



Plano de Ação Estruturador

Escala Municipal Zoneamento Ecológico-Econômico do município de Piracicaba

Áreas de proteção ambiental propostas Caminhos de antigas vias férreas a serem restauradas - Ecoturismo Pontos de incentivo ao Ecoturismo APA Corumbataí Estação Ecológica / Estação Experimental

Fonte da base: Planta cadastral Prefeitura do Município de Piracicaba



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



Fonte: Ilustração da autora

(5) 4

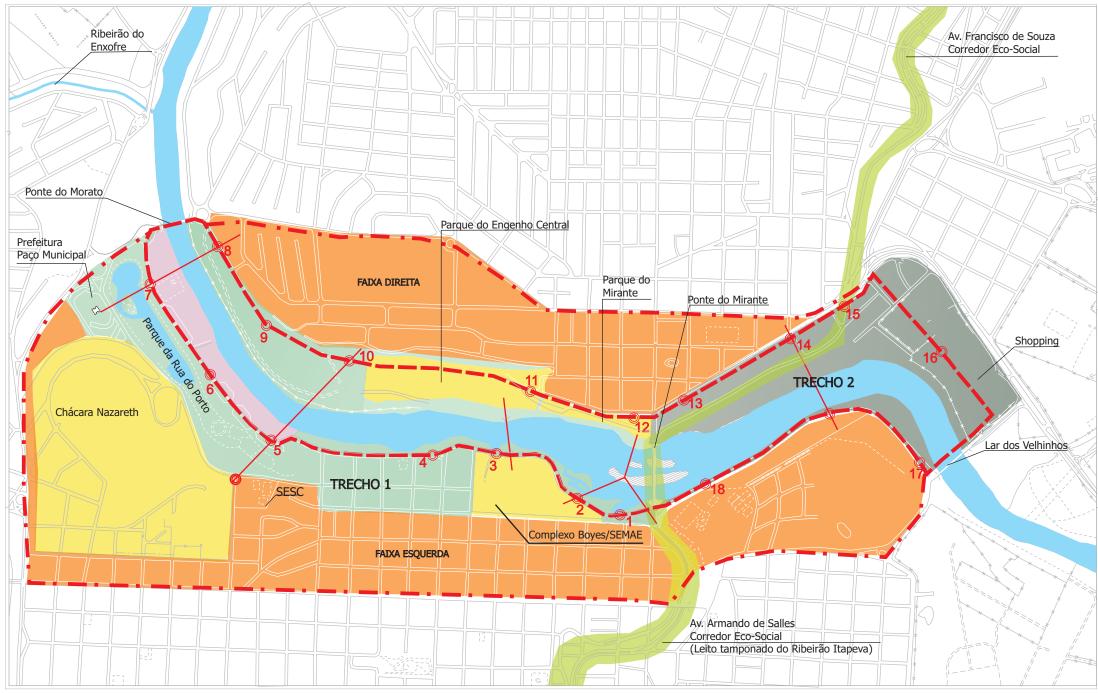


Figura 8



Plano de Ação Estruturador

Escala Setorial

Trecho 1 - Área de intervenção (Beira Rio Central)

Trecho 2 - Lar dos Velhinhos

Projeto Start / Rua do Porto

Áreas de Relevante Interesse Ambiental e/ou Arquitetônico

Circuito do Bonde

Estações Temáticas

Circuito Centro - Vila Resende Transporte Coletivo não poluente

Área de influência dos trechos 1 e 2 (Buffer Zone)

Travessia do olhar e/ou dos pés - Linhas de visibilidade

E/ou passarelas de pedestres

Corredor Eco-Social

Estações O

- 1. Portal Leste / Canais de Queiroz
- 2. Museu da Água
- 3. Passarela Pênsil / Ladeira das Flores
- 4. Casa do Povoador / Largo dos Pescadores
- 5. Portal da Rua do Porto / Eixo dos Artistas
- 6. Eixo Chácara Nazareth / Travessia Parque
- 7. Casa do Artesão
- 8. Bosque Engenho
- 9. Ciaporanga
- 10. Pedra da mudança de margem

- 11. Museu de Ciência e Tecnologia / Centro de Acolhimento / Passarela Pênsil
- 12. Entrada do Mirante
- 13. Av. Rui Barbosa (corredor comercial)
- 14. Dona Lídia
- 15. Acesso a São Pedro / Rio Claro / Av. Limeira
- 16. Shopping
- 17. Marquise verde / Lar dos Velhinhos
- 18. Clube de Campo

