ci fanno pensare che le politiche di consolidamento urbano stiano rallentando ma non impedendo l'espansione sregolata, soprattutto nelle città in rapida crescita come Melbourne, Brisbane, Perth e Sydney. Quindi, ponendoci davanti a questo tema come architetti e futuri pianificatori di città, come possiamo far fronte alla futura crescita demografica? Attualmente gli investimenti nel mondo edilizio ed immobiliare sono molto complessi, è certo che ci sia bisogno però anche da parte del mondo dell'architettura e dell'urbanistica di una presa di posizione perchè si possa mediare tra gli interessi economici, la salvaguardia dell'ambiente e dell'identità dei luoghi.
Contenere e, cosa ancora più importante, controllare l'espansione rappresenta un'attuale, globale, grande sfida.

18 ***Dipartimento australiano di statistica*** **- http://www.abs.gov.au/ausstats/abs@.nsf/mf/3218.0**

PARTE PRIMA

BRISBANE
ASIA PACIFIC HUB
NEW WORLD CITY
Sustainable
$75k per capita income (by 2031)
Welcoming
New World City Alliance
$217b Economy (by 2031)
Competitive
Attracting Global Capital
Global Thought Leadership
Clean
"Next Generation" Driven
Brisbane Global Network
Home of Asia Pacific Cities Summit
Centres of Excellence
Model New World City
Home of World Science Festival
Home of Brisbane Asia Pacific Film Festival
Top 60 cities for Foreign Direct Investment
Home of Asia Pacific Screen Awards
Asia Pacific Start-Up Hub
World-class Infrastructure
Green
Innovative and Connected
Asia Pacific Education Hub
Home of The Asia Pacific Triennial of Contemporary Art (APT)
Global Talent Attraction
brisbane
australia's new world city
BRISBANE CITY

1.
BRISBANE 2031:
TRE INDIZI FANNO UN PROGETTO

Per inquadrare sempre più da vicino le motivazioni per cui è stata scelta la città di Brisbane, tra gli innumerevoli elementi che hanno guidato la nostra ricerca sono stati fondamentali tre documenti in particolare.

Il primo spiega accuratamente quali siano le prospettive della città per i prossimi sei anni: abbiamo approfondito accuratamente questo tema per comprendere quali siano i passi da compiere per diventare una città competitiva a livello globale, una città "smart" a livello tecnologico ed infrastrutturale e poterci allineare a questa ambizione anche nella nostra proposta.

Il secondo è il documento in cui vengono definiti gli obiettivi per il miglioramento urbano e morfologico della città, punto di partenza vero e proprio per la produzione degli elaborati preliminari al progetto.

Il terzo definisce le azioni e precauzioni che devono essere tenute in considerazione data la delicatissima situazione ambientale preannunciata nel precedente capitolo.

Pagina precedente: Manifesto di Brisbane, Asia pacific Hub. New World City
Sorgente immagine: couriermail.com.au

1.1. Brisbane: A new World (Global) City

Come afferma il sindaco di Brisbane[1], il momento in cui la città di Brisbane ha ospitato il G20, nel mese di Novembre 2014, è stato un punto decisivo perché nascesse una presa di coscienza delle potenzialità della città all'interno del panorama mondiale.

Da allora un'onda di rinnovamento, di grandi propositi e progetti ha investito ogni campo, da quello del mercato economico a quello infrastrutturale, dalla pianificazione dell'espansione della città al miglioramento dei trasporti alla protezione dell' identità del luogo, dell'ecosistema e al controllo per l'integrazione sociale sia di chi già c'era (la popolazione aborigena) che di chi stava arrivando.

Secono l'urbanista Greg Clark, esperto nello sviluppo di piani strategici per le "*città del futuro*" e coinvolto nello studio del piano per Brisbane, negli ultimi 10 anni i risultati raggiunti dalla città sono stati notevoli.
Il completamento di importanti investimenti infrastrutturali, l'aumento nel numero di posti di lavoro, dei redditi medi, quello degli studenti universitari internazionali, del turismo e dei delegati ai congressi della città (diventati grandi clienti per le imprese locali), ed ancora, i grandi lavori di riqualificazione che hanno aumentato l'occupazione e la costruzione di edifici ex novo, sono tutti fattori che rappresentano un cambiambiamento molto forte nel progresso economico di Brisbane.

Non c'è da stupirsi quindi che anche le aspettative della città siano aumentate. La strategia adottata per la crescita di Brisbane [vedi schema alla pag. 33], è simile a quella di altre importanti città come San Francisco, Barcellona, Oslo, Santiago del Cile e Tel Aviv.

Come queste ultime, Brisbane, rimane una città di carattere locale, ben gestita e con un ambiente naturale di forte impatto.
Questo si combina con la condizione di essere una città emergente dal punto di vista scientifico e tecnologico, un punto di riferimento per le nuove imprese e gli innovatori, un hub aziendale e un'ottima posizione per manifestazioni e celebrazioni globali.

Questo è ciò che rende Brisbane una New World City, poichè le opportunità a livello globale sono unite al fatto che questa sia una metropoli altamente vivibile.

Combinare le opportunità globali con la vivibilità locale, in modo da evitare il problema dell'inquinamento atmosferico, dello sprawl, degli ingorghi, dello smog e della criminalità che sembrano stravolgere le conquiste di altre città più grandi, è la grande sfida che si sta ponendo il BCC. La città offre opportunità per i residenti di oggi e speranza per le nuove generazioni.

L' obbiettivo è quello di far aumentare i posti di lavoro e i redditi, attirare clienti per le imprese locali per migliorare allo stesso tempo i servizi offerti dal pubblico e gli investimenti privati, interventi che renderanno Brisbane sempre più "vivibile".
Questa è anche una grande opportunità per gli imprenditori e i leader istituzionali: grandi e piccoli datori di lavoro, università, infrastrutture portuali ed aeroportuali, albergatori e ristoranti dovrebbero considerare questa nuova agenda economica come un'opportunità per il futuro.

Il Queensland ha un'occasione particolarmente importante per rendere più sostanziale il contributo alla crescita dell' economia di Brisbane, dato il ruolo chiave che la città gioca nel creare opportunità in tutto lo stato.

1 ***Brisbane 2022: New World City Action Plan*; choosebrisbane.com.au**

Figura 1. Schema riassuntivo del documento "Brisbane Vision 2031", dal documento omonimo.

Infine, questa ambizione economica dovrebbe essere vista anche come un invito per coloro che non hanno ancora investito a Brisbane, o che la scelgono per turismo, studio o commercio.
Il nuovo dinamismo di Brisbane offre ai nuovi arrivati in città opportunità eccezionali.
Offre una solida porta d'accesso all'Asia del Pacifico e al mondo, e fornisce un'accoglienza e un'ospitalità genuina ed autentica.

Gli economisti scelti dalla città per analizzare, studiare e pianificare il "grande processo" hanno usato il termine "Città globale" per confrontare una serie di città in tutto il mondo che hanno caratteristiche e risorse simili a Brisbane:

- Sono di medie dimensioni;
- Sono accessibili;
- Offrono proposte formative di qualità;
- Hanno esperti specializzati che gestiscono la metropoli;
- Offrono un equilibrio ottimale tra lavoro e vita privata
- Hanno infrastrutture efficienti;
- Hanno una buona capacità di risoluzione dei problemi;
- Hanno una bassa congestione e inquinamento;
- Sono sicure e protette.

Brisbane si trova al fianco di un gruppo selezionato di 24 città che include Barcellona, Miami, Calgary, Singapore, Tel Aviv, San Diego e Città del Capo; tutte possiedono i nuovi attributi della World City.
Questi energici portali globali emergenti competono per talenti, capitali, innovazione, studenti, visitatori e grandi eventi.
È importante sottolineare che uno degli attributi chiave per essere classificato come Città del Nuovo Mondo sta nel pre servare le qualità che hanno permesso di ottenere la qualifica. Cioè, come Brisbane, queste città hanno tutte un' alta qualità della vita, stanno migliorando sempre più l'agilità negli spostamenti, implementando spazi verdi ampi, una ricca offerta culturale, offerte competitive a livello globale, un'economia florida e opportunità di carriera, mettono la sostenibilità come loro priorità, permettono un facile accesso ad attività ricreative e ad un ambiente sano.

L'ambizione di crescere come Città del Nuovo Mondo è da considerare come una formula strategica, di "crescita intelligente", che mantiene un alto livello di qualità della vita dei residenti e migliora i benefici e i beni esistenti della città.
Questa formula di crescita intelligente alimenta un'economia forte e diversificata, in primo luogo generata dai ricavi provenienti dai mercati globali che acquistano competenze e prodotti e che vanno anche ad alimentare gli scambi culturali .

Global city: significato e criticità

Per approfondire il concetto di città globale, riferendoci all'articolo "Lessico urbano" [2] intendiamo tutta quella serie di trasformazioni urbane indotte dalla macroeconomia, che inglobano incessantemente le periferie, sconvolgendo le relazioni tra soggetto e spazio, modificando continuamente l'orizzonte e la forma del costruito.
Il grande architetto Rem Koolhaas, che si è occupato largamente del tema delle città in rapida espansione, evidenzia tuttavia la presenza di un presupposto per lo sviluppo delle città globali che significa staticità stereotipante e crisi delle condizioni storiche e geografiche.

Nel suo celebre libro "Junkspace", Koolhaas nota come la globalizzazione stia causando una perdita di identità, frenata non tanto dalla popolazione stessa del luogo, quanto dai suoi visitatori che, arrivando in una città, si aspettano di trovarne dei caratteri identitari che la diversifichino in rapporto alle altre città.
Estrapolando dal libro "Mutations" di Rem Koolhaas, Ste-

2 F. Esposito, *Lessico dell'urbano 1 - Città globali,* U3, 2015, Roma. (Koolhaas, Boeri, Kwinter, Tazi, Ulrich Obrist 2000)

fano Boeri ed altri architetti ed urbanisti di fama mondiale, abbiamo scelto alcune parti che descrivono il fenomeno del cambiamento delle città in direzione di un carattere globale e ne definiscono le problematiche storiche, culturali, sociali :

"...un astratto senza tempo che porta a concentrare nel presente presupposti ed esiti delle trasformazioni che nella metropoli prendono forma."Z

S. Boeri

"...così che, a distanza non più di anni ma di mesi, tutto appare diverso dal viaggio precedente..." [3]

P. Ciorra

"...l'economia estesa alla scala planetaria esige città modellate a sua immagine e somiglianza, generando città globali tutte uguali"

R.Koolhaas

"Immerso e protetto nell'eterno presente del suo febbrile trasformarsi, declassato in maniera pervasiva al rango di parco tematico, il mondo-metropoli sfugge a qualsiasi ipotesi sul suo dopo. A farne le spese sono i luoghi in cui si concentra la massima densità di relazioni, di desideri e di possibilità per chi vi vive. Sottraendo al loro spazio la dimensione temporale, tali luoghi perdono gran parte dell'energia propulsiva che da sempre ne fa i laboratori privilegiati delle forme e delle pratiche di vita collettiva"

S. Boeri

E' quindi evidente che vi sia una preoccupazione da parte degli architetti di perdere i caratteri storici ed identitari che rendono ogni città del mondo unica, riconoscibile e ricca di tradizioni vernacolari.

Figura 2. Esempi di citta' in rapida espansione in cui si nota un forte contrasto tra la citt´originaria e quella di nuova costruzione. Dall'alto, Berlino, Los angeles e Madrid.

3 Ciorra, P. *La metropoli dopo*, Meltemi, 2003, Roma.

Grazie all'esperienza diretta da noi vissuta nella cittadina australiana,tornando all'attualità ed alla situazione di Brisbane, possiamo dire che la creazione rapidissima di grandi opere all'interno del CBD ha generato contrasti evidenti tra tipologie architettoniche, i grattacieli stanno schiacciando le parti più antiche della città, le piccole chiese in pietra dell'800 sembrano soffocate dagli edifici attorno, circondate da una claustrofobica nuova Brisbane.

Mediante il documento "*Brisbane: A new World City*" abbiamo potuto quindi comprendere, alla luce delle difficoltà e criticità del caso, quali saranno le azioni chiave su cui la città punterà per una crescita così rapida e delicata:

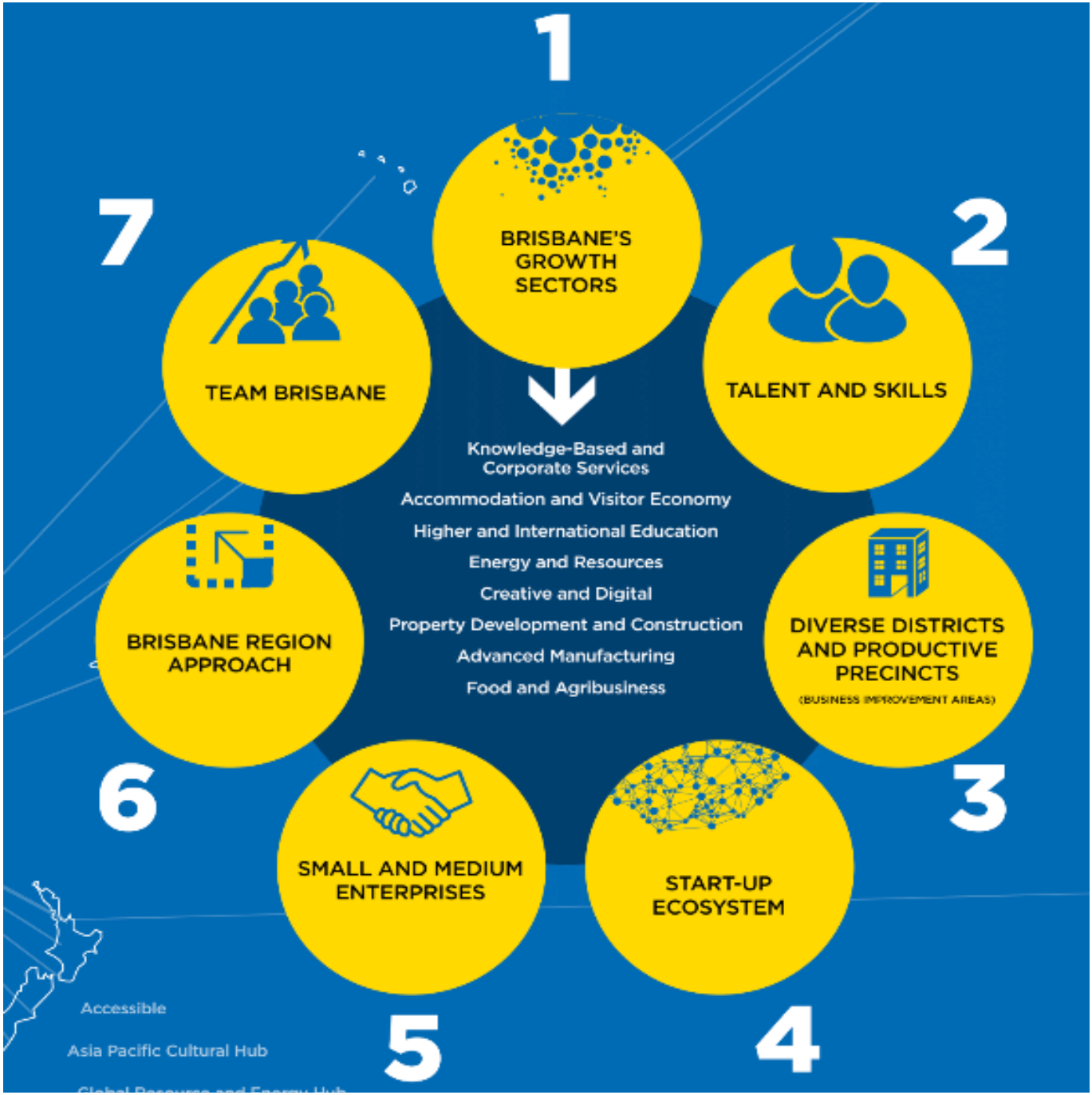
1. Fornire una chiarissima visione sul futuro del centro, una visione di città vitale e fiorente, per consentire ai quartieri suburbani di prosperare e sfruttare al meglio tutte le opportunità da esso offerte e farsi trainare dall'onda di rinnovamento.
2. Permettere all'industria dello sviluppo di risparmiare tempo e denaro in modo da incoraggiare un maggior numero di imprese a scegliere il centro di Brisbane come sede nazionale.
3. Sviluppare le opportunità commerciali e culturali offerte dal centro città.
4. Incoraggiare il riutilizzo del patrimonio edilizio esistente.
5. Facilitare gli scambi (economici, commerciali) e permettere di rimanere connessi durante gli spostamenti.

Per questo motivo abbiamo delineato da subito alcuni principi cardine per la nostra proposta:

cercare di valorizzare l'identità del Queensland e favorire attraverso connessioni dirette, spazi pubblici e luoghi di aggregazione le relazioni tra abitanti e turisti di modo che,

attraverso la prefigurazione di nuovi schemi insediativi la citta possieda tutte le caratteristiche per facilitare l'interazione, gli spostamenti e la vivibilita' della citta' non solo in centro ma fino alle estreme periferie.
Lo schema della pagina seguente, sempre parte del piano d'azione di Brisbane, in cui vediamo le sette priorità economiche sulle quali punta la città nell'immediato, ci ha permesso anche di comprendere che le zone di Rochedale e Burbank da noi selezionate potranno sicuramente esser parte di questa crescita intelligente poichè possiedono tutte le condizioni adatte per lavorare sui settori prescelti. Parleremo ampiamente dell'area di progetto nei capitoli seguenti.

Figura 3: Contrasti tra architetture in King George Square, Brisbane. Immagine realizzata dagli autori.
Pagina successiva. Figura 4: Seven Key Economic Priorities - Brisbane Cityshape 2031, Fonte: Brisbane City Council.


1
BRISBANE'S GROWTH SECTORS
Knowledge-Based and Corporate Services
Accommodation and Visitor Economy
Higher and International Education
Energy and Resources
Creative and Digital
Property Development and Construction
Advanced Manufacturing
Food and Agribusiness
2
TALENT AND SKILLS
3
DIVERSE DISTRICTS AND PRODUCTIVE PRECINCTS
(BUSINESS IMPROVEMENT AREAS)
4
START-UP ECOSYSTEM
5
SMALL AND MEDIUM ENTERPRISES
6
BRISBANE REGION APPROACH
7
TEAM BRISBANE
Accessible
Asia Pacific Cultural Hub

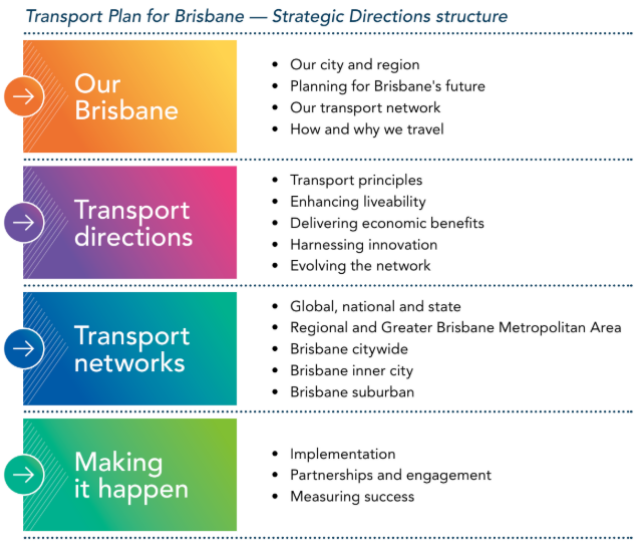


Figura 5 - Dall'alto, servizio di bike sharing di Brisbane, matropolitana veloce che collega il centro all'aeroporto ed in basso lime sharing. In basso a destra: Schema riassuntivo degli obbiettivi del "Transport Plan for Brisbane".

1.2 Il Piano Infrastrutturale

Brisbane Long Term Infrastructure Plan 2012-2031

Brisbane, in quanto *"città australiana del nuovo mondo"* come la definisce il BCC, è costruita e deve continuare a crescere nella sua solida base di infrastrutture.
I servizi pubblici includono: un aeroporto internazionale di livello mondiale, un porto internazionale affollato, una rete stradale e ferroviaria, un sistema di trasporto pubblico e di biglietteria completamente integrato, locali di intrattenimento e sportivi.

Le infrastrutture forniscono servizi a sostegno di una comunità attiva e sana, garantendo vitalità culturale, un'economia forte e un ambiente pulito e verde.
Realizare nuove soluzioni infrastrutturali efficienti che soddisfino la domanda prevista contribuirà a stimolare la crescita economica e sosterrà il ruolo regionale della città come centro per il commercio, il turismo, l'istruzione e le attività culturali.

Questo piano per Brisbane rappresenta la politica infrastrutturale a lungo termine adottato dal Consiglio della città.
La realizzazione dei servizi pubblici è allineata con il documento precedente grazie alla visione condivisa per il futuro della città di Brisbane.

L'implementazione del piano a lungo termine per i trasporti contribuirà a creare una base solida per la crescita futura e può essere riassunta come segue:
- migliorare la capacità di crescita economica a lungo termine della città;
- costruire comunità ;
- sostenere una popolazione in crescita e diversificata;
- migliorare l'ambiente;
- gestire e mitigare l'impatto sull'ambiente naturale.

Sulla base di previsioni che descrivono il futuro della città in termini di popolazione e di attività economica, questo piano individua i campi in cui agire e per cui realizzare strategie infrastrutturali:

- trasporti
- acqua
- energetico
- telecomunicazioni
- gestione dei rifiuti
- infrastruttura sociale
- spazio verde
- distretti chiave

Lo scopo di questo piano è quindi quello di garantire che la fornitura di infrastrutture sia coerente con le aspirazioni economiche, sociali e ambientali della città.
Aiuterà inoltre la definizione delle priorità e l'allineamento del programma di costruzione delle infrastrutture e di manutenzione degli assets di Brisbane.

Una delle più importanti novità in tema di mobiità è la Brisbane Metro già in costruzione, che fornirà un servizio di 21 km che collegherà 18 stazioni tra Eight Mile Plains e Roma Street, e Royal Brisbane and Women's Hospital e University of Queensland.

Secondo il BCC[1] raggiungerere la propria casa sarà fino al 50% più veloce con servizi di punta ogni tre minuti. Si ridurrà la congestione della città con una migliore pianificazione della rete e si faciliteranno gli spostamenti con i servizi turn-up-and-go.

1 ***Transport Plan for Brisbane - Strategic Directions*, Brisbane City Council,Ottobre 2018**

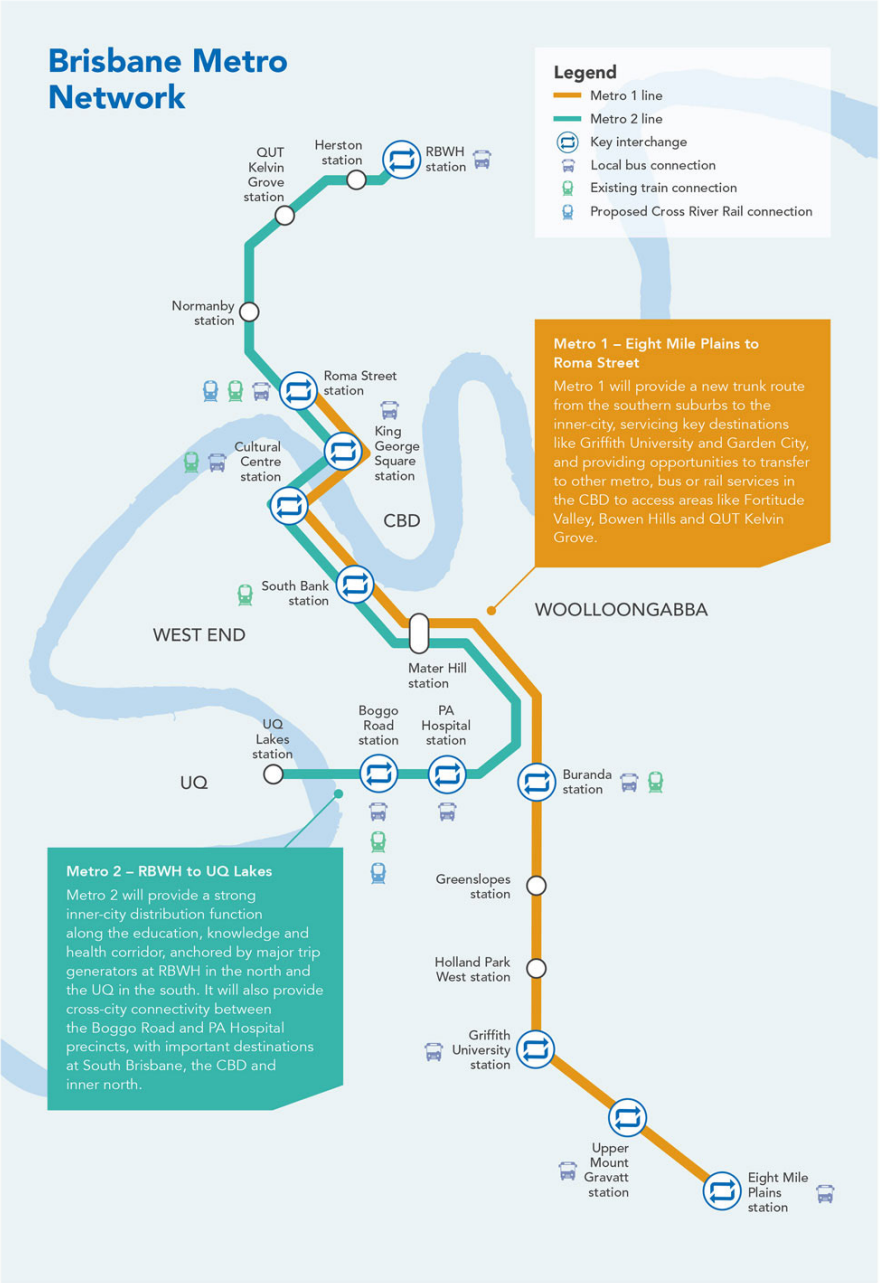


Figura 6 : Brisbane Metro Network, Transport Plan for Brisbane,2012 , Brisbane City Council

La metropolitana funzionerà 24 ore su 24 nel fine settimana migliorando l'attività dei locali e permettendo una più agevole partecipazione agli eventi da parte di tutta la cittadinanza.

I nuovi servizi di metropolitana ad alta capacità e ad alta frequenza si svolgeranno lungo linee di autobus dedicate e saranno collegate a servizi di bus e treni suburbani. Il progetto per la Brisbane Metro è stato annunciato all'inizio del 2016 per far fronte alla congestione della città e ai vincoli della rete di autobus. Oltre a soddisfare la domanda di viaggi rapidi, frequenti e affidabili per la città. Nel maggio 2017, il Consiglio ha pubblicato il Brisbane Metro Business Case: questo studio consiste in un'indagine dettagliata della durata di 12 mesi e valuta i benefici, i costi e l'impatto della realizzazione del progetto. Nel marzo 2018, il progetto è stato confermato e rimane una priorità nell'ambito dell'Infrastructure Australia Priority List.[2]

La bozza di Design Report, pubblicata nell'aprile 2018, descrive in dettaglio la costruzione e il funzionamento della Brisbane Metro. La relazione era disponibile per la consultazione: il costo previsto per la costruzione della metropolitana di Brisbane è di 944 milioni di dollari. Il Consiglio si è impegnato a finanziare 644 milioni di dollari del costo del progetto. Il governo australiano ha fornito un impegno di finanziamento di 300 milioni di dollari nel bilancio federale 2018-19.

Strada, Ferrovia e Aria

Per comprendere ulteriormente le iniziative con cui viene e verrà affrontato questo tema basti pensare che il "Queensland Transport and Roads Investment Program" investirà 18,1 miliardi di dollari in infrastrutture di trasporto attraverso reti locali, statali e nazionali nei prossimi quattro anni [3]. Gli investimenti continui nelle infrastrutture stradali sono fondamentali per ridurre la congestione e migliorare le principali vie di trasporto merci e commerciali.
Per citare i più grandi tra i progetti futuri potremmo nominare:

Il Legacy Way Tunnel da 1,5 miliardi di dollari (in costruzione),i 650 milioni di dollari di Kingsford Smith Drive Upgrade, il passaggio del secondo raggio di Toowoomba da 1,6 miliardi di dollari.

Le ferrovie svolgono un ruolo importante nella catena di approvvigionamento dell'industria delle risorse. Il Queensland beneficia di importanti investimenti in progetti ferroviari del settore pubblico e privato. I progetti ferroviari futuri includono i 5 miliardi di dollari della metropolitana, autobus e treni[4] .

L' aeroporto di Brisbane, situato a 12 km dal CBD, sta rapidamente diventando uno dei principali hub per l'aviazione nella regione Asia-Pacifico. Nel 2013, il Brisbane Airport Corporation ha iniziato la costruzione di una nuova pista parallela come parte di un investimento infrastrutturale di 1,3 miliardi di dollari.

Infrastrutture in una città Global e smart

Una serie di fattori di cambiamento interni ed esterni stanno influenzando il modo in cui oggi viviamo all'inteno delle città. I cittadini sono più dinamici, connessi e dipendenti dalla tecnologia come mai prima d'ora; questo li sta portando a ricercare forme di interazione più agili ed alla necessità di una maggiore interazione con i governi locali poichè questi rispondano alle loro esigenze.

Essere una grande città, competitiva a livello mondiale per la sua vivibilità, significa che ci si aspetta che i

2 ***Brisbane Metro: Business case key findings*****, May 2017**

3 ***Queensland Transport and Roads Investment Program*****, 2014-15 to 2017-18.**

4 ***Queensland Government Department of Transport and Main Roads*****, 2014**

governi locali forniscano servizi migliori, riducendo al minimo i costi e fornendo un maggiore livello di partecipazione attraverso i molteplici canali di comunicazione.
Il concetto di "città intelligente", può avere una moltitudine di significati, nei documenti redatti dal Comune di Brisbane[5] si deficisce il concetto di smart city come quello di una città che utilizza le informazioni digitali e le nuove tecnologie per la comunicazione per soddisfare le esigenze dei cittadini. L' investimento di Brisbane nella pianificazione urbana intelligente prevede iniziative come la connessione Wi-Fi gratuita, soluzioni energetiche intelligenti, sistemi di trasporto intelligenti con un monitoraggio costante del traffico, alternative all'utilizzo dell'auto con servizi di bike sharing, lime sharing[6], e come precedentemente citato come il grande progetto della metropolitana.

L' impatto del verde in città è un altro elemento fondamentale legato alle infrastrutture, alla pianificazione urbana, al miglioramento della vivibilità e dell'approccio sostenibile. Sopratutto in un contesto come quello di Brisbane in cui le alte temperature ed il grande consumo di suolo possono causare grandi disagi negli spostamenti, un coportamento attento nella pianificazione e nel controllo delle aree verdi preesistenti e nuove è stato infatti, come vedremo nel prossimo paragrafo, un elemento su cui il governo australiano ha concentrato in maniera accurata e meticolosa le proprie energie.

5 Documento prodotto dal BCC in colaborazione con Arup e Telstra: "Smart, Connected Brisbane", pag. 3

6 Vedi figura 5

1.3 Obiettivo recupero ambientale:

Verde urbano, Foreste di Eucalypto e protezione Koala

Vista dall'alto, Brisbane, nonostate il forte disboscamento degli ultimi 30 anni, è un mosaico di foreste, zone umide e parchi.
Gli alberi fiancheggiano le strade, la vegetazione segue i corsi d'acqua, i giardini sul retro delle abitazioni sono gremiti di piante autoctone [vedi Figura 7]
Brisbane abbonda di alberi iconici che contribuiscono a creare un senso di tempo e luogo quasi come monumenti commemorativi e viventi di tempi passati, alcuni dei più antichi sono sopravvissuti al passaggio della città da colonia a metropoli. Le strade cittadine e suburbane sono punteggiate da eucalipti, poinciane, jacaranda, fiori rosa, fiori di frangipani bianchi e gialli, alberi di mango, pini a cerchio e i caratteristici fichi di Moreton Bay.

La foresta urbana non è solo parte integrante dell'identità

Figura 6 : Brisbane Botanic Garden, nel pieno centro della città.

Figure 7 -8-9: Piante autoctone australiane. Immagini realizzate dagli autori.

di Brisbane in quanto città subtropicale e habitat essenziale per la fauna selvatica, ma è anche alla base dell'alta qualità della vita che offre della città. La presenza del verde ha un valore economico che deve essere mantenuto se si vuole continuare ad attrarre imprese, lavoratori e residenti e mantenerla attrattiva come destinazione turistica.
Inoltre non è trascurabile il ruolo significativo nel mitigare il calore urbano, l' effetto isolante che riducendo le temperature attraverso l'ombreggiatura permette di attenuare il calore accumulato dal traffico, dalla riflettanza delle superfici urbane ecc. .
Anche la foresta attorno a Brisbane contribuisce in modo significativo alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra attraverso la rimozione dell'anidride carbonica dall'ambiente. E' stimato dagli esperti del BCC[7] che in un anno si immagazzinino circa 1,9 milioni di tonnellate di carbonio.
Tuttavia gli alberi dell'ambiente urbano richiedono una cura particolare in ogni fase della loro vita, non è sufficiente piantare ma è fondamentale gestire una gamma diversificata di specie, sforzo che richiede un significativo investimento economico e sociale per garantire la longevità, ridurre i rischi e ottimizzare i benefici della foresta urbana per la città.
Per fare un esempio sulle ambizioni della città basti pensare che nel 2010 è stato registrato un 35% di ombra per i sentieri pedonali e le piste ciclabili nelle zone residenziali ed entro il 2031 si punta ad arrivare ad un 50%.

A Brisbane, come molte altre città in Australia, le temperature medie sono in aumento e rispetto al passato, i periodi prolungati di caldo sono sempre più frequenti, ed è stato evidenziato un probabile aumento dei decessi a causa del calore.
Le persone che vivono in città sono più suscettibili a questa nuova grave tendenza a causa della prevalenza di materiali che trattengono il calore come marciapiedi, tetti e cemento e la mancanza di ombra e di spazi verdi in ambienti urbani

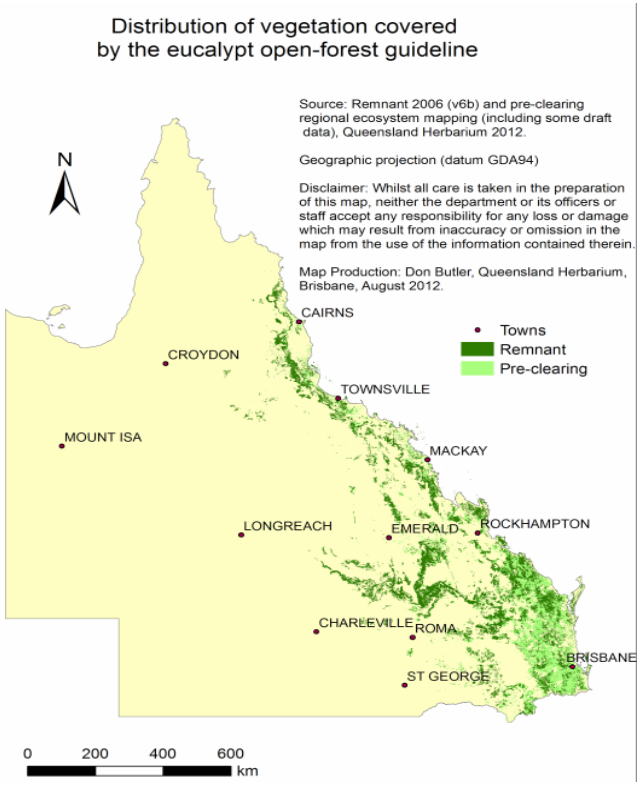


Figura 8: Mappa della vegetazione di Eucalipto prima e dopo il disboscamento. Fonte: "Eucalypt open forests management guideline".
Pagina successiva, figura 9: Sorgente: Australian Koala Foundation, October 2016. Fonte: savethekoala.com

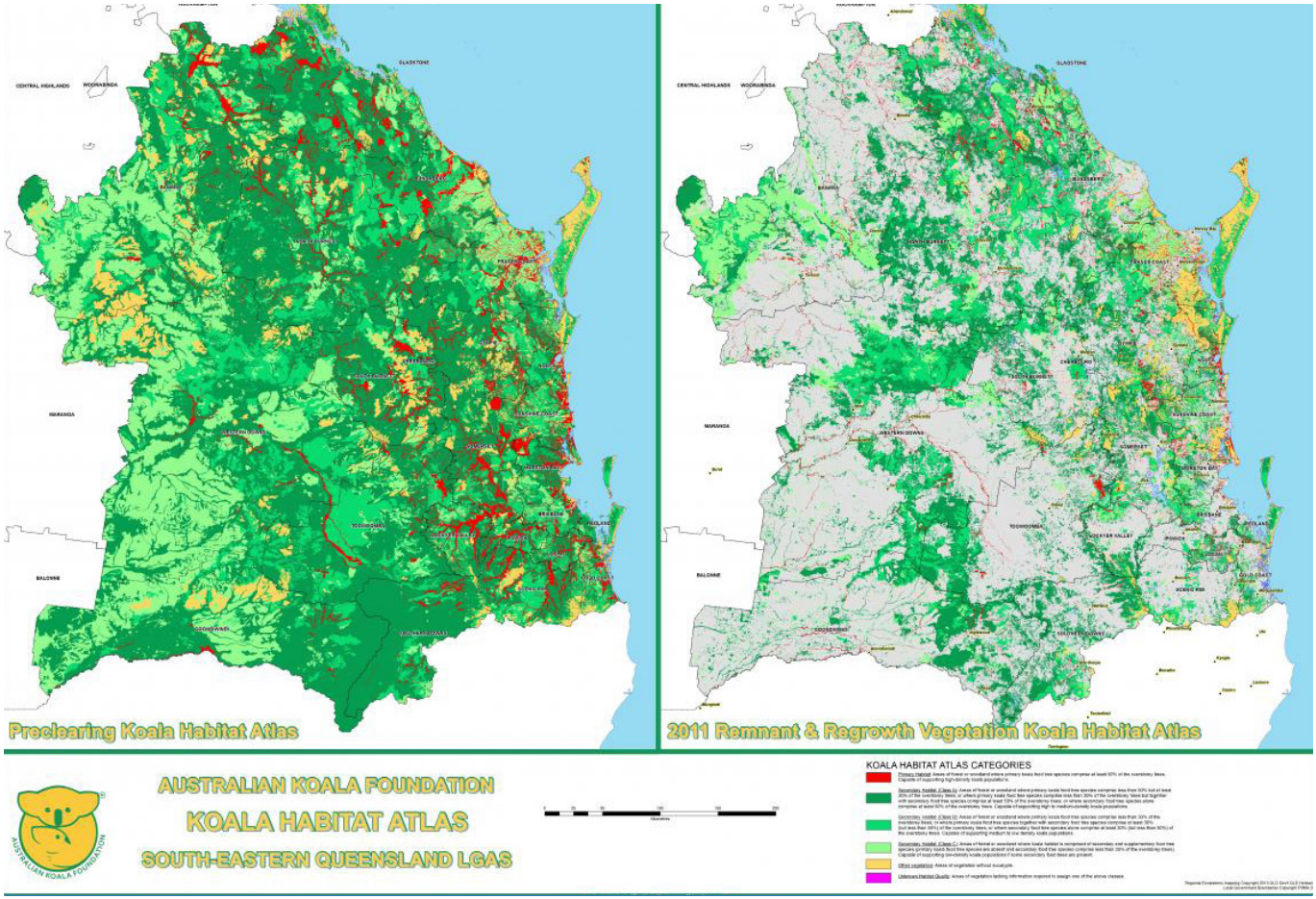
densi. Questo è conosciuto come l'effetto isola di calore. La vegetazione è l'unica soluzione in quanto raffredda le aree urbane e riduce il consumo energetico ed una delle strategie più efficienti e a basso costo è quella di aumentare la quantità di vegetazione nell'ambiente costruito. Basti pensare che in un giorno d'estate, le temperature superficiali dei sentieri ombreggiati possono essere fino a sette gradi più freddi di quanto non lo siano gli altri sentieri Il Consiglio si è impegnato ad individuare le periferie che hanno una bassa

7 ***"Australia's Strategy for Nature 2018-2030".*** **Fonte: Environment.gov.au**

percentuale di copertura arborea in modo da poter intervenire arrcchendole con piantagioni e aumentando così la quantità di ombra e di raffreddamento.

Open forest e riforestazione

Il documento "Eucalypt open forests management guideline" ci ha permesso di comprendere la morfologia e la biodiversità delle open-forest, quanto esse influiscano e siano fondamentali nella gestione e produzione del carbonio e nella conservazione della flora e della fauna.
Secondo questo documento si dice probabile che gli eucalipto delle foreste aperte ricrescano facilmente dopo l'abbattimento se gli alberi sani saranno vicini per fornire sementi, se le precipitazioni e le condizioni del suolo saranno adeguate e se gli arbusti densi non impediranno l'insediamento e la crescita delle piante.
La ricrescita può quindi derivare dall'introduzione di nuovi alberi ma è più probabile che si sviluppi dalla germinazione dei ceppi tagliati e da una "banca" di piante e alberi presenti prima che il sito fosse bonificato. Questo intervento può sicuramente risultare problematico per la manutenzione dei pascoli e ancora di più per la bonifica al fine di ottenere terreni edificabili ma può essere estremamanete utile per la



produzione di carbonio mediante rimboschimento.

Il piano di protezione dei Koala

Il documento a cui ci siamo principalmente riferiti è stato il "Nature Conservation (Koala) Conservation Plan 2006 and Management program 2006-2016" .
Attraverso questo documento ufficiale siamo venuti a conoscenza del fatto che il Queensland una volta ospitasse milioni di koala. Gli scienziati stimano che fino al 90 per cento di essi siano morti dopo l'insediamento europeo.
Nel secolo scorso i koala sono stati cacciati per le loro pelli, ora invece la minaccia più grande è la perdita del loro habitat e la frammentazione del restante bushland.
Il South East Queensland è la regione con la crescita più veloce dell'Australia, per gestirla è quindi necessaria una nuova e mirata legislazione, un'ottima gestione del territorio e una dettagliata pianificazione regionale.
Ecco perché il governo ha vietato il disboscamento su larga scala, con vincoli urbani di sviluppo in solo il 20% del Sud-Est del Queensland, e ha iniziato un progetto di 25 anni trasferendo progressivamente 800.000 ettari di foresta autoctona persa nei disboscamenti nel Parco Nazionale della città..
Tuttavia, poiché molti koala vivono già dentro e intorno alle aree sviluppate è necessario fare di più.

Questo Piano per i Koala è quindi un punto di riferimento e garantisce che questi vengano attentamente protetti.
Il Council sta creando "Koala Conservation Areas" e aree di sostenibilità dove il nuovo sviluppo privato non dovrà avere un impatto sulla vita dei koala, le nuove essenziali infrastrutture per la comunità infatti nasceranno solo con compensazioni bilanciate per mantenere un habitat adeguato per flora e fauna.
Questo significa che ogni ettaro di habitat per i koala convertito in suolo pubblico per le infrastrutture comunitarie essenziali, deve essere compensato fornendo habitat o altri benefici a favore di koala.
Stanno inoltre creando delle "Urban Koala Areas" dove un design sensibile in favore della fauna sarà richiesto ed incoraggiato.

Il Piano migliora anche il modo in cui si gestisce e protegge la specie affrontando altre questioni come la ricerca nei giardini zoologici, l'istruzione pubblica e la riabilitazione di animali malati, feriti e orfani.

Per comprendere quali fossero nella pratica gli elementi da tenere in considerazione volendo intervenire su questa zona sensibile, abbiamo estrapolato dal documento le informazioni necessarie per la riabilitazione dell' habitat dei koala:

Figura 10: Il paesaggio rurale , i nuovi complessi residenziali di Rochedale e una delle strade tra Rochedale e Burbank.

• selezionare le specie per rispecchiare quelle che si trovano già naturalmente in loco a partire da sementi locali (cioè da i semi raccolti sul posto o nella regione di locale);
• prevedere la piantumazione di alberi a livello di una densità a specchio che circonda aree indisturbate;
• creare una serie di aree libere sotto i piani con specie di flora autoctona che ricoprono il suolo, inserire vegetazione anche in copertura per fornire un naturale ambiente ed ecosistema in funzione delle piante adatte al sito. I Koala comunemente si riparano in ombra specie sotto alberi quali ad esempio Casuarina, Banksia, Melaleuca e Acacia;
• consentire un monitoraggio adeguato e la manutenzione dei siti di impianto compresa l'irrigazione, la pacciamatura e il diserbo fino a quando le piante sono in grado di sopravvivere senza l'intervento umano;
• prevedere che gli alberi siano ben distanziati (distanza minima di 3 metri l'uno dall'altro) per sviluppare corone complete, piuttosto che le piantagioni di massa densa che incoraggiano la crescita alta;
• se necessario, prevedere l'uso di piccoli alberi adatti ai koala;
• prevedere una riabilitazione delle aree dove si trovano i koala con livelli significativi di mortalita' a causa di cani e auto;
• prevedere il restauro di aree degradate per rispecchiare il paesaggio precedente;
• sviluppare i bordi stradali con un koala habitat: in strade residenziali introdurre bassi limiti di velocità;
• limitare la rivegetazione di bassi arbusti a copertura del suolo lungo le strade a scorrimento veloce per consentire una maggiore visibilità di koala che attraversano la strada.
• l'architettura del paesaggio non dovrebbe ostacolare il movimento spaziale dei koala (ad esempio, siepi dense che funzionerebbero come una recinzione e limiterebbero il movimento dei koala).

