

A scenic view of the Piracicaba River. In the background, a city skyline with several high-rise buildings is visible under a blue sky with light clouds. The middle ground shows a lush green bank with trees and a paved walkway. In the foreground, a small boat with a canopy is on the water. The overall scene is bright and clear.

Piracicaba, o rio e a cidade: ações de reaproximação

Piracicaba, o rio e a cidade:
ações de reaproximação

Organização:
IPPLAP

Piracicaba, o rio e a cidade:
ações de reaproximação

Piracicaba
IPPLAP

2011

© IPPLAP, 2011

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Ficha catalográfica elaborada pela Bibliotecária Melysse Martim – CRB-8/8154

i64p IPPLAP
Piracicaba, o rio e a cidade: ações de reaproximação. Piracicaba, SP:
IPPLAP, 2011.

ISBN 978-85-64596-01-6

1. Planejamento urbano 2. Paisagismo I. Título.

CDD 711.4
CDU 711.4

Índice para catálogo sistemático:

1. Planejamento urbano 711.4
2. Paisagismo 711

Impresso no Brasil

Foi feito o depósito legal na Biblioteca Nacional

[Lei nº 10.994, de 14/12/2004]

Direitos reservados e protegidos pela Lei nº 9.610/98

Proibida a reprodução total ou parcial sem a prévia autorização dos editores.

Prefeitura Municipal de Piracicaba
Rua Antonio Correa Barbosa, 2233
– Centro
13400 900 Piracicaba SP Brasil
www.piracicaba.sp.gov.br

**Instituto de Pesquisa
e Planejamento de Piracicaba**
Rua Antonio Correa Barbosa, 2233
– Centro
13400 900 Piracicaba SP Brasil
www.ipplap.com.br
ipplap@ipplap.com.br
Tel.: (19) 3403 1200
Fax.: (19) 3403 1365

Prefácio

BARJAS NEGRI

Diante de um cenário mundial em que, em nome do progresso, rios, matas ciliares e a natureza de modo geral foram degradadas ao longo da história, olhar para Piracicaba é um alento. A cidade, faz pelo menos 40 anos, optou pela preservação, repensando a relação com o rio que lhe dá nome.

Como um processo complexo que é, esta preservação e requalificação de espaços vem sendo perene, amalgamando ingredientes importantes como o envolvimento da sociedade civil e do poder público.

A ação do poder público, inclusive, se torna um diferencial: em Piracicaba são as diferentes administrações, imbuídas de espírito público, visão de futuro e boa equipe, que foram permitindo a reapropriação das margens pela municipalidade.

Esta reapropriação é carregada de significado, pela relevância dos espaços na constituição da história de uma cidade. São

os espaços públicos os locais em que se tem direito à cidade, às diferentes vivências, em que as pessoas se encontram, usufruem do seu espaço, debatem, têm lazer, praticam a vida em sociedade, enfim, são lócus preponderante da cidadania.

Para além da reapropriação, a requalificação destas áreas, dotando-as de novos usos, mas mantendo os consolidados e respeitando a história, é que vai alçando o nome da cidade como referência e garantindo aos seus e aos agregados, a qualidade de vida que almejam.

Apesar deste trabalho que pode servir de referência para estudos acadêmicos e para planejamento de políticas públicas em outras municipalidades, estados ou federações, havia uma lacuna no registro destas intervenções.

Por isso a importância desta publicação, que tenho a honra de prefaciá-la. Este

livro tem como objetivo, além de marcar a efeméride de dez anos de desenvolvimento do planejamento sistêmico de ações para as áreas ripárias do Piracicaba, que se convencionou chamar “Projeto Beira-Rio”, resgatar esta memória, preencher a lacuna, revalorizar a história da ação pública, garantir o direito às próximas gerações do conhecimento do resultado do que a união de uma sociedade civil atuante com um poder público cômico e com visão de futuro garantiu a Piracicaba.

Nas páginas que se seguem, um retrospecto conta um pouco do que foi feito até aqui, como as intervenções foram pensadas, as condicionantes de cada época, as peculiaridades de cada espaço, o envolvimento da sociedade, o papel da ação pública, as comparações com outras intervenções em outros municípios. É um convite à história do planejamento da cidade, que recomendo a leitura a todos vocês.

BARJAS NEGRI é Prefeito de Piracicaba em segundo mandato (2005/2012). Doutor em economia pela Universidade de Campinas (Unicamp), lecionou na Universidade Metodista de Piracicaba (UNIMEP) e na Unicamp. Sua atuação política inclui cargos (secretário e ministro) nas esferas do poder executivo municipal, estadual e federal, além de mandato como vereador em Piracicaba de 1989 a 1992.

Apresentação

JOÃO CHADDAD

A história nos mostrou, ao longo do desenvolvimento das civilizações, a importância das águas para a sobrevivência do ser humano. As mais antigas cidades do mundo e também cidades pequenas ou médias, nasceram às margens de rios e córregos e se utilizaram do elemento água para se desenvolverem.

Este papel protagonista e essencial da água, porém, não garantiu a gratidão do ser humano. Apesar de se utilizar dela para praticamente todas as atividades essenciais para a sobrevivência, o homem deu as costas para sua importância e, por séculos a fio, por exemplo, jogou esgoto *in natura* nas águas que serviam de bebida para as pessoas e para os animais, de alimento para a agricultura, para a produção da energia, etc.

Nas últimas décadas, entretanto, esta visão começou a mudar e vai se aperfeiçoando na direção da preservação.

Governantes e população começaram a perceber que os recursos são findáveis e que é premente a necessidade de preservar para continuar a viver.

Em Piracicaba – que, como poucas cidades no mundo, tem um rio que corta a cidade de forma diagonal e que tem como prêmio maior uma cachoeira e um salto, tornando-a privilegiada e o maior orgulho do piracicabano, como indica pesquisa feita recentemente – esta mudança de paradigma tem início na década de 70, quando, tanto a população como o poder público, colocam na agenda a importância do resgate do Rio Piracicaba e de suas margens. É a partir deste período que tanto a quantidade como a qualidade das águas viram objeto de ações do poder público.

Digo isto não por ter lido em livros de história ou fazendo pesquisa em jornais daquele tempo, mas sim, com muito orgulho,

por ter sido ator desta história, tendo papel destacado na elaboração dos primeiros decretos de desapropriação que garantiram o caráter público às margens e, à cidade, a certeza de não se amesquinhar, como está mencionado no terceiro artigo deste livro.

Estas ações, que começam na década de 70 e conferem uma mudança substancial a todo entorno das margens urbanas e centrais do rio Piracicaba, atingem seu ponto alto com o início do Projeto Beira-Rio, que guarda a singularidade de ter envolvido, há 10 anos, poder público, técnicos e sociedade civil num esforço de retomada de identidade entre o rio e sua cidade. O projeto, incluído na pauta das últimas três administrações, independente de colorações partidárias, pensou as intervenções em oito trechos que dividem o rio Piracicaba em toda sua extensão urbana no município. Estas intervenções têm características distintas em cada um deles, respeitando as especificidades e usos consolidados.

Além do Beira-Rio – desenvolvido à margem esquerda –, a requalificação do Engenho Central – localizado à margem direita – e a união de ambos por uma nova passarela (que está sendo construída) ligando a margem turístico-gastronômica à margem cultural, vão completando a reapropriação das margens do rio pelo poder público para o público.

É disso que esta publicação trata. Ela é um histórico dos anos de reaproximação

da cidade com o rio e ação pública para que a cidade redesenhasse sua relação com um dos maiores e, certamente, o seu mais simbólico patrimônio.

Para finalizar, quero externar primeiramente meus agradecimentos ao Prefeito Barjas Negri, coautor de parte das ações de reaproximação de Piracicaba com o rio e suas margens. Também agradeço, em nome do IPPLAP, a todos aqueles que disponibilizaram de seu tempo para produzir textos para esta publicação. Ao arquiteto Estevam Vanale Otero e à engenheira civil Maria Beatriz Silotto Dias de Souza, responsáveis pelo artigo “A Reconquista das Margens do Rio Piracicaba: uma reconstrução histórica à guisa de introdução” – que versa sobre a constituição do município de Piracicaba e como se desenhou sua relação com o rio ao longo da história; ao arquiteto Marcelo Cachioni, que no artigo “O Parque do Mirante”, conta o histórico de uma primeira ação de qualificação das margens do Piracicaba; novamente ao arquiteto Estevam Vanale Otero, à jornalista Sabrina Rodrigues Bologna e à Engenheira Florestal Arlet Maria de Almeida, autores de “Parque da Rua do Porto e Área de Lazer do Trabalhador: gênese da reaproximação com o rio”, que fala sobre a reativação da relação da cidade com o Piracicaba; ao arquiteto Marcelo Carvalho Ferraz, autor de “O rio e a cidade”, que descreve a importância do Engenho Central como

patrimônio da cidade e as intervenções pensadas para o espaço e também as realizadas, como o teatro que ora está sendo construído; aos arquitetos Renata Toledo Leme, Fabio Guimarães Rolim e Eduardo Dalcanale Martini, autores de “A Piracema do Projeto Beira-Rio”, que detalha o processo de desenvolvimento, desde as ações iniciais até a efetivação das intervenções do Projeto Beira-Rio; à arquiteta Maria Cecília Gorski, que no artigo “Recuperação de Rios Urbanos” explica a importância da recuperação de frentes aquáticas, com o propósito da integração dos rios com o tecido urbano e estuda a experiência do Beira-Rio comparativamente a outras ex-

periências brasileiras e internacionais de recuperação de margens de rios; e à arquiteta Sandra Soares de Mello, responsável pelo texto “Quando a Cidade Reencontra o Rio”, que avalia a intervenção desenvolvida pelo Projeto Beira-Rio à luz de sua adequação aos condicionantes ambientais e paisagísticos presentes em espaços com essas características.

Importante dizer e já agradecer – para efetivamente encerrar esta apresentação – a iniciativa dos funcionários do IPPLAP – autarquia criada em 2003 para pensar o planejamento da cidade e também resguardar sua história –, que são os responsáveis pela idealização e organização deste livro.

JOÃO CHADDAD é arquiteto e urbanista graduado pelo Mackenzie (1962). Desde então desenvolveu diversos projetos arquitetônicos e urbanísticos públicos e particulares. Atuou como professor universitário na Escola de Engenharia de Piracicaba (1972-1977) e no curso de Arquitetura da UNIMEP (2001). Foi Coordenador de Obras e Serviços Públicos da Prefeitura de Piracicaba entre 1972 e 1973, tendo sido secretário de diversas pastas municipais desde então. Foi vice-prefeito de Piracicaba durante o período 1997-2000 e ocupa o cargo de Diretor-Presidente do IPPLAP desde 2005.

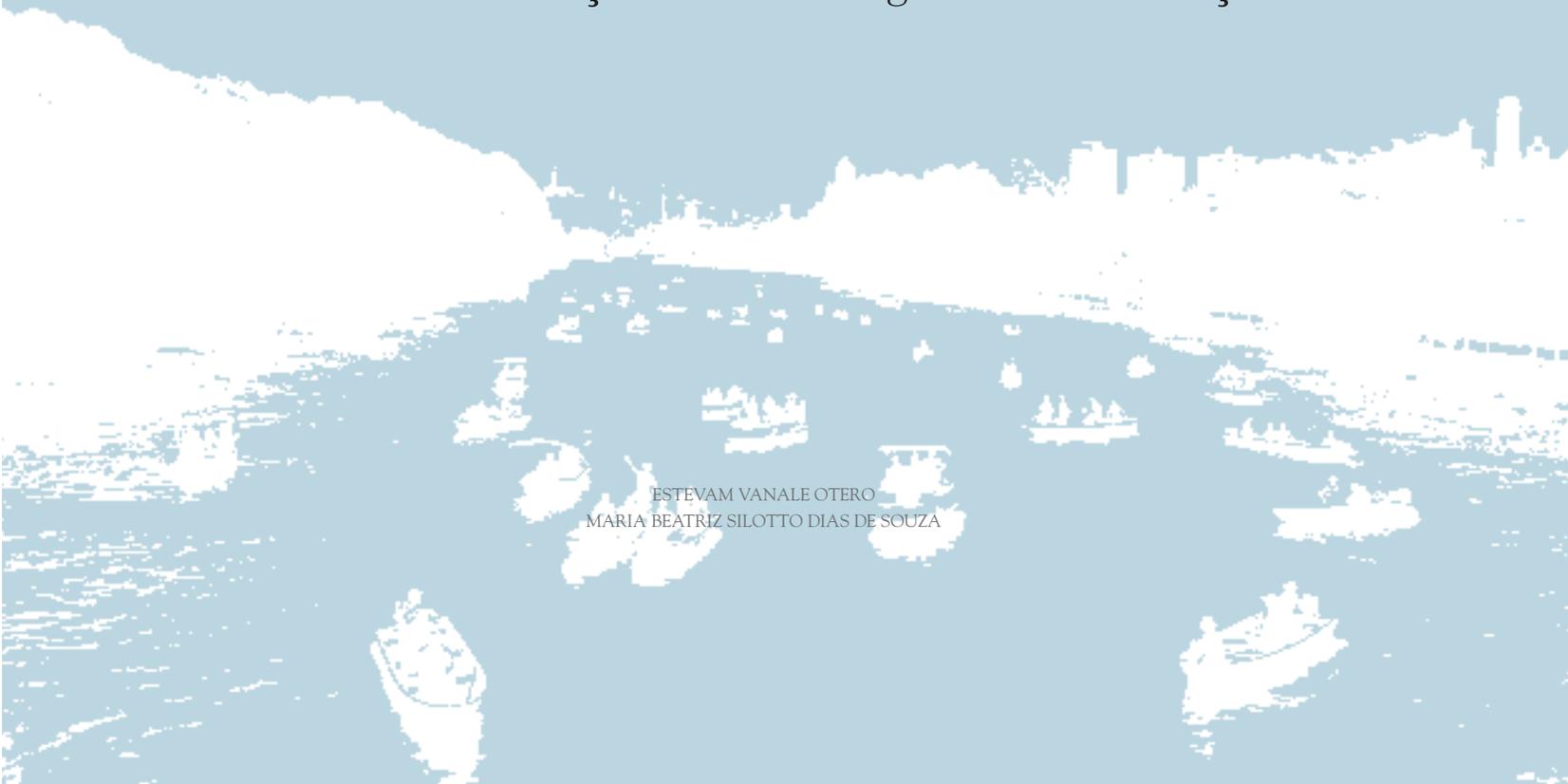
Sumário

1 – A Reconquista das Margens do Rio Piracicaba: uma reconstrução histórica à guisa de introdução	13
Parte 1 – Ações de Reaproximação	
2 – O Parque do Mirante.....	47
3 – Parque da Rua do Porto e Área de Lazer do Trabalhador: gênese da reaproximação com o rio.....	69
4 – O rio e a cidade.....	91
Parte 2 – Uma visão sistêmica: o Projeto Beira-Rio	
5 – A piracema do Projeto Beira-Rio.....	105
6 – Recuperação de rios urbanos.....	135
7 – Quando a cidade reencontra o rio.....	163
Epílogo – O Presente e o Futuro das Ações na Orla do Rio Piracicaba.....	183
Agradecimentos.....	191

1

A Reconquista das Margens do Rio Piracicaba:
uma reconstrução histórica à guisa de introdução

ESTEVAM VANALE OTERO
MARIA BEATRIZ SILOTTO DIAS DE SOUZA



ESTEVAM VANALE OTERO

é Arquiteto e Urbanista (2002) e mestre (2009) pela FAUUSP. É professor universitário e atua na Prefeitura de Piracicaba desde 2003, ocupando o cargo de Diretor de Projetos Especiais do IPPLAP – Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba desde esse mesmo ano.

MARIA BEATRIZ SILOTTO DIAS DE SOUZA

é Engenheira Civil (1979) pela EEP, Engenheira de Segurança do Trabalho (1992) pela UNICAMP e mestre em Urbanismo (2007) pela UFSCar. Atua na Prefeitura de Piracicaba desde 2001, exercendo a função de engenheira civil no Departamento de Projetos Especiais do IPPLAP desde 2003.

O rio Piracicaba é formado pela junção dos rios Atibaia e Jaguari, no município de Americana. Corta o perímetro urbano da cidade de mesmo nome onde recebe as águas do rio Corumbataí, seu principal afluente. Percorre 250 quilômetros desde sua formação até a foz no rio Tietê entre os municípios de Santa Maria da Serra e Barra Bonita.

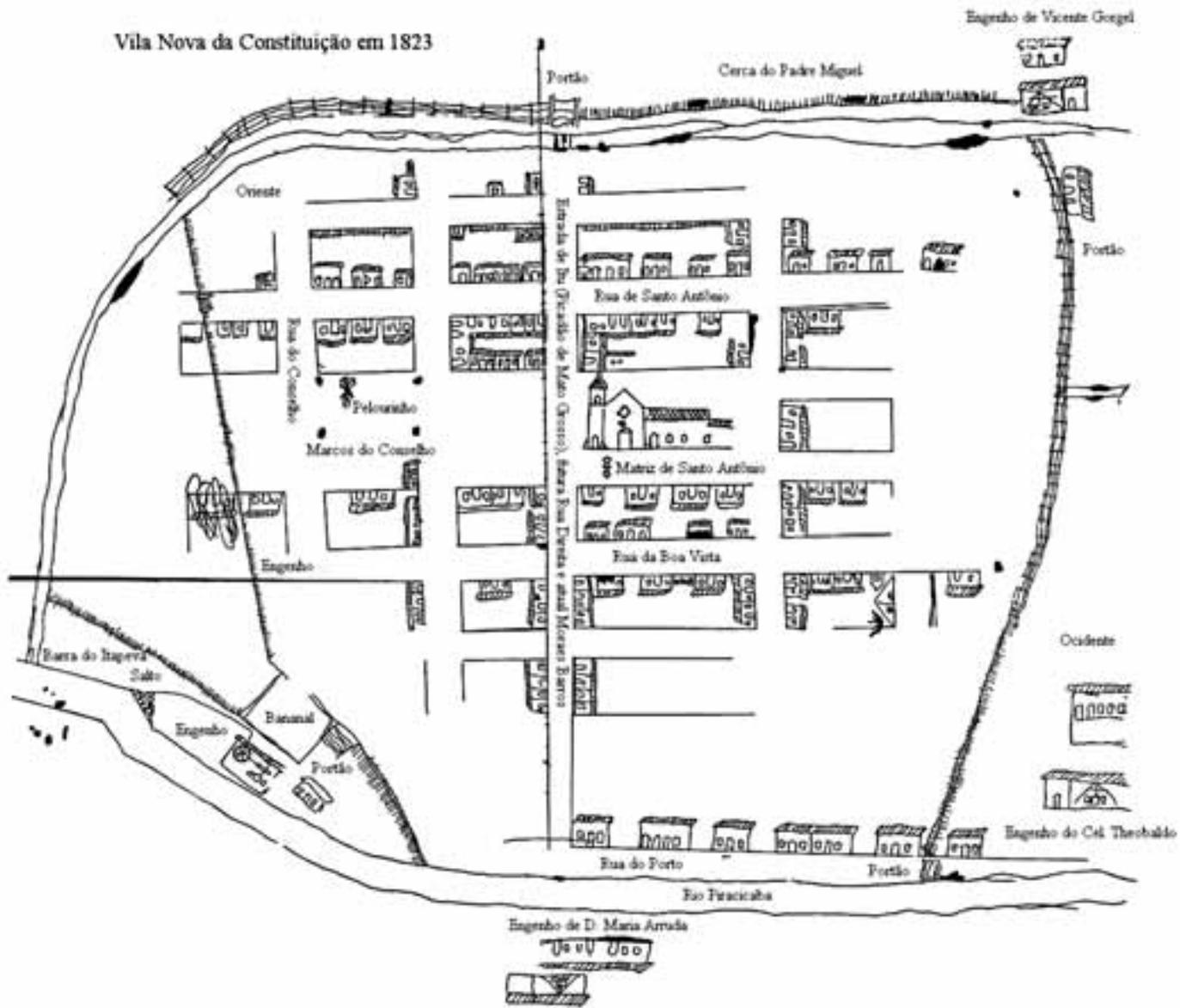
Mais do que apenas seu nome, o município de Piracicaba deve ao rio que cruza seu centro sua própria identidade. Às suas margens foi estabelecido, em 1767, o povoamento que originou a cidade econômica e socialmente pujante que hoje conta com cerca de 370 mil habitantes.

O pequeno povoado assistiu a um importante desenvolvimento econômico ao longo do século XIX, baseado numa agricultura diversificada, refletido em seu crescimento urbano. Por iniciativa do Senador

Vergueiro, Piracicaba foi objeto no último quarto daquele século de um projeto pioneiro de urbanização, sob coordenação do Alferes José Caetano Rosa, que promoveu um plano de arruamento em malha ortogonal que até hoje caracteriza grande parte da área central da cidade. Em 1893 foi implantado o serviço de iluminação elétrica (o município foi o segundo da América do Sul a contar com o serviço), por iniciativa do industrial Luiz de Queiroz, que instalou usina de geração de energia elétrica às margens do rio Piracicaba; em 1887 a cidade já contava com abastecimento de água encanada e, em 1898, com coleta de esgoto (ELIAS NETTO, 2000, p. 41-50).

Ao fim daquele século e início do século XX, as margens do Piracicaba encontravam-se ocupadas por uma série de atividades que denotam o desenvolvi-

Vila Nova da Constituição em 1823



mento econômico local: à margem direita do rio, área em que historicamente se verifica a ocupação por engenhos de açúcar, encontrava-se o Engenho Central, uma das mais modernas instalações industriais para o beneficiamento do açúcar do Brasil, e que utilizava o potencial hidráulico do salto do rio para sua operação. À margem esquerda encontrava-se a Fábrica Arethusina, de fiação e tecelagem, antiga indústria de Luiz de Queiroz e que também fazia uso desse potencial hidráulico, utilizando o excedente de energia elétrica produzida para a iluminação da cidade, como já citado. Em 1907 elas eram, respectivamente, a quarta e a décima terceira indústrias mais importantes do interior paulista em termos de valor de produção (NEGRI, 1996, p. 46). Ainda à margem esquerda do rio Piracicaba existiam olarias, principalmente à altura do atual Parque da Rua do Porto, extraindo argila para a produção de tijolos e telhas.

Em decorrência desse crescimento e desenvolvimento econômico que se aproveitava das condições naturais do rio e suas margens como suporte a essa expansão, a cidade deslocava-se para o topo da colina. Piracicaba dava as costas ao rio por onde os primeiros colonizadores chegaram e o sítio onde aportaram, relegando essa área às atividades industriais. Os residentes dessa área restringiam-se, normalmente, às camadas mais pobres da população, sobretudo ex-escravos.

Em 1892, as áreas que foram objeto da primitiva ocupação já se configuravam como periferia da cidade em rápida expansão mas, também por isto, lugar de resistência das manifestações populares que não encontravam mais espaço nas áreas mais centrais:

A intervenção policial e a proibição pela Câmara Municipal de instalação de lugares para jogos, bebedeiras e orgias, desde 1892, afastou progressivamente do núcleo urbano central o espaço de conflitos, **restringindo tais reuniões para os limites do perímetro urbano, principalmente o Largo Santa Cruz e a Rua do Porto**, lugares escolhidos para as reuniões populares nos quais a resistência às iniciativas saneadoras da administração pública se faziam mais presentes (PERECIN, 1989, p. 126, *apud* BILAC & TERCI, 2001, p. 98. Grifo nosso).

Ainda assim, até a década de 1940, nenhum ponto de sua área urbana distava mais do que 2.500 metros do Largo dos Pescadores. A essa época a cidade apresentava pouco mais de 75 mil moradores.

Ao mesmo tempo em que apresenta uma condição natural ímpar, entretanto, o rio também representa uma barreira à conexão dos bairros localizados às suas duas margens. Desde o início do século XIX uma ponte realizava essa ligação à altura do Largo dos Pescadores. Arruinada aquela,

Figura 1

Mapa de Vila Nova da Constituição (denominação do município de Piracicaba entre os anos de 1822 – quando foi elevada à condição de vila – e 1877, quando voltou a adotar o antigo nome tupi-guarani) no ano de 1823. À época, a cidade restringia-se à colina delimitada pelo rio Piracicaba e o córrego Itapeva, que corresponde ao atual Bairro Centro. Crédito: Arquivo do Estado de São Paulo.

uma nova ponte foi construída a montante do salto no fim do século XIX, a Ponte do Mirante, sob projeto dos engenheiros irmãos Rebouças. Esta foi alargada na década de 1980, a fim de comportar o tráfego crescente de veículos. Na década de 1960 foram construídas duas novas pontes urbanas: a do Morato, a jusante, e a do Lar dos Velinhos, a montante daquela⁽¹⁾.

Ao longo da segunda metade do século XX a cidade sofreu uma modificação de sua base econômica que teve reflexos em sua urbanização. O meio rural, que anteriormente exibia uma grande diversificação de culturas vai, progressivamente, convertendo-se num ambiente dominado pela monocultura da cana-de-açúcar. Ainda que tenha sido historicamente uma região canavieira, a predominância incontestável que esta cultura apresenta contemporaneamente teve início nesse período. Esse fato, ao alterar as bases produtivas no meio rural e, por conseguinte, das exigências de mão-de-obra no campo, foi preponderante para o rápido esvaziamento populacional desse espaço e a migração para o ambiente urbano, processo em que se verificou, ainda, uma expressiva concentração fundiária. Essa especialização de Piracicaba, atrelada à monocultura da cana, impulsionou toda uma cadeia produtiva voltada à produção de açúcar e álcool, que levou à constituição de todo um complexo e importante parque industrial metal-mecânico de equipamentos para o setor

sucroalcooleiro, em torno especialmente das Oficinas M. Dedini, “grupo que será a matriz geradora da indústria local” (BILAC *et al.*, 2001, p. 53).

A expansão da cultura da cana e, principalmente, do complexo industrial a ela direcionado, tornando a cidade o principal centro fornecedor de maquinaria para o seu beneficiamento, produziu um intenso desenvolvimento econômico, com reflexos diretos na urbanização, que crescia a taxas mais altas que a média brasileira à época.

A sede de progresso, especialmente no contexto desenvolvimentista por que passava o Brasil nas décadas de 1950 e 60, impulsionou uma série de melhoramentos urbanos, principalmente aqueles voltados ao principal símbolo do desenvolvimento do período: o automóvel. Foi a época da abertura, ampliação ou reforma de algumas das mais importantes vias da cidade até os dias de hoje, como as avenidas Centenário, Carlos Botelho, Armando de Salles Oliveira (avenida de fundo de vale, o que levou à canalização e tamponamento do Córrego Itapeva) e, fundamental para o nosso caso, da abertura da Avenida Beira Rio (BILAC *et al.*, 2001, p. 106).

A Avenida Beira Rio começou a ser implantada em princípios da década de 1960, destinada a ser uma importante conexão por meio de uma marginal ao rio Piracicaba, com duas mãos de direção em quatro faixas de rolagem, estacionamento e

(1) Apenas na década de 2000 novas intervenções foram realizadas para melhorar as transposições urbanas do rio Piracicaba: as duplicações da Ponte do Lar dos Velinhos (2006), da Ponte do Morato (2008) e da Ponte do Mirante (conclusão das obras prevista para 2012), na qual será construído um mirante no alto da estrutura estaiada, acessado por meio de um elevador panorâmico. As denominações oficiais das pontes que transpõem o Piracicaba em seu trecho urbano são: Ponte do Mirante – Irmãos Rebouças (antiga) e Arquiteto Caio Tabajara Esteves de Lima (nova); Ponte do Morato – Pedro Francisco Prudente [Pedro Chiquito] (antiga) e Navegador José Luiz Guidotti (nova); Ponte do Lar dos Velinhos – José Antonio de Souza [Zé do Prato] (antiga) e Professor Walter Radamés Accorsi (nova).

canteiro central. Deveria acompanhar toda a frente urbana do rio, tornando-se uma barreira a separar a cidade do rio e suas margens. Felizmente a obra em sua concepção original jamais foi concluída.

Essa ênfase rodoviarista promoveu uma radical alteração no padrão urbano da cidade, sobretudo a partir da década de 1960, período de intenso crescimento demográfico, quando

a cidade de Piracicaba começa a se expandir de forma fragmentada e atingindo áreas distantes da ocupação dos 200 anos anteriores de sua história, por intermédio da abertura de novos loteamentos públicos e privados. Este processo foi acompanhado pela extensão progressiva do perímetro urbano, viabilizando legalmente o espraiamento da malha da cidade e favorecendo a especulação imobiliária (INSTITUTO PÓLIS, 2003, p. 19).

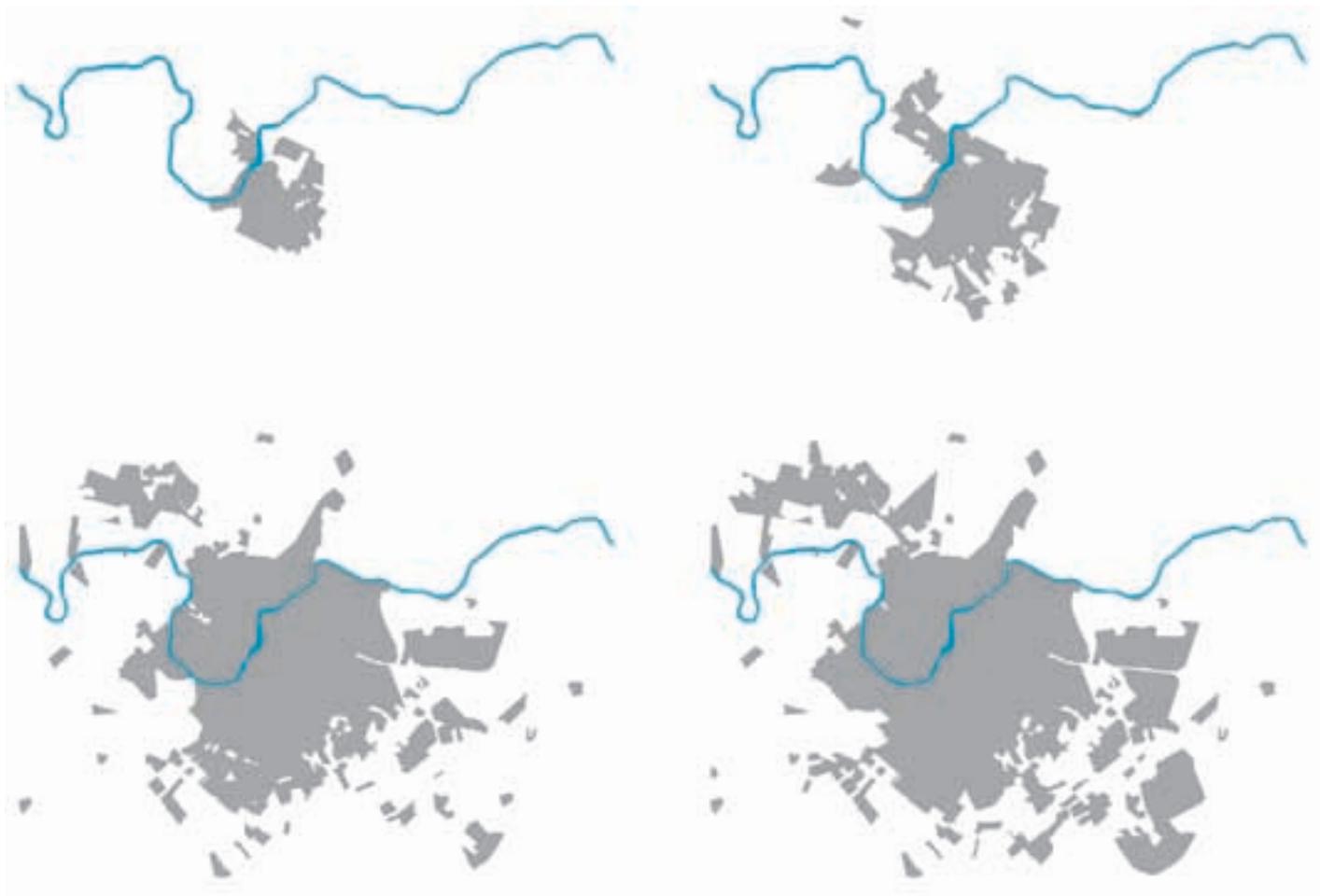
Entre 1940 e 1970, a população de Piracicaba dobrou de tamanho, atingindo pouco mais de 150 mil habitantes, aos quais vão se acrescentar outros 150 mil até o ano 2000. No mesmo período seu perímetro urbano multiplicou-se aproximadamente por 20 (OTERO *et al.*, 2007).

Esses dois processos combinados e intrinsecamente articulados de acelerada expansão urbana com intenso crescimento econômico, produziram impactos relevan-

tes com relação à qualidade das águas do rio Piracicaba e seus afluentes, fator de degradação ambiental e deterioração da relação entre a cidade e o rio. Em março de 1973 o Jornal de Piracicaba registrava o “espetáculo” do rio coberto de espuma, decorrente da concentração de poluição (JP, 24 de março de 1973).

A intensa expansão industrial que se observou em toda a bacia do Piracicaba especialmente a partir dos anos 1970, acompanhada de um crescimento populacional anual de 5,1%, superior tanto à da Região Administrativa de Campinas – 4,4% – quanto ao do Estado de São Paulo – 3,5% ao ano – ao longo dessa década, foram os principais responsáveis pela degradação da qualidade das águas da bacia devido ao incremento na carga poluidora (TERCI *et al.*, 2005, p. 95). Se em 1977 o rio Piracicaba, ao cruzar o trecho urbano do município, era enquadrado como apresentando qualidade Classe 2, segundo o Decreto Estadual 10.755/77, em 2003 o mesmo trecho apresentava águas com qualidade “Pior que Classe 4”, inadequadas para qualquer tipo de interação ou contato humano (Plano de Bacia Hidrográfica 2000-2003 – Síntese do Relatório Final *in* PMP, 2003).

O final da década de 1970 e início de 80 foi uma época de luta sem tréguas contra a poluição do rio Piracicaba, com intensa mobilização popular. A cidade chegou até a inaugurar oficialmente uma Praça do Protesto Ecológico, localizada à mar-



gem esquerda do rio Piracicaba, próximo à cabeceira da Ponte do Mirante (ELIAS NETTO, 2000, p. 319 e 322)⁽²⁾.

A questão da poluição das águas do rio passou a figurar dentre as preocupações centrais da municipalidade, sendo ponto de destaque no Plano Diretor elaborado em 1992 que, entretanto, jamais chegou a ser aprovado e posto em execução. A despeito de ser um importante contribuinte à poluição da bacia, o município não era um de seus maiores poluidores. No início dos anos 1990, o rio Piracicaba já adentrava o município bastante degradado, especialmente pela contribuição dos esgotos residenciais das demais cidades da bacia, que a essa época tratavam quantidades ínfimas de esgoto, ao passo que os efluentes industriais começavam a ser controlados.

A compreensão de que os problemas da qualidade das águas transcendiam o município, impactando diretamente a relação entre a cidade e o rio, conduziu à constituição de parcerias entre as demais cidades da bacia, levando à formação do Consórcio Intermunicipal das Bacias dos Rios Piracicaba e Capivari, em outubro de 1989, na cidade de Americana. Dentre os objetivos do consórcio estavam “planejar, adotar e executar projetos e medidas conjuntas destinadas a promover e controlar as condições de saneamento e uso das águas”, bem como “promover formas articuladas do desenvolvimento regional, criando me-

canismos conjuntos para consultas, estudos, execuções, fiscalização e controle de atividades que interfiram na qualidade das águas” (SEMUPLAN, 1992, p. 99).

O cenário, especialmente no último quarto do século XX, era desolador: à degradação de suas águas e privatização de suas margens, somava-se um progressivo afastamento do berço de nascimento da cidade de Piracicaba, decorrente de uma política de ocupação urbana absolutamente predatória.

É neste momento que se dá a inflexão no processo de apartação entre a cidade e o rio, dando-se início ao resgate de suas margens e à reapropriação desse espaço fundamental à própria identidade local. Um processo em curso e que talvez jamais implique numa conclusão, porque vivo e dinâmico, mas que é produto de um desejo coletivo da sociedade piracicabana a fim de estabelecer uma relação mais harmônica e saudável com o rio que lhe batiza. E essa relação mais qualificada entre a cidade e o rio podia ser encontrada em antecedentes não muito distantes no tempo na própria história piracicabana.

Antecedentes históricos

A despeito da progressiva e, aparentemente, inexorável apartação entre o rio e a população piracicabana, podemos encontrar antecedentes de uma relação outrora mais harmoniosa e qualificada. As lembranças dessa outra relação, de uma outra forma

Figura 2

Mapa da evolução da mancha urbana de Piracicaba. Em azul, o rio Piracicaba; em cinza, área ocupada pela mancha urbana em 1940, 1960, 1980 e 2000 (da esquerda para a direita, de cima para baixo). Elaboração: IPPLAP.

(2) O artista popular piracicabano Elias Rocha bem representou seu sentimento de assistir à “morte” do rio Piracicaba. Por meio de seus bonecos representando pescadores colocados nas margens do rio, confeccionados com sucatas, varas na mão e em tamanho natural, homenageava uma época em que havia pesca farta e o rio não era poluído.

Figura 3

Margem do rio Piracicaba à altura da Rua Prudente de Moraes, provavelmente da década de 1950, antes da construção da atual Avenida Beira Rio. Pode-se observar o trampolim de mergulho ainda no rio. Ao fundo, as olarias na região da Rua do Porto. Crédito: Acervo IHGP.

de interação entre o rio e a cidade se preservaram, e acabaram por se constituir num desejo coletivo de restabelecer essa qualidade perdida, realizar as ações necessárias para a reconquista das margens do Piracicaba.

Desde fins do século XIX o rio e o salto constituem-se em importantes áreas de lazer à população local, tendo sido objeto de ações públicas e particulares para dotar essa área de uma infraestrutura turística e de lazer. Lindeiro ao salto foi implantado um pioneiro mirante pelo Barão de Rezende no fim daquele século, bem como um parque público, que tinha por finalidade oferecer aos cidadãos locais um ponto para a contemplação do magnífico espetáculo representado pela queda d'água, por entre a mata ciliar. Este primitivo mirante deu origem a todo o complexo que hoje se constitui no Parque do Mirante, conjunto de alamedas, canais e equipamentos públicos, que se debruça sobre o salto e se abre a uma imponente visual do rio. O conjunto de instalações que compõem o complexo do Parque do Mirante representa o primeiro espaço público significativo nesta área, antecedente importante que surgiu em função da beleza natural do salto e que compõe o primeiro trecho preservado ao acesso público. O resgate da história do Parque do Mirante, desde sua fundação à transformação num dos principais componentes da imagem projetada pelo município além de suas fronteiras é tratado neste livro no artigo “O Parque do Mirante”, de autoria do arquiteto Marcelo Cachioni.

Mas essa relação não se resumia a esses aspectos contemplativos, uma vez que o rio e suas margens também se configuravam como uma das mais importantes áreas de lazer da cidade. Dentro do rio, à altura do Largo dos Pescadores existiu, até a segunda metade do século XX, um trampolim de mergulho, defronte ao antigo (e já extinto) “Clube de Natação e Regatas Piracicaba”, que a partir dos anos 1920 tornou-se o mais importante local de recreação e esportes da cidade (ELIAS NETTO, 2000, p. 129). Com a degradação da qualidade das águas as atividades esportivas e de lazer dentro do rio foram muito reduzidas, mas não desapareceram. Mesmo no momento mais crítico de poluição das águas, o rio Piracicaba continuou palco de inúmeras atividades: nos dias mais quentes do verão ainda é possível encontrar muitas pessoas, sobretudo crianças, refrescando-se nas águas do rio; este foi palco durante muitos anos do tradicional Passeio de Boias, em que ocorria a descida do rio ao longo de 20 quilômetros a partir do centro, e que chegava a reunir mais de 500 pessoas; no início de fevereiro ainda ocorre, anualmente, um passeio de barcos; nos períodos isentos de interdição devido à piracema, as margens são tomadas por pescadores da cidade e de fora que, varas à mão, ocupam a barranca do rio em pescarias que congregam famílias inteiras.

Este se manteve, ainda, como o espaço da principal manifestação cultural piracicaba-



Figura 4

Passeio de boias no rio Piracicaba, que se realizava no mês de janeiro. Crédito: Henrique Spavieri.

Figura 5

Passeio de barcos, realizado em fevereiro. Crédito: Justino Lucente.

Figura 6

Imagem da Festa do Divino 2011. Crédito: Benedito Adilson Zavarize.



na, a Festa do Divino Espírito Santo, realizada desde 1826, todos os anos, na segunda quinzena de julho. A referida festa apresenta características muito particulares em Piracicaba, sendo o ponto alto da festa a procissão fluvial, com o encontro dos barcos dos devotos no meio do rio, desembarcando na margem e realizando-se os ofícios religiosos no Largo dos Pescadores. A própria identidade da cidade se confunde com essa manifestação religiosa e folclórica às margens do rio.

A permanência dessas manifestações e interações, ainda que muito afetadas pelo próprio processo de intensa urbanização que a cidade viveu ao longo do século XX, mantiveram presente na memória coletiva local que outras possibilidades de relacionamento eram possíveis, permitindo vislumbrar um outro cenário para esta frente fluvial. Sobretudo a partir dos anos 1970, contrapondo-se ao processo de degradação e reconquistar as margens do Piracicaba ao interesse da coletividade passaram a ser as ideias centrais de uma série de ações e políticas públicas voltadas à requalificação da área.

O Início da Reconquista das Margens do Rio

Além da degradação das margens, historicamente a cidade convive com as cheias do rio, cujos eventos ocorrem de maneira contumaz. Segundo informações do Departamento de Água e Energia Elétrica



Figura 7

Foto aérea com perímetro da área a ser desapropriada conforme definido pelo Decreto Municipal de Utilidade Pública 1.552/73 (em rosa). Perímetro tracejado: área efetivamente desapropriada. Em laranja, áreas que já eram públicas à época, oriundas do loteamento “Chácara Nazareth”. Elaboração: IPPLAP.

(DAEE) – em Piracicaba há o transbordamento do rio, na altura do Largo dos Pescadores, quando este atinge uma vazão de $715\text{m}^3/\text{s}$.

O Banco de Dados Fluviométricos do Estado de São Paulo (SIRGH) e o DAEE – São Paulo disponibilizam as vazões máximas mensais do rio Piracicaba, e por meio destes dados constata-se que as três últimas maiores inundações das margens do rio ocorreram nos meses de janeiro/fevereiro de 1970 (vazão de $1.041,30/1.054,10\text{m}^3/\text{s}$, respectivamente), fevereiro de 1983 ($1.126,70\text{m}^3/\text{s}$) e janeiro de 2011 ($1.129,18\text{m}^3/\text{s}$).

Na ocorrência da cheia no ano de 1970 vários lotes e ruas do projeto de loteamento Chácara Nazareth, aprovado em 18/12/1967, ficariam sob as águas se tivessem sido implantados, assim como ocorreu com os imóveis da Rua do Porto e da Avenida Beira-Rio entre a Avenida Alidor Pecorari e a Rua São José.

A recuperação ambiental e do acesso às margens do Piracicaba engendrou uma série de reflexões e ações com o intuito de produzir um espaço qualificado, franqueado à população piracicabana. O processo de desapropriação da vasta área de 23 hectares à margem esquerda do rio, iniciado em 1972, chama a atenção pelo fato de que àquele momento não havia uma proposta definida sobre a forma de ocupar a nova área pública.