Fonte: llustração da autora

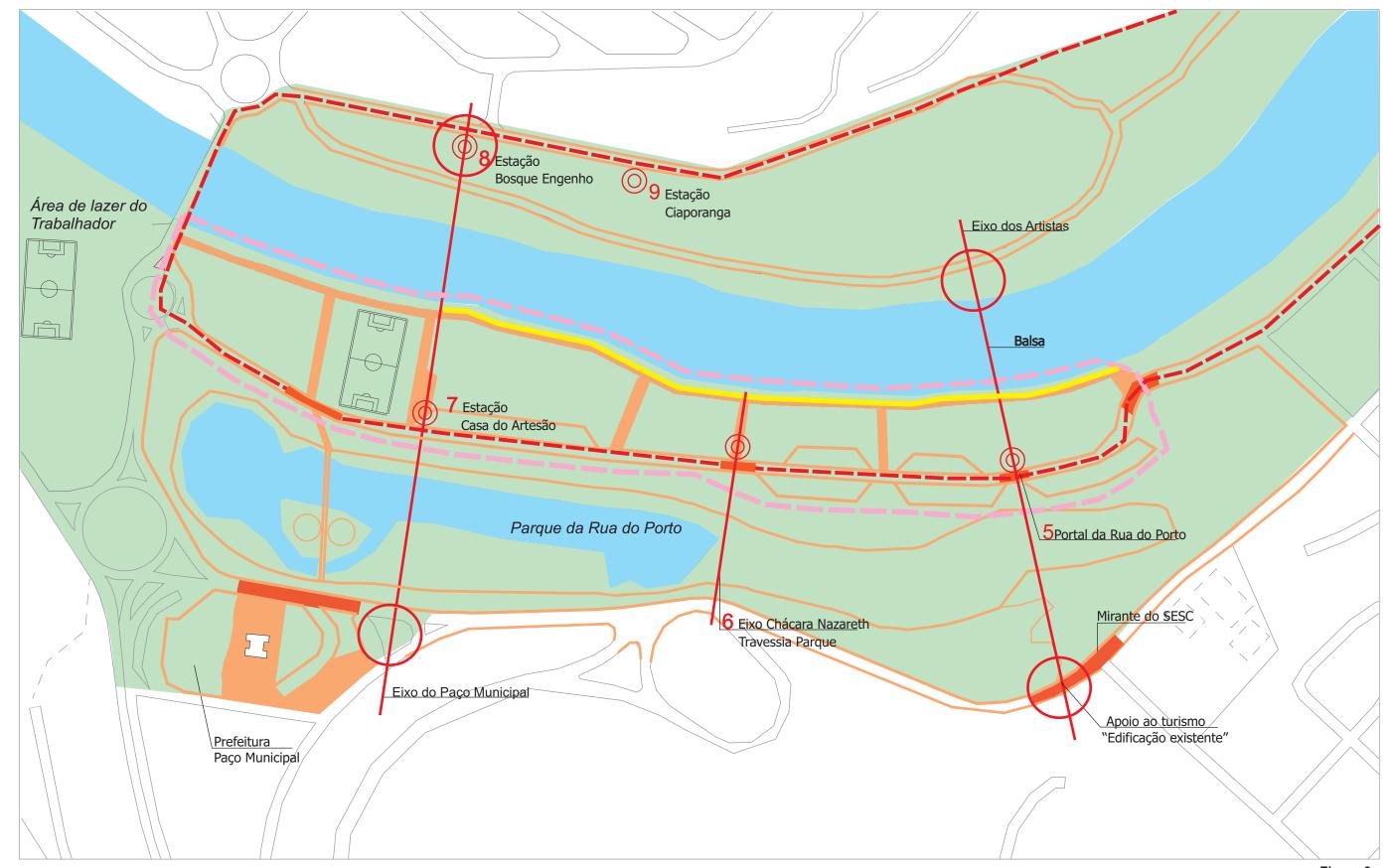


Figura 9



Projeto Start

Estações Temáticas Circuito de Bonde Redutor de velocidade Calçada pedestres



Perímetro do Projeto Start — — Travessias Deck / Trilha do Pescador Foco das Travessias





Conclusão

A princípio (maio de 2002) o PAE foi imaginado para uma área de intervenção relativamente pequena, mais ou menos semelhante à da atual trecho 1 da Escala Setorial. No correr do ano, o processo de trabalho da equipe multidisciplinar revelou a complexidade das áreas envolvidas e de suas inter-relações escalares, sem as quais é impossível pensar o Planejamento Ambiental e o Desenvolvimento Sustentável. Assim o trabalho se ampliou para as seis escalas apontadas neste trabalho. Das seis escalas, a mais desenvolvida foi a do Projeto Start (fig. 9), o qual deverá ser implementado em 2003.

Como o próprio nome sugere, o Projeto Start pretende dar início a uma série de projetos do PAE que, como foi visto no relato deste trabalho, representa a ponta do iceberg de um longo processo de trabalho, que envolve não só fases de projeto como também um processo de monitoramento e gestão bastante complexo, bastando lembrar que os prazos previstos para elaboração e execução dos mesmos vão de 2002 a 2010, envolvendo equipe multidisciplinar.

Este fato aponta para um momento e ambiente organizacional mais avançado para a consecução do PAE, e que acaba por sugerir a criação de um órgão de



planejamento ligado à Prefeitura, aos agentes representativos da iniciativa privada e às Ongs de Piracicaba, que possa enfim conduzir este processo de forma condizente com as aspirações expressas tanto no "*Piracicaba 2010*" quanto nas diretrizes do diagnóstico "*A Cara de Piracicaba*".

No presente momento, as expectativas desta gestão e de nossa equipe de trabalho acreditam que o Projeto Start deverá trazer um impacto positivo para a melhora da qualidade ambiental da cidade, mesmo abarcando um pequeno trecho. Assim, o Projeto Start deverá abrigar de forma mais apropriada e eficiente as atividades e festejos que tornam Piracicaba uma cidade turística especial - o cerimonial da Festa do Divino o qual, sem dúvida, apresenta o ritual religioso de expressão da coletividade mais rico em símbolos e cenas da interação rio-cidade.

No Projeto Start o bonde ganha importância dando colorido e movimento ao longo da Av. Alidor Pecorari e ao Parque da Rua do Porto, permitindo ao cidadão e visitante uma leitura inédita da paisagem, especialmente devido à sua velocidade intermediária entre a da rapidez do carro e a lentidão do andar a pé, oferecendo aos usuários mais uma atividade de lazer. Para sua identidade inicial, o bonde ganha três estações temáticas, como já foi dito anteriormente na Escala Setorial do PAE: Estação Rua do Porto-Eixo dos Artistas; Estação Chácara Nazareth e Estação Casa do Artesão.

A gastronomia da Rua do Porto, com ênfase no pescado e comidas típicas, deverá ter suas atividades ampliadas em função de toda a infraestrutura da Calçada da Rua do Porto ligadas à navegação, à ampliação das atividades esportivas e de lazer e à presença dos circuitos de transporte urbano como o bonde e o ônibus ou tróleibus circulares.

Assim, o PAE pretende, através do Projeto Start, não só imprimir sua primeira marca ao lócus ancestral e arquetípico de Piracicaba, onde ganha força através do apoio das atuantes comunidades locais, como também obter resultados práticos balizadores, a curto prazo, que possam servir de base impulsionadora de uma longa marcha.



Bibliografia

- **ABREU**, J. Capistrano de. Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil. Rio de Janeiro, Sociedade Capistrano de Abreu, Livraria Buguet, 1960.
- **AB'SABER**, Aziz Nacib. A Terra Paulista. São Paulo: Boletim Paul. De Geografia. V. 23, p.5-38. 1956.
- AGENDA 21 Resumo Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento. Rio de Janeiro: Centro de Informações das Nações Unidas no Brasil e Secretaria de Estado do Meio Ambiente, 1992.
- ATLAS DAS UNIDADES DE CONSERVAÇÃO AMBIENTAL DO ESTADO DE SÃO PAULO, Parte II: Interior São Paulo: Metalivros; Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo, 1998.



BENKO, Georges. Géographie dês Technopôles. Paris: Masson,1991.

- -----, Organização econômica do território: algumas reflexões sobre a evolução no séc. XX. In SANTOS, Milton; Souza, Maria Adélia A. & SILVÉRIA, Maria Laura. Território, globalização e fragmentação. São Paulo: Hucitec, 1994.
- **FRANCO**, Maria de Assunção Ribeiro Planejamento Ambiental para a Cidade Sustentável. São Paulo, Annablume, 2000, 296 p.
- -----, Desenho Ambiental Uma Introdução à Arquitetura da Paisagem com o Paradigma Ecológico. São Paulo, Annablume, 1997, 224 p.
- **GUERRINI**, Leandro. História de Piracicaba em Quadrinhos. Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba, Vol. 1 (384 p.) e Vol. 2 (307 p.), 1970.
- **GONÇALVES**, Daniel Issa O Peabirú: uma trilha indígena cruzando São Paulo. Cadernos de Pesquisa do LAP No. 24, FAUUSP, março-abril de 1998.
- **LIMA**, André Direito para o Brasil Sócioambiental. Porto Alegre –RS, Sérgio Antonio Fabris Editor, 2002, 413 p.
- **MOURÃO**, Júlio Olímpio Fusaro Piracicaba 2010: realizando o futuro. Piracicaba, SP: Piracicaba 2010, 2001, 115 p.
- **NEME**, Mario. História da Fundação de Piracicaba. Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba, 1974.
- **ODUM**, Eugene P. Ecología. Rio de Janeiro, Guanabara, 1988, 434 p.
- **OELSCHLAEGER**, Max. The Idea of Wilderness. New Haven: Yale University Press, 1991.
- **PETRONE**, Pasquale. Aldeamentos Paulistas. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 1995.



