

PROJETO URBANO E INCLUSÃO SOCIAL: MILÃO *PIRELLI LA BIGOCCA*

Daniela Maria Eigenheer, Nadia Somekh

Arquiteta | Prefeitura Municipal de Guarulhos | Servidora Pública | Guarulhos,
SP, Brasil

Professora Doutora | Universidade Presbiteriana Mackenzie | Faculdade de
Arquitetura e Urbanismo | R. Da Consolação, 930, *Campus* Higienópolis,
01302-090, São Paulo, SP, Brasil | Correspondencia para/*Correspondence to:*
N. SOMEKH. *E-mail:* nadiasm@terra.com.br

Recebido em 23/2/2012, rerepresentado em 25/5/2012 e aceito para publicação em 4/6/2012

PROJETO URBANO E INCLUSÃO SOCIAL: MILÃO *PIRELLI LA BICOCCA*

INTRODUÇÃO

Grandes projetos urbanos são características da metrópole contemporânea, que adquire uma nova configuração de escala planetária. O Projeto *Pirelli La Bicocca* foi escolhido por ser o precursor dessa tendência. Elaborado desde o final dos anos 1970, apresenta um desenho de alta qualidade, foi objeto de concurso internacional e envolve múltiplas escalas de funcionamento.

Harvey (2009) mostra como as grandes intervenções urbanas são estabilizadoras do capitalismo e afirma que o capital imobiliário — através de fundos de pensão que mobilizarão, até 2030, uma quantia de milhares de dólares —, poderá ser constituído de meros empreendimentos imobiliários ou efetivamente construir cidade. Entende-se que a priorização de espaços públicos, da produção cultural e de projetos urbanos frutos da democracia urbana constrói cidade em contraposição a meros empreendimentos imobiliários fechados.

O projeto aqui apresentado é um bom exemplo de grande investimento de capital em um projeto urbano, pois, além de ter sido objeto de concurso, vencido por Gregotti, em 1979, envolve dois municípios (*Sesto San Giovanni* e Milão) que se articulam em consórcio. A partir de financiamento europeu, a iniciativa criou um ambiente inovador não só pela universidade implantada, no centro do projeto, mas também pela agência de *Sviluppo Nord Milano*, que prevê o estímulo ao empreendedorismo a fim de ir ao encontro da reestruturação produtiva que vem ocorrendo na região.

Não apenas a fábrica da *Pirelli* teve 90% da sua produção transnacionalizada, mas também o município adjacente a Milão, *Sesto San Giovanni*, com um modelo exemplar de reocupação de antigos galpões industriais em micro e pequenos empreendimentos articulados com a prefeitura e a organização sindical.

Pirelli La Bicocca é um exemplo de projeto urbano inclusivo não só por promover a diversidade residencial como também por valorizar o espaço público de qualidade e a preservação do patrimônio histórico em ligação com o centro de Milão, o que possibilitou também a conexão com o centro de Milão, o estímulo ao transporte coletivo de massa, bem como a localização do Teatro *Scala II*, reforçando, assim uma nova centralidade.

Além disso, o projeto aqui apresentado é paradigmático pela participação social através das organizações sindicais que promoveram a manutenção do patrimônio histórico representado pelas casas operárias e também pela constituição de um novo centro produtivo, composto de um empreendedorismo defendido pelo capital social existente na região.

Para Ascher (2010), a sociedade está em uma transição do capitalismo industrial para o capitalismo cognitivo, e isso foi incorporado ao desenho do projeto urbano aqui apresentado.

O Novo Urbanismo é baseado na gestão estratégica urbana, o que acarreta mudanças na gestão das cidades onde projetos urbanos se transformam em um instrumento privilegiado de ação sobre o atual contexto de desigualdades e interesses diversos da cidade contemporânea, e buscam articular suas ações pontuais com o todo, privilegiando ações estratégicas e pontuais sobre o espaço urbano (Machado, 2004).

Contudo, o projeto urbano contemporâneo apresenta o risco de potencializar os efeitos excludentes da urbanização contemporânea: isso caracteriza os grandes projetos urbanos estratégicos das últimas duas décadas, colocando em questão a capacidade e as limitações do poder local na redução de desigualdades ampliadas no quadro da globalização. Soluções efetivas para os problemas urbanos dependem hoje do envolvimento dos atores locais, da sociedade civil e de diversas esferas governamentais, na busca de novas formas de gestão e da capacidade de governança (Somekh & Campos Neto, 2005).

A perda de espaço dos instrumentos tradicionais de regulação de uso do solo assim como sua limitação na capacidade de previsão e de integração com a dinâmica urbana real devidas às intervenções de mercado levaram à valorização extremada dessas últimas.

De acordo com as críticas de Arantes *et al.* (2009), a cidade se transformou em uma máquina de produzir riquezas (cidade-mercadoria), subordinada aos interesses do mercado, e posta à venda num mercado globalizado onde centenas de outras cidades-mercadoria também estão à venda.

Conforme descrito por Vargas e Castilho (2006), algumas cidades propõem um processo de intervenção baseado na gestão do ambiente construído, com programas de inclusão social, parcerias e programas de comunicação social, enquanto outras desen-

volvem projetos arquitetônicos como estratégias para criação e fortalecimento da sua imagem, enfatizando o projeto de impacto e a competição entre os lugares.

Portanto, projetos urbanos devem estar inseridos em planejamentos mais gerais. A conclusão equivocada é a defesa de projetos urbanos pontuais em detrimento dos planos e da regulação global da cidade. Um tipo de ação não exclui o outro: em realidades de extrema pobreza e desigualdade social, os planos globais servem para definir prioridades, além de estabelecer uma ordem de intervenção, relacionando os projetos de recuperação mais necessários e estratégicos para a cidade como um todo (Somekh, 2004).

Efetivamente, as intervenções fragmentadas apresentam, na experiência internacional, capacidade de modificação mais controlada das variáveis de transformação do ambiente construído (Somekh, 2004). Entretanto, a busca de um planejamento metropolitano pode potencializar e dar sentido maior a intervenções pontuais.

Tendo em vista as atuais intervenções do espaço urbano, que não mais o consideram em sua totalidade, e o requalificam dentro dos seus mais diversos fragmentos, este artigo analisa e discorre sobre uma bem-sucedida intervenção urbanística ocorrida na cidade de Milão, Itália. A intervenção foi bem-sucedida porque estava inserida no Plano de Desenvolvimento Econômico Europeu — que priorizou a criação de um ambiente de inovação —, foi objeto de um concurso internacional de arquitetura — o que conferiu qualidade ao espaço produzido —, envolveu mais de um município num processo inovador de governança e possibilitou ações de inclusão social.