Alla luce di queste delicate condizioni sarà nostra premura mantenere un atteggiamento sempre attento al tema durante la progettazione. Gli obiettivi saranno quelli di non rimuovere nessun albero preesistente nella zona di progetto e anzi riforestare e progettare spazi verdi creando dei percorsi tra le foreste e la città che possano diventare luogo d'incontro e mediazione tra uomo e natura. Facendo in modo che l'abitato sia integrato perfettamente con il contesto naturale e, volendo arrecare il minimo disturbo a flora e fauna, si inseriranno all'interno del progetto spazi per imparare e condividere le nozioni fondamentali per vivere in un contesto rural-urbano, incoraggiando il senso di responsabilità verso una zona di confine da preservare.
Grazie al Brisbane City Plan 2014 ed alla mappa interattiva

sempre disponibile on line sul sito del BCC abbiamo infatti subito notato che le zone di Rochedale e Burbank, poste nell'estremo confine della città, sono state scelte per diventare future aree residenziali suburbane e zone di spazi verdi e rurali protetti. Erano quindi il luogo perfetto per applicare a livello progettuale tutti gli elementi. [Vedi fig. 13]

Figura 11.
Una tipica Queenslander in Rochedale. Immagine realizzata dagli autori.

1.4 Rochedale e Burbank, Local Plan e Zoning map

Fino a pochi anni fa Rochedale e Burbank erano suburbs a bassissima densità abitativa, la residenzialità era prevalentemente composta dai proprietari delle fattorie, il territorio era occupato principalmente da campi coltivati, pascolo e ampi boschi, soprattutto di eucalipto, popolati da koala, canguri e altre tipicissime specie della fauna australiana.
Rochedale si vede già pienamente coinvolta nella grande spinta dal centro e, affiancata da Burbank risulta un suburb di estremo interesse per i costruttori che cercano nuova terra per creare i tipici distretti residenziali sul modello dei cluster americani tipici dello spawl, dipendenti dalle macchine, dai centri commerciali e dalle connessioni col centro.
E' evidente il contrasto tra gli originari Rochedale e Burbank e quello che stanno diventando, parliamo di un ambiente rurale ed estremamente spontaneo e naturale in netta contrapposizione con quello di edilizia residenziale che si sta andando a creare in maniera rapida, calcolata nei minimi dettagli ed incurante di qualunque elemento proprio dell'identità del luogo (ricordiamo che il Queensland, sopratutto dal punto di vista dello stile architettonico dell'edilizia resistenziale si trova in una situazione peculiare rispetto ad altre zone dell'Australia).
I punti di maggiore interesse evidenziati anche dal Local Plan di Rochedale[8] nell'ottica di voler proporre un intervento sul luogo sono:

•la presenza di un territorio collinare che offre un ottimo panorama sul paesaggio;
•la sua collocazione geografica, è infatti un punto di passaggio, trovandosi lungo l'autostrada che collega il centro di Brisbane alla Gold Coast, meta marittima molto famosa ed amata da australiani e turisti,
•si trova a 20 minuti dall'aeroporto e dal centro città;
•una piccola parte di Rochedale e invece gran parte di Burbank, secondo lo zoning map della città (vedi immagine a pag. 17) , si trovano in zone protette sia a livello paesaggistico che di protezione della fauna, pertanto in queste zone proporre la tipologia tipica dello sprawl non sarà consentito.
Alla luce di questi punti risulta chiaro che Rochedale e Burbank saranno terreno fertile per gli investimenti nei campi del mercato alimentare e delle aree agricole,quelli nel settore del turismo e per molti altri citati al punto 2.1 di questo capitolo.

Secondo il corrispettivo australiano dei nostri piani particolareggiati a Rochedale e Burbank gli obiettivi in vista di futuri interventi sul territorio saranno:

• creare un percorso pedonale e ciclabile servito da mezzi pubblici per il quartiere che possa essere un punto focale per tutti i residenti;
• creare una buona eterogeneità di tipologie edificatorie a livello di dimensioni, caratteristiche e densità;
• sostenere nella costruzione il design subtropicale;
• rafforzare percorsi ecologici e naturali, vie d'acqua, un sistema di spazi verdi:
• riabilitare gli acquedotti.

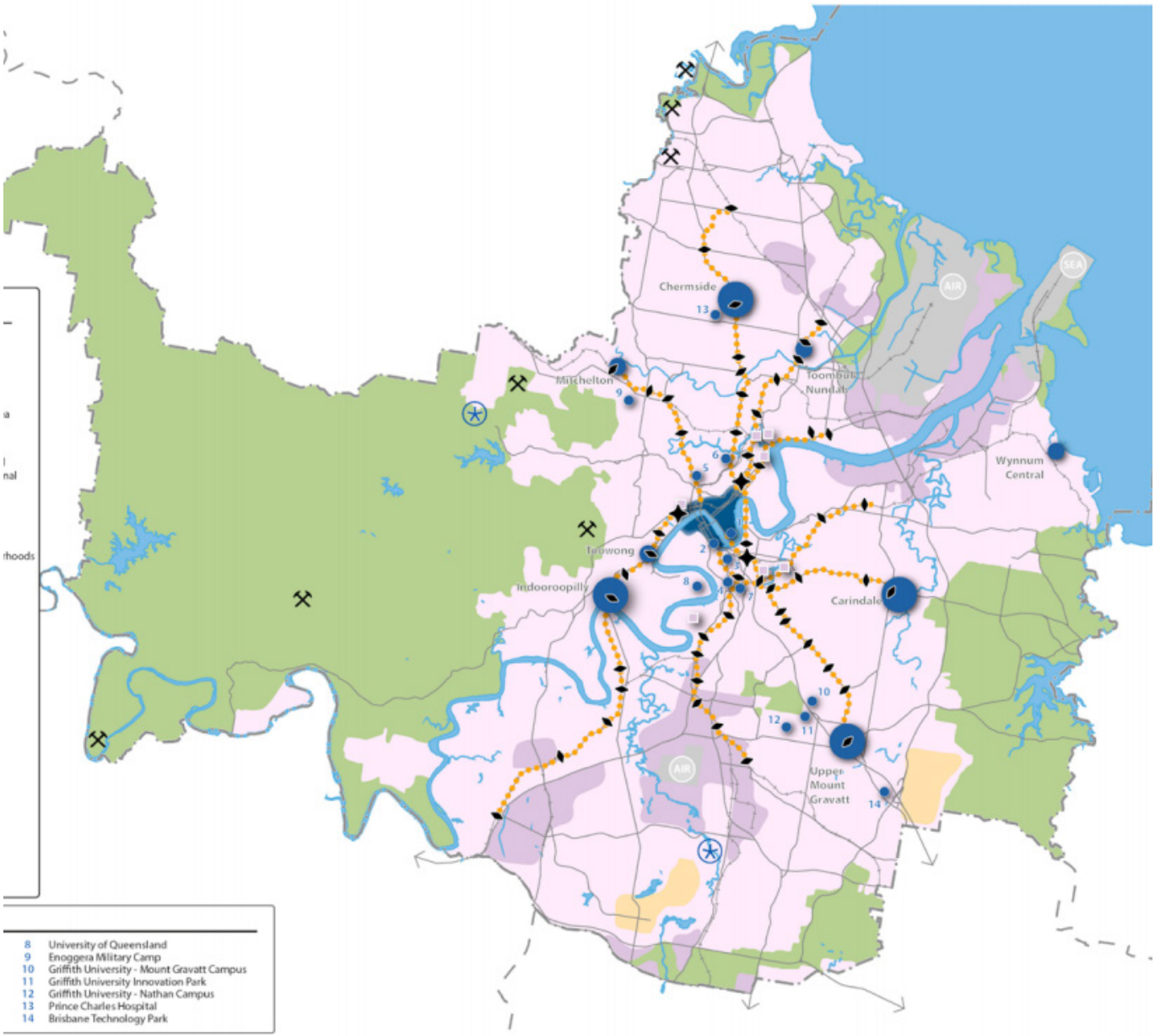
Per quanto riguarda Burbank è una zona occupata prevalentemente a boschi e parchi e si trova in un'ottima posizione per connettere l'enorme foresta di eucalipto al confine est di Brisbane. Questa zona, estremamente interessante dal punto di vista ambientale. al momento non è attrezzata a livello di infrastrutture e servizi per essere valorizzata al meglio e vissuta dalla cittadinanza.
Oltre ad essere parte protetta e di conservazione secondo

8 ***Rochedale Local Plan 2011*** **- Fonte: brisbane.qld.gov.au**

i piani regolatori della città questa zona è anche estremamente interessante poiché rappresenta il confine naturale di Brisbane e l'unico che potrebbe resistere davvero alla spinta centrifuga della città attraverso soluzioni che riescano a mediare tra l'espansione urbana e la protezione ambientale.
Proporre un intervento per Burbank significa aprocciarsi verso una zona protetta facendo i conti con i limiti e le peculiarità della zona e riuscire a rendere isuoi valori naturalistici, turistici e di confine dei valori aggiunti.
Con la nostra proposta la strategia è quella di creare una stretta connessione con la zona di Rochedale, quartiere che nel giro di pochi anni diventerà totalmente residenziale con un uso del suolo a media densità abitativa, in modo che i quartieri siano altamente vivibili grazie ad un rapporto di complementarietà in cui i punti di forza di uno andranno a soperire alle carenze dell'altro.

Considerato il quadro descritto in questo capitolo, come un puzzle questi sono stati gli elementi che ci hanno permesso di prefigurare a livello embrionale una situazione ottimale per poter ragionare su degli interventi sul territorio che potessero innanzitutto essere credibili ed attuabili. Inoltre abbiamo ritenuto che i temi toccati fossero esrremamente interessanti sia dal un punto di vista della teoria e della pratica urbana ed architettonica, ma anche da un punto di vista sociale, ambientale e di consapevolezza globale.
Se è stato fondamentale guardare Brisbane con uno sguardo distante che la inserisse in un contesto globale e la mettesse in relazione con temi come quello ambientale e quello delle infrastrutture, è stato altresì utile per non commettere gli errori tipici dei mutamenti in Global city, (soggetto delle preoccupazioni di Koolhaas e Boeri) approfondire il carattere identitario che ha fatto partire tutta questa tesi: la Queenslander.

Figura 12: Brisbane Cityshape 2031, Land use Strategic Framework Map. Fonte: Brisbane City Council, 2014



SBANE CITYSHAPE 2031 LAND USE STRATEGIC FRAMEWORK MAP
Council, effective 30 June 2014

2.
RIVEDERE IL CONFINE

Come abbiamo visto nei capitoli precedenti, Brisbane sta vivendo tutte le conseguenze urbane esito dei processi di globalizzazione, urbanizzazione planetaria e migrazioni internazionali.
La forte e rapida crescita e riorganizzazione del centro ha generato effetti evidenti su tutto l'assetto urbano, fino agli estremi confini della città. Il tema del confine è divenuto quindi l'argomento fondante di questo elaborato.
In questo capitolo cercheremo di spiegare il confine come concetto, come luogo di transizione, come punto sensibile e di grande eterogeneità.
Analizzeremo alcuni momenti storici di fondamentale importanza per comprendere il tipo di confine analizzato e faremo qualche esempio di come questo tema sia stato affrontato nella pratica urbana.

Pagina precedente:
Sorgente immagine: couriermail.com.au

2.1 Il senso del confine

Il tema del rapporto tra espansione e confini urbani è attualmente un argomento aperto di discussione per urbanisti e pianificatori: la crescita urbana, i rapporti mutati tra le città, la trasformazione della produzione e della stratificazione sociale, il rapporto con le realtà rurali, sono tutte questioni che vanno analizzate e calate nelle realtà delle singole città per poter proporre degli interventi che possano opporsi ai rischi (basti pensare a quelli descritti nei precedenti capitoli per la realtà australiana), in merito ad emergenze ambientali, all'inclusione sociale, agli interventi sulle infrastrutture e a delle proposte residenziali adeguate alle esigenze della popolazione e dei nuovi abitanti della città.

Cambiando i tempi, le forme si trasformano e la città riceve una spinta centrifuga dal centro verso i confini, modificandoli sia dal punto di vista formale che funzionale.
Trattando il tema dei processi di trasformazione dei contesti metropolitani, l'urbanista E.Soja ha messo in evidenza "*la progressiva omologazione degli stili di vita nei contesti urbani e dei contesti rurali gravanti sulla città, che vede anche ribaltamenti di ruolo di contesti urbani e suburbani, con la formazione di nuovi poli di attrazione e nuovi equilibri nei flussi vitali*".[1]

Il concetto di confine della città quindi diviene sempre più delicato quella di oggi è infatti una città di transizione, una città fatta di innumerevoli volontà intrecciate che si combinano in tante soluzioni talmente complesse da sovrapporsi spesso in maniera casuale.
Sicuramente da un lato, come dice S.Boeri "è riconoscibile una tendenza all' omologazione del territorio entro una nuova condizione urbana che si fonda su associazioni a distanza e nuove spazialità entro una frammentazione che investe territori molto diversi rendendoli tutti uguali"[2], dall'altro emergono fenomeni di riconcentrazione urbana, segnali di traiettorie di riorganizzazione territoriale che vanno oltre le addizioni inerziali e le pur consistenti occupazioni degli ambiti collinari producendo agglomerazioni attorno a nuove nodalità. In questo ultimo concetto, la riorganizzazione è sicuramente una necessità chiave per affrontare i cambiamenti e mette d'accordo architetti, pianificatori ed urbanisti. E' questo anche uno dei punti da cui ha avuto inizio la nostra proposta urbana per i suburbs al confine di Brisbane.

Un altro elemento saldo ed immutato in questo "delirio urbano" è l'intenzione di lavorare sulla densità insediativa, indubbiamente per motivazioni ecologico-ambientali ma anche poiché poteri politici e pianificatori devono partire nella riorganizzazione da dati misurabili per raggiungere degli obbiettivi concreti.

Controllare la densità insediativa infatti significa ottimizzare l'uso di suolo agricolo e naturale, ottimizzare l'accesso ai servizi con sistemi di mobilità sostenibili, lavorare sul recupero e sulla rigenerazione urbana dei vuoti funzionali temporanei e degli scarti prodotti dall'evoluzione urbana.

Le zone di confine sono principalmente coinvolte in questo processo di modificazione urbano poiché sono le più sensibili quando si tratta di consumo del suolo, fenomeni di degrado e abbandono o espansioni incontrollate.

Lavorare sul confine

Gli spazi di confine sono generalmente luoghi di grande ricchezza e varietà sotto vari profili, il professore e architetto Piero Zanini[3] nel suo libro mette in evidenza tre aspetti fondamentali che rendono il confine un tema da affrontare con urgenza nell'ottica di dover agire sulle città del domani :

1 **Soja E. (2011), *Thirdspace*, Blackwell Publishing, Malden**

2 **S.Boeri (2011), *L'anticittà*, Laterza, Bari**

3 **Piero Zanini, *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, Bruno Mondadori, Milano 1997, pag . XIII-XIV.**

"Quello che vorremmo provare a fare con questo lavoro è descrivere un percorso attraverso il confine, luogo misterioso e non abbastanza frequentato.

Luogo che incontriamo molte volte nei nostri spostamentil luogo dove è facile imbattersi nell'imprevisto e muoversi,spesso a tentoni, nella scomodità.

Vorremo cioè cominciare a osservare quello strano spazio che si trova «tra» le cose, quello che mettendo in contatto separa, o, forse, separando mette

in contatto, persone, cose, culture, identità, spazi tra loro differenti.

Lo spazio di confine quindi, ma anche (almeno questa è una delle ipotesi) il confine come spazio.

Spazio che può avere un margine esterno, quello dove l'uomo abita, lavora, si muove e si diverte, quelle delle architetture più concrete ed evidenti, ma anche un margine interno, interiore, intimo, legato ai nostri stati d'animo, alle speranze e alle utopie che li accompagnano.

Margini che difficilmente riusciamo ad osservare chiaramente, anche se spesso ne affermiamo con certezza l'esistenza."[3]

-ricchezza biologica: spesso la biodiversità al confine è maggiore rispetto ad altri luoghi della città; gli spazi "*residui*", come li ha definiti recentemente Gilles Clément "*frammenti di paesaggio*"[4] costituiscono "*rifugio per la diversità*", in realtà ormai da tempo gli ecologi ne avevano indicato l'importanza;
-ricchezza spaziale poichè generalmente caratterizzati da usi e funzioni molto differenti (da quella residenziale a quella industriale);
-ricchezza relazionale, in quanto luoghi in cui si manifestano contrasti, giustapposizioni, contraddizioni. Alla luce di questa tematica, il professore si chiede se proprio questa complessità possa essere l'origine delle difficoltà a comprenderli.

Se vogliamo provare a legare questi tre valori, dobbiamo necessariamente ricominciare a pensare il nostro rapporto con le soglie come esperienza del limite: terrain vague, confini, limiti, eccetera, sono immagini affascinanti e metaforicamente potenti, che però proprio per questo possono anche abbagliare, e ingannarci, soprattutto quando le carichiamo di aspettative che mal si accordano poi con il peso che queste immagini hanno nella vita concreta delle persone.
Ed è con questa che dobbiamo fare i conti, anche e soprattutto in quanto progettisti.

Le soglie sono elementi che marcano un passaggio, gli danno uno spessore, lo definiscono.
Varcarle in maniera consapevole significa essere in grado di riconoscerne i tratti simbolici e che le distinguono da ciò che le circonda.
E' qualcosa che si apprende nella consuetudine dell'abitare un luogo e per questo, se possibile, è fondamentale avere un riscontro diretto con il loro percorso storico e con le persone che vi abitano.

4 Per questi spazi Clément propone il termine, *Terzo Paesaggio*, . Gilles Clement, Manifeste du Tiers paysage, Editions Sujet/Objet, 2004, trad. ita. a cura di Filippo De Pieri, Manifesto del Terzo paesaggio, Quodlibet, Macerata 2005.

2.2 La storia del confine

In quanto architetti europei è nella nostra educazione la predisposizione al metodo storico-analitico. Per andare ad approfondire il tema del confine abbiamo tenuto in considerazione anche il punto di vista storico. Seguendo il discorso di Antonio Petrillo dal titolo "Confini urbani"[5] abbiamo ripercorso le fasi storiche più rilevanti che hanno segnato le tappe che hanno portato il confine a ciò che è oggi.

La città murata

Durante il primo ciclo di urbanizzazione europea, quello medievale, le mura che racchiudono la città rappresentano la separazione politico-economica dalla campagna, la difendono da attacchi militari e da intromissioni di poteri esterni. Al di là della concreta linea di separazione tra ambiti diversi che esse costituiscono, esiste anche tutta una serie di altri confini meno palpabili, eppure estremamente forti, costituiti da vincoli legislativi che al di fuori della città murata circoscrivevano il perimetro esterno per il raggio di chilometri e ne ribadivano de jure et de facto il controllo sul contado, in una sorta di dilatazione territoriale della sua influenza. Fuori dalle mura della città vi era la ingens sylva, il pericolo, ciò che era estraneo, all'interno invece, le libertà, l'artigianato, il commercio, il conosciuto. Per secoli il confine urbano ha definito un diverso universo di valori e di pratiche, non solo un netto distacco del corpo sociale.

Più tardi, anche quando le mura urbane hanno perso la loro funzione militare e la sicurezza interna è divenuta affare degli stati nazionali, il confine materiale e simbolico che esse definivano ha continuato a esercitare una sua grande influenza sotto il profilo amministrativo, legislativo e fiscale, rappresentando uno degli elementi di "pianificazione ante-litteram".Come sostiene J.P. Bardet [6], un "urbanisme occulte", ha preso forma con il cambiare delle modalità di sviluppo sociale ed economico della città, ormai quello decisivo è però il limite segnato dalla frontiera della nazione, la cui fine coincide con il tramonto delle città come unità sociale territorialmente limitata.

I confini della città industriale

Il secondo grande ciclo di urbanizzazione, quello ottocentesco, tocca la la questione dei confini. in questo caso però non più o non solo rappresentati dal perimetro difensivo verso l'esterno. Indubbiamente le mura vere e proprie divengono sostanzialmente inutili, quasi un ostacolo allo sviluppo , spesso vengono infatti abbattute per fare spazio all'espansione dell'industria e alla crescita della popolazione.
Contrariamente a quanto accadeva nella città medievale, chiusa e individuata con precisione nei suoi contorni dalle fortificazioni esterne, dall'ottocento i bordi della città si sfrangiano ed essa fuoriesce dai suoi limiti storici, creando una cintura frastagliata di periferie.
Questa dissoluzione dei limiti formali non equivale a un' eliminazione dei confini urbani, nella città industriale nascente questi semplicemente assumono una valenza diversa, divengono principalmente simbolici.

Caso paradigmatico, sopratutto considerato il fatto che Brisbane è una colonia inglese, ed è quindi da qui che arriva l'attitudine insediativa dei suoi abitanti, è quello di Manchester.
Friedrich Engels descrive Manchester come un luogo in cui

5 A.Petrillo, *Confini urbani*, Rivista di Storia delle Idee 4:2 (2015) pp. 15-19, Patrocinata dall'Università degli Studi di Palermo.

6 J. P. Bardet, Rouen au XVIIe et XVIIIe siècles, *Les mutations d'un espace social*, Société d'Edition d'Einsegnement Supérieur, Paris 1983, 2 voll.

sono presenti nette divisioni sociali, segnate chiaramente nello spazio urbano. I diversi ceti hanno qui un loro posto definito, e raramente trovano momenti d'incontro. Un nuovo sistema di produzione combinato con gli eccessi di un capitalismo del laissez-faire ridisegna gli spazi della città e le relazioni tra le classi sociali. Le diverse componenti della città convivono in un sostanziale isolamento di classe, rimarcato da una definizione dei quartieri di residenza che non è solo pratica di amministrazione, ma anche attribuzione politica di uno status sociale.
Manchester è però una città in crisi, in cui non è solo la "questione delle abitazioni" a non essere risolta, i suoi confini socio-spaziali sono soggetti a una tensione politica che li ridefinisce in continuazione.
Le realtà urbane dell'età industriale sono quindi tutt'altro che pacifiche, sono attraversate da paure e inquietudini e si rivelano internamente separate da ulteriori e più complesse divisioni.

Non a caso, afferma Petrillo, *"la ricerca sulle metropoli dell'Ottocento cerca di fornire modelli interpretativi dei nuovi assetti, di individuare mediante topografie e rilevazioni socio-antropologiche il comporsi di una stratificazione sociale e di una distribuzione spaziale complessa nelle città. E non certo per finalità meramente conoscitive o umanitarie."* Come mostra la spietata e attenta mappatura di Charles Booth[7] su Londra, che separa in chiave malthusiano-utilitaristica deserving e undeserving poor, cioè le differenze di attitudine al lavoro, di comportamento e di reddito dei proletari che vivono nella "altra metà" di Londra sono ben diverse dalla parte benestante della città.
Quelle di Booth sono indagini che esplorano i confini interni della città industriale tenendo in consideazione il forte sfruttamento dei tempi e puntando alla prevenzione, dato che la Outcast London, la Londra dei marginali e dei disoccupati degli ultimi decenni dell'Ottocento, conosce momenti di conflitto acceso in cui i confini materiali e simbolici

Figura 3. Manchester's cotton mills in 1936. Fonte: Hulton Archive.

vengono periodicamente violati da dimostrazioni, scontri e saccheggi e la necessità di un intervento è decisamente necessaria.[8]

La conflittualità diffusa tipica della vita urbana nell'Inghilterra vittoriana genera una serie di nuovi confini, che si spingono oltre la semplice marcatura della suddivisione dello spazio fisico-sociale della città, e si espandono verso la dimensione del privato. Avviene infatti in questo periodo la fuga dei ceti medio-alti dalle paure urbane per rifugiarsi verso i quartieri borghesi, la scelta delle famiglie abbienti per la vita d'appartamento, se non addirittura per il quieto rifugio della dimora suburbana.[9] Tendenza poi portata dai coloni nella Brisbane ottocentesca nonostante le condizioni fossero sicuramente differenti.

Ma l'aspirazione alla sicurezza, alla privatezza e alla separatezza a cui si era arrivati in quegli anni si traduce anche

7 C. Booth, *Life and labour of the London poor*, Macmillan, London ,1902.

8 G. Stedman Jones, *Londra nell'età vittoriana. Classi sociali, emarginazione e sviluppo: uno studio di storia urbana*, De Donato, Bari,1980.

9 Cfr. R. Sennett, *Family against the city*, Harvard University Press, Harvard 1970.

in un rigido controllo sulla sfera pubblica urbana, che si esercita mediante processi di esclusione sociale che porta la parte della popolazione più umile economicamente e culturalmente verso i punti più esterni della città. Più facile a realizzarsi nella Londra delle casette unifamiliari, più difficile nella Parigi pre-Haussmann, dove confini capricciosi e labili passano all'interno degli edifici, sono legati ai livelli dell'abitato, dipendono da portoni collocati sui piani nobili, da sistemi che distinguono gli accessi, con scale privilegiate e scale secondarie.[10] Si pensi che ancora dopo la haussmannizzazione è stata introdotta una police des familles, organizzata mediante il controllo sociale esercitato dalle portinerie dei condomini proletari, per agevolare questo processo e sottolineare il carattere privato ed escludente dell'abitazione.[11]

Il consolidarsi delle differenze sociali nella città industriale è permesso e sottolineato non solo dalla migrazione dei ceti popolari verso le periferie, ma anche da una rete di blocchi fisici e non, di impedimenti alla relazione e alla mobilità sociale, da una maglia di controlli che operano lungo tutta la sua estensione. Controlli sostanzialmente esercitati dall'azione della polizia urbana, che in questi anni comincia a trovare una sua strutturazione, non fanno che confermare la presenza di altri confini, meno visibili, tra le classi, ci rivela che la distanza sociale si gioca intorno alle "fini distinzioni", a differenze di gusto, linguaggio, abbigliamento, buone maniere, istruzione, tra chi abita parti diverse della città.
Solo con il patto fordista-keynesiano postbellico, che offre compensazioni economico-politiche alla disuguaglianza sociale e spaziale(si pensi anche in italia a tutti i progetti di edilizia popolare, dalle residenze olivettiane al progetto Ina Casa), e "congela" la questione dell'abitazione producendo le periferie dell'edilizia popolare, la città industriale troverà una certa stabilizzazione protempore dei suoi confini, che divengono quelli tracciati dalle funzioni urbane, ribaditi in sede di piano dallo zoning, e sanciti da una distribuzione delle classi sociali nella città stessa che è, sia pure con qualche riluttanza, in gran parte condivisa.

Al di là dell'Oceano, in America, un' "etica protestante dello spazio"[12] traccia nella città linee di separazione destinate a diventare permanenti. Le divisione a cerchi concentrici, le aree naturali di cui si parla nella Chicago degli anni Venti sono in fondo soglie, frontiere interne, certo attraversabili eppure estremamente efficaci nel definire ambiti omogenei a livello territoriale ma sopratutto culturalmente e/o di classe sociale.
Un intreccio di linee di separazione per classe e colore divide la metropoli americana in una serie di micromondi separati e non comunicanti. Premessa forse alla nascita dei ghetti nelle inner-cities e alla fuga senza fine di ceti medio alti verso suburbs ed edge cities, all'inizio, e successivamente verso le gated communities, in cui si celebra, all'alba del XXI secolo, il ritorno delle forme più appariscenti del confine classico, con sbarramenti, cancellate e controllo degli accessi.[13]

Tornando ad un ragionamento urbano socio-culturale, se nell'Ottocento si assiste quindi al processo di demolizione delle mura perché ormai avevano perso la propria prima funzione, quella militare e perchè limite alla necessità di espansione, si pensi che a questo punto la paura dello spazio illimitato ha portato a proporre cinture di verde come strumento di contenimento urbano.
L' elemento della cintura di verde, anche permeabile e non divisione fisica al pari delle mura, aveva però la stessa funzione di "limitare" l'espansione della città. Questa funzione di freno ha funzionato solo in parte, limitando la crescita dei quartieri periferici ma spostandoli oltre la cintura. Che si trattasse di mura o di cinture verdi, si può dire che ci sia sempre stata la necessità di segnalare una distinzione, una

10 **W. Benjamin, *Parigi capitale del XIX secolo*, Einaudi, Torino 1987.**

11 **Cfr. J. Donzelot, *La police des familles*, Minuit Paris 1977.**

12 **Cfr. R. Sennett, *La coscienza dell'occhio. Progetto e vita sociale nella città*, Feltrinelli, Milano 1992.**

13 **Cfr. E. J. Blakeley, M. G. Snyder, Fortress America. *Gated Communities in the United States*, Brookings Institution Press, Washington and Cambridge (Mass.), 1997.**

conclusione, un limite.

Può invece il limite possedere la capacità di collegare, mettere in relazione e mediare due realtà distinte?

Il limite, in particolare nella nostra epoca, può diventare elemento generatore di relazioni e opportunità?

Si possono forse vedere già le mura o le cinture verdi come dei modi di costruire delle relazioni? [14]

Ciò che cambia è sicuramente la sensibilità, la maniera di vedere e vivere una transizione, in questo caso quella tra città e campagna. Il termine "limite" non prende comunque necessariamente in considerazione ciò che sta al di là di esso, come invece accade nel termine "confine", che è "fine comune" e che rinviava in origine a un segno importante nel paesaggio come quello del sentiero tra due campi. E' un passaggio, ma è anche un modo di organizzare, e controllare, l'esperienza della realtà in cui si vive.

I confini della città 'infinita'

Arrivati ai tempi d'oggi, alla crescita urbana planetaria, alle mutate modalità di rapporto tra le diverse città, alla trasformazione della produzione e della stratificazione sociale all'interno delle città stesse, si riapre e riaccende la questione dei confini urbani.

Se la città industriale europea aveva creato intorno al lavoro, alla fabbrica, una macchina d'integrazione, sia pure conflittuale, nella nostra società della produzione immateriale e dei servizi a portata di click, i meccanismi di ridefinizione dei confini s'inceppano, si creano barriere nuove, che caratterizzano spazi marginalizzati, subalterni.

Celebrata come luogo di nuove libertà, generate dalla fine della società del lavoro e dei vincoli , la nebulosa urbana omogenea e infinitamente attraversabile, la "città infinita"[15] delle retoriche postmoderniste si rivela in realtà luogo in cui si generano nuove divisioni e si moltiplicano divieti e barriere. Al tempo stesso nello spazio della città, anche nei paesi sviluppati, emergono concentrazioni della povertà che poco differiscono con le situazioni del passato.
I processi globali divengono motore della produzione di enclaves urbane e al tempo stesso divengono punto d'osservazione privilegiato per cogliere l'emergere di linee di confine inedite.
Già sul finire degli anni Ottanta del '900 si affacciano i primi discorsi sulle divided cities, su tendenze strutturali alla polarizzazione prodotte nello spazio urbano dalla nuova organizzazione dell'economia e della
produzione.
Le città globali appaiono divise tra proposte di lavori precari e sottopagati svolti da persone che vivono in quartieri della povertà, e lavori "buoni" e ben retribuiti, svolti da persone che risiedono nei quartieri eleganti. Le élites "globali" s'insediano nelle parti "risanate" delle città, mentre vengono espulsi gli abitanti precedenti. Si disegna così una nuova geografia della ricchezza e della povertà urbana, legata a un meccanismo che esclude e spinge ai margini della città i più deboli, i migranti, i giovani disoccupati.

I confini, non hanno più quindi solo la loro originaria funzione difensiva, di macchina da guerra "passiva", (pur nel proliferare non solo americano del design for security) ma svolgono un ruolo attivo nel ridefinire degli spazi. Frammentano la città in una serie di territori, connotandoli con tratti positivi e negativi, producendo una gerarchia del valore dei luoghi, e in alcuni casi individuano aree impraticabili.

Valgono dunque come nuove frontiere emblematiche nel ri-

14 A.Valentini, *Il senso del confine-Colloquio con Piero Zanini*, Novembre 2015.

15 Cfr. Nota 5

disegnarsi dello spazio urbano e sociale. Rappresentano per molti versi la materializzazione della violenza di cui è impregnata la città postfordista. Non corrono unicamente lungo le linee di delimitazione amministrativa dei quartieri, gli spartiacque urbani rappresentati dalle grandi infrastrutture, si tratti del Boulevard Péripherique a Parigi o della Avenida General Paz a Buenos Aires, individuano spesso mondi diversi da una parte e dall'altra del loro tracciato viaggiando insieme con i marginalizzati. Dai territori i confini sempre più spesso si appiccicano agli uomini, divengono mobili, con buona pace delle geographies of encounters. Basti pensare alla fortuna del concetto di degrado, un tempo limitato all'ambito architettonico e urbanistico, ampliato nella contemporaneità fino a individuare un' umanità minore, la cui sola presenza alimenta paure, crea scandalo e raccapriccio.
Si formano frontiere interne nelle città: alcune evidenti, d'ispirazione sicuritaria, come il posto di blocco o la rituale perquisizione che attende all'uscita della metropolitana molti cittadini delle città globali, altre più sottili e simboliche, con una funzione di dissuasione e d'interdizione indiretta: a volte basta aumentare il prezzo di un biglietto o cambiare il senso di percorrimento di una strada. Questi confini che non servono solo a escludere, a isolare, ma sortiscono anche l'effetto "interno" di placare i timori e di consolidare le identità di chi abita nei beaux quartiers.

Eppure vi è una forte resistenza all'estendersi dei limiti e delle interdizioni, esistono altre forze nella città, oltre a quelle che emarginano, forze che si esprimono nella volontà di essere dove non si potrebbe o dovrebbe stare, nelle occupazioni, nelle lotte per i trasporti o contro sgomberi e sfratti, e in cui si fa lentamente strada una diversa idea di vita urbana e di proprietà.

Con la rete dei controlli si sviluppa anche la consapevolezza dell'artificialità e dell'inutilità di molte imposizioni.
Nonostante il confine nell'accezione contemporanea tenda ad annientare l'esperienza della città come collettivo, nelle periferie le frontiere urbane stanno divenendo sempre più porose e attraversabili, alimentando la presa di coscienza che oggi, molto più che nel passato, la città è di tutti.

I confini attuali si palesano dunque come risultato e al tempo stesso strumento di relazioni di dominio e sono fino in fondo controllati da una più generale matrice politica che coinvolge le tecniche della governance liberale e la gestione della disuguaglianza nelle città.

Questo discorso generale che ripercorre le problematiche legate al confine va però calato nelle specifiche situazioni, ognuna è differente poichè sono differenti le morfologie, le attitudini e le ambizioni. Abbiamo però cercato di analizzare delgi approcci significativi per comprendere quale siano le possibili risposte date nel XXI secolo ad un tema senza tempo come quello affrontato.

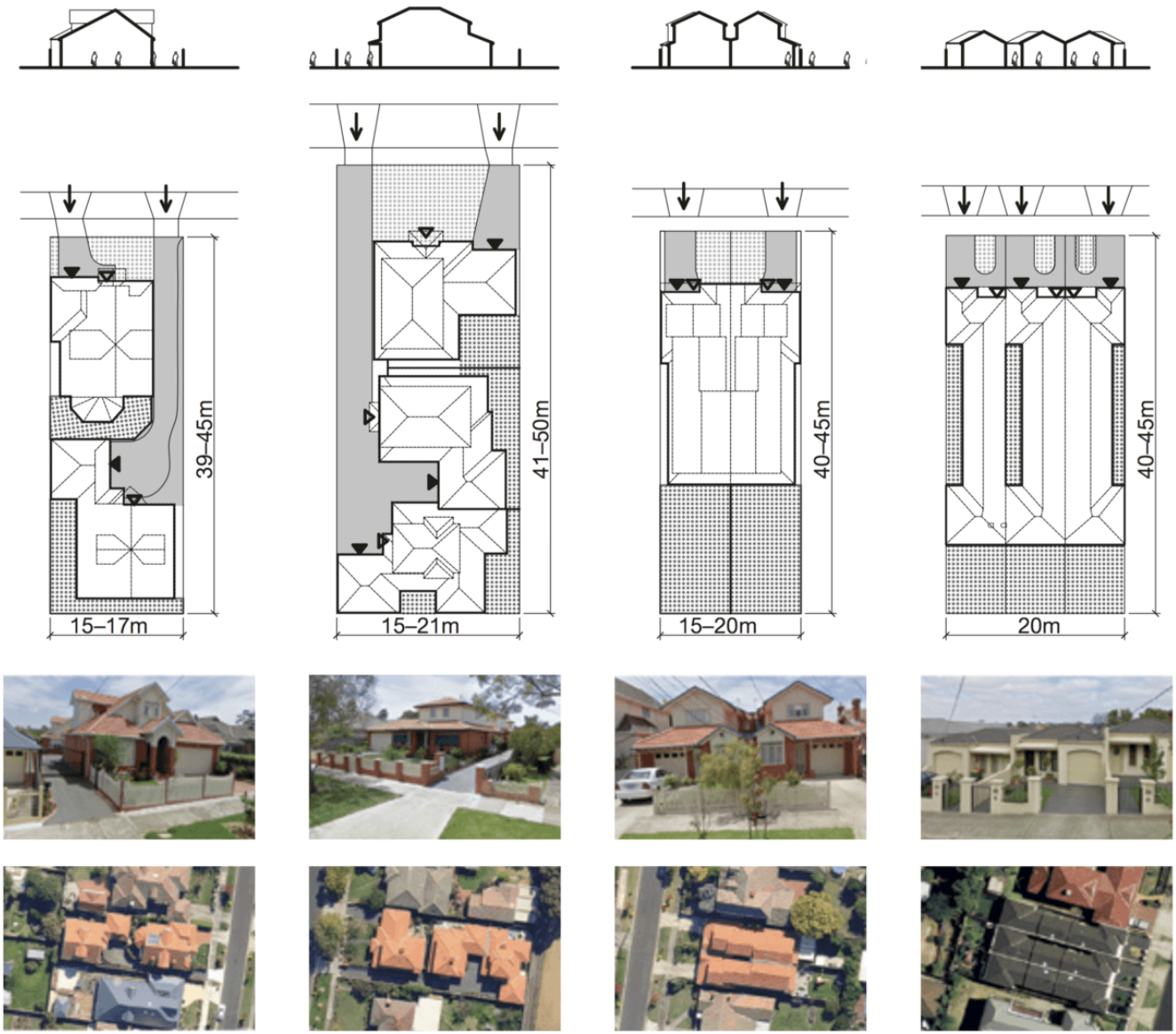


Figura 4. Studio sulle tipologie residenziali tipiche dei suburbs australiani.

2.3 La gestione degli spazi di confine: l'approccio australiano.

Sidney e Melbourne

Come detto già nei precedenti capitoli, l' Australia è sempre più coinvolta in una rapida crescita della popolazione mondiale, basti pensare che entro il 2061 le popolazioni di Sydney e Melbourne dovrebbero superare gli 8,5 milioni di abitanti.
Per analizzare in maniera sempre più approfondita la questione della gestione dei confini a Brisbane ci è sembrato doveroso informarci sulla situazione da una prospettiva più ampia, cercando di capire cioè come saranno le città australiane del futuro e se riuciranno ancora ad essere tra le città a più bassa densità al mondo.

Città estese come quelle sopracitate sono soggette a debolezze economiche (produttività), sociali (svantaggio spaziale) e ambientali (compresa una rilevante impronta ecologica), in quest'ottica di miglioramento tutte stanno affrontando la sfida per trovare le strategie pianificatorie per diventare più competitive, sostenibili, vivibili, resilienti e inclusive.

I governi australiani a tutti i livelli aspirano a questi obiettivi, ma richiedono transizioni multiple. Le prospettive di successo dipendono dalla capacità di trasformazione di quattro gruppi di stakeholder: il governo statale, il governo locale, l'industria dello sviluppo immobiliare e i residenti della comunità.

Dal momento in cui i governi statali di tutta l'Australia hanno riconosciuto la necessità di limitare l'espansione urbana, colmare le lacune all'interno delle aree metropolitane esistenti e costruire abitazioni ad alta densità in siti selezionati, si sono aperte molte opportunità. Andare ad analizzare progetti dimostrativi è fondamentale per garantire risultati di qualità e comprendere le criticità del tema.

Una risposta dall'australia occidentale, ad esempio, è arrivata nell'agosto 2010, il Department of Planning e la Western Australian Planning Commission hanno pubblicato "Directions 2031 and Beyond", un rapporto che proponeva una Perth più consolidata, con un obiettivo di riempimento del territorio cittadino con un 47% di nuove abitazioni.

Riempimento del divario abitativo significa avviare un cambiamento sostanziale, che richiede un'allontanamento significativo dall'approccio "business-as-usual" dell'edilizia abitativa e l'accettazione da parte della comunità di densità residenziali più elevate. Il governo può contribuire a questi spostamenti e, in tal modo colmare una notevole lacuna nelle relazioni.

Tuttavia, una maggiore densità abitativa e di riempimento territoriale, continuano a dover affrontare una sostanziale resistenza da parte delle comunità. Questa tendenza è giustificata dal fatto che gran parte del tamponamento suburbano completato in passato è di scarsa qualità e troppo frammentato per fornire cambiamenti positivi ed un livello di servizi adeguato ad una tale densità.

Secondo un'articolo di P. Newton,Professore di ricerca in Urbanistica sostenibile alla Swinburne University of Technology nella rivista australiana "The conversation"[16] è stata effettuata un'indagine a Sydney e Melbourne sugli atteggiamenti dei residenti suburbani nei confronti della media densità abitativa e del cambiamento di quartiere - essenzialmente "sondando" la capacità di cambiamento della comunità.
Il cambiamento chiave riguarda la forma e il tessuto delle città australiane che possiedono una forte eterogeneità che va da una città suburbana a bassa densità ad una forma più compatta sul modello europeo per il centro. Questi due

16 P.Newton, The conversation, *Becoming more urban: attitudes to medium-density living are changing in Sydney and Melbourne*, 2017.

elementi coesistono e richiedono una riqualificazione rigenerativa, un riorientamento della popolazione e degli investimenti immobiliari verso le aree dismesse, la riqualificazione delle aree periferiche abbandonate, lo sviluppo di aree verdi e l'aumento dell'offerta di abitazioni a media densità.

A differenza delle aree verdi e delle aree dismesse, i così detti "campi grigi", o greyfield cioè zone residenziali definite come "beni immobili sottoutilizzati situati nei sobborghi centrali di grandi dimensioni"[17], sono occupati, siti di proprietà private tipiche dello sviluppo urbano intrapreso dagli anni '50 agli anni '70.
Un riempimento urbano più intenso rappresenta una sfida per i residenti delle periferie consolidate a condividere il loro spazio a più alta densità. I consiglieri locali eletti tendono ad allinearsi con la resistenza dei loro residenti al "sovrasviluppo" e ai cambiamenti nel "carattere di quartiere".

Nel settembre 2016, il Centre for Urban Transitions ha intervistato 2.000 famiglie di Sydney e Melbourne nelle periferie centrali consolidate.

Alla domanda "In che tipo di abitazione vorresti vivere", quasi il 60% dei residenti di entrambe le città ha preferito una casa unifamiliare e un cortile. Si tratta di un calo rispetto al 90% dei primi anni Novanta. Così, nello spazio di una generazione, gli atteggiamenti si sono modificati significativamente verso l'apertura ad una vita ad alta densità.

D'altra parte, l'organizzazione della vita si estende oltre l'abitazione. L' indagine riportata da P. Newton ha proposto agli intervistatitre ambienti di vita distinti per comprendere quali fossero le tendenze comuni:

- un' abitazione separata con giardino in un sobborgo con pochi mezzi di trasporto pubblico.

- un' abitazione di media densità senza giardino ma vicina ai mezzi di trasporto pubblico

- un appartamento in un grattacielo nel CBD o nelle aree circostanti.

Il sostegno è andati agli alloggi a media densità, aumentando quando si trovava in periferia con accesso a buoni trasporti pubblici, posti di lavoro e servizi.

La questione è però se effettivamente questi cambiamenti di preferenza si riflettono anche nell'atteggiamento dei residenti nei confronti delle abitazioni ad alta densità abitativa nel proprio quartiere.

Dall'indagine è emerso che il 71% degli intervistati era "consapevole dei cambiamenti del quartiere nella propria località". Meno del 10% dei residenti di entrambe le città riteneva che tale cambiamento fosse una buona cosa, ma quasi il 40% ne comprendeva la necessità. La preferenza per meno o nessun cambiamento si aggirava intorno al 45% ed il resto si è detto neutrale.