A COSU – Coordenadoria de Obras e Serviços Urbanos de Piracicaba, coordena-

nada pelo arquiteto João Chaddad, iniciou à época os trabalhos de levantamento da área com o intuito de instruir o decreto de utilidade pública do prefeito Homero Paes de Athayde, definindo a destinação da área à implantação do então denominado “Grande Parque Municipal”, que representaria a maior área verde do perímetro urbano. Este seria destinado, genericamente, ao lazer e ao turismo, podendo contar com “áreas específicas para restaurante, locais para práticas esportivas, play-ground (*sic*), concertos ao ar livre (...), estacionamentos e áreas de descanso” (COSU/PMP, 1972, *mimeo*). Em matéria veiculada em abril de 1972 tem-se notícia de que esse era um “plano acalentado por muitos”, devendo prestar-se esta ação também a resolver o “problema das enchentes, que vez por outra assolam toda a rua do Porto e suas imediações” (JP, 5 de abril de 1972).

Para efetivar a desapropriação foi elaborado e publicado o Decreto Municipal 1.552, de 25 de maio de 1973, declarando de utilidade pública ampla área na várzea do rio Piracicaba, para desapropriação amigável ou judicial, destinada à ampliação de logradouros, execução de planos de urbanização e construção de obras públicas e de saneamento. Este decreto foi fundamental para propiciar o resgate do convívio com o rio.

Os imóveis declarados de utilidade pública para desapropriação envolveram todos aqueles com frente para a atual Rua



do Porto, vários lotes e áreas do loteamento Chácara Nazareth (abrangendo área onde foi edificado o Centro Cívico e lotes no entorno, hoje área do Parque da Rua do Porto, Área de Lazer do Trabalhador e sistema viário), bem como três quadras da atual Avenida Beira Rio, entre a Avenida Alidor Pecorari e Rua Moraes Barros.

Tendo em vista a extensa área decretada de interesse público, o tema desapropriação foi assunto daquele momento, de tal maneira que em abril de 1974 ocorreu concorrida reunião para o debate do tema (JP, 25 de abril de 1974).

Posteriormente, os Decretos 1.906/74 e 1.927/75 reduziram a área declarada de utilidade pública do decreto original de 1973, excluindo alguns imóveis de futura desapropriação⁽³⁾.

Além das ações destinadas propriamente à incorporação dessas vastas áreas ao patrimônio público, o processo de planejamento em curso no município passou a identificar nessas margens todo o potencial para a formação de um complexo de lazer, cultural e esportivo ambientalmente equilibrado.

O primeiro Plano Diretor do município, elaborado em 1974 pelo arquiteto Joaquim Guedes e equipe, praticamente concomitante ao processo de desapropriação, identificava nesse local o potencial para a formação de um grande parque, por ele denominado de “1º Nível”, ou seja, pela incorporação das áreas já existentes e que

poderiam ser integradas dentro de um “sistema de lazer e áreas abertas”. Essa proposta previa a implantação de “parques e campos de jogos” ao longo do rio e adjacentes às áreas de preservação permanente, incentivando, ainda, a prática de esportes aquáticos (GUEDES, 1974, p. 111).

Contudo, este plano jamais se transformou em lei. O mesmo foi retomado em 1984 pelo CEMUPLAN – Centro Municipal de Planejamento, órgão municipal, que o revisou e preparou nova versão do Plano Diretor, finalmente aprovado em 1985, por meio da Lei Municipal 2.644/85. Nesta peça já é evidente que a área deixou de ser encarada tão somente por seu potencial para o lazer e a questão ambiental ganhou grande relevância. Dentre os objetivos enunciados pelo Plano, logo em seu artigo 8º, este definia a necessidade de “corrigir os desníveis de atendimento nas áreas de recreação, esporte e lazer”, detalhando logo depois, no inciso XIII, que isto seria indissociável da necessidade de se “manter as melhores condições do meio ambiente, dando ênfase à preservação dos recursos naturais e paisagísticos, à criação de áreas verdes, ao combate à poluição e à proteção dos mananciais hídricos”.

A preservação das margens do rio Piracicaba, aí incluída a área do Engenho Central, configurava-se como uma das diretrizes do Plano, tendo por objetivo

(3) Outros decretos foram publicados retificando e/ou alterando as áreas a serem desapropriadas, a saber: 2.789/79, 2.838/79, 2.839/79, 2.840/79, 2.841/79, 2.856/79, 2.857/79, 2.858/79, 2.859/79, 2.860/79, 2.861/79, 2.872/79, 2.927/80, 2.935/80, 2.936/80, 2.937/80, 2.938/80, 2.951/80, 2.952/80, 3.713/83, 4.265/86, 4.485/87, 4.486/87, 4.487/87, 4.488/87, 4.694/88 e 7.942/98.

Promover a urbanização do parque da Rua do Porto e área do Engenho Central, em caráter prioritário, com vistas à sua transformação em centros de lazer e controlar a ocupação das margens do Rio Piracicaba e outros mananciais, evitando usos inadequados e ameaçadores à qualidade da água (Lei 2.644/85, Artigo 12, inciso XIV).

Toda a área compreendida pelas duas margens do Piracicaba em seu trecho central (entre as pontes do Mirante e do Morato), em larguras que variavam de 100 a 300 metros da margem, foi definida pelo Plano Diretor de 1985 como ZIT – Zona Institucional, a qual previa que, independente da titularidade relativa à propriedade, os usos e atividades aí estabelecidos deveriam obedecer ao interesse público (Art. 98). E em seu artigo 172, previa-se explicitamente a implantação definitiva de um parque na região da Rua do Porto, concretizado poucos anos depois, bem como a desapropriação e implantação de um parque público no Engenho Central.

Um primeiro projeto para a implantação de parque na área foi apresentado em 1974, prevendo-se o início da implantação para o ano seguinte. A referência era o projeto para o Aterro do Flamengo, de Affonso Eduardo Reidy. Previa-se, segundo seu autor, o arquiteto Manoel de Carvalho, a urbanização com a implantação de lago

na área de extração de argila das antigas olarias, paisagismo, ancoradouro para barcos, teleférico conectando as duas margens, kartódromo, centro cultural, bem como lanchonetes e sanitários, numa proposta ambiciosa. Pouco restou desse projeto além da foto da maquete publicada no Jornal de Piracicaba em 17 de março de 1974.

Além de não ter sido efetivada, algumas das premissas dessa proposta passaram a ser seriamente questionadas. Sobretudo a que dizia respeito à continuidade do sistema viário ao longo da margem esquerda, configurando uma via marginal que representaria, se implantada, uma barreira ao contato direto com as águas.

Em busca da vocação para esta área, a equipe de arquitetos piracicabanos Dulcinéia Gobeth, Luiz Gobeth Filho e Egidio Simoni desenvolveu, em 1977, proposta intitulada “O Parque do Piracicaba”. Esta consistia de diretrizes de intervenção de forma a qualificar toda a orla urbana do rio, detendo-se especificamente no trecho representado pela área recém-desapropriada, elencando uma série de premissas que acabaram fundamentando a primeira ação efetiva e que condicionaram o desenvolvimento das futuras intervenções para o local. Dentre estas talvez a mais importante diga respeito à diretriz de afastar o sistema viário estrutural da margem do rio, preservando a frente aquática ao pedestre. A concepção da Área de Lazer do Trabalhador, primeiro

dos parques implantado à beira-rio, é fruto desse trabalho pioneiro.

Ao longo de fins dos anos 1970 e da década seguinte, levou-se a cabo a implantação da atual configuração do Parque da Rua do Porto. A proposta definitiva é de autoria do escritório PROPLASA, elaborada em 1987 e implantada no ano seguinte. O processo completo de implantação do Parque da Rua do Porto, da desapropriação à consolidação deste como um dos mais importantes espaços de lazer da cidade é apresentado neste livro no artigo “Parque da Rua do Porto e Área de Lazer do Trabalhador: gênese da reaproximação com o rio”, de autoria do arquiteto Estevam Otero, da jornalista Sabrina Rodrigues Bologna e da engenheira florestal Arlet Maria de Almeida. A implantação desse espaço foi o primeiro e decisivo passo para a reconquista de toda a frente fluvial do rio Piracicaba em seu trecho central. Dificilmente seria possível o cenário atual desse grande espaço público às margens do rio Piracicaba se, no início dos anos 1970, a cidade não tivesse decidido se reapropriar dessas áreas.

Reconquistando a Margem Direita: o Engenho Central

Se o processo de retomada da margem esquerda, iniciado com a desapropriação da área das antigas olarias e de lotes da Chácara Nazareth em 1973, levou cerca de

15 anos para se concretizar com a implantação do atual Parque da Rua do Porto, a reconquista da margem direita também teve que aguardar um longo tempo até ver reincorporada toda aquela frente fluvial ao patrimônio da população piracicabana.

A margem direita, em seu trecho central, historicamente foi ocupada por engenhos de açúcar e álcool, até o ano de 1974. Este é o ano de encerramento das atividades do Engenho Central, então de propriedade da UBASA – Usinas Brasileiras de Açúcar S/A, do empresário José Adolpho da Silva Gordo. O complexo do Engenho foi edificado sucessivamente desde o século XIX, adaptando-se às novas tecnologias que o beneficiamento da cana-de-açúcar demandava.

Jamais faltaram propostas de intervenção para o imponente conjunto representado pelos diversos pavilhões do Engenho Central. Estas propostas variavam muito, tanto quanto ao programa de necessidades definido, quanto à relação que estabeleciam entre a preservação do conjunto edificado existente e a proposição de novas edificações.

A primeira proposta para o Engenho Central é de fins dos anos 1970, de autoria de Oscar Niemeyer, sob encomenda da administração municipal com vistas à implantação do Centro Cívico no local. A proposta consistia na demolição de praticamente todos os edifícios existentes, preservando-se apenas os antigos pavilhões da refinaria e da fábrica, respectivamente os edifícios 7A e 7B, bem



Figura 8

Complexo do Engenho Central com a identificação dos edifícios. Elaboração: IPPLAP.

como a antiga sede administrativa. O espaço seria ocupado por um conjunto de novos edifícios projetados por Niemeyer para sede dos diversos órgãos da administração municipal. Dessa proposta ainda se guarda uma maquete na Prefeitura Municipal. A intervenção proposta pelo arquiteto previa ainda a construção de uma nova ponte aproximadamente à altura do Largo dos Pescadores, conectando as duas margens. Apesar da iniciativa do poder público na elaboração do projeto a essa época o Engenho Central ainda era propriedade privada.

Em 1989 a municipalidade empreendeu as ações decisivas para a incorporação dessa área ao patrimônio público. Em agos-

to daquele ano foi decretado o tombamento do conjunto histórico (Decreto Municipal 5.036, de 11 de agosto de 1989) e, em setembro, foi decretada a utilidade pública da área de 75.865 m², com edificações totalizando 11.695 m² construídos, dando início ao processo de desapropriação judicial (Decreto Municipal 5.054, de 29 de setembro de 1989), atendendo ao definido pelo artigo 172 do Plano Diretor então vigente, que previa a transformação da área em parque público (Lei Municipal 2.641/85, Artigo 172, §2º). Com a garantia da posse, as instalações da SEMAC – Secretaria Municipal de Ação Cultural foram transferidas para o local no ano de 1992.

A desapropriação foi questionada judicialmente pelo antigo proprietário, a UBASA, tornando precária a ocupação da área. Contudo, o Engenho Central consolidou-se como importante espaço de lazer e cultura. Além de sediar a SEMAC e suas atividades, este se tornou um magnífico parque público, sediando inúmeros eventos em seus pavilhões e áreas livres, como o Salão Internacional do Humor, as tradicionais Festa das Nações e Paixão de Cristo, dentre outros. Fundamental à apropriação da área foi a inauguração, em 1992, da Passarela Pênsil, conectando o Engenho à área central, por meio de uma estrutura desenvolvida pelo LAMEM – Laboratório de Madeiras e Estruturas de Madeiras da USP São Carlos. Além de permitir a integração entre as margens, constituindo um acesso de pedestres a partir do centro de Piracicaba, a passarela tornou-se um ponto privilegiado para a contemplação do salto, bem como um novo marco na paisagem.

Data do início dos anos 1990 a elaboração de um extenso estudo para definir as demandas, vocações e possibilidades para a ocupação da área, a cargo do escritório Battagliesi & Carvalho Arquitetos Associados, contratados pela administração municipal para a elaboração de um “Programa Básico de Ocupação e Uso do Engenho Central”.

O estudo foi desenvolvido a partir de uma caracterização histórica, econômica,

geográfica, arquitetônica e urbanística da cidade e da região, detendo-se sobre as características espaciais do próprio Engenho. Além disso, procedeu-se a uma série de entrevistas com personalidades locais, de modo a subsidiar a elaboração de um questionário, aplicado posteriormente a 200 habitantes da cidade, com o intuito de “traçar um perfil da população, em termos do tipo de lazer preferido e de suas expectativas em relação ao Engenho Central” (CARVALHO & BATAGLIESI, 1992, p.3).

O Programa Básico de Ocupação e Uso definia o Engenho Central como “espaço privilegiado de encontro da comunidade de Piracicaba”, destinado a converter-se em importante polo turístico. A proposta previa a conversão do espaço com a implantação de equipamentos recreativos, culturais e de lazer. Para garantir sua viabilidade econômico-financeira estavam previstos empreendimentos comerciais diversos, propondo-se a divisão dos equipamentos do Engenho em três grandes grupos: o primeiro grupo, de equipamentos culturais e de lazer, a serem financiados e administrados pelo poder público, como o setor administrativo, o museu da cana previsto, as praças de eventos e oficinas, uma biblioteca e arquivo públicos, dentre outros; um segundo grupo dizia respeito aos equipamentos administrados por instituições de fomento cultural ou de lazer, tais como cinemas, teatro, academia de esportes etc; um terceiro grupo de ativi-

dades era representado por aquelas a serem exploradas comercialmente pela iniciativa privada, como hotel, restaurante, centro de convenções e escritórios (CARVALHO & BATAGLIESI, 1992, p.99).

A proposta previa a constituição de uma fundação para implantar e administrar o complexo cultural e de lazer que seria instalado no Engenho, ao longo dos dez anos seguintes, ao menos. Esse Programa de Ocupação e Uso tampouco foi levado a cabo.

Em junho de 1993 a vocação do Engenho Central foi objeto de debate organizado pela UNIMEP – Universidade Metodista de Piracicaba, em que se discutiram sua importância como espaço público e seu valor simbólico para a população, apontando para propostas de intervenção e gestão para o local (AZEVEDO, 1994).

No ano seguinte a empresa de marketing empresarial “Banco de Ideias” apresentou um estudo arquitetônico para o complexo, denominado “Projeto Engenho de Piracicaba”, de autoria do arquiteto Carlos Bratke, voltado ao aproveitamento das estruturas existentes e à implantação de novos edifícios nas áreas desocupadas. A proposta visava constituir um novo centro comercial e empresarial nessa área, contando com centro de convenções, auditórios, hotel e edifícios de escritórios. Previa-se que os edifícios tombados do Engenho seriam utilizados como um complexo de convenções e exposições, notadamente agropecuárias,

enquanto a área mais próxima à ponte do Morato deveria “ser utilizada como implantação urbana financiadora de toda a obra – uma nova ponte (...) ligar(ia) a cidade ao coração do conjunto” (BRATKE, 1995, p.152). Para viabilizar financeiramente o empreendimento, propunha-se uma parceria entre o poder público e a iniciativa privada (BANCO DE IDEIAS, 1994, p. 3). Tampouco esta proposta foi implementada.

Deve-se ao imbróglio jurídico em torno da desapropriação, que se arrastou ao longo das décadas de 1990 e 2000, resolvendo-se apenas em 2009, o fato de poucas ações terem sido empreendidas.

Apenas em 2002 foi realizado novo estudo, destinado à implantação de um Museu de Ciência e Tecnologia, para o qual foi constituída equipe multidisciplinar para sua elaboração. Em 2004 foi desenvolvido um amplo estudo de intervenção denominado “Anteprojeto de Arquitetura e Plano de Uso e Ocupação do Complexo Engenho Central e Parque do Mirante”, a cargo do escritório Brasil Arquitetura, prevendo a constituição de um complexo de cultura e lazer, ancorado no Museu de Ciência e Tecnologia, respeitando os diversos usos já consolidados, mas ampliando as formas de utilização, integrando eventos e atividades comerciais, de modo a conferir uma sustentabilidade financeira ao complexo.

O projeto propunha a requalificação de um dos edifícios (14A) para a instalação

Figura 9

Proposta de Carlos Bratke.
Crédito: Carlos Bratke.

Figura 10

Proposta de Paulo Mendes da Rocha. Crédito:
Henrique Spavieri

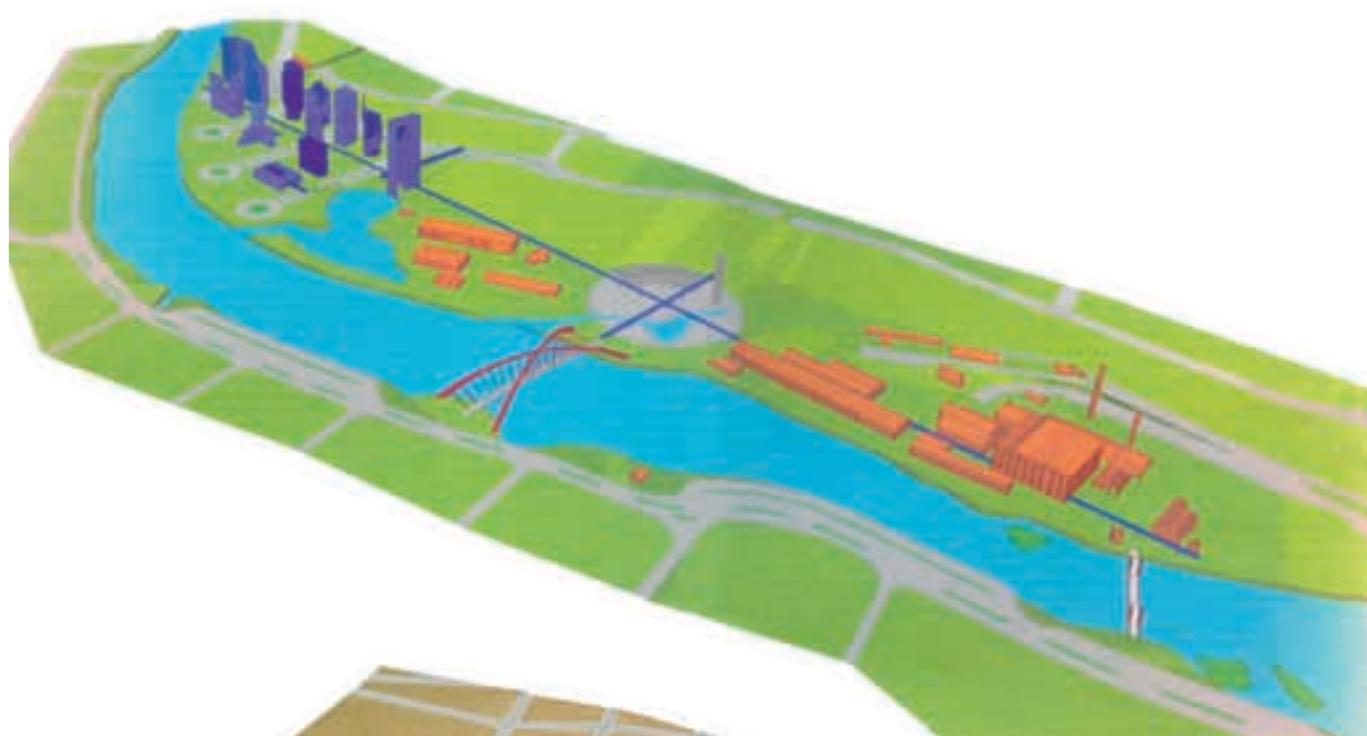
da administração do parque, a conversão dos principais edifícios (7A, 7B e 5) no Museu de Ciência e Tecnologia, bem como dos edifícios 9 e 10, que se transformariam no Museu do Papel e Artes Gráficas. Além desses grandes equipamentos culturais, deveria ser implantada infraestrutura destinada à manutenção dos grandes eventos cuja presença estava consolidada: o Salão Internacional do Humor, Paixão de Cristo, Festa das Nações e SIMTEC – Simpósio Internacional e Mostra de Tecnologia e Energia Canavieira, dentre outros (FANUCCI & FERRAZ, 2004, p. 1-3). A fim de garantir a viabilidade e sustentabilidade, tanto na implantação quanto na gestão dos equipamentos, foi contratada consultoria para analisar sua viabilidade econômica. A cargo da Barbara Consultoria, o estudo tinha por objetivo avaliar e “propor usos que possibilitem um desenvolvimento sustentável, sem tirar o brilho de seus propósitos originais” que, ainda que não apresentassem a mesma “nobreza” das ocupações previstas por usos culturais e educacionais, visavam garantir um equilíbrio entre as diferentes funções. A proposta da consultoria visava

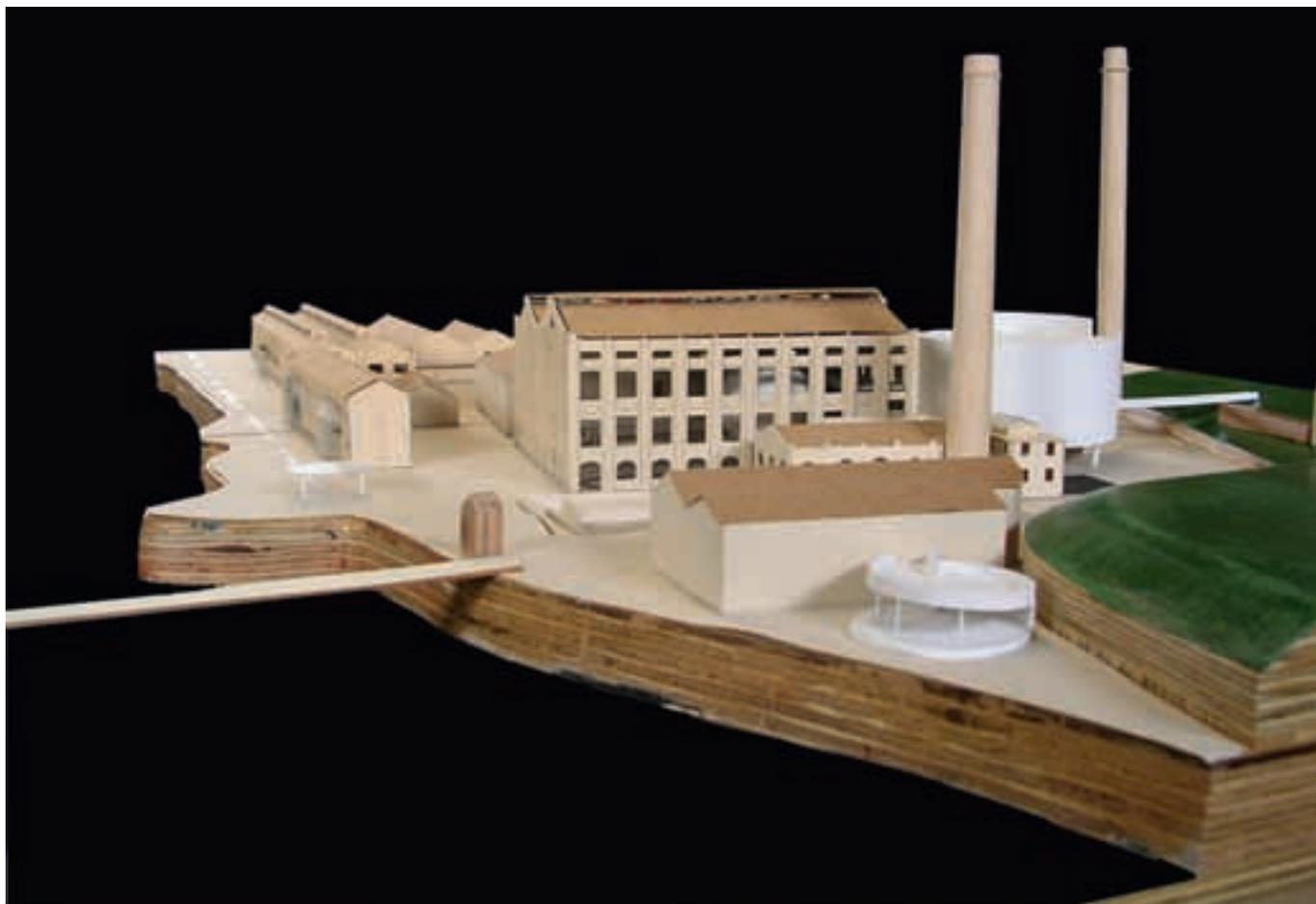
uma composição de usos equilibrada e de certa maneira até ampla, de forma a estimular a atração de um maior volume de pessoas, propiciando o contato e a aproximação com estes equipamentos de propósitos tão importantes. Essa con-

dição (...) vai mostrar o diferencial que o projeto apresenta nestes moldes, a possibilidade de democratização do acesso ao desenvolvimento cultural e do lazer educativo, valores estes tão ausentes e descaracterizados na sociedade brasileira (BARBARA *et al.*, 2004, p. 34).

Ainda que não tenha sido executada, esta proposta é importante por consistir numa reflexão ampla e integrada a respeito da ocupação do Engenho Central, dando relevância à questão da sustentabilidade do complexo. Além disso, esta proposta foi o ponto de partida para o desenvolvimento do estudo que deu origem ao Novo Teatro do Engenho Central, obra de requalificação do edifício 6, elaborado pelo mesmo escritório Brasil Arquitetura, e cujas obras serão concluídas em 2012. Uma análise mais detida do Engenho, sua relevância como patrimônio histórico e, especificamente, acerca do projeto para o Teatro, é apresentada neste livro no artigo “O Rio e a Cidade”, de autoria do arquiteto Marcelo de Carvalho Ferraz.

Em 2006 foi desenvolvida nova proposta para o complexo do Engenho, de autoria do arquiteto Paulo Mendes da Rocha, em associação com o escritório Piratininga Arquitetos Associados. O estudo foi contratado e doado à municipalidade pela COSAN, empresa originária de Piracicaba e que é um dos maiores produtores e ex-





portadores de açúcar e etanol do mundo. A proposta previa a implantação de vasta infraestrutura e equipamentos com caráter regional. Duas novas passarelas de pedestres conectariam as duas margens, sendo implantados alguns equipamentos definidos como “estruturadores” do projeto: o novo Restaurante do Mirante, o Grande Teatro (edifícios 05/07), Administração (edifício 14A), Exposições (edifícios 09/10, 14, 14B, 15), Restaurante da Esplanada (edifício 17), Hotel (edifício novo), Centro de Convenções (edifícios 14B e 14C) e Grande Pavilhão de Exposições (também em nova edificação).

Além das edificações, a proposta previa uma completa urbanização do Engenho, propondo-se a execução de infraestrutura subterrânea e piso adequado à condição de área de preservação permanente que se configura na área. Apesar de não terem sido executados o programa ou as edificações previstas nesse projeto, as obras de infraestrutura e o piso recentemente implementados na área obedecem às premissas estabelecidas por essa proposta.

O quadro atual traz grande alento às esperanças pela requalificação do Engenho. Muito disso se deve ao fato de a pendência jurídica relativa à desapropriação ter sido resolvida, com a formalização de um acordo entre a Prefeitura e o antigo proprietário, definindo valores e prazo de pagamento, o que permitiu a definição da propriedade

da área. O acordo foi firmado no dia 1º de agosto de 2009.

Com isso tornou-se possível e seguro à municipalidade investir e implantar toda uma vasta gama de infraestruturas e equipamentos necessários à requalificação. Em fins de 2007 deu-se início às obras de reforma do Edifício 14, adaptando-o e dando-lhe melhores condições para sediar o Salão Internacional do Humor. No começo do ano seguinte iniciaram-se as obras para a urbanização do Engenho Central, com a execução das redes subterrâneas de infraestrutura, bem como do novo pavimento de blocos intertravados de concreto, de modo a garantir alguma permeabilidade ao solo.

Outra obra executada nesse momento foi a reforma e adaptação do Edifício 14A, defronte à Passarela Pênsil, destinado às instalações da administração do parque do Engenho e dotado de estrutura de informações e acolhimento, além de um espaço de exposições, configurando uma recepção do visitante do parque.

Encontram-se em curso atualmente as duas ações de maior envergadura já realizadas no Engenho e que, certamente, terão um grande impacto em sua requalificação, visto que serão as grandes “âncoras” de sua transformação num complexo cultural, a saber: o Novo Teatro do Engenho, já mencionado projeto arquitetônico da Brasil Arquitetura, instalado no Edifício 6 e com inauguração prevista para 2012; e o Museu

Figura 11
Proposta da Brasil
Arquitetura. Crédito: Brasil
Arquitetura.

Figura 12

Áreas públicas às margens do rio Piracicaba em seu trecho central. Elaboração: IPPLAP.

do Açúcar, coordenado pelo Instituto Brasil Leitor e com projeto arquitetônico de Pedro Mendes da Rocha, nos Edifícios 5, 7A e 7B.

Uma abordagem global: o Projeto Beira-Rio

A despeito das inúmeras iniciativas e ações empreendidas ao longo dos anos para a requalificação da orla do rio, apenas no começo dos anos 2000 foi instituído um programa com o intuito de conferir organicidade às ações da municipalidade, construindo um processo de longo prazo, tendo como objetivo central a reaproximação do cidadão ao rio Piracicaba.

O intitulado Projeto Beira-Rio teve início em 2001, com a constituição de uma comissão multidisciplinar, a fim de subsidiar a elaboração de um diagnóstico “espacial, social e cultural destinado a identificar as características, problemas e potencialidades presentes na relação entre a cidade e o rio” (OTERO *et al.*, 2007, p. 5).

Este início foi fundamental ao definir que a qualificação da relação entre a cidade e o rio extrapola, em muito, o escopo tímido de um projeto paisagístico, devendo comportar uma série de ações integradas, uma vez que o rio confunde-se com a própria identidade local. Nas palavras do coordenador do Diagnóstico, Arlindo Stéfani, a “*cultura está no centro da revitalização do rio*” (STÉFANI, 2001, p. 50).

As conclusões da etapa do diagnóstico motivaram a constituição de uma equipe técnica, condizente com o tamanho do desafio, e a elaboração do PAE – Plano de Ação Estruturador, onde foram definidas as premissas norteadoras das ações na área, enfocando “a preservação do patrimônio cultural, considerado como a integração entre o natural e o construído” (OTERO *et al.*, 2007, p. 7). Dentre as premissas estabelecidas pelo Plano de Ação Estruturador, e que passaram a orientar as ações públicas às margens do Piracicaba, estão: a prevalência do pedestre; o tratamento da margem como espaço público; a preservação e a valorização do patrimônio cultural; a manutenção dos usos consolidados; a integração com o entorno e a re-vegetação da mata ciliar.

A fim de proceder à recuperação da vegetação nativa ao longo do rio foi elaborado estudo pelo LERF-ESALQ/USP – Laboratório de Ecologia e Restauração Florestal da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, a “Proposta de Adequação Ambiental e Paisagística de trecho urbano do rio Piracicaba e entorno”, definindo as diretrizes e técnicas apropriadas ao plantio e manejo, e servindo de referência ao projeto paisagístico.

O PAE dividiu, ainda, a orla urbana do Piracicaba em oito trechos com características homogêneas, com diretrizes específicas de intervenção, definindo-se o Trecho 1/Central – área da orla do rio compreendi-



- | | |
|------------------------------|-------------------|
| Área de Lazer do Trabalhador | Bosque do Engenho |
| Parque da Rua do Porto | Engenho Central |
| Rua do Porto | Parque do Mirante |
| Avenida Beira Rio | |

da entre as pontes do Mirante e do Morato – como primeiro foco de intervenção. Em 2004 o Calçadão da Rua do Porto foi objeto de uma primeira intervenção para sua requalificação. Entre 2006 e 2009 foram executadas obras ao longo da Avenida Beira Rio, até a altura do Largo dos Pescadores. Começaram no ano de 2011 novas intervenções, dando sequência às obras ao longo da Avenida Beira Rio, em direção à ponte do Mirante, privilegiando o pedestre e o contato físico e visual com as águas do Piracicaba. O Beira-Rio incorporou-se às rotinas do poder público, vindo sendo desenvolvido pelo Departamento de Projetos Especiais do IPPLAP desde 2007.

O Projeto Beira-Rio é objeto de análise detalhada de três artigos que compõem este livro: seu processo de desenvolvimento, desde as ações iniciais até a efetivação das intervenções, é apresentado em artigo dos arquitetos Renata Leme, Eduardo Martini e Fábio Rolim, intitulado “A Piracema do Projeto Beira-Rio”. A importância da recuperação de frentes aquáticas, com o propósito da integração dos rios com o tecido urbano é analisada em artigo da arquiteta Maria Cecília Gorski intitulado “Recuperação de Rios Urbanos”, em que a experiência do Beira-Rio é estudada à luz de outras experiências brasileiras e internacionais de recuperação de margens de rios. O artigo “Quando a Cidade Reencontra o Rio” da arquiteta Sandra Soares de Mello

avalia a intervenção desenvolvida pelo Projeto Beira-Rio à luz de sua adequação aos condicionantes ambientais e paisagísticos presentes em espaços com essas características, analisando a requalificação de frentes fluviais de acordo com esses determinantes.

O cenário contemporâneo e as perspectivas na requalificação das margens do Piracicaba

Não é exagerado afirmar que uma relação mais harmoniosa, qualificada e respeitosa já está firmemente estabelecida e consolidada entre a população piracicabana. Com isso não se quer dizer que esta relação é isenta de problemas ou conflitos, mas sim que aquela dinâmica predatória que predominou até meados dos anos 1970 já não é mais aceitável.

A preocupação com as condicionantes em torno do tema da sustentabilidade socioambiental fazem parte do vocabulário corrente da sociedade local. A necessidade da recuperação das matas ciliares, a preservação do contato visual e físico com as margens e as águas do Piracicaba, a luta pelos investimentos necessários à despoluição do rio, já foram amplamente incorporados pela população da cidade.

Por parte do poder público, ações vêm sendo empreendidas no sentido de garantir a qualificação e valorização dos espaços públicos às margens do rio. Ao passo

que se cumprem dez anos de implementação do Projeto Beira-Rio, com o início das obras de intervenção ao longo da Avenida Beira Rio, encontra-se em construção uma nova passarela conectando o Engenho Central à área da Rua do Porto, garantindo novo acesso aos pedestres e estabelecendo um circuito conectando as duas margens e estes importantes equipamentos aí localizados, além de possibilitar uma nova visual ao rio. Prevê-se, à altura desse novo acesso ao Engenho, a requalificação da praça que marca simbolicamente o sítio original de fundação da cidade, à margem direita, a implantação de equipamentos e infraestrutura a fim de tornar o bosque aí existente um novo parque público.

Além dessas ações, outras podem ser observadas ao longo do trecho urbano do Piracicaba, adotando as mesmas premissas de reaproximação entre os munícipes e o rio. Ao longo da Avenida Cruzeiro do Sul, marginal de baixo tráfego à margem direita optou-se em 2009, em detrimento dos auto-

móveis, pela implantação de uma pista de caminhadas e ciclovia num trecho de aproximadamente dois quilômetros.

Na Região Norte da cidade, uma das que mais cresceu em termos populacionais ao longo dos últimos anos, encontra-se em implantação um parque municipal com cerca de 50 hectares à altura da foz do rio Corumbataí, principal afluente do Piracicaba.

Ao mesmo tempo, empreendem-se ações no sentido de tratar a totalidade dos esgotos domiciliares do município, atendendo a um TAC – Termo de Ajustamento de Conduta, firmado entre a Prefeitura Municipal e o Ministério Público Estadual, cujo horizonte se projeta para o ano de 2012.

Todas essas ações visam, além de garantir condições ambientais mais equilibradas, promover a qualificação de espaços públicos às margens do Piracicaba, estabelecendo uma relação mais harmoniosa entre a população e o rio, a qual é indissociável da própria identidade local.

Referências Bibliográficas

- AZEVEDO, Israel Belo (Coord.). “Produzindo o Engenho Central”. Piracicaba: UNIMEP, 1994.
- BANCO DE IDEIAS. “Projeto Parque de Piracicaba”. São Paulo, 1994.
- BARBARA, Hani Ricardo; BARBARA, Fábio; BARBARA, André. “Complexo Engenho Central e Parque do Mirante: Consultoria de Viabilidade Econômica”. São Paulo: Barbara Consultoria, 2004.
- BILAC, Maria Beatriz B. & TERCI, Eliana T. “Piracicaba, de Centro Policultor a Centro Canavieiro (1930-1950)”. Piracicaba: MB Editora, 2001.
- BILAC, Maria Beatriz B.; TERCI, Eliana T.; PADILHA, Danieli Alves; MAESTRELLO, Ana Paula V. “Piracicaba: a aventura desenvolvimentista (1950-1970)”. Piracicaba: MB Editora, 2001.
- BRATKE, Carlos. “Carlos Bratke: arquiteto/architect”. São Paulo: ProEditores, 1995.
- CARVALHO, Hélio Mariz & BATAGLIESI, Rogério (Coord.). “Engenho Central de Piracicaba: ocupação e uso”. Piracicaba: PMP, 1992.
- COSU – Coordenadoria de Obras e Serviços Urbanos. “Área Declarada de Utilidade Pública, Rua do Porto”. Piracicaba: COSU/PMP, 1972. Mimeo.
- CRUZ, José Armênio de Brito; DANTAS, André Dias; STUCHI, Fabiana Terenzi. “Proposta para Concepção e Desenvolvimento de Estudo de Viabilidade para a Transformação da Área do Engenho Central em Piracicaba – SP”. São Paulo: Piratininga Arquitetos Associados, 2006.
- ELIAS NETTO, Cecílio. “Almanaque 2000: Memorial de Piracicaba – século XX”. Piracicaba: IHGP; JP; UNIMEP, 2000.
- FANUCCI, Francisco & FERRAZ, Marcelo. “Anteprojeto de Arquitetura do Parque do Engenho Central e Mirante”. São Paulo: Brasil Arquitetura, 2004.
- GOBETH, Dulcinéia; GOBETH FILHO, Luiz; SIMONI, Luiz Egídio. “O Parque do Piracicaba”. Piracicaba, 1977.
- GUEDES, Joaquim (Coord.). “Plano de Desenvolvimento Urbano de Piracicaba – Volume 1”. Piracicaba: PMP, 1974.
- INSTITUTO PÓLIS. “Relatório 1 – Leitura Técnica e Participativa. Revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento de Piracicaba”. Piracicaba: Pólis, 2003.
- JORNAL DE PIRACICABA. “Planejamento Urbano e Desapropriações”. 25 de abril de 1974, página 01.
- _____. “Parque Municipal da Rua do Porto”. 17 de março de 1974, página 01.
- _____. “Maquete mostra a futura Rua do Porto”. 08 de março de 1974, página 02.

- _____. “Rio vestido novamente de espuma”. 24 de março de 1973, página 05.
- _____. “Utilidade Pública: Rua do Porto”. 05 de abril de 1972, página 01.
- NEGRI, Barjas. “Concentração e Desconcentração Industrial em São Paulo (1880-1990)”. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.
- PIRACICABA. “Lei Municipal 2.644 de 04 de janeiro de 1985 – Plano Diretor de Desenvolvimento”.
- _____. “Decreto Municipal 5.036, de 11 de agosto de 1989 – Tombamento do Engenho Central”.
- _____. “Decreto Municipal 5.054, de 29 de setembro de 1989 – Declaração de Utilidade Pública para desapropriação amigável ou judicial do Engenho Central”.
- PMP. “Projeto Beira-Rio: Plano de Ação Estruturador”. Piracicaba: PMP, 2003.
- PROPLASA – Projetos e Planejamento S.A. “Projeto de Paisagismo da Rua do Porto”. Piracicaba, 1987.
- OTERO, Estevam V.; LEME, Renata T.; MARTINI, Eduardo D. “Projeto Beira-Rio: os Agentes Institucionais no Processo de Requalificação Urbana”. Anais do Seminário Nacional sobre o Tratamento de Áreas de Preservação Permanente em Meio Urbano e Restrições Ambientais ao Parcelamento do Solo. São Paulo: FAUUSP, 2007.
- SigRH – Sistema de Informações para o Gerenciamento dos Recursos Hídricos do Estado de São Paulo. “Banco de Dados Fluviométricos do Estado de São Paulo”. <http://www.sigrh.sp.gov.br/cgi-bin/bdhm.exe/flu?qwe=qwe>. Acessado em 25/04/2011. Secretaria de Saneamento e Recursos Hídricos do Estado de São Paulo.
- SEMUPLAN. “Plano Diretor de Desenvolvimento de Piracicaba – Caderno Técnico”. Piracicaba: SEMUPLAN/PMP, 1992.
- TERCI, Eliana T.; BILAC, Maria Beatriz B.; VIEIRA JR., Adevaldo Moraes; PADILHA, Danilei Alves; GOLDSCHIMIDT, Marília Gomes. “Desconcentração Industrial: impactos socioeconômicos e urbanos no interior paulista (1970-1990)”. Piracicaba: MB Editora, 2005.

Parte 1

Ações de Reaproximação





2

O Parque do Mirante

MARCELO CACHIONI

MARCELO CACHIONI

é Arquiteto e Urbanista (1995), Especialista em Patrimônio Arquitetônico (1999), Mestre (2002) pela PUC Campinas e Doutorando pela FAUUSP. É professor universitário e atua na Prefeitura de Piracicaba desde 2003, ocupando o cargo de Diretor do Departamento de Patrimônio Histórico do IPPLAP – Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba desde esse mesmo ano.

A ocupação do território piracicabano ocorreu em função do seu principal rio – o Piracicaba. A abundância de sua água e a espessa vegetação às suas margens atraíram colonizadores em busca de madeira para fabricar batelões – meio de transporte fluvial utilizado na época – além da fertilidade das terras e a força motriz das águas para funcionamento de pequenos engenhos de cana.

Antes mesmo de sua fundação oficial o território já era conhecido e frequentado por ser caminho de tropas de monçoeiros e bandeirantes a caminho de Cuiabá.

A ocupação definitiva se deu às margens do rio Piracicaba. Primeiramente na margem direita, onde se ergueu o primeiro núcleo urbano e, posteriormente, na margem esquerda, sítio definitivo de ocupação territorial.

A economia agrícola, desde o princípio diversificada, mas com predomínio da cana-de-açúcar, evoluiu para a agroindustrial instalada nas imediações dos rios.

A proximidade da indústria com o rio Piracicaba poderia ter trazido apenas a degradação da área ribeirinha, mas a ação dos pioneiros na industrialização piracicabana preservou partes da mata nativa e criou praças e parques que foram destinados ao uso público.

Ocupação territorial de Piracicaba

Assim como a maioria das povoações decorrentes de doação de sesmarias pela Coroa Portuguesa, as terras de Piracicaba somente foram ocupadas quando serviram a algum interesse. As principais justificativas para povoar oficialmente um local há

muito já conhecido foram: garantir o ouro de Cuiabá e a defesa do Forte de Iguatemi, na fronteira com os territórios espanhóis. Apesar da determinação do Capitão General de São Paulo, o Morgado de Matheus, para fundar a nova povoação em outro lugar que fosse mais estrategicamente cercado de rios, o povoador destinado para a função – Antônio Corrêa Barbosa – escolheu outro terreno de sua preferência, onde fundou o povoado em 1º de agosto de 1767.