Por meio de um planejamento estratégico que envolveu diferentes órgãos públicos e privados, um vazio urbano que sediou no passado uma área industrial pertencente a *Pirelli*, localizada na região norte do centro de Milão, transformou-se em uma oportunidade para a construção de uma nova centralidade urbana para a região de Milão.

Apesar das críticas de Arantes *et al.* (2009), às intervenções urbanas contemporâneas decorrentes de processos de capitalização dos espaços e das cidades, os quais criam uma modernização de fachada, cujo objetivo não é promover uma equidade social, mas sim a competição das cidades pelo capital global, *La Bicocca* se caracteriza como um exemplo de intervenção contemporânea que promoveu modernização com desenvolvimento social e econômico, possível dentro de um capitalismo democrático, como o europeu (Figura 1).

A ÁREA DE INTERVENÇÃO

La Bicocca era uma imensa área industrial e histórica pertencente a *Pirelli & C. Real Estate Project Management S.P.A.* desde 1872, quando Giovanni Battista Pirelli, engenheiro com 24 anos, fundou a empresa. A primeira grande aquisição de área pela *Pirelli* se deu em 1908, e, até meados dos anos 1970, a sede das Indústrias *Pirelli* ocupou essa grande área urbana de 658 mil m², localizada na periferia norte de Milão, a 5km do centro da cidade, na região da Lombardia. Uma parte dessa área localiza-se na província de Milão



FIGURA 1 – Transformação da área *La Bicocca* — Milão 1985.

Fonte: Gregotti Associati International. Disponível: <<http://www.gregottiassociati.it>>. Acesso: 14 magg. 2012.

(capital da região) e outra na comuna de *Sesto San Giovanni*. Devido à excelente localização dessa região, próxima às principais rodovias de ligação com o restante da Europa, muitas indústrias ali se instalaram, permanecendo, até hoje, considerável número delas e uma numerosa população (Pirelli, 2010).

O termo *Bicocca* significa “casa abandonada” e se deve à existência de um antigo casarão do século XVI localizado na área, pertencente à família milanese *Arcimboldi*. Esse patrimônio histórico tombado e restaurado era chamado de *Bicocca degli Arcimboldi*; com o passar do tempo, passou a ser chamado de *La Bicocca* (Barda, 2007).

Conforme descrito por Choay (2001), no século XV, é com o monumento ou com a cidade histórica que a sociedade humanista construiu seu tempo histórico e sua imagem, enriquecida também por dados genealógicos. No século XX, é o patrimônio cultural e urbano que assume esse papel. Com a expansão das práticas patrimoniais, cria-se um conjunto de obrigações relacionadas à identificação, proteção, conservação, valorização e transmissão às gerações futuras do patrimônio cultural, mas, sobretudo, funda-se uma solidariedade com relação aos mais desfavorecidos da sociedade.

De 1908 até 1950, as indústrias *Pirelli* passaram por um período de crescimento e esplendor. Em 1946, com o fim da segunda guerra e as transformações e renovações que ocorreram nesse período, nos processos industriais, os grandes complexos industriais começam a abandonar a região, e um grande vazio urbano resultante da saída das empresas de maior porte tornou-se um grave problema para o governo municipal de Milão.

Segundo Choay (2001), os edifícios da era pré-industrial são relíquias de um mundo perdido que foi devorado pelo tempo e pela técnica, fazendo parte de um passado definitivo e irrevogável, construído pelo trabalho da historiografia e da consciência das mutações impostas pela revolução industrial aos conhecimentos técnicos.

Em 1973, ocorre a transferência das unidades de produção da *Pirelli* para o Sul da Itália, e, em 1980, a *Pirelli* percebe o problema em adaptar suas instalações às novas necessidades devido às transformações industriais. Em 1985, com a colaboração de autoridades públicas, a *Pirelli* realizou um concurso internacional de duas fases (1985 e 1988), com a participação de arquitetos nacionais e internacionais e escritórios convidados pela própria *Pirelli* para desenvolvimento de um projeto coerente de requalificação do vazio urbano deixado em sua propriedade e recuperação da grande área industrial da *Pirelli* no norte de Milão. O projeto, que teve a coordenação do arquiteto italiano Vittorio Gregotti, foi declarado o vencedor em 1988, dando início às novas construções e às requalificações que permearam a região até o começo do ano 2000.

Os grandes complexos de indústrias pesadas milanesas foram instalados na região da Lombardia desde o início do século, devido a sua privilegiada localização no coração da Europa, no cruzamento das principais rotas de comunicação entre o Oriente e o Ocidente (Península Ibérica e Balcãs) e entre as rotas Norte-Sul (Europa Continental e Mediterrâneo). Essa região, cuja capital é a província de Milão, é a mais rica, desenvolvida e populosa da Itália, com 9,7 milhões de habitantes. Um sexto da população italiana ou aproximadamente 10 milhões de pessoas vivem na Lombardia, composta por 12 províncias.

Na década de 1920, houve intensa industrialização da região. Investimentos em rodovias, e ferrovias promoveram maior desenvolvimento da região norte com relação ao sul. A população regional aumentou nas décadas de 1950 e 1960 por causa da imigração do Sul e do Nordeste da Itália. Nas décadas de 1980 e 1990, o crescimento demográfico foi garantido por imigrantes estrangeiros.

A região é um dos “quatro motores” na Europa e uma das mais ricas da União Europeia, com um Produto Interno Bruto (PIB) *per capita* de 25.300 euros em 1999, cerca de 35% superior à média europeia. A economia da Lombardia representa um quinto da economia italiana e é o principal centro financeiro do País. Aproximadamente 40% das multinacionais italianas têm origem e sua sede nessa região (Milano Metropoli, 2011c).

A região de Lombardia tem uma excelente infraestrutura de pesquisa, que inclui muitas universidades e institutos que trabalham na vanguarda das novas tecnologias: o que cria um ambiente fértil para a inovação e a investigação. Milão é o coração desse fenômeno. Seu potencial de inovação baseia-se em 7 universidades, 24 centros de pesquisa nacionais, 4 laboratórios de ensaio e 2 institutos de física nuclear. Quase um quarto do desenvolvimento de pesquisas italianas é realizado na área de Milão, onde se pode encontrar 4 agências de desenvolvimento e 4 incubadoras. Há também 8 centros de transferência de tecnologia e 3 consórcios de universidades e empresas (Milano Metropoli, 2011c).