Questo suggerisce che la capacità di accettare il cambiamento è in crescita, ma è riluttante e non è fortemente sostenuta.

La fase finale dell'indagine ha sondato la misura in cui i proprietari di immobili che pensano di trasferirsi erano consapevoli o aperti alle opzioni di vendita come consorzio di vicini di casa. Anche se non comuni, vengono riportati esempi con incrementi di valore risultanti dal consolidamento dei lotti che vanno dal 10% al 100%.

Un quarto degli intervistati di Sydney sono stati aperti al consolidamento di proprietà in vendita con i vicini. Questo numero è ancora più elevato (39%) per gli investimenti immobiliari.

Ma le vendite consolidate dei lotti non fanno parte del mo-

17 ***Towards a new development model for housing regeneration in greyfield residential precincts*, Peter Newton, Shane Murray, Ron Wakefield, Catherine Murphy, Lee-Anne Khor and Tom Morgan per l' Australian Housing and Urban Research Institute**
Swinburne-Monash Research Centre, July 2011, AHURI Final Report No. 171

dello di business della maggior parte delle agenzie immobiliari, delle amministrazioni locali o dei promotori immobiliari.

Si tratta di un'area di sviluppo in cui il mercato manca di capacità e non riesce ancora a rispondere alla sfida del riempimento urbano a media densità. I governi statali sono riluttanti ad estendere le zone a media densità nelle grandi città al di là dei centri di attività designati e dei corridoi di trasporto.

L' offerta di alloggi a media densità ben progettati deve essere quindi notevolmente incrementata.

Perth

Andando invece ad esaminare la zona occidentale dell'Australia, con una rapida scansione di Google Maps attraverso la periferia centrale di Perth abbiamo analizzato la forma dominante di riempimento suburbano nella città.
Si tratta di un sobborgo compresso, grandi case sono compattate insieme, restringendo lo spazio esterno privato utilizzabile per lo spazio esterno residuo, riducendo l'accesso al sole e alla ventilazione incrociata, e diminuendo la copertura arborea esistente.

I ricercatori delle università Swinburne e Monash di Melbourne e dell'Australian Urban Design Research Centre (AUDRC) della University of Western Australia hanno proposto delle soluzioni a queste problematiche.

Il progetto Monash, Infill Opportunities[18]: Design Research Report, preparato per l'Office of the Victorian Government Architect, esplora come le strategie di
progettazione considerate possono contribuire ad una migliore qualità per la riqualificazione degli infill nella periferia centrale.

Figura 5. Studio sulle tipologie residenziali tipiche dei suburbs australiani. Fonte: www.knutsford.com.au

Le strategie includono:

il superamento dell' piano unico, con l'altezza spostata rispetto ai confini del lotto per ridurre la vista e l'ombra dei vicini; assegnazione di cortili privati utilizzabili ad ogni unità; fornire un buon accesso solare, ventilazione incrociata e prospettive; e sviluppare una strategia di parcheggio auto che possa variare nel tempo.

Inoltre, l'idea è che le unità abitative abbiano un certo grado di flessibilità intrinseca per potersi adattare alle mutevoli circostanze domestiche. Ci sono progetti di riempimento in costruzione a Perth che dimostrano ciò che è possibile quando è in gioco una vera intelligenza progettuale. Ad esempio, la fase 1 di sviluppo della LandCorp di Knutsford, a 1,5 km dal centro di Fremantle, fornisce un mix di tipologie abitative (vedi Figura 5). Queste sono caratterizzate da buone relazioni interno-esterno e da strategie spaziali intelligenti per consentire un elevato grado di flessibilità interna.

Buoni esempi come questo, con una maggiore diversità di

18 Prof. S.Murray, Prof. N.Bertram, D.Ramirez-Lovering, L.A. Khor and B. Meyer, *Infill Opportunities*, Monash Architecture Studio, Monash University, November 2011.

tipologie abitative, opportunità di impegno sociale, la condivisione delle strutture, meno auto, un potenziale urbano più ricco e uno spazio pubblico migliore sono obiettivi espliciti che hanno guidato la nostra proposta progettuale.

2.4 La gestione degli spazi di confine: 3 esempi italiani

1. Forte Quezzi, Genova

Architetto: Luigi Carlo Daneri
Anni di costruzione: 1956 e il 1968

Figura 6. Vista di Forte Quezzi dalla città. Fonte: architectureofdoom.tumblr.com

Questo è un progetto che tocca indubbiamente svariati temi che ci interessano per la nostra tesi.[19]
Il 'biscione' come viene chiamato dai genovesi, e possiamo capirne il motivo, affronta temi come quello del rapporto tra periferia e città, il confine naturale ed artificiale, il rapporto con l'ambiente naturale circostante e la morfologia del terreno, il tema della comunità in periferia.
Per ognuno di questi temi c'erano delle scelte ben chiare da affrontare. Indubbiamente si tratta di un segno forte per il cittadino del centro città, che vede questo enorme edificio svettare imponente sulla collina, ma anche dal punto di vista naturale l'opera di Daneri certo non scompare tra le colline del genovese, anzi sembra quasi incastrato nel bosco ed aperto verso il centro città ed il mare, conferendo una vista privilegiata a tutti i residenti.
Anche i numeri sono notevoli, infatti parliamo di 5 maxi blocchi occupati da oltre 4400 persone ed un totale di 365.000 metri cubi costruiti.

E' stato realizzato nel secondo settennio di Ina-Casa, ma Daneri e il suo collaboratore Fuselli si rifiutarono di ricercare l'aspetto urbano tipico dello stile degli architetti ed urbanisti di quegli anni ed idearono cinque blocchi sinuosi che ricalcando le curve di livello della collina diventavano un simbolo quasi provocatorio verso quell'idea di periferia che tendeva a ghettizzare piuttosto che a creare connessioni. Attraverso parcheggi seminterrati, percorsi, porticati e corpi scala, ogni blocco, caratterizzato da una serie di logge e loggiati comuni che occupano piani interi, riesce indubbiamente a creare un dialogo tutt'altro che pacato tra centro città e periferia, facendo in modo che la periferia stessa si faccia '*città in miniatura*' senza isolarsi.

2. Il nuovo quartiere INCIS , Decima, Roma

Architetto: Luigi Moretti (progetto urbanistico); Vittorio Cafiero, Ignazio Guidi, Adalberto Libera , Luigi Moretti (progetto architettonico).
Anni di costruzione: dal 1960-1985

Nato per rispondere alle nuove esigenze scaturite dalla trasformazione dell'EUR[20], situato nella zona di Roma che si espandeva verso il mare ed abbandonato nei vent'anni del fascismo in Italia, il quartiere di Decima, riqualificato dall'INCIS tra il 1960 ed il 1985 , ci ha offerto interessanti punti di riflessione per quanto riguarda la gestione e relazione tra spazio pubblico verde ed edificato. Il progetto è inoltre un ottimo esempio di gerarchizzazione degli edifici mediante

19 **F. Mugnai, *Un margine per Genova. Il quartiere residenziale di Forte Quezzi di Luigi Carlo Daneri*, Firenze Architettura (1, 2016), pp. 44-49**

20 **L.Finelli, *Luigi Moretti: la promessa e il debito - architetture 1926-1973*. Roma: Officina edizioni, 1989.**

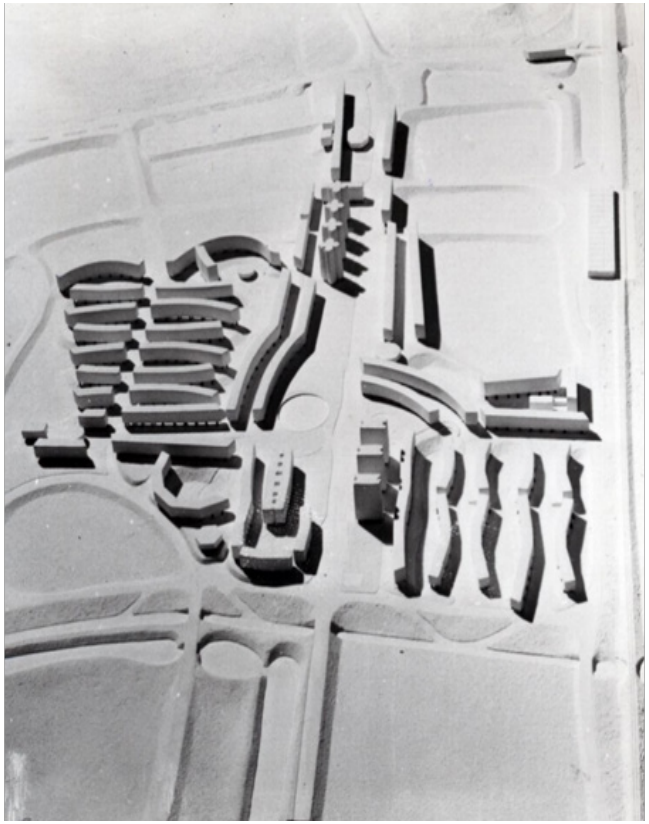


Figura 6. Decima, impianto urbanistico, Fonte. www.cartinregola.it

la forma, utilizzata come strumento d'architettura per ottenere unp specifico e ricercato utilizzo degli spazi ed una buona circolazione[21]. Per comprendere davvero quanto questo studio fosse accurato citeremo la breve descrizione estrapolata da una relazione del Centro di Quartiere di Decima:

"Lotti 1 e 5 – Edifici a "pettine"
L'orditura seriale degli edifici è costituita da segmenti curvi che, richiamando il linguaggio dell'architettura barocca, vanno a formare concavità protettive (isola 1) o convessità di raccordo prospettico (isola 5) degli spazi verdi.

Lotti 2, 3 e 6 – Edifici di margine
Gli edifici si curvano ad arco a simulare mura fortificate, fronteggianti in origine il paesaggio della campagna romana ed ora in un muto dialogo con l'ambiente urbano circostante.

Lotto 4 – Edifici di quinta
La composizione dei tre edifici si sviluppa linearmente lungo l'asse della viabilità inter-quartiere, determinando una "quinta" verso l'esterno e il "fondale" della valle interna.

Lotto 7 – Edifici a torre
La presenza della doppia serie di edifici a torre, localizzata lungo l'asse viario inter-quartiere, prevista in fase progettuale e mai realizzata, avrebbe caratterizzato spazialmente l'immagine dell'intervento, articolando la linea del profilo degli edifici. " [22]

Per quanto riguarda lo spazio relazionale ed il verde, seguendo il documento prodotto dall'associazione di Decima, è interessante notare come lo sviluppo delle aree verdi attrezzate, delle superfici pavimentate e delle connessioni di queste mediante una rete di percorsi pedonali, sia decisamente più complessa ed articolata rispetto agli standard urbanistici tipici del PRG del comune di Roma allora vigente. Il piano del verde risulta preponderante rispetto a quello dell'edificato e delle strade, questi elementi infatti venendo rialzati risultano quasi in rilievo rispetto al vasto piano terreno che occupa da protagonista il paesaggio del quartiere.

21 R. Faabiani, *Decima: quartiere sereno*. In: Capitolium. 1966, n. n°1, gennaio, p. 40-45.

L. Moretti, *Nuovo quartiere Incis, nella zona EUR*. In: La Casa. 1962, n. n°7, p. 109-122.

22 Il nuovo quartiere NCIS a Decima – Municipio IX, Scheda a cura di Arturo Tranfo (Associazione Decima50)

3. Quattro passi a Villorba, Treviso

Architetti: TAM associati
Anni di costruzione : 2006-2010

Il co-housing è comporsto da 8 villette monofamiliari, con tetto a due falde seguendo la tradizione dell'architettura rurale padana, distribuite su un appezzamento verde di quasi 7000 metri quadrati, con ampie aree e strutture condivise.
L' accesso pedonale e ciclabile è stato ottenuto collocando a nord, all'ingresso del quartiere, un'ampia area di parcheggio dei veicoli privati a cui si aggiungono quelli del servizio di car-sharing.
Un percorso ad anello mette in comunicazione la casa comune, tutte le 8 abitazioni e l'orto collettivo che chiude il lotto a sud. A est e a ovest si fronteggiano le abitazioni, quattro per lato, immerse nella corte coltivata a giardino.

Riguardo all'aspetto tipologico, compositivo e strutturale il progetto sottostà a una normativa che impone la realizzazione di nuove villette singole con tetto a falda, pianta e finestre rettangolari allo scopo di seguire i caratteri dell'architettura rurale.

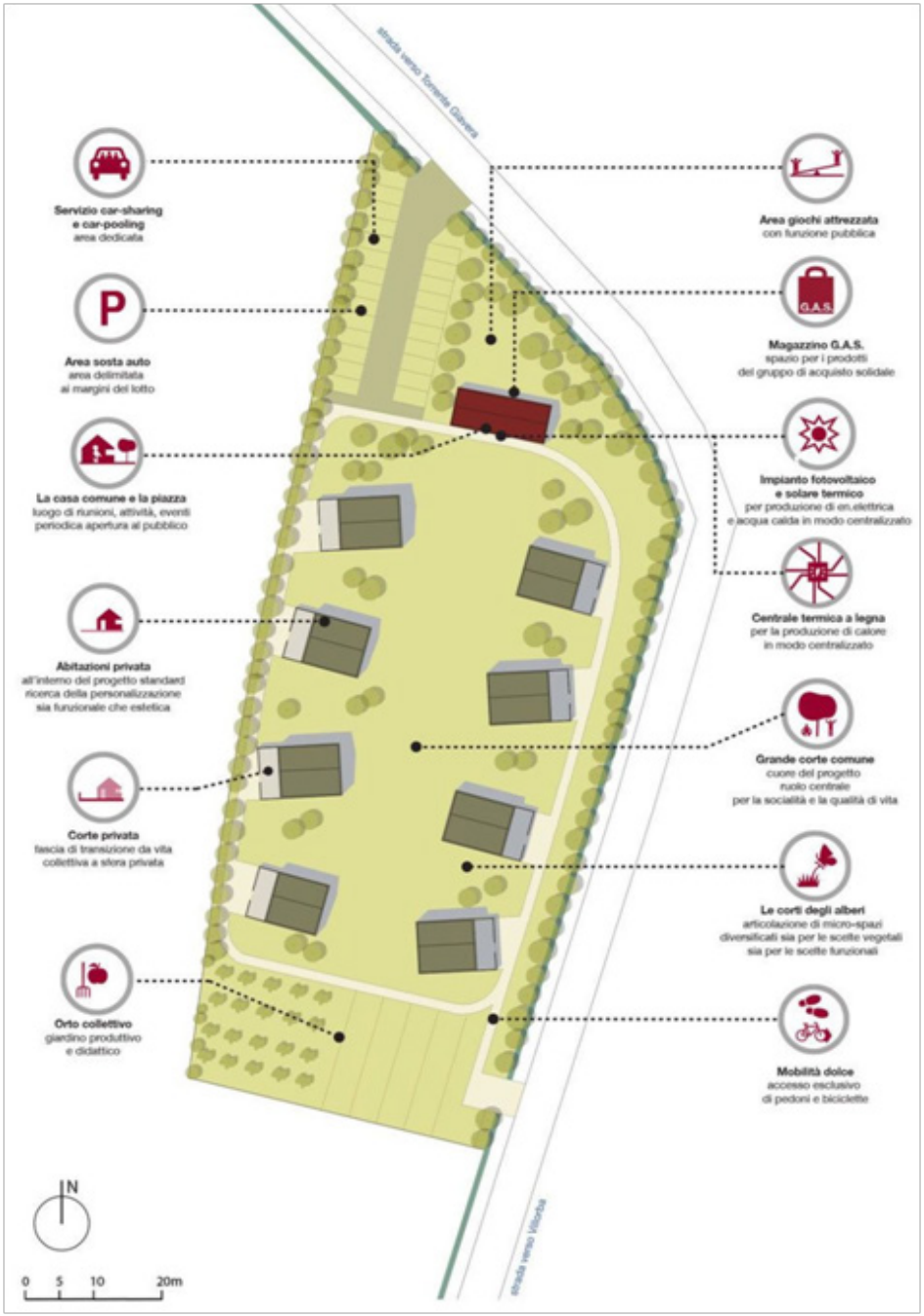
"*Inserendosi nel solco della tradizione, il progetto di TAMassociati è privo di qualsiasi concessione ornamentale, tipico di un manierismo che riproduce modelli storici senza evoluzione; a questa pulizia formale si sovrappone l'uso del colore associato alle persiane di ogni abitazione, che prosegue in facciata quale segno di differenziazione, movimento e personalizzazione.*"

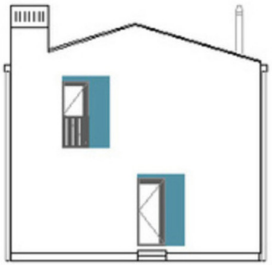
Come nel tipico borgo italiano, le abitazioni si affacciano su quella che è considerata la piazza principale e il Municipio, che in questo caso è la "casa comune", questa rappresenta fisicamente e ideologicamente l'edificio pubblico, infatti all'interno troviamo una sala multifunzione con cucina pensata per feste, riunioni e ogni genere di attività di gruppo al coperto, offre uno spazio attrezzato per attività manuali, una stanza per gli ospiti, il magazzino del GAS (Gruppo di acquisto solidale) e un portico come area gioco rivolto verso la corte-piazza.

Quelle che un tempo nelle cascine della campagna italiana in cui abitavano tante famiglie, erano le regole di vicinato, l'aiutarsi reciproco e la condivisione del cibo e di spazi come i servizi igienici e la lavanderia, sono prese a esempio e sviluppate nella filosofia del co-housing. Non c'è confine né recinzione tra i giardini "privati" delle unità abitative, ma costruito e naturale si uniscono nella grande corte verde, un po' come un tempo accadeva nell'aia, che era luogo di transito, ma anche dell'accoglienza e della festa, luogo del gioco libero e naturalmente tutelato.
A tutto questo si ispirano oggi, attualizzandolo, le soluzioni dei Quattro passi, con l'idea che per esempio un bambino possa giocare liberamente nel parco condiviso, senza fermarsi di fronte al cancello di un'altra casa. Scelte ideologiche dell'abitare che hanno poi consentito forti economie di scala nella realizzazione di edifici con materiali conformi alla bioedilizia, ottenendo la classe energetica A e impiegando impianti a energie rinnovabili e uso di biomasse." [23]

Quest'ultimo esempio rappresenta a nostro parere l'esito più interessante e con gli effetti migliori a cui dovrebbero aspirare i quartieri periferici ed attualmente nell'onda del rinnovamento (come lo sono nel nostro caso australiano Rochedale e Burbank) che vogliono opporsi al fenomeno dello sprawl. Tuttavia bisogna fare i conti come detto precedentemente con il carattere identitario del Queenland, per questo motivo nel capitolo che segue abbiamo approfondito il tema dell'abitazione vernacolare proprio per proporla come strumento chiave per rileggere in una versione "queenlander inspired "le lezioni degli esempi precedentemente raccontati.

23 "A new co-housing complex designed by tamassociati" articolo di F. Oddo per www.abitare.it





Fonte immagini: www.abitare.it

3.
UN MODELLO SUB-TROPICALE: LA QUEENSLANDER

Una volta affrontato il tema del confine, che si riferisce ad una scala di rappresentazione più ampia, il passo direttamente successivo da affrontare uno degli argomenti cardine di questa tesi, il tema della Queenslander e il suo rapporto nel contesto urbano.
Come già descritto precedentemente, l'idea di questo elaborato si è basata inizialmente sull'abitazione vernacolare ora in oggetto, come grande peculiarità e simbolo di identità di una cultura ancora molto giovane, che ha storicamente preferito seguire fedelmente delle regole architettoniche preesistenti.
In questo capitolo verranno affrontati diversi aspetti legati all'abitazione: dal percorso storico affrontato, alla sua relazione in un contesto microurbano condensato a livello urbano e soprattutto suburbano.
Situazioni che si sono rese fondamentali per proporre le nostre soluzioni considerando in modo appropriato le contestualizzazioni del caso.

Pagina precedente:
Figura 1. Foto realizzata dagli autori nella zona residenziale di Bulimba, Brisbane.

3.1. Una Breve storia

Nata dalla commistione di diverse tipologie, tra cui il Bungalow inglese e quello Californiano, l'abitazione vernacolare del Queensland vede una sua prima espansione nella seconda metà dell'Ottocento, in concomitanza con la nuova Brisbane. Ma il periodo di massima visibilità per questa tipologia abitativa è stato tra i due conflitti bellici Mondiali, dove la guerra e la recessione avevano bruscamente rallentato lo sviluppo di Brisbane dalla sua fondazione. La città era rimasta un eccentrico e limitato centro provinciale, con meno di 210.000 persone che vivevano in un raggio di dieci miglia dal GPO,[1] il primo ufficio postale della città, situato nell'odierno CBD.

Nonostante la popolazione di Brisbane non prosperò sotto l'influenza di un'economia dominata dall'estrazione mineraria, dallo zucchero e dalla pastorizia, come successe per le altre capitali australiane che ne traerono molti più benefici, la città riuscì ad espandersi, in particolar modo negli anni Venti.
Da una popolazione stimata di circa 210.000 abitanti nel 1921, la Greater Brisbane[2] ospitò circa 80.000 persone in più nel 1929, fino ad arrivare a circa 326.000 nel 1938.[3]
Il 1° ottobre 1925, diciannove comuni nel raggio di dieci miglia dal GPO di Brisbane cessarono di esistere, sostituiti da un'unica autorità: il Greater Brisbane Council (GBC). Ciò ebbe un profondo impatto sullo sviluppo della città: contribuendo ad una crescita durante le due guerre, che si sarebbe probabilmente verificata indipendentemente, ma una crescita più ordinata, accompagnata da un'espansione sistematica delle infrastrutture vitali, non sarebbe stata possibile con il sistema precedente.

A differenza dello slancio di crescita degli anni Ottanta del XIX secolo, l'espansione interbellica non alterò di molto la densità demografica complessiva, ma portò invece ad un'espansione e ad una maggiore suburbanizzazione. Questo fu in gran parte il risultato dato dal miglioramento dei sistemi di trasporto e di nuove ordinanze urbanistiche che consentirono l'aumento del numero di appezzamenti dei terreni. Infatti, nel quadriennio dal 1925 al 1929 furono costruite oltre 13.000 nuove abitazioni.[4]

"For coolness' sake, most of th houses are built of wood and possess wide verandas screened from the sun by straw blinds; they are raised high from the ground on piles, capped by inverted saucers to resist the depredations of the white ant, the bane of the settler in this and other parts of Australia."[5]

In questa descrizione del 1928, l'autrice e illustratrice Kathleen Ussher coglie alcuni degli elementi che definiscono la casa del Queensland: l'uso dello stagno e del legno, le verande, la dipendenza dalla limitata altitudine per ridurre il calore e la fuga dei parassiti.
Molte di quelle nuove abitazioni della fine degli anni Venti sarebbero state ville, sotto forma di Bungalow in legno e stagno sopraelevato, incastonati tra i giardini.
"The many hills in and around Brisbane are dotted with villas and comfortable cottages"[6] come aveva osservato il fotografo Frederick Thiel nel 1922, questo avvalorò le previsioni di John Dunmore Lang, che nel 1851 scrisse a proposito:

"there is no place I have ever seen in all our Australian colonies, with the single exception of Sidney, in which there is so great a number of beautiful and interesting villa sites."[7].
La villa era una dimora relativamente ampia e distaccata, e i

1 ***Queensland Year Book*, 1939, p.51.**

2 **Si riferisce all'intera zona metropolitana**

3 ***Queensland Year Book*, 1939,p.51.**

4 **WA Jolly, *Greater Brisbane 1929*, Watson, Ferguson, Brisbane, 1929.**

5 **K.Ussher, *The cities of Australia*, Dent, London, 1928, p.39.**

6 **FW Thiel, *Brisbane illustrated: business and pleasure*, FW Thiel, Brisbane, 1922, p.1.**

7 **Quoted in CB Christensen, *Queensland journey*, p.15**

Descrizione di una zona residenziale negli primi anni '50. Fonte: Couriermail.com.au

giardini mescolavano la flora europea con piante dei tropici, resti di vegetazione autoctona, ortaggi e alberi da frutto.
Altri stili introdotti sono stati modificati per integrare le tradizioni locali. Il Californian Bungalow, per esempio, divenne anch'esso popolare negli anni '20, ma la versione del Queensland era invariabilmente un'abitazione sopraelevata, con soffitti alti, costruita in legno e ferro zincato.[8]
Per Ussher, le ragioni dello stile Queenslander risiedono principalmente nel clima e nei costi di costruzione. L'architetto e docente presso la University of Queensland Balwant Saini, però, si oppose a questa teoria: pur concordando sul fatto che i primi bungalow in legno e ferro erano economici e veloci da costruire, egli sottolineava che il design interno di molte di queste case aveva impedito la ventilazione trasversale, mentre le sottili pareti in legno e i tetti in ferro erano tutt'altro che ideali per ottenere un buon isolamento termico. Basti pensare che, nei mesi estivi le verande erano spesso gli unici spazi abitabili.[9]

Gli europei immigrati persistevano con questo modo di rifugio inappropriato, sosteneva ancora Saini, a causa della loro idea che una casa dovrebbe funzionare come una barriera, piuttosto che come un filtro, tra i suoi occupanti e l'ambiente esterno.[10]
Il bungalow subtropicale e tropicale, tuttavia, non era di una forma fissa: sono stati introdotti schermi a griglia e persiane per gestire gli effetti del sole, del vento e della pioggia, i portali sono stati sormontati da pannelli traforati e archi decorativi per una facile ventilazione trasversale.

La maggior parte degli europei, inoltre, ha prontamente accettato le verande e i giardini come spazi di vita legittimi, nonostante le barriere culturali fittizie che li separavano dalla natura. Da parte sua, la natura è penetrata impunemente nella sacralità della vita interna, come anche pittorescamente descritto da Thomas Wood:

"You are on the threshold of the tropics, and a little of the tropics comes over the threshold to meet you. None of the teeming, pulsating life of the East, not all its colours and its smells; but the heat and the fruits and the flowers, the velvety nights, the stars like the lamps in the sky."[11]

La veranda divenne quindi il punto di mediazione tra questi due mondi, e veniva comunemente definita e utilizzata come una stanza all'aperto. Infatti, a poche verande della città mancavano tavolo e sedie per mangiare, il letto diurno, e il "*sleepout*" erano particolarmente comuni.

Gli anni tra le Guerre Mondiali preannunciarono anche svariati cambiamenti stilistici: a partire dalla fine degli anni Venti le case di mattoni, calcestruzzo, cemento-amianto e le ceramiche da arredamento divennero più popolari. In parte perché le nuove tecniche costruttive per le abitazioni in muratura riducevano la quantità di laterizio necessari e quindi il costo, ma quest'ultimo era ancora sufficientemente elevato per evitare che il mattone e le tegole sfidassero il legno e lo stagno come materiale preferito dalle abitazioni di massa, soprattutto una volta che la depressione economica era entrata nelle tasche della popolazione.
Nel 1935 le abitazioni in mattoni acquistate attraverso la società finanziaria del governo del Queensland, la State Advances Corporation, avevano un prezzo che oscillava tra 750 e 1.150 sterline, mentre il prezzo medio per ventiquattro progetti in legno era di 592 sterline, il più economico presentato è stato di 360 sterline.[12]
L'unico settore in cui il laterizio ha avuto un impatto significativo è stato quello edilizio per le unità abitative. Brisbane aveva avuto pensioni e alberghi fin dal XIX secolo, ma il concetto di appartamenti multipli in un unico edificio risale

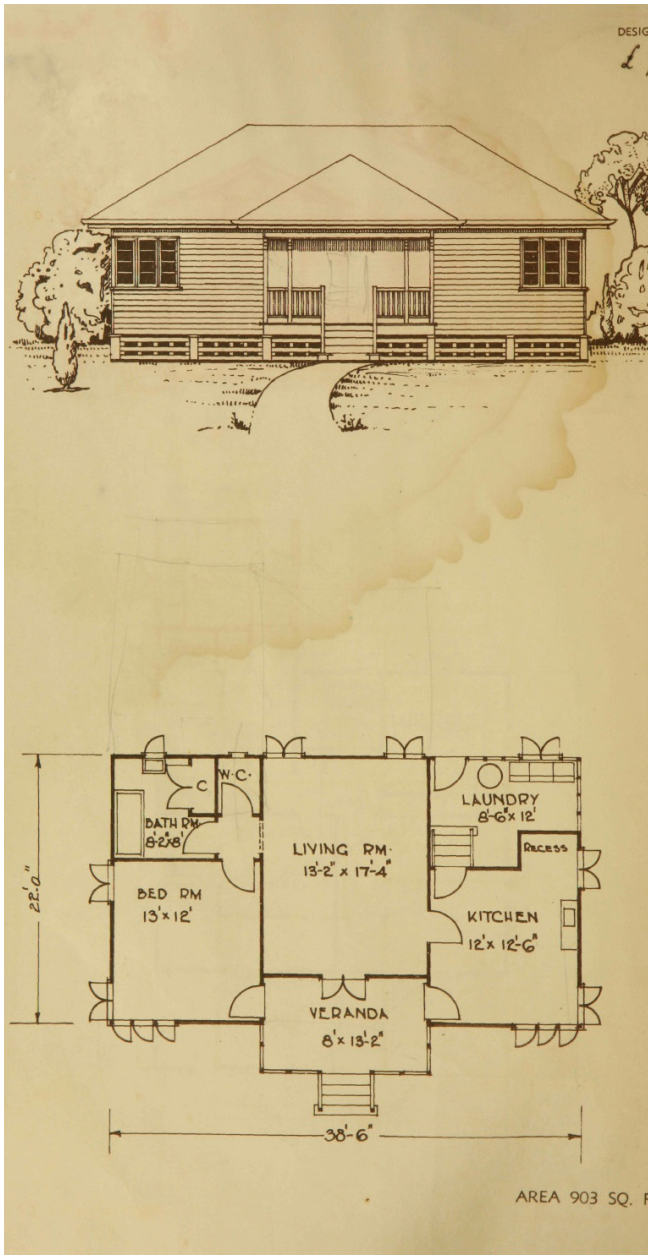
8 JG Rechner, *Brisbane house styles 1880 to 1940: a guide to the affordable house*, Brisbane History Group, Kelvin Grove, 1998, p.3.

9 B Saini &R Joyce, *The Australian house: homes of the tropical north*, Landsdowne, Sydney, 1982, pp.16-20.

10 Ibid., p.1.

11 Quoted in CB Christensen, *Queensland journey*, p.15.

12 State Advanced Corporation, *Designs of dwellings*, Brisbane, 1935.



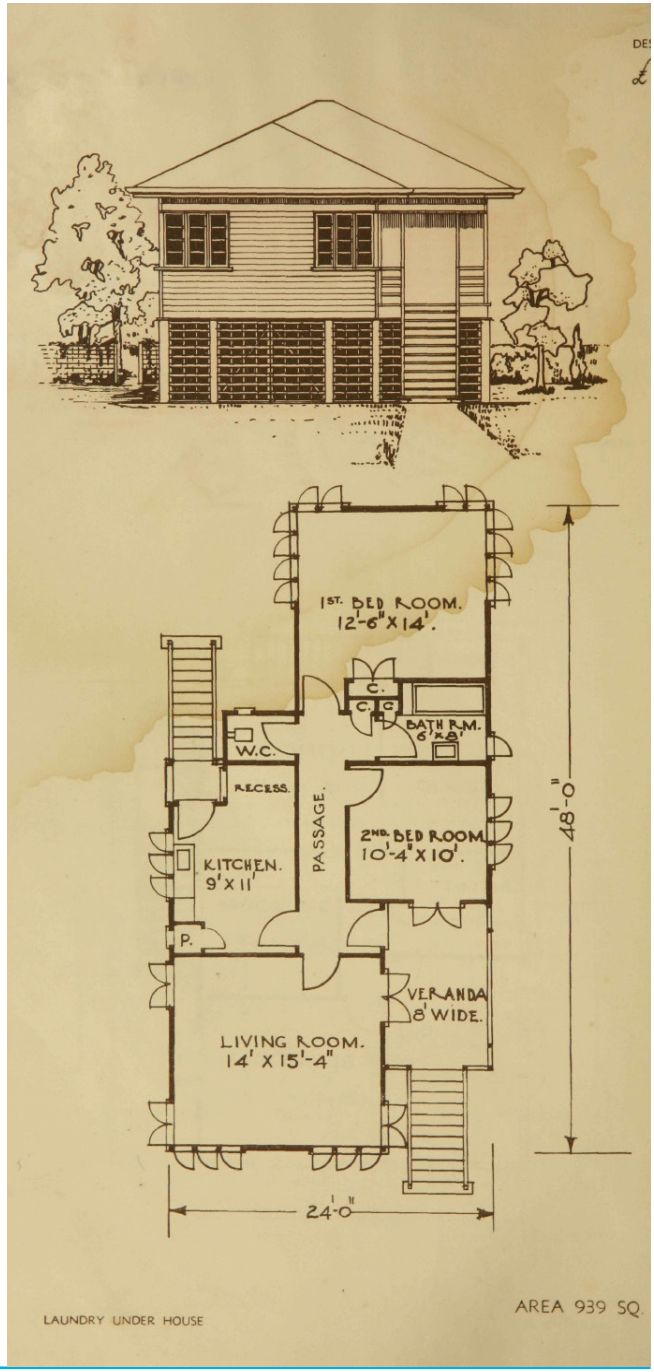


Figura 3 e 4. Estratti raffiguranti prospetto, pianta e prezzo, di due Queenslander in vendita. Fonte: Approved Designs of Dwellings, SAC, 1945, Brisbane.

agli anni Trenta, quando il cambiamento di atteggiamento nei confronti dell'alloggio e l'effetto deleterio della depressione riaccese l'interesse per l'alta densità e la vita in città. Infatti Kangaroo Point, New Farm, Highgate Hill e Spring Hill divennero i sobborghi favoriti da questa forma di sviluppo, e tutti ruotavano attorno alla vita del centro cittadino.

Sebbene le strutture in legno rimasero onnipresenti, mattoni e cemento fornirono una nuova ricchezza al tessuto architettonico di Brisbane. Liberati dai limiti decorativi del legno e dalla sua estetica subtropicale, architetti e costruttori hanno cercato nuove influenze stilistiche per ispirarsi. Molti degli appartamenti in mattoni, delle case e degli edifici commerciali costruiti in quest'epoca rivelano una forte affinità con le scuole internazionali di Art Déco e Modernista.

Nel 1926, il calo dei prezzi della lana e dei minerali ha spinto il Queensland in piena recessione e la situazione peggiorò nel 1929 con il crollo dei mercati azionari mondiali. Mentre l'economia australiana precipitò, il tasso ufficiale nazionale di disoccupazione raggiunse il 23% nel 1930 e salì al 28% l'anno successivo.[13]
Alla Conferenza dei Primi Ministri del 1932, il nuovo Premier laburista del Queensland, William Forgan Smith, sostenne che *"si sarebbe adottata una politica vigorosa in materia di lavori pubblici per l'assorbimento dei disoccupati"*[14]. Il suo governo infatti, avviò una serie di lavori pubblici negli anni successivi, i più significativi dei quali furono la costruzione dello Story Bridge, la Somerset Dam, l'Hornibrook Bridge, il porto di Mackay e il nuovo sito dell'Università del Queensland a St.Lucia.[15] In linea con questo approccio, il Governo ha aiutato il Brisbane City Council a mantenere un programma di lavori pubblici fornendo sussidi e sostenendo gli sforzi del Consiglio per raccogliere fondi per la concessione di prestiti.[16] Dal 1934 al 1937, più di 300km di fognature furono costruite in tutta la città e oltre 7.000 case furono collegate alla rete fognaria.[17]

Al di fuori del contesto urbano, la depressione ha prodotto cambiamenti visibili anche nel contesto architettonico. A causa del calo dei redditi, lo stile abitativo divenne più semplice e funzionale, come notò Judy Rechner del Brisbane History Group:

"rather than two or more gables with decorative infill, verandahs with braod columns, balustrades with cut-outs and windows with sunhoods, styles with low-pitchedhip roofs and minimal decoration became predominant in the 1930s."[18]

Ma questo non era un modello universale, poiché la SAC ha continuato a promuovere e vendere una gamma di Queenslanders guadagnando non più di 750 sterline l'anno per ogni abitazione. Anche nell'anno di massima depressione 1933-34, la Corporation trovò acquirenti per 15.865 delle case messe in vendita in tutto lo Stato.[19]

Per la minoranza degli abitanti non indebitamente colpiti dal crollo economico, la combinazione di prezzi abbassati e salari ridotti rappresentava un'opportunità ideale per costruire case di superiore raffinatezza e status. Così, una delle eredità più pesanti della depressione, fu una differenziazione di classe ancora più netta nell'ambiente residenziale della città.

13 S.Macintyre, *A concise history of Australia*, Cambridge University Press, Melbourne, 2004, p.178.

14 Quoted in Brian Costar, "Labor, Politics and Unemployment: Queensland During the Great Depression", PhD Thesis, University of Queensland, 1981, p.213.

15 Ibid,. pp.223-4.

16 *Brisbane 1859-1959: a history of local government*, ed. Gordon Greenwood, Council of the City of Brisbane, Brisbane, 1959, p.503.

17 Ibid., p.506.

18 JG.Rechner, 1988, *Brisbane house styles 1880 to 1940: a guide to the affordable house*, Brisbane History Group, Brisbane, p.4.

19 *Queensland Year Book*, 1939, p.318.

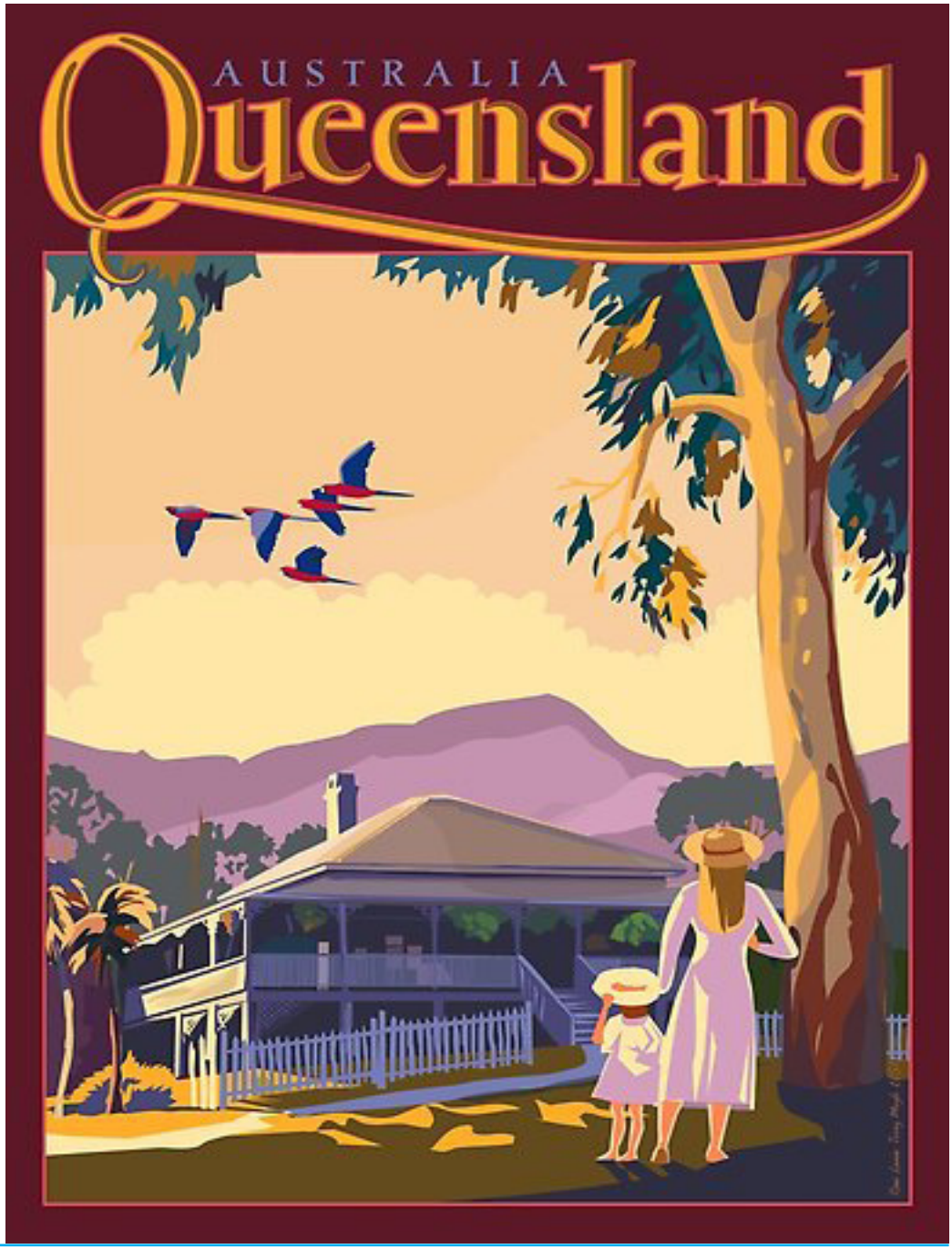


Figura 5. Copertina raffigurante una pittoresca scena australiana. Fonte: The Queenslander, settimanale del The Courier Mail, 1927-1938, Brisbane.

3.2 La Queenslander oggi: opportunità e criticità

Negli ultimi anni, la Queenslander è stata molte volte argomento di dibattito per diverse questioni riguardanti la sua esistenza nel paesaggio cittadino, tra gentrificazione e sviluppo dei sobborghi storici più interni della città[20]. Alcune vecchie abitazioni sono state demolite per far spazio alle nuove o ad edifici per uffici in chiave più moderna. Tuttavia, recentemente vi è stata la tendenza di recuperare e restaurare vecchie e rare Queenslanders che, di conseguenza hanno acquistato un valore importante nel mercato immobiliare.

Alcuni architetti locali hanno anche adottato approcci innovativi per rimodellare le vecchie case, inserendo gli stili di vita del XX secolo ma mantenendo intatti alcuni tratti distintivi come il lasciare che la forma esterna dell'abitazione rimanesse pressoché identica a quella tradizionale, e modificandone radicalmente gli spazi interni. Per questo, la docente della Griffith University Jennifer Craik, sostenne che alcune delle nuove tendenze nel rinnovamento delle Queenslanders combinino *"new notions of domestic architecture with new notions of tropical architecture"*.[21]

Rinnovare questo tipo di abitazione in un contesto odierno però, porta a diverse problematiche da dover affrontare. Una delle principali questioni progettuali relative all'architettura vernacolare è la loro rilevanza nell'attuale contesto di cambiamenti demografici, economici e tecnologici. I cambiamenti demografici e di stile di vita a Brisbane hanno contribuito alle modifiche e alle ristrutturazioni delle Queenslander per soddisfare le esigenze dell'attuale generazione di utenti.
Poiché molte vecchie abitazioni sono di piccole dimensioni e tecnologicamente arretrate, vi è spesso una richiesta di maggiori spazi e di miglioramento dei servizi e delle strutture, che portano a costi aggiuntivi non indifferenti considerando anche la qualità dei materiali da trattare; come i problemi relativi alla manutenzione periodica che ha dei costi altrettanto elevati.
Vi sono poi, dibattiti sull'idoneità del tetto in ferro in un clima caldo. Il ferro ondulato non ha il colore giusto per riflettere la radiazione solare e, il suo carattere altamente conduttivo, offre una protezione minima dai guadagni solari, inoltre la mancanza di isolamento appropriato dimostra che la casa è molto calda in estate e fredda in inverno.

La conservazione del carattere storico della periferia non è facile in una comunità con interessi ed esigenze diverse.
A Brisbane esiste un sostegno generale per la conservazione dell'architettura vernacolare, che però è solita scontrarsi con alcuni proprietari che potrebbero non condividere il loro punto di vista. Essi considerano l'inserimento nella lista del patrimonio immobiliare come un ostacolo alla loro libertà di apportare modifiche o demolire per far posto a nuove costruzioni;[22] è diventata quindi di grande importanza la necessità di instaurare un meccanismo di educazione e consultazione per affrontare i problemi relativi alla visione "*negativa*" del patrimonio, e così arrivare ad una migliore conservazione delle abitazioni da parte dei proprietari.

La ristrutturazione delle vecchie Queenslanders è un onere a carico dei proprietari anziani, e questo è fonte di

20 B.Bajracharya, A.Kumarasuriyar, F.N.Demirbilek, *Vernacular Architecture in Queensland, Australia: Current Planning Issues and Opportunities*, QUT, 2003.

21 J.Craik, *The cultural politics of the Queenslander house*, The Australian Journal of Media &Culture, Vol.3 n.1, 1990, Space Meaning Politics, The Institute for Cultural Policy Studies, Brisbane, Griffith University.