Os dois locais faziam parte da mesma freguesia, mas a paisagem escolhida pelo povoador era muito mais interessante sob vários aspectos: abundante em materiais naturais, com solo fértil e localizado mais próximo da estrada para Itu, reunia mais condições de salubridade. Se inicialmente desenvolveu-se, ainda que de maneira tímida, como entreposto de abastecimento de Iguatemi, seu maior crescimento se deu quando da destruição do Forte. O período seguinte foi caracterizado pela instalação de uma bem-sucedida economia agrícola.

Em 1774, com pouco mais de 200 habitantes, Piracicaba foi elevada à condição de Freguesia de Santo Antônio, num período em que uma revolução econômica se dava no Centro-Oeste paulista proporcionada pela expansão da lavoura canieira acompanhada da multiplicação dos engenhos e da exportação do açúcar para o Porto de Santos (PERECIN, 1990).

Em 1784 foi escolhido e demarcado o local onde seria levantada a nova Matriz, à margem esquerda do rio Piracicaba, lugar escolhido para a nova povoação se estabelecer. No ano seguinte foi terminado o delineamento da nova povoação de Piracicaba, na margem esquerda do rio (GUERRINI, 1970).

A Freguesia de Santo Antônio de Piracicaba foi erigida a vila em 10 de agosto de 1822 como recompensa ao seu notório progresso. No entanto, passou a ter a denominação de Vila Nova da Constituição, como homenagem à nova Constituição Portuguesa (NEME, 1936). Apesar de ter sido designada nos documentos oficiais por Constituição, o povo sempre preferiu o nome de origem, Piracicaba (que voltou a denominá-la em 1877).

Segundo Percin (1990), no ano de 1836 Constituição já contava com cerca de 10.291 habitantes, mais 78 engenhos de açúcar e oito fazendas de criação. A sua expressiva produção de açúcar e aguardente tomava a direção do porto de Santos, buscando os negócios do mercado internacional.

A maior parte da sua população urbana ainda se concentrava na Rua da Praia e no largo, atuais Avenida Beira Rio e Largo dos Pescadores, respectivamente, onde se dava o convívio público. Junto a uma vendinha localizada nessa área, os cavaleiros e tropeiros provenientes do sertão abasteciam-se ou trocavam as suas mercadorias e

depois aproveitavam para descansar antes de partir para Itu ou Santos. Geralmente, neste local que na verdade se configura como o primeiro Largo civil da população, eram ouvidas modinhas de violas, dançava-se cateretê ou partia-se para os desafios e as rodas de caruru. Este Largo dos Pescadores foi durante muito tempo o verdadeiro coração da comunidade trasladada para a margem esquerda do rio Piracicaba, dando a entender que os antigos povoadores não pretendiam sair das proximidades do Salto (PERECIN, 1990).

Na segunda metade do século XIX a paisagem rural de Piracicaba apresentava sensíveis modificações. Trazia a diminuição da produção açucareira ao mesmo tempo que aumentava a produção cafeeira e a lavoura algodoeira progredia. A vila não mudou muito na questão agrária entre 1822 e 1836, onde persistia o regime de posse de terras devolutas, embora não houvesse mais concessão de sesmarias, sendo que em 1836 já não havia mais terras devolutas no município de Vila Nova da Constituição (TORRES, 1975).

Em vista do seu relativo desenvolvimento, a Vila Nova da Constituição foi elevada à categoria de cidade com o mesmo nome, por lei provincial de 24 de abril de 1856. Desenvolvimento este que não excluía problemas de toda a ordem, mas que apresentava uma pequena cidade equipada com quatro Igrejas ou capelas católicas,

uma Casa de Câmara e Cadeia, um Teatro, duas pontes, além de quatro pátios e dezesesseis ruas alinhadas, sendo oito paralelas e oito perpendiculares ao pátio da Matriz.

Agora, na categoria de cidade, Constituição, que havia perdido os territórios referentes a Araraquara e Limeira – reduzindo consideravelmente seu espaço físico – intensificava a produção de café e algodão à medida que a lavoura de cana-de-açúcar perdia território. Além disso, o imigrante europeu trazia pequenas alterações no ‘*modus vivendi*’ da região e leis contra o tráfico diminuíram o número de escravos e a porcentagem de negros escravos na população (TORRES, 1975).

Industrialização à beira do Piracicaba

A cidade de Piracicaba foi pioneira no processo de industrialização e na navegação fluvial, em São Paulo, mas aguardou por certo tempo a ferrovia. À medida que a produção agrícola de Constituição crescia, a população também se desenvolvia, especialmente quando da intensificação das correntes migratórias. Os suíços e alemães foram os primeiros, sendo que os suíços montaram a primeira casa industrial de Piracicaba: a Krähenbühl, à beira do córrego Itapeva. Conseqüentemente, outras empresas surgiram e começaram a configurar um aspecto industrial na cidade. Geralmente próximas aos mananciais, que

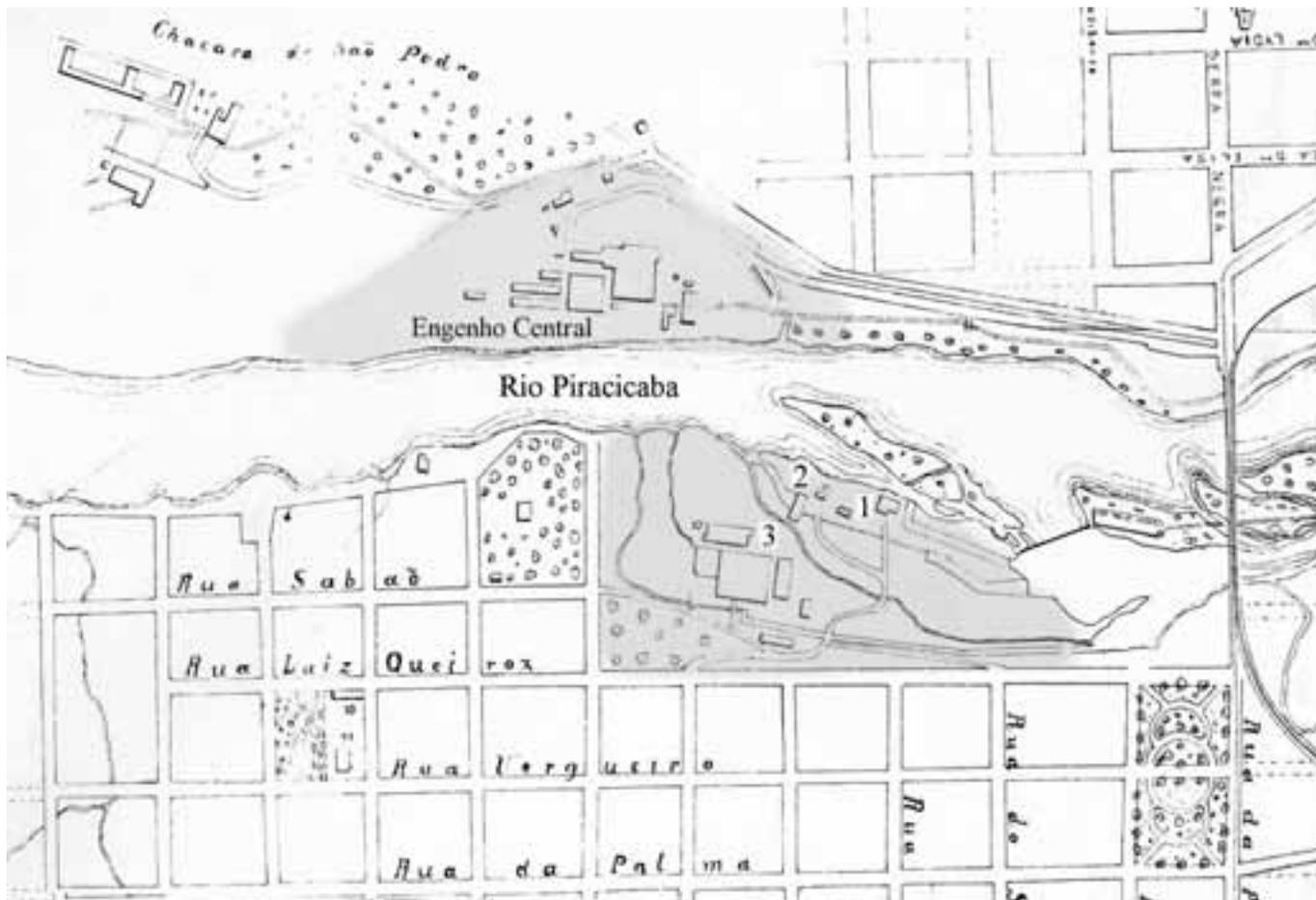
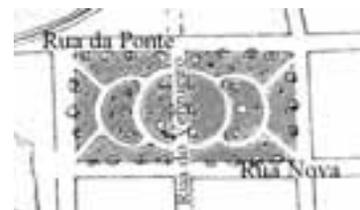


Figura 1

Acima: Engenho Central;
 nº 1: Empresa Hidráulica;
 nº 2: Usina Elétrica; nº 3:
 Fábrica de Tecidos Santa
 Francisca. In: (RAVACHE,
 1916).

Figura 2

Planta do Parque do Barão
 de Rezende em 1916.



eram o Itapeva e o Piracicaba, quase formavam fileiras industriais na Rua do Porto.

A primeira companhia de navegação a atuar em São Paulo – a Companhia de Navegação Fluvial Paulista – sob a orientação do senador Francisco Antônio de Souza Queiroz, João Luiz Germano Bruhns e Joaquim Soares Franco tinha o objetivo de explorar a navegação comercial a vapor dos rios Piracicaba e Tietê, no trecho do Piracicaba ao Porto da Colônia de Avanhandava (MONTEIRO, 1997).

A Fábrica de Tecidos Santa Francisca foi a segunda grande casa industrial de Piracicaba, fundada em 1873 e movida pela força hidráulica do rio Piracicaba na antiga Fazenda Engenho d'Água que, adquirida pelo Barão de Limeira, após sua morte foi passada por herança ao seu filho, Luiz de Queiroz. O primeiro passo para a instalação da fábrica foi o pedido de concessão para montar uma usina de força no rio Piracicaba. Em 1874, começaram as obras, com o lançamento da pedra fundamental. O empresário importou o maquinário da Inglaterra, técnicos especializados da Bélgica e o construtor da Inglaterra. Como não havia cultura de algodão disponível, passou a plantar e comprar de outros pequenos produtores, os quais ele incentivou a produzir (KIEHL, 1976; GUERRINI, 2010).

Após a decisão de fundar a Escola Agrícola, na fazenda São João da Montanha, Luiz de Queiroz resolveu vender a Fábrica e

sua residência, concentrando seus esforços em torno da montagem desta⁽¹⁾.

Em frente à fábrica de tecidos, foi instalado o terceiro grande estabelecimento industrial de Piracicaba – o Engenho Central, numa época em que a economia agrária estava cada vez mais ligada à industrialização. Foi fundado em 1881 pelo Dr. Estevão Ribeiro de Souza Rezende, futuro Barão de Rezende, na Fazenda São Pedro. O complexo industrial deveria processar toneladas de cana-de-açúcar com muito mais rapidez que os artesanais engenhos movidos à força de mola, dando conta de uma enorme produção que seria alimentado por canas compradas de pequenos e grandes fornecedores. Em função das más condições do mercado e pela insuficiência de matéria-prima, o Engenho Central estagnou e sem alcançar maior sucesso, o Barão de Rezende se decidiu pela venda em 1899 para três franceses: Durocher, Fernand Doré e Maurice Allain, passando à denominação “Sucrerie de Piracicaba”⁽²⁾.

Consta também, anterior a 1887, a existência de três fábricas de cerveja em Piracicaba, localizadas próximo ao Salto. As fábricas pertenciam a Jacob Wagner, Sachs & Filhos e Manoel Barbosa Gomes e os proprietários tinham acordo de preço único a 18\$000 por cem garrafas (GUERRINI, 2010). Todavia, estas são as únicas informações que possuímos sobre essas empresas, cujos edifícios que as abrigaram já desapareceram.

(1) Em 7 de outubro de 1897 a Santa Francisca foi vendida para o Banco da República do Brasil. Em 1902, os bens foram comprados por Rodolpho Miranda e passou a se denominar Fábrica de Tecidos Arethusina. Em 1912 a Fábrica foi vendida para a Sociedade Anônima Manufatura Piracicabana e em 18 de março de 1918 passou a pertencer aos irmãos Boyes e Cia, sociedade composta pelos irmãos Herbert James Singleton Boyes e Alfred Simeon Boyes (GUERRINI, 2010).

(2) No ano de 1907 foi fundada a sociedade anônima ‘Société de Sucrerie Brésillienne’, com a presidência de Maurice Allain, o qual a presidiu até 1932, sendo sucedido por Pierre Allain. Com os franceses, passou a ser a maior empresa do estado em produção e a mais importante do país, quando da incorporação à ‘Société de Sucrerie Brésillienne’ que compreendia seis usinas, com produção anual de 100 mil sacas de açúcar e três milhões de litros de álcool. No entanto a partir da década de 1950, a concorrência do açúcar dos outros países latino-americanos privilegiados pelos EUA no mercado internacional, a dificuldade de manutenção das peças importadas, e de mão-de-obra especializada fizeram a produção decair em todos os engenhos centrais, transformando-os em usinas. Os engenhos menores também ofereciam concorrência por serem mais numerosos e de mais fácil manejo. O processo de urbanização da Vila Rezende no decorrer do século XX também impossibilitou de certa forma o funcionamento do processo operacional. Em 1970 a usina foi vendida para a empresa ‘Usinas Brasileiras de Açúcar’, de propriedade de José Adolpho da Silva Gordo, tendo funcionado até 1974, data de sua desativação.

Os industriais pioneiros que se estabeleceram nas margens do rio Piracicaba (Figura 1) destinaram parte de suas terras para a configuração de praças-parque na virada entre os séculos XIX e XX, as quais tinham como objetivo atividades de lazer para a população, além da contemplação da natureza exuberante daquela área próxima ao Salto – a Praça Ermelinda Ottoni (Boyes), os Parques Sachs, Barão de Rezende e do Mirante.

A área ribeirinha, no início da industrialização de Piracicaba, com a vista para o Salto, encantou a missionária americana Martha Watts:

Toda a paisagem nas proximidades é muito bela, especialmente próximo ao rio. O salto do rio é lindo. Um pouco acima da cidade começa a correnteza e quando ela se aproxima das rochas as águas correm mais rapidamente e então se precipitam e rugem furiosamente quebrando-se em espuma à medida que vai encontrando seu caminho sobre as rochas e entre as elas. Há uma ilha bem no meio do rio, um belo local para se apreciar a natureza. Quando se está na ilha você fica fascinado, olhando a água espalhar-se pelas fendas das pedras aqui, ali, por toda a parte. As águas parecem desdenhar todo e qualquer obstáculo a sua frente. Do outro lado do rio há uma parede natural de pedras como se mãos habilidosas as tivessem empilhado.

Por sobre essa parede de pedras pendem parreiras, samambaias e vegetação nativa. Daquele lado, tem-se uma visão melhor da cachoeira e a vista da cidade e das colinas ao fundo é muito interessante. Abaixo da cachoeira, onde os barcos atracam as águas são tão calmas que se pode ver as colinas e o céu refletidos em sua superfície. O salto tem tanta potência que tem sido utilizado para movimentar uma tecelagem⁽³⁾. Essa indústria tem um gerente inglês e emprega muitos homens, mulheres e jovens. Algodão pesado de boa qualidade é produzido aqui. Um engenho de açúcar está sendo construído bem em frente à tecelagem⁽⁴⁾ (WATTS, 24/09/1881 *In* MESQUITA, 2001).

Os Jardins públicos na margem esquerda

Na área central de Piracicaba, além da esplanada da Matriz que configurou na época três praças, alguns largos se formaram naturalmente: como o Largo do Gavião, devido ao declive do terreno; o da Fábrica (Santa Francisca; Boyes), pela proximidade com a própria fábrica e outros acabaram se configurando por conta dos edifícios importantes que lhes faziam vizinhança: o Largo do Mercado, os dois Largos da Ituana (1º e 2º Estações), e da Igreja São Benedito. Houve casos, como os Parques Sachs, Barão

(3) A Fábrica de Tecidos Santa Francisca, de Luiz de Queiroz.

(4) Era o Engenho Central que se estava construindo pelo Barão de Rezende.

de Rezende e Mirante, que foram construídos para tanto, pela iniciativa privada.

O primeiro passeio público de Piracicaba, não constituído em adro ou largo de edifício oficial, remonta à data de 1878, quando André Sachs requereu à Câmara Municipal o aforamento de “umas ilhas logo abaixo da ponte sobre o rio Piracicaba”, as quais desejava aformosear, “afim de proporcionar mais um agradável passeio ao público desta cidade”. Sachs pediu mais autorização “para levantar um kiosque nas margens do rio Piracicaba, entre este rio e a beirada que vai da dita ponte à fábrica de tecidos do sr. Queiroz”. Surgia assim, um dos locais mais apreciados pelos habitantes da cidade, entre o final do século XIX e começo do século XX, principalmente para passeios nos domingos à tarde. Possivelmente a área estava próxima à cervejaria da família Sachs (GUERRINI, 1970).

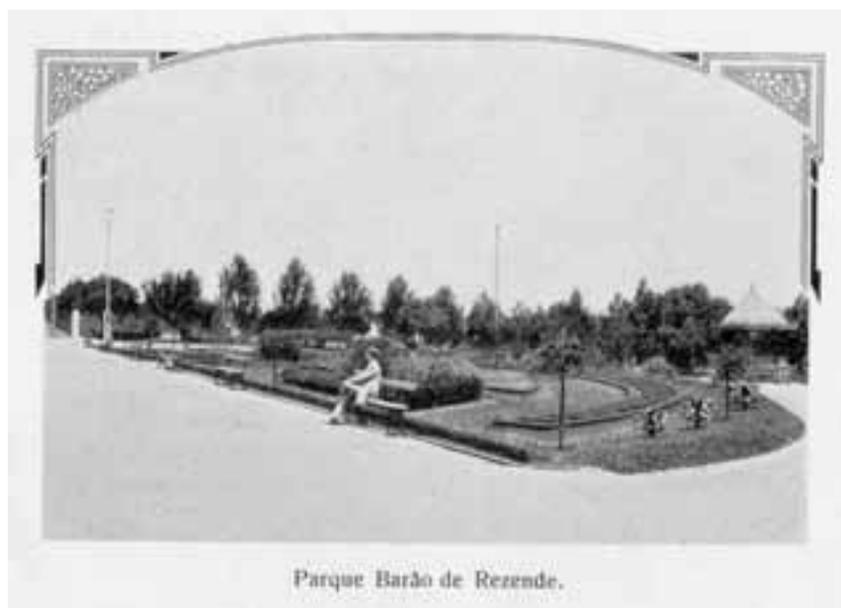
Próximo a este espaço e junto à tecelagem, Luiz de Queiroz destinou uma área para a formação de uma praça/bosque – a atual Praça Ermelinda Ottoni, mais conhecida como Praça da Boyes. Camargo (1899) descreveu esse passeio no “Almanak de Piracicaba para 1900” como

Largo da Fabrica. – Entre o canal desta e a rua Luiz de Queiroz, e por outra parte, entre as ruas do Salto e Treze de Maio. É baixo, sem grande tracto, entretanto é logar agradável pelas frondosas árvores que

o ensombram, e pela confusão de sons que se esecuta da fabrica e do salto, da industria e da natureza (CAMARGO, 1899).

Na continuidade do passeio de André Sachs, o Barão de Rezende abriu mão de parte de suas terras na margem esquerda do rio e criou uma grande praça arborizada, com desenho bem cuidado de passeios e canteiros, com coreto e bancos para descanso. Apesar de a foto (Figura 3) expor um jardim muito bem cuidado, com canteiros aparados “à Francesa”, Camargo (1899) descreve a praça como: “**Largo da Ponte.** Acha-se este situado entre o rio e as ruas da Palma, Nova, e do Rosário. Não tem de notavel, sinão o tamanho. É o segundo depois do Cemitério” (CAMARGO, 1899).

Figura 3
Trecho do Parque Barão de Rezende em 1911.



Muitos desses espaços públicos acabaram sendo considerados pelas administrações municipais como espaços de vazio urbano. Como estavam em áreas centrais, foram usados para edificações e perderam seu caráter original. Por exemplo: o bosque do Barão de Serra Negra foi desmatado e o espaço transformado em estádio esportivo, na década de 1960. Na mesma década, o Largo do Rosário (São Benedito) foi transformado num Centro Cívico onde foram construídos novos edifícios para Prefeitura, Câmara Municipal e Fórum. No início da década de 1970, em parte da área do tradicional Parque do Barão de Rezende, foi construído o edifício que serviria como hospital, no entanto um hotel foi instalado; e anos mais tarde a área remanescente recebeu a construção da Escola “Mimi Fagundes” e ainda recentemente, a nova Biblioteca Municipal, inaugurada em 2010. Piracicaba perdeu áreas verdes e públicas de qualidade no centro da cidade em nome do progresso (CACHIONI, 2002).

Uma fatia remanescente desta área foi batizada de “Praça do Protesto Ecológico”. No dia 1º de agosto de 1979 foi

inaugurada a Praça do Protesto Ecológico, na nova praça rotatória da ponte do mirante, onde foi erigido um marco de mármore, que registrará o acontecimento. Diversos documentos e jornais da cidade

serão colocados junto ao marco, em um cilindro, para que fique guardado para a posteridade, e segundo os organizadores da promoção, ‘será para mostrar às gerações futuras a preocupação da cidade de hoje, com relação ao futuro do rio Piracicaba’ (JP, 1º de agosto de 1979).

Na praça foi instalado um marco pelo Lions Clube com a seguinte inscrição:

Este marco representa o protesto de um povo em defesa de um bem que, dado por Deus, foi conspurcado pelos homens: o Rio Piracicaba! É o protesto contra: a Ineficiência e incompetência dos órgãos saneadores e fiscalizadores; a apatia dos governos; a ganância do poder econômico; aqueles que, de uma forma ou de outra, contribuem para poluir o meio ambiente. 01/08/1979.

O marco desapareceu há alguns anos, e o destino dos documentos nele depositado é desconhecido.

O Mirante

A primeira informação sobre o Mirante foi registrada no Diário da Princesa Isabel em 1884, no qual se refere a uma visita ao quiosque no Salto, passeio o qual gostou muito (MOURA, 1998. p.238). Em 1886 o local do parque foi citado pela primeira vez

na Câmara Municipal, quando foi determinado que a margem do rio fosse roçada devendo ser mantidas somente as árvores de grande porte, para oferecerem boa sombra. Tal quiosque, o antigo mirante do Salto, o Barão de Rezende mandou construir em suas terras para usufruto de sua família. Em 1890 sua área conhecida como ‘parque belvedere’ ou ‘passeio do salto’ foi desapropriada pela Câmara, sendo que já era franqueada ao público pelo Barão de Rezende.

Remodelado com mais um pavimento, entre 1906 e 1907, por Carlos Zanotta (Figuras 4 e 5), o Parque do Mirante, cuja área compreendia o trecho da margem direita da Ponte do Mirante ao Engenho Central, era acessado pela Avenida dos Bambus (atual Maurice Allain) e por uma entrada no meio de sua extensão.

O canal do Engenho que percorria o parque era ultrapassado por uma ponte assoalhada. A edificação com um *belvedere* integrado apresentava aspectos do Neoclássico, com arcada, pináculos nas extremidades da platibanda e janelas em arco pleno. No nível térreo, havia um alpendre com cobertura de folha de flandres importada da Europa, composta de duas águas nas extremidades e quatro águas no meio, formando uma pirâmide sustentada por finas colunas metálicas. Anexa, uma sala que servia como depósito, que composta com a do pavimento inferior, onde foi aberto um barzinho, formavam uma es-

pécie de torre. Uma escada à direita e pelos fundos levava os visitantes ao nível inferior. Embaixo do alpendre aberto, onde estava uma espécie de observatório, havia outro fechado por uma arcada, que fazia frente para uma escadaria irregular acompanhando o relevo do terreno e chegava à beira do rio Piracicaba abaixo do Salto, onde começavam as primeiras ondas, com fortes evaporações.

Segundo Vitti (1988) o Mirante desde o início era considerado um dos orgulhos de Piracicaba, havendo esforços para sua conservação. Na ata de uma sessão realizada na Câmara Municipal a 21 de janeiro de 1929, sob a presidência de Coriolano Ferraz do Amaral, o Mirante foi o tema de uma das principais indicações do dia:

É um dos mais aprazíveis logradouros públicos de Piracicaba, constitui o ponto obrigatório de visita dos forasteiros que vem a esta cidade, e nesse passeio público o caminho principal é constituído pela banquetta da margem esquerda do canal do Engenho Central. Assim sendo, a estabilidade da referida banquetta interessa não somente à Municipalidade, no tocante à conservação de um dos mais notáveis elementos do patrimônio estético da cidade, mas também é da máxima importância para o Engenho Central, a que serve a água do canal como elemento motor de seus maquinismos.

Figura 4

Antigo Mirante do Salto.
Postal do início do
século XX.
Crédito: Acervo PMP



Figura 5

Antigo Mirante do Salto
em 1958.
Crédito: Manuel Lopez
Alarcon/Acervo IHGP



O autor conta que ficou decidido o início urgente de obras para a conservação do Mirante uma vez que no ano anterior, a gerência do Engenho Central já se disponibilizara a cobrir as despesas “de todo o caminho principal, alterando o nível e pavimentando com lajes de pedra para evitar o transbordamento do canal” (VITTI in: A PROVÍNCIA, 02 a 08 de setembro de 1988).

Vitti reforça que outros cuidados eram necessários, como evitar o desmoronamento de grandes massas de terras que poderiam ocorrer em épocas de chuva: “Obriga desta forma a obras urgentes de reparação imediata e de proteção ao canal para limitar o prejuízo, o que será em benefício do Patrimônio Público e do Engenho Central” (VITTI in: A PROVÍNCIA, 02 a 08 de setembro de 1988).

Entre as décadas de 1910 e 1930 os piracicabanos passaram a frequentar o local para realização de “convescotes” (piqueniques) e para caminhadas ao longo dos passeios à direita, até ao canal do “Véu da Noiva”. “Era também muito comum, pessoas que vinham de outras cidades, organizarem piqueniques: chegavam, à ‘Estação da Paulista’, apanhavam o bonde até o centro e daqui se utilizavam da Vila Rezende. Ao regresso agiam de igual maneira” (A PROVÍNCIA, 07 a 13 de outubro de 1988, p.9).

Anos mais tarde, em 1941, no Governo José Vizioli, houve uma Ação de Posse de parte do terreno do “Mirante”, entre a ponte

e o belvedere, resultando em pagamento por parte da Prefeitura (PROVÍNCIA, 07 a 13 de outubro de 1988, p.9).

Na revista publicada pela Prefeitura Municipal em 1959 – “PIRACICABA: Município de Maior Progresso do Brasil”, de propaganda do Governo Guidotti, o Salto e o antigo Mirante são citados como local de passeio.

O SALTO é um dos mais belos recantos da “Noiva da Colina”. Ponto obrigatório de visitação para aqueles que vem conhecer a cidade. O rumorejar das águas dispersando sobre as pedras, o bucolismo da paisagem, tudo enfim contribui para fazer do ‘Mirante’ e do Salto locais de recreação e turismo. Infelizmente, até o momento, a natureza não recebeu muito auxílio da mão do homem, já que, a rigor, o único melhoramento do local é o “Mirante”, de construção antiquíssima. De qualquer forma, porém, vale a pena um passeio ao salto, localizado há 100 metros da ponte que une o centro da cidade ao populoso bairro de Vila Rezende (PMP, 1959).

No ano seguinte, na Revista ‘Mirante’ de julho de 1960, temos a informação sobre demolição do antigo Mirante, destacado na publicação oficial acima reproduzida: “Este mirante já pertence ao passado. Foi famoso, fez história, mas agora cedeu o seu lugar

Figura 6

Passeio do Mirante recém-construído em 1962.
Crédito: Arquivo PMP.

Figura 7

Novo Parque do Mirante recém-construído em 1962. Crédito: Arquivo PMP



a outro mais moderno que virá. Assim é a vida...” (MIRANTE, 1960).

O motivo da demolição do tradicional Mirante foi o projeto do novo Parque do Mirante, de concepção moderna, pelo engenheiro agrônomo Odilo Graner Mortatti, com vários níveis de passeios. A principal manchete do Jornal de Piracicaba em 1º de maio de 1960 trazia informações sobre as obras do parque, já iniciadas:

Quem visitar hoje o Salto pouco verá do que antes ali existia. Os barrancos desnudos, os caminhos esburacados pela erosão, a expressão de abandono, tudo desapareceu, nos preparativos para o plano que transformará aquele logradouro em uma visão esplendente. (...) Os passeios, alargados e nivelados, serão revestidos de mosaico português⁽⁵⁾, com desenhos característicos. Escadas, gradis, bancos e pérgulas, de feitio artístico, embelezarão os trechos apropriados. No local do antigo ‘Mirante’ será construído um largo patamar, avançado sobre o rio, por cima do grande canal e dominando o famoso ‘Tombador’. Ao lado, também sobre as suas águas apoiado em pilotis plantados nas margens e uma pequena ilha ali existente, será erguido belo prédio, de paredes de vidro, com instalações para restaurante e salão de bailes, além de largas varandas deitando para a imponente cachoeira. No local da ‘biquinha’, existente na base do enorme barranco do rio, será

construída uma fonte artística e todo o logradouro e a própria cachoeira deverão receber iluminação adequada, a gás néon e lâmpadas fluorescentes. (...) A nova entrada do logradouro, que será construída no local onde existiam as velhas casas do Engenho Central, formará um grande largo ajardinado com disposições para estacionamento de veículos, tendo ao centro, sobre pedestal de granito e em grande porte, a figura em bronze de um índio guarani⁽⁶⁾, que dominou os territórios de Piracicaba, empunhando uma lança, em atitude característica de um índio pescador (JP, 1º de maio de 1960).

Sua inauguração ocorreu na gestão do prefeito Salgot Castillon, no dia 1º de agosto de 1962, aniversário de Piracicaba, com a presença do então governador Carvalho Pinto, a despeito das obras ainda não terem sido concluídas. Neste dia foi inaugurada a iluminação do bosque do Mirante e a programação contou com quatro grupos de músicos e cantores piracicabanos, distribuídos em vários pontos do bosque, compondo assim o fundo musical da festa de inauguração:

Foi feita a remodelação completa do belo e querido recanto à margem do Salto. As obras encontram-se em fase de conclusão. Centenas de metros

(5) Na execução o mosaico português foi substituído pelas placas cimentícias.

(6) A estátua não foi realizada e teria sido um erro, pois o povo indígena que habitava o território piracicabano era o Paiaguá.

Figura 8

Planta do Parque do Mirante em sua atual configuração. Elaboração: IPPLAP.



quadrados de gradis e de concreto e muros de arrimo de pedra foram construídos. Alamedas e caminhos pavimentados com lajes de concreto, avenida de acesso asfaltada, com as calçadas pavimentadas em mosaico português, fonte luminosa e pérgulas; recuperação completa do bosque, protegendo-o da erosão; ajardinamento e plantio de novas árvores: construção de arrojadas plataformas; mirante de concreto sobre o rio; moderno restaurante em balanço sobre a cachoeira; mais de 300 focos de luz mista de mercúrio, etc. num conjunto de extraordinária beleza, que desperta a admiração de todos os que visitam e que envaidece o piracicabano tão amante de seu lendário Salto. O logradouro foi ampliado com grande área de terreno, desapropriado do Engenho Central” (JP, 1º de agosto de 1962, p.1).

No “Álbum Piracicaba – Progresso da Paulista!”, publicação oficial de 1963, o prefeito Alberto Coury destacou o Parque do Mirante como uma das atrações de Piracicaba:

Para melhor apreciar a importância do salto do rio Piracicaba, a municipalidade construiu a seu lado um mirante (...). Debaxo deste terraço localiza-se um restaurante que serve peixe e outros pratos característicos da região. Este é um dos recantos mais pitorescos e aprazíveis que

a cidade oferece aos seus visitantes. (...) Constitui uma verdadeira atração turística o fato da cidade de Piracicaba ter um rio com um salto que a corta quase pela metade. Mas a mão do homem também contribuiu no embelezamento do local, construindo espaçosos passeios, artisticamente arborizados e muito bem iluminados à noite, oferecendo atraente acesso ao Mirante” (Álbum Piracicaba, 1963).

Em 1968 Piracicaba foi incluída no plano turístico do Estado de São Paulo, graças às suas belezas naturais. Além de divulgação por meio de cartazes e folhetos, a Secretaria de Cultura, Esportes e Turismo autorizou a Phillips do Brasil a iluminar o Salto de Piracicaba com 90 projetores para a iluminação a cores à longa distância. Havia também um projeto para instalação de um bondinho, que não foi implantado (JP, 15 de agosto de 1968, p.3).

A concepção modernista de projeto do Parque fica evidente na praça com cobertura em “ameba” e espelho d’água além dos espaços que foram destinados ao restaurante. O funcionamento do restaurante com vista para o Salto inclusive contribuiu para atrair maior número de turistas ao Mirante; no entanto sua localização no início do parque deixou de ser um incentivo às caminhadas e à frequência das outras áreas do parque, onde anteriormente as famílias faziam seus piqueniques.

Figura 9

Mural de Mosaico da
História da Cidade,
Clemência Pizzigatti.
Crédito: Marcelo Cachioni



Para Vitti (1988) o Mirante e o Engenho Central, pela proximidade, funcionavam praticamente ligados, até a desativação deste último. Depois disso, passou a ser uma das grandes reivindicações da cidade que o (Parque do) Mirante fosse reformado (VITTI in: A PROVÍNCIA, 02 a 08 de setembro de 1988). O canal, a partir da desativação do Engenho Central entre 1970/71, foi inteiramente abandonado pelas administrações municipais e os serviços de manutenção. As comportas abandonadas davam vazão a um volume de água superior à capacidade do canal que, aliado ao acúmulo de entulho e detritos, causavam a obstrução do canal e a inundação do parque no período de cheias, provocando erosão, fazendo com que árvores caíssem no canal e no passeio.

Na administração Herrmann Netto foi desenvolvido um programa conhecido como PEP – Programa de Embelezamento de Piracicaba, liderado pela primeira dama Maria Cláudia Ranzani Herrmann, no qual foi contratada a equipe da arquiteta Esther Gudfreund Stiller para instalar luminárias em todos os setores do parque “realçando as belezas naturais de toda a área”. Também previa a reforma da parte da vegetação e reparos na fonte (JP, 21 de março de 1980).

Como parte dos projetos do PEP, em setembro de 1978, ao lado direito da entrada principal, foi entregue o mural de mosaico com 36m de comprimento e 4m de largura de autoria da artista plástica piracicabana Clemência

Pizzigatti (1935-2005), auxiliada por nove estudantes de Artes Plásticas da UNIMEP, PUC Campinas e E. E. ‘Melo Moraes’. Construído com 52 tipos de pedras (vindas também de Goiás e Minas Gerais) sobre fundo monolítico, o Mural do Mirante simboliza, no seu lado esquerdo a Piracicaba antiga com o Capitão Antonio Corrêa Barbosa, a Casa do Povoador e um Batalhão da Guerra do Paraguai. No centro está caracterizada a “Noiva da Colina” com o rio Piracicaba, e o lado direito simboliza a cidade moderna com signos da indústria canavieira, comércio e a lavoura. A figura da cana-de-açúcar está presente em todo o mural (KANNI, 2002).

Anteriormente um ponto de encontro para passeios e piqueniques das famílias piracicabanas e também de turistas por várias décadas, na década de 1980 o parque deixou de ser um atrativo. Com problemas relacionados à falta de conservação e considerado um local “mal frequentado”, o parque passou a ser visto como perigoso para a realização de passeios, pelo risco de assaltos.

A abertura do Parque do Engenho Central em 1989 passou a atrair a população interessada no lazer às margens do Rio Piracicaba, substituindo o Parque do Mirante no gosto popular, de certa forma mantendo a área da margem direita como local de passeio e lazer para moradores e turistas.

Neste mesmo ano de 1989 a Prefeitura decidiu promover obras de infraestrutura no

canal do Parque, com base num laudo do IPT – Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo. Após vistoria técnica realizada em 1987 para avaliar as condições de estabilidade geológico-geotécnicas, constatou-se que o excessivo volume de água e o estado precário do canal adutor, entre outros fatores, colocavam em risco a estabilidade do parque.

Em 1989 foram iniciadas as obras com levantamento técnico das condições reais da estrutura do parque e acompanhamento técnico, as quais foram paralisadas por uma ação judicial promovida por ambientalistas temerários quanto a eventuais riscos que as obras poderiam causar ao parque⁽⁷⁾. As obras foram concluídas apenas em maio de 1992 com reforma no calçamento, peitoris, pintura e nova iluminação, além de novos sanitários e gradeamento. No entanto as obras do canal ainda estavam paradas esperando ordem judicial para que fossem terminadas. Nesta ocasião o mural de mosaico foi recuperado pela própria autora e uma guarita da guarda civil foi construída na entrada do parque. Apenas em 1994 as obras do canal, que consistiram na drenagem, impermeabilização e construção de uma estrutura para evitar desmoronamentos e erosões, foram retomadas.

A baixa frequência aliada ao gradeamento acabou por provocar maior degradação do parque. A retirada das grades em

2005, juntamente com a recuperação de sanitários, balaustrada e passeios, além do melhoramento na iluminação, instalação de câmeras de vigilância e sinalização trouxe melhorias no aspecto geral do parque, reconquistando, aos poucos, os visitantes.

Após a desativação do restaurante na área primitiva do parque a Prefeitura decidiu destinar o espaço para o uso público, instalando o NEA – Núcleo de Educação Ambiental da SEDEMA – Secretaria de Defesa do Meio Ambiente e o Núcleo de Apoio Técnico ao Turismo da SETUR – Secretaria de Turismo. Pretende-se instalar um Aquário naquela área com finalidade turístico-pedagógica, e se planeja estabelecer uma interligação entre os Parques do Mirante e Engenho Central, uma iniciativa que poderá restabelecer a integridade original da área.

O Parque teve seu reconhecimento oficial como Patrimônio Cultural de Piracicaba por meio do Decreto Municipal 10.020, de 13 de setembro de 2002, 20 anos após a abertura do processo de tombamento pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Piracicaba. Sua preservação para as gerações futuras não se garante apenas por força da lei, mas pela garantia de sua função social, ou seja, deve ter garantido o uso cotidiano por parte da população atendendo às demandas de lazer e turismo além da preservação ambiental.

(7) Na mesma época houve a intenção de se construir um hotel na área privada ladeira ao parque entre a Av. Maurice Allain e a Travessa Maria Maniero, também interrompida pela ação dos ambientalistas.

Referências Bibliográficas

- ÁLBUM PIRACICABA. PROGRESSO DA PAULISTA! (Ed. Especial – Ano 16). Piracicaba, Novembro de 1963.
- A PROVÍNCIA. “O ‘Mirante’. A alma de Piracicaba está morrendo devagarinho”. 02 a 08 de setembro de 1988.
- _____. “Mirante do Salto”. 07 a 13 de outubro de 1988.
- CAMARGO, Manoel de A. “Almanak de Piracicaba para 1900”. São Paulo: Tipografia Hennies Irmãos, 1899.
- GUERRINI, Leandro. “História de Piracicaba em Quadrinhos”. 2 volumes. Piracicaba: IHGP, 2010.
- JORNAL DE PIRACICABA. “O Salto do rio Piracicaba será transformado em verdadeira maravilha de nossa terra”. 1º de maio de 1960.
- _____. “Mirante”. 1º de agosto de 1962.
- _____. “Luzes coloridas no Salto ainda neste mês”. 15 de agosto de 1968.
- _____. “Será inaugurada hoje a Praça do Protesto Ecológico”. 1º de agosto de 1979.
- _____. “Mirante está ganhando iluminação moderna”. 21 de março de 1980.
- KANNI, Fernando N. (Org.). “Plano Diretor de Desenvolvimento Turístico de Piracicaba, SP”. Piracicaba: UNIMEP; SETUR, 2002.
- KIEHL, Edmar José. “Vida e Obra de Luiz de Queiroz” In: “ESALQ 75. 1901 – 1976: 75 anos a serviço da Pátria”. Piracicaba: Editora Franciscana, 1976.
- MOURA, Carlos Eugenio M. (Org.). “Diário da Princesa Isabel” In: “Vida Cotidiana em São Paulo no Século XIX”. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998.
- PMP. “PIRACICABA: Município de Maior Progresso do Brasil”. Piracicaba: PMP, maio de 1959.
- PIRACICABA. “Decreto Municipal 10.020, de 13 de setembro de 2002”.
- RAVACHE, Hans. “Planta da Cidade de Piracicaba – 1916”. Piracicaba, 1916.
- REVISTA MIRANTE. N.º. 41. Piracicaba: Julho de 1960.

Parque da Rua do Porto
e Área de Lazer do Trabalhador:
gênese da reaproximação com o rio

ESTEVAM VANALE OTERO
SABRINA RODRIGUES BOLOGNA
ARLET MARIA DE ALMEIDA



ESTEVAM VANALE OTERO

é Arquiteto e Urbanista (2002) e mestre (2009) pela FAUUSP.
É professor universitário e atua na Prefeitura de Piracicaba desde
2003, ocupando o cargo de Diretor de Projetos Especiais do
IPPLAP – Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba
desde esse mesmo ano.

SABRINA RODRIGUES BOLOGNA

é Jornalista (2001) pela UNIMEP.
Atua na Prefeitura de Piracicaba desde 2002.

ARLET MARIA DE ALMEIDA

é Engenheira Florestal (1973) pela ESALQ/USP. Atuou na
Prefeitura de Piracicaba entre 1976 e 1979 e entre 1985 e 2010.

O potencial paisagístico, turístico e para o lazer do rio Piracicaba e de sua orla sempre foi reconhecido, mas não foi de todo aproveitado até o fim do século XX, carecendo de ações efetivas para dotá-lo de uma necessária infraestrutura. A única exceção era o Parque do Mirante, que desde fins do século XIX constituía um espaço único para a contemplação do salto.

O crescimento da cidade, associado à conseqüente carência de espaços esportivos e de lazer, acabou fazendo com que os olhares se voltassem à grande área desocupada na várzea do rio, próxima ao centro, para a constituição de um grande parque público. O primeiro Plano Diretor da Cidade, elaborado pelo arquiteto Joaquim Guedes em 1974, já previa utilizar as áreas desocupadas na orla para a constituição de um “sistema de lazer e áreas abertas” (GUEDES, 1974, p. 111).

A área onde hoje se localiza o Parque da Rua do Porto, pela sua própria condição geográfica, apresenta uma condição inadequada à urbanização. O vale do rio Piracicaba, a essa altura, abre-se numa área relativamente plana, conformando uma ampla várzea, ocupada pelas águas do rio quando de seus recorrentes transbordamentos.