Desde a Idade Média, é um grande centro comercial, industrial e financeiro europeu. Foi uma das cidades italianas que mais sofreram na Segunda Guerra Mundial, tendo passado, posteriormente, por uma gigantesca reconstrução. Atualmente, é a cidade mais rica da Itália, com cerca de 4,5 milhões de habitantes em sua região metropolitana. Sua posição estratégica, aliada à fertilidade de seu território, influenciou a história da cidade e o papel que teve na evolução da nação italiana e dos outros países.

O projeto vencedor do concurso para requalificação urbana da região de *La Bicocca* foi o de Gregotti Associati e contava com dois princípios estruturadores: a regeneração da área deveria integrá-la à malha urbana da cidade de Milão e a definição de uma mistura de atividades deveria contemplar o desenvolvimento dos núcleos de tecnologia, pesquisa, educação e serviços, o que evitaria, dessa forma, a apropriação desse espaço pelo capital imobiliário.

Segundo Choay (2001), as funções ditas culturais (museus, bibliotecas, instituições universitárias e fundações) entram em concorrência com as funções de prestígio (ministérios, sedes sociais, hotéis) ou correntes (escritórios, alojamentos e comércio), e os utilizadores públicos são substituídos pelo mercado privado.

Conforme Barda (2007), o projeto *Pirelli-Bicocca* objetiva conciliar a reinterpretação da multiplicidade e densidade da cidade histórica com as exigências do presente, ocupando áreas vazias com edifícios e espaços bem definidos.

A trama e o arruamento periférico ao conjunto preocupavam-se em constituir uma continuidade em relação à malha urbana já existente da cidade. Um cuidadoso estudo em termos de organização e morfologia foi dedicado ao detalhamento e aos desenhos das vias para estabelecer alguns critérios de hierarquia. O novo sistema de estradas pode ser classificado em três categorias, que se diferenciam no desenho das áreas verdes e nas diferentes tipologias.

“Como projeto global, o Projeto Urbano se opõe a uma visão setorial do planejamento que introduziu redes de infraestrutura provocando rupturas claras entre cidades e muitas vezes no interior de uma mesma cidade” (Machado, 2004, p.93).

A fim de integrar a região com todo o território de Milão, viabilizou-se a interligação, com poucas paradas, da área da *Pirrelli La Bicocca* com a região central de Milão com a existência da estação de trem *El Greco*, que teve sua área frontal redefinida e transformada em uma praça no eixo da via Emanuelli, principal via de conexão no sentido leste-oeste de *La Bicocca*. A via Emanuelli é atravessada por um *tram* de superfície que parte da estação de trem *El Greco*, conectando a região ao centro de Milão e às principais rodovias que dão acesso ao norte da Europa.

Não só em Milão como também em Londres, na experiência de *Docklands*, a participação da iniciativa privada em larga escala nos empreendimentos imobiliários só se realiza na implantação de linhas de transporte que criaram uma centralidade, ampliando a acessibilidade para o centro. No caso de Milão, uma linha com apenas duas paradas

une a nova centralidade ao norte com o centro da cidade. Em *Docklands*, a linha *Jubilee*, implantada em 2000, reafirma o sucesso imobiliário de um projeto anteriormente considerado fracassado, permitindo sua posterior expansão (Somekh, 2010).

O período de transformação da antiga área da *Pirelli* em um novo polo tecnológico misto e integrado coincide com um momento mundial de transformações socioeconômicas. O pós-guerra viu a ascensão de uma série de indústrias baseada em novas tecnologias: os carros, a construção de navios e de equipamentos de transporte, o aço, os produtos petroquímicos, a borracha, os eletrodomésticos e a construção se tornaram os propulsores do crescimento econômico, concentrando-se numa série de regiões de grande produção da economia mundial (Harvey, 2009).

A expansão dos períodos pós-guerra é caracterizada por transformações nos modos de produção fordista, baseado em leis rígidas e na produção em massa, que teve de assumir novos papéis e funções relativos ao desempenho dos mercados de trabalho e dos processos de produção. “Passamos do fordismo para o que poderia ser chamado de regime de acumulação flexível uma reveladora maneira de caracterizar a história recente” (Harvey, 2009, p.140).

A sociedade urbana industrial após a década de 1970 é substituída pela sociedade do conhecimento pós-industrial, que fará uso do pensamento criativo e do avanço tecnológico, que caracterizam o período pós-moderno.

Entre as diferentes dimensões da crise urbana provocada pelo processo global de reestruturação econômica que tem se intensificado ao longo dos últimos 25 anos, destaca-se o surgimento de grandes áreas ociosas ou subutilizadas, particularmente nas cidades e setores urbanos cujo crescimento havia se amparado na indústria de transformação. Atividades manufatureiras que pautaram, por décadas, a vida dessas aglomerações subitamente se viram compelidas a encerrar suas atividades, ou, na melhor das hipóteses, tiveram que implantar importantes transformações em seus métodos e cadeias produtivas, muitas vezes deslocando unidades de produção para outras regiões, em um processo já conhecido em suas consequências econômicas, sociais e urbanísticas (Somekh & Campos Neto, 2005).

A área de intervenção é de aproximadamente 70 hectares (Figura 2), e o empreendimento atraiu investimentos da maioria das empresas italianas e internacionais, contando com um aporte financeiro de aproximadamente 2,450 bilhões de liras, cifras que demandaram uma enorme organização gerencial (Guerra & Mendes, 2005).

Houve a colaboração entre os âmbitos público (o Município de Milão) e privado (Grupo *Pirelli*), que foram articulados através da *Agenzia Sviluppo Nord Milano* (ASNM), que articula quatro municípios com vista às transformações industriais. *Sesto San Giovanni*, um dos municípios envolvidos, teve 70% da sua área industrial esvaziada.