- PLANO DE BACIA HIDROGRÁFICA 2000-2003: Síntese do Relatório Final Comitê das Bacias Hidrográficas dos Rios Piracicaba, Capivari e Jundiaí. Governo do Estado de São Paulo; CRH Conselho Estadual de Recursos Hídricos CORHI, 1999, 61 p.
- PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO DO MUNICÍPIO DE PIRACICABA, SP. UNIMEP Universidade Metodista de Piracicaba Secretaria Municipal de Turismo. Piracicaba, 2002, 127 p.
- **STEFANI**, Arlindo Projeto Beira Rio: Diagnóstico A cara de Piracicaba. Piracicaba, Prefeitura Municipal de Piracicaba, Comissão Beira Rio, 2001, 64 p.
- **TORRES**, Maria Celestina Teixeira Mendes. Aspectos da Evolução da Propriedade Rural em Piracicaba no Tempo do Império. Academia Piracicabana de Letras, 1975, 212 p.
- VELOSO, Henrique Pimenta Classificação da Vegetação Brasileira, adaptada a um Sistema Universal / Henrique Pimenta Veloso, Antonio Lourenço Rosa Rangel Filho, Jorge Carlos Alves Lima. Rio de Janeiro, IBGE, Departamento de Recursos Naturais e Estudos Ambientais, 1991; 124 p.



Memorial Ponte a ponte

O Plano de Ação Estruturador (PAE) do Projeto Beira Rio, escrito pela pesquisadora Maria de Assunção Ribeiro Franco divide o rio Piracicaba em sua parte urbana em oito segmentos, para os quais estabelece uma série de diretrizes de intervenção.

O primeiro deles é denominado pela autora como "Beira Rio-Central". Sua prevalência em relação aos outros sete trechos vem em virtude da representatividade do que ali se encontra - o maior conjunto de valores culturais de Piracicaba, repleto de elementos históricos, folclóricos, arquitetônicos e paisagísticos, amalgamados de uma maneira tal que expressam a síntese da cidade.

Na margem direita do "Beira Rio-Central" seus limites são definidos pelos parques do Engenho Central e do Mirante. Na margem esquerda, pelas ruas Antonio Corrêa Barbosa e Luiz de Queiroz. Fecham a área nas extremidades as pontes do Mirante (ou Irmãos Rebouças) e do Morato. O trecho assim definido assemelha-se a uma linha de quase três quilômetros e larga de aproximadamente quinhentos metros, acompanhando suavemente o remanso do rio logo após suas águas ressoarem pelo salto.

Um dado essencial para o processo de desenvolvimento do projeto urbanístico neste trecho foram suas barreiras, chamadas pelo antropólogo Stefani de "muralhas".

As barreiras são os elementos que interpõem-se às ligações entre as partes do conjunto do vale do rio. Vão desde as barreiras naturais, como o próprio rio Piracicaba e a topografia acentuada em direção ao centro, como as resultantes da atividade humana. No "Beira Rio-Central" correspondem à configuração da malha urbana, manifestada na distribuição de lotes e de seus limites físicos.

As "muralhas" mais expressivas são as extensas áreas do complexo formado pela Fábrica de Tecidos Boyes-Semae (Serviço Municipal de Água e Esgoto) situado entre a avenida Beira Rio e a Antonio Corrêa Barbosa; da quadra do Sesc (Serviço Social do Comércio); da Chácara Nazareth, restante de um remanescente rural, ora loteado; e também do Parque da Rua do Porto, entre a avenida Alidor Pecorari e a rua Antônio Corrêa Barbosa.



A somatória de todas estas barreiras naturais e artificiais compõe um quadro de dificuldades de ligação entre o centro da cidade e a orla do rio e entre as duas margens. O resultado é sentido pelo cidadão como longos e incoerentes percursos entre pontos muito próximos.

No Diagnóstico da primeira fase do Projeto Beira Rio, Stefani detectou esta característica desta região da cidade como um importante dado a ser levado em consideração pelos futuros projetos e, neste sentido, fundamental no momento em que um dos objetivos principais determinados pelo PAE de Maria de Assunção é a valorização da orla do rio como espaço público e sua fruição pelo cidadão, mormente o cidadão a pé.

Transversais

Promover a integração da margem do rio com seu entorno imediato é, portanto, ao mesmo tempo meta e meio para o Plano de Ação Estruturador.

Meta, quando busca valorizar sua margem, livrando-a da "condição de barranco" e valorizando-a como um "espaço específico" (Arlindo Stefani, em seu Diagnóstico).

Meio, ao estabelecer linhas transversais de ligação entre o centro e as margens esquerda e a margem direita do rio. Estas ligações são simultaneamente físicas e visuais, entendendo-se que a visão à distância permite coesão à apreensão da cidade por seu habitante.

Estas ligações transversais, de acordo com as diretrizes lançadas pelo PAE, são desempenhadas pelos quatro seguintes eixos:

- Engenho Central passarela pênsil praça da Boyes centro
- Rampa Largo dos Pescadores praça da Catedral
- Engenho Central Casarão do Turismo Parque da Rua do Porto belvedere/Sesc centro
- Rua do Porto travessia do lago (Parque) Prefeitura

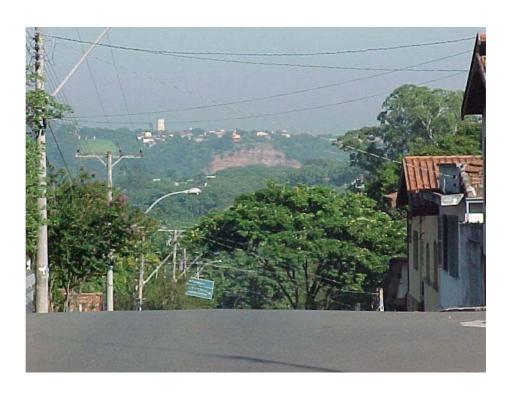
Há uma quinta ligação, que não se constitui como uma grande transversal como as anteriores, mas que deve passar por estudos de viabilidade em função de sua importância na micro-acessibilidade da área do complexo Boyes-Semae. Trata-se da possibilidade de uma passagem semi-pública por entre as partes do



referido complexo ligando a rua Antonio Corrêa Barbosa e a avenida Beira Rio, na altura do Museu da Água. Esta diretriz ganha força na medida em que existe a possibilidade de parcerias entre o poder público e a direção da fábrica de tecidos, estimulando o uso de parte daquele rico patrimônio histórico e arquitetônico da cidade.

As quatro ligações transversais citadas são caminhos e acessos existentes que devem ser reafirmados e potencializados, ou mesmo novas ligações a serem criadas, como é o caso da travessia de balsa pelo rio entre o Engenho e o Casarão do Turismo ou a travessia do lago da região da Rua do Porto.

Para a constituição de alguns dos eixos existem possibilidades de parcerias com a iniciativa privada. É o caso do eixo que passa pelo chamado "belvedere/Sesc", obra com potencial interesse para aquela instituição, uma vez que valorizará seu entorno e seu recém-construído Ginásio de Esportes (atualmente com acesso bastante acanhado), ao ampliar a capacidade de fluxo proveniente da Rua do Porto.







As quatro transversais devem ser potencializadas por adequados tratamento de piso e iluminação, além da instalação de dispositivos moderadores de tráfego em seus cruzamentos com as avenidas Beira Rio e Alidor Pecorari.