22 R.Brown, *The Role of Local Government in Heritage Conservation*, Proceedings Workshop 94, Department of Geographical Sciences and Planning, The University of Queensland, Brisbane, April 7-8, 1994.

Figura 6. Foto realizzata dagli autori nella zona residenziale di Bulimba, Brisbane.

Figura 7. Foto realizzata dagli autori nella zona residenziale di Woolloongabba, Brisbane.

preoccupazione per quelli con un reddito limitato.
Con una corretta manutenzione e rimodellamento delle grandi abitazioni, alcuni proprietari hanno aumentato significativamente il valore della loro proprietà e questo ha particolarmente giovato ai ricchi della comunità. Il rinnovato interesse per il mantenimento delle vecchie Queenslanders ha risvegliato quindi diversi investitori, che hanno portato allo sfollamento dei vecchi proprietari che non potevano permettersi le spese di manutenzione.[23]

Al fine di mantenere il carattere identitario delle zone storiche con le Queenslanders, molti nuovi edifici in queste zone sono stati costruiti copiando o imitando l'estetica vernacolare. Alcuni critici sostengono che queste imitazioni su larga scala con in facciata elementi decorativi tradizionali portano alla creazione di un'atmosfera da parco a tema con repliche di Queenslanders del passato storico, piuttosto che alla creazione di nuovi edifici onesti che riflettano il contesto attuale.

23 F.Hsu, *Conservation versus Development-Directions for Conservation and Developmentin Historic Urban Districts*, Master Thesis in Urban Design, Brisbane, QUT.

Negli ultimi anni però, sono state avviate diverse proposte per promuovere l'architettura vernacolare a Brisbane, e ne abbiamo sottolineate alcune:

-L'architettura vernacolare in legno e ferro ondulato di Brisbane, insieme al suo terreno collinare, offre un aspetto distintivo diverso da quello delle altre capitali australiane.
Per questo motivo, non sono solo una componente importante del patrimonio culturale della città, ma offrono anche l'opportunità di promuovere l'architettura locale come parte della commercializzazione della città per gli investimenti e come attrazione turistica.
In un contesto di crescente uniformità e internazionalizzazione come può essere per Brisbane, la Queenslander fornisce un certo rilievo alla monotonia urbana e le dona delle caratteristiche uniche.

-Anche se le recenti tendenze di gentrificazione hanno contribuito a rendere la vita nel centro città più costosa, uno degli effetti positivi è il restauro e il rinnovamento delle molte Queenslanders nelle aree limitrofe del centro città, come ad esempio il quartiere di New Farm, dove è possibile osservare queste abitazioni calate in un contesto che dona una vera identità al luogo. Per questo scopo, vi è una grande partecipazione di artisti, imprenditori e professionisti intenti nel riscoprire il valore dell'architettura vernacolare e la comprensione dei benefici della conservazione, piuttosto che la demolizione di questi vecchi manufatti.

-L'architettura vernacolare può dare un contributo importante nella ricerca di promozione della progettazione in ambito subtropicale a Brisbane. Come suggerisce Malcolm Middleton, un architetto del Consiglio dei Beni Culturali, "*la storia e l'architettura del passato possono fornire spunti di riflessione sui problemi del design contemporaneo*".[24] Un aspetto dell'architettura vernacolare è la sua dimensione umana e la sua sostenibilità per la vita subtropicale che fornisce un senso al luogo. Una sfida per gli architetti e i progettisti contemporanei è quella di maturare idee per nuovi sviluppi, che siano in sintonia con le tradizioni architettoniche locali. Alcune delle idee che gli architetti contemporanei che stanno sperimentando nella ristrutturazione delle vecchie Queenslanders, includono l'uso di persiane per la luce, prolungamenti in legno e ferro, stanze interne/esterne con vista, l'innalzamento delle Queenslanders per costruire nella zona sottostante e creare un piano terreno, l'integrazione del design subtropicale del giardino e il recupero del carattere della strada.

Piuttosto che concentrarsi solo sulle case, sarebbe anche importante per gli architetti e gli urbanisti guardare alla pianificazione urbanistica subtropicale, di cui vi è ancora adesso una scarsa letteratura a riguardo. E' stato quindi di nostra premura e interesse provare a decifrare la situazione odierna al livello urbano e micro-urbano, prima di dedicarci alla progettazione architettonica.

24 Time and Place, *Postmodern Predilections*, Quarternly Queensland Heritage Council Newsletter, Issue n.1, 2001.

3.3. L'effetto del consolidamento urbano e la necessità di vivibilità

Come ampiamente descritto in precedenza, il carattere definito dalla tipoligia Queenslander, nonostante le varie modifiche nel tempo, rende il paesaggio di Brisbane unico nel suo genere. Questo però, è forse uno dei pochi tratti positivi, se non l'unico, nel panorama urbano della capitale: vittima innocente dello sprawl, della diffusione organizzata e della densificazione urbana.

La Città di Brisbane è prima in Australia per estensione territoriale, nonostante non lo sia per quantità di popolazione. Già questo elemento preso singolarmente, fa capire che l'espansione territoriale della capitale, strettamente legata all'espansione per mezzo dell'aumento di popolazione, ha avuto un effetto che riamanda direttamente all'uso fuori controllo di suolo non necessario, comunemente definito Urban Sprawl. Negli ultimi anni si è cercato di mediare a questo errore volontario mediante diverse teorie per limitarne l'effetto, e mentre il Brisbane Council autorizza il consolidamento urbano sotto forma di villaggi urbani, negli ultimi anni la nuova sfida da parte dei pianificatori è stata quella di arrivare ad una pianificazione economicamente, ambientalmente e socialmente sostenibile.

Attraverso le iniziative di pianificazione regionale[25], il Governo sta attuando il consolidamento urbano e limitando l'espansione urbana, sia a livello statale che locale.
Tuttavia, questa strategia è stata spesso contrastata dai residenti in periferia o nelle aree locali che si affacciano sui villaggi urbani[26],
non perché i residenti resistano al consolidamento urbano di per sé, ma puramente per ragioni di vivibilità urbana.

Il paradosso del sogno australiano

L'Australia è spesso definita come una nazione altamente urbanizzata, ma sarebbe più corretto affermare che si tratti di una nazione altamente suburbanizzata, come molte città di matrice anglosassone[27]. La maggior parte della popolazione vive in case unifamiliari costruite su grandi lotti in quartieri a bassa densità e con uno spropositato orientamento verso l'automobile[28].
Il sogno australiano di possedere una casa con un cortile è in gran parte responsabile per la formazione delle città australiane in delle vere e proprie metropoli distese. Questa ambizione affonda le sue radici nell'epoca coloniale, poichè tutta questa quantità di territori ha fornito ai coloni l'accesso alla natura a prezzi accessibili, un bene molto raro nelle città inglesi dell'epoca industriale.
Inoltre, nel clima caldo la necessità di evitare malattie contagiose e incendi boschivi che si diffondevano dalle abitazioni vicine è stato un'altra giustificazione per la diffusione di queste abitazioni[29], ed infine, con l'avvento dell'automobile e' stata cementificata la standardizzazione della vita suburbana.

Come rimedio ai modelli di sviluppo suburbano, sono stati

25 R.McCrea, P.Walters, 2012, *Impacts of Urban Consolidation on Urban Liveability: Comparing an Inner and Outer Suburb in Brisbane, Australia,* The Institute for Social Science Research, The University of Queensland, Vol.54, n.2, pp. 67-79.

26 G.Searle, 2007, *Sydney's Urban Consolidation Experience: Power, Politics and Community*, Brisbane: Griffith University, Urban Research Program, Research paper n.12.

27 R.Willing, D.Pojani, 2017, *Is the suburban dream still alive in Australia?*, Housing, Theory and Society, School of Earth and Environment Science, The University of Queensland, Vol.29, n.2, pp. 190-206.

28 D.Gordon, P.Maginn, A.Sisson, I.Houston, M.Monirussaman, and S.Biermann, 2015, *Estimating the Size of Australia's Suburban Population*, PARTEC, Perspectives October.(Amburgo 1996)

29 G.Davison, 1997, *The Great Australian Sprawl*, Historic Environment, Vol.13, n.1, pp. 10-17. (Moran 2006)

Figura 8. Immagine rappresentante una zona residenziale su una collina di Brisbane. Fonte: Courier Mail, Brisbane.

proposti modelli e strumenti come l'urbanistica neo-tradizionale, la teoria della città diffusa, l'aumento dei confini urbani, lo sviluppo di piani unificati, villaggi urbani e crescita intelligente. Tutti questi piani vanno a risolvere determinate problematiche ma ne vanno a creare di altre, non trovando una vera e propria soluzione.

Ma ora i pianificatori stanno sviluppando attivamente un "*nuovo sogno australiano*": con ambienti compatti, densi e interconnessi, dove la gente può vivere in condomini o case indipendenti in città, affidarsi alle biciclette e ai trasporti pubblici per gli spostamenti, e avere accesso immediato a parchi comuni, spazi pubblici, ristoranti, Caffè e luoghi per la cultura. Questi ambienti offrono alle persone maggiori opportunità di interagire tra loro, ridurre al minimo i costi di alloggio e di trasporto, risparmiare tempo e ridurre lo stress, godere di uno stile di vita nel verde, partecipare ad eventi comunitari e potersi dedicare all'esercizio fisico, al divertimento e alla cultura.
Questa visione, che sembra essere ideale per i pianificatori, è già una realtà per piccoli gruppi limitati e auto-selezionati in Australia, come negli Stati Uniti, un altro popolo contestualmente estremamente suburbanizzato.[30]
L'unico problema è che questo modello di pianificazione è molto sensato in un consesto urbano, dove i collegamenti alle attrazioni e servizi sopra citati sono più facili e repentini, ma da un punto di vista suburbano al momento sta creando diverse problematiche che potrebbero completamente cancellare l'idea della vita suburbana australiana.

30 P.G.Lewis, M.Baldassarre, 2010, *The Complexity of Public Attitudes toward Compact Development: Survey Evidence from Five States*, Journal of the American Planning Association, Vol.76, n.2, pp. 219-237.

Figura 8. Foto area di abitazioni in Rocheddale. Fonte: Rochedaleestates.com.au

Cosa comporta il Consolidamento Urbano

Il consolidamento urbano è una strategia di pianificazione che aumenta la densità abitativa nelle aree urbane consolidate, utilizzando le infrastrutture e i servizi esistenti e limitando al contempo l'espansione urbana sul territorio.
Idealmente, il consolidamento urbano si rivolge alle attività commerciali e di retail, mirando a sviluppi ad uso misto, in modo da creare occupazione locale e servizi, tutelare la diversità sociale, la possibilità di creare varietà abitative, migliorare i trasporti pubblici e avere comunità più vivibili e sicure.
Tutte le capitali metropolitane australiane stanno intraprendendo un processo di consolidamento urbano, che viene adottato anche nel Regno Unito, in Europa e negli Stati Uniti.[31]

Esistono diverse giustificazioni dettate dalla sostenibilità per ottenere il consolidamento urbano. Ad esempio, dal punto di vista della sostenibilità ambientale ed economica, vi è la volontà di proteggere preziosi terreni agricoli in zone costiere fertili,[32] dove la popolazione australiana è concentrata, oltre a proteggere altrettanto preziosi bacini di utenza e aree ricreative da un'ulteriore invasione dovuta all'espansione urbana.[33] Vi sono quindi, ingenti costi economici da affrontare per la fornitura di infrastrutture di qualità che dalla città vanno a connettersi alle periferie, così come i costi economici e ambientali della dipendenza dall'automobile.[34]

Dal punto di vista della sostenibilità sociale, l'espansione urbana è spesso sinonimo di isolamento dello sviluppo sociale in periferia, poichè a servire poco zone della città dove sono concentrati gruppi sociali relativamente immobili (ad es. anziani, genitori con figli piccoli e adolescenti).[35]

Mentre continua il dibattito sulla misura in cui il consolidamento urbano migliorerebbe la sostenibilità ambientale, economica e sociale delle città[36], la sostenibilità stessa viene usata come giustificazione comune per attuare le strategie di consolidamento urbano.
E data la prevalenza di strategie di consolidamento urbano, la domanda allora diventa la seguente: in che modo il consolidamento urbano incide sulla vita urbana e sulla vivibilità dei residenti?[37] Secondo le possibilità che questo sistema può apportare, il consolidamento incide in vari modi in base al contesto in cui avviene. Nell'ambito relativo ai quartieri più centrali della città, questo potrebbe portare a situazioni positive che garantirebbero una buona vivibilità di quartiere, mentre una contestualizzazione in un Suburb odierno, come Rochedale e Burbank, ovvero ad oltre 15km dal centro, potrebbe creare non poche problematiche.

L'importanza della vivibilità suburbana

Possiamo intendere quindi, la vivibilità come una parte della qualità della vita globale per i residenti che vivono in contesti urbani. In una ricerca di geografia urbana,

31 B.Birrell, K.O'Connor, V.Rapson, V.&E.Healy, 2005, *Melbourne 2030: Planning rhetoric versus urban reality*, Monash University ePress.

32 T.Hogan, 2003, *Nature Strip: Australian suburbia and the enculturation of nature*, Thesis Eleven, Vol.74, n.1, pp. 54-75.

33 B.Gleeson, 2008, Critical Commentary. *Waking from the dream:an Australian perspective on urban resilience*, Urban Studies, Vol.45, n.13, pp.2653-2668.

34 P.Newman, J.R.Kenworthy, 1999, *Sustainability and cities: Overvoming automobiledependence*, Washington D.C.: island Press.

35 G.Seddon, 1997, *Landprints: Reflections on place and landscape*, Cambridge University Press.

36 R.Bunker, D.Hallowey, B.Randolph, 2005, *The expantion of urban consolidation in Sydney: Social impacts and implications*, Australian Planner, Vol.42, pp. 16-25. (Crane & Crepeau 1998, Gray, Gleeson, & Burke 2010, Palmer. 2007)

37 K.Lovejoy, S.Handy, P.Mokhtarian, 2010, *Neighborhood satisfaction in suburban versus traditional environments: An evaluation of contributing characteristics in eight California neighborhoods*, Landscape and Urban Planning, Vol.97, n.1, pp. 37-48.

Michael Pacione[38] ha identificato vari parametri di qualità della vita strutturati in uno schema secondo cui: esistono delle dimensioni oggettive e soggettive, in relazione con delle misure oggettive e soggettive della vivibilità urbana. Queste dimensioni possono poi variare in base al gruppo sociale, alla scala geografica e ai livelli di specificità del settore.
Nella ricerca soggettiva sulla qualità della vita, la soddisfazione per la nostra vita complessiva è costituita dall'appagamento di diversi ambiti (ad esempio, gradimento per il posto di lavoro, le relazioni, la comunità e il quartiere), che possono avere ciascuno dei sotto-ambiti (ad esempio, il soddisfacimento del quartiere può consistere in una piacevole convivenza con i vicini, il poco traffico, l'accesso agli spazi aperti, ecc.), e la preoccupazione maggiore riguarda i ambiti e sotto-ambiti relativi agli ambienti urbani.

In un'ottica simile, si può anche fare una distinzione tra vivibilità derivata da un ambiente urbano rispetto alla vivibilità vissuta nel contesto di un ambiente urbano. Ad esempio, la soddisfazione può derivare dall'alloggio, dal quartiere e la comunità rispetto alla soddisfazione con altri ambiti della vita, come ad esempio lavoro, relazioni e salute che possono essere vissute in un ambiente di tipo urbano.
Per fare questo, concettualizziamo la vivibilità urbana come derivata dall'ambiente urbano. Infatti, qui è definita come impatto soggettivo positivo o negativo del consolidamento urbano sulla vita dei residenti, così come sono percepiti da loro. Si tratta di una definizione specifica, pratica e permette ai residenti di formarsi una propria idea di ciò che costituisce la vivibilità urbana per loro.

Grazie a diversi studi particolamente interessanti, effettuati dall'Università del Queensland e già citati precedentemente, sono stati intervistati dei residenti in quartieri situati alla stessa distanza dal centro come i Suburb sotto osservazione di tesi, per comprendere pareri della popolazione sotto diverse tematiche.

Per quanto le interviste in oggetto siano inerenti all'argomento, abbiamo estratto solo delle parti che secondo noi riescono a far intendere la qualità della vivibiltà da parte della popolazione di Brisbane.

I risultati delle interviste

Le interviste effettuate erano strettamente legate all' obbiettivo di comprendere la percezione del consolidamento urbano nei residenti di zone periferiche della città.
Il sondaggio era strutturato su domande precise e suddiviso in determianti argomenti, che sono stati sottoposti agli intervistati, chiedendo opinioni soggettive, per poi ottenere un risultato il più possibile oggettivo.
Per una migliore consapevolezza globale in previsione della proposta di progetto, è stato molto importante comprendere come i residenti abbiano vissuto in passato, e se e quanto stiano percependo tutt'ora, tra l'impatto del consolidamento urbano e la vivibilità urbana.

-Abitazioni e verde privato:

"No, I could never live in an apartment. You're too close to your neighbors, you can hear through the walls. I like a fence between the neighbor and me."

"Although I live alone, I still like having a four or five bedroom house because I have my dogs ."

"I just can't imagine what you'd do with your life if you were in a real tiny place."

Escludendo i pareri discordanti, la maggior parte degli intervistati risiede in abitazioni che, tra ambienti interni ed esterni della casa sono di circa 400m^2, una dimensione da loro considerata consona per poter crescere una famiglia, avere animali e il giusto livello di privacy.
Molti di loro, inoltre, non hanno quasi mai considerato la possibilità di muoversi verso il centro dopo che i figli hanno

38 M.Pacione, 2003, Quality-of-life research in urban geography, Urban Geography, Vol.24, n.4, pp. 314-339.

lasciato la casa di famiglia, o nel caso abbiano considerato di rimanere nello stesso Suburb, ma riducendo il numero di stanze. Infatti, per loro la parte più difficile sarebbe trasferirsi in villaggi urbani e non poter più avere un giardino, zona nevralgica della casa per quasi tutti gli intervistati e, enorme mancanza nella maggior parte delle nuove zone residenziali urbane e suburbane.

-Stile di vita nel Suburb:

"[My husband has] realized how fortunate Australian people are. They all seem to grow up with the mentality that once you turn 16 or 17 you're going to have a car. It's just natural. [...] People just get used to taking the car everywhere."

"The unit block I live in there's 38 units there. The neighbours directly beside me have three cars, most of the units have got two cars and I think I'm the only one that doesn't have a vehicle."

"It's hard to know when you've only lived in one type of place. But I guess we all like the suburbs."

"I don't feel comfortable in the [inner] city. I've never lived there. I've only worked there."

"It's always been the Australian Dream to have a quarter-acre block and a house that is your sort of castle, your domain."

Molti residenti associano e identificano l'abitudine alla vita in periferia con la scelta di esserci rimasti a vivere. Infatti molti di loro sono cresciuti e rimasti nello stesso posto, dopodichè hanno preso quello che era stato ereditato dai genitori, ignorando altre possibilità, creandosi non poche difficoltà a livello di adattamento ad uno stile di vita più urbano. In altre situazioni, invece, alcuni intervistati non considerano l'eventualità di trasferirsi in centro poichè non avrebbero più giovamento dagli affetti di amici e parenti, che avrebbero solo nel loro quartiere, e per questo motivo molti non si sono mai allontanati troppo dalle zone a loro più familiari. Infine, un altro interessante aspetto è dato dal fatto che diversi intervistati hanno dato la loro preferenza alla periferia perchè derivante da esperienze pregresse soddisfacenti e hanno quindi creato un'associazione positiva con quell'esperienza, fortificando la loro decisione.

-Comodità e accessibilità:

"It was quiet back then, with old Queenslander homes. Nowit's full of apartment buildings. [...] It's become noisier and cramped. More ghettoish. Some units look after their exteriors and some don't. When the tenants move, they shove all their stuff onto the footpath. It's terrible. You notice an increase in litter and traffic at all hours of the night."

"What apartment living does to you is, it gives you a built-in family with your neighbor. When you're in a house, you've got your neighbors across the fence but they're separate. It's differentwith a communal entrance and stairweels or washing lines and laundry facilities - there's more interaction with your neighbors."

"I'd like to see those old, dead areas with high-rise on top and shops and everything underneath and probably a mall down the next street and a cinema. We haven't got a cinema or anything. To have a cinema and have a - this could be like a Bulimba type area - a fun place to come to for weekends and a bit of life in the place. It wouldn't affect anything; everyone could enjoy the amenities down there."

"I want to see written down the proposals for increased green space, increased services such as schools. That worries me. [...] I reckon if you double the population there's just no way you're not going to need more schools, more parkland, more of those sorts of services. I haven't seen any of that. i don't think it exists."

Un dato molto interessante riguarda l'associazione alla vita

nel suburb, per il più degli intervistati, con i termini di privacy e di tranquillità.
Una considerazione altrettanto interessante è stato il poco interesse verso la sicurezza nel quartiere e nella scelta delle scuole per i figli, al momento della decisone su dove andare a risiedere. Questo perchè globalmente la Città di Brisbane è molto sicura per il basso tasso di criminalità, e per la gestione delle scuole pubbliche che è gestita a livello globale dalle municipalità, e tutte le scuole sono equamente finanziate, quindi con poche differenze tra loro. Al contrario, molti residenti sono soliti iscrivere i figli in scuole in centro città o vicino al posto di lavoro per poter risparmiare tempo negli spostamenti, per lo più con l'automobile.
Un altro punto di particolare interesse è la percezione delle distanze da parte degl intervistati tra centro e il suburb, come tra le varie attrazioni e il suburb. Per molti, il fatto di essere a 15km dal centro è considerato come una soluzione conveniente, ignorando la concezione di poter volere luoghi simili ad una distanza inferiore o di poter essere agevolato mediante i mezzi di trasporto pubblico per inquinare di meno e, soprattutto, ignorando l'enorme dipendenza che hanno verso l'automobile.

-Consapevolezza della sostenibilità:

"I'm not sure that high-density is environmentally more acceptable than suburbs. You don't have trees and birds in those neighborhoods. [...] It's not good for your health and wellbeing. With no grass under your feet, you'll be angrier, more annoyed."

"You lose so much out of your day. It's a strain for families. Those long hauls in peak traffic are exhausting. The kids hate it too."

"An unfortunate concequence is that some of the really good farming areas around Brisbane are lost [...]. Trees and koalas are under a fair bit of pressure these days [...]. Other than that, I don't see a huge disadvantage in any way. It means we've got a few more roads to buid and perhaps a few more railways, but that's it."

"I don't understand why they cram [new subdivisions] the way they do. Tiny houses, tiny blocks tiny roads. We're not stressed out for space [in Australia], we have lots of space, so why?"

Tra i vari commenti, quelli riferiti dai residenti in ambito di sostenibilità erano concentrati verso la grande e continua perdita di terreni agricoli, di problemi legati al traffico veicolare e all'aumento delle spese per la fornitura dei servizi.
In rari casi gli intervistati fanno spontaneamente accenno allo urban sprawl, e mediamente sono risultati neutrali all'impatto negativo che lo sprawl ha avuto sulla qualità dell'aria, ma la maggior parte sono d'accordo sul fatto che quest'ultimo stia consumando sempre più terre agricole, rovinando gli affari di molti contadini, costretti a vendere cambiare mestiere o di trasferirsi in località più sicure per lo sviluppo dell'agricoltura.
Sebbene ci siano alcuni residenti non realmente interessati a diminuire gli sprechi e a ridurre l'inquinamento provocato dalle proprie automobili, molti vorrebbero ambienti più eco-friendly, o comunque soluzioni alternative per evitare le congestioni del traffico che sono sempre più frequenti.

Analisi conclusiva

Se inizialmente ci siamo confrontati con le varie possibili teorie per comprendere il perchè della condensazione urbana in risposta allo sprawl, quasi demolendo l'idea in futuro di un sogno suburbano australiano, questi commenti hanno quasi ribaltato la situazione.
L'idea di una grande casa con un grande giardino permane nella mente degli abitanti di Brisbane, nonostante le grandi problematiche degli ultimi anni e l'inversione di tendenza a livello costruttivo.

Va detto però, che molti residenti sarebbero ben disposti ad un suburb più sostenibile e compatto, cercando di non doversi spostare in centro città, ma tenendo aperta questa possibilità, mentre altri invece non sono minimamente in-

tenzionati a cambiare lo status quo.[39]
Quello che sicuramente è servito a noi da queste interviste, ma che aiuterebbe anche i pianificatori, è una possibile futura lettura dell'abitazione suburbana in Australia.
Quindi, delineando quelli che sono i principali interessi per i residenti, vi sarà certamente quello di garantire ampi spazi, privacy, e tranquillità. Considerando, poi, una decisa riduzione degli spazi in confronto alle dimensioni abituali delle Queenslader, una soluzione potrebbe essere quella di fornire lo spazio necessario per una famiglia, che mediamente a Rochedale-Burbank è di quattro persone[40], con la possibilità di avere un giardino privato per piante e/o animali.
Inoltre, di primaria importanza per una progettazione futura è la possibilità di avere del verde pubblico per la comunità con spazi che favoriscano la socializzazione, ma che diano anche la possibilità di mantenere un certo tipo di privacy.
Considerando tutte queste possibilità, l'idea che il sogno australiano possa spegnersi è, se non alquanto improbabile, sicuramente non realizzabile in breve tempo.

Figura 61 Immagine raffigurante una zona residenziale fuori Rochedale. Fonte: Queensland Housing Strategy, Queensland Government.

39 J.F.Kelly, B.Weidmann, M.Walsh, 2011, The Housing We'd Choose, Report, Melbourne: Grattan Institute.

40 Brisbane Community Profiles: Resident Profile: Rochedale - Burbank SA2, p.15.

3.4. La sostenibiltà urbana come risposta alla densificazione

Con l'ambizione a New World City, la Città di Brisbane, come qualsiasi altra città in lizza per una categorizzazione tale, deve forzatamente considerare la progettazione non più con il solo scopo di un beneficio economico, ma adoperando una progettazione sostenibile nei già citati ambiti: economico, sociale e ambientale.
Così facendo, il governo del Queensland ha reso pubblico e quindi fortemente consigliato diversi piani legati al concetto di sostenibilità, in modo da sviluppare una progettazione che possa essere strettamente legata al sistema urbano, ma soprattutto in questo caso, suburbano.

L'obbiettivo di questi piani è di dimostrare l'importanza dell'investire nella progettazione sostenibile e di accrescere la domanda da parte di proprietari, costruttori e sviluppatori per pratiche di sviluppo più sostenibili. Infatti, estratti di questi piani sono riportati nel Community Plan per la progettazione, a scala urbana e architettonica, dei quartieri di Rochedale e Burbank. La sensazione da parte del Brisbane City Coucil, è quella di poter arrivare a sviluppare i nuovi Suburb, e riqualificare gli altri, attraverso una progettazione sostenibile, che non si riferisca solo nella qualità dei materiali delle abitazioni, ma che porti soluzioni e giovamento a tutto il quartiere anche a livello di vivibilità urbana.
Va sottolineato però che, una volta visitate diverse zone del Suburb, in rare situazioni si può notare una scelta di tipo sostenibile tra le case e il contesto.

Il problema della sparizione di verde privato

Il sogno australiano è rimasto tale fino ad ora perchè veniva spesso associato alla possibilità di avere un grande giardino dove poter svolgere molteplici attività in totale serenità e privacy, ma il consolidamento rischia di intaccare questo desiderio.
Potrebbe essere quindi utile riflettere sulle funzioni dei giardini privati e cortili di edifici residenziali, per provare a evitare che il condensamento annulli questo spazio vitale per gli abitanti del Queensland. Essi infatti, non si limitano alla qualità della vita delle singole famiglie, nel caso di presenza di giardini privati, ma anche nell'apportare benefici alla comunità in generale e da un punto di vista ambientale.

Questi benefici derivano dalla presenza di alberi, da altre piantumazioni e dalle superfici vegetate.[41]
Gli alberi non solo forniscono ombra dal sole, ma modificano anche l'aspetto della superficie morbida del microclima e possono assorbire le sostanze inquinanti. Le superfici vegetate assorbono l'acqua piovana e riducono gli scarichi nelle fognature.
Essi costituiscono il primo stadio di un sistema di drenaggio sostenibile. Inoltre, non meno importante, gli alberi hanno bisogno di spazio per crescere sia per la chioma e, soprattutto, per le radici. Poichè creano danni strutturali agli edifici a causa della riduzione dello spazio intorno alle abitazioni, e questo ha avuto l'effetto di ridurre in modo sostanziale il grado di copertura arborea, e questo poiché non c'è abbastanza spazio per loro ai lati e sul retro delle case. Questa, forse, è la principale problematica nei confronti dei piccoli spazi verdi delle nuove tipologie edilizie.

I giardini privati, inoltre, mostrano un alto grado di biodiversità grazie alla grande varietà presente nel Paese. Quando inserito in un'area residenziale questa diversità può essere molto significativa e superiore a quello che si trova, ad esempio, su terreni destinati a campi sportivi o un'agricoltura intensiva, poichè sono una grande fonte naturale per l'abbattimento delle isole di calore, oltre alle già citate proprietà naturali.

41 T.Hall, *Where have all the gardens gone?*, Australian Planner, 2008, Vol.45 n.1, p.33.

Per quanto riguarda la qualità della vita dei residenti, uno dei ruoli più importanti dello spazio intorno alla casa è quello di fornire una visione d'insieme, luce naturale e ventilazione naturale. Un giardino o un cortile sul retro della proprietà offre i vantaggi di sicurezza e privacy che non si trovano nello spazio pubblico e possono essere caratterizzati come una stanza all'aperto. Può fornire uno spazio per i bambini in un ambiente sicuro dove possono essere sorvegliati da adulti dall'interno dell'abitazione e ottimo per attività all'aperto. Inoltre, offre un posto per gli adulti per sedersi, cenare e potersi godere la vita subtropicale.

Il rischio di perdita di identità

Sia che si parli di teoria del transetto o che si parli della condensazione urbana, la caratteristica che accomuna queste ad altre teorie recenti è la mancanza di identità del luogo in oggetto. Quello che più ci ha colpito nelle interviste ai residenti, e dalle esperienze personali durante il nostro soggiorno, è stato questo forte senso di appartenza nella popolazione nonostante sia un paese storicamente giovane.

La condensazione analizzata fino ad ora crea molte soluzioni a livello residenziale per un sistema urbano, collegamenti più facili e agevoli, limita davvero l'enorme consumo di suolo creatosi per i problemi di sprawl, però la creazione di cluster urbani che si stanno sviluppando nei vari quartieri periferici della città, mancano di identità. Quell'identità che differenzia le abitazioni del Queensland da tutte le altre nel Continente Oceanico.

Va comunque detto che, negli ultimi anni, di Queenslander originali ne sono rimaste ben poche, e questo non è solamente causato dalla condensazione urbana, infatti nelle molteplici abitazioni cookie-cutter presenti, si possono notare piccoli dettagli che possono rimandare vagamente a qualche particolare delle Queenslader, quali l'elevazione da terra dell'edificio, o la forma delle coperture, come il voler riproporre la veranda. Ma con tutta questa moltitudine di edifici e quartieri dal design indifferente che sono proliferati, si percepisce che la crescita e l'espansione hanno eroso il carattere naturalistico del Queensland.
Per questo motivo abbiamo optato per integrare nel nostro intervento la progettazione sostenibile, che è effettivamente un modo di progettare più legato all'ambiente, alle abitudini e, in questo preciso caso, alla vita del Queensland.

Figura 10. Estratto di un articolo dal Courier Mail, Brisbane.
Fonte: Courier Mail, Brisbane.

3.5. La progettazione sostenibile nel clima Subtropicale

Sebbene lo Stato del Queensland sia territorio di passaggio del Tropico del Capricorno, la sua estensione la porta ad avere quattro diverse condizioni climatiche, ognuna con le sue specificità e con le relative differenze da applicare durante la fase di progettazione. Infatti, da Brisbane, molto vicina al confine con il New South Wales, a Bamaga, piccolo paese sulla punta a Nord dello Stato, vi sono circa 2.150 Km di distanza, la stessa che separa Glasgow da Napoli.

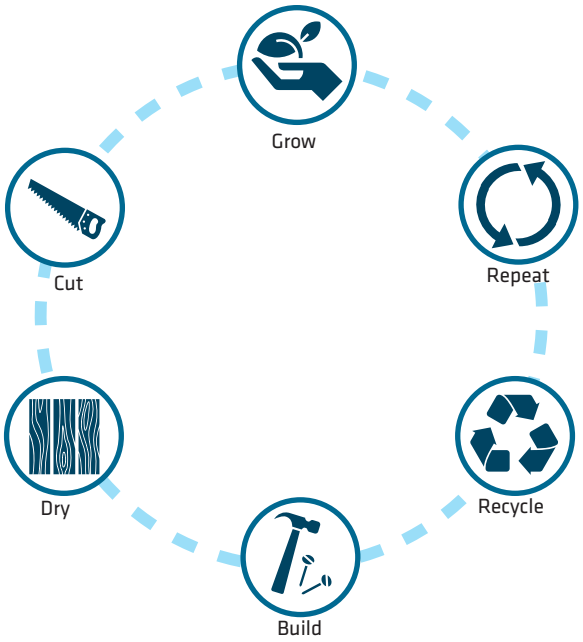
Per questo motivo è stata molto importante, per noi, la consultazione di diversi documenti che approcciassero a questo tema, che è attualmente di enorme importanza per il benessere e il comfort dei residenti.
Il documento di riferimento da noi adottato e fortemente consigliato nel Community Plan per Rochedale e Burbank, oltre che essere strettamente legato al South East Queensland Regional Plan 2009-2031, è stato il Subtropical Design in SEQ,[42] ossia un vero e proprio manuale per la progettazione sostenibile a scala micro-urbana, con indicazioni tecniche su come impostare la pianificazione urbana e architettonica. Ovviamente, essendo una fonte molto ampia e con una grande varietà di unicità ambientali e urbane, abbiamo voluto estrapolare quelli che secondo noi sono stati i concetti cardine del progettare a livello sostenibile in un clima Subtropicale, e mettendoli in relazione anche a livello fisico, con i siti delle nostre proposte progettuali.

Il principale fattore chiave della progettazione sostenibile nel Queensland, come concettualmente deve essere anche nel resto del mondo, è sicuramente riscontrabile nel locale, ovvero:

- l'utilizzo di prodotti realizzati in loco
- progettare avendo cura dell'ambientazione locale

Questo concetto, poi, si sviluppa maggiormente in architettura quando tutte le parti si identificano nella progettazione sostenibile in un percorso di vitale importanza per la sussistenza dell'ambiente e delle caratteristiche tipiche di una località, utilizzando materiali del posto, quindi soprattutto legno, mediante il seguente ordine:

- grow/pianta
- cut/taglia
- dry/asciuga
- build/costruisci
- recycle/ricicla
- repeat/ripeti



42 R.Kennedy, ***Subtropical Design in SEQ. A Handbook for Planners, Developers and Decision Makers***, **Brisbane City Council and State of Queensland, 2010.**

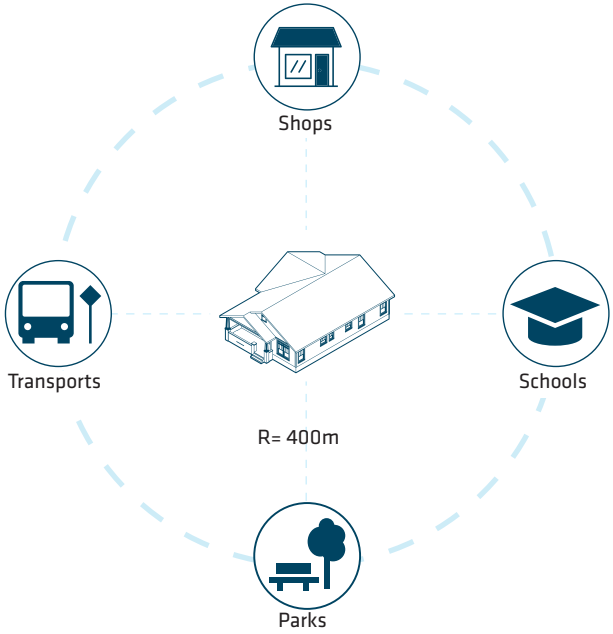
Questo sistema agisce in modo da proteggere un organismo ambientale molto importante come quello del Sud Est del Queensland, poichè la deforestazione in questa zona dell'Australia è stata fortemente sfruttata, e negli ultimi anni si sta cercando di tutelare in modo adeguato. Inoltre, darebbe la possibilità di un aumento dei guadagni per i produttori locali, abbattendo così i costi di produzione, spedizione e smistamento dei materiali.

Entrando più nel dettaglio, sottolineeremo quelle che secondo noi sono le caratteristiche principali da rispettare in una progettazione sostenibile, per poter garantire il benessere del residente, rimanendo nel totale rispetto del territorio, delle tecniche costruttive e della storia del luogo.

Le strategie principali dal Sustainable Plan

1. Localizzazione e Rispetto della topografia:

- Identificare le zone del territorio più significative, e protezione di queste dall'uso di suolo che potrebbe modificarne il carattere locale, o delle possibili viste sceniche.
- Identificazione e sviluppo delle disposizioni per la protezione di elementi naturali critici. Come nel nostro caso, la salvaguardia delle foreste di Eucalypto e di conseguenza la protezione dei Koala, animale a forte rischio di estinzione.
- Mantenere il terreno naturale come vincolo progettuale, piuttosto che come problema da risolvere per grandi lavori di sterro da movimentare.
- Facilitare i viaggi a piedi. Tenere conto della realtà fisica che procura camminare in una topografia collinare con caldo e umidità, fornendo percorsi comodi e ombreggiati. Nelle zone collinari urbane, la distanza media di 400m, equivalenti di 5 minuti a piedi, deve considerare la presenza di servizi necessari alla comunità, come negozi, scuole, parchi e trasporti pubblici. [vedi fig. in alto]
- E' sconsigliato lavorare troppo sulle forme dei pendii con muri di sostegno e recinzioni, che combinati rallentano o annullano la possibilità di circolazione della brezza.



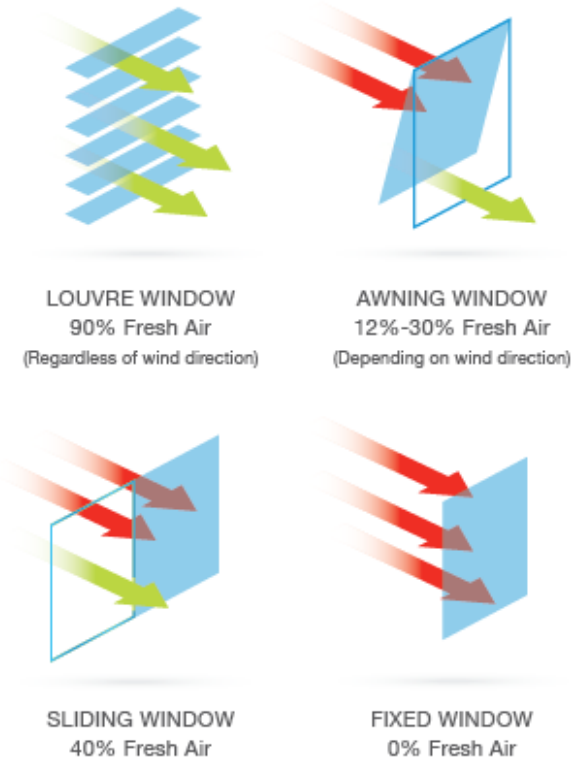
2. Diversificazione dell'ambiente costruito:

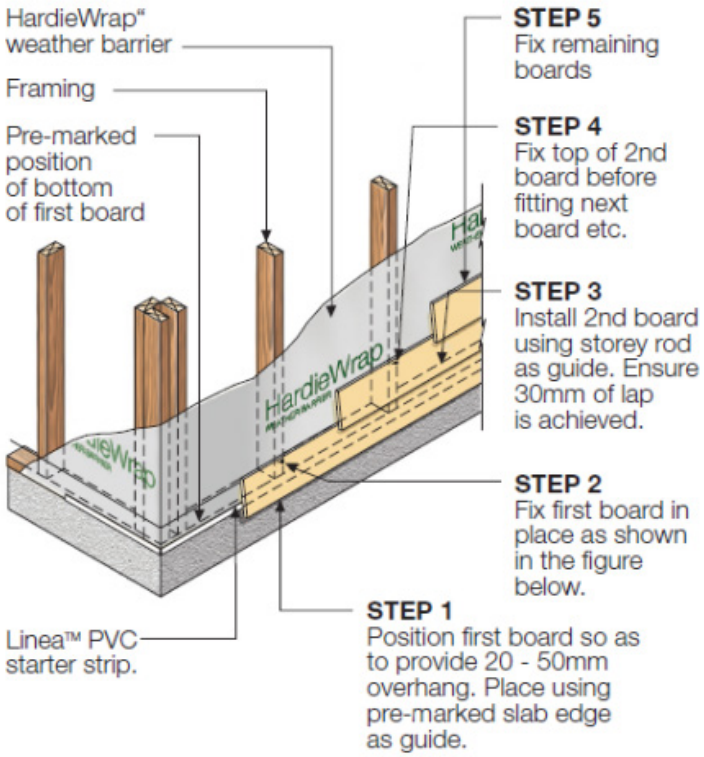
- Mantenere un focus su apertura e permeabilità, come anche un forte legame con la natura in ambienti polifunzionali e consolidati.
- Individuare forme abitative più dense che affacciano su spazi verdi, a breve distanza a piedi dai mezzi di trasporto pubblico.
- Assicurare la presenza di aree di terreno profonde entro i confini dei fronti stradali e nei cortili, in modo da consentire l'insediamento in loco di alberi subtropicali.
- Creare spazi aperti a metà dell'isolato, in modo da offrire ombra fresca in estate e protezione dai venti freddi in inverno.
- Le caratteristiche dell'acqua, ben posizionate e progettate, aumentano il raffreddamento passivo e migliorano la qualità degli spazi pubblici.

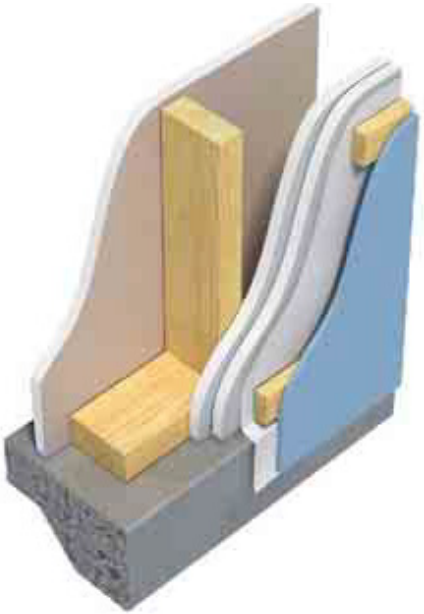
3. Considerazione del carattere locale:

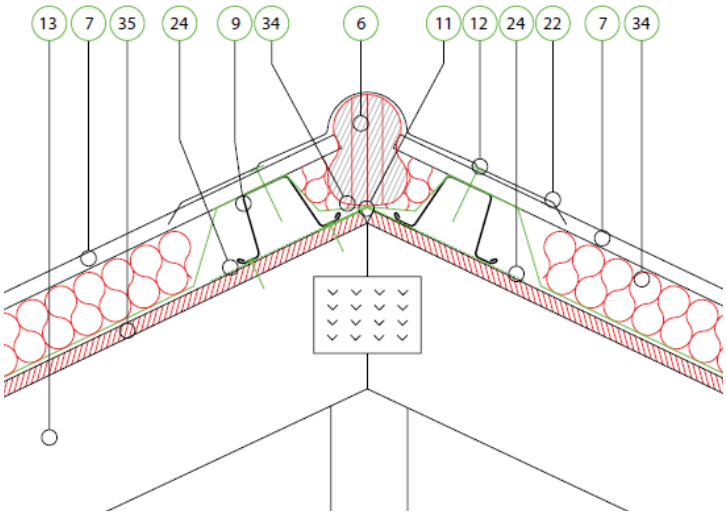
- Identificare e riconoscere la combinazione di forme, texture e altri elementi che contribuiscono al carattere distintivo di un'area locale.
- Riconoscere il contributo delle strutture vernacolari al carattere del loro quartiere. Salvaguardare l'autenticità delle aree esistenti consentendo cambiamenti dinamici nell'uso delle strutture vernacolari nel tempo.
- Utilizzare le dimensioni e i materiali, piuttosto che stili prescritti, per esaltare l'espressione del carattere locale nella progettazione di edifici e spazi pubblici all'aperto.
- Essere consapevoli dell'effetto del tempo subtropicale e degli agenti ambientali sui materiali; il vento, il sole, il sale e la polvere causano la corrosione, lo scolorimento e l'offuscamento di molti tipi di materiali. Le specifiche dei materiali variano notevolmente a seconda del contesto e della funzione. Ad esempio, un materiale organico come il legno, un materiale che si caratterizza nell'identità locale, si deteriora rapidamente se non è protetto dagli agenti atmosferici attraverso appropriati dettagli costruttivi.
- Ove possibile, utilizzare materiali di provenienza locale che integrano il carattere locale; ad esempio, i materiali di risulta possono essere riutilizzati o riciclati per nuove applicazioni.
- Utilizzare materiali che siano adatti all'applicazione specifica e che possano contribuire al comfort e alla sostenibilità dell'ambiente urbano. Come pavimentazioni esterne porose che possano evitare ristagni di acque piovane in superficie, rifocillare la vegetazione mediante filtrazione e ridurre l'effetto isola di calore.