Houve, ainda, a inclusão de diversos outros agentes devido à escala do empreendimento, inclusive estruturas financeiras de porte e iniciativas coordenadas, visando a

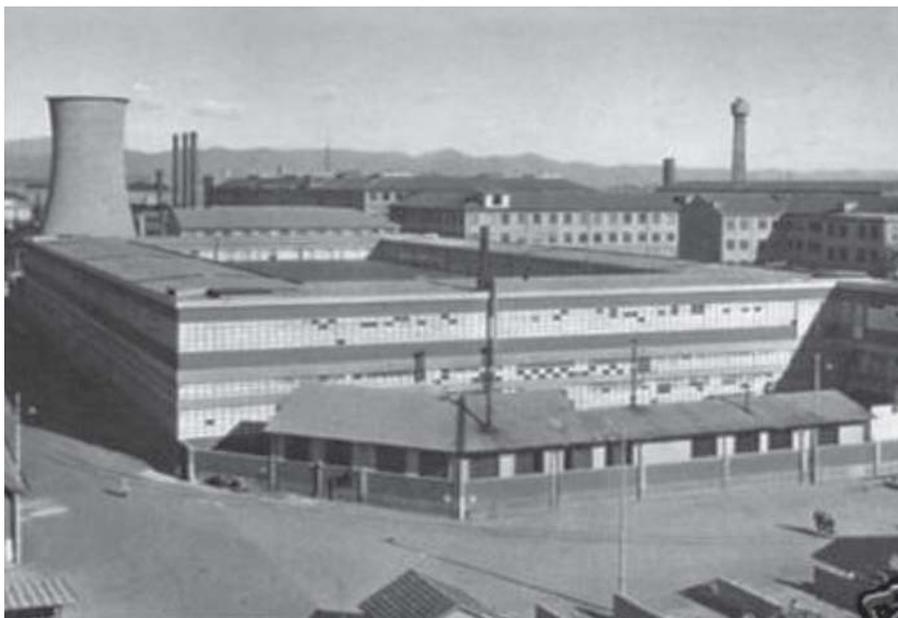


FIGURA 2 – Antiga área industrial *Pirelli Bicocca* — Milão — 1922.
Fonte: Pirelli (2010).

garantir a viabilidade do projeto. O projeto sofreu várias modificações que não se submeteram aos critérios técnicos das normativas de planejamento da cidade. Criou-se a “Zona Especial Z4 *Bicocca*”, que garantiu maior flexibilidade no atendimento às exigências normativas, o que foi fundamental para o sucesso da iniciativa. A dimensão econômica e urbanística da intervenção é a maior da história da Itália, País em grande defasagem nesse setor em relação aos outros países europeus (Guerra & Mendes, 2005).

Desde o começo de 1990, a tarefa de coordenação ficou a cargo de uma divisão específica do *Grupo Pirelli & Co*, a Companhia Central de Milão; a *Pirelli*, como principal investidora e proprietária da área, teve o poder de decisão sobre os programas e atividades a serem incorporados e o próprio destino na área, porém de forma articulada com as prefeituras envolvidas através da agência de desenvolvimento ASNM (Guerra & Mendes, 2005).

Conforme descrito por Vargas e Catilho (2006), a participação e a gestão dos proprietários e dos indivíduos diretamente relacionados às áreas de intervenção são a força motriz de programas de intervenção urbana.

A *Agenzia Sviluppo Nord Milano* foi incorporada pela Agência de Desenvolvimento Milano Metropoli formada no início de 2005, quando a estrutura corporativa da ASNM estava sendo redefinida. Desde 1996, ASNM tinha sido a agência local responsável pela reindustrialização e reconversão econômica e social do norte de Milão após o fechamento das maiores fábricas da região nos anos 1990 (Milano Metropoli, 2011a).

A Agência de Desenvolvimento Milano Metropoli é uma nova forma de articulação regional voltada para ações de desenvolvimento econômico, dentro de uma perspectiva de governança. É uma sociedade formada com capital público (principalmente) e privado,

promovidos pela província de Milão para o desenvolvimento econômico e social de uma das mais dinâmicas áreas metropolitanas da Europa. Tem como objetivo a promoção e o desenvolvimento sustentável da área metropolitana de Milão através de ações de desenvolvimento territorial (ações de *marketing* territorial e de comunicação); suporte a setores econômicos estratégicos (traçar planos para apoiar negócios em diferentes setores importantes para a área e ações de reindustrialização, micro e pequenas empresas); projetos de desenvolvimento urbano para dar suporte às agências locais com seus planos de reconversão de instalações industriais abandonadas a fim de garantir os objetivos e a qualidade das intervenções (Milano Metropoli, 2011a).

O PROJETO URBANO DE GREGOTTI

Formado pela Faculdade de Arquitetura em 1952, pelo Politécnico de Milão, constituiu, em 1974, a *Gregotti Associati*, com Augusto Cagnardi e Pier Luigi Cerri. Atualmente é professor do Instituto Universitário de Arquitetura de Veneza e, desde 1979, é diretor da revista de arquitetura *Rassegna*. Foi responsável pelo plano urbanístico e pelos projetos de arquitetura do complexo de edifícios de *La Bicocca*.

Gregotti objetivou criar um novo polo tecnológico multifuncional e integrado que se transformasse em uma nova centralidade urbana através da implantação de residências, abundância de serviços, como instalações esportivas, lojas, espaços verdes e lotes de estacionamento, que representam elementos substanciais para o melhoramento da qualidade de vida urbana, criando, dessa forma, um segundo centro em Milão, com a presença de um elemento de descontinuidade para uma cidade tradicionalmente monocêntrica. A proposta do escritório de Vittorio Gregotti ainda prevê que o projeto para *Bicocca* possa se tornar uma espécie de modelo para áreas localizadas mais ao norte que ainda esperam a oportunidade de uma revitalização.

O planejamento da área teve como objetivo criar um novo polo tecnológico, integrado à malha viária existente, e que mantivesse a tradição da região — sempre fértil para a inovação e investigação —, e também promovesse e integrasse usos mistos diferenciados, como residências, comércio, cultura, instituições, serviços e pesquisa de âmbito público e privado, que estariam presentes nessa intervenção (Guerra & Mendes, 2005).

A intervenção deveria ter caráter territorial e os novos serviços deveriam atender não só a localidade, mas também os bairros vizinhos do norte de Milão. O plano propôs somar à multiplicidade e densidade da cidade histórica pré-existente as necessidades e as possibilidades atuais, ocupando o vazio remanescente com novos edifícios e espaços livres bem definidos e projetados a fim de criar uma nova imagem urbana para a área.