Talvez nisso resida o motivo para que o local, apesar de constituir um dos primeiros pontos de ocupação do território do município desde o período colonial, tenha permanecido praticamente sem urbanização até a segunda metade do século XX. A cidade, cujo marco de fundação encontra-se não muito distante daí, expandiu-se se afastando desse sítio, ficando essa área relegada à ocupação por pescadores de subsistência, oleiros, ex-escravos, dentre outros representantes das classes populares, habitantes

Figura 1

Olaria Elias Cecílio, à altura da atual Casa do Artesão. Crédito: Acervo IHGP.

Figura 2

Olaria da família Nehring, a partir da margem oposta. Em primeiro plano, o prédio onde atualmente está instalado o Casarão do Turismo. Crédito: Acervo Família Nehring.

(1) As antigas casas em renque da área que faziam frente para a Rua do Porto abrigam, atualmente, os restaurantes e bares ali instalados, além de poucos pescadores que ainda residem e pescam aí. Dentre os remanescentes das antigas olarias que ainda podem ser observados no local destacam-se as três chaminés, e que passaram por projeto de restauro pelo Projeto Beira-Rio (ver Capítulo 4: A Piracema do Projeto Beira-Rio), bem como o atual Casarão do Turismo, posto da SETUR – Secretaria de Turismo na área, e que é a antiga sede da Olaria do Porto.

(2) O edifício Luiz de Queiroz, mais conhecido por COMURBA, foi edificado na praça José Bonifácio, centro de Piracicaba, no começo da década de 1960. Consistia num edifício de 15 andares, de uso misto, com residências, comércios, serviços e um cinema com 1.300 poltronas, já parcialmente concluído e em funcionamento em 06 de novembro de 1964, dia em que o prédio ruiu, vitimando imediatamente 19 pessoas (ELIAS NETTO, 2000, p.276-7).

de uma região relativamente desvalorizada do tecido urbano.

Nessa região encontravam-se instaladas algumas olarias, que se aproveitavam da condição de planície aluvial para a extração da argila necessária ao fabrico de tijolos e telhas cerâmicas.

Lindeiras à barranca do rio Piracicaba alinhavam-se pequenas casas, geminadas, ocupadas tanto por pescadores que tiravam seu sustento das águas do rio quanto por funcionários das olarias⁽¹⁾.

Em 1965 deu entrada na Prefeitura um grande projeto de urbanização para essa área desocupada existente entre o centro e a várzea do rio. A proposta previa a urbanização de aproximadamente 105 hectares contíguos às olarias, num total de 1.575 novos lotes. O loteamento denominado “Chácara Nazareth”, de propriedade de João Pacheco e Chaves, foi aprovado pela Prefeitura Municipal em 18 de dezembro de 1967. Parte significativa desses novos lotes estava localizada justamente nas áreas ocupadas pelo leito maior do rio Piracicaba, e que por isso haviam permanecido desocupadas até então.

No ano de 1970 deu-se uma das maiores enchentes do rio Piracicaba, cujo transbordamento levou à inundação de grande parte da área em que se previa a implantação desses lotes residenciais, demonstrando a inadequação da região à ocupação urbana. Segundo o Jornal de Piracicaba daquele ano, tratou-se da “maior enchente do

rio Piracicaba desde 1929, [... ficando] todas as casas da Rua do Porto, a partir do Clube de Regatas [...] parcial ou totalmente submersas” (JP, 20 de janeiro de 1970). Os desabrigados foram alojados provisoriamente no Ginásio Municipal de Esportes, restringindo-se a “apenas” 47 famílias moradoras da Rua do Porto e Avenida Beira Rio, totalizando 236 pessoas (JP, 24 de fevereiro de 1970). Caso já houvesse sido implantado o loteamento o número de desabrigados seria, evidentemente, muitíssimo mais elevado.

As condições impróprias à urbanização tornavam esta uma área de despejo. Até princípios dos anos 1970 a área se prestava, ainda, a ser depósito de entulho de construção e areia de fundição. Escombros do edifício Comurba⁽²⁾, ruído em 1964, foram removidos para o local no começo daquela década.

Desapropriação e (re)apropriação

Em virtude da evidente incompatibilidade entre a situação de várzea daquele sítio e sua urbanização, aliada às suas condições naturais que lhe conferiam um grande potencial para o lazer e o turismo, usos que já se desenvolviam em outros pontos ao longo do rio Piracicaba, foi elaborada a proposta de desapropriação da área para a implantação de um grande parque público, atendendo a uma demanda não só local como também regional.

A partir de 1972 a municipalidade empreendeu um grande levantamento do local, a





fim de subsidiar o decreto de desapropriação e incorporação ao patrimônio público de cerca de 230 mil m². O levantamento, a cargo da COSU – Coordenadoria de Obras e Serviços Urbanos, apontava alguns indicativos de uso, mas não chegava a traçar uma proposta de ocupação para a área. O minucioso levantamento subsidiou o decreto de utilidade pública para a desapropriação da área (Decreto Municipal 1.552, de 25 de maio de 1973). Ao longo da década de 1970 o decreto de desapropriação ainda seria retificado diversas vezes⁽³⁾, excluindo do perímetro original praticamente a totalidade dos imóveis já edificados, mas apropriando-se das imensas áreas vazias que existiam no local.

Nesse decreto justificou-se a desapropriação com o fim de realizar obras de “ampliação de logradouros, execução de planos de urbanização e construção de obras públicas e de saneamento” (Art. 1º). A iniciativa do poder público municipal foi saudada pela imprensa local, de cujo texto podemos inferir que se tratava de ação há muito debatida (e acalentada) pela sociedade local:

Há muito tempo comenta-se a necessidade da declaração de utilidade pública da rua do Porto e boa parte da área adjacente, com a finalidade do aproveitamento do potencial turístico oferecido pela bucólica e tradicional via pública ribeirinha, com todos seus logradouros e paisagens pictóricas, que são, inegavel-

mente, pontos de atração dos inúmeros visitantes que recebe a Noiva da Colina (JP, 16 de junho de 1973)

Ainda assim, o decreto não dá pistas sobre quais seriam essas intervenções viárias, de urbanização ou saneamento. Para levar a cabo a intervenção foi desenvolvido projeto urbanístico a cargo do arquiteto Manoel de Carvalho, sob demanda da Prefeitura. Sua contratação se deu pouco mais de um mês após o decreto de desapropriação, uma vez que a primeira menção à elaboração do estudo surge na imprensa local no início de julho, onde se lê que o enfoque do projeto será a transformação da Rua do Porto em “recanto turístico”. Para tanto, os “planos de embelezamento” deveriam prever uma ampla gama de equipamentos, com a implantação de lago, aquários, restaurantes e lanchonetes, museu e teatro de arena entre outros; o casario, preservado, deveria ser convertido em “vila típica para turistas, com casas de ‘souvenirs’” (JP, 08 de julho de 1973).

Pouquíssimos detalhes restaram dessa proposta, limitada a registros na imprensa local. Em 10 de novembro daquele ano foi registrado que a municipalidade já tinha em mãos o projeto. Em março do ano seguinte a proposta foi apresentada publicamente, a qual contava com maquete das intervenções a serem realizadas.

Figura 3

Foto aérea com a sobreposição do perímetro do loteamento “Chácara Nazareth” aprovado em 1967 (em amarelo), indicadas em hachuras brancas as áreas públicas definidas no projeto aprovado. A linha contínua branca identifica o perímetro da área a ser desapropriada segundo o Decreto Municipal 1.552/73 e, em linha tracejada branca, a área efetivamente desapropriada. Elaboração: IPPLAP.

(3) O decreto Municipal 1.552/1973 foi alterado e/ou retificado pelos seguintes decretos posteriores: 2.789/79, 2.838/79, 2.839/79, 2.840/79, 2.841/79, 2.856/79, 2.857/79, 2.858/79, 2.859/79, 2.860/79, 2.861/79, 2.872/79, 2.927/80, 2.935/80, 2.936/80, 2.937/80, 2.938/80, 2.951/80, 2.952/80, 3.713/83, 4.265/86, 4.485/87, 4.486/87, 4.487/87, 4.488/87, 4.694/88 e 7.942/98.

O estudo previa a implantação de um grande parque público, onde seria instalado teleférico destinado a conectar a área ao Parque do Mirante, à margem oposta do rio. Um “trenzinho” percorreria os equipamentos da área, lanchonetes e sanitários. Previa-se um grande complexo de equipamentos esportivos, nos moldes do existente no Aterro do Flamengo, no Rio de Janeiro. Seria implantado um “parque florestal, [...com] viveiro de plantas, centro cultural, comercial, discotecas, restaurantes e outros melhoramentos” (JP, 08 de março de 1974). Previa-se, ainda, a implantação de um kartódromo no local, próximo à cabeceira da Ponte do Morato, aproximadamente onde hoje está implantada a Área de Lazer do Trabalhador.

O ponto central da proposta, contudo, residia na reformulação do sistema viário da área e sua articulação com o restante da cidade. Previa-se a implantação de uma nova via, dando prosseguimento à Avenida Beira Rio, marginal implantada na década de 1960 ao longo da margem esquerda. Se executada esta proposta, estaria configurada uma grande via marginal, conectando a citada avenida à Estrada do Bongue, que se configuraria numa importante via estrutural do município, consolidando a ruptura com o rio e sua margem. Paradoxalmente, a implantação desse gigantesco parque poderia ter definido uma barreira definitiva a uma melhor relação entre a cidade e seu rio.

Mudança de paradigma: a conquista da margem ao pedestre

A proposta do arquiteto Manoel de Carvalho, especialmente seu enfoque rodoviário, passou a ser amplamente questionada. O projeto jamais chegou a ser implantado, a despeito das previsões de início das obras, e a área, já totalmente desapropriada, permaneceu desocupada até a segunda metade da década, quando se tornou objeto de novo estudo.

Desenvolvido e oferecido à Prefeitura pelo grupo de arquitetos piracicabanos Dulcinéia Gobeth, Luiz Egídio Simoni e Luiz Gobeth Filho em 1977, a proposta “O Parque do Piracicaba” estabeleceu novas diretrizes para toda a área a partir de uma outra relação desejada entre a população piracicabana e o rio. A proposta surgiu, justamente, de uma reflexão alternativa àquele projeto do começo da década, partindo de uma concepção que procurava uma conexão entre a cidade e a orla do rio, em lugar daquela que privilegiava a circulação rodoviária. Mais do que um plano detalhado de intervenções, a proposta buscava definir as vocações para as áreas localizadas à beira-rio.

Este foi o primeiro estudo a considerar a orla do rio como um sistema de áreas públicas, para o qual se deveria instituir diretrizes de intervenção para políticas de longo prazo. Para isso dividia a orla urbana do rio Piracicaba, metodologicamente, em sete setores distintos, entre as pontes do Morato, à jusante,

e do Lar dos Velhinhos, à montante, cada qual com propostas adequadas às suas condições e características específicas: I – Casa do Povoador; II – Rua do Porto; III – Mirante; IV – Engenho; V – Rio Acima (onde se localiza, atualmente, o Shopping Piracicaba); VI – Clube de Campo; e VII – Ilhas (aproximadamente o atual Museu da Água e seu entorno) (GOBETH *et al.*, 1977, p.8).

A proposta estabelecia uma série de diretrizes básicas, correspondendo tanto às características quanto às demandas identificadas para cada um dos setores. Devido ao seu perfil definido como “predominantemente urbano”, foram propostos para o novo parque uma série de equipamentos, de modo a “assegurar seu uso efetivo”. Esses equipamentos deveriam responder a duas escalas de atendimento: os moradores do entorno (para os quais se propunham pavilhões comunitários, *playgrounds*, passeios para pedestres e ciclistas) e a população da cidade com um todo (dispondo de anfiteatro, equipamentos esportivos, locais para piquenique, pesqueiros, conjuntos culturais, dentre outros).

Propunha-se, ainda, a implantação de um paisagismo arbóreo, resultando na constituição de bosques a partir do plantio de espécies adequadas, obedecendo “a critérios de ordem técnica, estética e cultural”, assim como se previa a necessidade de repensar o “modelo de intervenção” ao longo dos cursos d’água e afluentes. Para tanto, o projeto propunha alterar a lógica de implantação de

vias marginais ao leito de rios e córregos. Esta se tornou diretriz fundamental ao projeto, ao alterar a própria lógica das intervenções viárias que a municipalidade vinha implementando ao longo das décadas anteriores (GOBETH *et al.*, 1977, p.6).

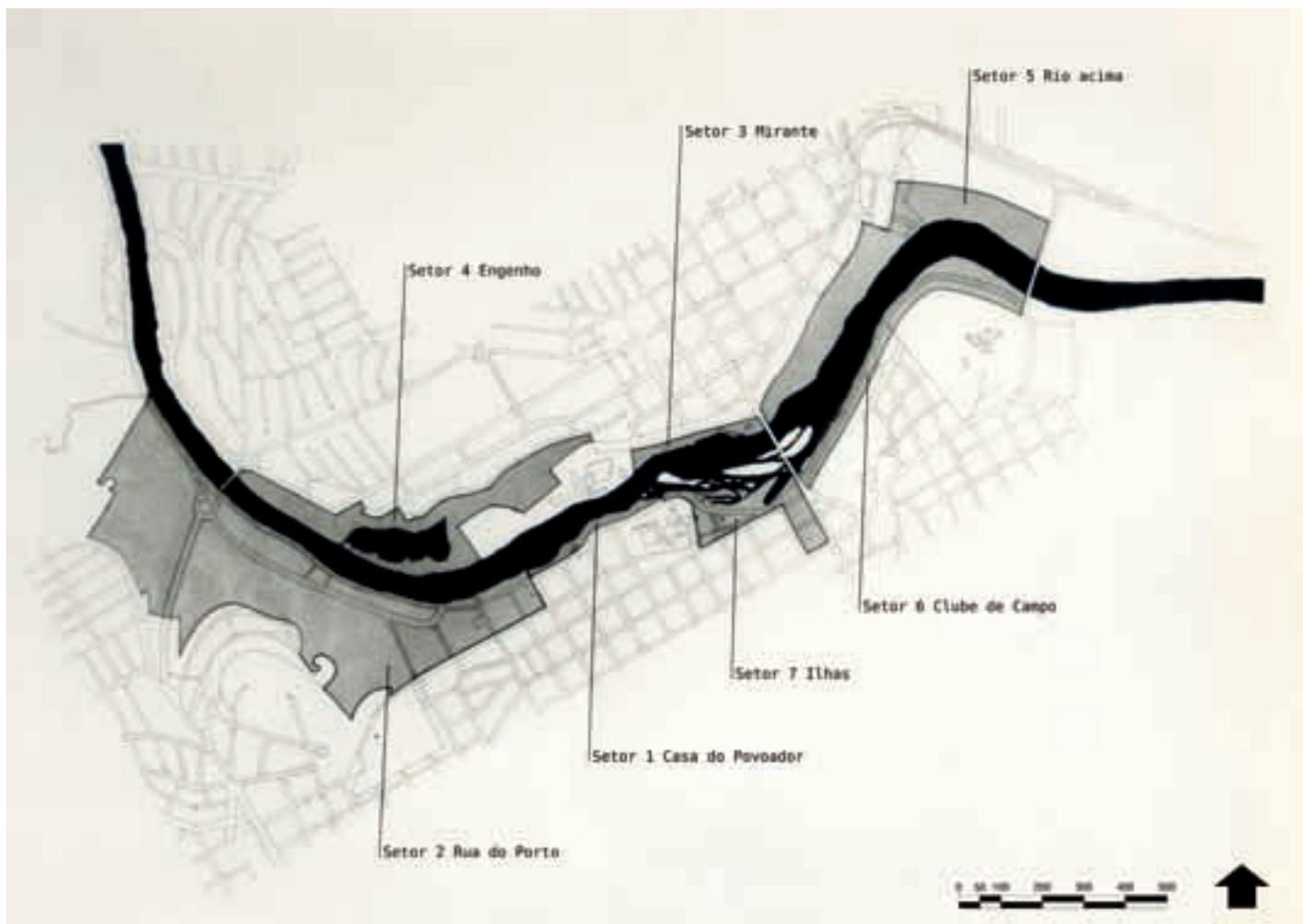
Estas diretrizes genéricas definidas para toda a orla urbana do rio foram desenvolvidas de forma mais detalhada para o Setor II – Rua do Porto, resultando num estudo de intervenção destinado à implantação de um grande complexo cultural, esportivo e de lazer em toda a área. O projeto para este setor fundamentava-se nas seguintes premissas:

Afastamento de marginal para a criação do espaço contínuo do parque; conservação e restauração do casario existente para preservação das tradições histórico-culturais do ambiente peculiar da rua do Porto, atribuindo-lhe novas funções; manutenção do lago em execução; criação de um sistema de circulação exclusivo para pedestres e ciclistas; formação de bosques; e estacionamento ao longo de toda a marginal proposta (GOBETH *et al.*, 1977, p.11).

Para seu detalhamento, o Setor II – Rua do Porto foi subdividido em seis áreas distintas, cada qual dotada de características próprias e que, por isso, deveriam ser objeto de soluções diferenciadas. O referido setor compreendia, *grosso modo*, o perímetro objeto da desapropriação no início da década.

Figura 4

Projeto "O Parque do Piracicaba" – Setorização da área. Crédito: GOBETH *et al.*, 1977.



Para a Área 1, que pode ser vista na Figura 5, identificava-se uma vocação direcionada ao lazer e ao turismo, notadamente o gastronômico; a proposta para essa área conferia-lhe um caráter de parque urbano, valendo-se de grande parte do casario existente para a implantação de equipamentos e infraestrutura de suporte ao conjunto. A proposta para a Área 2 comportava uma série de equipamentos esportivos.

As duas áreas correspondem, respectivamente, aos atuais Parque da Rua do Porto e Área de Lazer do Trabalhador, tendo obedecido, de maneira geral, às premissas estabelecidas para esses locais àquela época. As outras quatro áreas que faziam parte desse setor tiveram desenvolvimentos diferentes das premissas que o projeto apresentava. Para a Área 3, correspondente à encosta do morro do Castelinho, propunha-se a implantação de um bosque, além de anfiteatro, restaurante e mirante; nesse local observa-se, atualmente, uma arborização ainda não totalmente implantada, além de uma creche municipal e o IPASP – Instituto de Previdência e Assistência Social dos Funcionários Municipais de Piracicaba. Para a Área 4 previa-se a manutenção de uma grande esplanada livre para a instalação de estruturas e eventos temporários; nessa área encontra-se implantado atualmente o Centro Cívico. Na Área 5 previa-se o aproveitamento da mata existente para a implantação de um viveiro de espécies nativas, com caráter educativo; esse bosque manteve-se preserva-

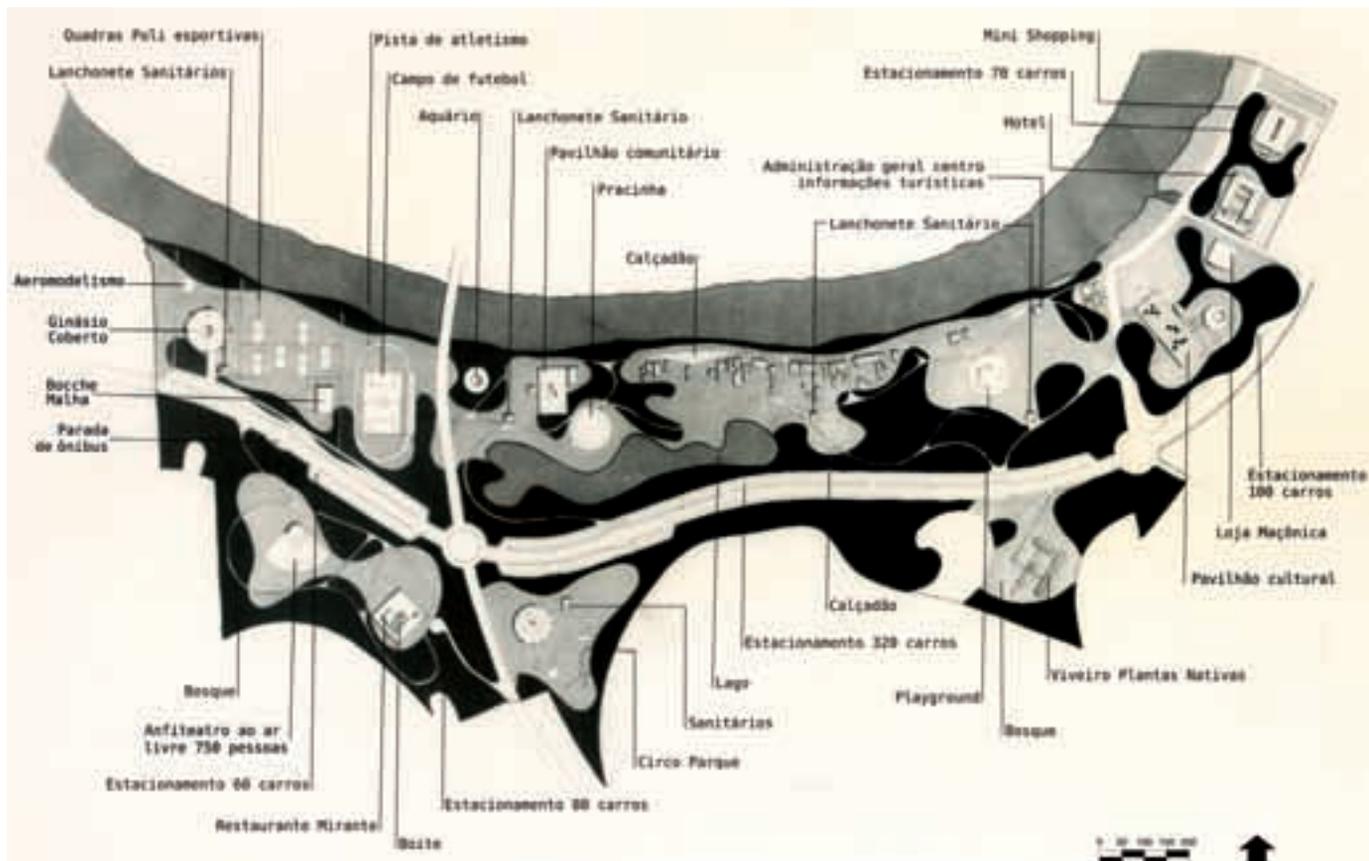
do sem, contudo, uma utilização ou aproveitamento específico. Para a Área 6 propunha-se a implantação de equipamentos comerciais e culturais com características urbanas, devido à configuração original do local, integrada ao tecido urbano consolidado e mais próxima do centro da cidade; esta área não chegou a ser desapropriada, uma vez que o decreto de desapropriação foi posteriormente retificado e grande parte dos imóveis aí localizados permaneceram propriedades particulares.

De fundamental importância para o conjunto da proposta foi a diretriz de afastamento da via marginal, permitindo a circulação de pedestres entre o parque e a margem do rio ao eliminar o obstáculo que representaria uma via de tráfego rápido à ligação entre estes dois espaços.

Seguindo essa diretriz foi aberta, no fim dos anos 1970, a Rua Antonio Correa Barbosa, estabelecendo a ligação entre a Estrada do Bongue e a região oeste da Cidade ao Centro, afastando-se definitivamente da margem ao ser implantada a cerca de 300 metros de distância do rio Piracicaba. Isto alterou por completo a lógica viária deste trecho da cidade, ao relegar a um segundo plano a Avenida Beira Rio que, com isso, perdeu seu caráter estrutural e ficou para sempre restrita à função de via local, uma verdadeira “via parque”, que se prestava mais à contemplação da área e acesso aos equipamentos turísticos e gastronômicos que aos grandes deslocamentos intraurbanos.

Figura 5

Projeto "O Parque do Piracicaba" – Proposta para o Setor II – Rua do Porto. Crédito: GOBETH et al., 1977.



Além da via, à mesma época, foi implantada a Área de Lazer do Trabalhador, conjunto de equipamentos esportivos inaugurados em 22 de setembro de 1978. Com aproximadamente 150 mil m² gramados e arborizados, o novo parque contava com quatro quadras poliesportivas, campo de futebol e vestiários e sanitários públicos. Com isso dotou-se a área do primeiro parque à margem esquerda do Piracicaba, em área alagadiça até então utilizada como depósito de entulhos e areia de fundição.

Na área do atual Parque da Rua do Porto foi dada forma ao atual lago, com a escavação e composição de suas margens com a configuração que até hoje ali se observa. Um primeiro plantio de espécies arbóreas variadas também foi realizado a essa época. O prefeito responsável por estas intervenções que acabaram por condicionar a configuração de todo esse trecho da cidade até os dias de hoje, João Herrmann Neto, atualmente batiza o Parque da Rua do Porto.

Contudo, a despeito da veiculação pela imprensa local de que eram iminentes as obras para a constituição do “Parque Turístico da Rua do Porto” (JP, 25 de junho de 1978, p.2), a consolidação desse trecho como um dos mais importantes parques do município ainda precisaria de mais tempo para ocorrer. A despeito dessas ações significativas, mas incipientes, ainda não se poderia considerar a implantação e conformação completa de uma área de lazer no lo-

cal. Como se pode ver nas Figuras 9 e 10, a área ainda carecia de uma infraestrutura necessária a seu pleno funcionamento. Além disso, a realização de uma exposição agropecuária no local em princípios dos anos 1980 acabou por comprometer boa parte do paisagismo já implantado.

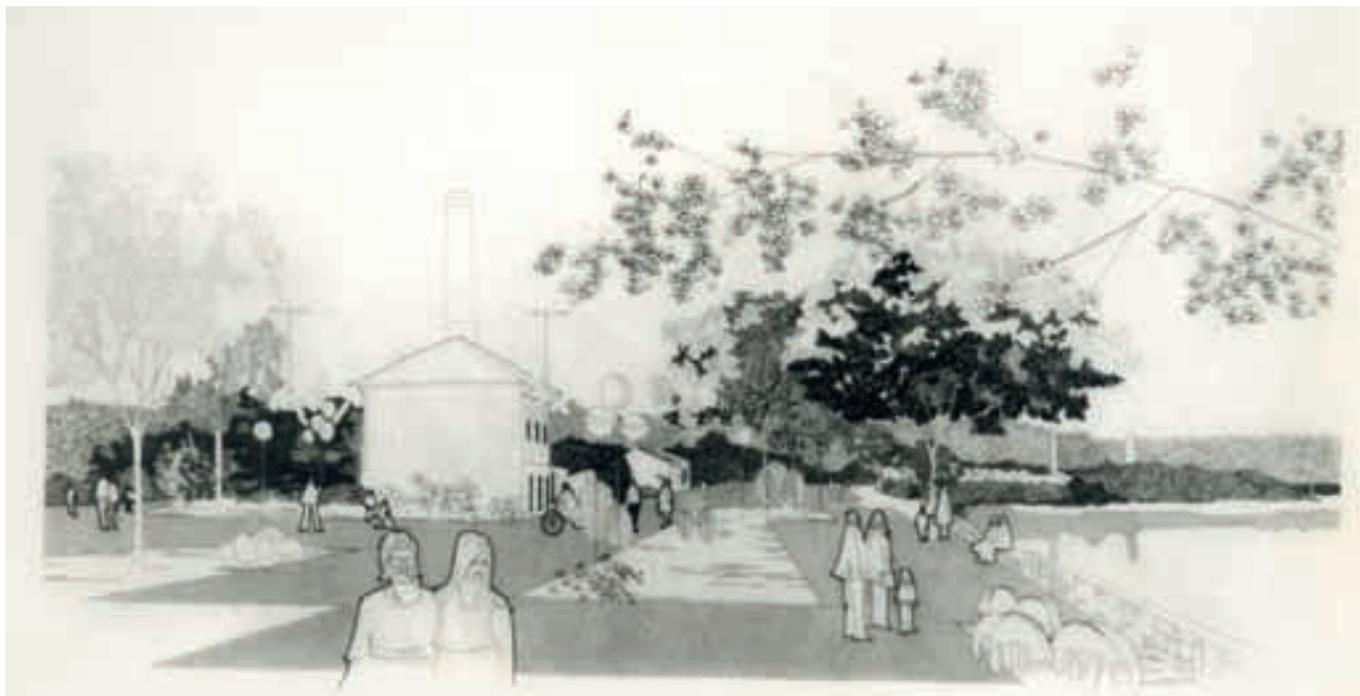
Até meados da década de 1980 a área ainda não havia se firmado como destino de esporte e lazer da sociedade piracicabana. Em parte, devido à própria condição de desconexão com o Centro – apesar de sua proximidade –, em parte pelo fato de não haver aí uma infraestrutura condizente com as necessidades de um parque urbano. Permaneciam o complexo esportivo da Área de Lazer do Trabalhador, o lago e o novo sistema viário, tão fundamental na estruturação de todo aquele trecho.

A segunda implantação

Em fins da década de 1980 um fato veio alterar completamente a relação dessa região com o restante da cidade, e definiu a ocupação e consolidação da área. A essa época foi definida a transferência do conjunto do Poder Executivo municipal para esse local, dentro da área desapropriada pelo Decreto de Utilidade Pública de 1973. O projeto ficou a cargo do escritório PROPLASA – Projetos e Planejamento S.A., coordenado pelo arquiteto e professor da FAUUSP Geraldo Gomes Serra. A pro-

Figuras 6, 7 e 8

Ilustrações da proposta para a área da Rua do Porto, apresentadas no Projeto "O Parque do Piracicaba". Crédito: GOBETH *et al.*, 1977.



posta previa a construção de um edifício de 14 andares no local, a fim de concentrar as diversas secretarias municipais que à época estavam espalhadas por vários edifícios na área central da cidade⁽⁴⁾.

Além do prédio do Centro Cívico, o projeto também detalhou proposta urbanística e paisagística para um parque público na área compreendida entre a Rua Antonio Correa Barbosa e a Rua do Porto.

Previu-se e executou-se a eliminação do tráfego de veículos pela Rua do Porto com a implantação de um calçadão no local, privilegiando os pedestres e o acesso visual e físico à barranca do rio. Foi realizada a recuperação da Avenida Alidor Pecorari, com a implantação de diversos bolsões de estacionamento. Esses fatos acabaram por consolidar a vocação gastronômica da área, que viu multiplicar o número de bares e restaurantes, atividade que teve início com a inauguração, em 1969, do histórico Restaurante Arapuca, no local ocupado pelo antigo Armazém Pecorari, de propriedade da família de mesmo nome.

Para a área compreendida entre a Avenida Alidor Pecorari e a Rua Antonio Correa Barbosa, foi projetado um parque público de aproximadamente 250 mil m², tendo por elemento central o lago já existente na área. Uma série de pistas de caminhada percorria todo o parque, em meio a um bosque conformado pelo plantio de diversas espécies arbóreas. Devido às condições do sítio, suscetível a inundações recorrentes, e tendo o solo sa-

turado por longos períodos do ano, a definição das espécies adequadas à sua arborização foi um grande desafio. Especialmente devido ao fato de haver um mercado restrito com relação à oferta de espécies que atendessem essas condições, em termos tanto de variedade quanto de quantidade (e qualidade). Para essa especificação contou-se com o valioso auxílio do professor Dr. Eduardo Luis Martins Catharino, do Instituto de Botânica de São Paulo.

Compunham a proposta, também, um anfiteatro ao ar livre, espelho d'água e brinquedos infantis, além de sanitários públicos e uma iluminação específica de todo o conjunto. O projeto ainda propunha, no ponto mais alto do terreno, uma lanchonete que seria um mirante para o parque e o vale do rio Piracicaba⁽⁵⁾.

As obras foram realizadas ao longo do ano de 1988, dando origem ao atual Parque da Rua do Porto, representando a atual configuração desse que é o mais importante parque urbano da cidade.

No início de 1989, devido a divergências acerca de a qual setor da Prefeitura caberia a responsabilidade por sua administração (à Secretaria de Turismo ou à extinta Secretaria de Serviços Públicos), o recém-implantado parque foi fechado e deixou de receber manutenção. Parte importante das espécies arbóreas que ali tinham sido plantadas chegou a ser perdida.

Outra questão fundamental, que alimentou o impasse com relação à abertura

(4) O Centro Cívico encontra-se implantado em área definida como Sistema de Lazer do Loteamento Chácara Nazareth, aprovado em 1967.

(5) No prédio originalmente previsto para o funcionamento da lanchonete/mirante encontram-se instalados, atualmente, o SEMPEM – Serviço Municipal de Perícias Médicas e o SASS – Serviço de Assistência Social ao Servidor.

Figura 9

Parque da Rua do Porto;
à direita, Avenida Alidor
Pecorari. Crédito: Sinval
Sarto, março de 1982.

**Figura 10**

Parque da Rua do Porto,
a partir da encosta do
Castelinho; em primeiro
plano, rotatória da Avenida
Dr. Paulo de Moraes.
Crédito: Sinval Sarto,
março de 1982.

**Figura 11**

Área de Lazer do
Trabalhador. Crédito: Sinval
Sarto, março de 1982.



do parque, dizia respeito às divergências de concepção acerca do caráter da área. Essas divergências advinham do conflito entre aqueles que compreendiam o espaço como um parque urbano, e aqueles que enxergavam na área apenas a condição de APP – área de preservação permanente, independente de seu contexto histórico e urbano. Estes defendiam que a área deveria ser objeto de uma intervenção com caráter eminentemente “ambiental”, recompondo a vegetação nativa por meio de seu completo reflorestamento e isolamento.

Felizmente, a defesa do caráter de parque urbano para a área acabou prevalecendo e o local consolidou-se como o mais importante espaço esportivo e de lazer para a população piracicabana⁽⁶⁾.

As intervenções contemporâneas e os usos que se consagraram

A implantação do complexo representado pela Área de Lazer do Trabalhador e o Parque da Rua do Porto é, até hoje, um processo em construção, devido à transformação das formas como a população piracicabana vem se apropriando e interagindo com esses espaços. A partir das concepções delineadas nos anos 1970, esses parques passaram por inúmeras intervenções, inclusive recentes, para atualizá-los e garantir que correspondessem às necessidades e expectativas contemporâneas, exigindo respostas contínuas à hete-

rogeneidade dos públicos que os frequentam, como já previsto na proposta “O Parque do Piracicaba” (GOBETH *et al.*, 1977, p.6).

Em 1991 foi construída pista de skate na Área de Lazer do Trabalhador, reconhecida à época como uma das melhores e mais completas do país, garantindo ao espaço público cativo: os amantes de esportes radicais. No ano de 2010 foi realizada uma intervenção no espaço para sua atualização e ampliação, com a remodelação da pista. Uniram-se aos skatistas, os ciclistas.

Além de acolher a primeira pista de skate da cidade, a área abriga, ainda, a prática do gateball, esporte praticado, sobretudo, pela comunidade nipo-brasileira, que representa importante colônia na cidade.

No Parque da Rua do Porto as atualizações ocorreram em maior número. Na última década o parque recebeu diversas intervenções, sempre com o fito de ampliar as possibilidades de utilização e apropriação de seus espaços. Desde 2006 o parque vem recebendo equipamentos, levando em consideração a heterogeneidade do público frequentador do espaço e a diversidade de usos.

Ao longo do tempo foram realizadas correções e melhorias no paisagismo, com um progressivo enriquecimento arbóreo por meio de sucessivos plantios. Bosques foram conformados e novas espécies foram implantadas, adequadas às condições do local.

Em 2006 foi construída uma garagem de barcos contígua ao lago, destinada

(6) É bastante presente o conflito entre as perspectivas ambientais e urbanas em intervenções voltadas à requalificação de frentes aquáticas. Com vistas a estabelecer uma abordagem integrada entre as funções ambientais e urbanas desempenhadas pelos corpos d'água, Sandra Mello indica que o grau de proteção destes está diretamente relacionado ao valor que lhes atribui a população, sendo resultado do grau de urbanidade do trecho, decorrente das possibilidades de interação que as pessoas estabelecem com o meio. Nesse sentido, o isolamento não garantiria – podendo mesmo prejudicar – a preservação do corpo d'água e suas margens (MELLO, 2008).

Figuras 12, 13 e 14
Parque da Rua do Porto
em obras, 1988. Crédito:
José Flávio Leão.



a abrigar os barcos dos praticantes de remo e canoagem da cidade. O lago do Parque é o local de treinamento da equipe local, onde são ministradas, ainda, aulas abertas e gratuitas aos interessados nessa prática esportiva pela ASCAPI – Associação de Canoagem de Piracicaba.

Com vistas a atingir variados públicos e suas diferentes demandas, foram realizadas ações específicas. Foi implantado um grande equipamento destinado à recreação infantil, congregando diversos brinquedos bastante concorridos, especialmente aos fins de semana. Para o público da 3ª idade foram construídos equipamentos de ginástica em uma academia ao ar livre. A pista de caminhada foi totalmente refeita, sendo bastante utilizada todos os dias da semana pelos adeptos desse esporte e da corrida. O caráter de espaço privilegiado para a prática esportiva ainda pode ser observado nas diversas atividades desenvolvidas periodicamente, caso das aulas de ioga, alongamento e ginástica localizada. Outros espaços do parque também receberam melhoramentos, como o lago, que passou a contar com pedalinhas aos fins de semana e feriados.

Considerações finais

As ações empreendidas pela municipalidade no sentido de se reapropriar das margens urbanas do Piracicaba, convertendo áreas anteriormente degradadas e abandonadas em espaços públicos qualificados, foram

fundamentais para a própria definição de uma identidade da cidade e de sua área central. Hoje, é impossível desvincular a imagem do município desse imenso parque que acompanha todo o trecho urbano do rio Piracicaba, sobretudo quando cruza o centro da cidade.

Este complexo é resultado de um longo processo, amadurecido no decorrer de décadas, e cuja origem remonta às iniciativas de apropriação pelo poder público do extenso território localizado à margem esquerda a partir do início dos anos 1970.

O complexo turístico, esportivo e de lazer representado pelo Parque da Rua do Porto e pela Área de Lazer do Trabalhador, e que hoje é indissociável da própria identidade local, é resultado e, ao mesmo tempo, o ponto de partida desse processo. Ali teve início a reconquista da orla do rio. Dali a cidade partiu para recobrar os espaços que o “progresso” havia lhe tomado, e que hoje são tão caros à população piracicabana.

Não poderemos jamais saber qual seria a configuração dessa extensa orla se aquelas iniciativas de 1973 não houvessem ocorrido, se os esforços de longos 15 anos para a implantação do parque tivessem sido em vão. Só podemos, para nosso próprio bem, especular que, muito provavelmente, os espaços públicos generosos e de alta qualidade que hoje temos nesse trecho se teriam amesquinhado grandemente. E a imagem que Piracicaba tem de si e que projeta para fora, igualmente, se amesquincharia.

Figura 15

Vista área do Parque
da Rua do Porto, 2011.
Crédito: Justino Lucente.



Referências Bibliográficas

- COSU – Coordenadoria de Obras e Serviços Urbanos. “Área Declarada de Utilidade Pública, Rua do Porto”. Piracicaba: COSU/PMP, 1972. Mimeo.
- ELIAS NETTO, Cecílio. “Almanaque 2000: Memorial de Piracicaba – século XX”. Piracicaba: IHGP; JP; UNIMEP, 2000.
- GOBETH, Dulcinéia; GOBETH FILHO, Luiz; SIMONI, Luiz Egídio. “O Parque do Piracicaba”. Piracicaba, 1977.
- GUEDES, Joaquim (Coord.). “Plano de Desenvolvimento Urbano de Piracicaba – Volume 1”. Piracicaba: PMP, 1974.
- JORNAL DE PIRACICABA. “Rua do Porto começa a ser transformada em uma grande área de lazer”. 25 de junho de 1978, página 02.
- _____. “Maquete mostra a futura rua do Porto”. 08 de março de 1974, página 02.
- _____. “Urbanização da Rua do Porto e Plano Viário: Projetos já estão com o Prefeito”. 10 de novembro de 1973, página 01.
- _____. “Ante-projeto para embelezamento da Rua do Porto”. 08 de julho de 1973, página 03.
- _____. “Rua do Porto declarada de utilidade pública”. 16 de junho de 1973, página 01.
- _____. “Cidade vê maior enchente”. 24 de fevereiro de 1970, página 04.
- _____. “É a maior enchente: poderá ser a última”. 20 de janeiro de 1970, página 01.
- MELLO, Sandra Soares de. “Na Beira do Rio tem uma Cidade: urbanidade e valorização dos corpos d’água”. Brasília: Tese de doutorado, PPG/FAU-UnB, 2008.
- PIRACICABA. “Decreto Municipal 1.552, de 25 de maio de 1973 – Declaração de Utilidade Pública para desapropriação amigável ou judicial, imóveis destinados à ampliação de logradouros, execução de planos de urbanização e construção de obras públicas e de saneamento”.
- PMP. “Piracicaba: passado e presente”. Piracicaba: PMP, 1988.
- PROPLASA – Projetos e Planejamento S.A. “Projeto de Paisagismo da Rua do Porto”. Piracicaba, 1987.

4

O rio e a cidade

MARCELO CARVALHO FERRAZ



MARCELO CARVALHO FERRAZ

é arquiteto, formado pela FAU USP (1978). Sócio fundador do escritório Brasil Arquitetura (1979), com vários projetos premiados no Brasil e no exterior. Dentre eles destacam-se: o Bairro Amarelo, em Berlim, Alemanha, o Museu Rodin Bahia, em Salvador, BA, a Villa Isabella, em Hanko, Finlândia e o Museu do Pão, em Ilópolis, RS. Foi colaborador de Lina Bo Bardi de 1977 a 1992. Lecionou na 'Washington University in Saint Louis', EUA, como professor convidado. Publicou em 1992 o livro *Arquitetura Rural na Serra da Mantiqueira*, em 2005, o livro *Brasil Arquitetura – Francisco Fanucci e Marcelo Ferraz*, e acaba de lançar o livro *Arquitetura Conversável*, uma coletânea de artigos e entrevistas.

São poucas as cidades brasileiras que conservam uma relação saudável com seus rios. Piracicaba é uma delas. Pequena, média ou grande, toda cidade – e são mais de cinco mil – possui seu rio, ribeirão, córrego, açude ou lagoa. A escolha de um sítio para qualquer assentamento humano, desde a pré-história, sempre se deu em função da existência da água nas proximidades, e aqui não foi diferente. No Brasil, a ocupação do território contou fundamentalmente com as vias hídricas como meio de penetração e conquista de novas terras. Mas, com o passar do tempo, voltamos nossas costas para os rios, relegando-os a meros canais de serviço sujo. Com o acelerado crescimento urbano, sobretudo nas últimas décadas, o que vimos foi a degradação dessa relação. Temos hoje 84% de nossa população vivendo em cidades, segundo censo recentemente

divulgado. E nossas cidades, via de regra, para absorver todo esse contingente de novos moradores vindos da zona rural, não tomaram os menores cuidados com seus rios. Para crescer, poluíram as águas; sufocaram os rios transformando-os ora em canais fechados com vazão limitada, ora em esgotos a céu aberto ou carreadores de lixo; eliminaram as várzeas – piscinões naturais reguladores das cheias; construíram vias automotivas marginais ou mesmo sobre os rios; enfim, trataram um de nossos mais preciosos bens – a água – como matéria descartável e de segunda importância, como se fosse inesgotável. Não é preciso dar exemplos de desgraças ou desastres advindos dessa postura, já que quase todos os cerca de cinco mil municípios têm o seu. Parece uma regra: desenvolvimento urbano com preservação dos rios é uma equação impossível.