Dal punto di vista tecnologico, sono stati fatti enormi passi in avanti rispetto alle stratigrafie più semplici della prima colonizzazione. Sebbene in questo tipo di clima non vi siano problematiche dal punto di vista del riscaldamento, al contrario, la prima soluzione da trovare è data dal raffrescamento, soprattutto durante le estati molto calde e umide.









Pagina precedente:

Figura 11, in basso a sinistra. Tipologia di serramento, ottimo per promuovere la ventilazione e favorire le brezze all'interno dell'abitazione. Fonte: Breezway.com.au

Figura 12. Schema rappresentante le migliori e le peggiori soluzioni su come utilizzare la ventilazione trasversale. Fonte: Breezway.com.au

Figura 13, in alto a sinistra. Una stratigrafia tipo con l'utilizzo della base, della struttura e del rivestimento esterno in legno. Fonte:

Figura 14, in basso a sinistra. Stratigrafia tipo di una copertura a falde con rivestimento esterno in acciaio laminato:

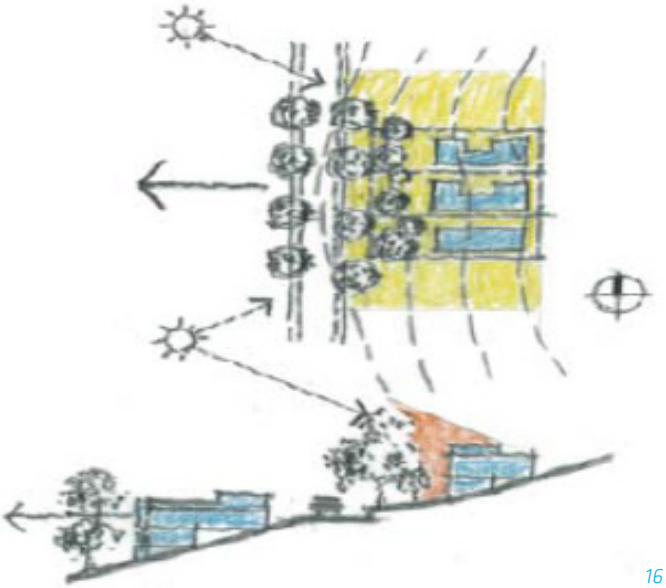
6- Cavity seal insulation - 75mm; 7- Corrugated roof sheeting; 9- Roofing Batterns - 40mm; 11- Galvanized steel flashing; 12- Roof sheeting screws; 13- Roof timber framing; 22- Ridge capping; 24- Wide dump proof course - 110mm; 34- Roof insulation and sarking - 60mm; 35- Promatec 40 borads - 90mm. Fonte: colorbond.com

Figura 15, in alto. Rappresentazione di un possibile pacchetto a muro con strati di cartongesso e isolanti. Fonte: usgboral.com.au

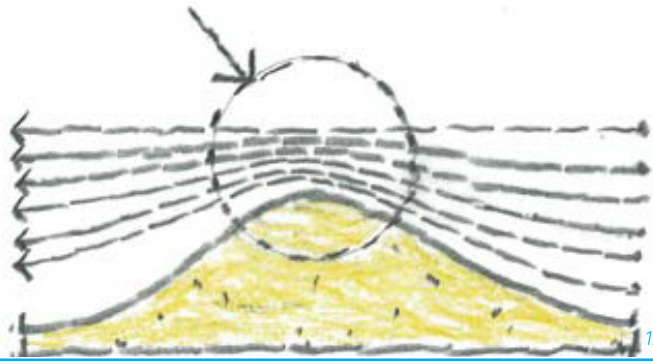
Abbiamo quindi ipotizzato di sviluppare sempre una struttura leggera ma resistente in Glulam, considerando diverse stratigrafie, soprattutto per muri e coperture ottenute da fornitori e produttori locali, in modo da ipotizzare un involucro correttamente isolato che garantisca il giusto comfort per chi ci andrà ad abitare. [vedi figure pag.98 e 99]

4. Integrare con la natura:

- Mentre gli insediamenti urbani in climi caldi e secchi traggono beneficio dalla forma urbana, dove gli edifici vicini si ombreggiano a vicenda e le strade dal sole diretto, le città in climi caldo-umidi hanno bisogno di apertura e permeabilità per consentire il facile flusso del vento attraverso lo spazio tra gli edifici e attraverso gli edifici stessi.
- La città del SEQ[43] del futuro, calda e umida, deve essere compatta, ma deve rimanere aperta e permeabile. Ciò significa che gli edifici devono essere distanziati, ma non isolati l'uno dall'altro. Lo spazio tra gli edifici deve essere considerato come uno spazio urbano positivo che supporta una serie di attività come il collegamento di edifici con portici e cortili coperti.
- La conoscenza del percorso del sole è essenziale per la pianificazione e la valutazione dell'efficacia delle strategie di progettazione climatica passiva. Il sole è più basso nel cielo durante i sei mesi da fine marzo a fine settembre e penetra più in profondità sotto le tende da sole e negli edifici, e proietta ombre più lunghe. [vedi figura n.16] E' più alto nel cielo da fine Settembre a fine Marzo, e proietta ombre più corte a Nord dell'edificio, dove può essere limitato posizionando ombreggiature alte. Durante la parte più calda dell'anno, il sole sorge a Sud-Est e tramonta ogni giorno a Sud-Ovest.
- Alcuni dei punti precedenti possono sembrare irraggiungibili laddove lo sviluppo urbano è stabilito e l'assetto stradale esistente non è idealmente orientato da progetto. Un Master planning per gli sviluppi di riempimento che aumenta la densità e la combinazione di usi intorno a zone di sviluppo orientate al transito e centri di attività offre un'opportunità ideale per sostituire modelli urbani inadeguati. Ciò di cui c'è bisogno sono orientamenti per le strade e spazi aperti urbani che saranno più favorevoli al sostegno di spazi pubblici vivaci.
Per quanto riguarda la nostra zona di progetto, gli assi principali che verranno analizzati nel prossimo capitolo, sono stati progettati in modo consono da questo punto di vista. Meno per quanto riguarda la possibile percorrenza ai lati per pedoni e ciclisti.
- I pendii collinari che danno accesso alle brezze sono luoghi auspicabili per lo sviluppo residenziale in luoghi umidi e



16



17

43 South East Queensland

subtropicali. Tassi più elevati di movimento dell'aria si verificano vicino alla sommità della collina sul lato del vento. I venti sono più forti in cima e ai lati della cresta della collina, e le velocità del vento sono più basse vicino al fondo della collina. Il lato sottovento della collina si trova generalmente in una "*ombra del vento*" dove non c'è brezza. [vedi figura n.17]
- Fare in modo che la pianificazione dello sviluppo residenziale sui pendii collinari tenga conto dei vantaggi climatici della topografia. Fare in modo che sia gli edifici che i sentieri siano protetti dall'ombra degli alberi a beneficio sia degli edifici che dei sentieri.
- Utilizzare piante strette con il lato lungo rivolto a Nord. In combinazione con la corretta posizione e il corretto dimensionamento delle aperture, questa strategia può combinare con successo il controllo del sole, l'ingresso della luce diurna e il flusso d'aria attraverso un edificio. Le facciate occidentali e orientali dovrebbero essere ridotte al minimo.
- I balconi o le terrazze devono offrire un collegamento diretto e utile con la vita all'interno. I balconi che sono parzialmente incassati, piuttosto che sporgere completamente oltre la linea dell'edificio danno agli utenti un migliore senso di privacy e utilità. I balconi devono essere abbastanza profondi da permettere alle persone di riunirsi attorno a un tavolo.

18

5. Uso della vegetazione:

- Fare delle strade alberate la norma. Garantire una copertura arborea continua lungo i sentieri pedonali nei progetti esistenti e in quelli nuovi. Incorporare l'impianto di viali nella progettazione di strade non solo crea strade memorabili e fornisce ombra alla superficie stradale, ma riduce anche la temperatura dell'aria nell'ambiente.
- Gli alberi che ombreggiano gli edifici a Ovest e a Sud-Ovest riducono il fabbisogno energetico estivo per il raffreddamento, bloccando il caldo sole pomeridiano.
Gli alberi che ombreggiano i lati orientali degli edifici proiettano ombre nelle ore mattutine più fresche. Tuttavia, sono utili per proteggere le vetrate rivolte ad Est e quindi possono avere un effetto positivo sul comfort negli spazi chiusi in estate. [vedi figura n.18]
Gli alberi che ombreggiano il Nord degli edifici, invece, possono ridurre il fabbisogno energetico in estate fornendo raffrescamento. A seconda dell'altezza e della distanza dall'edificio, gli alberi potrebbero dover essere decidui, così da ridurre il consumo di energia elettrica in inverno.
- Assicurarsi che la vegetazione promuova piuttosto che prevenire le brezze e la ventilazione naturale. Gli arbusti alti nelle zone subtropicali richiedono un'attenta selezione e collocazione per influenzare positivamente il movimento dell'aria e sviluppare un'ombra utile.

PARTE SECONDA

4.
ANALISI
E STRATEGIE PROGETTUALI

Questa seconda parte di elaborato verterà su tutto il lavoro pratico relativo all'intervento da noi proposto per migliorare la zona di Rochedale e Burbank. Il capitolo attuale è da intendersi come preliminare al progetto e eredità di tutta la ricerca da noi effettuata dapprima in Italia, e successivamente in Australia, mettendo in risalto tutte le analisi di maggior impatto e rilevanza per il progetto stesso.

Il rapporto delle due ricerche è risultato fortemente a sfavore della ricerca italiana, in confronto con quella effettuata sul posto: le prime analisi avvenute in Ateneo sono risultate superficiali e incomplete, ma solo una volta arrivati al sito di progetto per il primo di diversi sopralluoghi. Con l'ausilio, poi, del Tutor e dell'attento e decisamente scrupoloso sistema di archiviazione del Brisbane City Council, come dei vari Dipartimenti legati al Governo del Queensland, è stata raggiunta una conoscenza più approfondita dei luoghi, delle modalità e delle persone per cui abbiamo prodotto la nostra proposta.

Pagina precedente:
Immagine realizzata dagli autori.

4.1 Analisi storica e statistica

Dalla sua fondazione, circa il 1865, la zona tra Rochedale e Burbank è sempre stata occupata da piccole aziende agricole che coprivano la parte settentrionale, mentre quella meridionale era prevalentemente residenziale. A inizio Novecento, l'area era prevalentemente dedicata alla coltivazione, con la maggior parte dei terreni appartenenti a pochi proprietari terrieri che possedevano grandi lotti, il che ovviamente si rifletteva nei pochi abitanti presenti. Nei primi anni Venti, le grandi tenute furono suddivise in appezzamenti più piccoli, in modo da favorire un aumento di popolazione, ma cercando di mantenere intatti i possedimenti agricoli, con le uniche eccezioni per i piccoli siti minerari presenti a Nord-Ovest di Rochedale e a Sud-Ovest di Burbank. La situazione rimase consolidata fino a metà del Novecento, quando la maggior parte della popolazione dei due Suburb si concentrò nella zona a Sud di Rochedale, come è ben visibile dalla mappa del 1945, ottenuta tramite il Brisbane City Council[1].

Il grande cambiamento lo portò la prima autostrada, più comunemente conosciuta come la Pacific Motorway, che percorre tutta la costa orientale del Queensland e del New South Wales da Cairns a Sydney, passando per la Gold Coast e, precedentemente per Brisbane. Questa autostrada passava senza mezzi termini per il centro di Brisbane: ovvero rientrava dalla costa in direzione del centro cittadino, per poi fare un tragitto in diagonale verso Sud-Est, tagliando tutti i quartieri interessati fino a ritrovarsi nuovamente a costeggiare l'Oceano più a Sud,in direzione Gold Coast.

Rochedale era compreso tra questi Suburb, poiché veniva toccato dalla grande strada al confine di Sud-Ovest. Questa rapida connessione verso il centro portò giovamento soprattutto a quest'ultimo distretto da un punto di vista prettamente economico, mentre Burbank rimase leggermente più protetta in un'ambientazione naturale, piuttosto che verso un'impronta più urbanizzata come per i Suburb più a Nord.
Progressivamente, l'aumento di commercio e della popolazione diventò inevitabile fino alla situazione odierna, soprattutto quando venne modificato il tratto della M1, facendo in modo che non dovesse più passare per forza dal CBD, ma tagliando tutta la zona Est della Città, facendola passare quindi lungo tutto il confine ad Ovest di Rochedale, e creando così un grande raccordo nella zona di Sud-Ovest con l'autostrada originaria, ora rinominata M3.

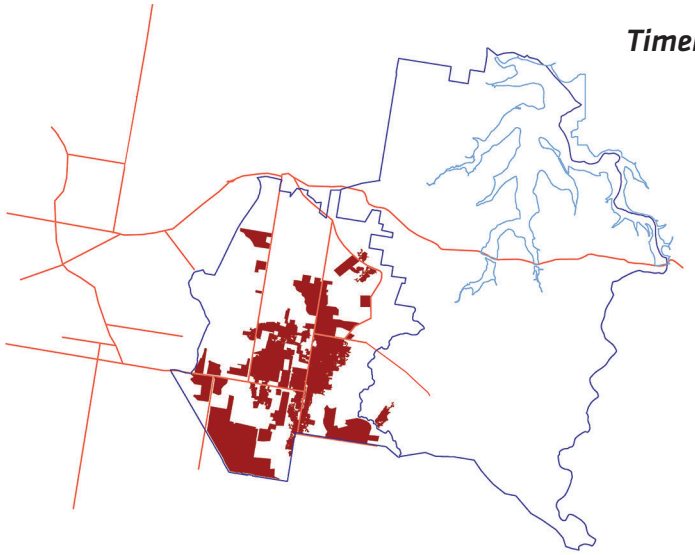
Per meglio comprendere la situazione che ci ha aiutato ad apprendere chi abitava, e soprattutto chi sta abitando i due distretti in esame, abbiamo optato per l'acquisizione degli ultimi tre censimenti pubblicati dall'Australian Bureau of Statistics, dal 1996 al 2016[2], così da poter vedere riflessi nei numeri i vari cambiamenti di scenario dei quartieri che sono di nostro profondo interesse.
Lo sviluppo della comunità nei due Suburb è certamente cominciato prima di tale data, ma abbiamo ritenuto più opportuno analizzare la situazione degli ultimi vent'anni per osservare un andamento più recente. Inoltre, sempre tramite il sito governativo per dati statistici, abbiamo potuto osservare un censimento unificato dei due Suburb datato 2016[3].

1 Brisbane City Council, Brisbane City e-plan, www.eplan.brisbane.gov.au Consultato il 23 Gen 2019.

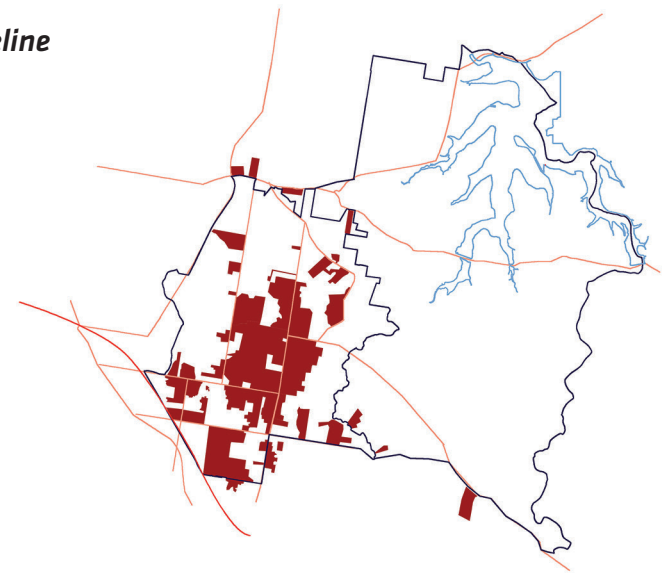
2 Australian Bureau of Statistics, 1996,2006,2016 Census. [www.abs.gov.au – ultima consultazione 21 Gennaio 2019]

3 Ibid n.2

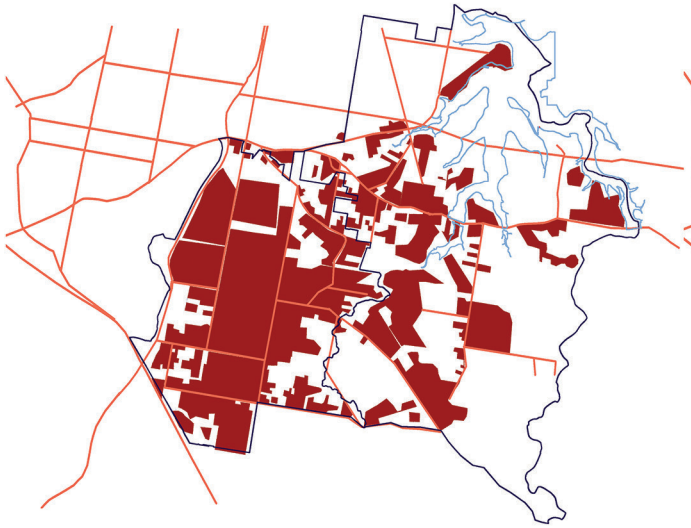
Timeline



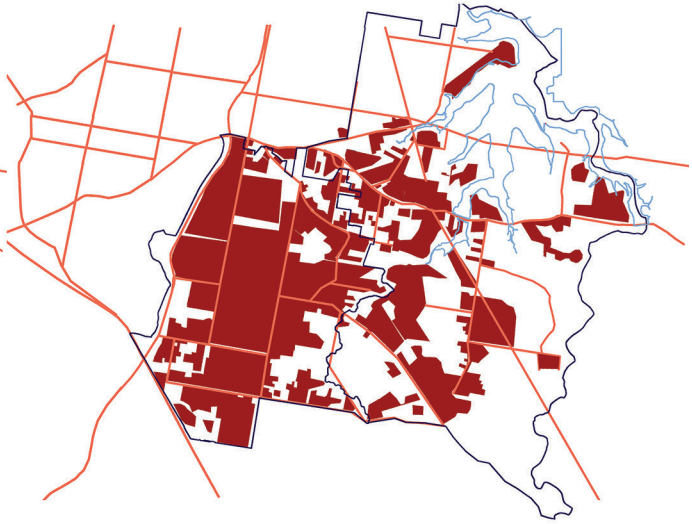
1945



1985



2005



2015

Popolazione

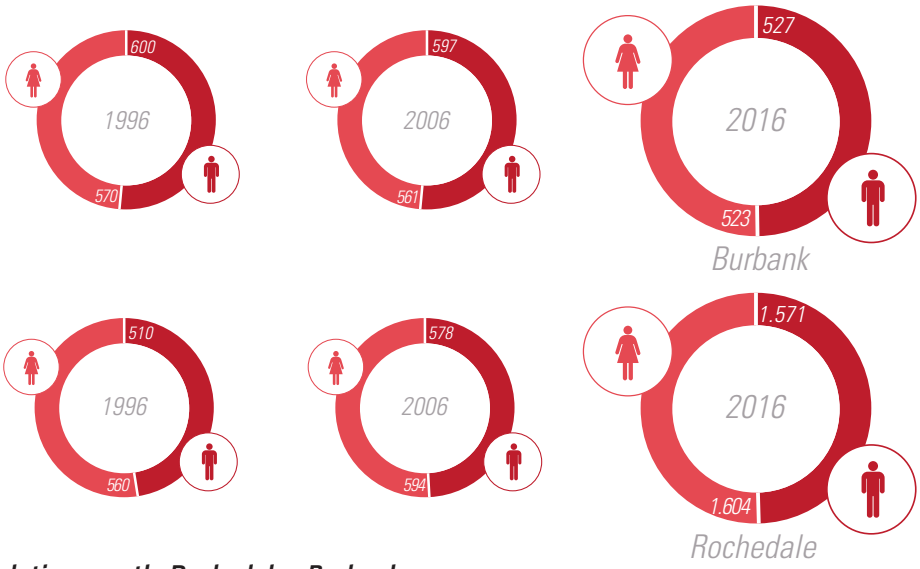
I primi grafici in esame si riferiscono alla popolazione residente nei due Suburb. Risalta certamente il dato relativo ai residenti a Rochedale se messi in confronto con il totale di Burbank. In particolar modo nelle ultime due decadi, dove seppur sempre in crescita col passare degli anni, è più che raddoppiata dal 2006, visto che nell'ultimo censimento del 2016 la popolazione censita è di 3.175 abitanti.
Questo dato è direttamente legato all'inurbamento portato direttamente dal piano di sviluppo di Rochedale.

Dato meno imponente, ma comunque interessante, è la graduale decrescita di popolazione per quanto riguarda Burbank, che ha perso un centinaio di residenti nell'arco di dieci anni, probabilmente da ritenersi per un carente fattore attrattivo relativo ai collegamenti verso il centro cittadino.

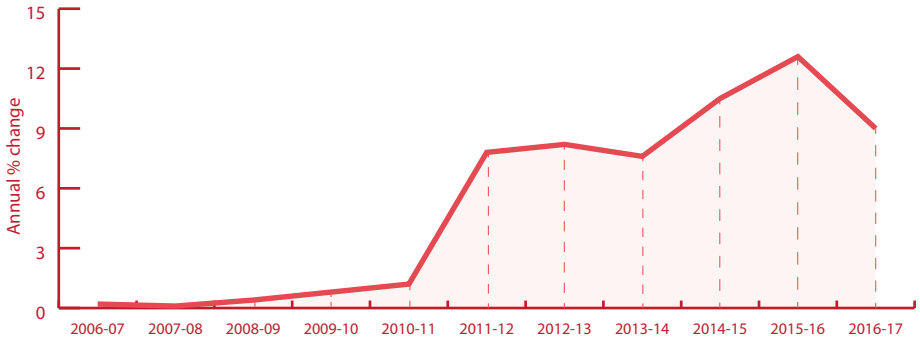
Persone per abitazione

Parallelamente all'incremento della popolazione di Rochedale, anche le abitazioni sono aumentate seguendo lo stesso andamento, poichè il numero totale di abitazioni è più del doppio rispetto al 2006.

Population by sex



Estimated resident population grouth, Rochedale - Burbank



In particolare l'aumento maggiore si può notare nelle abitazioni con famiglie composte da quattro persone, in secondo luogo famiglie di due persone, seguite da quelle di tre componenti.
Per quanto riguarda Burbank, il calo della popolazione residente nel suburb si riflette nelle statistiche di questo grafico per le famiglie composte da due persone, anche se sono aumentate di poco le abitazioni con un solo residente.
Un dato interessante è proprio riferito alle abitazioni con un solo residente all'interno, i quali sono tutti in affitto, sia a Rochedale che a Burbank.

Tipologia edilizia per Suburb

Il dato più importante di questa analisi è strettamente legato alla prima voce entrambi i quartieri. Anche se con numeri decisamente diversi tra i due Suburb, il dato è quasi unanime nel confermare che sul territorio le abitazioni sono quasi tutte indipendenti l'una dall'altra.

Anche in questo caso, l'aumento in Rochedale è esponenziale, e sebbene ci siano censite anche altre possibilità abitative differenti, queste non superano il centinaio. Questo

Family Composition, Rochedale - Burbank SA2, 2016

	Couple family with no children		Couple family with children		One-parent family		Total
	number	%	number	%	number	%	number
Rochedale - Burbank	528	30.3	1.037	59.6	163	9.4	1.740

Household per Number of Persons

dato si riflette perfettamente anche in Burbank, come nella percentuale finale del documento condiviso. Seguendo in modo logico i risultati delle altre statistiche, vi è un leggero calo delle abitazioni. Niente di realmente preoccupante, ma ad ogni modo si è sceso sotto al migliaio rispetto agli anni precedenti altra testimonianza del calo nel quartiere.

Molto interessante è a nostro modo di vedere nella pagina seguente, la mappa da noi prodotta in base alla dimensione dei lotti di proprietà sul territorio. Questa mappa ci è servita per comprendere le reali dimensioni dei lotti, cosi da comprendere sia la tendenza verso le zone più urbanizzate, come anche la più alta percentuale di lotti di 20.000m^2, che ricoprono la maggior parte dei suburb. Inoltre, è da notare il fatto che il più alto numero di lotti tra 100.000 e 200.000m^2 siano situati in Burbank. Mentre nel più dei casi, per i lotti oltre i 200.000m^2, si tratta di terreni di proprietà del Brisbane Council.

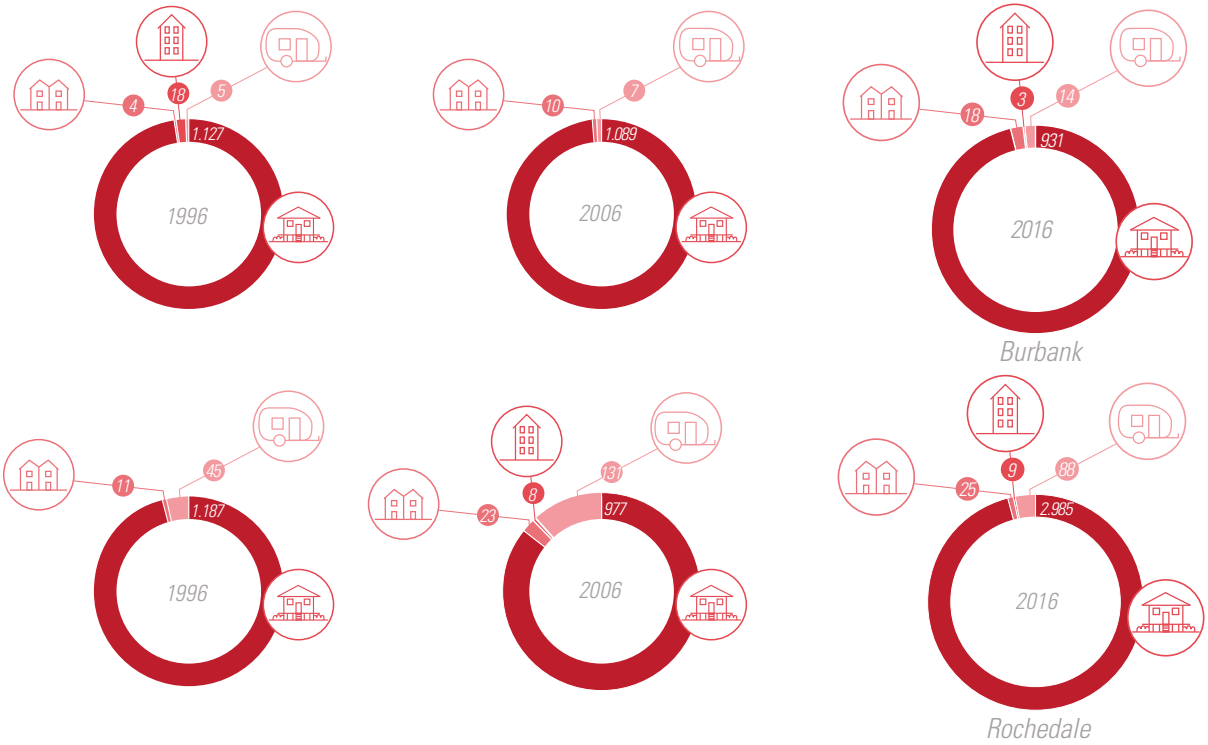
Veicoli per abitazione

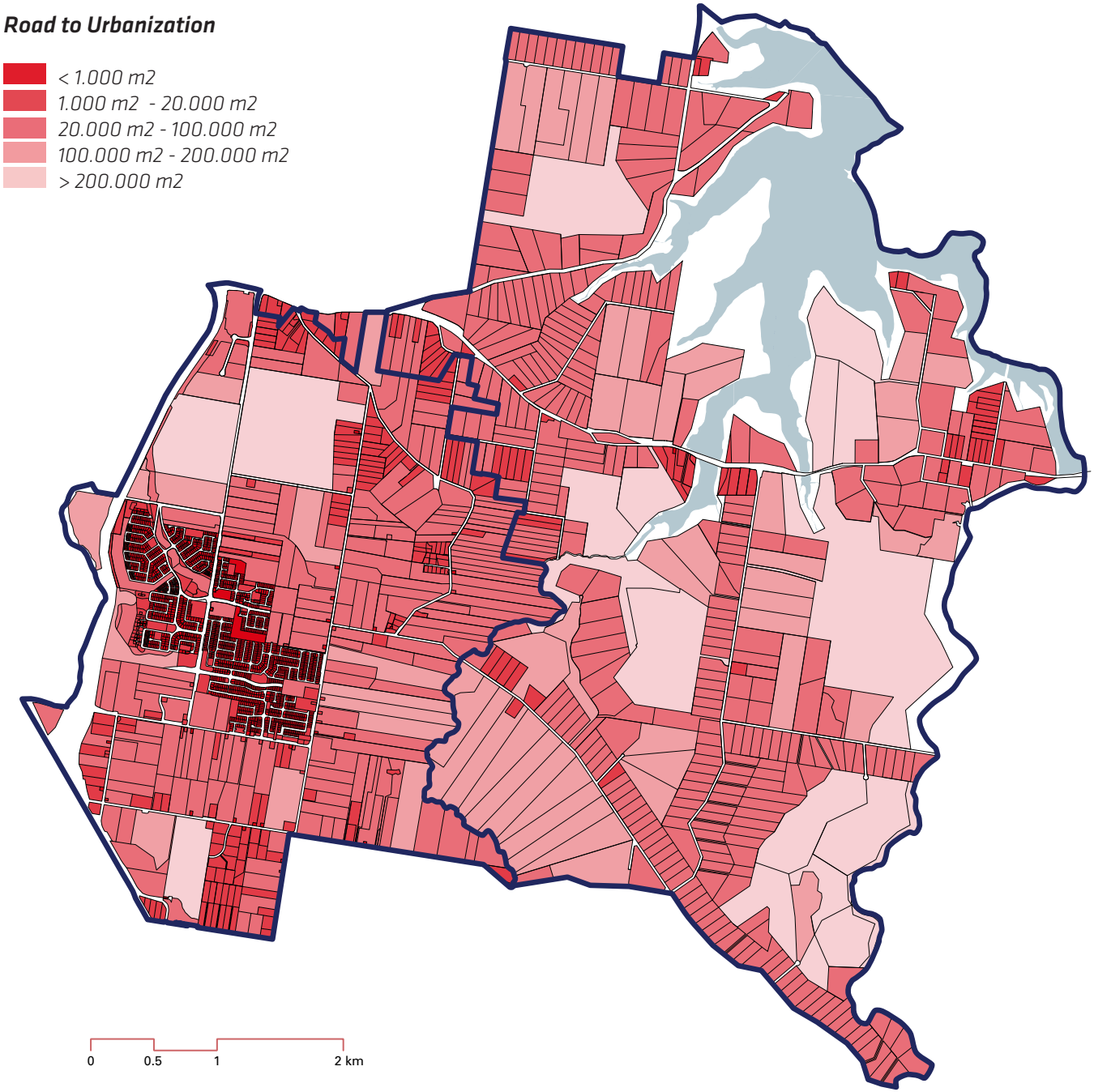
Sebbene ora il Brisbane Council stia cercando di porre più di un rimedio, questo tipo di analisi è servita per comprende-

The percentage of total occupied private dwellings in Rochedale - Burbank SA2 which were separate houses was

94.5%

Dwelling Structure by Household




Road to Urbanization
< 1.000 m2
1.000 m2 - 20.000 m2
20.000 m2 - 100.000 m2
100.000 m2 - 200.000 m2
> 200.000 m2
0
0.5
1
2 km

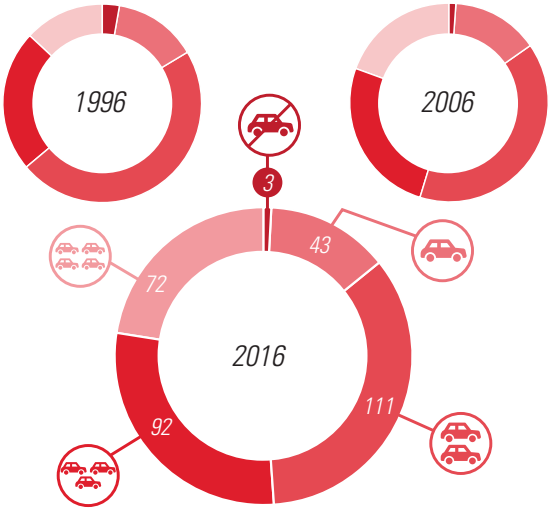
re quanto il sistema dello urban sprawl abbia influenzato questa zona periferica di Brisbane. I dati, infatti, evidenziano che sono pochissime le persone per abitazione che non posseggono un veicolo (26), soprattutto se messe a confronto con chi lo possiede (1280). Il dato più forte è dato da chi possiede due veicoli per abitazione, mentre quello che preoccupa un po' di più a livello ambientale è legato alle percentuali del censimento condiviso, dove un abbondante 32%, tradotto in circa seicento abitazioni sono registrati tre o più veicoli, il che vuol dire più di 1.800 veicoli sul territorio, a cui si vanno a sommare gli oltre 1.750 registrati come due mezzi per abitazione.

Spostamenti per lavoro

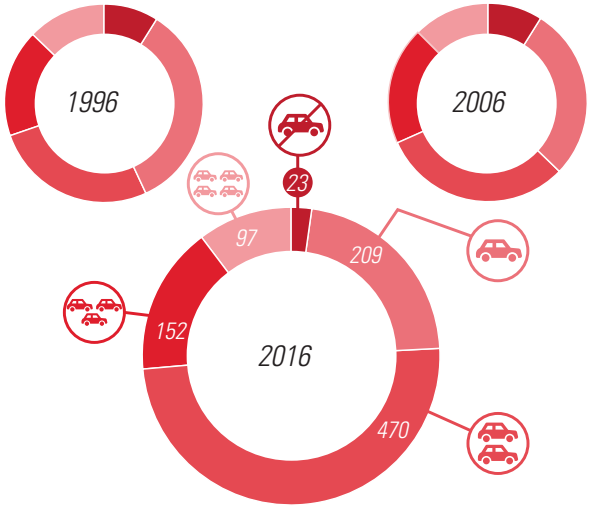
Una volta ottenuto un numero approssimato dei veicoli che si trovano nelle zone in oggetto(più di 4.000), il passo immediatamente successivo è stato cercare di comprendere i vari movimenti compiuti dai residenti per raggiungere il posto di lavoro, e quindi, anche capire come e quanta popolazione sfrutti il proprio mezzo per spostarsi, o se i mezzi pubblici siano ben collegati con i Suburb in modo da diminuire l'impatto dell'automobile nella città.

E' risultato evidente che, tra tutti i metodi per potersi spostare, l'automobile rimane il mezzo più utilizzato in entrambe le zone. Al secondo posto, grazie anche alla vicinanza con la stazione di Eight Mile Plains, nonostante esista un solo e pessimo collegamento pedonale per accedervi, c'è lo spostamento in bus, unico vero collegamento, ad ora, con il centro città.
Dato allarmante, ma comprensibile data la conformazione collinaree di tutta la zona di Brisbane, sono le sole tre persone che si muovono in bicicletta; molto probabilmente si tratta di cittadini che devono fare poca strada per raggiungere il posto di lavoro: poiché con le colline, il caldo e le lunghe distanze, arrivare in città utilizzando la bicicletta, sarebbe alquanto proibitivo.

Number of vehicles per Dwellings

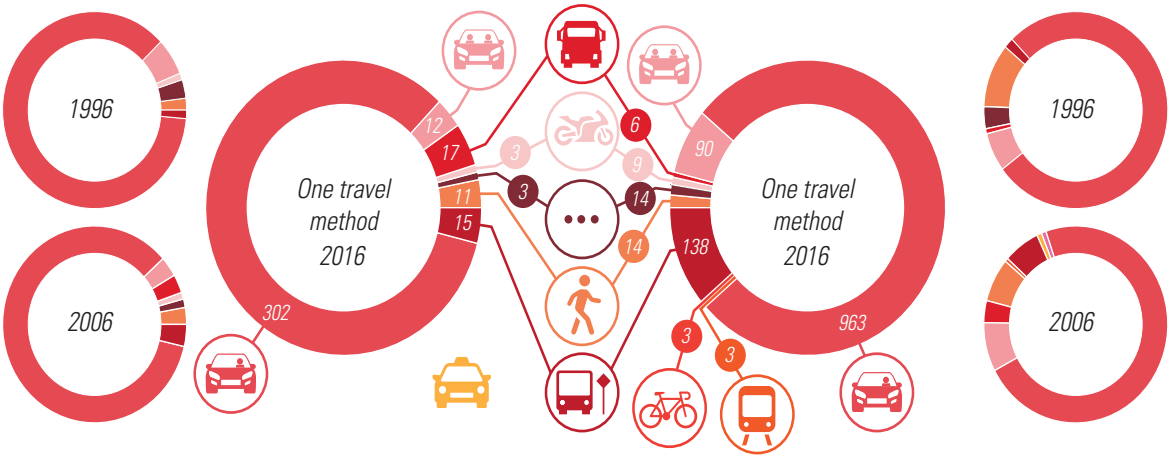


Burbank

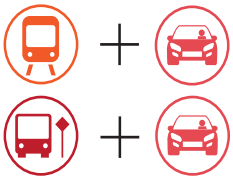


Rochedale

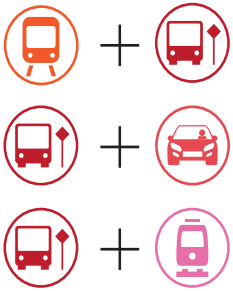
Movement to work



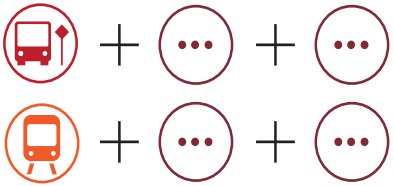
Two travel methods



Two travel methods



Three travel methods



Three travel methods

Worked at home

Worked at home

Istituzioni per l'educazione

Quest'ultima rappresentazione si riferisce alle famiglie con figli residenti a Rochedale o Burbank, analizzando la frequenza scolastica in base alla fascia d'età e al tipo di scuola. Questi dati sono molto importanti per comprendere quali tipi di servizi scolastici sono reperibili sul territorio e quali no, per poter così comprendere se la comunità abbia carenze di servizi per l'educazione.

Dai dati emerge che in entrambe le zone, nelle famiglie vi sono soprattutto figli nella fascia che va dall'asilo alle medie, e anche un buon numero di figli che frequentano l'università.
Per quanto riguarda il documento condiviso, la statistica evidenzia i servizi presenti sul territorio per l'assistenza e l'educazione infantile, e vi sono solo asili nido di breve durata e scuole elementari e medie. [vedi tabella pag. 115]

The number of early childhood education and care services in Rochedale - Burbank SA2 as at 31 August 2018 was

8 services

Mancano, quindi, servizi per asili nido e luoghi di studio per studenti universitari.

Altri dati aggiornati

Dal documento condiviso tra i due Suburb è risultato alquanto evidente una mancanza di servizi per i residenti. Vi sono 7 scuole sul territorio, tra cui asili, scuole elementari, medie e high school. Mancano però servizi come stazioni di polizia e dei vigili del fuoco, ma soprattutto vista la superficie dei due quartieri abbiamo trovato molto interessante la mancanza di un ospedale, ed effettuando una ricerca abbiamo rinvenuto i più vicini a oltre venti minuti di distanza, escludendo ovviamente il possibile ritardo dato dal traffico veicolare.

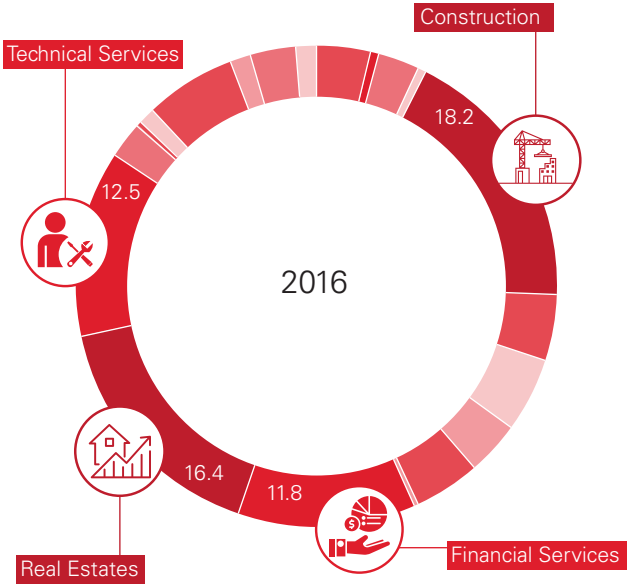
Type of Educational Institution

Burbank	1996 Persons	2006 Persons	2016 Persons
Preschool	9	7	15
Infants/Primary:			
Government	62	43	36
Catholic	21	19	21
Other Non Government	29	34	48
Total	112	96	104
Secondary:			
Government	29	27	29
Catholic	20	18	22
Other Non Government	52	52	42
Total	101	97	99
Technical or Further Educational Institution(a):			
Full-time student:			
Aged 15-24 years	12	4	4
Aged 25 years and over	0	4	0
Part-time student:			
Aged 15-24 years	17	11	4
Aged 25 years and over	0	4	3
Total	29	23	10
University or other Tertiary Institution:			
Full-time student:			
Aged 15-24 years	39	41	33
Aged 25 years and over	0	3	8
Part-time student:			
Aged 15-24 years	22	6	3
Aged 25 years and over	0	6	6
Total	61	56	49
Other type of Educational Institution:			
Full-time student	3	0	3
Part-time student	6	0	3
Total	9	0	9
Type of Educational Institution not stated			
	14	80	61
Total	335	359	340

Rochedale	1996 Persons	2006 Persons	2016 Persons
Preschool	14	8	65
Infants/Primary:			
Government	53	76	137
Catholic	12	9	31
Other Non Government	18	24	86
Total	83	109	257
Secondary:			
Government	25	34	94
Catholic	15	17	29
Other Non Government	56	43	100
Total	96	94	224
Technical or Further Educational Institution(a):			
Full-time student:			
Aged 15-24 years	12	8	16
Aged 25 years and over	18	0	14
Part-time student:			
Aged 15-24 years	3	5	8
Aged 25 years and over	4	19	0
Total	33	17	56
University or other Tertiary Institution:			
Full-time student:			
Aged 15-24 years	31	41	143
Aged 25 years and over	14	6	38
Part-time student:			
Aged 15-24 years	0	0	12
Aged 25 years and over	10	39	0
Total	45	57	220
Other type of Educational Institution:			
Full-time student	3	3	16
Part-time student	10	6	12
Total	13	9	29
Type of Educational Institution not stated			
	48	79	148
Total	332	373	993

Quest'ultimo grafico è molto interessante perché rispecchia perfettamente tutti quelli precedenti in merito all'aumento dei residenti sul territorio. Il grafico infatti ripropone le percentuali di lavori registrati sul territorio nell'anno 2016/17, ed emergono in modo lampante le prime due percentuali più alte che sono legate all'industria delle costruzioni e del mondo immobiliare, inerenti maggiormente tra affitto e vendita di terreni, e le nuove costruzioni.
Dati che portano alla comprensione di uno sviluppo, che sembra essere solo al principio per quanto rigurda la densificazione dei due Suburb.

Registered businesses by industry, Rochedale - Burbank



Emergency services, schools and hospitals, Rochedale - Burbank

Police Stations	Ambulance stations	Fire stations	Schools	Hospitals
- number -				
0	0	0	7	0

4.2 Dallo Zoning allo Stato di fatto

Ottenuti i dati necessari dai censimenti, abbiamo iniziato a lavorare contemporaneamente sul piano delle future destinazioni d'uso nei vari appezzamenti dei due quartieri. A questo, poi, abbiamo aggiunto le esperienze effettuate mediante i sopralluoghi e alcune interviste fatte ad alcuni residenti con attività commerciali sul territorio, per avere un'idea più chiara di tutto l'insieme.

Seguire la Zoning Map

L'analisi di partenza dal punto di vista progettuale è iniziata, soprattutto, dalla mappa dello Zoning ottenuta mediante il Piano Regolatore della Città[4]. Siamo venuti a conoscenza di questa mappa tramite il Community Plan di Rochedale[5], che ne conteneva la parte relativa ma solo entro i confini del singolo Suburb. Abbiamo quindi ritenuto opportuno seguire il piano di zonizzazione cittadino per conoscere quello che il Brisbane City Council aveva in mente anche per Burbank, in modo da avere una migliore comprensione delle zone e del loro sviluppo.