A qualificação dos espaços livres foi fundamental para a requalificação e para a constituição de uma nova imagem urbana como também para a valorização da cidadania. Projetos urbanos que privilegiem espaços públicos de qualidade se tornam inclusivos na

medida em que são priorizados e privilegiados (Somekh, 2009). A fluidez do espaço, com clareza visual e simplicidade, e a manutenção de grandes quarteirões fazem referência à implantação da antiga área industrial. A grande permeabilidade para pedestres no eixo norte-sul, através de espaços públicos, estruturados por ruas, calçadas, pátios e grandes praças (*Piazza dell'Ateneo Nuovo*, Parque da Cidade, *Piazza della Trivulziana*, *Piazza della Scienza*) é bem definida e priorizada.

O plano buscou ainda preservar a tradição da cultural milanesa e aspectos da cidade operária do início do século, em especial a simplicidade e a solidez dos elementos tradicionais encontráveis na periferia milanesa sem perder de vista as novas demandas.

Os projetos de arquitetura foram caracterizados por pequena diversificação de materiais e constância de detalhes e soluções tanto para os edifícios residenciais e de serviços como para os espaços públicos. Uma grande área de estacionamento e serviços públicos é definida no subsolo da maioria das edificações (Guerra & Mendes, 2005).

Com o objetivo de atrair não apenas a população local mas a de toda a região Milanesa, foram elaborados vários projetos voltados à inovação tecnológica e cultural: *Siemens*, *Deustch Bank*, *Johnson & Johnson*, Sede Grupo *Pirelli*, Teatro *Arcimboldi* (considerado o *Scala II*), *Hangar Bicocca Art Space* e a *Università Degli'Studi di Milano*, voltada para inovação tecnológica (Pirelli, 2007).

Além disso, espaços públicos de alta qualidade fazem parte do projeto, tais como *Piazza dell'Ateneo Nuovo*, Parque da Cidade, *Piazza della Trivulziana*, *Piazza della Scienza*, Parque da Esplanada, Parque *Collina dei Ciliegi*.

São aproximadamente 20 edificações, todas projetadas pelo próprio arquiteto Vittorio Gregotti, o que garante ao empreendimento uma uniformidade plástica, com solidez e simplicidade, sempre tendo como referência a antiga cidade industrial milanesa. A maioria dos projetos é de edificações totalmente novas, porém algumas, como a Universidade e a sede do Conselho Nacional de Pesquisa (CNR), são renovações feitas a partir de antigas instalações de armazéns industriais da *Pirelli* do início do século XX (Figura 3).

UNIVERSIDADE VOLTADA PARA A INOVAÇÃO

Há dois grandes complexos universitários em *Bicocca*: um deles é o Departamento de Ciências, formado por quatro edifícios em forma de "L" envolta da via Emanuelli, o primeiro projeto a ser inaugurado na região em 1999; o outro é o Departamento de Humanas, inaugurado dois anos depois e localizado em dois antigos armazéns industriais construídos após a década de 1920 e renovados por Gregotti.

Ambos edifícios, de Humanas e Ciências, são voltados de frente, respectivamente, para as praças *Dell'Ateneo Nuovo* e *Della Scienza*, que atuam como ponto de encontro de estudantes, com uma série de equipamentos de mobília projetados para acentuar sua atmosfera comunitária. Essas praças funcionam também como cobertura para estaciona-

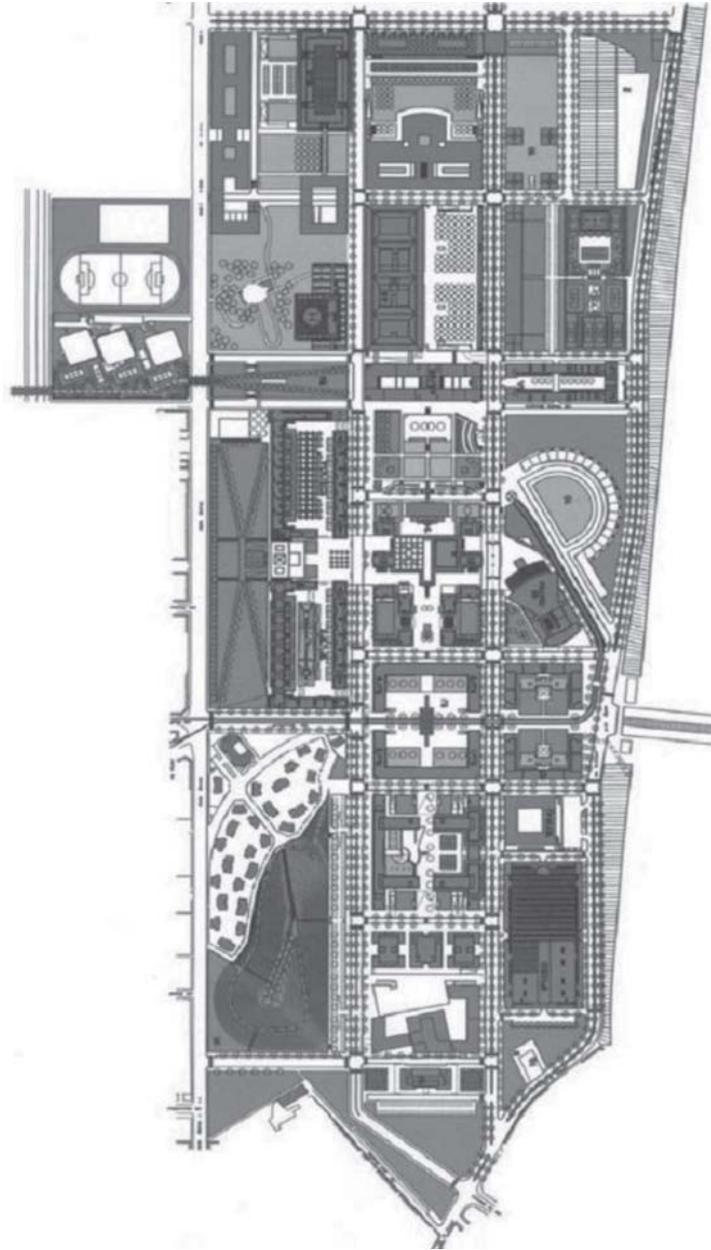


FIGURA 3 – Plano Urbanístico *Pirelli La Bicocca* — Milão 1985 — 2000.
 Fonte: Campello & Ferrari (2009).

mentos subterrâneos e serviços públicos, áreas de descanso e salas de leituras localizadas no subsolo e nos andares térreos (Guerra & Mendes, 2005).