Moderadores de tráfego são determinados elementos que obrigam o motorista a diminuir a velocidade do veículo ao passar por trechos onde divide espaço com o pedestre. Podem ser utilizados desde sonorizadores, piso ao mesmo nível da calçada definidos por sinalizadores, etc.

Os moderadores de tráfego contribuem para a redução de velocidade e para a prevalência do pedestre neste trecho linear Beira Rio-Central. Embora os dispositivos sejam utilizados em todos os cruzamentos das transversais com as



avenidas Beira Rio e Alidor Pecorari, existem dois momentos especiais em que os moderadores aliam à função de segurança a de ampliação de espaços.

Ampliação

Um local a ser "ampliado" é o "S" formado na confluência das avenidas Beira Rio e Alidor Pecorari. Trata-se de uma área de importância para a identificação e valorização do calçadão da Rua do Porto, que ali começa.



Outro ponto é o Largo dos Pescadores, no cruzamento da avenida Beira Rio com a rua Moraes Barros. O Largo pode ser considerado o local mais relevante da história de Piracicaba, pelo fato de, como descrito anteriormente, ali ter aportado a nova cidade após a mudança de margem em 1784, vendo passar as tropas indo e vindo de dos sertões ocidentais.

Todos os aspectos descritos, somados e entretecidos, compõem um quadro que torna imprescindível um tratamento espacial adequado à importância do Largo dos Pescadores.



Neste sentido, a elevação da calçada ao mesmo nível da rua e a separação da faixa de rolamento por sonorizadores e sinalizadores permitirá ao cidadão a percepção do Largo e das calçadas opostas como um espaço integrado. Dessa maneira, o local poderá assumir definitivamente sua condição de espaço público unificado, sem os meios-fios e lombadas da avenida que sobram ali quando do desvio do trânsito para a realização da festa.



Redesenho da avenida Beira Rio

A "ampliação" dos espaços no Largo e no começo do calçadão, as ligações transversais e a marcação destas por meio dos moderadores de tráfego aliam-se ainda a outra diretriz fundamental do Plano de Ação Estruturador para este trecho - o redesenho do traçado viário da atual avenida Beira Rio.

Ao longo desta avenida prevê-se o alargamento de suas calçadas, necessário à valorização do espaço público na orla do rio Piracicaba e, conseqüentemente, ao atendimento de uma demanda cada vez mais crescente pelo turismo.



O redesenho da avenida inclui também a cabeceira da margem esquerda da ponte do Mirante - o encontro das avenidas Beira Rio, Renato Wagner, Armando de Salles Oliveira e Barão de Serra Negra. A um dos "nós" de tráfego mais intenso em Piracicaba, o Projeto Beira Rio estabelece como diretriz estudos de viabilidade em direção à redução dos tempos semafóricos no cruzamento. Para tanto, o fluxo veicular proveniente da Armando de Salles seria desviado para a Renato Wagner mediante a construção de uma rotatória que tomaria um pequeno trecho de um bolsão de estacionamento do Clube de Campo de Piracicaba. Esta nova geometria do viário possibilitaria ainda travessias mais seguras para o pedestre e a constituição de uma praça defronte ao atual Hotel Beira rio.

A avenida Beira Rio passará a ter mão única no sentido ponte do Miranteponte do Morato. O sentido contrário será desempenhado pelas ruas Antonio Corrêa Barbosa e Luiz de Queiroz, respectivamente um e dois quarteirões acima da atual avenida.

No trecho entre a ponte do Mirante até a "Casa do Povoador" a calçada alargada será a adjacente à margem. Daquele ponto em diante o alargamento se dará no outro lado, já que neste trecho existem comércio e serviços que poderão se beneficiar deste alargamento e a margem do rio ali é bastante larga, manifestando um potencial uso público.

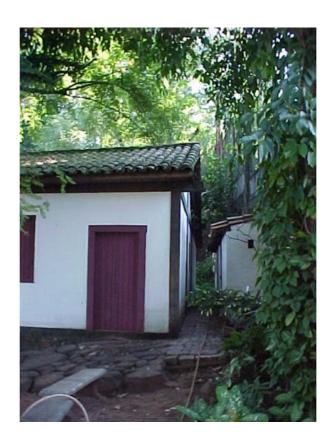
O Largo dos Pescadores terá, com o novo traçado, uma ligação em diagonal com a "Casa do Povoador", conferindo tanto a um quanto a outro ponto visualizações de maior destaque e uma maior leitura de seu conjunto.

Além do maior espaço oferecido no geral para o pedestre, serão criadas mais vagas de estacionamento ao longo da então "rua" Beira Rio. Supre-se, assim, uma carência de vagas que é especialmente sentida nos fins de semana, quando aumenta consideravelmente o fluxo de pessoas tanto da cidade como da região em direção à Rua do Porto, ao Engenho Central e ao Museu da Água.

O redesenho do traçado da avenida permitirá também a melhoria de algumas situações, dentre elas a possibilidade de recuo do arrimo que sustenta o leito carroçável em torno da "Casa do Povoador", surgido com a abertura da



avenida, na década de 1950. Com a obra, a casa foi circundada e confinada, ficando separada por menos de um metro do arrimo e seu telhado abaixo do nível da avenida, inclusive ao alcance da mão – condição um tanto quando indigna para uma antiga casa em taipa que detém o valor simbólico de ter pertencido ao fundador da cidade, o capitão-povoador Antonio Corrêa Barbosa (esta intervenção é sugerida por Carlos Lemos em seu parecer, anexo a este trabalho).







Em relação à liberação da "Casa do Povoador" do arrimo que ora a sufoca, o Plano de Ação também postula um estudo de viabilidade da declaração de utilidade pública para posterior desapropriação do terreno em área não edificável situado na esquina da rua Prudente de Moraes com a avenida Beira Rio.

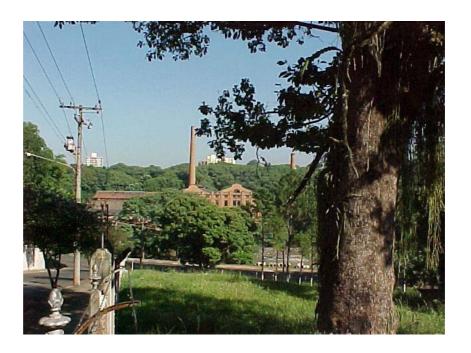
Liberação das vistas

Esta diretriz relaciona-se, novamente, ao conceito de liberação das vistas expresso pelo PAE e citado anteriormente neste texto. Parte do terreno citado deve ser utilizada para o redesenho do traçado da avenida necessário à liberação da "Casa do Povoador" e parte para a construção de um belvedere público, de onde é possível uma ligação visual com a "Casa", com a vista do rio e com o Palacete Boyes ao lado.

Relacionada também à liberação de visuais está a diretriz postulada pelo PAE de estudos de viabilidade de declaração de utilidade pública para desapropriação do terreno ao lado do escoadouro da Boyes.



Situada na transversal que liga o Engenho ao centro, a área é estratégica por apresentar uma visão privilegiada do rio e dos dois edifícios-referência do complexo. Para o local postula-se o plantio de vegetação rasteira e floral, de modo a não impedir a rara cena frontal - motivo pelo qual Maria de Assunção chama o terreno de "Ladeira das Flores".