Figura 1

Imagem aérea onde se destaca o Complexo do Engenho Central à margem direita do rio Piracicaba, incluindo o Parque do Mirante e bosque. Elaboração: IPPLAP.

Piracicaba

Mas como disse no início, existem as exceções. Voltemos a Piracicaba. Apesar da água poluída – o que é possível reverter com alguma facilidade –, o Rio Piracicaba corta o centro da cidade com boas áreas de respiro, respeito e reserva pública em suas margens, o que dá a possibilidade de se desenvolver algo exemplar no que toca a vida e o conforto urbanos. Exemplar, pelo menos em nosso país, uma vez que existem inúmeros casos brilhantes de desenvolvimento urbano com a integração das áreas ribeirinhas mundo afora. Olhando para trás podemos dizer que muitos fatores contribuíram para a preservação das margens do Rio Piracicaba, deixando-as livres da ocupação urbana errônea – legal ou ilegal –, como ocorre em muitos casos. Alguns desses fatores são contingenciais ou históricos, como é o caso do Engenho Central. Uma antiga indústria de açúcar e álcool já desativada, instalada às margens do rio e ocupando uma grande área, é desapropriada pelo poder público e passa a ser parte da vida dos habitantes como principal centro de lazer e cultura. Ou seja, não fosse toda a história da decadência, falência e abandono do Engenho, seguida de apropriação pública, seria impossível, nos dias de hoje, ter uma área ribeirinha livre tão grande e confortável como esta. Muito provavelmente estaria ocupada por construções quaisquer ou autopistas, sem uso

público para pedestres. Outros fatores que contribuíram decisivamente para a liberação de áreas marginais do Rio Piracicaba foram eminentemente político/administrativos. Muitas áreas ribeirinhas foram compradas pelo poder público para instalação de parques de lazer, como a Área de Lazer do Trabalhador e o Parque da Rua do Porto, ou para atividades turístico-gastronômicas, como a Rua do Porto. Nesse processo a opinião pública foi despertada pela atuação política de muitos agentes governamentais ou da própria sociedade civil e passou a defender esse tesouro que corta a cidade em seu coração e empresta seu nome a ela. Um rio que não mais divide terras, mas une pessoas.

As ações

A criação e implantação do chamado Projeto Beira-Rio foi um primeiro passo para a consolidação de um uso que já era tradicional: o encontro para o peixe assado regado a cerveja, a conversa solta, crianças brincando, tudo embalado pelo murmurinho das águas do Piracicaba. Foi a institucionalização (no bom sentido) do uso tradicional. Com a liberação de parte da margem ribeirinha aos pedestres, bares, restaurantes e pistas para caminhadas, servidas de bolsões de estacionamentos, a cidade se equipou de algo absolutamente necessário na vida urbana agitada de nossos dias. Ganhou áreas para o lazer e para a ocupa-



ção do tempo livre dos moradores, carência maior de nossas cidades.

A geografia

O Engenho Central está implantado na margem direita do Rio Piracicaba. Tem ao seu fundo uma belíssima mata preservada que se conecta longitudinalmente ao Parque do Mirante e, à sua frente, do outro lado do rio, está o centro urbano da cidade. Seus volumes avermelhados em tijolo aparente oferecem uma visão impressionante para quem passa pela outra margem do rio que, logo após superar as corredeiras, retoma a calma e espelha as luzes do Engenho. Um cenário singular da paisagem urbana de Piracicaba. O conjunto mantém-se com a integridade de quando foi desativado, como cidadela resistente às grandes mudanças por que passou o seu entorno nas últimas décadas. Portanto, não nasceu como está. Pelo contrário. Ao longo de sua vida foi recebendo acréscimos, reformas, demolições e guarda registro de várias épocas. Neste processo, coisas belas perderam-se e outras foram sendo incorporadas para formar aquilo que talvez corresponda a seu melhor valor: a cidadela.

A cidadela

O conjunto do Engenho Central é um dos maiores e mais importantes testemunhos arquitetônicos do modo de produ-

ção de açúcar e álcool que vigorou entre meados do século XIX a meados do século XX. Cem anos, portanto, de vida produtiva, transformação e adaptação tecnológica até cair em desuso e ser fechado, superado por novos artefatos industriais. De seu maquinário nada, ou quase nada restou. Mas suas inúmeras e variadas construções – seu “casco histórico” como dizem os espanhóis – estão lá, e em bom estado de conservação de modo geral. E o mais importante desse patrimônio, além de sua sábia implantação, é justamente a relação espacial entre as várias construções, que nos ajuda a desvendar a lógica da produção e suas transformações ao longo desses 100 anos de vida, aquilo que poderíamos chamar de “urbanismo industrial”. São galpões e casas de escalas variadas, quase todos em tijolos à vista – linguagem universal da indústria do século XIX. Numa gleba de terra de cerca de 75 mil m², com aproximadamente 12 mil m² de área construída, essa verdadeira “cidadela” é hoje um tesouro urbano destinado à convivência democrática, aberta a todo cidadão, sem discriminação de classe social ou faixa etária e, o que é muito importante, livre do automóvel. Atenção, este não é um detalhe: um espaço exclusivo para pedestres. Seu potencial de uso é inestimável: usos que podem se multiplicar a depender, é claro, da criatividade e da capacidade administrativa dos seus gestores. Mesmo sem as reformas e adaptações necessárias – ora



Figura 2
Vista aérea geral do
Complexo do Engenho
Central. Crédito: Christiano
Diehl Neto.

Figura 3
Plano Diretor para o
Engenho Central, Brasil
Arquitetura, 2002. Crédito:
Brasil Arquitetura.



em andamento – o Engenho Central tem recebido milhares de visitantes nos shows musicais, no consolidado e respeitado Salão Internacional de Humor, nas festas da Paixão de Cristo e das Nações, bem como feiras e exposições, como o SIMTEC – Simpósio Internacional e Mostra de Tecnologia e Energia Canavieira. Enfim, já está mais do que claro que ali temos o que há de melhor em um centro de convivência: passado e futuro vividos no dia a dia.

O plano

Em 2002 elaboramos em nosso escritório, Brasil Arquitetura, junto a um grupo de arquitetos de Piracicaba – Dirceu Rother Jr., André Blanco e outros –, um plano diretor para todo o conjunto do Engenho Central, incluindo o Parque do Mirante. Este plano visava, justamente, dar um rumo e balizar todas as futuras intervenções que fossem feitas ali. Avaliamos a história e o potencial de cada construção, o potencial da relação espacial entre elas e cruzamos tudo isso com as demandas do momento (e futuras imagináveis) para formatar um programa afeito àquele *locus*, com as peculiaridades e originalidades espaciais e construtivas da “cidadela”.

Este plano foi submetido ao CODEPAC – Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Piracicaba, que o recebeu favoravelmente. O caráter de complexo cultural que o plano desenhava para o

Engenho, associado a outros usos consolidados, vem sendo, em certa medida, contemplado pelas ações em curso. Exemplos disso são as propostas para o Museu do Açúcar e do Álcool e para o Novo Teatro do Engenho Central. Este último é um projeto de nosso escritório desenvolvido dentro das premissas delineadas no plano. Este plano, entretanto, não é congelado e estático; mudanças sempre serão necessárias e bem vindas, com novas demandas que, certamente, surgirão.

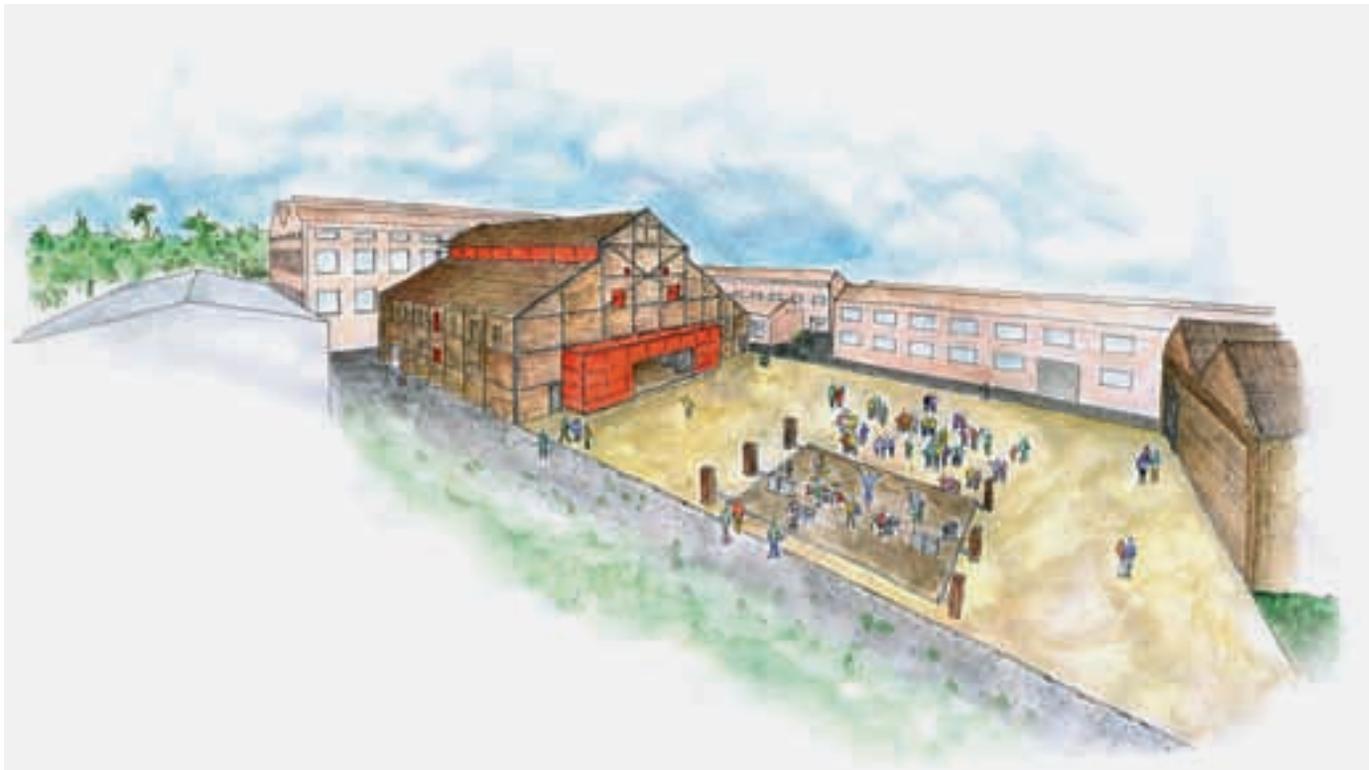
A praça

Dentro do plano diretor identificamos a praça central do conjunto como seu coração, centro de convergências de todos os acessos – passarela pênsil, entrada e estacionamento pelo acesso superior, a partir da Avenida Maurice Allain, ou pela Ponte do Morato. Em torno dela está o galpão do Salão de Humor e exposições, a Secretaria de Ação Cultural, um outro galpão – edifícios 9 e 10 – destinado a feiras e eventos variados e, num futuro próximo, o Teatro do Engenho. Em função da importância dessa praça, elaboramos um projeto de reforma que possa evidenciar estas relações e abrigar novos usos, como shows musicais e de dança (será implantado um palco ao ar livre), quermesses, festas, ou simplesmente uma “praça sala de estar” de toda essa vizinhança nobre. Manteremos seu piso cheio de marcas, construído com vários materiais



Figura 4
Praça central do Engenho Central, 2002. Crédito: Brasil Arquitetura.

Figura 5
Proposta para Novo Teatro do Engenho Central (à esquerda) e praça central, 2009. Crédito: Brasil Arquitetura.





– pedra, tijolos, cimento – como respeito e valorização de sua história, sua longa e variada vida como centro do engenho.

O teatro

Num dos mais belos e antigos de todos os galpões projetamos o Teatro do Engenho. Uma arquitetura que vai pelas entranhas do edifício transformando vazios em *hall* público, salas acusticamente equipadas, plateia, palco, galerias, bar e restaurante, salas de ensaio, camarins, salas técnicas de apoio, tudo que um teatro moderno carece para funcionar em sua plenitude. Claro que existem limitações em se tratando de um “casco” existente e histórico, tombado como patrimônio. Mas são limitações que devem ficar na dimensão do teatro, em sua lotação (aproximadamente 500 lugares), mas não nos recursos cênicos e de conforto, guardadas suas proporções. Com um palco “dupla face” que se abre também para a praça central, o teatro será um importante equipamento de fomento e apoio às festas abertas, ao ar livre. Este deverá ser um teatro contemporâneo multiuso já



investido de história. Sim, o antigo galpão era um grande depósito de tonéis gigantes e uma destilaria de álcool. Essa memória está nas dimensões industriais de seu pé direito de 18 metros de altura, em seu grande vão central, nos materiais empregados em sua construção – tijolos, telhas de barro, ferro e concreto, que nos impressionam e nos levam a refletir sobre os artefatos humanos construídos no passado. Neste caso, um antigo local de trabalho árduo e duro, de sofrimento de muitos, um testemunho do trabalho humano, sem apagar sua vida pregressa, será transformado em fábrica de diversão e criação, celebração e convivência.

O futuro

Aos cidadãos de Piracicaba cabe levar adiante essa obra, feita por muitos e para todos, que é a construção de uma relação saudável, de respeito e amigável com seu rio e seu patrimônio. Uma experiência que deve ser observada com muita atenção, um bom exemplo do que pode ser uma cidade rica, moderna e democrática, sem destruir sua história e seu rio.



Figura 6
Vista externa do prédio 6 do Engenho Central, 2008. Crédito: Brasil Arquitetura.



Figura 7
Vista interna do vão central do prédio 6, 2008. Crédito: Brasil Arquitetura.

Figura 8
Vista interna de sala que abrigará restaurante, 2008. Crédito: Brasil Arquitetura.

Figura 9
Proposta para Novo Teatro do Engenho Central, com palco que se abre para praça central, 2009. Crédito: Brasil Arquitetura.

Figura 10
Maquete eletrônica do palco e platéia do Novo Teatro do Engenho Central, 2009. Crédito: Brasil Arquitetura.

Figura 11
Maquete eletrônica do restaurante do Novo Teatro do Engenho Central, 2009. Crédito: Brasil Arquitetura.



Referências Bibliográficas

FANUCCI, Francisco & FERRAZ,
Marcelo. “Teatro Engenho Central”.
São Paulo: Brasil Arquitetura, 2009.

___ “Anteprojeto de Arquitetura
do Parque do Engenho Central
e Mirante”. São Paulo: Brasil
Arquitetura, 2004.

An aerial photograph showing a riverbank development project. The river is in the foreground, with several small boats. A concrete walkway runs along the riverbank, with a paved area and buildings behind it. There are many trees and green spaces. The text "Parte 2" is overlaid in the center.

Parte 2

Uma visão sistêmica: o Projeto Beira-Rio



5

A piracema do Projeto Beira-Rio

RENATA TOLEDO LEME
FABIO GUIMARÃES ROLIM
EDUARDO DALCANALE MARTINI

RENATA TOLEDO LEME

é Arquiteta e Urbanista da Secretaria Municipal de Planejamento da Prefeitura de Santa Bárbara d'Oeste. Formada pela PUC Campinas, com especialização em Gerenciamento Ambiental, Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz / USP, mestranda em Engenharia Urbana pela UFSCAR; realizou a Coordenação Geral do Projeto Beira-Rio entre 2002 e 2004.

FABIO GUIMARÃES ROLIM

é Arquiteto e Urbanista do IPHAN/RJ. Formado pela EESC/USP, com especialização em Jornalismo Científico pela UNICAMP; integrou a equipe do Projeto Beira-Rio entre 2002 e 2005 como editor e organizador.

EDUARDO DALCANALE MARTINI

é Arquiteto e Urbanista pela FAU/USP, titular do escritório EDM ESTÚDIO, integrou a equipe do Projeto Beira-Rio, de 2002 a 2006, como coordenador técnico.

Diante do padrão errático ainda hoje característico das ações das municipalidades brasileiras, nas quais o planejamento quase sempre se reduz a momentos pontuais e interrompidos ao sabor das mudanças administrativas, é fácil identificar como uma exceção feliz e alvissareira o caso do Projeto Beira-Rio, em Piracicaba/SP.

Isto pelo fato de o Projeto completar dez anos de existência e continuar adiante em sua implementação, tendo se concretizado a requalificação de dois trechos de sua escala setorial urbana na margem esquerda do Piracicaba, junto ao berço da cidade, e um terceiro estar em vias de se efetivar com recursos próprios da municipalidade⁽¹⁾.

Esta permanência excepcional é certamente reflexo de uma institucionalização do Projeto Beira-Rio pelo Executivo

Municipal. Se assim não fosse, seria impensável a continuidade por todo este tempo, atravessando dez anos de gestão municipal, de um projeto de perfil notadamente processual, que não tem necessariamente um termo e cujas escalas e abordagens de atuação sucessivas e interdisciplinares apontam para ações a curto, médio e longo prazo.

Arriscamos a vislumbrar que parte desta institucionalização deva ser atribuída ao papel desempenhado pela sociedade piracicabana, que identificou no Projeto Beira-Rio algo a ser definitivamente incorporado à pauta do Município. As razões para tanto são certamente diversas, mas provavelmente remontam àquele espírito de mobilização nos anos 1970 em prol de um rio livre de esgotos, avançando à efetiva participação de diversos setores na gestação do Projeto, cerca de três décadas

(1) Ver Epílogo a respeito da continuidade dos projetos e obras do Projeto Beira-Rio

depois, passando ainda por momentos mais ou menos emblemáticos, como a criação do consórcio intermunicipal das bacias hidrográficas do Piracicaba e Capivari, no final dos anos 1980.

A análise daquelas conjunturas sociais, culturais e políticas operantes nas últimas décadas do século XX em Piracicaba deve ser objeto de estudos mais amplos e ultrapassa o objeto deste artigo; no entanto, parece evidente identificar como a grande beneficiária deste processo a retomada de uma relação identitária entre cidade e rio – e, nesta relação, a possibilidade concreta de construção de um modelo diferenciado de uso e ocupação das bordas d’água fluviais e espaços culturais e ambientais a ela associados.

De fato, a par da institucionalização e de sua característica transversalidade, o Projeto Beira-Rio pauta-se por um desenvolvimento caracterizado pela dimensão participativa.

Em seus primeiros momentos, buscou-se diretamente dos cidadãos as memórias, sinestésias e expectativas definidoras da relação rio/cidade, mediante a identificação de um amplo (por seu alcance) e profundo (por seu envolvimento) panorama antropológico deste relacionamento, sob a forma da Comissão Beira-Rio, formada por representantes da Prefeitura e sociedade civil.

Num segundo momento, foi decodificado aquele diagnóstico antropológico e elaborado um projeto urbanístico emblemático,

inserido num macro-plano de diretrizes para ações no território a manter a integridade conceitual e a conexão programática em todas suas frentes e etapas – desenvolvimento que resultou numa filiação metodológica ao Planejamento e Desenho Ambientais, inexoravelmente ampliando e redirecionando determinadas diretrizes já sugeridas pela etapa anterior. O foco do primeiro projeto de intervenção foi a Rua do Porto – a arquetípica borda fluvial piracicabana, cuja escolha era praticamente inevitável.

Permeando todo aquele processo, aprofundou-se um forte vínculo entre o Projeto e grande diversidade de instituições e entidades, podendo-se citar: a Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz/ Universidade de São Paulo, com projeto de adequação ambiental e paisagística a fazer parte do programa de ações e subsidiar o projeto paisagístico na Rua do Porto; no âmbito de um espaço de discussão entre comunidades e o Projeto, a participação da Associação dos Moradores e Comerciantes da Rua do Porto/Amoport na elaboração e acompanhamento das obras naquele logradouro; e aqui, a conjugação de esforços com a OSCIP “Piracicaba 2010”, que recebeu e administrou os recursos financeiros aportados pela Petrobras para a obra, num incremento da institucionalização do Beira-Rio (a organização fora a responsável pela formatação do documento “Piracicaba 2010-Realizando o Futuro”, no qual o

Projeto havia sido incorporado como uma das ações para a Agenda 21 local).

No âmbito mais propriamente técnico, é importante ressaltar que o desenvolvimento do Projeto logrou promover algo fundamental: a manutenção de uma coerência conceitual característica, expressa por um arcabouço de princípios, premissas e diretrizes com alto grau de articulação entre seus instrumentos definidores (diagnóstico, plano de ação, projeto da Rua do Porto e estudos para os demais trechos da escala setorial urbana, dentre as demais diretrizes) e com as demandas construídas com as comunidades e sociedade civil.

Acreditamos que a institucionalização pela municipalidade, a transversalidade entre seus conceitos e diretrizes e a qualidade da abordagem metodológica fizeram a sustentação do Projeto e o mantêm em ação. Obviamente, tal desenrolar não é de todo sucessivo e de homogêneo encadeamento. Subsistem aspectos e elementos a serem continuamente trabalhados, seja pela própria natureza diretiva conferida ao Projeto, especialmente em suas macro e meso escalas de abordagem, seja pelas dificuldades inerentes à consolidação de um trabalho que, como referimos, é marcadamente processual e mesmo matricial e gerencial – somadas à competição promovida pelas demais (e muitas) demandas a que a municipalidade é chamada a responder, invariavelmente enfrentando insuficiências de prazo, corpo técnico e recursos financeiros.

Ainda que sejam estes os desafios que se colocam ao Projeto Beira-Rio, eles vêm sendo equacionados pela municipalidade, que agora aloca recursos próprios para uma terceira etapa, aos quais se vem somar novo aporte de patrocínio da Petrobras. Ainda que o desenvolvimento do Projeto tenha um longo caminho a ser percorrido em busca de uma matricialidade, é sintomático que outras ações empreendidas recentemente reforcem suas diretrizes, como a consolidação do Engenho Central enquanto espaço destinado à educação, à cultura e à ciência (tal como corroborado e incorporado pelo Projeto Beira-Rio em seu Plano de Ação Estruturador).

As possíveis interpretações de como se deu a institucionalização do Projeto Beira-Rio, a construção de seus conceitos definidores e os limites a ele interpostos são os objetos deste artigo.

Caracterização da abordagem – O Diagnóstico

Duas características definiram o desenvolvimento do Projeto Beira-Rio, pautando as definições do Plano de Ação Estruturador/PAE e dos projetos da escala setorial urbana: a transversalidade programática e conceitual e a consideração pela identidade local manifesta pelo rio e pelos espaços ambientais e culturais a ele associados.

Tais aspectos foram definidos nos primeiros momentos do Projeto, quando dos

preparativos para os trabalhos que resultaram no Diagnóstico “A cara de Piracicaba” – processo de cunho antropológico capitaneado pelo coordenador daquela etapa, Arlindo Stefani, com a Comissão Beira-Rio e que veio a embasar o desenvolvimento do Projeto em suas linhas mestras.

Num processo constante de retroalimentação entre objeto intentado e sua própria definição (que parece sempre abandonar uma definição apriorística em preferência de uma contínua construção), nos primeiros momentos do trabalho não se evitava ou mesmo se permitia uma sobreposição de atribuições e de definições programáticas que confluíam numa indissociável mão-dupla de construção criativa do conceito e alcance do Projeto.

Como objeto básico, Stefani identificava geograficamente o eixo ponte do Caixão-Monte Alegre, passando pelo Engenho Central e Rua do Porto, num “polo” e “circuito” a ser valorizado. O diapasão terminológico se aproximava da intervenção mais propriamente arquitetônico-urbanística, se bem que apontando para ações singelas a consolidar o existente, conjugada a ações de preservação e educação. Como ferramenta, a diversidade de formações propiciada pelo conhecimento humano e a participação social.

Ao discorrer sobre os diversos e sucessivos contextos pelos quais passou a relação memorial do par rio/cidade, inclusive

os maus-tratos sofridos pelo rio, Stefani resume o mosaico, “herança paradoxal (rica e desastrosa ao mesmo tempo)” a que a municipalidade se propunha a debruçar e estruturar. O antropólogo articula aquelas relações em três contextos.

1. Contexto geográfico – as funções do corpo d’água na rede econômica do território, tendo como consequência o fato de o Projeto abranger muito mais que as beiras:

(...) ao tratar das beiras, definidas como fronteira comum ou como interface vital entre cidade, município e rio, o projeto se entrosa com o vasto sistema da água do município e do vale. Abre oportunidade de colaboração de todas as profissões e componente da comunidade, como com todas as disciplinas do conhecimento científico, técnico, literário e outro (STEFANI, 2001b).

2. Contexto do tempo histórico e da memória – as diversas e sucessivas camadas memoriais e históricas de apropriação do rio e de suas margens.
3. Contexto dos ritmos – a alternância de fluxos do rio, relacionada aos aspectos sociais, culturais, econômicos e agrícola-industriais da cidade.

Por fim, Stefani coloca que estes três contextos (que são da vida do rio, da cida-

de e do vale) “servirão de referência para a realização do programa do Projeto Beira-rio, seus objetivos, métodos, organização e calendário”⁽²⁾; e “Neste projeto, o maior aliado da Prefeitura é a população, pois ela não esperou pelos poderes públicos para se adaptar à nova realidade e contexto do rio e suas beiras.”

Caracterização exemplar da identidade que o Projeto veio a assumir encontra-se na definição destes conceitos:

Conceito federador: (...) Não há separação mecânica do Projeto Beira-Rio e dos outros projetos municipais. Todos estão globalmente ligados entre si e se apoiam reciprocamente; (...) Conceito ético e estratégico: participação da comunidade, isto é, sinergia entre a comunidade de habitantes e associações, em nível individual e coletivo, por um lado, e os serviços municipais e profissionais comprometidos com o projeto beira-rio, por outro lado (STEFANI, 2001b)”.

Assim, desde o início buscou-se trabalhar com critérios de transversalidade, interdisciplinaridade e participação, o que veio a se dar efetivamente e que, como afirmamos, configurou-se como elemento de diferenciação do Projeto Beira-Rio.

A metodologia utilizada – reconhecendo antecipadamente os itinerários, valores e fatos históricos (quase sempre em

grupo e a pé, como forma de reconhecimento do lugar em seus muitos aspectos), para depois confrontar os documentos e confirmar o que se levantou através dos depoimentos e investidas – foi marco importante na construção desse olhar, da cumplicidade na valoração dos elementos a nortear qualquer intervenção de qualificação da margem e da beira d’água e onde cujo conteúdo fosse compartilhado e ampliado pelo uso continuado. “Reconhecer-se” coletivamente foi o grande salto qualitativo alavancado pelo diagnóstico “A Cara de Piracicaba”; mas tão ou mais importante que isso, compôs-se de maneira sólida o fórum de discussão onde se alinhavariam as decisões de desenvolvimento do Projeto. Este encaminhamento trouxe à discussão uma riqueza subjacente. Aquilo que a cidade tinha, mas não sabia que lhe pertencia.

Quando, então, da conclusão do Diagnóstico, as características definidoras do que veio ser denominado Projeto Beira-Rio já estavam formadas: a representatividade do processo construído pela participação social e comunitária, não apenas em termos de apontamento de demandas pontuais e diretrizes, mas na própria identificação do quadro a ser trabalhado; e a abordagem sistêmica da relação corpo d’água/tecido urbano e social. Na abertura do texto, um poema-síntese composto pelo coordenador ilustrava o espírito do Projeto:

(2) Ainda se referindo ao trabalho que então se iniciava.

O índio veio aonde o peixe pára.
O industrial veio aonde o peixe pula.
Nós vamos aonde o rio espera.
O peixe criou o índio,
O salto criou o industrial,
O rio, conosco, cria Piracicaba
(STEFANI, 2001a)

Plano de Ação Estruturador/PAE

Como sequência ao Diagnóstico, a elaboração de um plano geral de ações filiado à lógica do Planejamento Ambiental e à criação de Cenários Ambientais, que veio a denominar-se PAE – Plano de Ação Estruturador e que teve coordenação e redação final pela Profa. Maria de Assunção Ribeiro Franco⁽³⁾.

A primeira escala de abordagem foi o trecho da orla fluvial urbana localizado entre as pontes do Mirante e do Morato. No início do desenvolvimento do PAE, ao focar-se neste trecho, ainda se visualizava a região da cabeceira da ponte do Mirante na margem esquerda como uma espécie de “porta de entrada” a um grande parque ou sistema de parques à beira-rio.

O debruçar-se sobre o objeto, no entanto, facilmente conduziu à impossibilidade do não-enfrentamento das limitações e dificuldades encontradas. Estendia-se, assim, continuamente o foco de abordagem, na busca pela manutenção de uma integridade

conceitual (e mesmo ética) face ao problema: o rio como origem histórica da cidade, lugar de memória e caminho coletivo ligando passado, presente e futuro. Um objeto, portanto, indissociado e não-passível de fragmentação por recortes estanques e condicionados a uma visão mais conservadora do conhecimento profissional e acadêmico. Assim, tratar a margem como espaço público deveria pressupor qualidade da água no corpo d’água principal e seus tributários, cobertura florestal recuperada, um dinamismo a garantir sustentabilidade econômica e ambiental à cidade e região, dentre outros aspectos. Como estofa da intervenção urbana, vislumbrava-se a ação da municipalidade em outras diferentes frentes e recortes de trabalho – sem os quais a requalificação pretendida correria o risco de não atingir uma plenitude e limitar-se a aspectos de embelezamento solucionador de problemas pontuais.

Com a passagem Diagnóstico-Plano de Ação Estruturador deu-se a sistematização desta abordagem e sua consecução em diretrizes e projetos. Nesta segunda etapa, a transição de um discurso focado na intervenção arquitetônico-urbanística para uma abordagem mais ampla e regional (instrumentalizada pelo Planejamento e Desenho Ambiental) definiu-se com a adoção de critérios próximos aos de “zonas-gradiente” ou “zonas-tampão”. Estas áreas teriam a função de amenizar o impacto desempenhado pela cidade (e mesmo por sua região, tendo em

(3) Arquiteta e Urbanista e professora titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo \ FAUUSP.

vista os desdobramentos das ações antrópicas, principalmente quando relativos ao Meio Ambiente) nas áreas consideradas de maior fragilidade e sensibilidade ambiental, paisagística e cultural – as bordas fluviais urbanas, precisamente as áreas-foco do Projeto.

O motivador das “zonas-gradiente” seria, assim, a integridade das áreas-foco; seu instrumento principal, os cuidados com os aspectos de drenagem e arborização urbana e de mobilidade, calcada no pedestrianismo e na adoção de sistemas de transporte alternativos e em intermodalidade.

É neste contexto de aproximação que surgiram as expectativas (depois sintetizadas como diretrizes no PAE) de consolidação de vínculos com a escala regional. O desenvolvimento do PAE, precisamente a transição local-regional, passou pela dificuldade inerente ao estabelecimento de um recorte rígido (ou mesmo impropriedade, em se tratando da dimensão urbana). Como exemplificava Maria de Assunção, se, a princípio, pensava-se num ponto (por exemplo, uma intervenção pontual), o raciocínio espacial sobre ele logo conduzia a uma linha, cuja elucubração, confrontada com novos elementos, questões e interfaces, remetia por sua vez a uma pequena superfície; e assim sucessivamente, até o momento em que se idealizou uma rede de circuitos a interligar as bordas fluviais às suas áreas imediatamente adjacentes e ao tecido urbano mais amplo, subindo as encostas do Centro,

cruzando o rio em direção à Vila Rezende e avançando por sobre os vales e bacias de drenagem contribuintes da calha principal do Piracicaba (como o Itapeva, o Enxofre, o Piracicamirim e mesmo o Corumbataí). E, mais além, identificando possibilidades de conexão conceitual e programática com áreas e fluxos que tivessem relação direta ou indireta com o objeto e as condições de trabalho para com ele – como Unidades de Conservação numa proximidade de 100 quilômetros, os aglomerados urbanos, leitos ferroviários, rotas ecoturísticas em operação ou implementação, dentre outros.

Identificadas e delimitadas as áreas-foco e gradiente, e definidos em linhas gerais seus circuitos articuladores em escalas local, setorial e regional, passou-se à sua qualificação. Dando ênfase e vida a estes fluxos viário-ecológicos a serem recuperados e requalificados, áreas passíveis de usos e atribuições, consolidaram-se as proposições de:

- diretrizes gerais para projetos de Arquitetura e Urbanismo;
- equipamentos a conjugar lazer, desenvolvimento e educação;
- apropriações turísticas focadas no caráter educativo, ambiental e cultural, como indicação de rotas já existentes ou a serem criadas, romarias religiosas e ênfase na navegação fluvial (como o Caminho do Sol⁽⁴⁾ e possíveis rotas para Tanquã etc);
- fomento do transporte coletivo e não-

(4) O Caminho do Sol é a rota turística entre Santana de Parnaíba e São Pedro que vem sendo operada desde 2001. (<http://www.caminhosdosol.org>).

- poluente (ciclovias, ciclofaixas, bondes, etc);
- um caráter geral de prevalência do pedestrianismo;
- ações de recuperação da cobertura vegetal, principalmente nos talwegues contribuintes do Piracicaba e na própria calha do rio;
- necessidade de aglutinação de forças entre diversas entidades e instituições (Executivo Municipal, Universidades, ONGs etc), tendo em vista a consecução de objetivos de acordo com as diretrizes gerais do Projeto.
- incorporação ao Plano de Ação Estruturador do Projeto Beira-Rio dos projetos e programas municipais relativos ou incidentes nas faixas lindeiras às margens do rio.

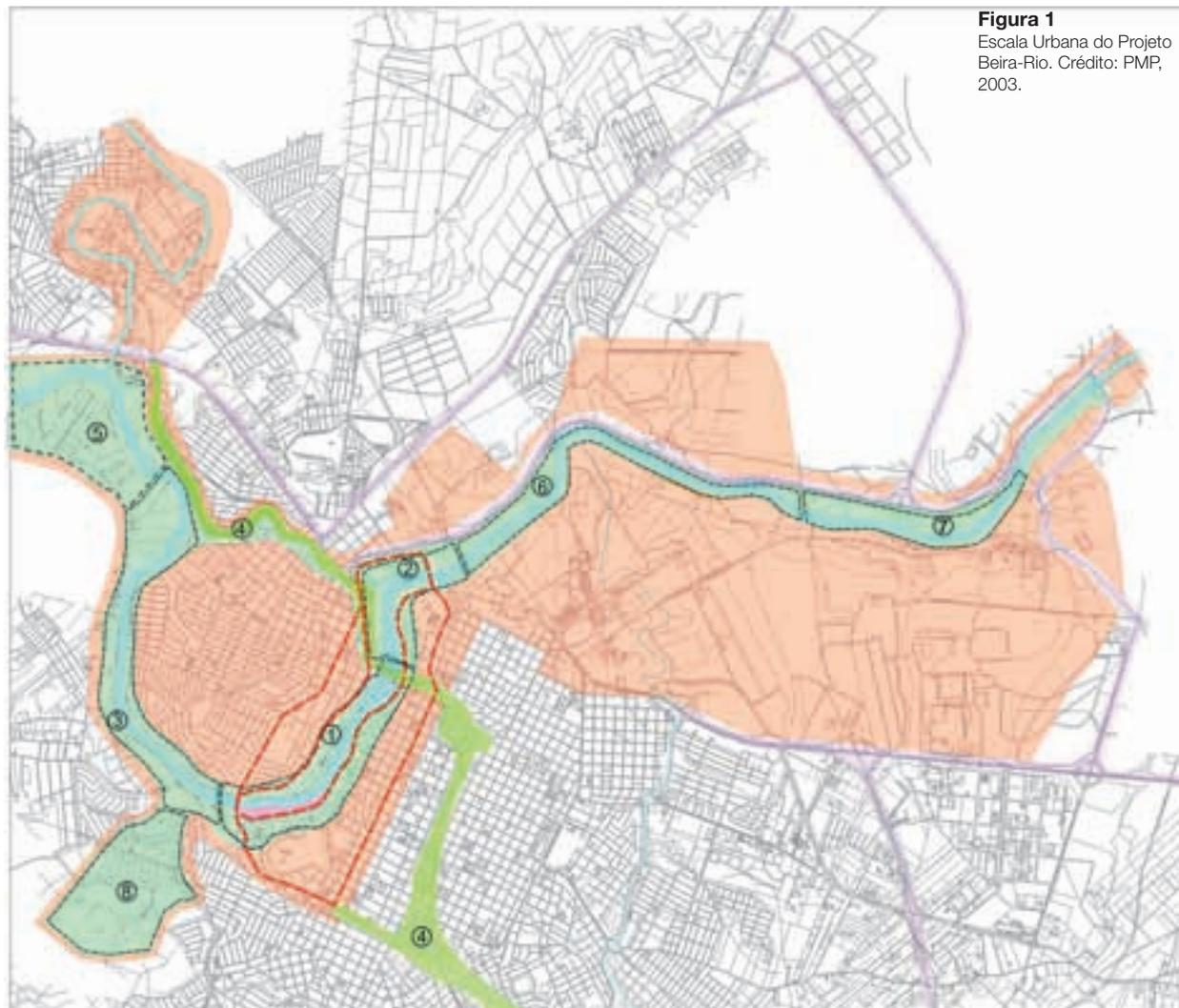
Assim, ainda que o foco seja a beira-rio, atinge-se sua ampliação e seu espraio conceitual e geográfico, tendo em vista a própria sustentabilidade do objeto. Como resultado pretendido pelo PAE: a partir de uma paisagem determinada e condicionada pelo par viário/transporte (como foi a tônica de transformação das paisagens urbanas brasileiras a partir das décadas de 1950-60 com o privilégio conferido ao automóvel), a requalificação de fluxos e lugares possibilita uma nova leitura e apreensão da cidade tendo como foco a relação identitária com a paisagem ribeirinha.

A criação de vários cenários em escalas sucessivas, da regional à setorial urbana e pontual, prende-se a premissas como: a incorporação de faixas públicas e privadas com edificações de relevante interesse às margens imediatas ou expandidas; a execução de interceptores de esgoto visando à manutenção da qualidade da água; os sistemas de coleta e destinação dos resíduos sólidos; os sistemas de transporte urbano multimodal; a implantação de programas de educação ambiental; as parcerias com as instituições de ensino; a compatibilização com os demais planos em desenvolvimento pelo município.

Além da orientação pelas premissas supracitadas, as intervenções de projeto devem remeter-se conceitualmente aos princípios de: preservação das águas doces (saneamento, gestão da água, despoluição, preservação do aquífero e dos lençóis freáticos); cinturão meândrico como faixa de proteção (em alternativa à tradicional medida em proporção direta à largura dos corpos d'água); ordenação urbana a partir dos rios (os corpos d'água tendo prevalência no desenho e planejamento urbano); o rio como caminho (ênfase na navegação fluvial); conservação da paisagem natural e construída de Piracicaba; e corredor ecossocial (espaços lineares de convívio e compartilhamento de fluxos entre corredores biológicos e viários, como fundos de vale) (PMP, 2003, p.42).

Tal entendimento do objeto a ser trabalhado (resultado direto do patamar deli-

Figura 1
Escala Urbana do Projeto
Beira-Rio. Crédito: PMP,
2003.



**Projeto
Beira Rio**

Plano de Ação Estruturador

Escala Urbana

ZEE - Zoneamento Ecológico Econômico
Trechos do PAE
Paisagismo Rodoviário
Corredor Eco-Social (Av. Dr. Paulo de Moraes,
Av. Armando de Salles, Av. Juscelino Kubitschek,
Av. Francisco de Souza)
Circuitos de Bonde e/ou Ônibus Turístico
Projeto Start (Rua do Porto)



Perímetro Urbano

1. Beira Rio Central
2. Lar dos Velhinhos
3. Bongue
4. Corredor Eco-Social
5. Corumbataí
6. Esalq
7. Monte Alegre
8. Pedreira do Morato

neado pelo Diagnóstico) redundou na consideração de sucessivas escalas geográficas e níveis de interesse. São as escalas:

- Regional – Em que cidade e município constituem-se em focos estratégicos sob os aspectos ecológico, econômico, tecnológico, cultural e turístico, com propostas de estabelecimento de Zoneamento Ecológico-Econômico regional, elaboração de programa de educação ambiental com municípios vizinhos, criação de polo de pesquisa em Meio Ambiente, fomento do ecoturismo (rotas terrestres e fluviais), dentre outras.
- Municipal – Com as propostas de criação de Áreas de Proteção Ambiental/APAs municipais, tais como do cinturão meândrico da área urbana do Piracicaba, do Corumbataí, Guamium e Jiboia.
- Urbana – Proteção das faixas marginais ao rio, sob o entendimento dos três leitos (a calha média do corpo d'água ao longo do ano; as cotas das grandes enchentes; e o chamado “terceiro leito”, ou seja, os espaços de paisagem relacionados ao rio, independente da situação imediatamente marginal). A escala urbana distingue oito áreas de intervenção ao longo de todo o curso do Piracicaba no município.
- Setorial – Abrange os dois setores centrais da sub-divisão da escala urbana – Beira-Rio Central (entre as pontes do Mirante e Morato) e Lar dos Velhinhos

(entre esta ponte e a do Mirante) – que reúnem as condicionantes de prevalência do pedestre, preservação e recuperação das margens, proposição de circuitos ecoturísticos e integração destas áreas com o tecido urbano envoltório mediante travessias longitudinais e transversais.

- Pontual – Trata-se da primeira área de intervenção, na Rua do Porto, cuja elaboração deu origem ao projeto e à obra de requalificação daquele logradouro, mantendo-se os princípios norteadores do diagnóstico e do PAE (PMP, 2003, p.45-56).

Vozes e composição do diálogo

Em todo o desenvolvimento do PAE e dos estudos para a escala setorial efetivaram-se intensas articulações e diálogos com as mais diversas fontes e instâncias.

O diálogo institucional com órgãos de alguma atribuição com o corpo d'água (de fiscalização, proteção ambiental, Defesa Civil etc), que em graus diversos adquiriram maior ou menor protagonismo no processo, efetivou-se na medida das necessidades crescentes de instrução e subsídio da equipe projetista. Tome-se como exemplo uma constante no desenvolvimento dos projetos de implantação de infraestrutura (notadamente quanto à trilha à beira-rio na Rua do Porto): a identificação da série histórica de vazões e enchentes do rio Piracicaba ao longo de 35 anos.

Outros diálogos foram estabelecidos – e, em seus temas específicos, referendados – com as áreas de Trânsito (com contínuo acompanhamento da SEMUTTRAN – Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes e parecer sobre alterações do sistema viário e circulação propostas pelo Projeto, do arquiteto e especialista em segurança de trânsito Eduardo Junqueira Reis), Patrimônio Cultural (com parecer do arquiteto e historiador Carlos Alberto Cerqueira Lemos); além de buscas pela viabilização em Piracicaba do Projeto Oficina-Escola de Artes e Ofícios/POEAO de Santana de Parnaíba/SP, a fim de congregiar recuperação do patrimônio construído com capacitação de mão-de-obra de crianças e adolescentes em situação de risco.