Nel momento in cui abbiamo avuto l'opportunità di effettuare il primo sopralluogo, abbiamo potuto osservare quanto sarebbe stato ancora da sviluppare e quanto invece era già stato costruito. Va detto, inoltre, che lo sviluppo della zona era da considerarsi completo entro il 2031, seguendo anche le direttive della Brisbane Shaping Map.[6]

In questo preciso caso, la fase di ricerca e i conseguenti sopralluoghi sono stati fondamentali, poiché nonostante l'accuratezza delle mappe consultabili online, la situazione odierna è risultata fortemente differente, come vedremo successivamente.

Descrizione Zoning

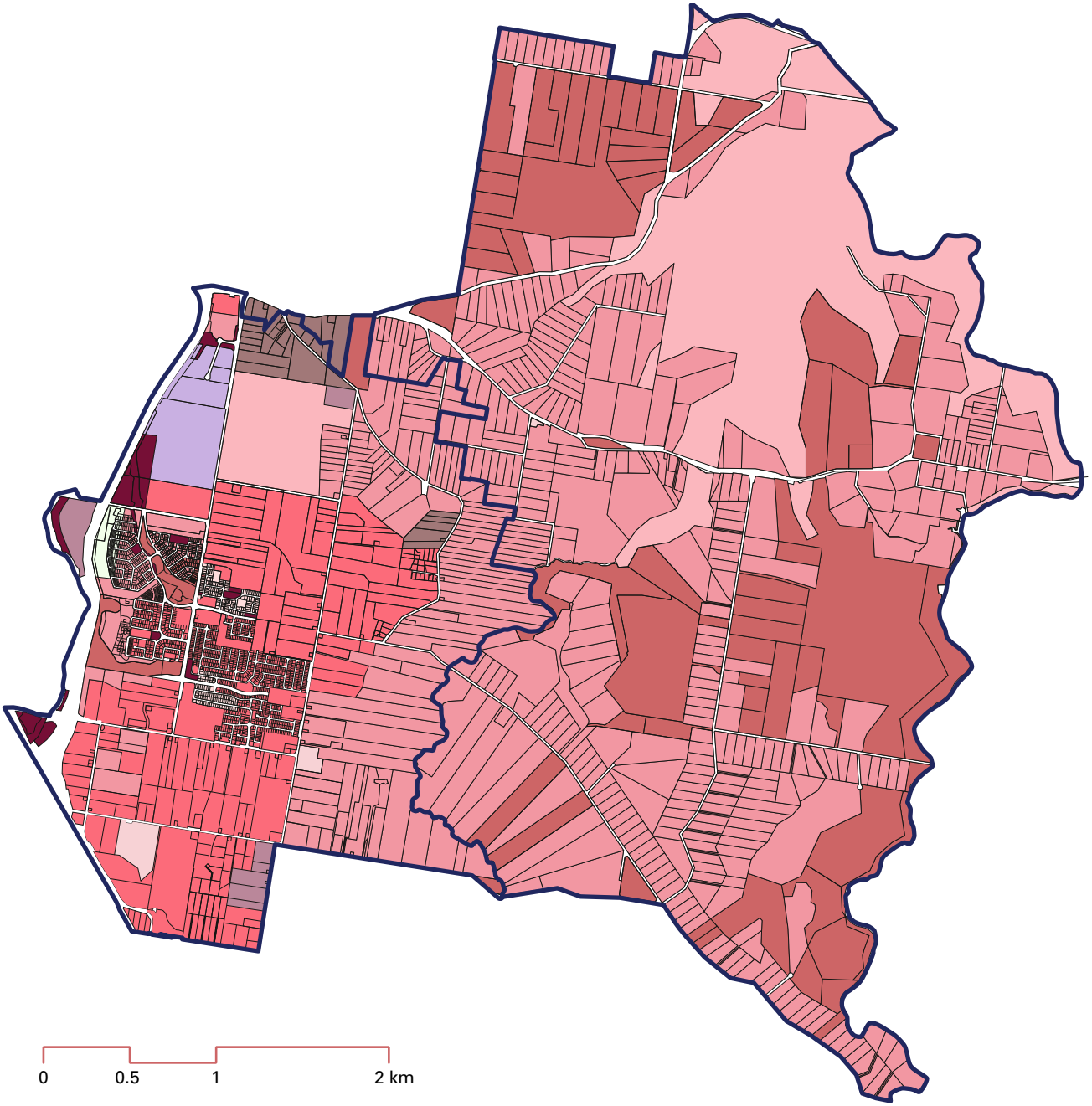
Dalla pianificazione dei due Suburb si denota una forte contrapposizione tra la quasi totale trasformazione per Rochedale, mentre nel caso di Burbank una programmazione di quasi totale conservazione, esattamente come da piano.

Vi sono diverse situazioni che si configurano sul territorio, ma le parti di maggiore interesse per noi sono state sicuramente la parte destinata a nuovi complessi residenziali, come si può evincere dalla mappa della concentrazione di urbanizzazione, [vedi mappa p. 111] e direttamente dallo Zoning nella pagina seguente, in quasi tutta la zona centrale di Rochedale.
Indispensabile per noi è stato confinare e differenziare tutta la parte di verde conservativo, che è stato programmato in quasi tutta Burbank e nella zona di confine con Rochedale, con l'altrettanto importante zona che è stata definita come verde protetto, strettamente legato alla zona boschiva di Burbank, ove all'interno è situato il Brisbane Koala Bushland nel cuore del distretto. Questa distinzione è stata doverosa poichè all'interno di quella che viene definita zona di verde protetto, è impossibile edificare, se non mediante l'approvazione del Department of Environment.
Infine, la categoria delle infrastrutture interne al territorio dei due Suburb, sono localizzate nella discarica di Rochedale e nella zona della Diga di contenimento alla Riserva del Tingalpa, rispettivamente in zona centrale il primo e a Nord-Est il secondo.

4 Brisbane City Council, Brisbane City ePlan. www.eplan.brisbane.qld.gov.au consultato il 22 Gennaio 2019.

5 Brisbane City Council, Rochedale Community Plan, 2014.

6 Brisbane 2031 Sahaping Map, Department of Transports, 2014.


0
0.5
1
2 km

I due Suburb oggi

Dalla carta alla realtà il passo è stato molto forte, quanto importante. Considerando che i lavori per l'inurbamento della zona di Rochedale fossero stati avviati, e che prima della partenza dalle fonti fotografiche e satellitari era presente solamente una Estates per anziani, sembrava che il resto dei lavori fossero agli albori. Ma al primo sopralluogo siamo rimasti molto colpiti di come una grande parte di Rochedale fosse già stata completata.

Le due grandi direttrici viarie del distretto, ovvero Gardner Road e Rochedale Road che tagliano il Suburb verticalmente vivono, in questo momento, due realtà stranamente differenti nonostante la poca distanza che le separa: la prima è ricca di diverse realtà e costruita su entrambi i lati, mentre la seconda da l'idea di essere rimasta una strada di periferia dando l'affaccio su ville indipendenti e fattorie, e una suggestiva vista del non lontano CBD.

In particolare, Gardner Road si presentava come una delle

strade principali dei Suburb più vicini alla città:
poco verde, tanto residenziale a bassa densità, e pochi servizi. Da nord è facilmente accessibile mediante l'autostrada e questo è stato forse il motivo per cui nei pressi dello svincolo autostradale sono presenti diverse realtà della produzione laterizia, comprese le zone di cava e una sede della Austral Bricks, grande produttrice di mattoni e della Beaumont tiles, che fornisce servizi per piastrelle arredamento da bagno. Inoltre, dall'altra parte della strada, è presente una delle discariche della città, ancora in funzione, ma destinata a essere dismessa nei prossimi anni.

Tutta la parte centrale e sud della strada, invece, presenta diverse realtà residenziali: per lo più villaggi urbani con servizi dedicati come il Rochedale Estates, e in concomitanza con la traversa di Miles Platting Road, al momento un grande cantiere dove sorgerà un supermercato Coles, insieme ad un nouvo community cente er.
Quasi diametralmente opposta la situazione in Rochedale Road, che invece presentava, nella parte più a nord l'affaccio con delle zone residenziali isolate, per lo più fattorie equine contornate da grandi giardini; nella zona centrale della direttrice, in concomitanza con Ford Road che si estende a est attraverso Burbank, si incontrano le ultime fattorie rimaste produttrici di frutta e verdura che rivendono poi ai vari mercati della città.

Passando poi a sud, attraverso l'ultimo macro blocco, si incontra l'unica area di servizio all'interno del quartiere e la zona delle scuole, tra cui elementari e medie. Infine, poco prima in entrare in Rochedale South, vi è uno dei mercati più importanti di tutta Brisbane.
A tutti gli effetti sembrerebbe un supermercato, ma all'interno si possono trovare esclusivamente prodotti locali forniti da varie fattorie tra cui frutta, verdura e diversi tipi di carne. La cosa davvero interessante è che il posto è molto frequentato, non solo per il prezzo molto più basso rispetto alle varie catene di supermercati, ma soprattutto per l'alta qualità.

Foto realizzata dagli autori. Vista di Gardner Road in Rochedale.

Foto realizzata dagli autori. Queenslander in Ford Road, Rochedale.

Vista del CBD da Hamilton, Brisbane. Fonte: coronis.com.au

Foto realizzata dagli autori. Zona industriale a Nord-Ovest di Rochedale.

4.3 Analisi territoriale

Una volta compresa anche la situazione attuale, e quelli che possono essere gli sviluppi futuri dei Suburb, abbiamo portato la nostra attenzione sull'analisi e la comprensione delle caratteristiche fisiche, come amministrative e politiche del territorio, in modo da avere una concezione più chiara del sito in oggetto. Questo è stato fatto rapportando le grandi distanze osservate sul posto, che danno una percezione di territorio sconfinato e difficilmente leggibile in modo semplice, mediante la riproduzione in scala, ottenendo così una migliore lettura delle proporzioni e dell'aspetto fisico del territorio.

Curve di livello

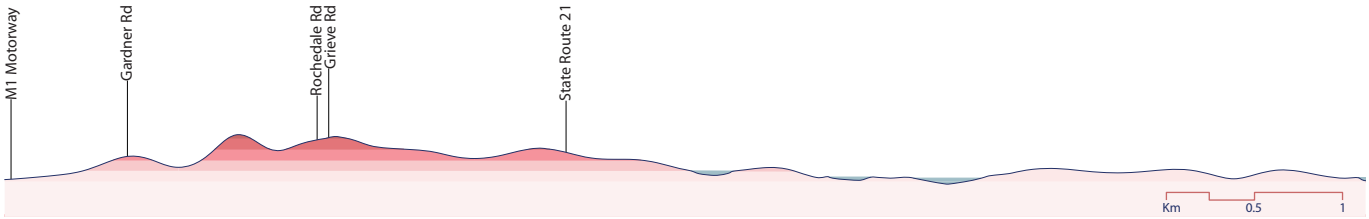
In merito al movimento delle curve di livello, il territorio di Rochedale e Burbank si comporta all'incirca come il resto dell'area interna e circostante di Brisbane. Si tratta di un territorio collinare, i cui movimenti del terreno, anche repentini in alcuni casi, portano ad avere sempre situazioni differenti e, grazie alla vicinanza all'Oceano, permettono la circolazione di correnti d'aria per raffrescare le abitazioni durante la giornata, condizione questa molto importante nelle giornate primaverili ed estive.

Nel preciso caso del sito,vi sono percezioni nette di movimenti orografici soprattutto lungo le direttrici prin
cipali di Burbank, Gardner Road e Rochedale Road, con punti di pendenza anche abbastanza importanti.
Nonostante le quote più importanti siano a nord dei due quartieri, come si può evincere dalla mappa nella pagina seguente, il movimento globale delle quote vede una leggera ma costante discesa da sud a nord. Chiaramente, con lo stesso andamento, vi sono le percorrenze dei corsi d'acqua del Bulimba Creek, del Priest Gully, oltre che degli altri percorsi minori.

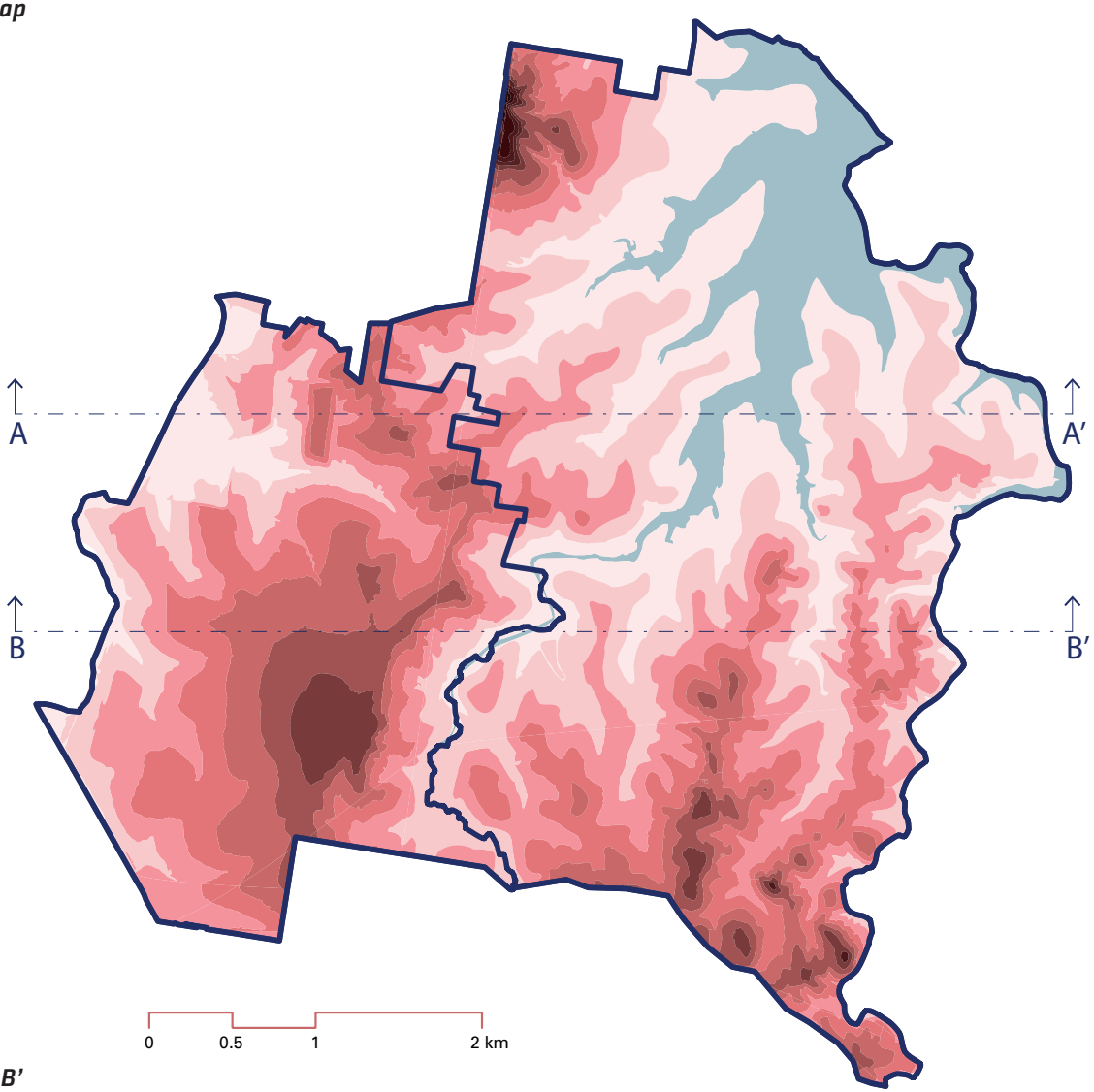
Ad ogni modo, nella zona centrale dei due quartieri, la fisionomia è più altalenante a centro nord di Rochedale, e a centro sud di Burbank: questo è facilmente notabile percorrendo Ford Road, poichè tagliando verso sud-est deve attraversare il confine fisico dato dal Priest Gully arrivando a percetuali di pendenza oltre il 10% per più di mezzo chilometro di percorrenza su ambo i fronti.

A fronte delle molte e sempre diverse situazioni dove la pendenza rende difficile la percorrenza di molte strade per pedoni e ciclisti, la situazione invoglia a percorrere anche brevi distanze mediante l'automobile o comunque con soluzioni decisamente poco sostenibili.
Oltre alle attività presenti nei suburb che invogliano a godere della natura esistente mediante l'uso del cavallo, noi abbiamo considerato di provare a ridurre la fatica data dalla grande quantità di pendenze, cercando di far tornare i quartieri a scala d'uomo, ma soprattutto cercando di avere un impatto rispettoso verso l'ambiente circostante.

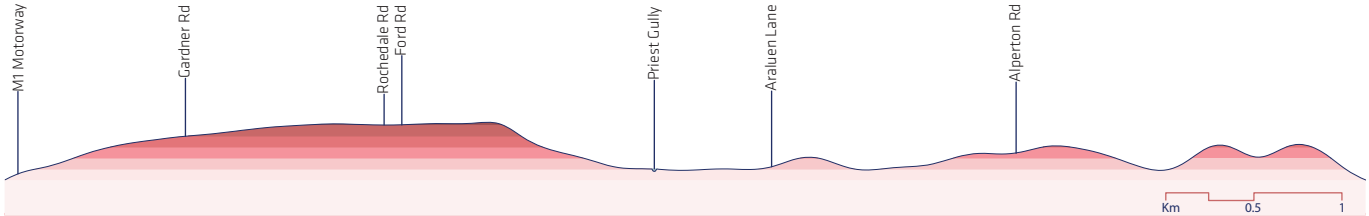
Sezione A-A'



Contour Map



Sezione B-B'



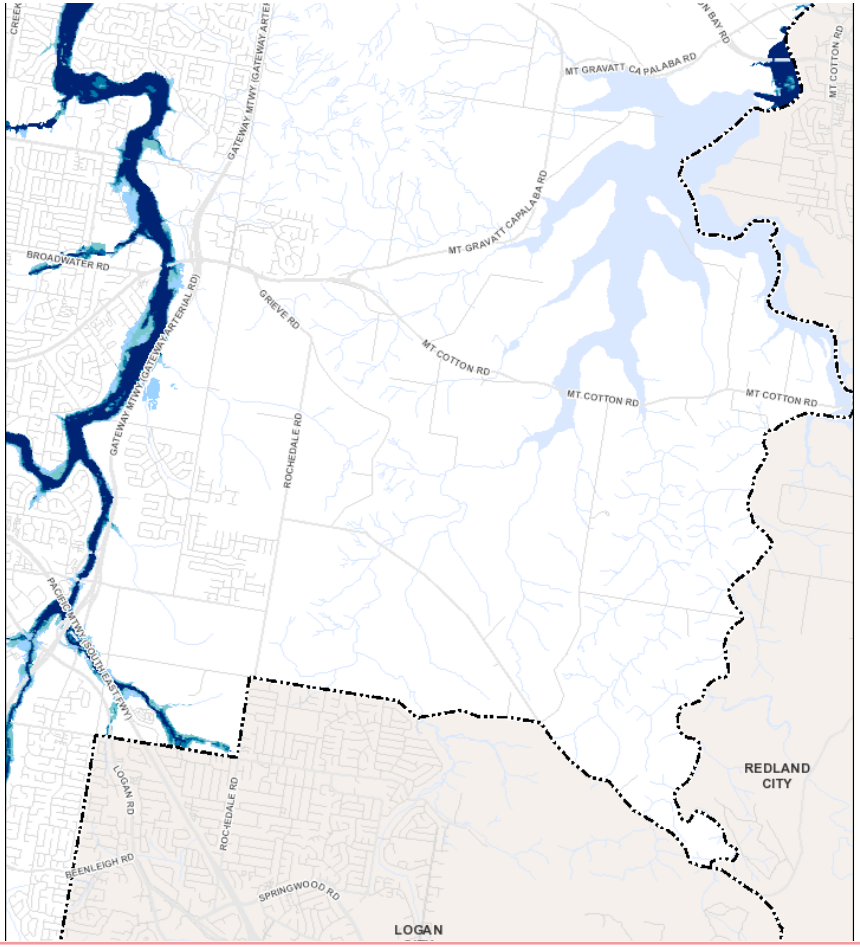
Corsi d'acqua principali

I corsi d'acqua sono sempre stati di primaria importanza e attenzione per il Governo del Queensland, in special modo negli ultimi anni, poiché il rischio di esondazione dei fiumi durante la stagione delle piogge è sempre stato molto alto e l'alluvione record del fiume Brisbane nel 2011 ne è una chiara testimonianza. Per questo motivo, oltre all'analisi dei corsi d'acqua abbiamo voluto comprendere anche il possibile rischio alluvionale che si verrebbe a creare nella zona in esame.

Per quanto concerne i percorsi d'acqua, sul territorio sono presenti tante piccole sorgenti di importanza secondaria, mentre sicuramente di primaria importanza sono il corso del Bulimba Creek, che percorre tutto il confine occidentale di Rochedale passando anche in alcuni punti lungo l'autostrada, e del Priest Gully che forma un confine naturale, e in parte anche amministrativo tra i due Suburb, fino a sfociare nel Tingalpa Reservoir. Quest'ultimo è da considerarsi un vero e proprio lago artificiale regolato dalla diga Leslie

Harrison, poiché precedentemente questa era una zona paludosa che venne bonificata per ottenere un bacino d'acqua e poterne rilevare acqua potabile.

Il rischio alluvionale per questi corsi d'acqua vede la zona più a rischio nel Bulimba Creek, corso d'acqua con un bacino molto più importante e che sfocia direttamente nel fiume Brisbane, e nella zona esattamente antistante la diga Leslie Harrison. Sono entrambe classificate come zona di rischio 1, molto alto, e rischio 2 nella zona circostante, alto.
Rimane invece serena la situazione per quanto riguarda il Priest Gully, che in caso di piogge abbondanti può si alzarsi di livello, ma non ha mai superato il livello dei ponti che lo sorpassano.

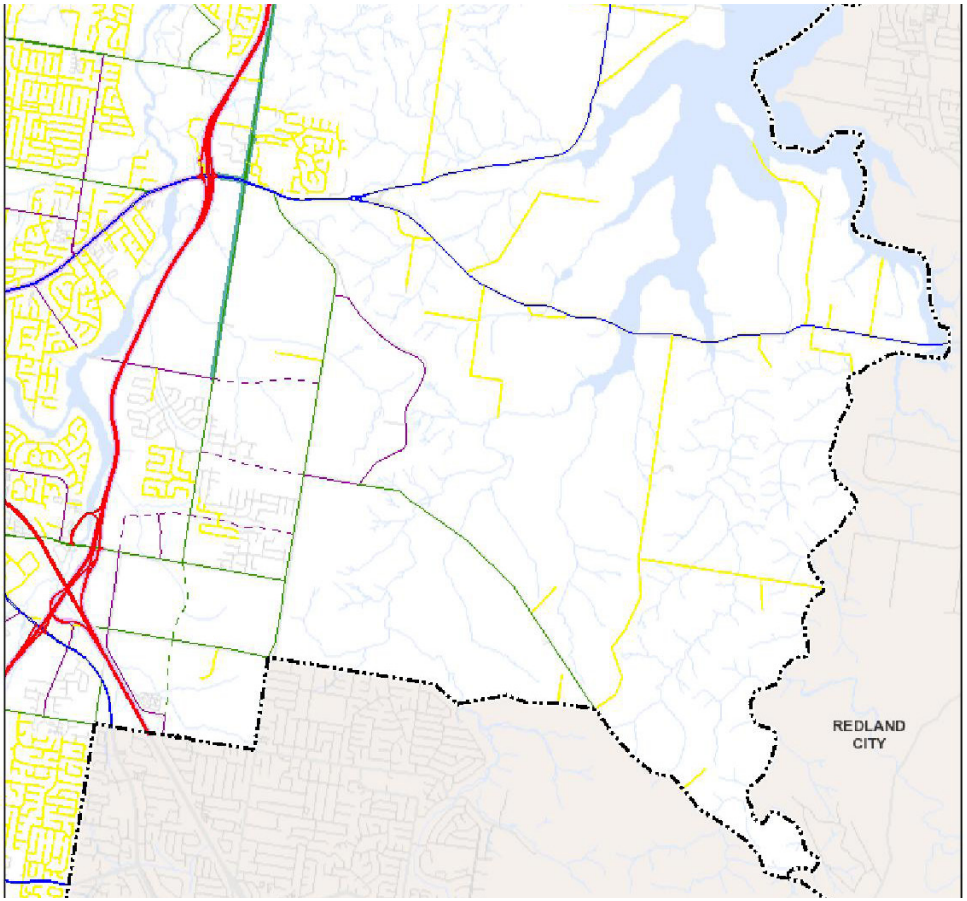


Il sistema stradale

La gerarchia del sistema viario, a Rochedale e Burbank, come in tutta l'Australia, segue regole molto precise, e Seguendo le colorazioni nella mappa sottostante, si ha in rosso l'autostrada, con svincoli compresi, presenti a Nord-Ovest, e a Sud-Ovest di Rochedale in concomitanza con il raccordo tra le due autostrade. In blu, invece, il sistema secondario a scorrimento veloce passa sotto l'autostrada nello snodo a Nord-Ovest e percorre il confine a Nord di Rochedale per poi entrare in Burbank, e biforcarsi passando attorno alla Riserva del Tingalpa.

All'infuori del sistema autostradale, si ha con il verde le strade secondarie utilizzate a livello locale, ovvero le già citate Gardner Road, Rochedale Road, e Ford Road, che taglia in diagonale a sud di Burbank, uscendo poi dalla città in direzione Logan City.

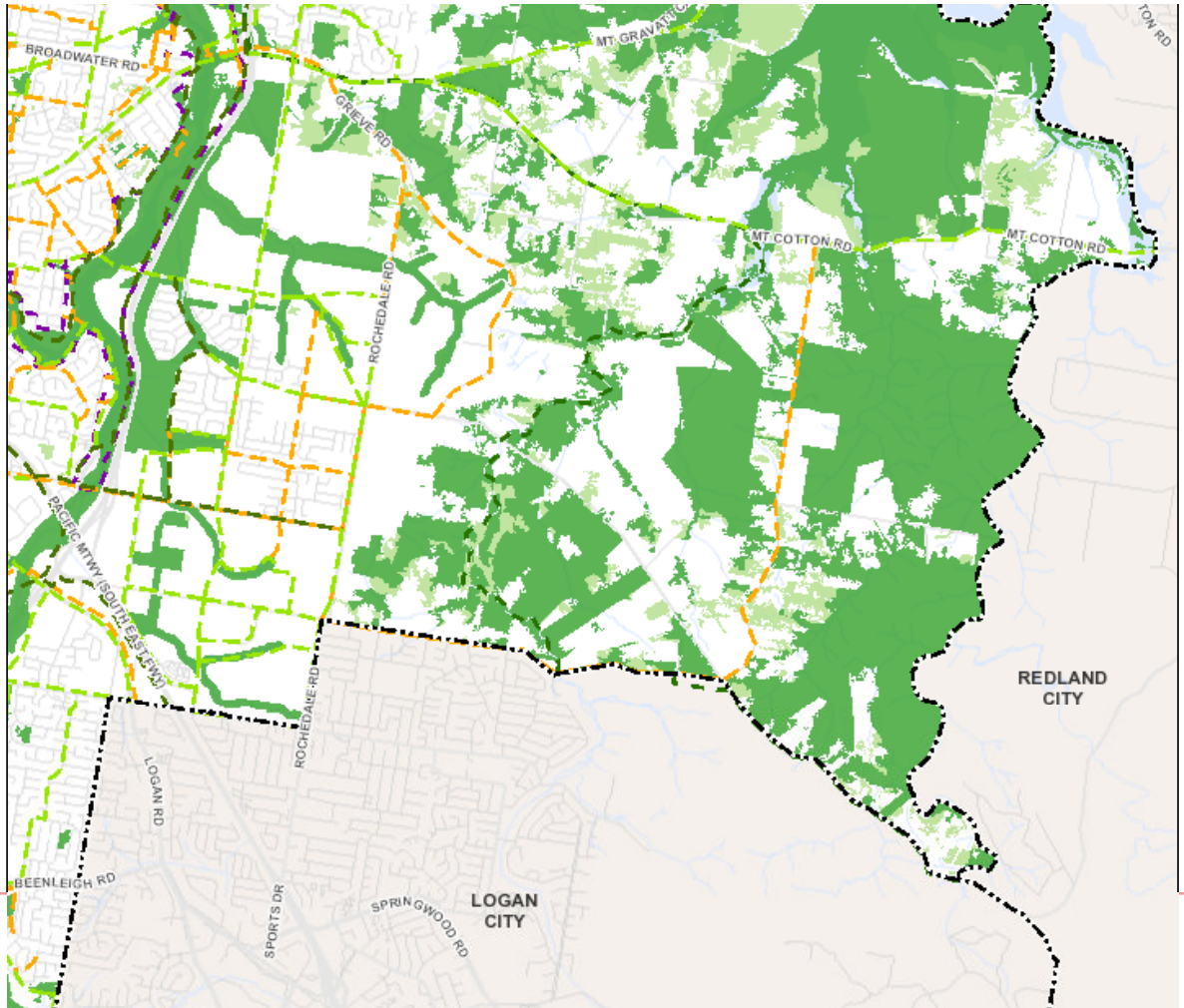
In viola, po, vi sono le strade che collegano in maniera più fitta le strade precedentemente citate, ma sono esclusivamente strade di bassa percorrenza poichè legano i quartieri a zone prettamente residenziali.



Diversi Verdi

Come già ampiamente descritto, la questione ambientale è di primaria importanza per il Governo del Queensland e della Città di Brisbane. Di pari passo alla problematica del verde boschivo, c'è soprattutto l'attenta situazione legata al Koala e alla sua salvaguardia, essendo una specie protetta, strettamente legata alla pianta dell'Eucalipto come unica fonte di sussistenza dell'animale, oltre al forte rischio di estinzione.
Come per gli organi governativi, anche per noi l'argomento ha un'importanza centrale, con l'intenzione di avere un impatto più sostenibile possibile e cercando di ricreare un'ambientazione che la popolazione, i koala e l'intera zona sta perdendo.

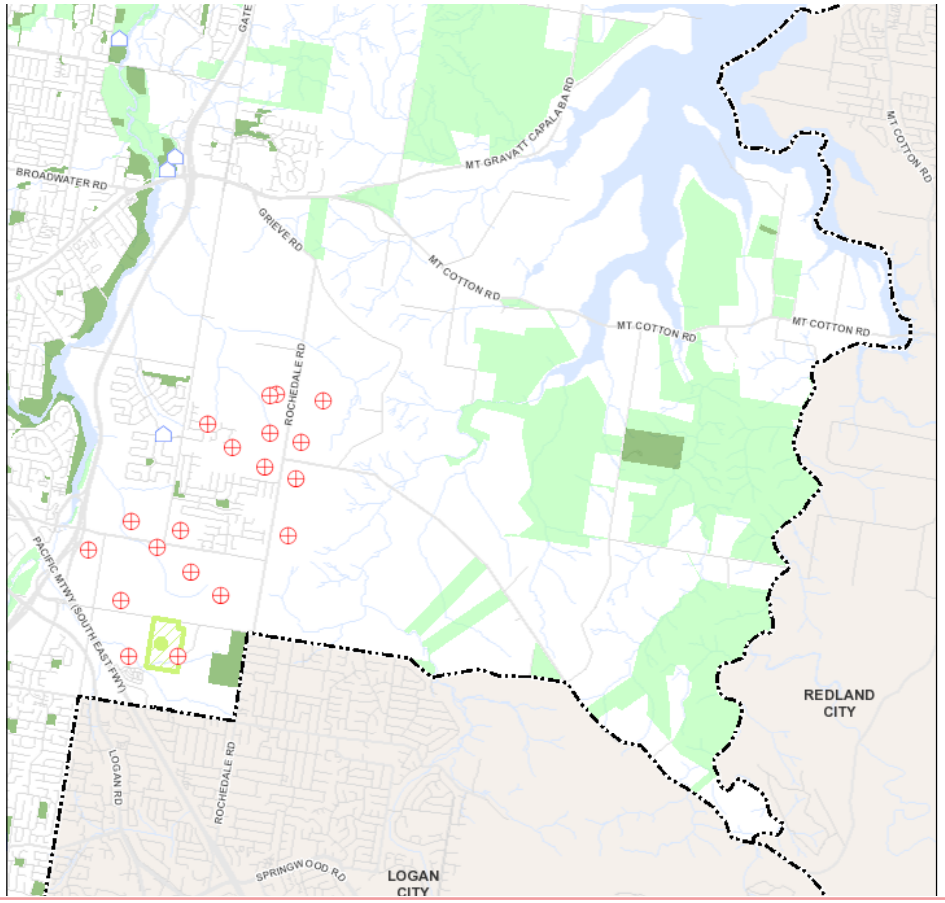
Entrando nel particolare, nella nostra zona Burbank viene definito quasi interamente come zona di priorità per l'habitat dei koala, e la maggior parte del verde presente nel Suburb ha un alto significato ecologico e quindi da preservare, mostrato nella mappa con il verde scuro.



Molto meno impattante, ma con interessanti parti da analizzare, il medesimo tipo di verde da proteggere per Rochedale. Con l'unica differenza che nel primo caso, molte delle zone a Burbank sono parchi protetti o lotti molto grandi, dove vi sono pochi proprietari e la gestione della conservazione è più semplice. Mentre nel secondo caso, alcune lingue di verde di alto impatto ecologico si trovano in un contesto che ormai si può definire urbano, quindi la gestione sarà decisamente più complessa.

A livello di pianificazione a livello di comunità, va sottolineato l'importante ruolo che la pianificazione del BCC sta attuando per i residenti. Nella mappa sottostante, infatti, sono segnalati con un simbolo rosso tutte le zone dove è previsto l'acquisizione e l'allestimento di zone verdi o parchi. Va però detto che, le localizzazioni di queste nuove aree saranno, come è comprensibile dalla mappa, esclusivamente nel centro dei cluster urbani nel cuore di Rochedale. Come a voler tamponare una situazione ormai prettamente urbana piuttosto che suburbana.

Comprendiamo che a Burbank vi siano già molte zone protette, ma alcune di queste zone certamente necessitano di essere sistemate, ma soprattutto vi sono zone a nord di Rochedale che potrebbero anch'esse essere destinate a parchi.



4.4 Conclusione analisi e applicazione al progetto

Questo capitolo è servito per comprendere a pieno la realtà della situazione dei due Suburb, sotto molteplici punti di vista, soprattutto se relazionati con i punti chiave del Community Plan di Rochedale.

Dall'analisi storica abbiamo appreso come si sono sviluppati i due Suburb, in che direzione hanno intenzione di andare a livello di sviluppo urbano e non, e soprattutto quali aspetti vogliono mantenere o modificare. Dai sopralluoghi e dalle interviste abbiamo acquisito tanto: le opinioni dei residenti intervistati sono servite per capire che molti di loro sanno perfettamente cosa sta succedendo intorno a loro e hanno il timore che alcune cose possano cambiare in peggio, come il dover abbandonare il posto dove vivono e lavorano per una zona più tranquilla, ma con il rischio di avere meno guadagni. Mentre i sopralluoghi sono stati un lampante esempio della differenza di scala, di spazi e della realtà che in alcuni casi viene mal rappresentata da un monitor o dalla carta stampata.

I censimenti sono stati altrettanto fondamentali. Con i numeri raccolti abbiamo potuto ipotizzare un aumento dei servizi per ora mal distribuiti o addiruttura inesistenti sul territorio. Inoltre, con questi dati è stato possibile migliorare determinate caratteristiche del progetto di modo da creare delle ripetizioni di servizi per la popolazione, e incentivarne altri, come provare a ridurre il numero smisurato di veicoli presenti sul territorio.

A questo punto, la vera caratteristica che ha dato un'impronta alla nostra proposta parte dal concetto che il confine studiato e analizzato pre e durante la produzione di questo elaborato, è meramente un concetto teorico. Il vero margine con cui abbiamo avuto a che fare era strettamente legato a segni naturalistici significativi dettati dalle curve di livello, come anche da grandi gesti architettonici o artificiali che segnano il territorio e ne lasciano un'impronta inamovibile, come può essere il segno dell'autostrada o dei villaggi urbani.

Sviluppare le varie analisi territoriali quindi, ci ha permesso di comprendere come il progetto debba tenere conto di tanti fattori determinanti per la gestione di quote, della vegetazione, dei percorsi d'acqua e veicolari, e molto altro. Sommando tutti questi elementi alla nostra idea di intervento nella zona, con le richieste descritte dal Community Plan e dal Sustainable Plan, hanno coinciso diverse situazioni:

-Viene rispettata la richiesta suggerita dal Piano, per cui la parte costruita debba essere maggiormente residenziale, e con il commerciale cercare di creare posti di lavoro per residenti locali[7]. Come viene rispettata anche la richiesta di produrre alloggi a prezzi accessibili, e la richiesta di una bassa densità abitativa.
-La progettazione sostenibile e Subtropicale deve riflettersi nella progettazione dei quartieri e del paesaggio, come la richiesta di provvedere alla progettazione di viali alberati. Oltre che allo sviluppo e alla gestione delle risorse idriche.
-Connettività tra destinazioni chiave nel territorio, dando priorità al ciclo e pedonale e cercando di migliorare il collegamento con la Città mediante mezzi pubblici.
-Il sistema ecologico, dei corsi d'acqua e degli spazi aperti deve essere conservato e migliorato; e altrettanto deve essere fatto per quanto concerne l'habitat dei koala e dei corridoi della fauna selvatica.
-Infine, viene richiesto di pensare a strutture culturali, sociali, educative e sportive per rafforzare la comunità.

7 **Rochedale Community Plan, part 2.2-2.7, p.???.**

5.
IL PROGETTO

Alla luce delle considerazioni fatte precedentemente, in quest'ultimo capitolo viene presentata l'intera proposta progettuale dedicata a Rochedale e Burbank.
La prima fase del progetto è stata dedicata all'elaborazione di una strategia a scala urbana che ci permettesse di collegare i due Suburbs, a parer nostro complementari, con il CBD e con il resto del territorio. Per fare questo abbiamo proposto una passeggiata panoramica dedicata esclusivamente ai pedoni ed alla sharing mobility. Essendo stata pensata per essere accompagnata nel suo percorso da elementi verdi, spesso preesistenti, abbiamo deciso di chiamare questo percorso Green path. La mobilità ed il territorio collinare vengono risolti dal Green Path con importanti cambi di quota di modo da abbattere pendenze e distanze.
Ottenuta la forma definitiva del Path, abbiamo considerato necessario offrire almeno concettualmente quella che potrebbe essere una proposta personale per rispondere alla richiesta residenziale per la periferia che possa soperire alle attuali problematiche evidenziate nei capitoli precedenti.

Pagina precedente:
Sorgente immagine: couriermail.com.au

5.1. Il Concept

Come già abbondantemente descritto, Brisbane è definita da un clima subtropicale e dall'eterogeneità del suo ambiente naturale: il fiume Brisbane, i corsi d'acqua che attraversano suburbs, i suggestivi bushlands e le dolci colline che la rendono una delle capitali australiane più ricche di biodiversità.

I propositi del BCC, dichiarati nel capitolo 2, di avere una città sempre più pulita, verde e sostenibile, di preservare lo stile di vita e l'ambiente naturale perché, nonostante la rapida crescita demografica, Brisbane sia e continui ad essere un luogo ideale per vivere, lavorare e svolgere le attività più svariate è stato quindi uno degli obbiettivi che abbiamo ritenuto fondamentale accogliere anche nella nostra proposta.

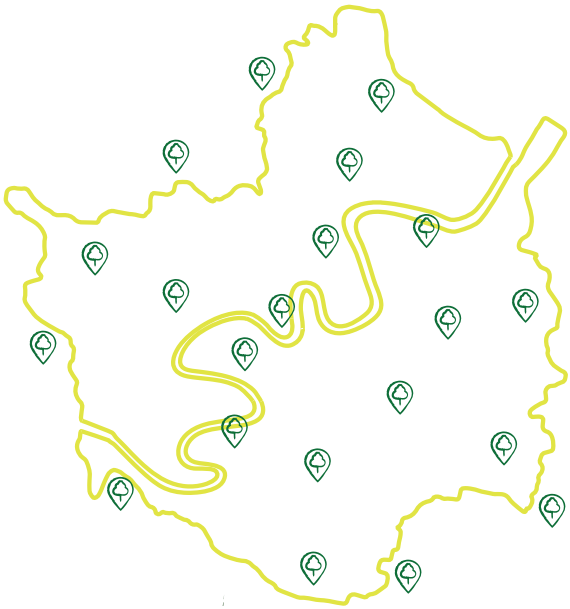
I parchi, gli spazi aperti ed i paesaggi offrono un prezioso patrimonio visivo, ecologico, ricreativo e culturale a beneficio della città. La rete del verde, composta da 2.000 parchi, è estesa ed in espansione: attualmente 6.000 ettari sono occupati da parchi urbani e più di 8.000 ettari sono di riserve naturali. Attualmente però questi parchi sono scollegati l'uno rispetto all'altro. Le grandi distanze, le forti pendenze e la mancanza di connessioni dirette sicure per percorrere le distanze con mezzi alternativi all'auto, sono tutti elementi che alimentano la congestione stradale e inducono gli abitanti a limitarsi agli spostamenti strettamente necessari (casa-lavoro-centro). Questa è stata la prima problematica che abbiamo deciso di voler provare a risolvere con il nostro intervento.

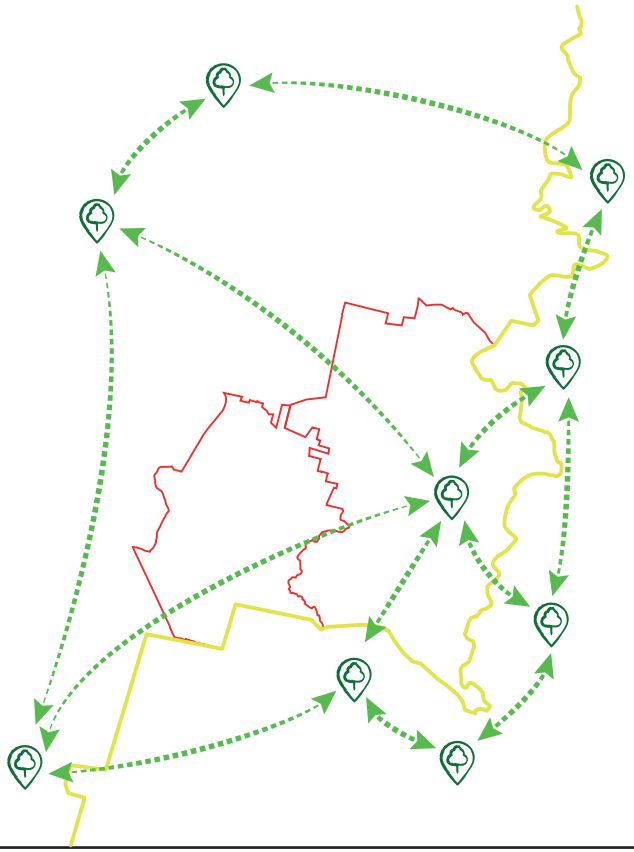
Come abbiamo visto, grazie al piano strategico del Coucil siamo andati ad indagare quali potessero essere gli interventi proponibili su quei territori di confine che, partendo da quell'identità contadina tipica del Queensland e raccontata ampiamente nel capitolo sulle Queenslanders, sono stati, sono e saranno travolti dal boom edilizio.

Altro elemento fondamentale, che è stato poi la chiave di Volta per scegliere Rochedale e Burbank tra tutti i suburbs è il piano infrastrutturale in cui è previsto si introduca entro brevissimi tempi una linea della metropolitana che collegherà agilmente i suburbs al centro città.

Andando a sommare i tre elementi rete di parchi-infrastrutture-situazione al confine siamo arrivati a sud est dei confini di Brisbane.

Rochedale e Burbank sono suburbs prossimi all'espansione secondo la Zoning map, è prevista entro il 2031 una fermata metropolitana (Eight mile plains) che collegherà direttamente questa zona al centro, il fatto che si troviamo al confine con una bellissima foresta protetta di eucalipto ci ha portato a chiederci come questi tre elementi potessero essere combinati per ottenere un sistema urbano funzionale e a servizio dell'intera città e, magari, diventare un modello insediativo ripetibile in altre situazioni simili.





5.2. Il Masterplan

La nostra proposta per Rochedale e Burbank si propone di risolvere, o attenuare sostanzialmente, i problemi riscontrati sia teoricamente dai piani che in loco durante i sopralluoghi.

Le problematiche a cui ci riferiamo sono quelle legate alle connessioni interne, alla morfologia del territorio, alle relazioni tra i suoi abitanti, alle sue delicate caratteristiche paesaggistiche, alla spinta dello sprawl, al carattere identitario messo in crisi dal cambiamento di uso del suolo, alla mancanza di servizi e la conseguente dipendenza dal centro, dalle macchine e di riflesso alle questioni ambientali che vanno sicuramente risolte proponendo nuovi modi di rapportarsi alla progettazione in maniera molto più sostenibile.