A nova praça interligará a Praça da Boyes (oficialmente denominada Ermelinda Ottoni de Souza Queiroz) à margem do rio, por meio do piso elevado conferido pelos moderadores de tráfego e simultaneamente potencializará a ligação transversal da qual faz parte.

A cidade de Piracicaba é pródiga em belas vistas e dessa forma a liberação das visuais como diretriz se estende a áreas distantes da região à beira rio. É o caso da pedreira do Bongue, situada na margem esquerda logo abaixo da ponte do Morato e visível de vários pontos da cidade. O PAE complementa a diretriz enfatizando a necessidade de iluminação cênica e proteção tanto da base da pedreira, desaconselhando a duplicação da Estrada do Bongue, como do topo, limitando sua ocupação.



Além disso, postula-se a retirada dos outdoors publicitários irregulares na avenida São Pedro, num dos acessos da cidade, que impedem a visão à distância da pedreira do Bongue.



Outro caso de liberação das vistas é do conjunto de leucenas situado no início da atual avenida Beira Rio, ao lado do canal que se dirige à estação do Semae, cuja massa vegetal impede a visão do salto do Piracicaba. Para o local, o Plano de Ação prevê um tratamento paisagístico com espécies nativas e de copas altas, de modo a não impedir a vista.



A leucena é uma espécie invasora de crescimento extremamente rápido e de propriedade alelopática - isto é, libera substâncias nocivas no solo que impedem o florescimento de quaisquer outras espécies, sendo por isso, indicada para reflorestamento de áreas extremamente degradadas.



O PAE tem ainda diretrizes que nem sempre se limitam a este trecho "Beira Rio-Central" e que devem ser contempladas como objetos de estudo válidos em suas intenções e possibilidades.

Outras integrações

O Plano de Ação do Projeto Beira Rio entende que o atual prédio da Prefeitura não possui uma implantação e uma relação com seu entorno eficazes para que o edifício-sede do Executivo tenha a real condição de paço municipal.

Bastante acanhados, os acessos ao prédio acomodam-se apertadamente entre os estacionamentos e os rápidos e intensos fluxos automotivos da rua Antonio Corrêa Barbosa e da avenida Dr. Paulo de Moraes. O edifício é "ilhado", sendo ainda bastante dificultosa a comunicação eficiente com o entorno, principalmente com o Parque da Rua do Porto. Nestes aspectos, qualquer manifestação pública não teria espaço para acontecer; o volume do edifício tornase, com tudo isso, meramente funcional.

Esta característica do edifício da Prefeitura liga-se como material de projeto a outras peculiaridades de seu entorno. Uma delas é o grau de saturação alcançado pelo tráfego veicular na ponte do Morato (comentado pelo consultor de trânsito tráfego Eduardo Junqueira em seu parecer anexo a este trabalho); outra é a falta de integração entre os dois parques contíguos da Rua do Porto e da Área de Lazer do Trabalhador.

Apoiando-se no Piracicaba 2010 e no Plano Diretor de Piracicaba, o PAE estabelece como diretriz o estudo de viabilidade da restrição de tráfego na ponte do Morato e a construção de uma nova ponte rio abaixo.



Tanto o Piracicaba 2010 como o Plano Diretor têm como diretriz a construção de uma nova ponte sobre o rio Piracicaba. O Plano Diretor estabelece, além da construção de uma nova ponte, a duplicação da ponte do Morato – diretriz aqui desaconselhada, uma vez que o Plano de Ação Estruturador expressa a prevalência do pedestre, manifestada na integração dos dois parques e na constituição da chamada "Praça Cívica".



Dessa maneira os dois parques passarão a integrar-se num só e a ponte do Morato comportará somente o tráfego de pedestres, bonde, bicicletas e de algumas linhas de ônibus urbano. A rotatória da avenida Dr. Paulo de Moraes, que atualmente secciona os dois parques, configura-se, então, como o espaço de integração entre as áreas verdes e entre os movimentos de pedestres, de ônibus, de bondes e de bicicletas, possibilitando, além da necessária "Praça Cívica" que a Prefeitura atual tanto carece, a instalação de um terminal intermodal destes transportes.

Uma transformação postulada pelo PAE e que está ligada também ao edifício da Prefeitura é a instalação de um belvedere em seu terraço, acessível por um novo elevador a ser instalado numa das caixas existentes e não utilizadas. Tal medida é extremamente simples e de grande valor simbólico, na medida em que o poder executivo oferece e compartilha com a população uma das vistas mais privilegiadas da cidade.

Há outra integração que a cidade necessita e que também comparece como diretriz no Piracicaba 2010, no Plano Diretor de Desenvolvimento Turístico e no Projeto Pira (relativas ao desenvolvimento de práticas esportivas e de lazer para a orla do rio, da Secretaria de Esportes e Atividades Motoras) - trata-se da integração entre os parques do Mirante e do Engenho Central.

Tal integração não só é extremamente importante como ainda deve agregar mais um pólo - a margem direita do rio Piracicaba, no trecho entre a ponte do Mirante e o Shopping. Atualmente se trata de uma área particular não-edificante e coberta de espesso mato, apesar de comportar estruturas de valor histórico, como as de captação de água para o canal do Engenho Central.

Propõe-se ali a ligação entre o parque do Mirante e o Engenho Central, obra extremamente simples e que incrementará o uso do Parque do Mirante como passagem de pedestres para o Engenho (que hoje é acessado principalmente pela Passarela Pênsil).

Para o trecho da margem direita do rio (ao lado da avenida Juscelino Kubitschek) o Projeto propõe a limpeza e sua transformação com trilhas e passeios ao longo do canal, sendo possível chegar por meio dele até o Engenho. Tal ligação foi também proposta pelo já citado Projeto Pira.

O cruzamento desta sequência de parques com a avenida Barão de Serra Negra (na ponte do Mirante) é um ponto que merece um estudo cuidadoso.



Sendo uma travessia perigosa para o pedestre - o principal usuário dos parques -, tem algumas soluções, todas controversas: a rapidez do fluxo automotivo na avenida Barão de Serra Negra sugere a criação de uma passagem subterrânea, que, no entanto, tem sua eficácia comprometida nos períodos noturnos devido às condições de insegurança reinantes nas cidades brasileiras (inclusive Piracicaba). Pode-se, então, pensar no cruzamento em nível e na possibilidade de uma passarela aérea – solução que, entretanto, também apresenta problemas devido ao pouco espaço horizontal para respeitar a declividade máxima das rampas; a solução do problema da travessia mediante sinalização semafórica e radares também é controversa, devido ao altíssimo fluxo veicular da ponte do Mirante.

No entanto, as possibilidades de uso e fruição do conjunto dos três parques pela população e pelo turista justifica a necessidade de melhores estudos em direção à solução para esta travessia. O uso do Engenho Central como Museu de Ciência e Tecnologia ativará, ainda, fortemente esta sequência linear e garantirá novas frentes de acesso tanto ao seu interior como ao Mirante. Por outro lado, a existência do Shopping Center Piracicaba na extremidade oposta ao Engenho atua como âncora para o empreendimento.

Corredor eco-social e circuitos alternativos

O corredor eco-social é um dos conceitos trazidos pelo Plano de Ação Estruturador para o Projeto Beira Rio sob a luz do Planejamento Ambiental e do Desenho Ambiental.