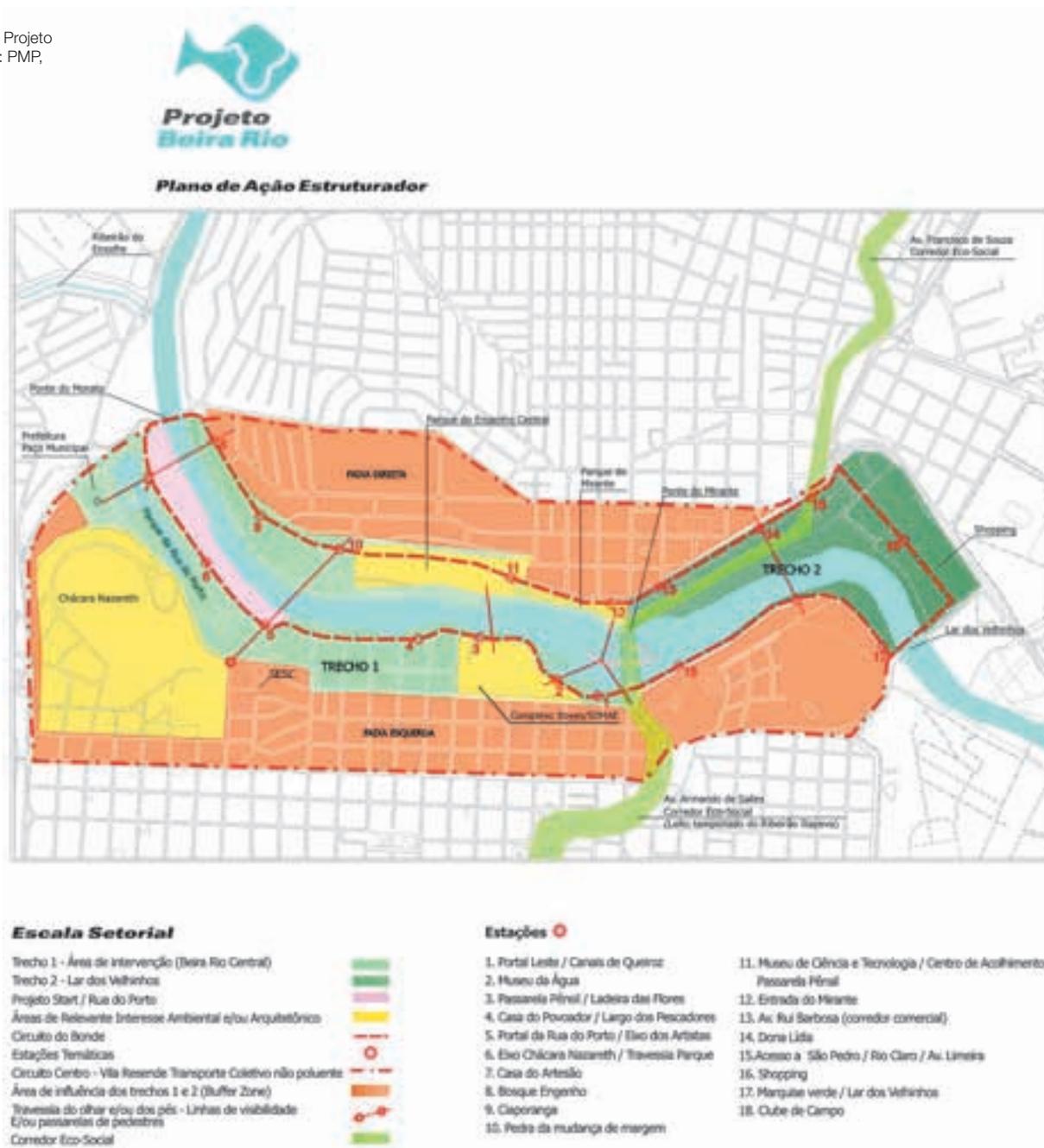
Em relação a uma articulação de caráter mais interno ao organograma administrativo, importa ressaltar a busca pelo Projeto Beira-Rio de subsídios de outros planos e projetos então promovidos e capitaneados pela Prefeitura de Piracicaba. Elemento fundamental para esta articulação foi a criação do IPPLAP – Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba em 2003, para cuja estrutura o Projeto Beira-Rio foi de imediato transferido e no qual terminou por atuar como um fórum especial, ainda que não formal, de arregimentação de discussões internas quanto aos demais planos e projetos em andamento, notadamente os incidentes na borda d’água.

Vale ressaltar que, com a criação do IPPLAP, a possibilidade de se agrupar temática e fisicamente esses projetos possibilitou contribuições variadas dos diversos profissionais e equipes envolvidos, com questionamentos, sugestões e avaliações. Nisso verifica-se a importância da sincronidade entre desenvolvimento de projetos, como o Beira-Rio, e a instalação do Instituto enquanto organismo de planejamento que se inicia em pleno exercício de sua missão.

Os principais exemplos podem ser apontados nos seguintes processos:

- A elaboração dos planos diretores de Mobilidade e Rural e a revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento em (2003/2004).
- O “Plano de Adequação Ambiental e Paisagística do trecho urbano das margens do rio Piracicaba” (cujo foco geográfico de ação incluía a Rua do Porto e que se efetivou juntamente com aquele projeto) desenvolvido pelo Laboratório de Ecologia e Restauração Florestal da Esalq/USP, a cargo dos professores Ricardo Ribeiro Rodrigues e Ana Maria Liner Pereira Lima;
- Projetos e estudos preliminares de equipamentos públicos diversos e situados geograficamente na borda d’água, como, por exemplo, o projeto para o Engenho Central de Piracicaba à época em elaboração pelo escritório Brasil Arquitetura;

Figura 2
Escala Setorial do Projeto
Beira-Rio. Crédito: PMP,
2003.



- O Plano de Ação para Reabilitação Urbana da Área Central (desenvolvido em 2004 pelo IPPLAP sob a coordenação geral da professora e arquiteta Sarah Feldman) desenvolvido em parceria com a ACIPI – Associação Comercial e Industrial de Piracicaba.

Em graus variados de aproximação e integração, cada um destes planos e projetos foi acompanhado pela definição de premissas, princípios e diretrizes do Projeto Beira-Rio. Este processo enriqueceu sobremaneira o Projeto e conferiu substância às suas diretrizes para além da transversalidade intra-administração já identificada neste artigo.

Estudos e propostas para a escala setorial urbana – trecho entre pontes Mirante e Morato

Anteriormente à definição da Rua do Porto como o local inaugural para a requalificação urbana proposta pelo Projeto (tornando-a, assim, o foco dos esforços em direção a projetos executivos de arquitetura e complementares), e simultânea e internamente ao desenvolvimento do Plano de Ação Estruturador, desenvolveu-se um amplo estudo preliminar do trecho entre as pontes do Mirante e do Morato. Desta caracterização e parametrização amadureceram-se os partidos arquitetônicos de todo o trecho, grande parte dos quais teriam

aplicação pioneira na Rua do Porto e, na sequência, ao longo da Avenida Beira Rio.

A seguir, listam-se alguns exemplos de diretrizes, organizadas de acordo com seus movimentos geradores:

I – Estabelecimento de conexões transversais e longitudinais entre áreas e edificações existentes na borda d'água e entorno (terceiro leito) – por vezes, áreas não distantes fisicamente (ou mesmo contíguas), mas separadas por barreiras e inacessíveis entre si⁽⁵⁾:

1. Criação/adequação de acessos entre o Engenho Central e o Parque do Mirante e entre o Parque do Mirante e a margem direita à montante da ponte, ao lado da Avenida Juscelino Kubitschek (transposição de pedestre em desnível com relação à Avenida Barão de Serra Negra).
2. Criação/adequação de circulação entre o encontro das Ruas Ipiranga e Antônio Corrêa Barbosa e a margem esquerda no Engenho, cruzando o Parque da Rua do Porto e o rio, de chata ou balsa (denominado como eixo SESC-Ciaporanga, aproveitando-se das possibilidades de articulação entre a agenda cultural do SESC com a dinâmica de lazer da Rua do Porto).
3. Adequação dos acessos e cruzamento do Parque da Rua do Porto através do eixo Chácara Nazareth-Travessa Luiz Thomazi, no calçadão.
4. Adequação dos acessos e cruzamento do Parque da Rua do Porto através do “eixo

(5) Ação de projeto em pontos de afastamento que dificultam a visão do rio como organismo contínuo, como uma leitura e apreensão contínua e, consequentemente, como um passeio e fruição contínuos. É, nos casos de impossibilidade na transposição de barreiras, o entendimento e a consideração destas barreiras como um benefício ao projeto.

- Paço Municipal” (adequação de acessos, transformação da península do lago em ilha e criação de passarelas).
5. Criação de acessos e conexão entre o calçadão e Parque da Rua do Porto com a Área de Lazer do Trabalhador.
 6. Conexão transversal entre a Praça da Boyes e o Engenho Central através do espaço contíguo à escada d’água do canal da Fábrica Boyes (identificado no PAE como “Ladeira das Flores”, em função do potencial florístico definido pela inclinação e insolação propícias).
 7. Como diretriz para a construção de novas pontes, a manutenção das margens contínuas, garantindo a não-interrupção dos corredores ecológicos representados pelas margens e promovendo a conexão longitudinal de ambos os lados por sob a ponte.

II – Manutenção dos espaços livres existentes, associada à sua requalificação paisagística:

1. Recuperação/criação de lagoa na margem direita, imediatamente à jusante dos últimos grandes galpões do Engenho Central.
2. Recuperação da cobertura vegetal das ilhas dos Amores e dos Namorados, em consonância aos projetos elaborados pelo SEMAE – Serviço Municipal de Água e Esgoto.
3. Recuperação e tratamento da cobertura vegetal da margem esquerda junto à cabeceira da Ponte do Mirante, visando garantir a liberação das visuais do salto e do Engenho Central a partir da chegada das Avenidas Armando de Salles Oliveira e Renato Wagner.
4. Criação de belvedere na quadra entre a Avenida Beira Rio e as Ruas São José e Prudente de Moraes, lateral ao Palacete Luiz de Queiroz.
5. Criação de praça na já citada “Ladeira das Flores”. Trata-se de um dos pontos-chave do Projeto Beira-Rio neste trecho Mirante-Morato: é uma das poucas áreas do terceiro leito que permite uma conexão transversal entre a margem e as cotas mais elevadas do centro; possibilita leituras simultâneas da Praça da Boyes, da Fábrica Boyes, do Engenho e do rio e do Palacete Luiz de Queiroz; e, de quebra, constitui-se provavelmente num dos últimos locais desta área tão antropizada da margem esquerda no Centro que ainda guarda potenciais informações arqueológicas, fundamentais para o conhecimento científico dos processos de ocupação humana na cidade, desde períodos pré-coloniais até a fase da industrialização entre os séculos XIX e XX.
6. Recuperação e tratamento da cobertura vegetal de ambas as margens com espécies nativas ao longo de todos os percursos entre as pontes do Lar dos Velinhos e do Caixão.
7. Requalificação paisagística da área verde entre as Ruas Maria Maniero e Maurice

Allain, diretriz considerada pelo escritório Brasil Arquitetura à época da apresentação do Museu de Ciência e Tecnologia com a incorporação e continuidade até o Parque do Mirante.

III – Aproveitamento e incremento do existente, corrigindo-lhe os vícios e potencializando suas virtudes:

1. Recuperação do canal do Engenho no trecho paralelo à Avenida Juscelino Kubitschek, conjugado a projeto paisagístico e de trilhas para pedestre ao longo deste percurso, chegando até o Shopping Center Piracicaba, à montante.
2. Requalificação do Largo dos Pescadores, rampa de barcos, Praça dos Artistas, das margens no Calçadão, da Casa do Povoador e do acesso ao Museu da Água.
3. Implementação de mirante/belvedere público no terraço da Prefeitura. De uso público e acesso externo, um elevador conduziria ao terraço do edifício, levando o cidadão e o turista a compartilhar com o poder público uma das melhores visuais que se tem de toda a orla urbana do Piracicaba, num gesto simbólico de grande ganho.

IV – Consideração do dado cultural como elemento condicionante de projeto:

1. Manutenção e redesenho dos pontos tradicionais de atracação de barcos na Rua do Porto.

2. Manutenção e redesenho da tradicional área de afluxo e concentração de pessoas para a visualização do encontro das bandeiras durante a Festa do Divino;
3. Manutenção e redesenho da margem na Rua do Porto como local de pesca, sem prejuízo aos usos gastronômico e contemplativo.
4. Manutenção e redesenho dos pontos tradicionais de concentração de pessoas e usuários na margem da Avenida Beira Rio.

V – Reorganização da geometria viária de circulação de veículos, objetivando a prevalência do pedestre (o cidadão a pé é mais frágil):

1. Redesenho da geometria viária nas cabeceiras das pontes do Morato e do Mirante. No caso da ponte do Mirante, considerando-se as possibilidades oferecidas pela localização do Hotel Beira Rio e do Clube de Campo de Piracicaba. Especificamente em relação ao ginásio coberto deste último, a potencialidade de um novo desenho de acessos associados a ajustes administrativos, poderia proporcionar à cidade usos independentes dos do clube privado, configurando-se como um equipamento de peso nos casos de shows e jogos, dinamizando aquela área do encontro das Avenidas Renato Wagner e Armando de Salles (até hoje um lugar de passagem que se busca

abandonar rapidamente ao sinal verde do semáforo);

2. Alterações geométricas no traçado da Avenida Beira Rio, com adoção de sentido único Mirante-Morato, alargamento de calçadas, estacionamento ao longo do leito carroçável e adoção de elementos moderadores de tráfego – tudo associado à requalificação paisagística geral daquele trecho, tendo como foco a liberação espacial do Largo dos Pescadores e da Casa do Povoador (cuja atual implantação em relação à via é de absoluto desrespeito com um dos mais importantes representantes da arquitetura vernácula colonial ainda existente na cidade).

Projetos e obras

O fato de o projeto para a Rua do Porto ter sido gestado basicamente pela mesma equipe técnica e em período concomitante ao da elaboração do PAE garantiu ao processo não apenas coerência de abordagem e preservação de sua representatividade, mas oportunidade de aprofundamento da conceituação por meio de: novas leituras, mais intrinsecamente ligadas aos objetos da intervenção; do aparecimento de demandas concretas tanto da administração como da população; do levantamento de restrições de caráter jurídico e ambientais; e da paulatina transformação do diálogo institucional em estabe-

lecimento de parcerias até negociações de prioridades.

Desta forma, os desenvolvimentos dos dois primeiros projetos de intervenção urbana (na Rua do Porto e na Avenida Beira Rio até o Largo dos Pescadores) ecoaram as vozes do Diagnóstico e espelharam as múltiplas interfaces da relação entre rio e cidade por meio de sedimentação das diretrizes apontadas na conceituação geral do Plano de Ação Estruturador do Projeto Beira-Rio, tais como:

- A prevalência do pedestre no espaço urbano;
- O elemento cultural como dado definidor de projeto;
- A manutenção de usos consolidados;
- A recuperação e preservação dos recursos e patrimônios naturais e construídos;
- A tão desejada reaproximação do cidadão com o rio, física e subjetivamente.

Muito embora fruto de exaustivas análises, de toda a complexidade dos interesses envolvidos nas áreas de projeto e do engenho das soluções que costuraram atendimentos das demandas políticas, sociais, físicas e territoriais, a simplicidade das intervenções contrastam com o reinante desejo de utilização de arquiteturas de equipamentos públicos ou privados como fixação ostensiva de uma imagem, sedução de multidões e “transformação” de cidades.



Figuras 3 e 4
Margem do rio Piracicaba
à altura da Avenida Beira
Rio, antes das intervenções
(2004). Crédito: Fábio
Guimarães Rolim



Figuras 5 e 6

Deques de restaurantes
na Rua do Porto, antes
das intervenções (2004).
Créditos: Sabrina
Rodrigues Bologna



Neste sentido, os projetos nada mais fizeram que identificar as potencialidades, corrigir excessos e incentivar as próprias virtudes dos locais de intervenção. E, tal como em todo o processo, sempre valorizando muito mais os palcos e seus atores que seus autores.

De forma quase singela, os projetos buscaram a reaproximação das pessoas com o rio; criaram situações favoráveis ao passeio, ao estar e à contemplação, além de estimular o convívio entre os distintos públicos que fazem uso dos locais: moradores e comerciantes, transeuntes e comensais, pescadores e turistas.

Como coroamento de todo o processo iniciado anos antes, e ultrapassando os limites dos mandatos de diferentes administrações municipais, as obras das duas primeiras etapas de intervenção lograram boa parte dos anseios apontados desde a fase de Diagnóstico. Propiciaram momentos de incomum e sensível costura física e histórica como a da adaptação e revisão do projeto executivo para o reaproveitamento de estruturas sob os barrancos das margens de obra urbana (iniciadas à época da abertura da Avenida Beira Rio e ocultas havia décadas). Demonstraram a viabilidade de recuperação de parte do espaço público “roubado” pelas vias de tráfego, sem significar uma perda de fluxo viário. Permitiram, estimularam e equilibraram toda uma gama de interesses e superposições de demandas,

desde as mais públicas até as privadas, das coletivas às individuais, das recreativas às comerciais, das técnicas às sociais.

Estas obras, ainda, renderam homenagem às mais simples ou tradicionais manifestações populares, artísticas, culturais e religiosas que desses espaços se apropriaram, pois cada qual a seu modo não faz menor celebração ao rio, mesmo que inconsciente, do que todo o esforço do projeto.

Descrição das intervenções

Rua do Porto

A área de abrangência desta primeira obra se estendeu por 800 metros de uma região marcada por um contínuo processo de ocupações distintas e sobrepostas: área de grande possibilidade de concentração de agrupamentos humanos pré-coloniais; berço de moradias de pescadores; sítio de extração de argila e sede de olarias; hoje, uma zona de uso misto, onde a função habitacional ainda resiste ao crescente comércio de bares e restaurantes.

A localização de dois grandes parques públicos (Parque da Rua do Porto e Área de Lazer do Trabalhador) faz da região um importante polo de lazer. Somam-se, ainda, festividades municipais, como a tradicional Festa do Divino e os passeios de barcos e de boias, que transformam ciclicamente as margens do rio em praia do piracicabano. Palco de feiras de artesanato e apresentações de

Figura 7

Ilustração da proposta de intervenção para Requalificação da Rua do Porto (2003). Crédito: Fran Cavallari

música de raiz, o local seduz turistas e patriotas e continua a atrair grandes levadas de pescadores anônimos nas temporadas de pesca.

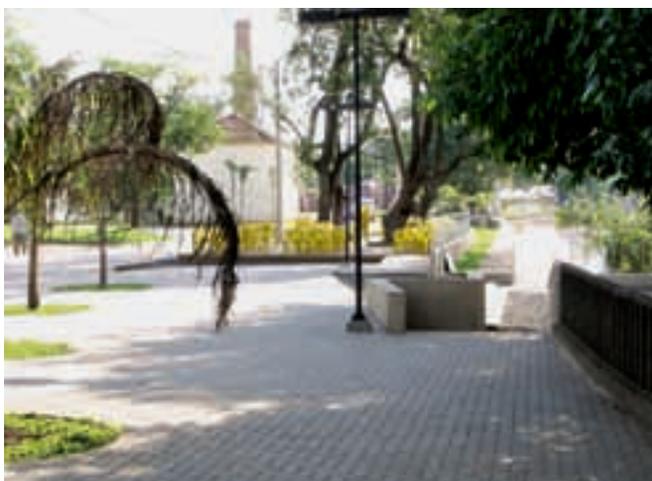
À região foi proposta uma série de pequenas intervenções de caráter público e interesse coletivo: alteração dos acessos e consequente melhor definição das relações entre o Calçadão da Rua do Porto e o Parque lindeiro; melhorias da acessibilidade dos pedestres e pessoas com necessidades especiais; reforma, criação ou ampliação de estruturas de apoio (sanitários, vestiários, área de lazer, equipamentos urbanos etc); incremento de vagas de estacionamento; substituição e melhoria dos sistemas de drenagem e iluminação pública; elaboração e implementação de

extenso projeto de paisagismo das áreas verdes e de recuperação da margem com vegetação nativa (antes dominada por espécies invasoras), a cargo do já citado LERF-ESALQ/USP.

Das possibilidades pela paisagem oferecidas e do componente simbólico da aproximação ao rio, foram construídas defronte a um remanescente de olaria (o Casarão do Turismo, hoje sede do poder público no local) uma passarela de pedestres ao longo de arrimo existente, associada a uma estrutura de concreto que se comporta como banco, palco e mirante. Este conjunto oferece vários níveis de observação do rio, qualidade multiplicada à razão das centenas de pessoas que comparecem anualmente naquele pon-



Figuras 8, 9, 10 e 11
Fotos da Rua do Porto com as obras recém-concluídas. Créditos: Eduardo Dalcanale Martini (Foto 8), Sabrina Rodrigues Bologna (Foto 9), Fábio Guimarães Rolim (Fotos 10 e 11).



to para acompanhar o encontro dos barcos, clímax da Festa do Divino.

Outra proposta, fundamental na intenção do projeto, é a reorganização dos elementos componentes da estreita faixa de 20 metros entre a testada do casario e a água, buscando convidar, abrigar e estimular um rico convívio entre moradores e comerciantes, transeuntes e comensais, contempladores, pescadores e turistas, áreas construídas e áreas verdes.

O antigo “calçadão” não incentivava sua apropriação pelos pedestres, tanto devido à calha de rua mantida intacta quando de sua criação, como pelo desrespeito à proibição de tráfego motorizado além, ainda, das guias, sarjetas e estreitos passeios remanescentes daquela condição e de sua ocupação indiscriminada por mesas dos bares e restaurantes; a margem do rio, por sua vez, mantinha-se oculta e inacessível, tomada por avanços irregulares de deques, lajes e platôs artificiais dos restaurantes.

O novo calçadão foi inteiramente refeito com base em mudanças do piso e geometria, com dimensões mais apropriadas ao passeio; a margem foi liberada ao acesso em seu trecho menos íngreme, a partir da definição de arrimos recuados das novas áreas em deques, britas e pisos vegetados. Foi, então, aberta uma trilha para pedestres na margem, em cuja estrutura foi incorporada a base existente do antigo arrimo em pedras que jazia oculto sob o talude.

(6) O trecho não executado desta etapa refere-se ao entorno da Casa do Povoador, entre as Ruas São José e Prudente de Moraes. As obras já estão em andamento desde outubro de 2011.

O recurso utilizado foi o de reorganizar a ocupação da margem pela alternância de planos e níveis. Desta forma, o projeto reaproximou as pessoas do rio, criou situações favoráveis ao passeio e ao estar, ao trabalho e à contemplação.

Largo dos Pescadores

Diferentemente da obra na Rua do Porto, onde a soma de pequenas intervenções se uniram para obtenção do resultado desejado, neste segundo projeto, parcialmente executado⁽⁶⁾, a utilização dos recursos se concentrou principalmente no uso de uma ferramenta principal: a manipulação do sistema viário. Esta postura se justifica pelo fato dele próprio ser razão de grande parte dos problemas ali diagnosticados.

Fruto das desenvolvimentistas décadas de 1950 e 1960, a Avenida Beira Rio recolocou a área ribeirinha no mapa da cidade, mas, como a maior parte das intervenções deste período, com ênfase excessiva no trânsito motorizado em detrimento dos espaços públicos.

O Largo dos Pescadores, antigo entreposto e porto fluvial do “picadão de Cuiabá”, tinha suas dimensões amputadas e seu contato com o rio isolado pelas duas faixas de rolamento da avenida. Da mesma forma, um antigo e importante exemplar de arquitetura vernacular em taipa (Casa do Povoador) foi quase soterrado pela presença



Figura 12
Ilustração da proposta
para a margem do rio,
privilegiando a circulação
dos pedestres. Crédito:
Fran Cavallari

Figura 13
Ilustração da proposta
para a Avenida Beira Rio.
Crédito: Fran Cavallari



Figura 14

Ilustração da proposta para o entorno da Casa do Povoador. Crédito: Fran Cavallari



Figura 15
Largo dos Pescadores
após a execução das
obras de requalificação.
Crédito: Justino Lucente.



esmagadora do muro de arrimo de sustentação das referidas pistas.

O passeio público lindeiro ao rio espreme-se entre as guias da avenida e um contínuo guarda-corpo de proteção e isolamento em relação às margens.

Baseada em contagens de veículos e análises de mobilidade da região, foi proposta a transformação do trecho final desta avenida em via de mão simples num trecho de apenas quatro quadras entre as Ruas Prudente de Moraes e Rangel Pestana.

O projeto se utilizou do ganho espacial gerado pela exclusão de uma das pistas para articular uma série de mudanças nos espaços públicos. Entre o Largo e a Casa do Povoador (ainda não implantado) foi planejado um eixo diagonal que conduz a alterações simultâneas nestes espaços e na relação entre ambos.

Com o recuo da pista, a Casa do Povoador, hoje museu municipal, ganhará visibilidade com uma encosta mais suave, na qual foi proposta uma arquibancada de estar e acesso, convidando à entrada na casa-monumento ou à mera contemplação do rio e do salto, visíveis logo abaixo. Espera-se que o local, hoje quase despercebido, ganhe mais vitalidade e se torne um polo de atração.

Em relação ao Largo, as mudanças visaram claramente recuperar parte do espaço perdido para o viário. Foi proposto o nivelamento de todo seu piso, resultando num destaque em relação ao nível do leito viário.

Este recurso possibilitou uma melhor apreensão visual do rio, antes fragmentada pela distância e pelos obstáculos entre o Largo e as margens.

Local de acontecimentos de várias festividades que contam com o fechamento do fluxo de veículos durante suas realizações, no Largo foi utilizado o mesmo piso dos grandes níveis moderadores de tráfego a ele lindeiros. Estes resultam, no dia-a-dia, numa prevalência do pedestre naquele encontro de fluxos e, durante as festividades, numa extensão da praça à população, sem a presença de guias e sarjetas.

Ao restante do percurso foi aplicado um alargamento dos passeios, em especial da calçada junto às edificações; na face marginal ao rio, a adequação da largura do piso e a retirada dos guarda-corpos, com a implantação de um talude gramado ao longo dos desníveis existentes. A retirada das barreiras e a atração natural e visual despertadas pelas águas são um convite ao passeio na orla ou ao pouso descompromissado sob a sombra das árvores no percurso.

Conclusão

O primeiro grande desafio para o Projeto Beira-Rio já teve uma consequência positiva, dada a continuidade da execução do projeto na margem esquerda, atingindo já duas etapas concluídas e em vias de uma terceira ter início.

Assim, subsistem outras dimensões do Projeto a serem equacionadas e implementadas, como a gestão dos espaços públicos requalificados e a natureza matricial do Projeto.

Em relação ao primeiro ponto, é preciso ter claro que a própria noção de espaço público é marcada por conflitos, muitas vezes entendido de modo falho, fragmentado e eivado de vícios privatizantes. Na região da Rua do Porto, a antiga prática de considerar o espaço público próximo aos estabelecimentos comerciais como extensão natural das propriedades particulares deve ser combatida para que os problemas anteriores ao Projeto não retornem, prejudicando todo o esforço investido.

Quanto à natureza matricial do Projeto, diversos de seus aspectos ou valores devem gradativamente nortear todas as intervenções relacionadas ao rio, ainda que não sejam do escopo específico do Projeto, a fim de não ocasionar prejuízos e riscos à rica paisagem ribeirinha piracicabana.

Tais questões apontam para uma necessidade já sentida quando do desenvolvimento do Projeto: a constituição de um fórum permanente de discussão e proposição que promova a articulação e transversalidade entre os diversos segmentos que atuam no contexto ribeirinho, ampliando a participação e controle social. Essa estrutura deveria promover a articulação de setores acadêmicos, empresariais, movimentos

sociais, dentre outros, em associação com o poder público em suas distintas esferas e instâncias, com atribuição de gerir a continuidade programática do Projeto Beira-Rio e garantir-lhe sua matricialidade.

Os objetivos de tal fórum poderiam, então, ser divididos em três grupos, tendo-se sempre como focos e limites os conceitos emanados pela evolução Diagnóstico-PAE:

- desenvolvimento e refinamento das diretrizes e implementação de ações previstas pelo Plano de Ação Estruturador, nos mais diversos âmbitos de atuação e escala – Educação Ambiental, intervenções arquitetônico-urbanísticas, recuperação e preservação de patrimônios estratégicos (tanto naturais como construídos), etc;
- promoção da articulação e transversalidade entre as diversas esferas em que se compõem o Executivo (instituto de planejamento, autarquia de água e esgoto, secretarias de meio ambiente, trânsito, transportes, cultura, esportes, educação etc) e entre a diversidade de atores institucionais com ingerência no corpo d'água (órgãos de proteção ambiental e cultural, secretarias estaduais, comitê e consórcio de bacias hidrográficas, prefeituras de outros municípios etc);
- promoção da participação e envolvimento comunitários e da sociedade organizada nos desenvolvimentos das duas frentes de trabalho supracitadas.

A consecução desta empreitada – que, afinal, já teve início com a maturação de seus conceitos, o fortalecimento de instrumentos de análise, a interlocução e a definição de premissas e a continuidade das obras – requer sem dúvida grande esforço coletivo e

concentrado numa mesma direção para o enfrentamento de uma decisiva mudança paradigmática. Processo bastante possível de ser comparado simbolicamente ao confronto dos peixes com o obstáculo do salto quando de seu percurso rio acima – a piracema.

Referências Bibliográficas

LERF – Laboratório de Ecologia e Restauração Florestal/ESALQ. “Plano de Adequação Ambiental e Paisagística do trecho urbano das margens do rio Piracicaba”. Piracicaba: LERF-ESALQ/USP, 2003.

PMP. “Projeto Beira-Rio: Plano de Ação Estruturador”. Piracicaba: PMP, 2003.

STEFANI, Arlindo. “Projeto Beira-Rio. Diagnóstico. Prefeitura do Município de Piracicaba – A cara de Piracicaba”. Relatório Final. Issy: 2001a.

_____. “Projeto Beira-Rio – Prefeitura de Piracicaba/SP. 2001-2005. Proposta Provisória”. Issy: 2001b. Mimeo.

Recuperação de rios urbanos

MARIA CECÍLIA BARBIERI GORSKI



MARIA CECÍLIA BARBIERI GORSKI

é sócia diretora da empresa Barbieri + Gorski Arquitetos
Associados que desenvolve trabalhos de planejamento e projetos
paisagísticos e projetos na área de recreação em vários estados do
Brasil. É autora do livro “Rios e Cidades: Ruptura e Reconciliação”
publicado em 2010 pela Editora Senac São Paulo.

A condição dos rios, de modo geral, evoluiu de base de assentamento de núcleo de urbanização a empecilho para o desenvolvimento urbano.

Os cursos d'água se constituíram, por séculos, em ambientes atraentes para a criação de assentamentos assegurando a subsistência de homens e animais, a possibilidade de permanência no sítio e a organização de várias civilizações.

Em certas regiões do Brasil, as populações ribeirinhas tiveram, e ainda têm seu cotidiano associado aos rios e córregos. Assim, a água é utilizada na habitação, na ativação de engenhocas, como o monjolo ou roda d'água, e está presente em espaços de lazer, como o futebol de várzea.

O leito fluvial serve, ainda, para o deslocamento, para lavagem de roupas e

atividades extrativistas, como a pesca, e para a mineração de areia, argila e pedras.

Os cursos d'água são também marcos referenciais e demarcadores de território. Muitas das divisas entre estados brasileiros foram estabelecidas pelo traçado dos rios. O traçado de eixos viários, ferrovias e depois rodovias coincidem muitas vezes com os eixos fluviais.

O desequilíbrio entre o desenvolvimento socioeconômico e a qualidade ambiental do meio físico passa a se acentuar a partir da segunda metade do século XX.

Dentre as principais ações antrópicas, características do desenvolvimento urbano que impactam os sistemas fluviais, podemos citar a supressão das matas ciliares e redução das florestas, as alterações morfológicas no leito dos cursos d'água, nos banhados e nos deltas, o impacto do crescente

volume dos deflúvios lançados nos canais fluviais decorrente da contínua impermeabilização do solo urbano e a invasão das várzeas pela pressão dos sistemas ferroviário e rodoviário.

No Brasil, acrescem-se às interferências elencadas, a situação de desigualdade social e o déficit habitacional que propiciam a ocupação irregular das APPs – Áreas de Proteção Permanente – dos córregos e rios. A precariedade do saneamento básico, a ausência de planos diretores de drenagem urbana e a falta de integração entre as diversas esferas e setores de gestão agravam o quadro de deterioração da rede hidrográfica brasileira, assim como as abordagens setoriais e unidisciplinares que privilegiaram por décadas a geração de energia sem a devida avaliação dos impactos ambientais envolvidos.

Os prejuízos aos sistemas fluviais mais evidentes são a degradação da qualidade da água e alterações nas condições hidrológicas do rio, afetando seu leito, capacidade de drenagem e fluxo. Este quadro tem implicado em aumento das inundações, em escassez do volume de água e deterioração de sua qualidade enquanto recurso hídrico para abastecimento urbano. A fauna e flora nas áreas do entorno dos córregos são profundamente afetadas, tendendo a se extinguir.

O ambiente de esportes, turismo e lazer proporcionado pelas orlas ribeirinhas desapareceu do cenário de nossas cidades ocorrendo em geral a desvalorização das

áreas lindeiras. A situação de ruptura nas relações entre as cidades e os cursos d'água e o surgimento de planos de recuperação dos corpos d'água no ambiente urbano são o tema central deste artigo.

A partir da exploração e do entendimento de seis casos de recuperação de rios urbanos, três deles brasileiros e três localizados na América do Norte, buscou-se uma metodologia que possibilitasse extrair quais os princípios relevantes por eles adotados.

Neste artigo serão expostas as categorias de abordagem e de análise dos projetos de recuperação de rios urbanos. Sendo o Projeto Beira-Rio um dos três casos brasileiros estudados, busca-se aqui posicioná-lo em relação às categorias de análise apresentadas.

Planos de Recuperação de rios urbanos

Para estabelecer o termo adequado a ser aplicado na requalificação dos cursos d'água buscaram-se as definições adotadas pelo programa da Comissão Europeia – *URBEM (Urban River Basin Enhancement Methods)* que se dedica ao estudo de bacias hidrográficas urbanas.

As intervenções são assim definidas:

- **Restauração** – restabelecimento da condição original do curso d'água no tocante às suas características físicas, químicas

cas e biológicas, ou seja, um retorno de cunho funcional e estrutural ao estado pré-antropização;

- **Reabilitação** – retorno parcial às condições funcionais e/ou estruturais do estado original ou pré-degradação do curso d'água ou resgate do equilíbrio funcional;
- **Renaturalização** – recriação naturalística de um ecossistema fluvial, sem, contudo, restabelecer o traçado original do curso d'água.
- **Recuperação** – melhoria do estado do curso d'água e seu entorno, tendo como objetivo uma valorização geral das dimensões ecológica, social, econômica e estética.

O termo recuperação pareceu ser o mais adequado aos propósitos dos planos que vêm sendo desenvolvidos da década de 1990 em diante, em que se propugna a integração dos rios com o tecido urbano buscando um equilíbrio entre o desenvolvimento econômico-social e a preservação do meio ambiente.

Essa temática está intimamente vinculada ao planejamento da paisagem e do território, envolvendo a gestão do sítio urbano e dos recursos naturais. Os valores ambientais, paisagísticos, estéticos e culturais emanados da sociedade em geral ou de grupos específicos podem contribuir para as tomadas de decisão e oscilam entre a credibilidade na engenharia ou na técnica

para resolução dos problemas ambientais e a abordagem ecológica de preservação da natureza e dos recursos naturais.

Os Movimentos mundiais de qualidade do meio ambiente favorecendo o surgimento de planos de recuperação de rios urbanos.

É importante situar o advento dos planos de recuperação urbanos na esteira da reflexão que os movimentos mundiais sobre a qualidade do Meio Ambiente promoveram, de forma determinante, para a conscientização da importância da qualidade do Meio Ambiente no planeta, considerando-se os impactos ocasionados pelo desenvolvimento econômico e pela intensificação da urbanização.

A Conferência da ONU – Organização das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente que se realizou em junho de 1972, em Estocolmo, foi um marco fundamental, a partir de quando se começaram a desenvolver a legislação, os ministérios e entidades comprometidas com as questões ambientais.

Vinte anos mais tarde, a Conferência, conhecida como Cúpula da Terra, Rio 92 ou Eco 92, reuniu cerca de 178 nações em torno da equação meio ambiente e desenvolvimento, resultando em cinco importantes documentos: Convenção sobre Mudança Climática, Convenção sobre Diversidade

Biológica, Princípios para Manejo e Conservação de Florestas, Declaração do Rio e a Agenda 21.

A Constituição Federal de 1988 e a Constituição Estadual de São Paulo de 1989 já consideravam a água como um bem público e, a bacia hidrográfica, como a unidade territorial de planejamento e gestão.

Regulamentada a Constituição de 1989, o governo instituiu pioneiramente no Estado de São Paulo, por meio da Lei Estadual 7.633/91, a Política Estadual de Recursos Hídricos e o SIGRH – Sistema Integrado de Recursos Hídricos em São Paulo, composto pelos Comitês de Bacia, CRH – Conselho Estadual de Recursos Hídricos e FEHIDRO – Fundo Estadual de Recursos Hídricos⁽¹⁾.

Os Comitês de Bacia Hidrográfica foram definidos como as instâncias descentralizadas de gestão das bacias hidrográficas nas 22 UGRHIs – Unidades de Gerenciamento dos Recursos Hídricos, em que foi dividido o território paulista, sendo constituídos de forma tripartite – isto é, com a participação equitativa de representantes do Estado, dos municípios e da sociedade civil. O CRH é a instância central deliberativa de recursos hídricos em causas que ultrapassem os limites das UGRHIs ou sejam de interesse do Estado. O FEHIDRO constitui-se em suporte financeiro do sistema de gestão das águas com caráter descentralizado no âmbito de cada Comitê de Bacia.

Categorias de abordagem por parte dos planos de recuperação de rios urbanos

Como mencionado anteriormente, para entender os planos de recuperação de rios urbanos, sua abrangência e os princípios que os têm norteado, selecionaram-se para estudo os seguintes casos:

1. Rio Don localizado em Toronto – Canadá;
2. Rio Los Angeles localizado em Los Angeles – EUA;
3. Rio Anacostia localizado em Washington – EUA;
4. Projeto Beira-Rio, desenvolvido em Piracicaba, São Paulo;
5. Rio Cabuçu de Baixo, tributário do rio Tietê na cidade de São Paulo;
6. Parque Mangal das Garças, situado na orla do Rio Guamá, em Belém do Pará.

Não cabe aqui aprofundar o estudo desses casos, mas sim apontar os princípios gerais que foram observados e extraídos nos planos, classificados em cinco categorias de atuação dos planos de recuperação dos rios urbanos. São elas:

1 – Recuperação e proteção do sistema fluvial

Ao tratar da recuperação e proteção do sistema fluvial, é necessário entender o rio como unidade ecológica e funcional,

(1) FEHIDRO disponível em <http://fehidro.sigrh.sp.gov.br/fehidro/index.html>

Figura 1
Grande Biorregião de Toronto, localização da Bacia Hidrográfica do rio Don. Adaptada pela autora de HOUGH (1995, p. 52).
Desenhada por Ricardo Gusmão.

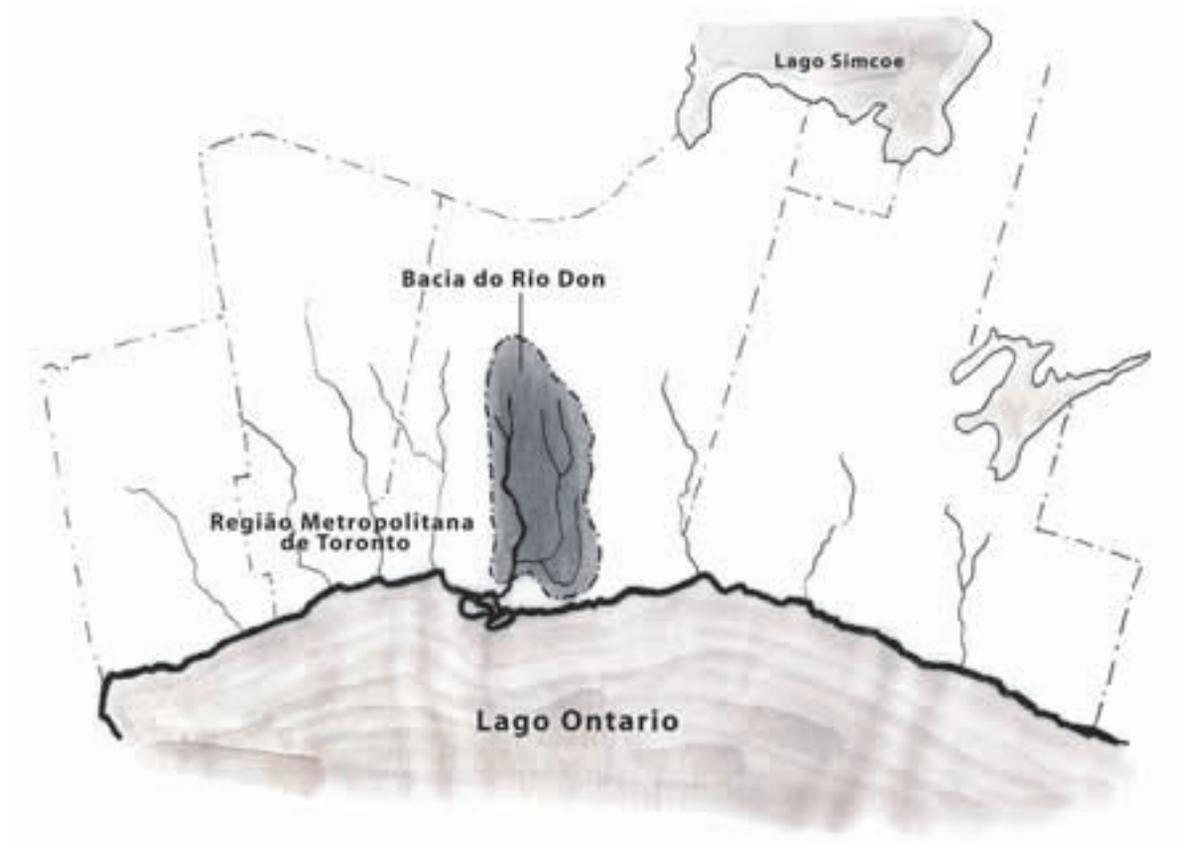






Figura 2

Meandros originais do rio Don, desconfigurados pela canalização. Adaptada pela autora de imagem de arquivo do escritório *du Toit Allsopp Hillier*, cedida por Bryce Miranda. Desenhada por Felipe Bracco.

Figura 3

Bacia do Los Angeles, que deságua no Oceano Pacífico no Porto de Long Beach. Adaptada pela autora a partir de Google Earth. Acesso em 16 nov. 2007. Desenhada por Ricardo Gusmão.

Figura 4

Foto aérea do trecho central da área de revitalização do rio Los Angeles. Crédito: LARRMP (2007, cap. 6, p. 6/23). Disponível em <www.larivermp.org/CommunityOutreach/masterplan_download.htm>. Cedida por Mia Lehrer & Associates, Landscape Architecture (www.mlagreen.com).



Figura 5

Bacia Hidrográfica do rio Anacostia. Adaptado pela autora de "The Anacostia Waterfront Framework Plan – District of Columbia Office of Planning" disponível em http://www.planning.dc.gov/planning/frames.asp?doc=/planning/LIB/planning/project/anacostia_waterfront/framework-pdf 2003, p.26). Desenhada por Ricardo Gusmão.