A cor vermelha usada tanto para o Departamento de Ciências como para o de Humanas cria uma identidade universitária imediatamente reconhecível em *Bicocca*, assim como as janelas e os brises na cor branca. São utilizados painéis pré-fabricados na coloração de tijolos vermelhos, fazendo referência às antigas instalações industriais da região (Guerra & Mendes, 2005).

A via Emanuelli atravessa a *piazza della Scienza*, circundada pela Universidade de Ciências, sendo um importante eixo de acessibilidade leste-oeste de *Bicocca*, ligando as grandes estradas do norte que entram em Milão e a estação de trem *Greco*. A grande praça de pedestres é atravessada pelo serviço metropolitano de trilhos que conecta a linha subterrânea planejada para o *Viale Fulvio Testi*, a oeste, com a linha de serviço existente no *Viale Monza*, a leste. A entrada dos edifícios na extremidade sul das praças está posicionada no eixo central de pedestres, que organiza a área inteira da intervenção (Figura 4).

RESIDÊNCIAS COM DIVERSIDADE SOCIAL

Gregotti desenhou três unidades habitacionais diferenciadas pelo tipo de ocupante. A primeira é o bloco da habitação da cooperativa na via Emanuelli, que tem sido programado para habitação da cooperativa de baixo custo. O segundo é o edifício na via *Sesto San Giovanni*, em que a habitação foi designada através de uma convenção para classe média. A terceira é a Unidade Habitacional da Esplanada, com proposta para venda para a média e a alta classe pelas agências de Bens Imóveis da *Pirelli*. Essa mistura de usos e de classes sociais objetiva promover e revitalizar a área através da inclusão social (Guerra & Mendes, 2005).

Além desses empreendimentos residenciais, existe também um complexo estudantil — com 7 torres de aproximadamente 13 andares —, localizado bem ao centro de *La Bicocca*, voltado para a *piazza della Trivulziana* e com fundos para o Parque da Cidade (Figura 5). Há serviços nos andares térreos e residência nos andares superiores destinada à moradia estudantil. Um dos edifícios de estudantes é diferenciado e utiliza os mesmos painéis pré-fabricados em coloração de tijolos vermelhos que são usados em outras estruturas da universidade. A posição central desse edifício se torna um marco na área de *La Bicocca* (Guerra & Mendes, 2005).

A Residência da Esplanada apresenta 3 diferentes arranjos volumétricos e conformidade visual. O prédio interno tem 8 andares, e o prédio em frente à área verde inclinada (*Viale Sarca*) tem 6 andares. A fachada norte da Via Padre Beccaro apresenta 13 andares e é interrompido por um grande portal que se abre para uma elevada vista da nova sede do grupo *Pirelli*. Essa abertura sustenta uma passarela de pedestres de metal, ligando um espaço condominial aberto e as escadas do lado oposto (Guerra & Mendes, 2005).



FIGURA 4 – Departamento Humanas Universidade *Bicocca* — Milão 1994 — 1999.
Fonte: Università degli Studi di Milano-Bicocca (2011).



FIGURA 5 – Edifícios Residência Estudantil — *La Bicocca* — Milão.
Fonte: Università degli Studi di Milano-Bicocca (2011).

A característica de misturas de usos e de classes sociais bem como a definição de uma entidade administrativa público-privada central para a gestão e implementação do projeto de longa duração também estão presentes na maioria das experiências internacionais de projetos urbanos bem-sucedidos. A mistura de classes sociais pode ser entendida como elemento de inclusão (Somekh, 2004, p.133).

ATIVIDADES VOLTADAS PARA A INOVAÇÃO

Formada pelos Escritórios do Conselho Nacional de Pesquisa (finalizados em 1993), pela nova sede do grupo *Siemens*, pelo *Deutsche Bank* e pelas torres de escritórios (finalizadas em 1997) e pelo edifício da *Azienda Elettrica Municipale* (AEM) — companhia de energia de Milão —, uma nova centralidade foi proposta e ligada ao centro de Milão por transporte rápido.

Esse polo tecnológico integrado, multifuncional e especializado em pesquisa, produção e comercialização de tecnologia de ponta tem, além de instituições financeiras, muitos centros de pesquisa e locais de grandes corporações, como *Deutsche Bank*, *Siemens* e *Hachette Rusconi, Johnson & Johnson*.

A linguagem adotada no prédio da *Siemens* evoca as grandes arquiteturas do início do século XX, que expressavam o desenvolvimento da civilização industrial através da forma arquitetônica (Guerra & Mendes, 2005).

O edifício de escritórios do CNR é resultado de um trabalho de renovação e regeneração realizado em uma construção industrial pré-existente: uma grande estrutura de armazém composta de 5 grupos de 21 altas fileiras de treliças cobertas por telhados de galpão (Guerra & Mendes, 2005).

A grande conscientização do verde nos últimos tempos elevou o número de estudos na busca de novas tecnologias para produzir energia. A iniciativa AEM em colaboração com Ansaldo e *Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile* (ENEA) levou ao estabelecimento de uma estrutura para experimentação de “células combustíveis” para produção de energia elétrica e térmica, sem nenhum produto derivado poluente: esse foi o primeiro empreendimento desse tipo na Europa.

UMA ÂNCORA CULTURAL

O novo teatro ficou pronto em 2001. Criado para receber a mais alta demanda de concertos musicais e *performances* da área metropolitana Milanese, suportando uma audiência de 2 375 pessoas distribuídas em três níveis, emprega a mais avançada solução tecnológica de qualidade acústica e de desenho de palco. O *Teatro Arcimboldi* foi aberto para receber a temporada do *Teatro alla Scala*, que estava em restauração. Atualmente é o maior teatro da Itália, com uma nova autonomia de vida: é considerado um espaço único em Milão devido ao seu critério construtivo. Sua entrada se abre para uma grande praça, que é o ponto de destinação das pessoas para o estacionamento público, o metrô, o bonde e as estações de trem (Figura 6).

As paredes do grande *hall* são acabadas em madeira pintada de vermelho, enquanto a argamassa do teto é desenhada de acordo com a articulação do complexo para uma ótima qualidade acústica. Os painéis móveis de vidro funcionam como deflectores de som e como tela de iluminação para o *hall* (Guerra & Mendes, 2005).