O conceito relaciona-se ao sistema de transportes por se configurar como uma justaposição de sistemas de circulação humano e natural. Como consequência, traz a discussão de modos alternativos de transporte, o que inclui desde ciclovias, bondes, ônibus não-poluentes e outros — além do estímulo ao pedestrianismo.

Neste sentido, o Plano de Ação Estruturador estabelece como diretriz a instalação de circuitos de bondes no trecho Beira Rio-Central (ponte do Miranteponte do Morato). Estes bondes poderão ser de uso tanto turístico como de transporte coletivo pelo fato de seus percursos passarem por diversos pontos de atração, como o Engenho Central e o Shopping Center Piracicaba.

O PAE estabelece também um segundo circuito, que poderá ser feito tanto por bonde como por uma linha especial de micro-ônibus. Este percurso se



dará pela rua do Rosário em rumo à estação da Paulista (no centro) e pelas avenidas Presidente Kennedy, Dona Francisca, Rui Barbosa e Torquato da Silva Leitão, servindo como estímulo indireto ao comércio e serviços ao longo da volta realizada.

Além disso, há a possibilidade de uma ciclovia que se alie ao projeto, atualmente em andamento, da ciclofaixa ao longo da avenida Cruzeiro do Sul, na margem direita do rio Piracicaba. A ciclovia proposta passará ainda pelo Engenho Central e pelas avenidas Rui Barbosa, Soledade e Francisco de Souza.

Na Francisco de Souza, seqüência do antigo leito da Estrada de Ferro Sorocabana, o Pae prevê a constituição de um parque linear, cujas obras já estão em andamento. Esta faixa verde constitui-se num contínuo ecossistema utilizado pelo pedestre e ladeado pela avenida, compondo a justaposição de circuitos que caracterizam o corredor eco-social.

Outras Diretrizes

O Plano de Ação Estruturador também estabelece como diretrizes para todo o trecho compreendido entre as pontes do Mirante e do Morato:

- cabeamento subterrâneo de iluminação pública;
- iluminação cênica, ornamental e indicativa de pontos importantes;
- projetos de drenagem e melhoria das condições existentes;
- reformulação paisagística com a substituição das espécies contra-indicadas (como a já referida leucena);
- elaboração de um plantio programado de árvores nativas e espécies indicadas para as margens;
- medidas de acessibilidade universal aos portadores de necessidades especiais (trilhas táteis, rampas e sanitários especiais);
- calçamento drenante, uma vez que toda a área é naturalmente sujeita inundações periódicas;
- instalação de equipamentos urbanos: bancos, lixeiras, telefones públicos;
- postos de informações turísticas e de segurança;
- sanitários públicos

As reformulações propostas, bem como as possibilidades de parcerias, não se inserem necessariamente numa hierarquia de ações. Podem e devem ser



realizadas de maneira independente, desde que dentro das definições do Plano de Ação Estruturador aqui expostas.

Calçadão da Rua do Porto

Dentro do trecho "Beira Rio-Central", definido por Maria de Assunção Ribeiro Franco no Plano de Ação Estruturador, será o calçadão da Rua do Porto e suas adjacências a primeira área de intervenção urbanística a se concretizar no Projeto Beira Rio.

O motivo da escolha é o alto potencial da área em vários aspectos. Em primeiro lugar, a área tem extrema importância por sua representatividade como um pólo de atração turística municipal e regional, ancorado na Rua do Porto como a sede de atividades de lazer gastronômico, esportivo e contemplativo. Por sua vez, a Rua do Porto faz parte de um complexo definido ainda pelo Parque da Rua do Porto, pela avenida Beira Rio, pelos parques do Mirante, do Engenho Central e da Área de Lazer dos Trabalhadores. Este complexo, quando visto de longe configura-se como uma única área com potencial de parque urbano.

Observado de perto, entretanto, este conjunto mostra sinais evidentes de desmembramento entre suas partes, determinado sobretudo pelas "barreiras" anteriormente citadas, pelo conflito de interesses diversos, pela falta de uma política clara de planejamento e pelo desdém no tratamento do patrimônio construído e natural. Mesmo assim, a integração das partes deste evidente conjunto e sua inserção no tecido urbano da cidade devem ser a razão principal em sua escolha como início de intervenções urbanísticas do Projeto Beira Rio – buscando não somente um belo parque urbano, mas o fortalecimento e afirmação da própria cidade.

Outro aspecto relevante para a escolha da área é a demanda existente por parte dos moradores, comerciantes e usuários da região por melhorias – uma extensa lista que inclui ampliação de estacionamento, iluminação, drenagem, pavimentação, sanitários públicos e segurança, entre outras reivindicações.

O fato de a Rua do Porto ter seu casario tombado pelo Codepac (Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Piracicaba) também reforça a escolha, tanto devido ao seu intrínseco valor histórico como pelo fato deste patrimônio correr o



constante risco de perder suas características pela falta de fiscalização e de orientação aos proprietários dos imóveis.

Ao mesmo tempo tem a área potencial simbólico: está inserida a Rua do Porto num conjunto que tem como forte referência o atual "*centro do mundo*", na visão antropológica de Arlindo Stefani – trata-se da sede do poder executivo piracicabano, o Centro Cívico.

Vem então, por último, mas não menos importante, a possibilidade de ali surgir uma inédita relação física e institucional a partir de uma célula urbana sustentável, com gerenciamento, diretrizes, fiscalização e investimentos próprios. Esta possibilidade surge quase como um desejo para a escolha da Rua do Porto como o início do Projeto Beira Rio, num momento em que se discute em Piracicaba a necessidade cada vez mais evidente de um órgão autônomo de planejamento urbano.

Este painel confere ao local a possibilidade de ser um ponto de partida para um novo e sadio relacionamento da cidade com seu rio e com ela mesma, na medida em que se favorece uma fruição social ampla e inclusiva.

Precariedade "oficializada"

Questão premente no calçadão atual é a ausência de planejamento e de orientação ao crescimento. Ao longo do tempo, a demanda turística na região se expandiu desmesuradamente e a Rua do Porto se constituiu num pólo turístico ao sabor natural. Desassistidos de uma orientação precisa e atuante por parte do poder público, os comerciantes dali ampliaram suas instalações de maneira independente e heterogênea. Tal processo resultou em apropriações informais e muitas vezes irregulares quanto aos padrões legais.

Este transcorrer autônomo também conferiu uma prevalência da atividade comercial em detrimento à habitação e, principalmente, aos serviços. O resultado deste processo foi a descaracterização do antigo conjunto vernacular dos tempos dos pescadores e das olarias.

Ciente, no entanto, da impossibilidade de um retrocesso arbitrário, o Plano de Ação Estruturador prevê a manutenção dos usos já consagrados, respeitando-os e fundamentando esta postura interpretação de que parte do



intenso movimento turístico busca o que ali acontece atualmente, apesar das deficiências verificadas.

Margem

As intervenções na Rua do Porto e arredores serão concentradas, portanto, na melhoria do existente. Tal procedimento passará por três níveis de atuação: pela correção das deficiências listadas pela população local e usuária; pela intensificação dos aspectos positivos do local; e pelo estímulo a novas e melhores apropriações dos espaços públicos.