Figura 6

Bacia do rio Cabuçu de Baixo no contexto da RMSP. Adaptada pela autora de BARRROS (2005, caderno de anexos, p. 14). Desenhada por Ricardo Gusmão.

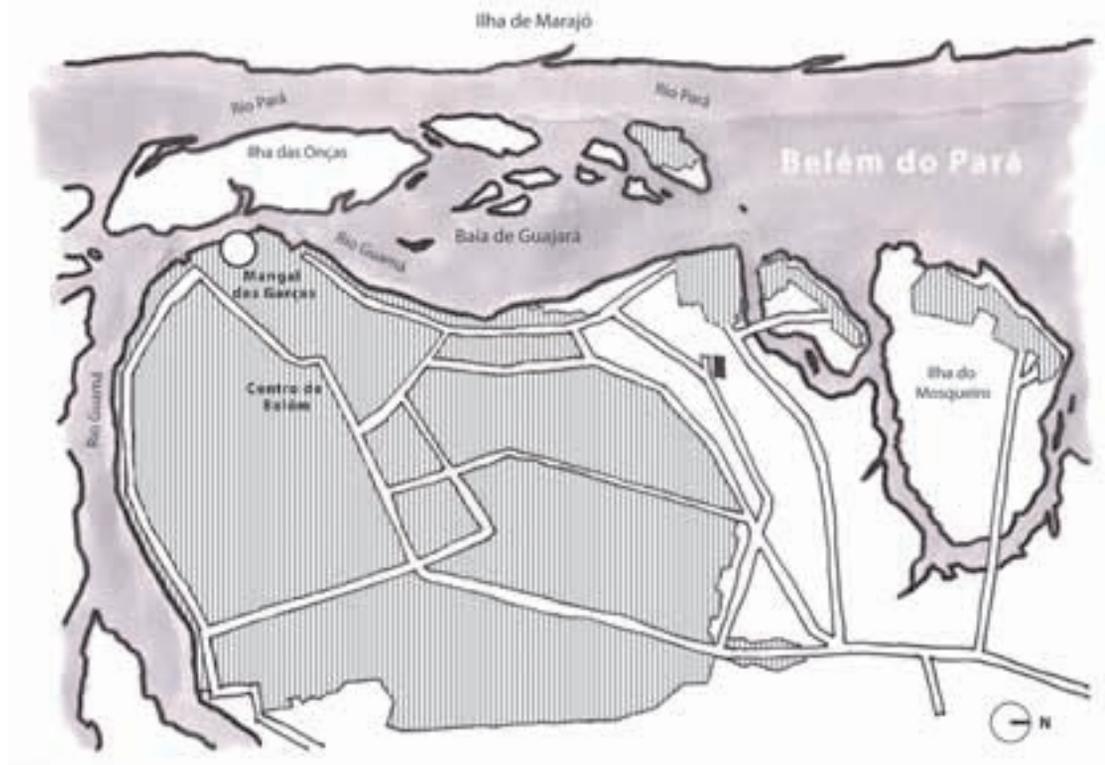
Figura 7

Localização da área de implantação do Parque Mangal das Garças. Adaptado pela autora a partir de Google Earth. Acesso em 16 nov. 2007. Desenhada por Ricardo Gusmão.

Figura 8

Parque Mangal das Garças

a) Aspecto da área antes da intervenção: terreno beira-rio isolado da várzea por muro de fechamento;
b) Aspecto da área depois da intervenção implementada. Crédito: Arquivo Rosa Grena Kliass.



dentro do contexto da bacia hidrográfica – nascentes, tributários, planícies de inundação e alterações estruturais – e caracterizá-lo ao longo de sua extensão, identificando as características dos trechos compreendidos na área urbanizada. Com isto, é possível subdividi-los em segmentos a serem tratados de acordo com suas especificidades, sem perder a noção do *continuum*.

Essa categoria está intimamente associada à caracterização do sítio e dos ecossistemas a ele associados – aquáticos, anfíbios e terrestres – e subdivide-se nos seguintes temas:

Qualidade da água

Relaciona-se às nascentes, às cabeceiras, aos córregos tributários, aos banhados ou alagados, às várzeas ou planícies de inundação, à presença da vegetação ripária ou não e à contribuição de poluentes e resíduos.

Trata-se de um dos objetivos mais complexos a serem atingidos pelos planos, os quais estabelecem horizontes de longo alcance. O prazo demandado para recuperação das águas se justifica pela dificuldade de atuação na escala da bacia hidrográfica, pelo montante de investimentos requerido, pelo monitoramento constante que se faz necessário e pela abrangência de diversos fatores que afetam a qualidade da água.

Para a melhoria da qualidade da água, a abordagem comum entre os planos consiste em: a) proteger as nascentes, não as so-

terrando, não as compactando e mantendo-as revestidas por vegetação; b) interceptar fontes de poluição, pontual ou difusa, por meio da coleta e do tratamento do esgoto e do gerenciamento e tratamento das águas pluviais; c) promover a coleta seletiva do lixo e dos resíduos sólidos oriundos da construção civil.

No Brasil 60% dos domicílios são ligados a redes de esgoto, sendo que apenas 40% do esgoto é tratado. Assim sendo, os rios como fontes de abastecimento urbano são afetados a ponto de não se prestarem mais para este fim.

O município de Piracicaba, em função da poluição do rio Piracicaba, proveniente dos municípios à montante, recorre ao rio Corumbataí. Entre os objetivos contemplados no PAE – Plano de Ação Estruturador consta a recuperação da qualidade da água, tendo como diretrizes a conclusão dos interceptores paralelos ao rio e construção de ETE – Estação de Tratamento de Esgoto. Constam ainda a coleta seletiva, a reciclagem do lixo e a industrialização dos resíduos sólidos.

Nos estudos de casos norte-americanos, como o saneamento básico está equacionado, o foco de atenção se concentra no combate à poluição difusa, que inclui as cargas tóxicas contidas nas áreas que anteriormente abrigavam indústrias e aterros sanitários (denominados *brownfields*), ou provenientes dos leitos carroçáveis das vias.



Características hidrológicas e morfológicas do rio, que se referem ao ciclo hidrológico, à dinâmica do curso d'água, com seus processos de erosão e sedimentação, e à forma natural do leito fluvial;

Em relação às características hidrológicas e morfológicas dos rios, grandes estragos ocorreram por meio de intervenções da engenharia, no entusiasmo do tecnocentrismo. Hoje, intervenções tais como canalização ou tamponamento de cursos d'água são alvos de críticas contundentes, pois ocasionam danos radicais aos ecossistemas, ao comportamento hidrológico do sistema fluvial e à paisagem urbana, além de não solucionarem a sua principal meta – conter inundações.

As propostas relativas à hidrologia e à morfologia englobam a recriação de meandros onde for possível. Incluem, ainda, o tratamento paisagístico das margens, a recuperação dos fundos de vale, a manutenção do traçado original do rio, a ampliação da capacidade de inundação por meio da remoção de sedimentos, a diminuição da velocidade do fluxo aplicando as medidas de remoção do tamponamento do canal, a remoção das paredes de contenção de concreto e a implantação da vegetação ripária. Propõem-se também a redução do impacto do volume das águas pluviais sobre os leitos dos canais fluviais, por meio dos planos de micro e macro drenagem, por meio da construção de bacias ou lagoas de detenção e retenção.

O rio Piracicaba apresenta um diferencial pelo fato de seu curso ser próximo do traçado original, mantendo o meandro. Portanto, as diretrizes e propostas concentram-se na proteção, preservação e manutenção da morfologia e na recuperação da navegação fluvial como forma de valorizar o rio.

O Sistema Cantareira de abastecimento de água para a região metropolitana de São Paulo, importando água da bacia do Piracicaba, trouxe impactos hidrológicos à região como *stress* hídrico na época da estiagem e ameaça de inundações durante a estação das chuvas, quando as comportas do reservatório do sistema têm que ser abertas.

Ecossistema e biodiversidade

Este tema está diretamente relacionado às matas ripárias e à conectividade entre fragmentos de vegetação, o que poderá assegurar a diversidade da fauna.

A recuperação da biodiversidade e a proteção ou reintrodução dos ecossistemas são objetivos de grande relevância nos planos analisados. As diretrizes fundamentais abarcam a proteção e a valorização das paisagens naturais remanescentes, bem como a recuperação dos *habitats* naturais, dos deltas e das funções ecológicas. Assim, as propostas decorrentes visam à recomposição da vegetação ripária com espécies nativas.

O Projeto Beira-Rio propõe a criação de corredores biológicos, com o plantio de vegetação adequada a esse contexto, bus-

Figura 9 (a, b, c)

Etapas de tratamento do canal do rio Los Angeles com ênfase na vegetação ripária e no acesso ao rio. Crédito: LARRMP (2007, cap.4, p. 4/4 – 4/5). Disponível em <www.lariverrmp.org/CommunityOutreach/masterplan_download.htm>. Cedida por Mia Lehrer & Associates, Landscape Architecture (www.mlagreen.com).

cando associar as questões ambientais aos usos urbanos consolidados.

Controle de inundação, drenagem e permeabilidade do solo

O controle de inundação é um dos principais elementos motivadores da elaboração dos planos. Os problemas causados pelas inundações estão intimamente relacionados à falta de equacionamento da drenagem e à impermeabilização do solo urbano. Várias medidas em relação à drenagem estão em desacordo com as abordagens contemporâneas mais associadas ao uso e ocupação do solo nas áreas de várzea e áreas lindeiras aos cursos d'água.

Nota-se que todos os casos estudados, anteriormente mencionados, empregam planos de drenagem que adotam predominantemente medidas não-estruturais e estruturais não convencionais, tais como: alargamento das várzeas; proteção ou criação de alagados ou banhados; retenção das águas pluviais nas escalas do lote ou bairro, do sistema viário e na expansão das áreas de várzea; aumento de áreas verdes livres e de recreação; racionalização de áreas pavimentadas e aumento da permeabilidade do solo urbano por meio de lagoas ou bacias de retenção, retenção ou jardins de chuva; introdução de biovaletas e redução da velocidade do fluxo das águas pluviais.

Duas medidas fundamentais para garantir a eficiência da drenagem ficam

evidentes: desconcentrar os deflúvios por meio da alocação de espaços livres vegetados na macro e micro escalas e adotar propostas de infiltração.

Outro aspecto que se nota nos planos internacionais é que adotam, com frequência, soluções de drenagem associadas ao tratamento paisagístico, como os jardins de chuva, bacias de retenção vegetadas e banhados construídos, estacionamentos com pisos drenantes e arborização, entre outras, proporcionando ao ambiente urbano múltiplas funções de infraestrutura, áreas de amenização do ambiente e recreação.

No Brasil, foram adotados os piscinões, que, apesar de atuarem como mitigadores nas enchentes, representam um transtorno em termos de qualidade do ambiente urbano.

O Projeto Beira-Rio contempla o incremento da captação das águas pluviais na macro e na micro escalas. Na micro escala estão previstos o uso de pisos drenantes e o plantio de árvores.

2 – Articulação com as políticas urbanas

O uso e ocupação do solo e as políticas de desenvolvimento econômico se relacionam às diretrizes a serem adotadas pelos planos de recuperação de rios urbanos.

Esse aspecto está relacionado às várias esferas jurisdicionais de decisão gover-

namental, federal, estadual e municipal, tendo como bases os marcos regulatórios e as negociações entre as várias instâncias governamentais e os atores integrantes do processo de desenvolvimento do plano.

O princípio da articulação com a política urbana, portanto, subdivide-se em:

Planejamento do uso e ocupação do solo e os ecossistemas fluviais

São estratégias que envolvem a articulação do plano às políticas urbanas, particularmente em relação à definição de usos, aos critérios de parcelamento do solo, aos índices de ocupação, às áreas destinadas ao lazer, aos equipamentos públicos e à infraestrutura.

Metas de desenvolvimento econômico integradas às metas ecológicas

São políticas envolvendo geração de emprego e renda que se integram diante dos ecossistemas, aqui entendidos como sistemas fluviais. No campo econômico, políticas de desenvolvimento urbano aliadas a oportunidades de geração de emprego e renda são essenciais para atuar em conjunto com a recuperação do meio físico.

3 – Inserção do rio no tecido urbano

Na medida em que o rio é encarado como obstáculo, que segmenta o tecido urbano e apresenta a orla isolada e desvinculada das áreas urbanizadas, é necessário

reintegrá-lo por meio de conexões transversais, longitudinais e também prover acesso atraente e seguro para as orlas.

Esse princípio subdivide-se nos seguintes temas:

Conexão intraurbana

Trata-se da integração entre bairros, bem como das conexões no sentido transversal ao rio – pontes, passarelas e balsas – e, longitudinal – sistema de navegação articulado ao sistema viário estrutural.

Quanto à conexão intraurbana, os planos propõem predominantemente ações diretas, tais como a introdução de pontes, passarelas e balsas para cruzamento do rio, conectando-o ao sistema viário estrutural e aos bairros adjacentes; a introdução ou recuperação da navegação, inserindo-a num sistema de transportes intermodal, e a criação de áreas públicas verdes e de recreação de acesso fácil e seguro.

O Projeto Beira-Rio, sob esse aspecto, propõe a exploração do rio como um caminho e a valorização de percursos a serem realizados a pé.

Acesso ao rio e a atividades de lazer

Identificar nos planos a presença de áreas públicas verdes de lazer, com acesso fácil e seguro.

A partir das últimas três ou quatro décadas do século XX, os rios nas áreas urbanizadas têm sido encarados, de modo ge-

Figura 10

Bacia do rio Cabuçu de Baixo – Programa de Ação 1: Controle de cheias/ Medidas em rua de fundos de vale, Caminhos Verdes. Crédito: BARROS (2005, p. 227 – 230). 10a – Levantamento fotográfico da autora, out. 2009. 10b – Adaptada pela autora, desenhada por Flávio Ventura.



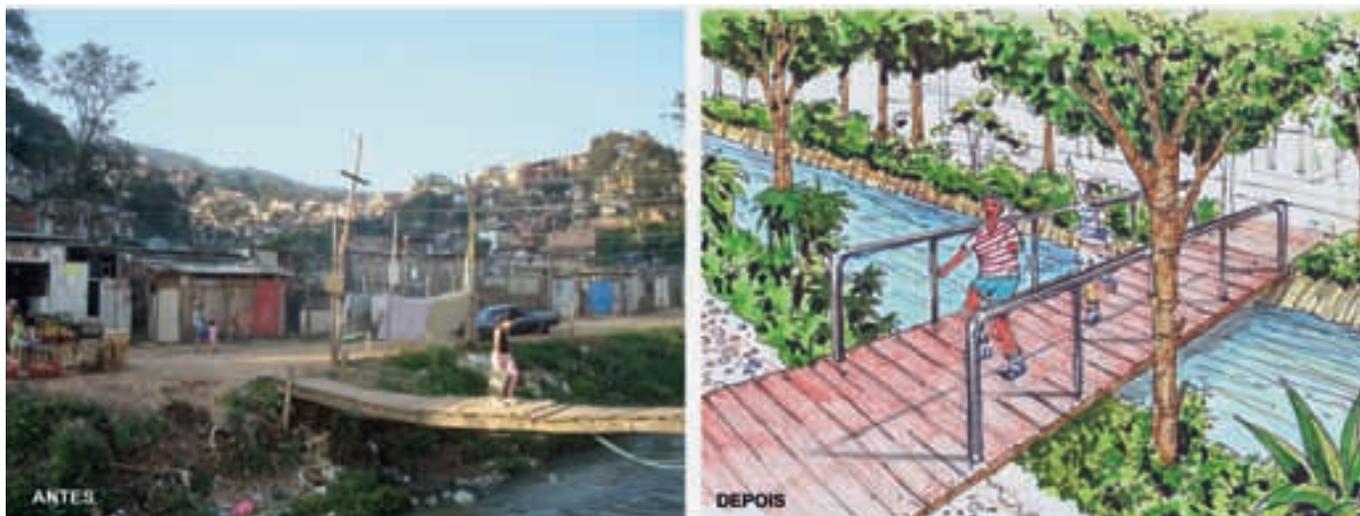
Figura 11

Bacia do rio Cabuçu de Baixo – Programa de Ação 2: Preservação e Recuperação Ambiental – Situação atual. Crédito: BARROS (2005, p. 281 – 284). 11a – Levantamento fotográfico da autora, out. 2009; 11b – Adaptada pela autora, desenhada por Flávio Ventura.



Figura 12

Bacia do rio Cabuçu de Baixo – Parque Linear do Bananal. Tratamento das margens e criação de passarelas adequadas à travessia de pedestres. Crédito: BARROS (2005, p. 305 – 308). 12a – Levantamento fotográfico da autora, out. 2009; 12b – Adaptada pela autora, desenhada por Flávio Ventura.



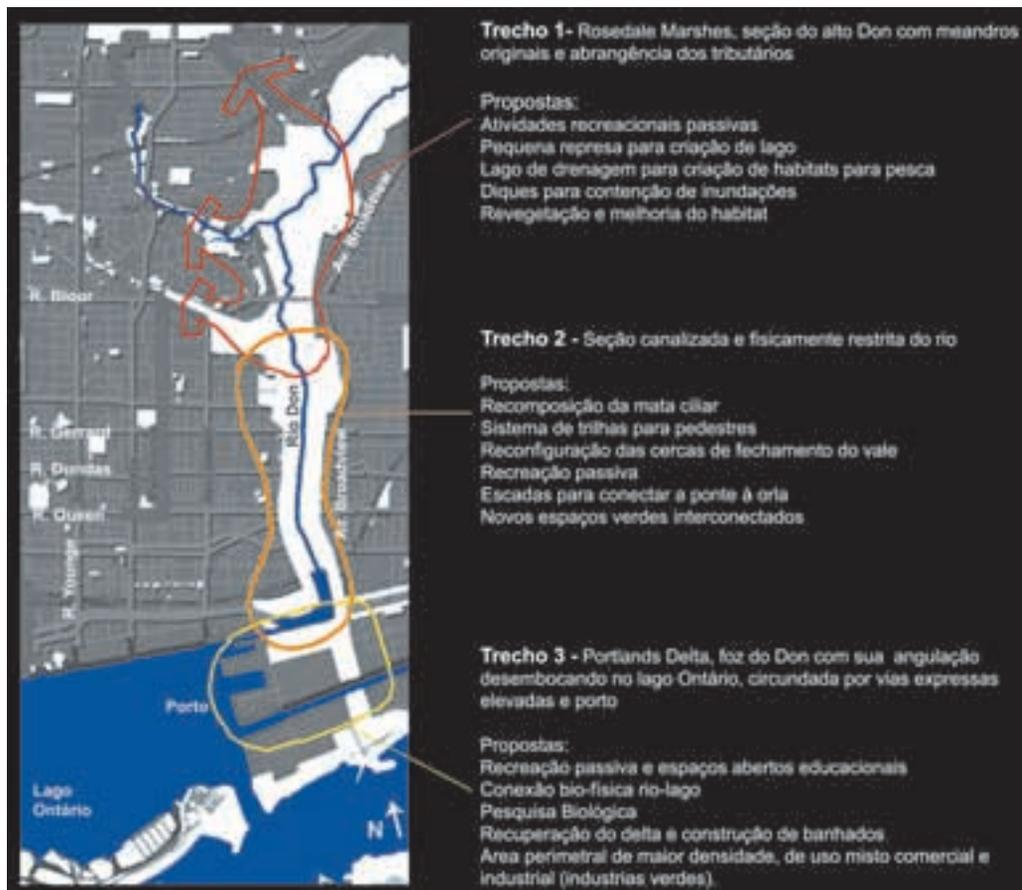


Figura 13
 Plano estratégico para o Baixo Don – compartimentação e categorização dos segmentos, e respectivas propostas. Adaptada pela autora de imagem de arquivo do escritório *du Toit Allsopp Hillier*., cedida por Bryce Miranda, desenhada por Felipe Bracco.

ral, como obstáculos. Assim sendo, todos os planos apresentam propostas de conectividade e mobilidade, que se traduzem em reconectar os corpos d'água e a população ao rio, integrá-los num sistema intermodal de transportes que inclua a navegação ou a travessia por balsa, além do cruzamento do rio para pedestres, bicicletas e veículos em geral. O plano de Anacostia, por exemplo, incluiu mais uma modalidade de transportes – o de veículo leve sobre trilhos.

Essas medidas de integração podem ocorrer por meio de ações diretas ou indiretas.

As ações diretas implicam em realização de obras nos espaços públicos, como parques, lineares ou não, incremento dos sistemas viário e de transportes públicos e tratamento das margens dos rios de maneira a acolher a população.

As ações indiretas são medidas de indução às transformações no espaço privado, que podem ocorrer por meio de campanhas, educação ambiental, normatização e incentivos.

Quanto ao acesso ao rio, os planos estabelecem duas modalidades de ações, com propostas que incluem: remoção de barreiras; acesso seguro e atraente para os pedestres e ciclistas, atentando para a qualidade do projeto e do mobiliário urbano, para assim incentivar as atividades de lazer nas orlas fluviais nos períodos diurno e noturno; conexão entre a orla e um sistema de

parques, corredores verdes e espaços abertos urbanos; exploração do potencial dos elementos pontuais reconhecidos pela população como patrimônios culturais, ambiental e de lazer, de modo a facilitar a visualização do rio como elemento de referência urbana.

4 – Valorização da identidade local e do sentido de cidadania

De acordo com Leccese *et al* (2004), todo rio tem uma história e uma relação com a cidade muito particulares, que devem ser entendidas e valorizadas, pois se trata de um significativo fator de identidade, associado a atividades culturais, recreacionais, esportivas, produtivas, religiosas e outras. Esse tema apresenta grande potencial de motivação para adesão a movimentos de preservação ou recuperação de rios urbanos.

A valorização da identidade local e do sentido de cidadania subdivide-se em:

Recuperação e proteção do patrimônio cultural e ambiental

Neste caso são identificados valores materiais e imateriais a serem preservados.

Entre os casos estudados, nota-se que áreas degradadas são tidas como ambientes ameaçadores, sendo que, efetivamente, passam essa sensação pela condição de abandono e pela falta de acesso à segurança.

A valorização da identidade local e do sentido de cidadania foi aqui analisada

sob a ótica de dois temas: recuperação e proteção do patrimônio cultural e ambiental e sensibilização e participação da sociedade civil na elaboração do plano.

De modo geral, os planos propõem a revitalização dos vales, ressaltando a importância da bacia hidrográfica e realizando ações que visam reforçar o patrimônio cultural. Dentre essas ações, destacam-se: resgate das lembranças do passado do rio; preservação das atividades consolidadas, como a pesca, procurando manter a população no local; apresentação da paisagem da cidade vista do eixo do rio, valorizando-a; formação de parcerias com instituições de ensino, pesquisa, esporte, cultura, sejam elas governamentais, não governamentais ou da iniciativa privada, de modo a promover o nível sociocultural da população local.

O Projeto Beira-Rio propõe a valorização do patrimônio histórico-cultural associado ao patrimônio ambiental. Entende que a paisagem da cidade a partir do eixo do rio é uma experiência a ser incentivada. Assim, procura estabelecer diretrizes para as formas de ocupação da área, evitando impactar o conjunto das quadras tombadas, adjacentes à Rua do Porto. Da mesma forma, busca valorizar e qualificar os patrimônios edificados encontrados na área, como, por exemplo, o entorno da Casa do Povoador, que será todo remodelado, bem como a restauração das chaminés remanescentes de antigas olarias. Procura valorizar,

ainda, a manutenção dos usos históricos e consolidados, como a atividade de pesca.

Sensibilização e participação da sociedade civil na elaboração do plano

A meta de envolver a população da cidade ou das vizinhanças do rio está presente em todos os planos, sendo esse engajamento encarado como fundamental para o desenvolvimento do plano, sua implementação e monitoramento. Um fator bastante valorizado é a participação dos atores nas reuniões de desenvolvimento do plano, quando se discutem as propostas, bem como na fase de captação de recursos e definição de estratégias de implementação, em que a transparência das decisões e a redução de conflitos de interesses contribuem positivamente.

Nos casos brasileiros, a participação da comunidade também tem sido fundamental no processo, principalmente em função do atual modelo de gestão dos recursos hídricos, que se dá de forma tripartite e paritária. A intervenção no rio Piracicaba é um exemplo significativo, em que a participação da sociedade se deu no processo como um todo.

As principais iniciativas para obtenção dessa meta são:

- Promover o rio como elemento essencial para a cidade e para a sociedade;
- Promover o envolvimento da comunidade por meio do desenvolvimento de



Figura 14

Projeto do Parque Mangal das Garças – planta geral.
Crédito: Arquivo Rosa Grena Kllass.

Figura 15

Vista aérea do Parque Mangal das Garças no primeiro plano e do rio Guamá ao fundo. Crédito: Arquivo Rosa Grena Kllass.



- projetos educacionais e recreacionais sintonizados com as funções naturais do rio;
- Promover a conscientização da população para ações do cotidiano que contribuam para a saúde do ambiente natural;
 - Revitalizar a orla do rio como espaço de celebração e eventos especiais da agenda regional;
 - Valorizar o desenho das obras de arte (pontes, passarelas e outros) e do mobiliário urbano sob o aspecto projetual, como elementos de valorização do ambiente urbano;
 - Inserir instalações ou elementos artísticos no ambiente ribeirinho;
 - Inserir referências características do ecossistema, tanto nos projetos relativos ao rio como aos de seu entorno;
 - Acolher as reivindicações da comunidade incluindo moradores, comerciantes, empresários e turistas;
 - Assegurar a vitalidade do sistema de áreas verdes urbanas, tornando-o atraente para a população;
 - Promover a capacitação para a indústria do turismo e do ecoturismo criando rotas terrestres e fluviais de apreciação da paisagem.

5 – Implementação, monitoramento e gestão dos planos

As estratégias de implementação, monitoramento e gestão são subdivididas em:

Plano de recuperação do sistema fluvial no contexto da bacia hidrográfica

Apesar de a bacia ser considerada unidade de gestão, verifica-se que, diante da dificuldade de articular as gestões municipais num âmbito regional, nem sempre é possível abarcar essa escala de intervenção.

Viabilidade econômica

A estratégia de viabilidade se dá pela hierarquização das etapas a serem implantadas, o que possibilita estabelecer as metas correspondentes de captação de recursos por meio de conselhos plurijurisdicionais ou comitês para o gerenciamento de investimentos.

Monitoramento e gestão

Essa fase se inicia junto com a implementação do plano e não tem prazo para terminar, podendo mudar de jurisdição e de grupos gestores.

Considerações finais

De acordo com o relatório WP2 da URBEM, a média de duração da fase de concepção de um plano de recuperação de rios urbanos é de 2,6 anos; o tempo médio para levantar os fundos é de 1,7 anos e o período de implementação, 2,9 anos. Esses números, porém, variam de acordo com a complexidade dos planos; assim, um plano

Figura 16

Bacia do rio Cabuçu de Baixo – Programa de Ação 3; Parque Linear do Bananal. Programa de Ação 4: Remoção da população de áreas de risco para edificações verticalizadas e recuperação do leito fluvial e das áreas de várzea.. Crédito: BARROS (2005, p. 305 – 308). 16a – Levantamento fotográfico da autora, out. 2009; 16b – Adaptada pela autora, desenhada por Flávio Ventura.



que abarca a bacia hidrográfica terá duração bem mais longa que os planos pontuais.

O mesmo relatório observa que, no meio urbano, os componentes do triângulo de sustentabilidade, que consistem nas dimensões ecológica, social e econômica, estão mais próximos. Isso significa que, ao se implementar um plano de recuperação de cursos d'água urbanos, o incremento conferido ao rio se refletirá na valorização dos espaços envoltórios do corredor fluvial e na elevação do padrão social. Por esse motivo, a avaliação da recuperação de um curso d'água não pode se ater, apenas, aos fatores ecológicos, devendo levar em conta também as transformações econômicas e sociais.

Essas constatações trazem um alerta para a ocorrência da gentrificação, e ressaltam a necessidade de um plano de inclusão social que objetive prover condições de moradia, trabalho e integração social, incluindo programas de capacitação.

Assim como a recuperação de um sistema no meio urbano traz vitalidade, uma área degradada está muito identificada à violência e insegurança. Ao focar essa questão, os planos internacionais mencionam como fator de segurança a iluminação pública eficiente e a transparência da vegetação, a fim de não serem criados nichos escondidos.

Dada a dificuldade de coordenar as diversas instâncias de poder atuantes na

bacia – desde o poder municipal, representado por diversas prefeituras, até as esferas estadual e federal – defende-se a atuação na microescala quando se trata da recuperação dos rios na paisagem urbana, começando pela proteção das nascentes localizadas dentro dos limites do município e, atuando ao mesmo tempo nas áreas mais frágeis, como os deltas dos rios. Um conjunto de intervenções pontuais tem representado estratégias eficientes.

Por meio da concretização desse tipo de iniciativa, desde que com qualidade projetual e enriquecida pela inclusão da dimensão estética, o efeito pode ser multiplicador, levando a adesões de parceiros, os quais podem contribuir para a viabilidade econômica e na consecução das etapas subsequentes, tal como ocorreu com o Projeto Beira-Rio, em que a Petrobras atuou na implementação das duas etapas como parceira do município de Piracicaba.

Sob a pressão da legislação, da conscientização da sociedade civil, da desvalorização de áreas degradadas em regiões lindeiras aos cursos d'água, das disfunções rios-cidades que resultam em inundações e, por outro lado, sob a inspiração de projetos bem-sucedidos de recuperação de sistemas fluviais em municípios brasileiros, e com a presença de agências financiadoras, a perspectiva é de multiplicação de casos de recuperação de rios e córregos no Brasil.

Referências Bibliográficas

- ALVIM, A. T. B. “Água, território e sociedade: limites e desafios da gestão integrada das bacias hidrográficas na Região Metropolitana de São Paulo”. In: “Resumos expandidos e programa do Seminário Nacional sobre o tratamento de áreas de preservação permanente em meio urbano e restrições ambientais ao parcelamento do solo”. São Paulo: FAUUSP, 2007.
- ANACOSTIA RIVER. Disponível em http://en.wikipedia.org/wiki/Anacostia_River.
- BARROS, M. T. L. (Org.) “Plano de Bacia Urbana. Relatório Final Parte A e Parte B”. São Paulo:CT-HIDRO EPUSP/PHD, São Paulo 2005.
- “Bring Back the Don”. Disponível em <http://www.toronto.ca/don/index.htm>.
- CITY OF LOS ANGELES. “Los Angeles River Revitalization Master Plan”. Los Angeles: Department of Public Works, Bureau of Engineering, 2007. Disponível em http://www.larivermp.org/CommunityOutreach/masterplan_download.htm.
- COSTA, Lúcia Maria Sá Antunes (Org.). “Rios e paisagens urbanas em cidades brasileiras”. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: ed. PROURB, 2006.
- GORSKI, Maria Cecília B. “Rios e cidades: ruptura e reconciliação”. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2010.
- HOUGH, M. “Cities and Natural Process”. Nova York: Routledge, 1995.
- KLIASS, R. G. & ZEIN, R. V. “Rosa Kliass: desenhando paisagens, moldando uma profissão”. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2006.
- “Los Angeles River Revitalization Master Plan”, abril 2007, disponível em http://ladpw.org/wmd/watershed/LA/LA_River_Plan.cfm.
- OTTO, B., MCCORMICK, K., LECCESE, M. “Ecological Riverfront Design: restoring rivers, connecting communities”, American Planning Association – Planning Advisory Service, report number 518-519, 2004.
- PELLEGRINO, P. R. M. “Córrego do Bananal: uma estratégia paisagística para um plano de bacia urbana”. ANPUR *et al.* *Resumos expandidos e programa do Seminário Nacional sobre o Tratamento de Áreas de Preservação Permanente em Meio Urbano e Restrições Ambientais ao Parcelamento do Solo*. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2007, pp. 37-39.
- PROJETO BEIRA-RIO. Disponível em http://www.ipplap.com.br/projetos_beirario.php. Acesso em 17/06/2007.
- _____. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/institucional/inst118/inst118.asp>. Acesso em 17/06/2007.

RILEY, Ann L. "Restoring streams in cities: a guide for planners, policymakers, and citizens". Washington D.C.:Island Press, 1998.

SARAIVA, Maria da Graça Amaral Neto. "O rio como paisagem: gestão de corredores fluviais no quadro do ordenamento do território". Lisboa: Fundação Calouste

Gulbenkian e Fundação para a Ciência e Tecnologia, 1999.

URBEM – BEST PRACTICE GUIDANCE FOR CITIZEN INVOLVEMENT IN RIVER RESTORATION. Disponível em <http://www.urbem.net/WP9/9.3_citizen_involvement.pdf>. Acesso em 10/05/2008.

Quando a cidade reencontra o rio

SANDRA SOARES DE MELLO



SANDRA SOARES DE MELLO

é Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de
Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília – PPG/
FAU/UnB. Auditora de Atividades Urbanas da Secretaria de
Desenvolvimento Urbano e Habitação, Governo do Distrito
Federal. Nos últimos anos vem se dedicando à abordagem integrada
entre o planejamento urbano e a gestão ambiental.

Visítamos Piracicaba em outubro de 2006, após tomar conhecimento sobre a experiência exitosa do Projeto Beira-Rio, desenvolvido pelo IPPLAP – Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba. Fomos recebidos pela equipe do IPPLAP/ Prefeitura Municipal de Piracicaba – Estevam Vanale Otero, Arlet Maria de Almeida, Maria Beatriz S. D. Souza, Caio Tabajara E. de Lima – e por Renata Leme, coordenadora do Projeto Beira-Rio entre 2001 e 2004. Todos nos dispensaram especial atenção, empenhando-se em apresentar o projeto e acompanhando-nos em visitas de campo. O conhecimento mais aprofundado sobre a experiência revelou-se rico referencial prático para a tese “Na beira do rio tem uma cidade: urbanidade e valorização dos corpos d’água”, que desenvolvi junto à Universidade de Brasília (MELLO, 2008)⁽¹⁾.

O processo realizado em Piracicaba reúne os principais fatores de uma adequada intervenção de qualificação de espaços urbanos ribeirinhos⁽²⁾. O texto que se segue visa a explicitar esses fatores, à luz de uma breve contextualização sobre o tema e do referencial teórico adotado no desenvolvimento da referida tese doutoral, que explora os princípios básicos de intervenção em espaços urbanos às margens de corpos d’água (córregos, rios, lagos, lagoas). Trata-se de tema complexo e polêmico, tendo em vista as relações dicotômicas envolvidas e a abordagem transdisciplinar demandada.

O Projeto Beira-Rio Piracicaba é uma das raras experiências brasileiras desenvolvidas sob este enfoque integrado, merecendo ser amplamente divulgada como referência para um movimento que toma corpo em nosso país, de requalificação

(1) Tese desenvolvida junto ao Programa de Pesquisa e Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília – PPG/FAU/UnB, sob a orientação do Prof. Dr. Frederico de Holanda (MELLO, 2008).

(2) Uma análise sobre o projeto Beira-Rio Piracicaba encontra-se em MELLO (2010).

dos frontais aquáticos como elementos de valorização da paisagem urbana e integração entre cidade e natureza.

Desafios da gestão dos espaços em beira d'água

O planejamento dos espaços em margens de corpos d'água apresenta-se como um dos grandes desafios da pauta de gestão ambiental urbana contemporânea. A abordagem do tema implica o enfrentamento das relações dicotômicas afetas aos espaços ribeirinhos localizados em áreas urbanas. Por um lado, a proximidade da água orienta a estruturação da cidade ao longo da história e os espaços em beira d'água sempre desempenharam múltiplas funções urbanas. Por outro, as zonas ripárias – que constituem os ecossistemas próprios das áreas marginais aos corpos d'água – são as áreas mais dinâmicas da bacia hidrográfica, em termos hidrogeológicos e ecológicos (LIMA, 1996), desempenhando funções ambientais essenciais.

As margens de corpos d'água são definidas como APPs – Áreas de Preservação Permanente, pelo Código Florestal Brasileiro (Lei Federal 4.771, de 1965). Trata-se de um mecanismo legal criado para proteção das áreas ambientalmente sensíveis, como encostas íngremes, topos de morro, mangues, dunas, margens de rios e lagos. A questão das faixas de APP em área

urbana reveste-se, entretanto de grande complexidade, assumindo frequentemente caráter paradoxal.

O conceito de Área de Preservação Permanente embute o que denomino *princípio de intangibilidade*: a vedação não apenas à retirada de vegetação, mas a qualquer forma de uso e ocupação. Este dispositivo legal, voltado para a preservação das funções ambientais dos espaços em beira d'água, não incorpora também as múltiplas funções urbanas e o efeito de atração que estes espaços exercem sobre as pessoas.

Constata-se em todo o país a prática irregular da ocupação em margens de corpos d'água urbanos. Dentre os vários fatores que contribuem para o desrespeito às regras relativas às Áreas de Preservação Permanente, há que se destacar a inadequação da legislação ambiental ao contexto urbano. O idealismo das regras na maioria das vezes não carrega as condições para sua aplicação nas cidades e frequentemente acaba por ter efeito inverso à proteção.

A necessidade de reavaliação das disposições relativas às APPs urbanas motivou, juntamente com outros aspectos, processos de discussão no âmbito do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA e no Congresso Nacional, que continuam em pauta. A Resolução Conama nº 369, de 28 de março de 2006 é um marco importante nesse processo, por prever alternativas de utilização sustentável das APPs, o que se tra-

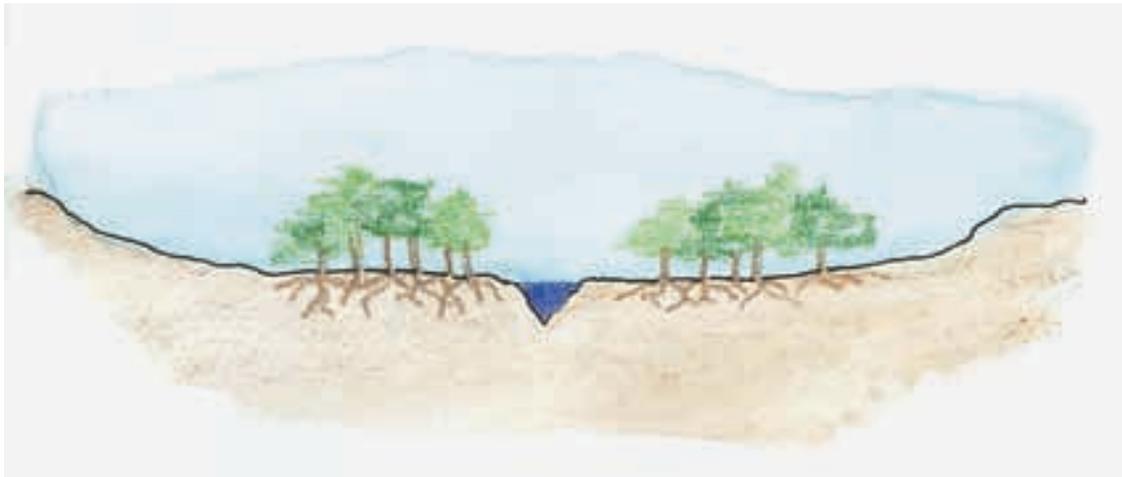
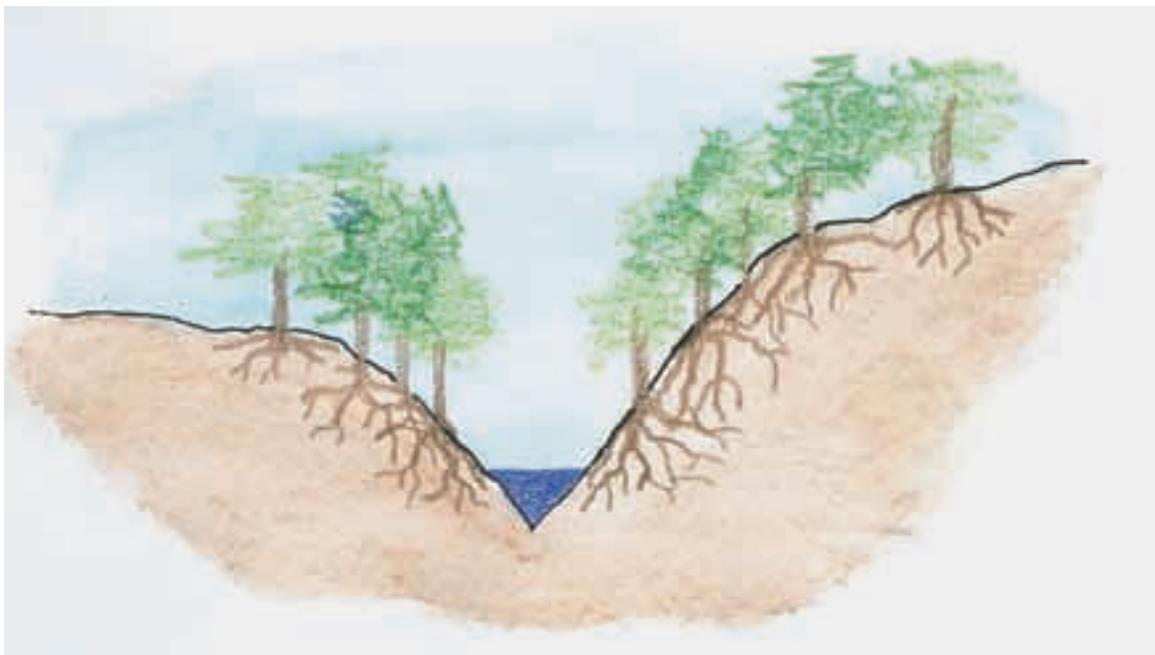


Figura 1
Cortes esquemáticos
indicando comportamentos
de transporte de
sedimentos e erosão,
mais acentuados em margens
em declive (croqui inferior).
Crédito: Sandra Soares de
Mello.



duz num atenuante ao princípio de intangibilidade. O texto da resolução, fruto de uma extensa negociação envolvendo interesses e visões conflitantes, apresenta, entretanto, uma série de elementos questionáveis e restrições que dificultam sua aplicação⁽³⁾.

Muitas das polêmicas surgidas nas discussões sobre as APPs urbanas refletem a fragilidade da fundamentação teórica e técnica sobre o tema, o que inspirou o desenvolvimento da pesquisa. No cerne da questão reside a desarticulação entre a gestão ambiental e a gestão urbana.

No quadro paradoxal relativo à gestão das margens de corpos d'água urbanos subjazem dois paradigmas unidimensionais antagônicos: por um lado, a *visão estritamente ambientalista*, de que a gestão dos corpos d'água deve se basear apenas nos aspectos ambientais, à revelia das peculiaridades do meio urbano; por outro, a *visão estritamente urbanística*, que se apresenta como imposição da ação do homem, à revelia das condicionantes da natureza. A adequada abordagem do tema passa pela reversão desse antagonismo e pela consideração das funções ambientais e urbanas dos espaços urbanos em beira d'água.

As funções ambientais e urbanas das margens de corpos d'água

Por que é importante proteger as margens dos corpos d'água? Procurei pon-

tuar as lógicas que se apresentam como relevantes para responder a esta questão, identificando as principais funções ambientais das margens de corpos d'água, apresentadas a seguir.

1ª Função: *receptar e conter os sedimentos de toda a bacia.* Sendo a última área receptora dos sedimentos da microbacia hidrográfica, a manutenção das feições naturais e da cobertura vegetal da zona ripária atenua a sedimentação no leito e os riscos de assoreamento do corpo d'água. (Figura 1).