MANTENDO A ÁREA DE PRODUÇÃO DA PIRELLI

Embora 90% da produção da *Pirelli* tenham sido reestruturadas e transnacionalizadas, 10% ainda permanecem na área original. Em 1999, foi inaugurado o edifício da *Pirelli, R&D Pneus*, destinado para pesquisa e desenvolvimento de pneus. Além desse edifício, a *Pirelli & Co. de Bens Imóveis (Pirelli Corporate Real State)* construiu uma nova sede, proposta para ser a imagem oficial do grupo e que estabeleceu um símbolo visual impressionante de ligação entre a velha e a nova companhia. Uma antiga torre de resfriamento de 50m², importante marco dessa antiga área industrial, foi envolta por um grande volume de vidro e cimento, com uma imensa abertura de vidro de 40m na face oeste, que se abre à frente da histórica residência *Bicocca degli Arcimboldi* (Guerra & Mendes, 2005).

Dentro da torre, um sistema de quatro novos andares foi criado para acomodar salas de reunião e espaços de escritórios das companhias (incluindo um *hall* de conferência de 350 lugares no térreo), e está ligado aos escritórios por quatro passarelas suspensas. A configuração cúbica do complexo é completada por um telhado de tijolos de vidros no átrio central, que contém rotas de acesso à plataforma de aterrissagem de helicópteros acima do edifício (Guerra & Mendes, 2005).

A preservação da antiga torre alta de refrigeração demonstra a preocupação com a restauração do patrimônio local, que simboliza a arquitetura e as atividades industriais que caracterizaram historicamente a área. Segundo Choay (2001), a retirada de um monumento de sua condição museológica e sua reutilização é a forma mais audaciosa e difícil de valorização patrimonial, não devendo se basear apenas em uma semelhança com o destino original, mas, sim, no estado material do edifício e sua adequação em função do fluxo de seus novos utilizadores.



FIGURA 6 – Teatro degli Arcimboldi — Milão 1997 — 2002.

Fonte: Gregotti Associati International. Disponível: <<http://www.gregottiassociati.it>>. Acesso: 14 magg. 2012.



FIGURA 7 – Sede da *Pirelli* em *La Bicocca* — Milão 1999 — 2004.

Fonte: Gregotti Associati International. Disponível: <<http://www.gregottiassociati.it>>. Acesso: 14 magg. 2012.

A nova sede da *Pirelli* foi o último projeto a ser finalizado em 2004, porém, a partir de 2005, dois novos projetos de edifícios são propostos dentro da área da *Pirelli* em *La Bicocca* (Figura 7). Além disso, novas áreas no entorno de *La Bicocca* são revitalizadas, expandindo e dando continuidade a esse processo de intervenção e requalificação urbana. Esses novos projetos propostos a partir de 2005 são chamados de *A Grande Bicocca* (Pirelli, 2008).

Em 2006, começaram as obras de renovação do edifício *Sedici*, antiga indústria do grupo Ansaldo, situada no entorno norte de *La Bicocca*, ao longo do *Hangar Bicocca*. O edifício oferece oficinas e *ateliers* dispostos em amplos *lofts* adaptáveis às necessidades específicas. O projeto prevê a realização de cerca de 65 unidades, com 7 tipologias distintas de projetos de tamanhos variáveis (de 160 a 600m²), distribuídos em 2 níveis acima do solo.

A ampliação da sede da *Pirelli RE* (HQ 2) abriga hoje 800 pessoas, e, para garantir a uniformidade do projeto anterior, foi projetado também pelo escritório Gregotti Associados, que propôs a integração do edifício existente com 12 070m² adicionais. Esse novo projeto consiste na construção de um novo edifício de escritórios de alta qualidade arquitetônica a fim de ampliar a atual sede administrativa da *Pirelli*. A intervenção consiste na

construção de dois pisos subterrâneos utilizados como estacionamentos e centros de tecnologia e de cinco pisos acima do solo para os escritórios do Grupo *Pirelli* e algumas áreas especiais, incluindo uma enfermaria, uma central de controle operacional e um salão de eventos. Sua obra foi iniciada em 2007 e finalizada em 2009 (Pirelli, 2008).

O novo edifício tem desempenho de alto nível, com eficiência energética de acordo com o programa *Office Ecobuilding* da *Pirelli RE*. De acordo com as simulações atuais, o consumo de energia para aquecimento de inverno será cerca de 30% inferior atendendo a futura Lei nº 192, de 1 de janeiro de 2010. A fim de explorar a luz solar, foi previsto a instalação um teto de telas de alumínio processado para a difusão da luz natural no interior dos ambientes de trabalho para economia de energia e aumento substancial da qualidade de conforto térmico e luminoso dos ambientes (Pirelli, 2007).

Dentro da área de *La Bicocca*, outro novo edifício da *Pirelli* (Edifício 143 — *Pirelli*) concentrará grande parte do *business*, da gestão e da pesquisa sobre a produção, a fim de renovar a sua presença histórica na área e a centralidade do seu território ao norte da grande Milão. Também projetado pelo *Studio Gregotti Associados*, a obra iniciou-se no quarto semestre de 2007 e se encontra finalizada (Milano Metropoli, 2011b).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise da intervenção urbanística de *La Bicocca* faz-se necessária para o sucesso das intervenções urbanas contemporâneas. Retomar conceitos que considerem a totalidade do espaço, seu contexto histórico, urbano e regional e que trabalhe simultaneamente dentro de uma escala local que considere o lote, o terreno, a área e principalmente as pessoas que habitam determinado espaço são elementos determinantes para um desenvolvimento urbano de qualidade.

Através de políticas públicas e privadas articuladas, o projeto de *La Bicocca*, inseriu-se sem romper com o contexto histórico e social da região, não descaracterizando a antiga área existente bem como seu entorno, conservando elementos da história do lugar e da identidade cultural de sua população.

Ao mesmo tempo, articulou-se e promoveu impactos em toda região de Milão e da Itália, criando uma nova centralidade urbana para a região, porém, com limites de ação ao capital imobiliário.

Um projeto local que aos poucos se inseriu em uma área de aproximadamente 650 mil m², através de um planejamento estratégico que o considerou e o conectou dentro de uma perspectiva mais ampla sem perder de vista seu caráter pontual.

No Brasil ainda não há instrumentos de gestão metropolitana que articulem municípios e definam novas centralidades. Também inexistem instrumentos de gestão urbana que consigam articular interesses privados para construção de espaços públicos de qualidade e ainda instrumentos financeiros que permitam a inclusão social. A grande desigualdade social, apesar dos programas de redistribuição de renda federais permanece como marca

das nossas cidades. Como formular projetos urbanos no Brasil que superem o atendimento estrito dos desígnios do capital imobiliário? O projeto apresentado nos dá uma pista de solução. Resta saber se nossa atual sociedade nos permite sonhar com cidades melhores.