La mobilità

Arrivare a Rochedale e Burbank dal centro città attualmente è molto difficoltoso: basti pensare che alla sera non ci sono mezzi pubblici che permettano di raggiungere i quartieri in meno di sette ore.
Con la nuova metro di Eight Mile Plains, il percorso del Green Path e una navetta interna al quartiere sarà raggiungibile agevolmente con qualunque mezzo di trasporto, privilegiando ovviamente la mobilità intelligente.
Il green path si divide in due categorie, quello principale è prevalentemente rialzato e diviene non solo un elemento fisico caratterizzante tutto il quartiere dal punto di vista formale ma anche un percorso privilegiato che offre una vista a 360° sul paesaggio, un luogo di loisir e di socializzazione; il path secondario è invece un percorso che si inserisce nelle zone più delicate del territorio, come i clusters residenziali ed antisociali o i vasti territori agricoli, divenendo una via alternativa di attraversamento che offre delle viste insolite di paesaggi che siamo abituati a vedere soltanto dall'automobile.
Abbiamo detto che i percorsi del Path prevedono una mobilità pedonale , ciclabile o con veicoli elettrici, è stato necessario pianificare anche che una navetta per qualunque spostamento interno veloce.
Le fermate della navetta sono posizionate tuttavia vicino ai punti di risalita per il path primario o in prossimità del secondario in modo da invitare i visitatori o i residenti del quartiere a preferire il nostro elemento green

MOBILITY MASTERPLAN

MOBILITY MASTERPLAN

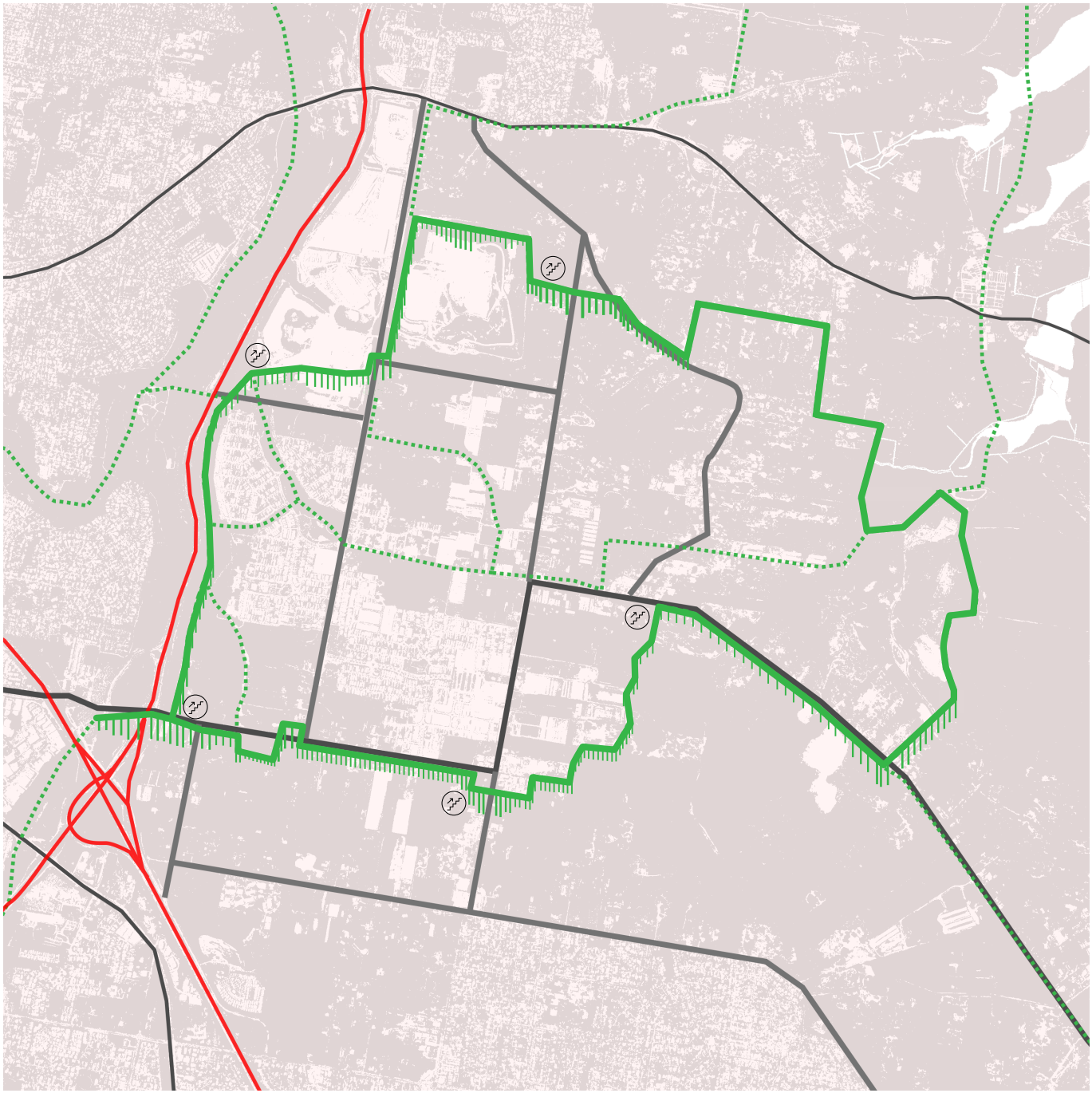
5.3. Il Green Path

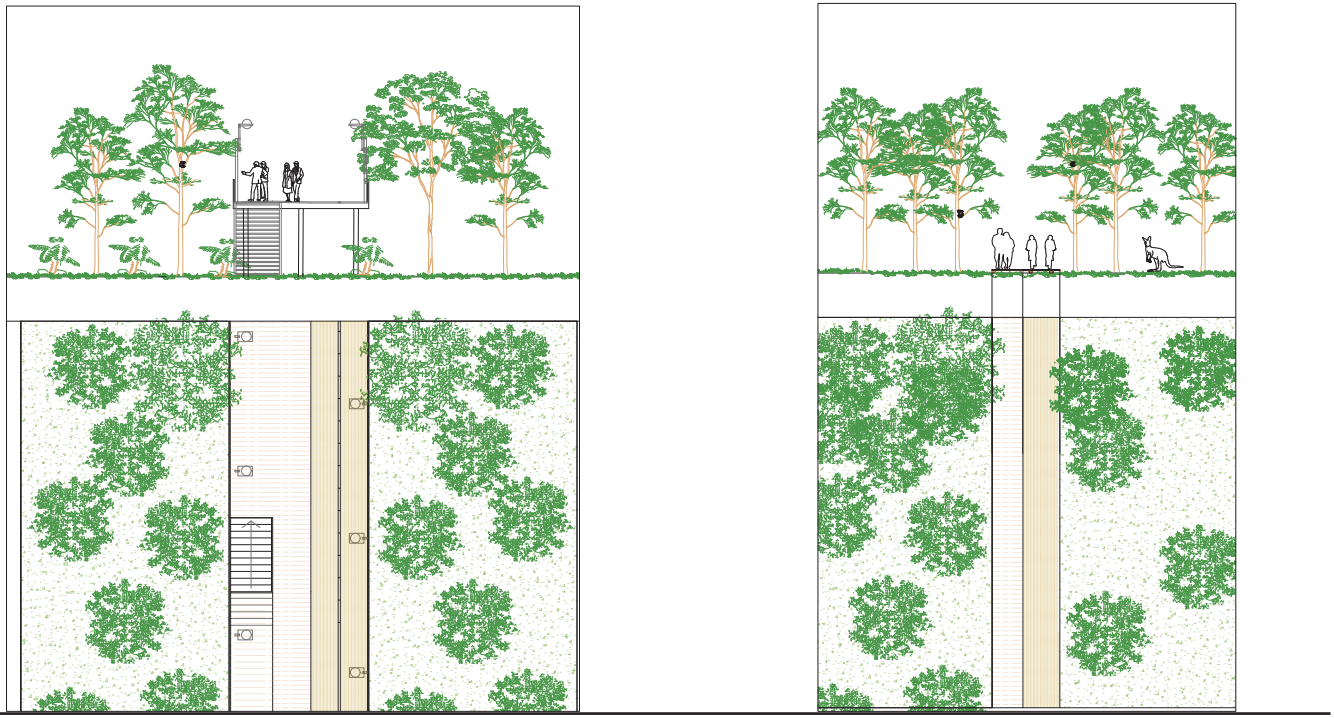
Il progetto del Green Path è innanzitutto concepito come un sistema di connessioni composto da percorsi ciclopedonali principali e secondari che permettano in maniera agile di raggiungere i punti focali dei due quartieri senza l'utilizzo della macchina ed allo stesso tempo di sconfinare nel territorio boschivo.
La morfologia del territorio dei suburbs attualmente crea delle barriere architettoniche naturali che vengono superate dal green path attraverso l'utilizzo di punti di percorrenza sopraelevati che addolciscono le pendenze ed i svariati cambi di quota resi agevoli sia a piedi che con la bicicletta o con il monopattino elettrico.
L'idea di proporre una camminata sopraelevata, a volte solo di pochi centimetri da terra, altre di quattro metri per gli attraversamenti stadali, oltre a permetterci di essere meno impattanti sul suolo è anche un richiamo all'elemento delle verande delle Queenslander, che dovevano permettere al farmer di poter controllare il proprio territorio a 360°, così come il green path permette uno sguardo privilegiato e protetto al pedone ed al ciclista che potranno ammirare il paesaggio ed attraversarlo passando accanto alle chiome degli alberi, sempre all'ombra a e catturati dalle svariate proposte e dai cambi di situazioni e paesaggi che si alternano durante la camminata.

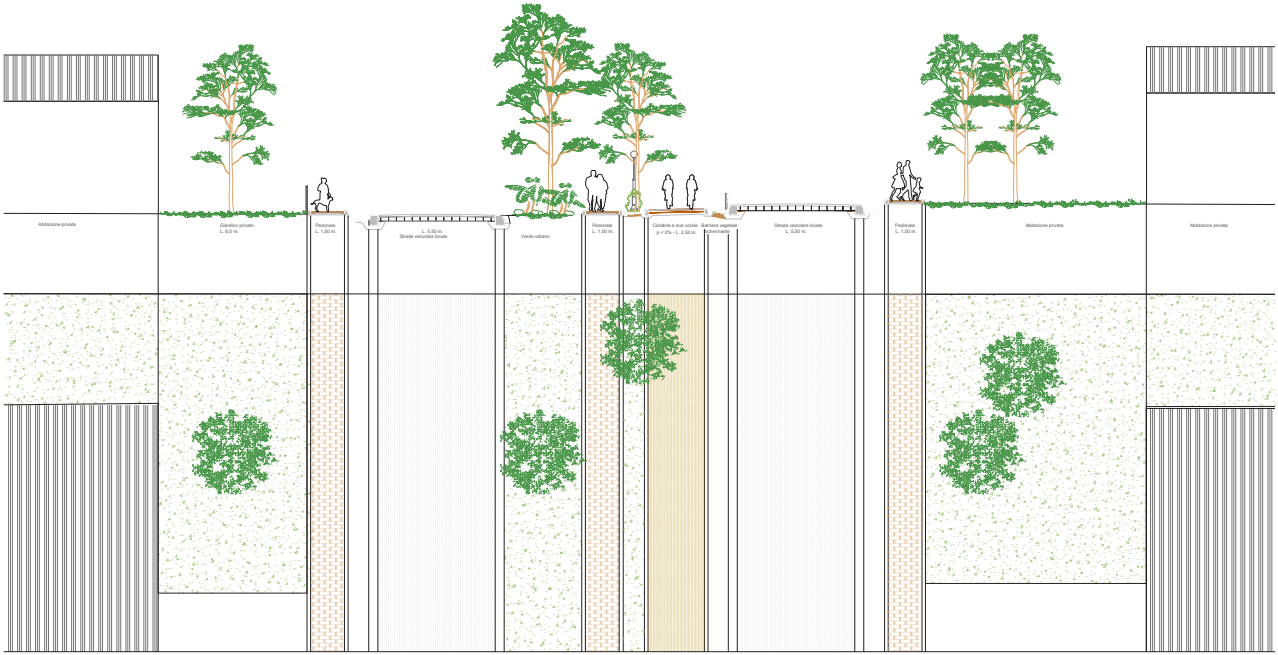
A questo forte segno urbano si sommano tre proposte di nuovi punti focali per i suburbs: una nuova zona residenziale a bassa densità abitativa che incentiva la socialità mediante ampi spazi comuni all'interno dell'edificio, un parco dotato di campi sportivi ed un museo sulla Queenslander, un eco quartiere con abitazioni permanenti e turistiche, con mercati contadini, asili e zone polifunzionali, che rispondano alle problematiche sulla residenzialità antisociale e alla richiesta di servizi alla comunità.

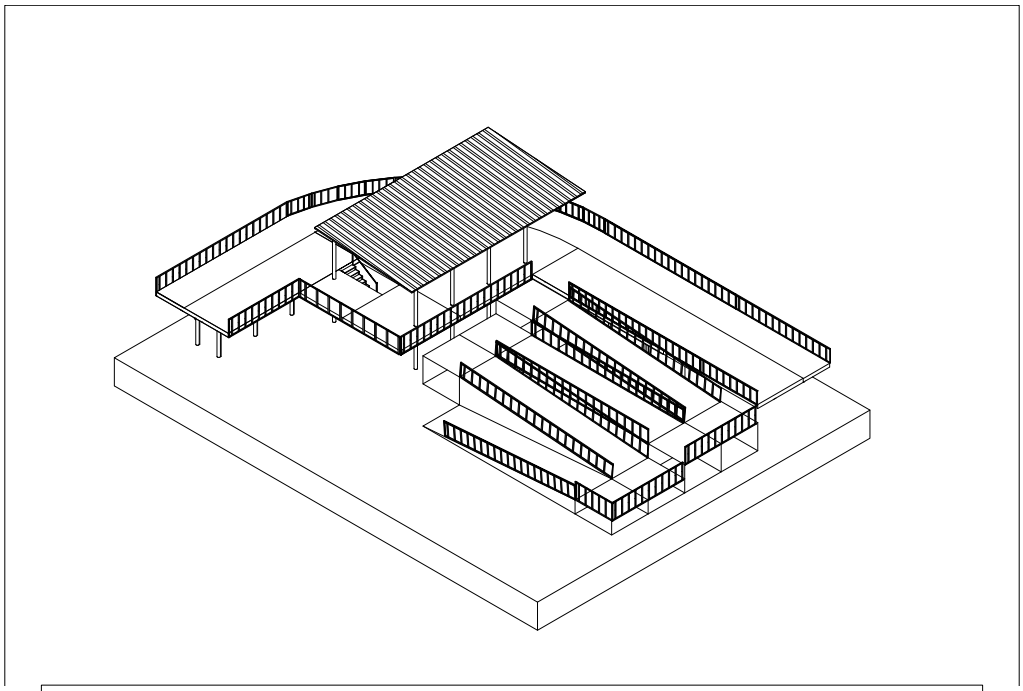
Questo particolarissimo sistema rende così la nostra zona di progetto allo stesso tempo sia il punto di partenza per una rete di collegamenti tra parchi, foreste e riserve della Great Brisbane sia punto di arrivo per coloro che desiderano lasciare la macchina, il cemento ed i ritmi estenuanti della città e che desiderano anche solo per una giornata vivere all'insegna dell'antico rapporto australiano con il paesaggio.

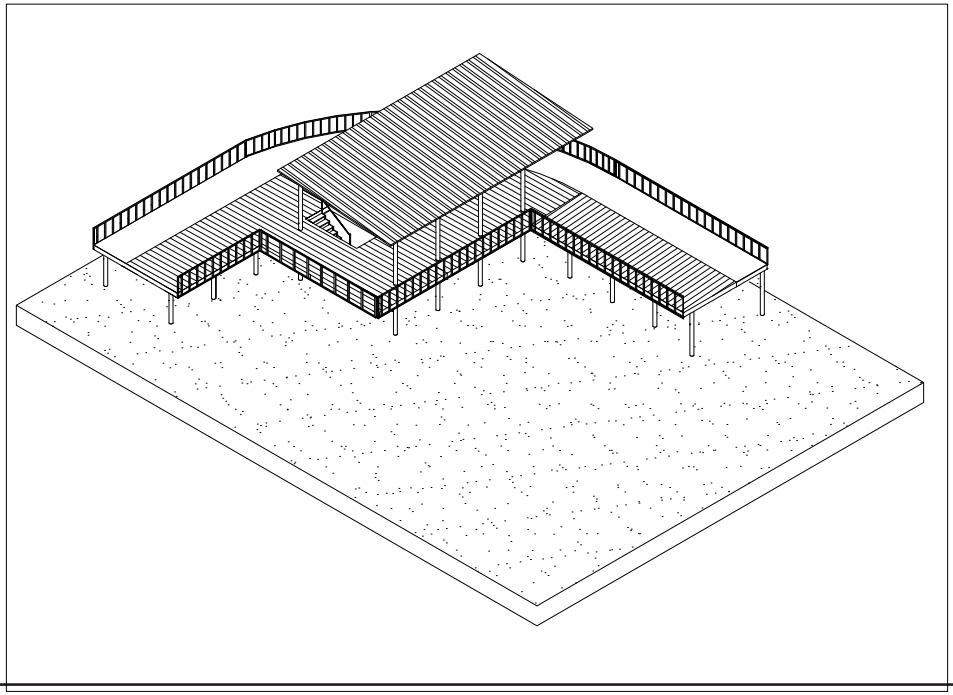
E' una proposta che cavalca l'attualissima onda dello stile di vita healty& fit, è una soluzione per coloro che desiderano avere una qualità della vita più distesa, silenziosa e comunitaria. E' un attrazione per quei turisti di tutto il mondo che, come si affermava nel primo capitolo, cercano nel territorio che visitano quell'autenticità data da uno stile di vita consolidato negli anni e che si è adattato gradualmente alle condizioni tipiche del territorio.

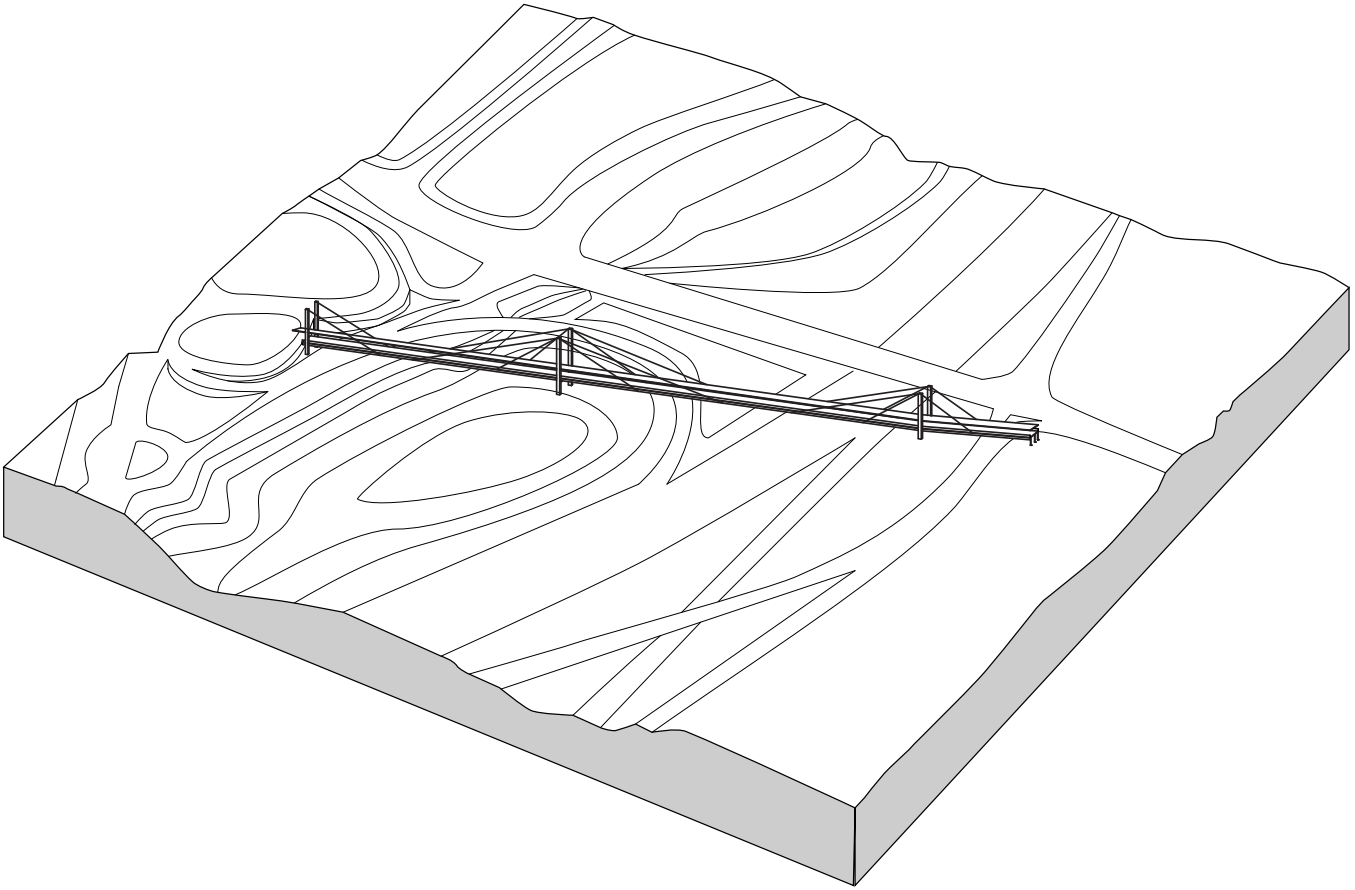




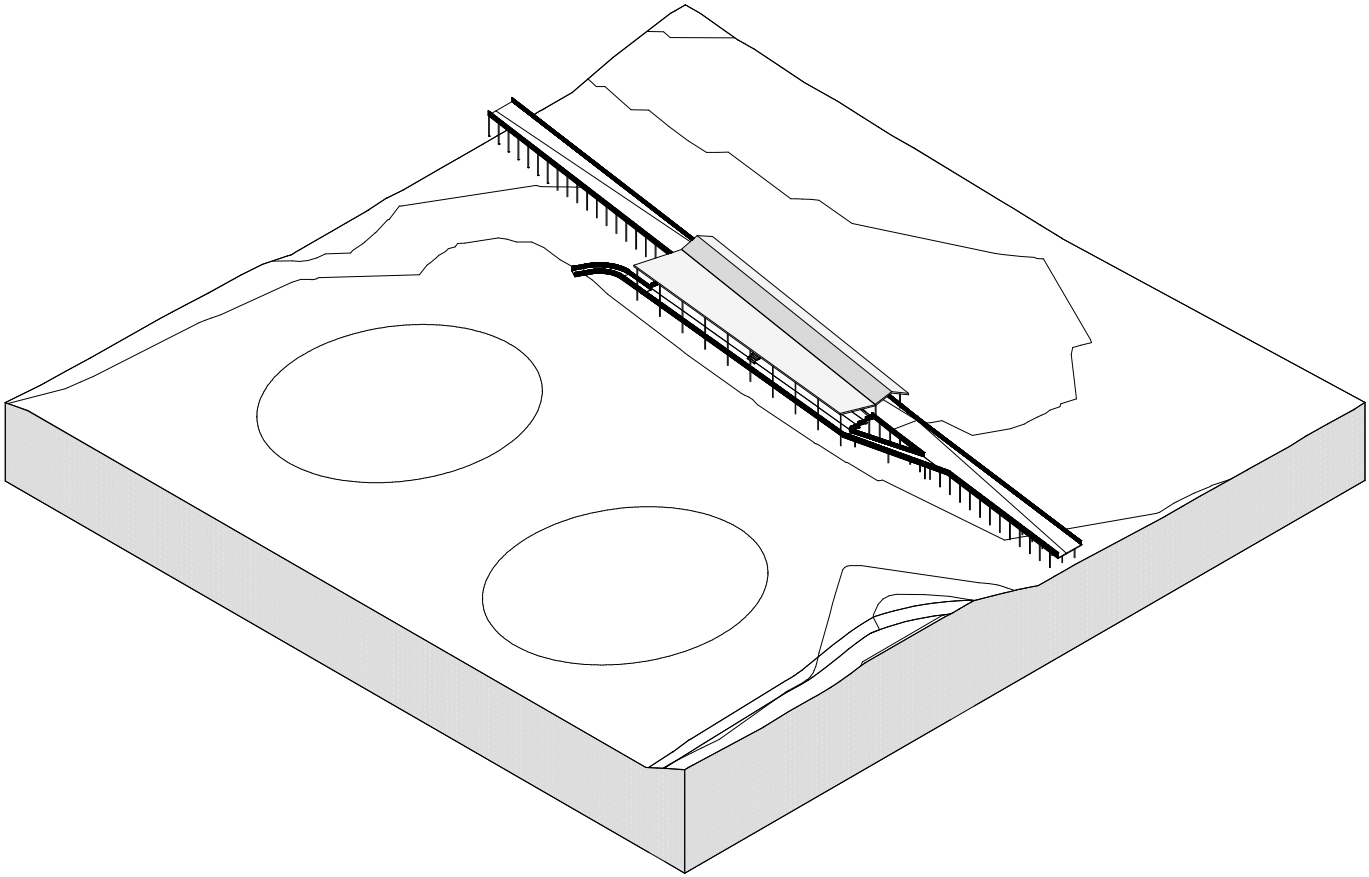

Abitazione privata
Giardino privato
L. 6,0 m.
Pedonale
L. 1,50 m.
L. 5,50 m.
Strada veicolare locale
Verde urbano
Pedonale
L. 1,50 m.
Ciclabile a due corsie
p < 2% - L. 2,50 m.
Barriera vegetale
fonoassorbente
Strada veicolare locale
L. 5,50 m.
Pedonale
L. 1,50 m.
Abitazione privata
Abitazione privata



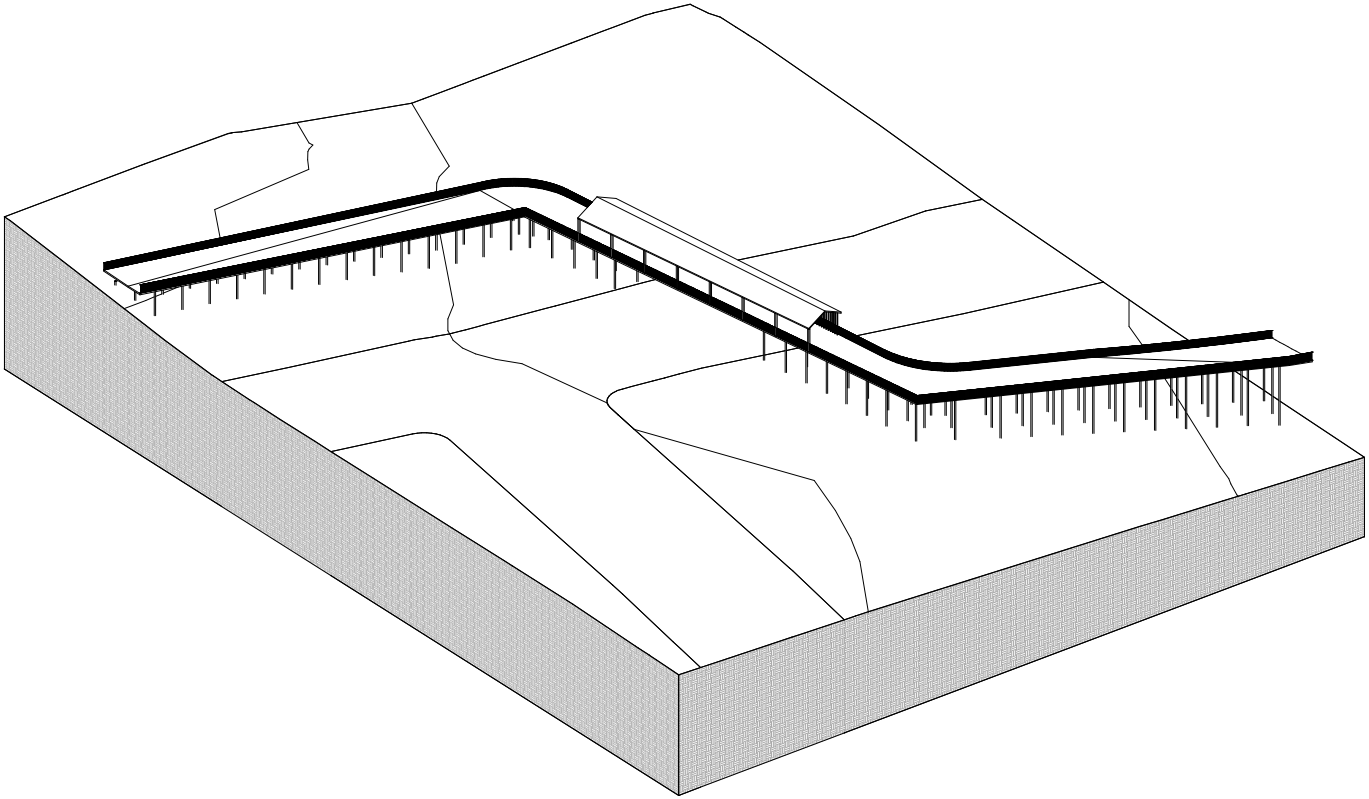




The HubBridge



The bleachers

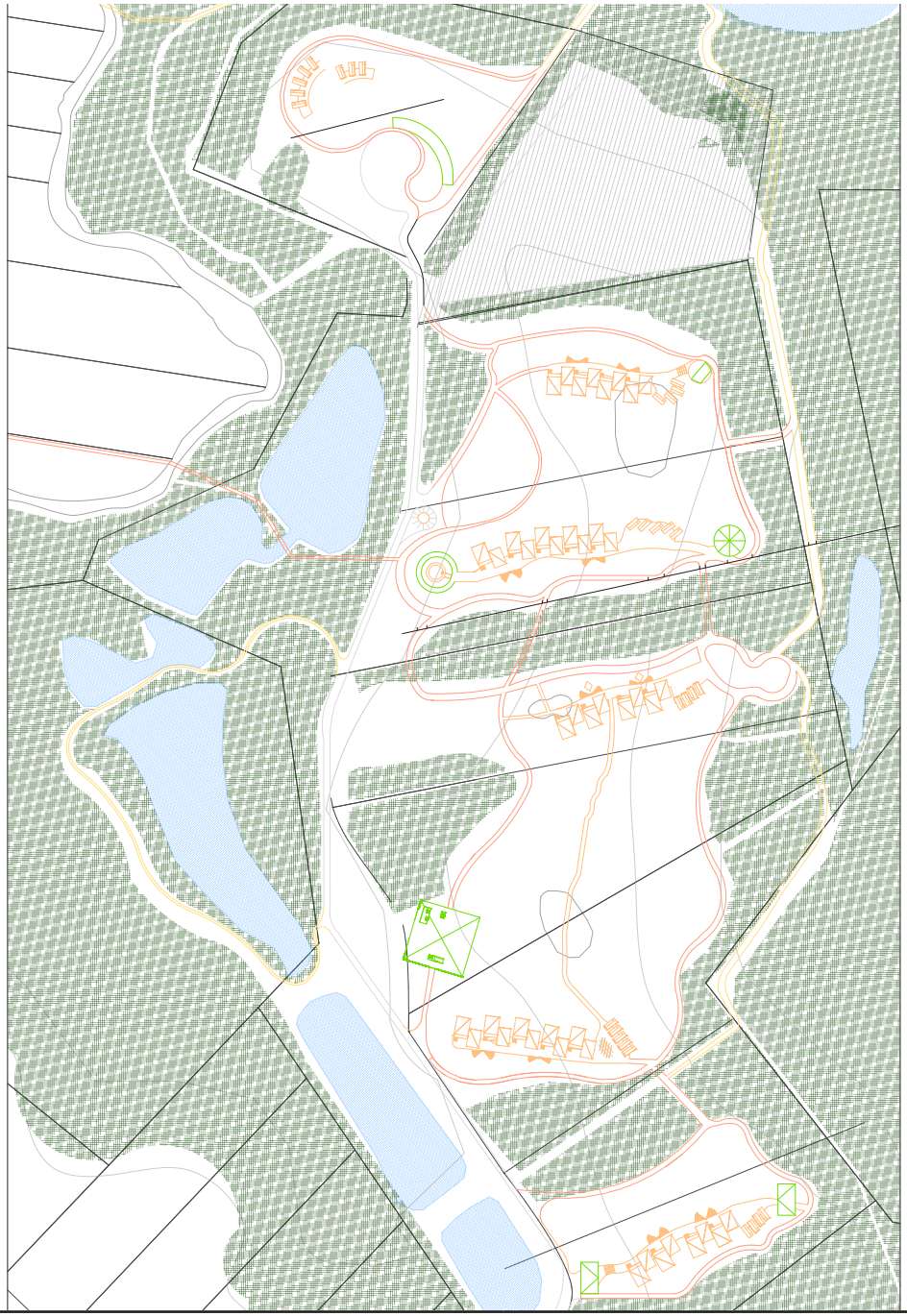


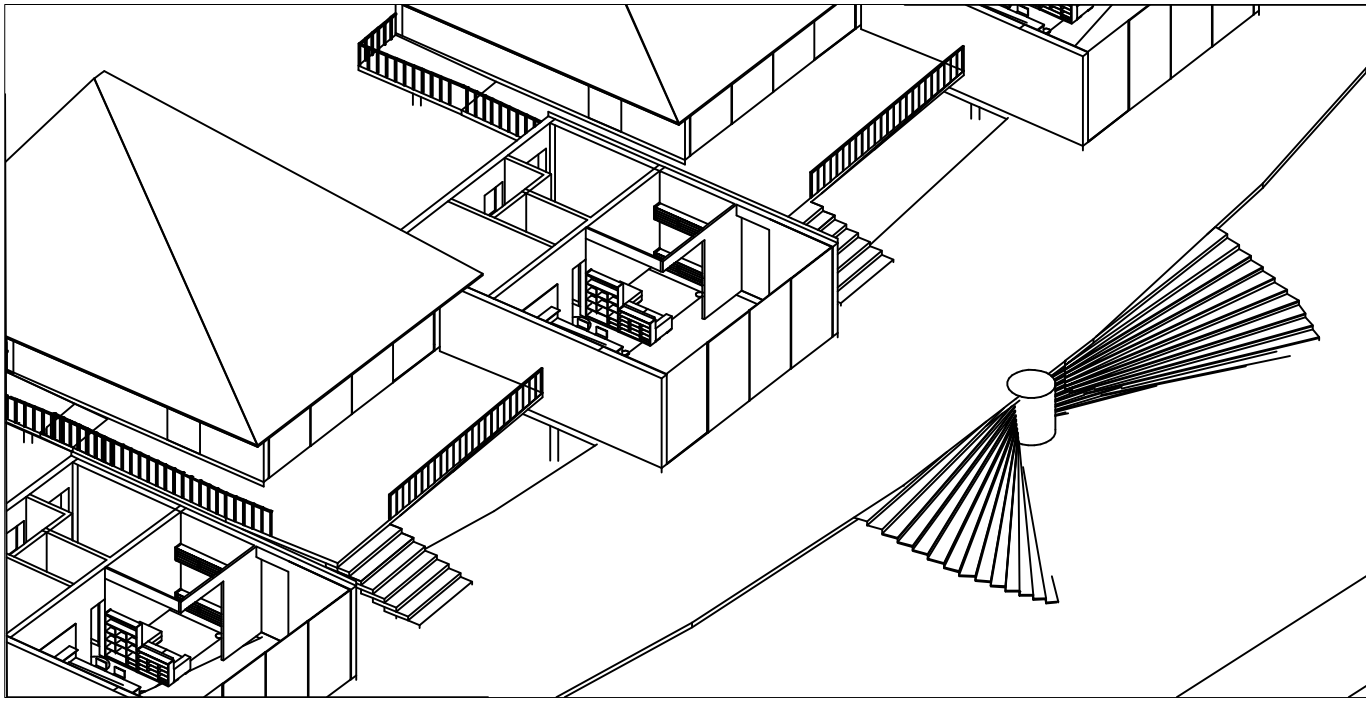
5.4 The Village

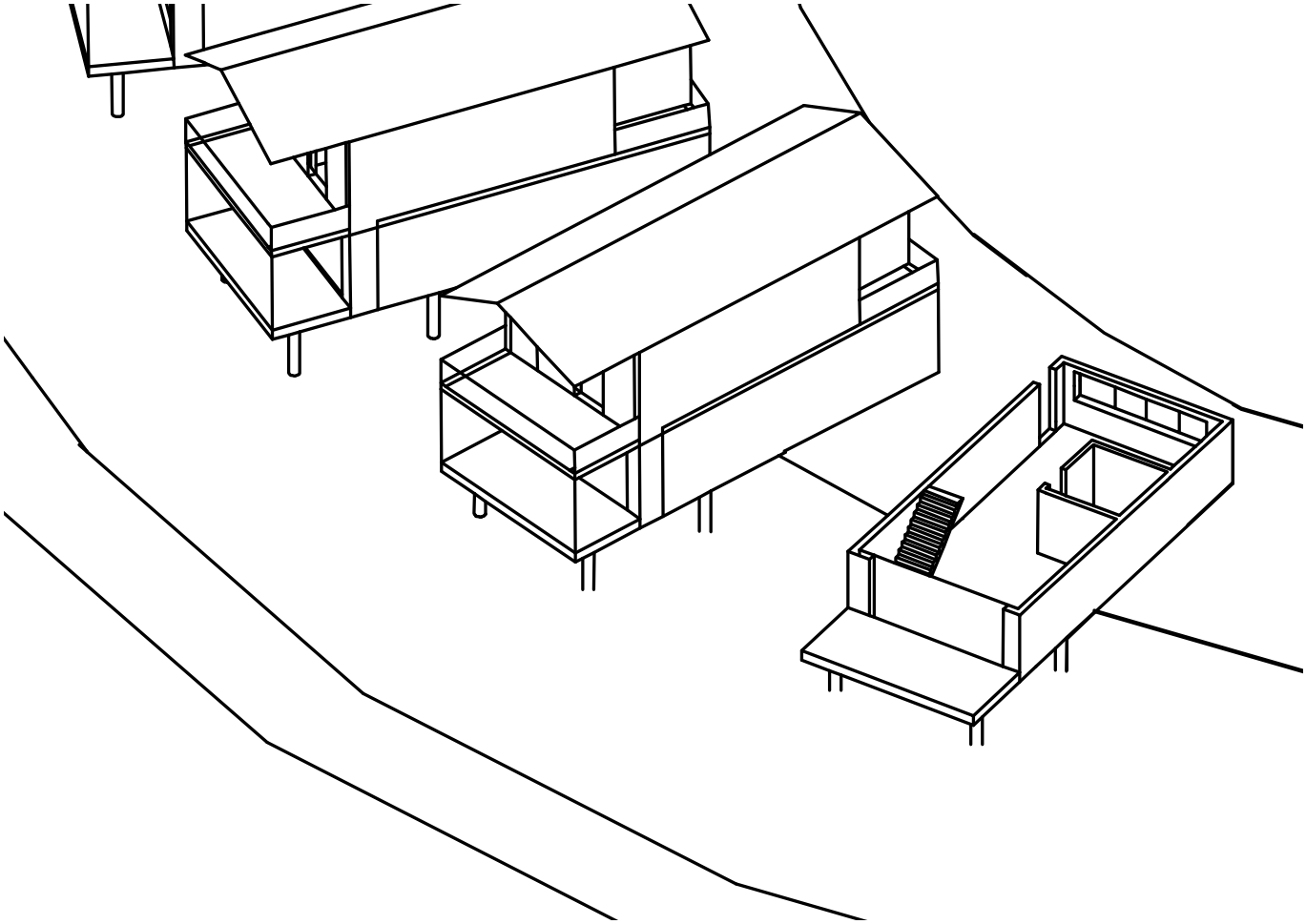
----------INTRO----------

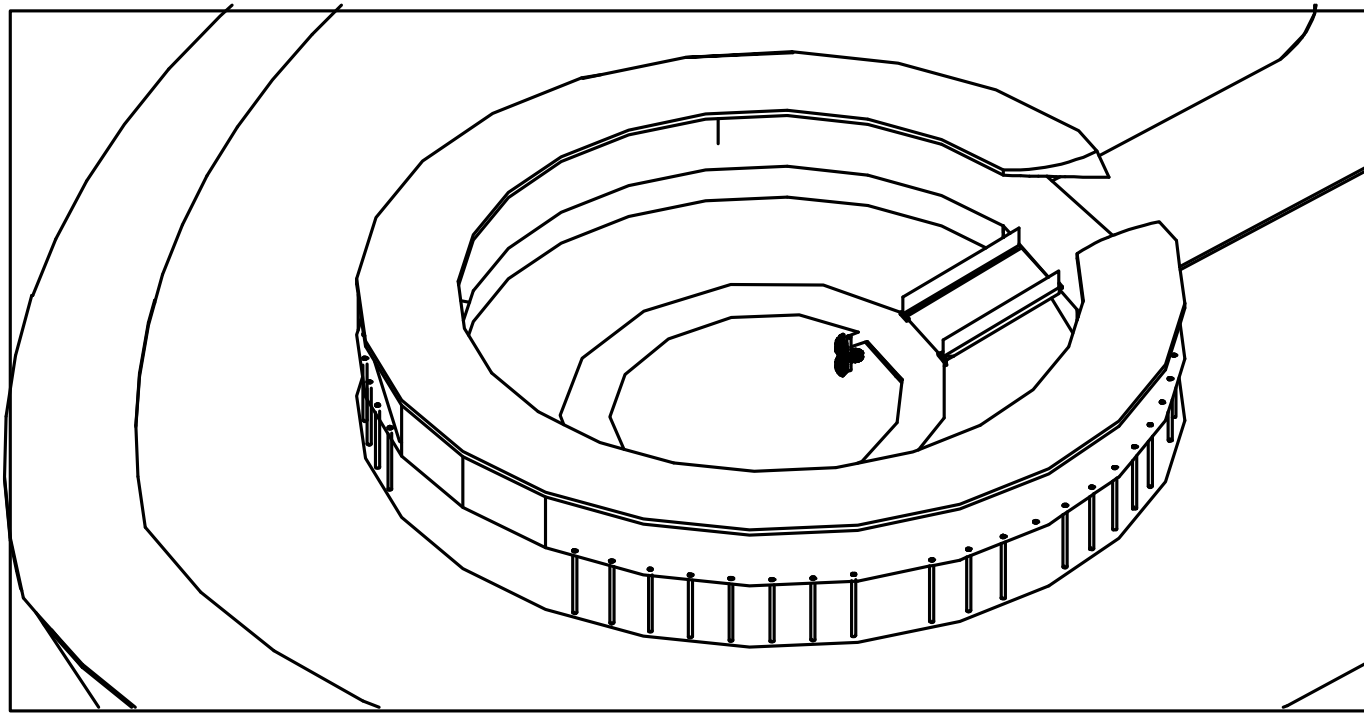
Contesto e considerazioni

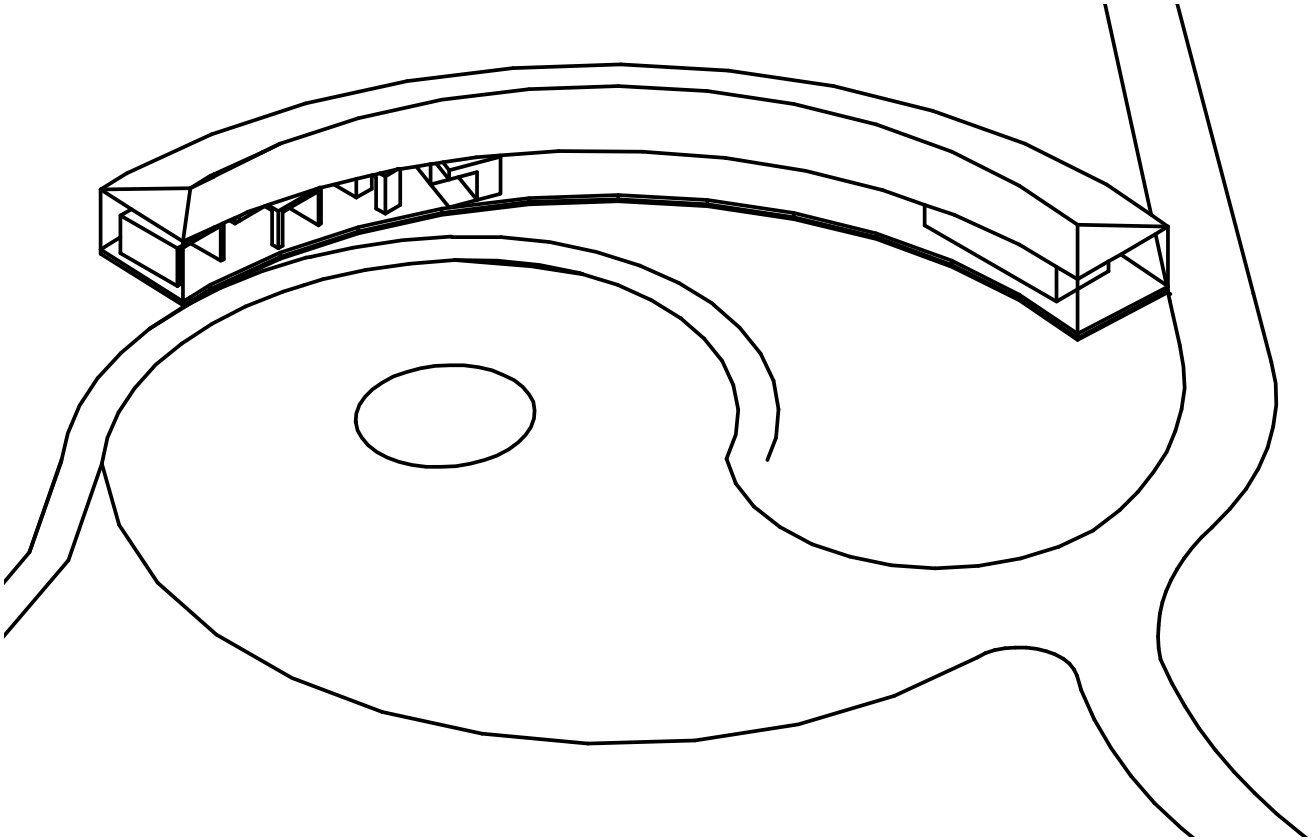
All'estremo confine della città, nel suburb di Burbank si trova attualmente un'area che sembra essere pronta per essere edificata, i confini tra le sette zone in cui è stata diviso sono stati ottenuti mantenendo gli alberi preesistenti, che sicuramente prima ricoprivano l'intera area e che adesso creano una sorta di mano le cui dita quasi si aggrappano al territorio.
Una delle sette zone è già stata comprata, si può notare una villa di grande lusso, come d'altronde è di lusso il territorio che è stato creato, con addirittura delle zone d'acqua artificiali provenienti dalla Tingalpa Reservoire ed una buona vista del centro città.
Questa situazione sembra essere una tipica conseguenza dello sprawl urbano, che porta i desiderosi di calma e tranquillità ad acquistare terreni all'estremo limite della città. Come in questo caso la dimensione della costruzione non giustifica il disboscamento effettuato, anzi crea una distesa di verde artificiosa ed inutile.
Durante la colonizzazione di Brisbane questi terreni boschivi guardavano la città da lontano, tra loro ed essa campi coltivati dei Queenslanders, i proprietari delle queenslander occupavano vastissime aree.
Attualmente è rimasto poco di questo assetto urbano che gestiva in maniera delicata il rapporto città-natura. Durante i sopralluoghi abbiamo avuto la possibilità di parlare con due dei pochi superstiti queenslanders che ricordava e ci raccontava con malinconia dei tempi in cui ognuno aveva la propria grande casa in mezzo ai campi agricoli o da pascolo e l'autosussistenza e la comunità erano il loro stile di vita.