A mais expressiva das intervenções previstas neste sentido é a valorização da margem como espaço público a ser vivenciado, fugindo da condição de "barranco" detectada por Arlindo Stefani em seu Diagnóstico "*A cara de Piracicaba*".

A nova margem será usufruída pela construção de uma trilha para pedestres e pescadores. Sua construção contempla tanto a questão da valorização da margem como local específico como a de irregularidade das apropriações do espaço público – já que a margem é de uso público.

Ela será acessível por vários pontos ao longo do calçadão, desde o acesso deste na confluência da Alidor Pecorari com a avenida Beira Rio até as proximidades da travessa Silvino Duarte Novaes (onde a margem natural torna-se bastante íngreme).

A outra face da construção da trilha é a substituição de todos os decks atuais. Construídos cada qual à sua maneira, em variadas técnicas e graus de segurança, os decks constituem um conjunto bastante heterogêneo, cuja falta de harmonia, precariedade e mesmo irregularidade atuais por si só justificariam plenamente uma intervenção. Além disso, o movimento constante de avanço sobre a margem impede o livre acesso e o caminhar à beira rio, favorecendo o acúmulo de todo tipo de detritos sob as estruturas.

Com a reconfiguração do piso do calçadão, os novos decks serão recuados liberando a margem para a implantação da trilha e para um tratamento paisagístico adequado. O conjunto formado possibilitará a solução de um problema constantemente verificado da justaposição e conflito entre usos diversos, como a pesca, o caminhar e a prática gastronômica.



Espacialmente, o lugar expande sua característica de mero apoio a mesas e cadeiras com vista para o rio e ganha o status se espaço a ser vivenciado e apreciado por todos aqueles que passam pelo calçadão. Com o uso de materiais simples e traços precisos esta nova configuração da margem busca um efeito de desejada unidade e, principalmente, de urgente identificação do lugar como importante patrimônio público.

Calçadão

Com esta "ampliação" da margem e a construção dos novos decks, o traçado do calçadão será alterado. Atualmente injustificado em sua calha anacrônica de leito carroçável, o calçadão terá, finalmente, o caráter de um passeio público.

Seus sucessivos alargamentos e estreitamentos permitirão novas possibilidades de apreensão das edificações e de todo o espaço relacionado. Um exemplo disso é o Casarão do Turismo e sua chaminé, cujo conjunto ganhará uma leitura de implantação mais adequada à sua condição de remanescente de uma das antigas olarias que funcionavam na Rua do Porto.

Por fazer parte de uma área naturalmente sujeita a inundações, a trilha (situada no nível correspondente a 4,5 metros da régua da Cesp na Rua do Porto), terá piso totalmente permeável que possa sofrer a ação da água e da lama sem danos. Uma mureta de pedra ao longo de toda a extensão da trilha garante não somente um apoio para descanso na forma de um banco contínuo como também estabiliza o talude da margem.

O calçadão e os decks também terão pavimentos resistentes às inundações. Nos decks, madeira exclusivamente reflorestada e tratada para garantir uma longa proteção contra decomposição por causas biológicas. Para o piso de todo o calçadão prevê-se a substituição do calçamento existente por um piso intertravado, cujas qualidades intrínsecas como piso drenante e possibilidades de desenho estão em consonância com critérios mais apropriados a uma região ribeirinha e com a busca de uma identidade própria, que será estendida a todo o complexo denominado "Beira Rio-Central".



Acessibilidade e equipamentos

Em todo o calçadão serão adotadas medidas de acessibilidade universal, com rampas nos acessos aos estacionamentos e aos decks, além de sanitários, telefones públicos e bebedouros especiais. A pavimentação contará com medidas de acessibilidade aos portadores de necessidades especiais, com a demarcação de vagas de estacionamento com o símbolo internacional de acesso e com a constituição de trilhas táteis com sentido de direção e indicações de alerta.

Em relação aos estacionamentos, buscou-se o aumento do número de vagas para todo o complexo mediante a melhor utilização de determinados espaços públicos. Um deles é parte do terreno público utilizado pelo União Porto F.C., um dos mais tradicionais clubes amadores da cidade, que requisitava o redimensionamento do campo e futebol para medidas oficiais, além da construção de vestiários e arquibancadas. Tal projeto possibilitou também a criação de um novo bolsão de estacionamento com 150 vagas ao lado do campo.

Outras vagas de estacionamento criadas são as contíguas ao Parque da Rua do Porto na avenida Alidor Pecorari, com aproximadamente 70 vagas. Foram também criadas vagas temporárias a serem utilizadas aos fins de semana e feriados ao longo da rua Antônio Corrêa Barbosa e também na Alidor Pecorari.

Em relação aos sanitários públicos, uma das necessidades mais urgentes da área, serão construídos três blocos: na Praça dos Artistas, associado ao Casarão do Turismo; na proximidade do pátio dos restaurantes defronte à avenida Alidor Pecorari; associado ao conjunto de vestiários entre o campo do União Porto F.C. e a Casa do Artesão.

Em sucessivos encontros com a Amoporto (Associação dos Comerciantes e Moradores da Rua do Porto) e com a direção do União Porto F.C. verificou-se a real possibilidade de parcerias para a consecução das obras dos sanitários e do vestiário, bem como da manutenção destes.

Integração

Um dado fundamental para o Plano de Ação Estruturador do Projeto Beira Rio é a integração da orla do Piracicaba com seu entorno. Para a Rua do Porto,



basicamente devem ser criadas ligações com o Parque da Rua do Porto e com a Prefeitura.

A ligação com o Parque será definida pela instalação de moderadores de tráfego na avenida Alidor Pecorari, nos seguintes pontos: na confluência com a avenida Beira Rio, onde será configurado um dos portais de acesso ao calçadão da Rua do Porto; no alinhamento do eixo Casarão do Turismo-Sesc, local do acesso principal ao Parque da Rua do Porto, unificado à Praça dos Artistas; no alinhamento do eixo Prefeitura-Casa do Artesão.

Com estas obras busca-se uma integração real entre a Rua do Porto e a rua Antonio Corrêa Barbosa, que serão complementadas com a construção do belvedere de acesso ao Parque (ao lado do Sesc) e da passarela de pedestres por sobre o lago do Parque da Rua do Porto.

Enchentes

É necessário salientar neste memorial que este Projeto Beira Rio não pretende indicar soluções para as tradicionais enchentes do rio Piracicaba, visto estas serem um fenômeno natural nesta área, considerada o leito secundário do rio Piracicaba - mesmo porque eventuais ações para a solução do "problema" envolveriam profundas alterações na configuração espacial da região.

As propostas deste Plano de Ação buscam a convivência com as consequências do fenômeno, suas possíveis mitigações e medidas de prevenção de alagamentos.

Ainda que a ocupação de toda a área da Rua do Porto não fosse estrategicamente indicada, há pelo menos dois pontos positivos para o enfrentamento das inundações. Um deles é a alta permeabilidade do solo, garantida principalmente pelas grandes áreas verdes do Parque da Rua do Porto e da Área de Lazer do Trabalhador e, nas imediações, pelas áreas do Engenho Central, da Chácara Nazareth e mesmo do quarteirão do Palacete Boyes. A baixa densidade de ocupação da região da Rua do Porto também é um ponto positivo, representada pelo gabarito das construções e pela grande quantidade de lotes ainda vazios.