A medida de sucesso das intervenções é entendida em função da capacidade dos impactos urbanos verificados resultarem na melhoria da vida da população como um todo, não recorrendo a práticas voluntárias de derrubada de quadras inteiras de Patrimônio Histórico, substituindo-as por projetos âncoras e acarretando a expulsão de pobres e de moradores de rua.

A preocupação com o desenvolvimento local e a geração de recursos para a população de baixa renda, em processos de gestão compartilhados com agentes públicos e privados, bem como a adoção de elementos efetivos de inclusão social, tendo a moradia subsidiada como foco necessário, são elementos fundamentais para se intervir em cidades com grandes desigualdades sociais.

REFERÊNCIAS

- ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. 5.ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2009.
- ASCHER, F. *Os novos princípios do urbanismo*. São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- BARDA, M. Revitalização da área Pirelli, Bicocca 1985-2000. *Vitruvius*, 006.01, ano 1, 2007. Disponível em: <www.vitruvius.com.br>. Acesso em: 14 maio 2012.
- CAMPELLO, F.; FERRARI, S. *Campello & Ferrari Architects Portfólio*. 2009. Available from: <http://www.cfar-architects.it/wp-content/uploads/2009/12/CFA-brochure_web_eng.pdf>. Cited: 14 May 2012.
- CHOAY, F. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Unesp, 2001
- GUERRA, A.; MENDES, T.M.D. *Intervenções em áreas degradadas: Bicocca*, Milão, Itália. Relatório interno de pesquisa. Campinas: PUC-Campinas, 2005.
- HARVEY, D. *Condição pós-moderna*. 18.ed. São Paulo: Loyola, 2009.
- MACHADO, D.B.P. Cidade contemporânea e projetos urbanos. In: SCHICCHI, M.C.; BENFATTI, D. (Org.). *Urbanismo: dossiê São Paulo* — Rio de Janeiro. Campinas: PUC-Campinas, 2004.
- MILANO METROPOLI. *Agenzia di sviluppo*. 2011a. Disponível: <<http://www.milanomet.it/it/chi-siamo/milano-metropoli-agenzia-di-sviluppo.html>>. Acesso: 14 magg. 2012.
- MILANO METROPOLI. *Citta' di Milano, progetti in corso*. 2011b. Disponível: <<http://www.milanomet.it/it/trasformazioni-urbane/citta-di-milano-progetti-in-corso-2.html>>. Acesso: 14 magg. 2012.
- MILANO METROPOLI. *La regione milanese-un'area urbana globale*. 2011c. Disponível: <[http://www.milanomet.it/territorio/unarea-urbana-globale.html](http://www.milanomet.it/it/territorio/unarea-urbana-globale.html)>. Acesso: 14 magg. 2012.
- PIRELLI. Il nuovo volto di un'ex area industriale: il progetto grande Bicocca. *Assoimmobiliare*, n.2, p.12-13, 2007. Disponível: <<http://www.assoimmobiliare.it/magazine/n-2.pdf>>. Acesso: 14 magg. 2012.
- PIRELLI. *Pirelli & C. Real Estate S.p.A.* 2008. Available from: <<http://www.pirelli.com/investor/2007/eng/pages/44/>>. Cited: 14 May 2012.
- PIRELLI. *Bicocca 1907-1985*. 2010. Disponível: <<http://www.pirelli.com/corporate/it/company/history/architecture/bicocca/default.html>>. Acesso: 14 maio 2012.
- SOMEKH, N. Projetos urbanos utopias realizáveis. In: GASPARI, R. *Espaço urbano inclusão social*. São Paulo: Perceú Abramo, 2004. p.131-140.
- SOMEKH, N. Projetos urbanos e inclusão social: o caso de São Bernardo do Campo. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DA ASSOCIAÇÃO DE ESTUDOS LATINO-AMERICANOS, 28., 2009, Rio de Janeiro. *Anais...* Rio de Janeiro: IETS, 2009. p.356-358.
- SOMEKH, N. *Transformações urbanas contemporâneas*. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE ARQUITETOS, 19., 2010, Recife. *Anais...* Recife: IAB, 2010. p.157.
- SOMEKH, N.; CAMPOS NETO, C.M. Desenvolvimento local e projetos urbanos. *Vitruvius*, 05.059, ano 5, 2005. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br>>.
- VARGAS, H.; CASTILHO, A. (Org.). *Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. Barueri: Manole, 2006.
- UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MILANO-BICOCCA. *Storia dell'Ateneo*. 2011. Disponível: <<http://www.unimib.it/go/223840311/Home/Italiano/Ateneo/Storia-dell'Ateneo>>. Acesso: 14 magg. 2012.

RESUMO

Este trabalho objetiva analisar um caso de implementação de projetos urbanos em áreas industriais dentro de uma perspectiva de desenvolvimento local. Entende-se por projetos urbanos as iniciativas de renovação urbana concentradas em determinados setores da cidade que combinam agentes públicos e privados, cujos investimentos e intervenções seguem um plano urbanístico, podendo se apoiar no redesenho do espaço urbano e arquitetônico, em normas legais específicas e em novas articulações institucionais e formas de gestão, porém com ações que os diferenciem de meros empreendimentos imobiliários. O Projeto *Pirelli La Bicocca* é um caso exemplar de inclusão: coloca o espaço público de maneira central, preserva o patrimônio histórico e apresenta novas formas de trabalho e renda aliadas a uma participação democrática na sua formulação.

PALAVRAS-CHAVE: Áreas industriais. Inclusão social. Novas centralidades. Projetos urbanos.

URBAN PROJECT AND SOCIAL INCLUSION: MILÃO PIRELLI LA BICOCCA

ABSTRACT

This aim of this paper is to analyze a case of urban project implementation in industrial areas within a local development perspective. Urban projects are understood as urban renewal initiatives concentrated in certain sectors of the city, combining public and private actors, whose investments and interventions follow a development plan. These may be based on the redesign of urban and architectural space, specific legal norms and institutional articulations and new forms of management, but with actions that differentiate them from mere real estate enterprises. The Pirelli La Bicocca Project is an exemplary case of social inclusion: because it places public space in a central position, preserves historical heritage and presents new forms of work and income allied to democratic participation in its formulation.

KEYWORDS: Industrial area. Inclusion. New centrality. Urban projects.