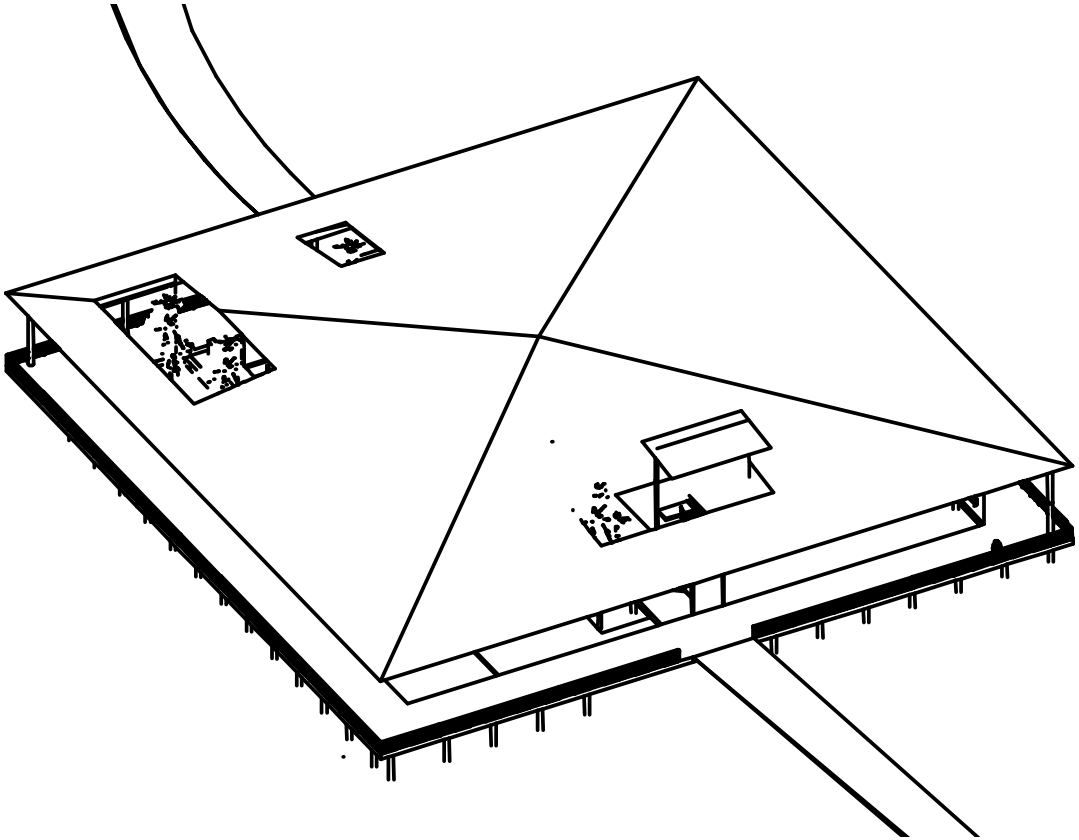












5.5 The Park and The Residential

Le proposte progettuali sono nate quasi in simultanea con la progettazione del Path poichè, nel caso del parco, veniva considerato necessario da entrambi trovare dei punti ottimali nel territorio dove collocare uno o più luoghi da destinare a servizi che potessero portare attrattive alla periferia, creando così una alternativa di valore al centro città, sicuro luogo per poter svolgere attività, ma distante più di 15 km.
La proposta residenziale, invece, è stata scelta appositamente per proporre qualcosa di diametralmente opposto a quello della mia compagna, e avere quindi diverse situazioni abitative da associare al Green Path. Chiaramente le proposte sarebbero potute essere molteplici, ma le due situazioni presentate in questo elaborato ci sono sembrate sufficienti per comprendere quella che potrebbe essere la vita di periferia in questo nuovo contesto.

Da discarica a nuovo parco per la città

La grande superficie della discarica è balzata agli occhi quasi subito nell'atto di lettura della mappa dello Zoning, e successivamente confrontata mediante le risorse di mappe online. Inoltre, una volta effettuato il primo sopralluogo ci siamo resi conto di quanto fosse realmente vasta l'area. A quel punto considerando la situazione che si avrà nel suburb da qui ai prossimi anni, relazionata con il Green Path, ci è sembrato alquanto strano che una discarica di così grande entità, l'unica di tutta Brisbane al momento, sarabbe ancora esistita in un futuro distretto residenziale con ottime prospettive di sviluppo vista la potenzialità geografica deil-quartiere.

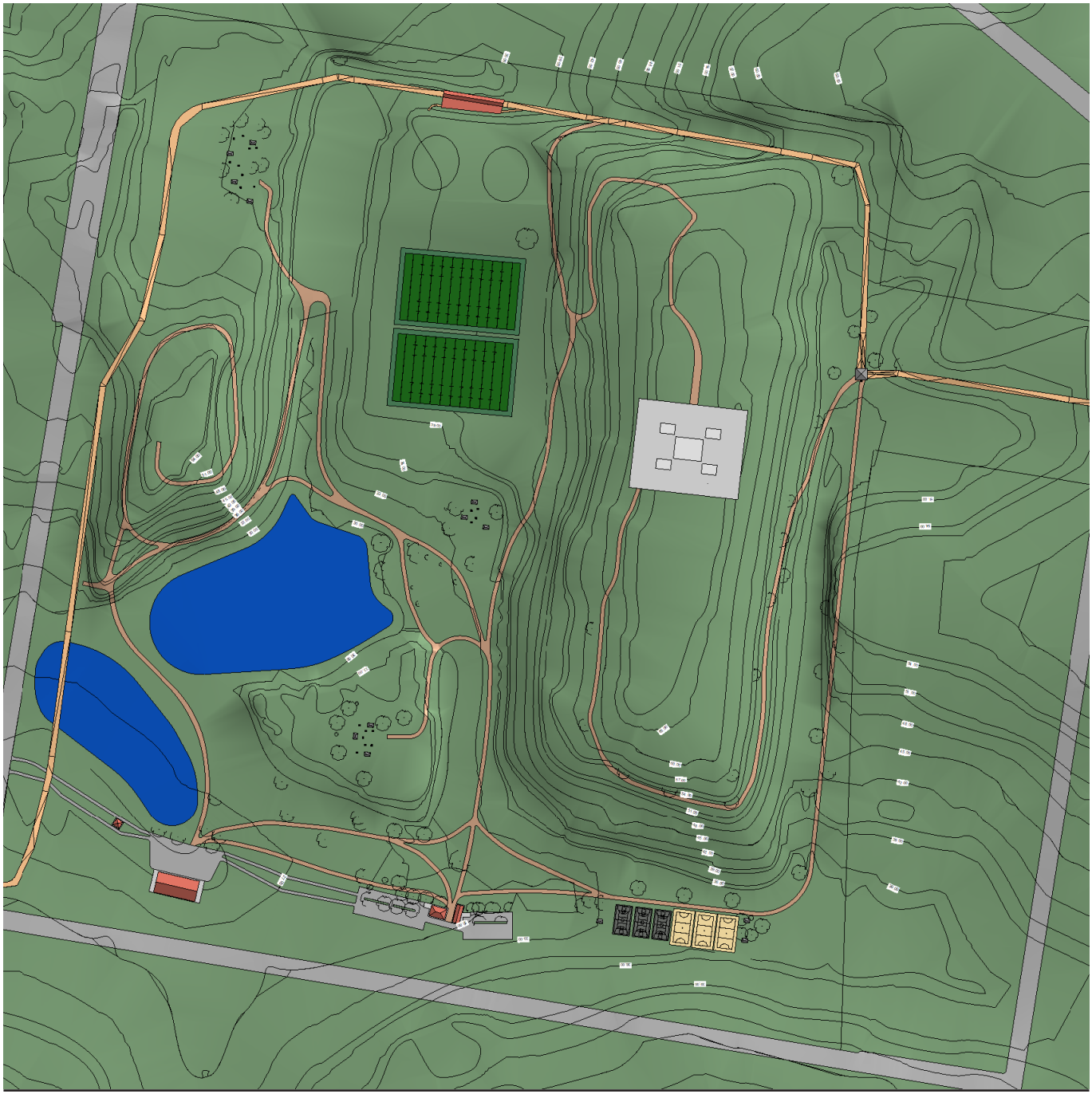
Tra i vari servizi che erano da considerarsi necessari per lo sviluppo del quartiere, secondo noi doveva esserci anche un grande spazio dove poter oltremodo localizzare dei servizi non ancora presenti sul territorio, e quindi si è pensato di far rientrare la discarica all'interno del progetto.

Successivamente, dopo un'intensa ricerca ho ritrovato un articolo del Brisbane Times, dove viene presa in considerazione l'idea di dismettere la discarica di Rochedale. A seguito di varie situazioni, come il fatto che tra la fine del 2019 e il 2020 la discarica sarà da considerarsi piena, e dello sviluppo futuro del quartiere, l'articolo cita il malumore di alcuni residenti per l'aria viziata proveniente dalla discarica e quindi, anche la possibilità che venga trovata una nuova sede per i rifiuti della città.[1]
Sommando quindi tutte le situazioni, è venuto automatico proporre questo spazio sotto forma di nuovo parco per il suburb in primis, ma chiaramente un luogo di tale dimensione con all'interno diversi servizi, avrebbe una sicura rilevanza anche a livello cittadino.

La struttura del parco

Mantenendo praticamente intatte le quote di fatto della discarica e ipotizzando una dismissione senza smantellamenti, la progettazione del parco è stata gestita secondo il rapporto tra l'esistente e il nuovo.
Dal punto di vista dell'esistente, ho considerato di mante-

1 **R.McCosker, *Council won't come clean about location of Brisbane's new dump*, Brisbane Times, April 2018.**



nere tutti i fabbricati presenti a Sud del parco, cambiando le destinazioni d'uso di quest'ultimi, in modo da evitare di smantellare qualcosa di già consolidato per poi ricostruire nello stesso posto. Accedendo dalla strada, il primo è il punto di check-in/check-out, che è stato rifunzinalizzato come info point per il parco, l'edificio principale dove sono situati gli uffici, sarà sostituito da un Pub, mentre i due fabbricati vicini sono stati rivisti come servizi igienici per i fruitori del parco, invece l'ultimo stabile rimane come magazzino per la manutenzione ordinaria e straordinaria del parco.

Successivamente ho deciso di mantenere la quasi totalità delle quote di livello della discarica, creando dei livellamenti nelle singole zone del parco destinate ad attività sportive che necessitavano di coesistere alla medesima quota. Va preso in considerazione che il processo di metamorfosi che porta una discarica a divenire parco, soprattutto se si intende edificare al suo interno, necessita di un lungo periodo di attesa che può variare dai contenuti nel deposito, tra i 20 e i 25 anni. Da un documento reperibile online del BCC ho potuto appurare che la discarica in discussione non contiene alcun tipo di rifiuto chimico e inoltre è presente un sistema di recupero delle energie mediante la decomposizione organica dei rifiuti, che verrà dismesso insieme alla discarica poichè serviva per attenuare la quantità di rifiuti.[2]
Dopodichè, sono stati mantenuti i due laghetti artificiali e alcune delle corsie di percorrenza dei tir all'interno della discarica, come anche la quantità di verde già esistente a livello perimetrico.
Mantendo il più fedelmente possibile la topografia originale, la maggior parte del parco presenta dei continui movimenti del terreno, il che crea delle brevi colline con pendii interessanti per poter trascorrere giornate all'aria aperta. Per questo motivo sono state pensate una collina dedicata alla flora autoctona e diverse aree pic-nic durante tutto il parco, con le postazioni per barbeque elettrici autoalimentati, strumento indispensabile per la popolazione australiana.

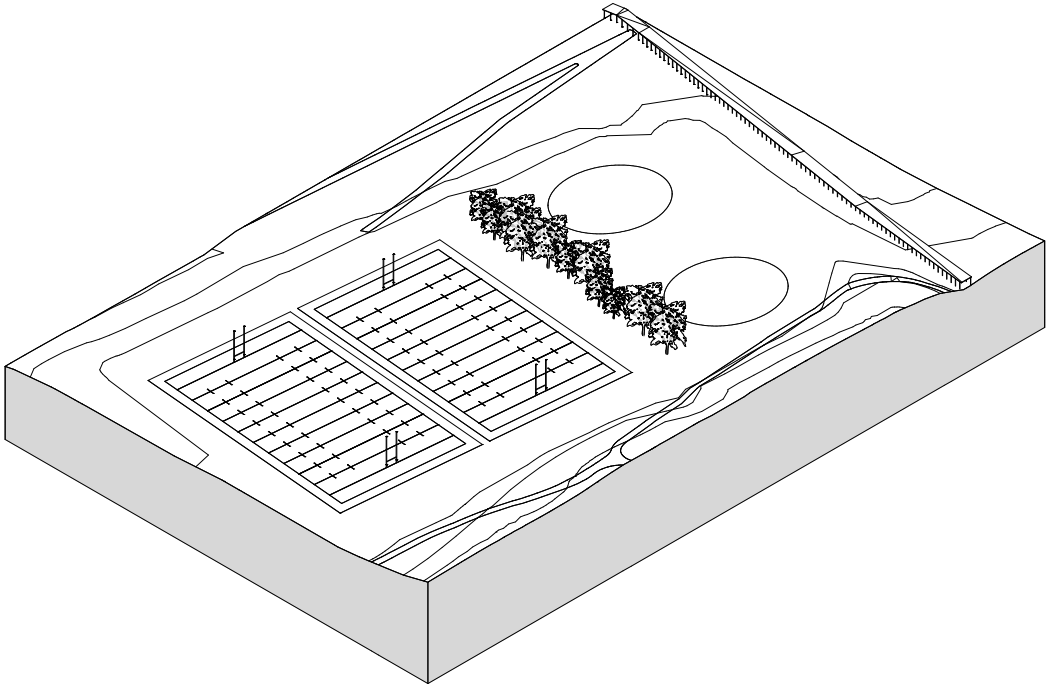
Inoltre sono state inserite due zone prettamente sportive: nella zona a Sud-Est con rispettivamente tre campi da basket e tre da netball, mentre in una vasta area a Nord sono stati allocati due campi da rugby e due da cricket, i due sport più seguiti a livello nazionale.

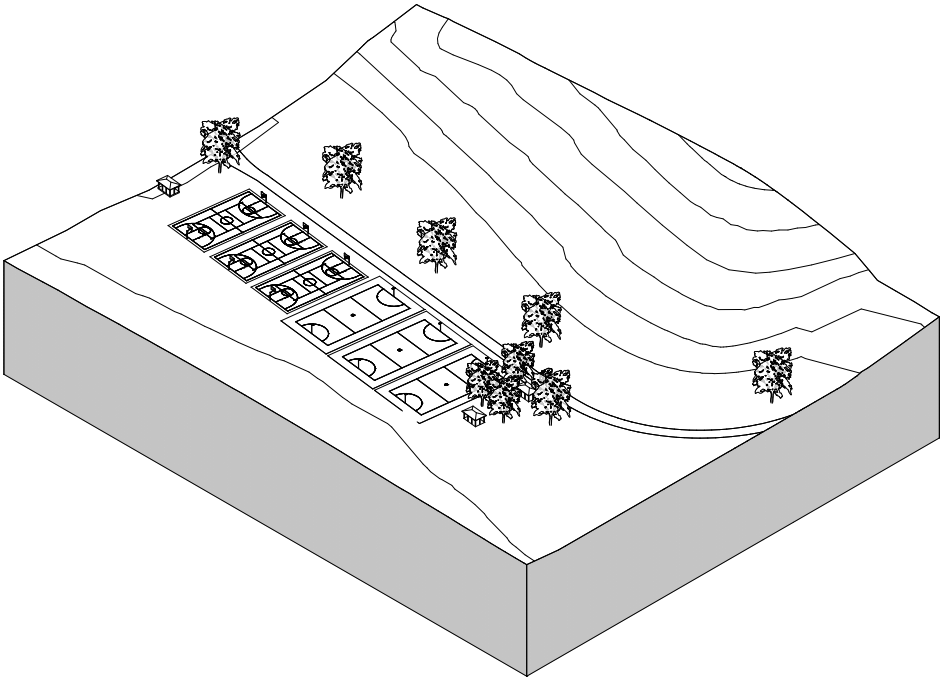
Dal punto di vista della mobilità, sono stati mantenuti i percorsi di ingresso e uscita dal parco, con l'aggiunta di parcheggi, dove dapprima sostavano i tir della discarica, e questo movimento creato dai parcheggi fornisce due ingressi al parco. Altri due ingressi e uscite sono previsti mediante il Green Path, che aggira il parco passando da Nord, creando delle suggestioni interessanti, con dei punti di discesa e risalita lungo il percorso. Infine altre due ingressi, uno da Nord-Ovest e uno da Sud, vengono organizzati dal Path secondario, che successivamente si legano alla distribuzione interna del parco.

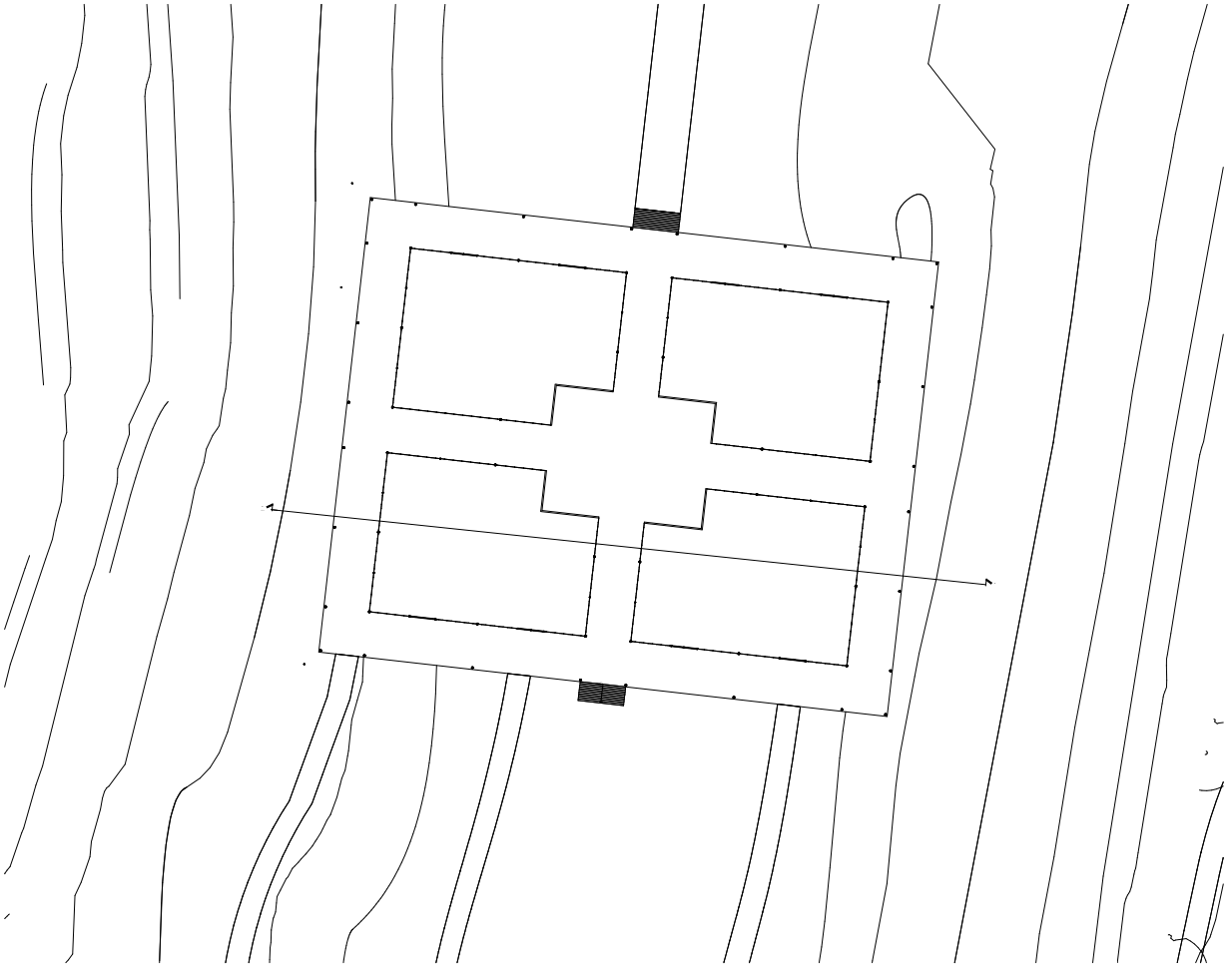
Il Centro Culturale

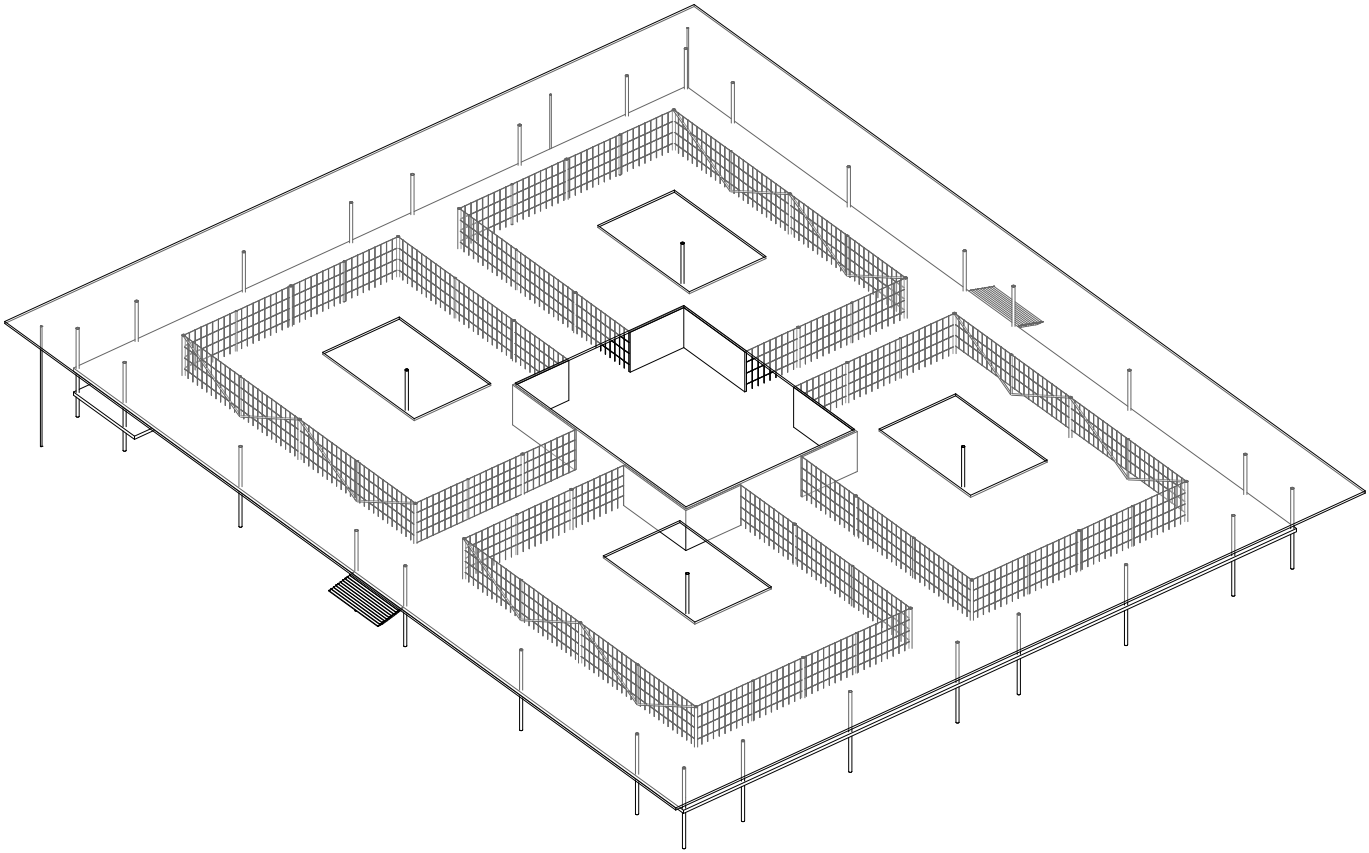
Come già descritto precedentemente, una delle intenzioni principali è stata quella di inserire determinati servizi non presenti nel territorio. Così, ho considerato di inserire in questo contesto quasi totalmente naturalistico e, vista la grandezza del posto, anche paesaggistico, un chiaro riferimento alla Queenslander, posizionandola in cima alla collina più grande del parco.
Dal punto di vista progettuale ho voluto riproporre le geometrie e gli spazi tipici dell'abitazione vernacolare australiana per garantire una corretta ventilazione, ovviamente proporzionado la struttura con dimensioni più consone dato l'uso pubblico. All'interno è stata inserita una biblioteca, una zona adibita a ristorante per sfruttare la vista panoramica verso il parco e il CBD, una zona dedicata a mostre temporanee con un bookshop, ed infine un museo da dedicare alla Queenslander, inesistente fino ad ora in tutta Brisbane.

2 ***Rethink Your Rubbish Fact Sheet: the Landfill*****, Brisbane City Council.**









The residential

Situata in un lotto relativamente complesso, poichè circondata a Sud da villaggi urbani e affacciata a Nord con la zona di scavo della Austral Bricks, la proposta residenziale vuole essere una sorta di portale durante la percorrenza del Path. Dall'Hub infatti, questo è uno dei primi punti di residenzialità che si incontra durante la passeggiata, e quindi una buona occasione per ridare identità al luogo mediante un'architettura più relazionata con il territorio.

Per questo motivo, inizialmente sono state pensate diverse soluzioni, tra cui una più introversa edificando in più quote e proteggendo gli edifici dalla zona a Nord, poichè il movimento del terreno nel lotto creava un affaccio, seppur non così netto, diretto verso la zona di scavo.
Ma per la soluzione definitiva, ho considerato di far passare la passeggiata sul confine a Nord, di sfruttare la zona di scavo come cicatrice del territorio utilizzando solamente una quota e muovendo la struttura lungo quest'ultima inserendo una varietà di altezze che non creassero ostacolo alla ventilazione.
Così facendo, ho pensato che la forma finale dovesse apparire come un sorta di edificio simbolo che caratterizzasse maggiormente la storia delle Queenslander, anche sotto forma di provocazione.

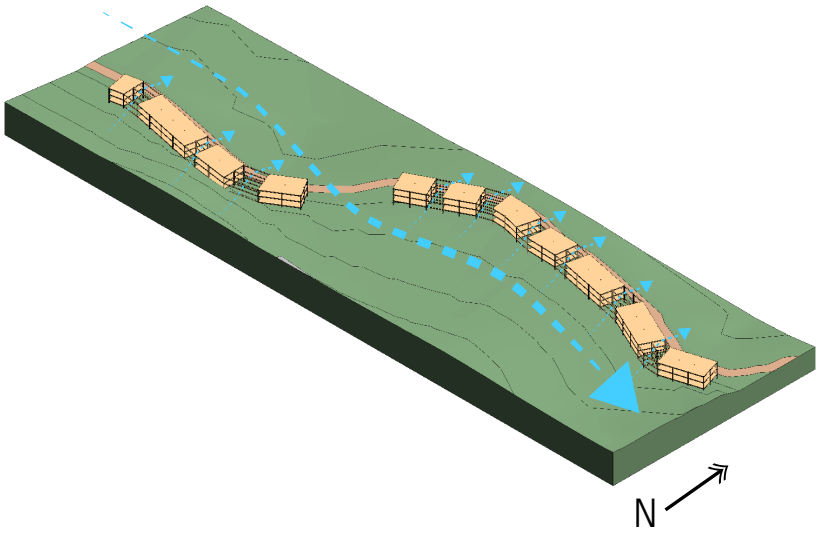
Concept e struttura

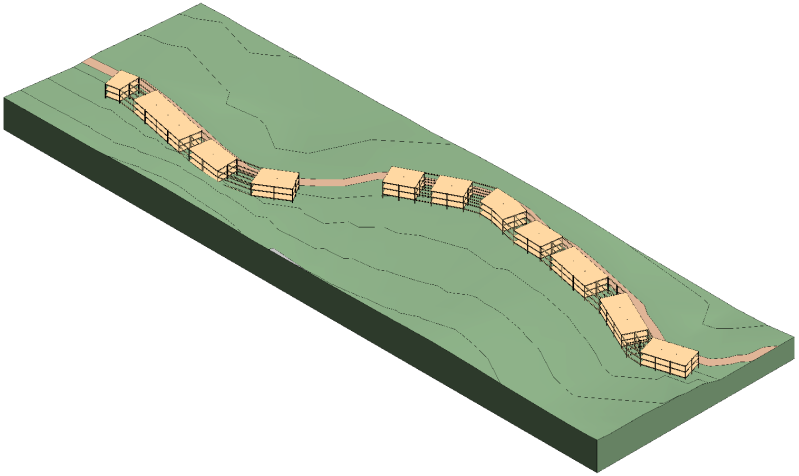
Come intuibile dallo schema contettuale, l'idea fondante di questo progetto è stata l'estrusione di una determinata curva di livello, che ospita tutta la vita del lotto, dalla passeggiata alberata di collegamento tra abitazioni e Green Path, al movimento dato dagli edifici stessi. Inoltre, il progetto vede la frammentazione dell'unico volume, in due più compatti, in modo da garantire la ventilazione trasversale.
Successivamente è stata pensata una griglia strutturale che facesse intendere tutti gli appartamenti come figli della stessa struttura, ma in realtà ogni situazione risulta indipendente, con una mixitè di abitazioni ch vanno dal monolocale, al bilocale, all'appartamento in duplex o simplex.

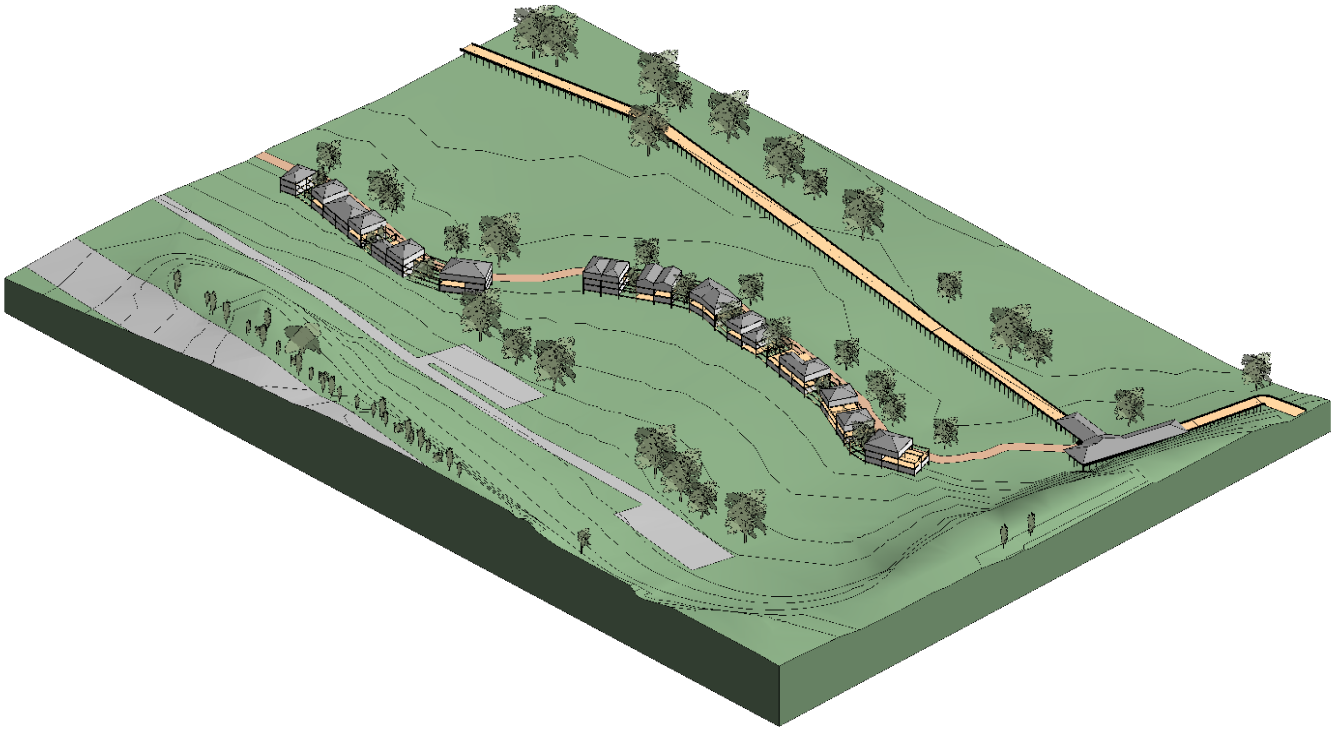
Un aspetto molto importante che è stato preso in considerazione più degli altri, il voler frammentare gli edifici, creando delle zone ombreggiate artificiali, come delle enormi verande comuni, molto spesso associate alle foraure tra gli edifici dove è stata inserita della vegetazione più fitta, ma di altezza inferiore rispetto a quella all'esterno.
Questo porta quindi all'idea di avere una serie di Queenslanders indipendenti, sviluppate sempre in orizzontale con punti di ombreggiamento, favorendo la ventilazione e a contatto con la vegetazione, ma ripetuta in modo quasi casuale con una verticalità volutamente limitata, e che sembrino quasi una sopra l'altra.

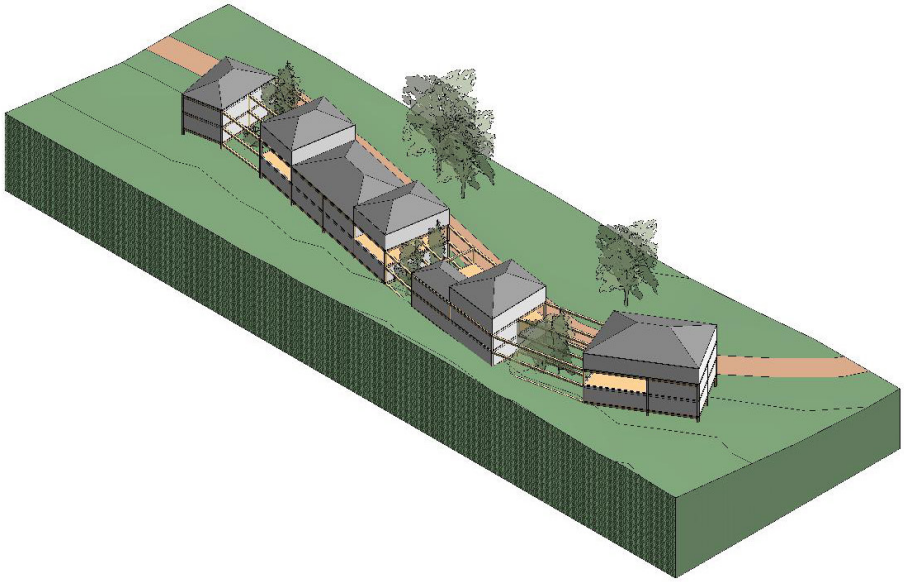
Così facendo, si otterrebbe la possibilità di avere una stessa quantità di abitazioni in uno spazio più contenuto, con un giardino comune molto vasto, dove poter avere anche attimi di intimità, e creando una socialità tra i residenti che più si avvicina a quella cittadina. Con questo non sto asserendo che possa essere la soluzione ai villaggi urbani in piena periferia, ma potrebbe essere una delle possibili soluzioni per approcciare una residenzialità di massa, seppur contenuta, in un contesto periferico che necessita di avere lo spazio per le coltivazioni, per il verde.

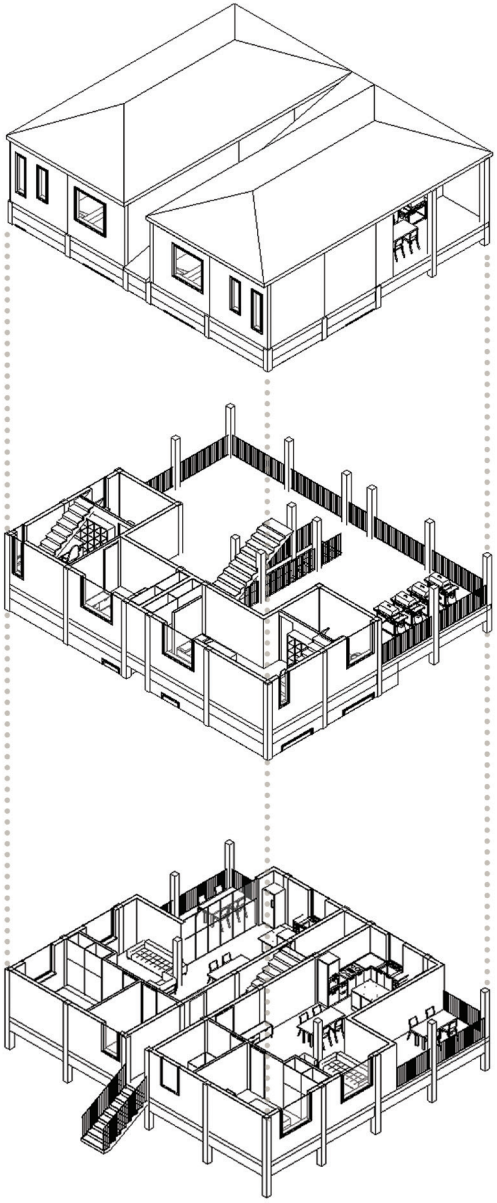
28.00
30.00
32.00
34.00
36.00


N









AUSTRALIAN
ART
DOES
NOT
EXIST

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA DI RIFERIMENTO

INTRODUZIONE

Laverty, J. R. 1971 *Town planning in Brisbane 1842 – 1925*. Australian Planner 9(1):19-26.

Bonyhady, T. 2000 *Governor Phillip's Legacy* in P. Troy (ed) Equity, Environment, Efficiency: Ethics and economics in urban Australia, pp 134-158. Melbourne University Press.

Broadbent, J. 1987 *'The push east: Woolloomooloo Hill, the first suburb'*, in M. Kelly (ed.) Sydney: City of suburbs, New South Wales, pp 12-29 New South Wales University Press, Sydney.

Davison, G. 1994 *The past and future of the Australian suburb*. In L.C. Johnson (ed) Suburban Dreaming: An Interdisciplinary Approach to Australian Cities, pp 99-113. Deakin University Press: Geelong.

Davison, G., T. Dingle and S. O'Hanlon,. 1995 (eds) *The Cream Brick Frontier: Histories of Australian suburbia*. Monash Publications in History No. 19: Clayton, Victoria.

Mullins, P. 1981b *Theoretical perspectives on Australian urbanisation, II: Social components in the reproduction of Australian labour power*. Australian and New Zealand Journal of Sociology. n.17(3): 35-43.

PARTE PRIMA

CAPITOLO 1
BRISBANE 2031:
TRE INDIZI FANNO UN PROGETTO

F. Esposito, *Lessico dell'urbano 1 - Città globali*, U3, 2015, Roma.(Koolhaas, Boeri, Kwinter, Tazi, Ulrich Obrist 2000)

Koolhaas, R., Boeri, S., Kwinter, S., Tazi, N. & Ulrich Obrist, H. (eds.), *Mutations* . Barcellona: Actar, 2000.

Brisbane Long Term Infrastructure Plan 2012-2031, Brisbane City Council, 2012.

P.Peters, D.Butler, *Eucalypt open-forest, Regrowth Benefits - Manage Guideline*, The State of Queensland (Department of Science, Information Technlogy, Innovation and the Arts), 2014, Brisbane.

Brisbane City Council, *Rochedale Local Plan*, from Brisbane City Plan, 2011.

CAPITOLO 2
RIVEDERE IL CONFINE

E. Soja, *Thirdspace*, Blackwell Publishing, 2011, Malden.

S.Boeri, L' Anticittà, Laterza, 2011, Bari.

P. Zanini, *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, Bruno Mondadori, Milano 1997, pp. XIII-XIV.

A. Petrillo, *Confini urbani*, Rivista di Storia delle Idee 4:2 (2015) pp. 15-19, Patrocinata dall'Università degli Studi di Palermo

W. Benjamin, *Parigi capitale del XIX secolo*, Einaudi, Torino 1987.

A. Valentini, Il senso del confine - Colloquio con Piero Zanini, Novembre 2015.

M.Macera, 2012, *Il progetto del margine della città contemporanea*, Dottorato di ricerca presso La Sapienza, Roma.

CAPITOLO 3
UN MODELLO SUB-TROPICALE: LA QUEENSLANDER

A.L. Jenner, 2012, *The building of the Queensland house 1880-1920*, Brisbane.

B.Bajracharya, A.Kumarasuriyar, and F.N.Demirbilek, 2003, *Vernacular Architecture in Queensland, Australia: Current Planning Issues and Opportunities*. School of Design and Built Enivironment at QUT, Brisbane.

G.D.Squires, 2002, *Urban sprawl: causes, consequences & policy responses*, The Urban institute Press, Washington D.C.

K.Ruming, 2018, *Urban regeneration in Australia: Policies, Processes and Projects of Contemporary Urban changes*, Routledge, New York.

j.Rickett, *Brisbane between the Wars: a history by design*, University of Queensland Library, Brisbane.

PARTE SECONDA

CAPITOLO 4
STRATEGIE PROGETTUALI

CENSIMENTI BURBANK 1996, 2006, 2016

CENSIMENTI ROCHEDALE 1996,2006,2016

CENSIMENTO UNIFICATO BURBANK-ROCHEDALE, 2016

CAPITOLO 5
LE NOSTRE PROPOSTE

ARTICOLI E RIVISTE

A+U (2018), Soustainable Australia
A+U (2007), n.8

SITI DI RIFERIMENTO

www.eplan.brisbane.qld.gov.au
www.abs.gov.au
www.choosebrisbane.com.au

RINGRAZIAMENTI