2ª Função: *garantir a flutuação natural dos níveis d'água.* Em períodos de chuvas intensas, a água pode extravasar o canal, cobrindo os terrenos do entorno. É importante resguardar espaços cobertos por vegetação e livres de ocupação para permitir a absorção natural dessa dinâmica, que ocorre em ciclos e intensidades extremamente variáveis.

3ª Função: *reter as águas na microbacia.* As zonas ripárias funcionam como grandes “esponjas” responsáveis pela retenção da água na bacia. Por um lado, a manutenção da vegetação nessas zonas saturadas de água é essencial para garantir o desempenho do papel de regulação hídrica. Por outro, como são áreas onde o solo é pouco consistente, as edificações sobre as margens tornam-se vulneráveis.

4ª Função: *promover a estabilidade das bordas do corpo d'água.* O desempe-

(3) Uma análise crítica mais pormenorizada sobre o texto da Resolução Conama nº 369/2006 encontra-se em MELLO (2007).

nhos desta função condiciona, sobretudo, a manutenção da vegetação, cujas raízes estruturam as barrancas laterais, evitando o deslizamento de terra e o assoreamento do leito do corpo d'água.

5ª Função: *permitir as migrações laterais dos cursos d'água.* Os processos cíclicos de variação de velocidade, direção da correnteza, transporte e deposição de partículas alteram gradualmente o padrão dos cursos d'água. A manutenção de faixas marginais livres de ocupação é importante para viabilizar o desenvolvimento dessas alterações naturais do leito.

6ª Função: *proteger a biodiversidade e as cadeias gênicas.* Os corpos d'água e suas margens constituem um meio extremamente rico e diversificado em termos bióticos. As zonas ripárias constituem habitats primários da vida silvestre. Os nutrientes produzidos nessas áreas úmidas são o fundamento dos ciclos ecológicos, funcionando como elos primários em cadeias alimentares responsáveis pela manutenção, reprodução e movimento da fauna⁽⁴⁾.

Para a investigação das funções urbanas desempenhadas pelos espaços à beira d'água, foram adotados, como parâmetros de análise, os aspectos de desempenho da configuração espacial propostos por Frederico de Holanda, distinguidos pelo seu caráter *prático* ou *expressivo* (HOLANDA, 2010).

Abordo inicialmente os aspectos de desempenho dos espaços em orlas aquáti-

cas de caráter prático. Os aspectos *utilitários* evidenciam-se pela multiplicidade de funções desempenhadas pelos corpos d'água e suas margens, ao longo da história urbana: abastecimento, higiene, pesca, recreação, irrigação, demarcação territorial, circulação, transporte, defesa e ataque, práticas esportivas, geração de energia, extração de minérios e material de construção, recepção de esgoto doméstico e industrial. Os aspectos *econômicos* subjazem na exploração imobiliária dos espaços em orlas aquáticas e no avanço da cidade sobre as zonas ripárias. Quanto aos aspectos *sociológicos* (relativos aos encontros e esquivanças interpessoais), o efeito de atração exercido pelos corpos d'água sobre as pessoas responde pela prática, comum a várias culturas, do encontro cotidiano ou de realização de eventos festivos nos espaços de suas margens. No que concerne aos aspectos *topoceptivos*⁽⁵⁾, os corpos d'água localizados nas cidades são elementos referenciais privilegiados, cujas peculiaridades podem responder fortemente às expectativas humanas de orientação e identificação espacial.

Na sequência, analiso o segundo conjunto de aspectos de desempenho do espaço, de caráter expressivo. No que se refere aos aspectos *estéticos*, rios e lagos são preciosos componentes de qualificação da paisagem urbana, capazes de estimular os sentidos humanos. Quanto aos aspectos *bioclimáticos*, evidenciam-se os efeitos benéficos da pre-

(4) Assinalo que o enunciado das seis principais funções ambientais das margens dos corpos d'água, aqui apresentadas, se traduz em uma simplificação da complexidade de fatores envolvidos. Essa discriminação foi estruturada tendo em vista subsidiar a análise de como devem condicionar o planejamento da ocupação urbana.

(5) Neologismo criado por Maria Elaine Kohlsdorf (1996); os aspectos topoceptivos dizem respeito às potencialidades específicas do lugar, de ser apreendido pelos indivíduos, no sentido da "orientabilidade" – a qualidade do lugar em indicar onde se está – e da "identificabilidade" – o caráter próprio do lugar, que o diferencia de outros.

sença da água e da vegetação ripária sobre o conforto ambiental. Os aspectos *simbólicos* relacionados à água ocupam lugar central em diversas manifestações culturais e ritualísticas, como o batismo, a purificação, os ritos de passagem; os lugares em beira d'água residem frequentemente na memória e no imaginário das pessoas. No que concerne aos aspectos *afetivos*, os corpos d'água são capazes de afetar o estado emocional das pessoas, provocando sensações diferenciadas em função de suas peculiaridades.

A abordagem dos espaços urbanos em orlas aquáticas

Identificam-se duas vertentes básicas de relações entre as cidades e corpos d'água. Na primeira, o corpo d'água é valorizado e incorporado à paisagem urbana. Na segunda, o corpo d'água é desconsiderado, tratado como subproduto urbano.

Na vertente de *desvalorização dos corpos d'água*, as edificações e lotes lindeiros ficam de costas para a água, as margens viram espaços degradados, depósitos de lixo, são invadidas por edificações; frequentemente os cursos d'água de menor porte são recobertos, tornando-se dutos de esgoto. Se olharmos, de maneira global, a história dos assentamentos humanos, é possível identificar um longo ciclo, moldado pelo vetor de progressiva desvalorização dos espaços às margens de corpos d'água urbanos. Essa

vertente caracteriza, infelizmente, a maior parte das configurações de margens em cidades brasileiras.

As configurações que integram a primeira vertente – *valorização dos corpos d'água* – caracterizam-se pela apropriação das orlas aquáticas como espaços privilegiados de qualificação do cenário urbano e referenciais de utilização pela população. A partir da segunda metade do século XX, a redescoberta do valor dos espaços em beira d'água passou a ocupar as agendas urbanas. Intervenções de qualificação dos frontais aquáticos passaram a ser implementadas em cidades de todo o mundo, constituindo um intenso movimento representativo dessa vertente.

Apenas recentemente as cidades brasileiras passaram a integrar o movimento de valorização dos corpos d'água na paisagem urbana. Estas iniciativas têm se dado em cidades que originalmente não tinham ligação com seus corpos d'água e naquelas onde as relações se perderam ao longo do tempo, como no caso de Piracicaba.

Ressalto que, na grande maioria das vezes, os projetos de intervenção em orlas aquáticas são concebidos sob o enfoque estritamente urbanístico, desconsiderando as funções ambientais das zonas ripárias. Predominam intervenções que se caracterizam pela *artificialização* dos espaços das margens: ausência de vegetação, impermeabilização das margens, canalização ou



Figura 2
Sydney Harbour, Austrália.
Crédito: Ana Christina
Oliveira.

Figura 3
Puerto Madero, Buenos
Aires, Argentina. Crédito:
Sandra Soares de Mello.



retificação do curso d'água, predomínio de soluções técnicas, materiais e elementos artificiais (Figuras 2 e 3).

Nesse sentido, as duas vertentes têm apresentado similaridades quanto ao *desempenho ambiental*. A ausência de critérios ambientalmente sustentáveis de uso e ocupação das zonas ripárias acarreta sérios impactos ao meio ambiente: altera substancialmente a dinâmica do curso d'água, provocando desequilíbrios diversos, como a intensificação de processos erosivos, inundação das áreas adjacentes, assoreamento do leito, morte de nascentes.

A grande diferença diz respeito ao *desempenho de urbanidade* da configuração espacial. Na primeira vertente, as intervenções contribuem para a qualificação da paisagem urbana, para a promoção do convívio social e a relação amigável da população com o corpo d'água, o que caracteriza o conceito de urbanidade, fio condutor da abordagem aqui adotada.

A integração da abordagem dos aspectos ambientais e urbanísticos relativos às margens de corpos d'água urbanos é um tema ainda pouco abordado nas iniciativas urbanas contemporâneas, em especial, no caso brasileiro⁽⁶⁾. Aí reside um dos principais méritos do Projeto Beira-Rio Piracicaba: ao tempo que foi pautado pelas dinâmicas naturais envolvendo a bacia hidrográfica, adota configurações espaciais que reúnem fortes atributos de urbanidade.

Urbanidade e valorização dos corpos d'água

No desenvolvimento da pesquisa, trabalhei com a hipótese de que configurações dos espaços das margens com atributos de urbanidade promovem a valorização do corpo d'água pela população, fator estratégico para sua proteção.

Urbanidade é definida como aquilo que qualifica a vida urbana, no sentido da promoção do encontro social e da interação harmônica entre as pessoas e o meio (HOLANDA, 2002, MELLO, 2008). Na investigação sobre o tema em tela, busquei evidenciar os atributos das configurações espaciais que qualificam a vida urbana, no sentido da interação entre as pessoas e destas com os corpos d'água, ou seja, sob a ótica de seu desempenho de urbanidade. A análise apoiou-se no referencial teórico desenvolvido por Holanda (2002, 2010), embasado na Teoria da Sintaxe Espacial, concebida por Bill Hillier e Julienne Hanson (1984).

Para a identificação do desempenho de urbanidade dos espaços em beira d'água, foram consideradas as dimensões global e local de análise da cidade. Na dimensão global, são analisadas as relações do corpo d'água com o todo do sistema urbano. Na dimensão local, são analisados os atributos de cada trecho de margem.

Na análise global, o atributo mais relevante para a caracterização da urbanidade

(6) A cidade de Curitiba, Paraná, destaca-se pelo pioneirismo na abordagem do tema no Brasil. Integrando uma política maior de parques urbanos, criaram-se os Parques Lineares ao longo dos cursos d'água, que proporcionam espaços de lazer, cultura, encontro e eventos sociais, funcionando também como reguladores da vazão das águas de chuva e como estratégia para evitar a degradação, a deposição de lixo e a ocupação indevida.

diz respeito ao *grau de centralidade* do corpo d'água. Orlas aquáticas localizadas próximas ao centro urbano (ou subcentros, no caso de cidades de maior porte) propiciam melhor desempenho de urbanidade.

Na dimensão local, cinco categorias de análise caracterizam os espaços ribeirinhos com desempenho de urbanidade: espaços de *domínio público* (também chamados espaços abertos); espaços *constituídos*, ou seja, quando as entradas de edifícios e lotes se dão diretamente para ele; espaços de *fácil acessibilidade física*, o que é viabilizado pela quantidade de vias que permitem a sua conexão com a cidade; espaços de *fácil acessibilidade visual*, ou seja, visíveis a partir de outras áreas da cidade e que permitem a visibilidade da água, em função da inexistência de barreiras visuais; espaços com *destinação definida*, o que se refere ao uso do próprio espaço aberto de beira d'água e dos espaços que o contornam, que devem promover a atração e o encontro de pessoas.

A noção de *valor* de um dado elemento ou lugar pode estar relacionada a várias dimensões, como a econômica e a ambiental. Na esfera da pesquisa, o valor atribuído pela população ao corpo d'água é abordado segundo a dimensão composta por uma tríade de categorias de análise: familiaridade, relações e identidade.

A primeira categoria de análise refere-se ao grau de *familiaridade* da po-

pulação com o corpo d'água, na qual se avalia se ela: sabe se existe, sabe onde fica, conhece o corpo d'água, frequenta os espaços de suas margens. A segunda categoria diz respeito às *relações* que as pessoas possuem com o corpo d'água, que se referem aos aspectos práticos, como as atividades humanas, e expressivos, que englobam os sentidos, significados, envolvimento emocional (HOLANDA, 2010). A terceira categoria de análise refere-se ao grau de identidade que as pessoas têm com o corpo d'água, que se expressa pelo “sentimento de pertença” (consciência de que é um bem coletivo) e o desejo de protegê-lo.

Os resultados da pesquisa demonstram que nas cidades cujos espaços ribeirinhos reúnem quantidade e intensidade maiores dos atributos de urbanidade, a população possui maior familiaridade, relações mais estreitas e maior identidade com seu rio, confirmando a dedução inicial (MELLO, 2008).

Princípios de planejamento e intervenção em espaços urbanos de beira d'água

A urbanidade se expressa por características semânticas do espaço – relativas à sua gestão, significado e regras de utilização – e características sintáticas, relativas à sua configuração física.

Dentre as primeiras, destaca-se a atuação do Poder Público na esfera local. Sendo responsável pela coordenação da produção do espaço e pelo controle das práticas sociais sobre ele, a prefeitura municipal é a entidade competente para o planejamento dos espaços ribeirinhos, bem como pelo seu cuidado. A gestão dos corpos d'água urbanos transcende a visão estática da preservação, que se fundamenta na adoção de instrumentos de comando e controle. Sua eficácia implica a busca de instrumentos dinâmicos de planejamento e gestão, baseados no envolvimento da população e na sensibilização para a sua valorização.

O foco da pesquisa voltou-se principalmente para o segundo conjunto de aspectos, relativos à configuração do espaço físico. Os elementos trazidos à luz a partir das investigações realizadas permitem a identificação de princípios de projeto e intervenção em margens de corpos d'água urbanos, apresentados a seguir. O enfoque bifurca-se nas duas dimensões de abordagem do espaço urbano: global e local.

Na dimensão global, faz-se necessária a adoção de técnicas conjugadas de leitura da cidade e sua inserção na região, que permitam a identificação das condicionantes atuantes no sistema. Isso envolve aspectos biofísicos – as dinâmicas naturais – e aspectos urbanísticos, as dinâmicas socioculturais e as características configuracionais.

Para a análise das condicionantes ambientais, adoto como parâmetro básico o *grau de sensibilidade ambiental*. Este parâmetro é avaliado segundo dois critérios que, com base no referencial teórico desenvolvido por Sueli Faria (2004), referem-se à susceptibilidade do meio biofísico a danos decorrentes do uso e ocupação, bem como ao “valor de existência” de certos recursos ambientais, indicando a necessidade de sua proteção. A avaliação do grau de sensibilidade ambiental envolve múltiplas escalas e fatores: regionais (como padrões climáticos), relativos à bacia hidrográfica (como ecossistemas, relevo, características hidrogeológicas) e às especificidades do corpo d'água (como padrão, largura, profundidade, inclinação, velocidade da água).

Como o *grau de centralidade urbana* do corpo d'água foi identificado como o atributo configuracional mais importante, do desempenho de urbanidade na dimensão global, este é o parâmetro adotado para a análise urbanística. Existem várias técnicas de leitura do grau de centralidade dos espaços urbanos. O objetivo da análise é a identificação dos espaços abertos de beirarrio mais ou menos integrados ao sistema urbano global, ou seja, de maior grau de centralidade (MELLO, 2008).

No modelo proposto, o cruzamento dos resultados da abordagem global integrada permite a identificação do grau de sensibilidade ambiental e do grau de cen-



Figura 4

Espaço constituído; Porto, Portugal.

Figura 5

Tigre, Argentina. Créditos: Sandra Soares de Mello.



tralidade urbana dos diferentes trechos de margem. A partir dessa análise, definem-se diretrizes para a configuração e o tratamento adequados para cada trecho de margem (dimensão local). A configuração espacial a ser adotada em cada lugar pode apresentar múltiplas conjugações, resultantes da ponderação entre esses fatores.

Para as áreas urbanas de maior sensibilidade ambiental indicam-se configurações de maior *naturalização*, caracterizada pela predominância de feições naturais: manutenção ou reposição da vegetação, ausência de edificações, manutenção da permeabilidade do solo, da configuração natural do leito e margens do corpo d'água. Áreas de maior centralidade requerem atributos que caracterizem maior grau de urbanidade: espaços abertos, de domínio público, de fácil acesso físico e visual, onde as pessoas possam reunir-se, conversar, realizar eventos festivos.

Na dimensão local, dois princípios básicos devem nortear o planejamento dos espaços às margens de corpos d'água urbanos: 1. configurações espaciais que promovam a urbanidade; 2. tratamentos que favoreçam o desempenho das funções ambientais.

Urbanidade em beira d'água

O desempenho de urbanidade deve caracterizar todas as configurações de margens urbanas. A partir das diretrizes oriun-

das da leitura integrada da cidade (dimensão global), cada trecho de orla aquática reunirá quantidade e intensidade diferentes dos atributos espaciais que caracterizam a urbanidade.

A investigação sobre o tema revelou que o aspecto mais relevante na caracterização da urbanidade, no nível local, é o domínio do espaço. Espaços abertos, apropriados pela população, promovem o sentimento de pertença e o desejo de proteção do conjunto formado pelo corpo d'água e suas margens.

O segundo atributo espacial que caracteriza a urbanidade é a sua constitutividade, que se refere às transições – entradas: portas, portões – entre o espaço aberto (público) e os espaços fechados (privados). O espaço aberto às margens de um corpo d'água é tanto mais constituído quanto mais aberturas (dos lotes e edifícios lindeiros) houver voltadas para ele (como no exemplo da Figura 4).

Associadas às duas primeiras categorias de análise da urbanidade encontram-se a acessibilidade física e a acessibilidade visual. Na dimensão local, a acessibilidade física diz respeito à presença de vias – de veículos e pedestres – que permitam o acesso aos espaços das margens, nos sentidos: longitudinal, quando a via é localizada entre o espaço aberto frontal ao corpo d'água e as edificações lindeiras (como no exemplo da Figura 5); perpendicular, quando há várias vias estabelecendo ligações até o espaço

aberto das margens; transversal, quando as duas margens são interconectadas por meio de pontes. A acessibilidade visual local é garantida pela inexistência de elementos – construídos (como edificações, muros) ou vegetais (como matas densas) – que impeçam a visibilidade da d'água.

A última categoria de análise refere-se à destinação. No planejamento da orla aquática é fundamental a definição de destinação para cada espaço. Áreas sem uso definido tornam-se “terra de ninguém”, mais suscetíveis a processos de invasão. A destinação deve variar de acordo com os resultados advindos da análise global, sendo viabilizadas diferentes intensidades de utilização de cada trecho de margem, em função do seu grau de centralidade urbana. Nas áreas de maior sensibilidade ambiental é estratégico deixar clara a destinação com fins de proteção, como a criação de parque urbano. A destinação também se refere ao uso dos lotes e quarteirões do entorno do espaço aberto às margens de corpos d'água. A urbanidade é promovida quando os espaços em orla aquática são animados por atividades diversificadas, que se caracterizam por promoverem o encontro e a convivência de pessoas.

A urbanidade independe do grau de artificialidade da configuração espacial. É possível um bom desempenho de urbanidade em configurações espaciais que reúnam características de naturalização.

Baixo grau de artificialidade

O segundo princípio de intervenção, na dimensão local, consiste na adoção de configurações de baixo grau de artificialidade, visando a minimizar os impactos sobre o desempenho das funções ambientais das margens de corpos d'água. A medida de artificialidade envolve o tratamento dado: à vegetação, ao solo e ao corpo d'água.

A identificação das funções ambientais desempenhadas pelas zonas ripárias revela-se importante ferramenta para a definição do tratamento a ser adotado para cada trecho de margem. A discriminação dessas funções se mostra relevante, na medida em que cada uma delas é afetada de formas distintas pela ocupação urbana (MELLO, 2008). O grau de sensibilidade ambiental de cada local, identificado na análise global, implica soluções técnicas distintas e cuidados mais ou menos rigorosos.

Atualmente, vários países dão prioridade a operações de conservação e restauração dos corpos d'água e suas margens, de forma a preservar as dinâmicas biofísicas naturais. No Brasil existem ainda poucas iniciativas neste sentido, demandando frentes importantes de pesquisa científica aplicada, o que se reveste de considerável complexidade, tendo em vista a grande diversidade hidrogeológica e biológica dos distintos biomas e ecossistemas brasileiros.

A relevância da experiência de Piracicaba

Todo o processo realizado em Piracicaba e os resultados configuracionais obtidos congregam os elementos chave da adequada intervenção em espaços ribeirinhos urbanos, apresentados no tópico anterior.

Primeiramente, há que se destacar a prioridade atribuída pela Prefeitura Municipal ao projeto, garantindo as condições políticas e técnicas para subsidiar a empreitada. As intervenções foram antecedidas por um competente processo de planejamento. Inicialmente, foi desenvolvido o Diagnóstico Participativo, intitulado “A cara de Piracicaba”, por uma comissão composta de representantes de instituições governamentais e não governamentais, sob a coordenação de Arlindo Stefani (STEFANI, 2001). Além da contribuição técnica advinda do perfil interdisciplinar da comissão, o processo criou um vórtice de envolvimento da comunidade local, fator essencial não apenas para subsidiar o planejamento da ação, mas para o sucesso nas fases seguintes.

De posse dos resultados do diagnóstico, foi elaborado o Plano de Ação Estruturador – PAE – do Projeto Beira-Rio, coordenado por Maria de Assunção Franco, tendo como referencial básico o desenho ambiental⁽⁷⁾, um campo interdisciplinar de

conhecimento, segundo o qual, a ação do homem deve se dar a partir da consideração das dinâmicas naturais e socioculturais, tendo como referência as bacias hidrográficas (PMP, 2003).

Para a elaboração do plano, foram realizadas análises das condicionantes físicas (geológicas, hidrológicas, ecológicas, paisagísticas), socioeconômicas e culturais do município e da bacia hidrográfica. As análises cobriram diversas escalas territoriais, subsidiando diretrizes e propostas para cada uma delas. Na escala urbana, o PAE estabelece oito áreas de projeto, ou “trechos”. O Trecho 1 – Beira-Rio Central é composto de três etapas, sendo que a primeira a ser implementada foi o Projeto da Rua do Porto, identificada pela equipe como o *cuore* do Beira-Rio.

A abordagem global viabilizou a diversidade de configurações espaciais em cada trecho de beira-rio. Alternam-se espaços com configuração de maior naturalização, com manchas vegetais densas emoldurando o rio (Figura 6) e espaços que reúnem mais atributos de urbanidade, estreitando a conexão entre a cidade e a água (Figura 7).

A preocupação ecológica permeou todo o processo. Soluções paisagísticas foram acompanhadas por soluções hidráulicas, como o controle da vazão hídrica, a implantação de rede de captação de águas pluviais e de comportas de regulação hídrica. Para evitar a impermeabilização do solo,

(7) O Desenho Ambiental é uma linha de trabalho desenvolvida por Franco (1997), baseada na visão ecológica de mundo, iniciada na década de 1960, nos Estados Unidos, por Ian McHarg e L. Halprin, inspirados na obra de Eugene Odum.



Figura 6
Margens do Piracicaba:
configurações de
naturalização.

Figura 7
Rua do Porto, Piracicaba:
configurações com
atributos de urbanidade.
Créditos: Sandra Soares
de Mello.



o projeto orientou-se pela reconstituição de áreas vegetadas e, nas áreas pavimentadas, pela adoção de materiais permeáveis, diferenciados em função da sua destinação.

Entre os estudos específicos que embasaram o projeto, consta a Proposta de Adequação Ambiental e Paisagística do Trecho Urbano do Rio Piracicaba e Entorno, desenvolvida por uma equipe da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz – ESALQ-USP. A abordagem baseou-se na proposição de “módulos paisagísticos” diversificados, concebidos em função das características de cada trecho de margem. Foram aplicadas pesquisas sobre espécies vegetais próprias dos ecossistemas ribeirinhos locais.

Os múltiplos espaços que compõe o Beira-Rio Central apresentam conjugações diversificadas de atributos de urbanidade. O primeiro desses atributos diz respeito à escala global, face ao seu grau de centralidade urbana. No nível local, ressalta-se inicialmente o domínio público: o projeto previu uma sequência de espaços abertos mirando o rio, que ora se estreitam e ora se alargam. A “Praça dos Artistas”, uma praça central de maiores dimensões, assume papel de destaque, estabelecendo conexões com o entorno, promovendo o encontro social e a realização de eventos festivos.

A configuração de constitutividade é uma marca importante da urbanidade do Projeto Beira-Rio Piracicaba. Com o

tempo, a cidade foi dando as costas para o Piracicaba; as margens acabaram por tornar-se degradadas, parte foi invadida por edificações precárias; as barrancas encheram-se de lixo; a insegurança e o desleixo afastavam a comunidade. Por meio de uma série de estratégias, o projeto favoreceu com que as edificações lindeiras voltassem novamente suas entradas principais para os espaços qualificados de beira-rio.

A acessibilidade física é outro forte atributo de urbanidade da configuração espacial dos espaços ribeirinhos de Piracicaba. Na dimensão global, destaca-se a Avenida Beira-Rio, que acompanha a margem esquerda do Piracicaba, ladeada por antigos quarteirões. Na dimensão local, foram criados vários caminhos de pedestres, longitudinais ao rio, como o calçadão localizado na parte superior da barranca e a trilha, na borda d’água.

A questão da acessibilidade visual foi amplamente explorada no projeto. Na dimensão global, uma das diretrizes adotadas foi a restituição de “ângulos de visão” do cenário do rio, em pontos estratégicos, evidenciando marcos visuais importantes, como as chaminés de antigas olarias. No plano local, foram adotadas configurações espaciais diversificadas no que se refere à visibilidade do leito d’água, por meio de uma abordagem paisagística que orientou a localização de espécies vegetais forrageiras, arbustivas e arbóreas. A praça central é o

local que permite maior integração visual com o rio.

No Projeto Beira-Rio, foi definida a destinação para cada trecho de margem, outro atributo importante de urbanidade. Há espaços de maior naturalização, como os parques públicos localizados na margem direita. Na Rua do Porto, o casario abriga atividades diversificadas, como bares e restaurantes, que garantem a animação dos espaços abertos às margens do Piracicaba.

Conclusões

O processo de requalificação dos frontais aquáticos urbanos implica mudança de paradigmas, que, como procurei demonstrar, envolve aspectos sintáticos e semânticos. Foram aqui ressaltadas as qualidades configuracionais do projeto, que, criando espaços com baixo grau de artificialidade e fortes atributos de urbanidade,

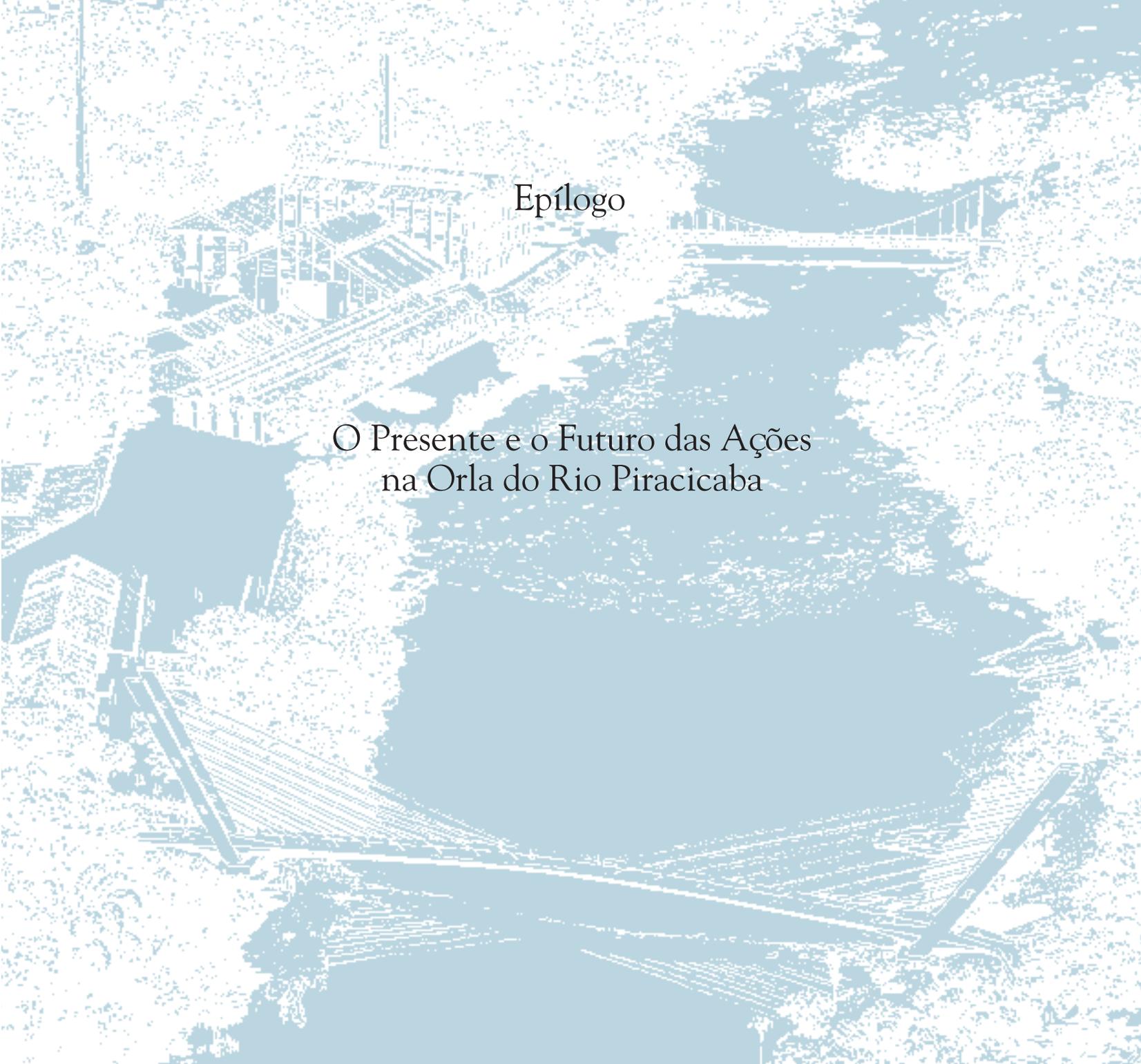
integra as funções ambientais e urbanas do conjunto formado pelo rio e suas margens.

Entretanto, além da apropriada concepção técnica interdisciplinar, o sucesso da empreitada depende da sua manutenção, da gestão continuada, o que implica essencialmente ter a comunidade como partícipe. Trata-se de uma jornada que não se concretiza de um dia para o outro, nem em uma mesma gestão administrativa. O processo participativo transformou o Beira-Rio em um projeto da sociedade de Piracicaba, mais do que um projeto de governo. Isso viabilizou o seu prosseguimento nas gestões municipais posteriores.

A iniciativa de realização desta publicação é oportuna não apenas para alimentar o sentimento de pertença da população de Piracicaba, como para a divulgação da experiência, que reúne os ingredientes essenciais para o sucesso da jornada de reencontro entre a cidade e seu rio.

Referências Bibliográficas

- FARIA, Sueli Corrêa. “Análise de risco ecológico: um método para o planejamento espacial de bases ecológicas”. In: FARIA, Sueli, AZEVEDO, Lícia (orgs.). “Para compreender o planejamento ambiental: teoria e método”. Brasília, Universa, Série planejamento e gestão ambiental, n.5, p. 82-94, set. – dez. 2004.
- FRANCO, Maria de Assunção Ribeiro. “Desenho Ambiental: uma introdução à arquitetura da paisagem com o paradigma ecológico”. São Paulo: Annablume: Fapesp, 1997.
- HILLIER, Bill. HANSON, Julienne. “The social logic of space”. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.
- HOLANDA, Frederico de. “O espaço de exceção”. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002.
- _____. “Brasília – cidade moderna, cidade eterna”. Brasília: FAU UnB, 2010.
- KOHLSDORF, Maria Elaine. “A apreensão da forma da cidade”. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1996.
- LIMA, Walter de Paula. “Hidrologia Florestal aplicada ao manejo de bacias hidrográficas”. Piracicaba: Universidade de São Carlos, ESALQ, Departamento de Ciências Sociais, 1996. Mimeo.
- MELLO, Sandra S. “Áreas de preservação permanente em margens de corpos d’água urbanos: princípios de intervenção e subsídios à construção do marco legal”. In: “Seminário nacional sobre o tratamento de áreas de preservação permanente em meio urbano e restrições ambientais ao parcelamento do solo”, 67 p., 2007, São Paulo. Anais – textos completos. São Paulo: FAU-USP, 2007. CD-ROM.
- _____. “Na beira do rio tem uma cidade: urbanidade e valorização dos corpos d’água”. 2008. 348 p. Tese (doutorado) – Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pesquisa e Pós-graduação, PPG/FAU, 2008. <http://consulta.bce.unb.br/pergamum/biblioteca/index.php?resolution2=1024_1#posicao_dados_acervo>. Acesso em jul. 2010.
- _____. “Piracicaba: o reencontro entre a cidade e o rio”, in “Cadernos do PROARQ”, n.º. 15. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-graduação em Arquitetura, dez 2010.
- PMP. “Projeto Beira-Rio: Plano de Ação Estruturador”. Piracicaba: PMP, 2003. Partes 1 a 3 < www.ipplap.com.br/docs/br-pae-parte1de3.pdf>, acesso em 16.10.06.
- STEFANI, Arlindo. “Projeto Beira Rio: Diagnóstico – A cara de Piracicaba”. Piracicaba: Prefeitura Municipal de Piracicaba, 2001. Relatório final, não publicado.

An aerial photograph of a dam and bridge over a river. The dam is a large concrete structure with multiple spillways, situated in a lush, green valley. A suspension bridge with two towers and cables spans the river downstream. The surrounding area is densely forested, and the river flows through a deep gorge. The text is overlaid on the image in a black serif font.

Epílogo

O Presente e o Futuro das Ações
na Orla do Rio Piracicaba

A reaproximação da cidade ao rio a que esta publicação se dedica, com a reconquista e qualificação de suas margens, é um processo aberto, em curso, com permanente necessidade de atualização. Jamais poderemos considerar que esse intento tenha se cumprido por completo, nem que esteja imune às revisões críticas que as próprias transformações sociais que Piracicaba atravessa ao longo do tempo lhe impõem.

O Projeto Beira-Rio, compreendendo a interação entre a cidade e o rio como um sistema, sempre procurou estabelecer uma concepção essencialmente dinâmica acerca das ações a serem implementadas nessa região. As novas demandas surgidas com o passar dos anos deveriam nortear o projeto, assim como as novas formas de apropriação que fossem estabelecidas pela população, incorporando esses princípios

de permanente revisão na formulação das propostas.

Visto que o Beira-Rio parte da cultura ribeirinha local para fundamentar suas ações, é evidente que o Projeto também impactaria nas formas como a população se apropriaria desses novos espaços reconfigurados, num processo dialético. A avaliação altamente positiva que a sociedade piracicabana teve (e tem) do processo, dos projetos e das obras promovidos pelo Beira-Rio, levou à incorporação de suas diretrizes para a sequência das ações de qualificação da orla. Consolidaram-se suas premissas, constituindo um novo padrão de intervenção nesse contexto urbano.

Coerente com as premissas já apontadas em seu Plano de Ação Estruturador, teve início há pouco a construção de uma nova passarela exclusiva para pedestres à



altura da rua Rangel Pestana. No PAE já se observava a necessidade de uma nova transposição do rio conectando as duas margens, àquela época por meio de uma balsa puxada por cabos. Essa nova ligação criará mais um acesso ao Engenho Central a partir da área central do município, permitindo a ampliação dos circuitos de circulação de moradores e turistas ao longo das margens do Piracicaba e entre os diversos complexos de lazer aí existentes, estabelecendo uma conexão direta entre a Rua do Porto e o Engenho.

Além desse, foram desenvolvidos os estudos para a sequência das obras ao longo da avenida Beira Rio, a partir da rua Prudente de Moraes até a Ponte do Mirante, complementando e consolidando a requalificação.

O projeto reúne os conceitos-chave do Projeto Beira-Rio, já aplicados no Calçadão da Rua do Porto e na Requalificação do Largo dos Pescadores: a prevalência do pedestre, o dado cultural como elemento definidor de projeto, a recuperação dos patrimônios natural e construído, a manutenção dos usos consolidados e o acesso físico e visual. Enfim, a reaproximação física e subjetiva do cidadão ao rio.

Parte considerável dos problemas urbanísticos relativos à fruição da margem decorrem do sistema viário representado pela marginal que acompanha o Piracicaba, a Avenida Beira Rio, aberta na década de

1960, com a circulação dos automóveis cada vez mais privilegiada em detrimento dos pedestres.

A etapa “Largo dos Pescadores” do Projeto Beira-Rio recuperou parte destes espaços perdidos, com restrição à circulação de automóveis, em via de mão única. Esta sequência do projeto virá para complementar o trecho faltante da Avenida Beira Rio, seguindo as premissas anteriormente delimitadas, com o ganho espacial gerado pela exclusão de uma das pistas e o expressivo alargamento das calçadas.

Com essa ênfase na circulação dos cidadãos a pé será melhorado, inclusive, o acesso a importantes equipamentos públicos aí localizados, como a Casa do Povoador, a Passarela Pênsil (um dos principais acessos ao Engenho Central e, atualmente, o único a partir do Centro) e o Museu da Água (antiga estação de captação e tratamento de água do município, convertida em espaço cultural).

Como no Calçadão da Rua do Porto, o projeto de paisagismo desta nova etapa busca uma recomposição florestal da margem e de seus espaços adjacentes. Referenciando-se no estudo elaborado pelo LERF-ESALQ/USP – Laboratório de Ecologia e Restauração Florestal da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, o projeto define a supressão de árvores mortas, infestadas por pragas ou inadequadas ao ambiente ribeirinho e sua fauna, so-

Figura 1

Nova passarela de pedestres para transposição do rio Piracicaba. Crédito: Fran Cavallari.

Figura 2

Acesso à Passarela Pênsil pela Avenida Beira Rio, 2011. Crédito: Henrique Spavieri



Figura 3

Projeto Beira-Rio: Proposta de remodelação da Avenida Beira Rio à altura da Ponte Pênsil. Crédito: Fran Cavallari





Figura 4

Avenida Beira Rio à altura do Museu da Água, 2011.
Crédito: Henrique Spavieri.

Figura 5

Projeto Beira-Rio:
Proposta de remodelação da Avenida Beira Rio à altura do Museu da Água.
Crédito: Fran Cavallari.



mada ao plantio de árvores nativas. A intenção é potencializar situações de estar e contemplação do rio e da paisagem e, ao mesmo tempo, adaptar-se à nova geometria viária, preservando ao máximo a arborização existente.

As obras de requalificação dessa etapa, para o trecho compreendido entre a rua Prudente de Moraes e a Passarela Pênsil, tiveram início em outubro de 2011, com aporte de recursos da Prefeitura de Piracicaba. As obras no trecho subsequente, entre a Passarela Pênsil e a Ponte do

Mirante, têm início previsto para janeiro de 2012, contando com recursos de patrocínio da Petrobras.

O Projeto Beira-Rio não se encerrará com mais esta intervenção. Aliás, ele jamais poderá ser concluído, uma vez que sua visão sistêmica comporta mais que um plano de obras a ser executado. Verdadeiramente, o Beira-Rio é a abertura de um novo capítulo nesse processo de décadas de reaproximação entre o rio e a cidade, objetivando uma relação mais qualificada destes que formam, em Piracicaba, um par indissociável.

Agradecimentos

Esta publicação só foi possível devido à colaboração e dedicação de inúmeras pessoas que dividiram conosco seu tempo, arquivos pessoais e reminiscências históricas, viabilizando a reconstrução desse processo pouco documentado, mas cujo conhecimento é imprescindível à compreensão da realidade urbana contemporânea de Piracicaba.

Agradecemos ao prefeito Barjas Negri pelo apoio e incentivo na construção desse processo.

Importância fundamental deve ser reconhecida ao arquiteto João Chaddad, diretor-presidente do IPPLAP, grande incentivador desse levantamento histórico e, sem o qual, esta publicação não existiria.

Fundamentais foram as contribuições prestimosas de todos os autores que, a partir de seus conhecimentos específicos,

dedicaram-se a analisar, sob variadas formas, as ações para a qualificação da orla urbana do Piracicaba: Marcelo Cachioni, Arlet Almeida, Fábio Rolim, Renata Leme, Eduardo Martini, Sandra Mello, Maria Cecília Gorski e Marcelo Ferraz.

Agradecimentos também devem ser prestados aos funcionários do IPPLAP que, de variadas formas, envolveram-se e contribuíram em diferentes etapas de sua produção, especialmente Rosalina Castanheira, Idnílson Perez e Erika Perosi.

Aos estagiários do IPPLAP, responsáveis por grande parte do levantamento bibliográfico, iconográfico e produção gráfica: Rosana Morais, Joana Yashimoto, Douglas Graciano e Sofia Puppini Rontani.

Aos funcionários da SEDEMA – Secretaria Municipal de Defesa do Meio Ambiente Lídia Martins, Márcio Maruko

e Sinval Sarto, que empreenderam extenso levantamento dos arquivos tanto da secretaria quanto pessoais a fim de localizar processos, projetos e fotos originais de intervenções na área.

Aos funcionários do Centro de Comunicação Social, Justino Lucente, Henrique Spavieri, Tarciso Chiarinelli, Ana Teresa Inforçato Poppi, Cristiane Lopes Fernandes, Adilson Franco Cardoso, Fábio Grecchi e também ao funcionário do Centro de Informática, Daves de Jesus Ribeiro.

Ao IHGP – Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba e a Fábio Bragança, historiador da Câmara de Vereadores de Piracicaba, pela abertura e disponibilização de seus acervos.

Àqueles que cederam seu tempo e arquivos pessoais a valiosas entrevistas para a reconstrução dessa rica história: o engenheiro agrônomo ex-secretário muni-

cipal José Flávio Leão; o técnico agrícola da Prefeitura Sinval Sarto; o arquiteto e ex-secretário municipal Antônio Lázaro Aprilante; o arquiteto Luiz Egídio Simoni; o engenheiro civil e ex-prefeito de Piracicaba Adílson Maluf; e a engenheira florestal Arlet Maria de Almeida.

Ao arquiteto e desenhista gráfico Daniel Yuhasz, responsável pela arte gráfica da capa.

À bibliotecária Melysse Martim, pelo apoio no processo de catalogação.

A todos os que cederam direitos de utilização de imagem, possibilitando a presença das tantas ilustrações fundamentais presentes neste livro.

E a todos aqueles que, apesar de não nominados individualmente, participaram da construção não só desta publicação, mas desse longo e difícil processo de reconquistar e requalificar a orla urbana do rio Piracicaba.

REALIZAÇÃO



PIRACICABA
Prefeitura do Município

Barjas Negri
Prefeito Municipal



João Chaddad
Diretor-Presidente do IPPLAP

CRÉDITOS

Organização / Coordenação editorial
Estevam Vanale Otero
Sabrina Rodrigues Bologna
Maria Beatriz Silotto Dias de Souza

Revisão
Estevam Vanale Otero
Maria Beatriz Silotto Dias de Souza
Sabrina Rodrigues Bologna

Ilustrações originais – IPPLAP
Rosana Moraes

Ilustração e projeto da capa
Daniel Yuhasz

Projeto gráfico e diagramação
Ricardo Ferreira

Tratamento de Imagens
José Carlos da Silva

formato	220 x 205 mm
número de páginas	196
tiragem	1000
tipologia	Goudy Oldstyle Std, Helvetica Neue LT Std
miolo	couchê fosco 120g/m ²
capa	cartão triplex 250g/m ²



PIRACICABA
Prefeitura do Município

IPPLAP
INSTITUTO DE PESQUISAS E PLANEJAMENTO DE PIRACICABA

ISBN 978-85-64596-01-6