Um ponto negativo e que concorre para o agravamento dos efeitos de uma inundação é o fato da avenida Alidor Pecorari, uma das principais vias de acesso à Rua do Porto, correr numa cota de nível mais baixa que a da margem



próxima. Esta condição leva à curiosa situação de haver alagamento num trecho da avenida sem ainda ter ocorrido o extravasamento do rio Piracicaba.

Isto acontece devido ao refluxo no escoamento de águas pluviais quando o nível do rio atinge a boca do emissário do sistema – mais precisamente, quando as águas do Piracicaba ultrapassam 4,8 metros na régua da Cesp, na Rua do Porto. O Largo dos Pescadores, por exemplo (o primeiro ponto da avenida Beira Rio e da Rua do Porto em que o rio transborda), é atingido pouco depois, com 4,9 metros (correspondente a uma vazão aproximada de 580 m³/s).

O projeto da trilha levou em conta a inevitabilidade das enchentes, sem, no entanto, considerá-las como um limite à ação em direção à qualificação pretendida para aquele espaço.

Para ilustrar o fenômeno, basta considerar a freqüência dos extravasamentos: de acordo com dados da Cesp, durante 35 anos, a cota 4,5 metros (correspondente ao nível da trilha) foi atingida pelo nível da água em 121 dias, o que corresponde a 1% do total de dias. Neste mesmo tempo, a cota 4,8 metros — quando acontece o refluxo na Alidor Pecorari — foi tocada pelas águas em 73 dias.

Vegetação

O Plano de Ação Estruturador estipula a recuperação ambiental das margens do rio Piracicaba como necessário complemento das intervenções físicas, como a execução de trilhas e decks.

Por meio de uma parceria com a Esalq-USP (Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz), vem sendo desenvolvido um censo de todas as espécies existentes ao longo da margem do calçadão da Rua do Porto, incluindo as espécies nativas remanescentes.

A partir deste trabalho, propõe-se um tratamento paisagístico no local que seja simultaneamente "moldura" verde de uma intervenção urbanística, ponto de contato entre a vegetação da Chácara Nazareth e entre a margem direita (com a massa verde do Engenho Central) e também núcleo de irradiação de várias espécies passíveis de utilização em arborização urbana em áreas densamente urbanizadas.

Este "piloto" de recuperação de mata ciliar, de arborização de calçadas e vias e de "corredor eco-social" (um dos conceitos do Plano de Ação Estruturador



do Projeto Beira Rio) poderá ser um protótipo para utilização em várias cidades da bacia do rio Piracicaba.

Patrimônio cultural e inclusão social

Não é possível deixar de incluir a questão da preservação do conjunto vernacular da Rua do Porto nas preocupações do Projeto Beira Rio, por mais dificultoso que possa ser um trabalho deste tipo. Torna-se necessário um rol de ações que se estendam além do mero tombamento e que definam-se por aspectos jurídicos, sociais e, logicamente, arquitetônicos. Além disso, é preciso sempre firmeza nas propostas e nas ações, uma vez que a complexidade do trabalho muitas vezes impede sua concretização.

Propõe-se aqui a diretriz de estudos para ações de preservação do citado conjunto. Sugere-se para tanto a utilização do levantamento do casario da Rua do Porto e da avenida Beira Rio realizado em 1982 pelo arquiteto e urbanista e professor da FAUUSP Eideval Bolagno. Aquele trabalho, disponível na Semuplan (Secretaria de Planejamento) e no Codepac (Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Piracicaba) poderá ser atualizado e digitalizado para a elaboração de um plano de orientação aos proprietários dos imóveis da Rua do Porto; a sugestão é que este plano tenha como referência a experiência do "Corredor Cultural" do Iplan (Instituto de Planejamento) da Prefeitura do Rio de Janeiro.

A referência ao "Corredor Cultural" vem do êxito e da extensão dos resultados daquele trabalho na conservação de inúmeros imóveis construídos no final do século XIX e início do XX, abrangendo várias quadras do centro do Rio de Janeiro. Seu "Manual" editado em 1995 traz precisas orientações aos proprietários de lotes e imóveis nas quadras em questão, como o que pode ou não ser feito em caso de uma nova construção, reforma, ampliação ou pintura dos mesmos. Trata também da concessão de isenções fiscais, entre outros subsídios.

Guardadas as devidas proporções (o "Corredor Cultural" é um trabalho que abrange mais de mil imóveis em muitas quadras e em diferentes condições de preservação), semelhante procedimento poderia ser utilizado com vistas à recuperação do conjunto da Rua do Porto.

O trabalho na Rua do Porto seria mais simples pelas dimensões do casario e pela possibilidade de utilização do levantamento de Eideval Bolagno. Sugere-se



aqui a digitalização deste levantamento e sua atualização in loco, com fotografias, medições, desenhos e consultas a fotografias antigas, por exemplo.

A partir daí, o trabalho poderá estabelecer um gabarito, com detalhamento de esquadrias padrão e estudos de cores para as fachadas. Poderia, também estabelecer um padrão para placas e propagandas nos imóveis comerciais.

Esta produção poderá contar com um caderno prático de exemplos, com textos explicativos, fotografias e perspectivas ilustrativas, além de pranchas de levantamentos e de projetos. O plano teria de contemplar a legislação do Codepac (já que o casario é tombado por este órgão) e poderia ser também estendido às avenidas Beira Rio e Alidor Pecorari.

Para viabilização deste trabalho, o Projeto Beira Rio sugere como diretriz o contato com o Projeto "Oficina Escola" para restauradores da cidade de Santana de Parnaíba.

O projeto de Santana do Parnaíba treina crianças de rua para se tornarem artífices de restauro e conservação, após os mesmos passarem por treinamentos especiais que incluem aulas com técnicos e professores de renome no Brasil e no exterior. Os novos artífices passam então a trabalhar na conservação e no restauro do rico patrimônio da cidade surgida no século XVII e berço de lendários bandeirantes.

Este projeto de Santana do Parnaíba tem recursos do Programa Monumenta, ficando isentos a Prefeitura e os proprietários de imóveis dos necessários investimentos destinados ao restauro e conservação do patrimônio.

Percebe-se que o "Oficina Escola" tem um fator de inclusão social quase tão forte quanto própria questão da conservação do patrimônio histórico. Tal conjunção de aspectos é extremamente desejável para a cidade de Piracicaba em sua Rua do Porto, motivo pelo qual, juntamente com "Corredor Cultural" do Rio de Janeiro, torna-se aquele projeto uma forte possibilidade de modelo para a requalificação aqui pretendida.

Este tipo de abordagem em interfaces de uma mesma questão é bastante cara ao Projeto Beira Rio. Como foi explicitado no início deste caderno, o Projeto tem um ineditismo na história dos projetos urbanos em Piracicaba que é conferido por sua interdisciplinaridade e por sua visão sistêmica dos problemas urbanos.



Esta visão é a responsável pela busca de uma sustentabilidade econômica e ambiental (como tão bem expressa o Plano de Ação Estruturador), na qual o turismo comparece como uma de suas principais forças motrizes. Turismo este, que, por sua vez, é reforçado à medida que a identidade e a cultura de Piracicaba são preservadas vivas na água do rio e no cotidiano de sua margem.

Fabio Guimarães Rolim