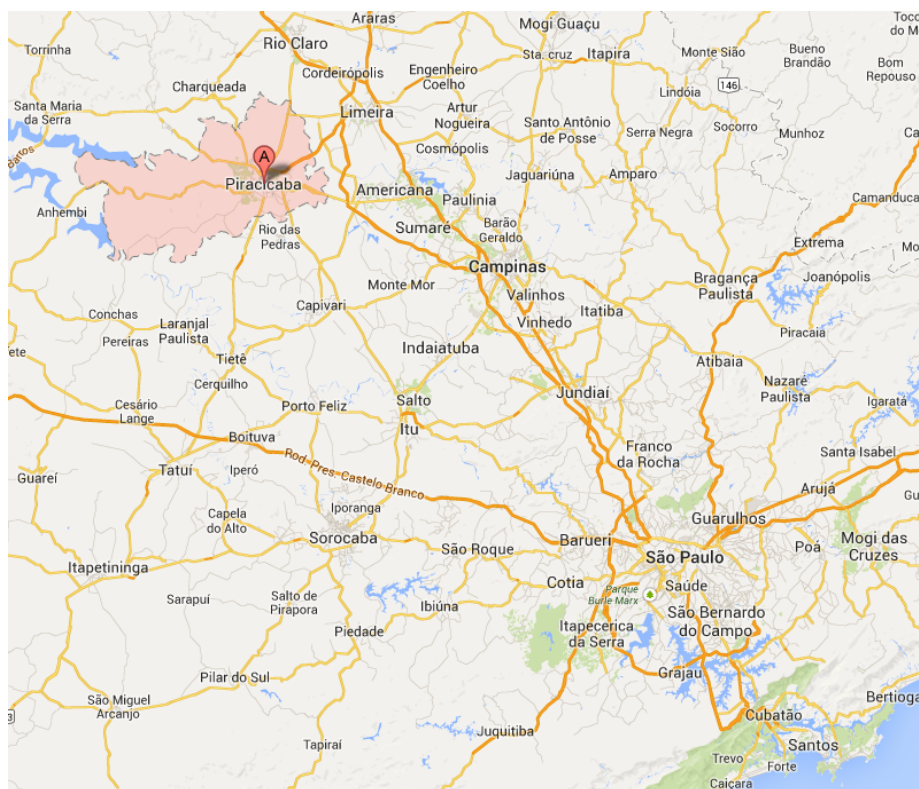


## breve histórico de Piracicaba

Piracicaba foi oficialmente fundada em 1º de agosto de 1767 pelo Capitão Povoador Antônio Corrêa Barbosa às margens do rio Piracicaba, para servir de ponto de apoio às embarcações que desciam o rio Tietê e abastecer o forte de Iguatemi, na fronteira com o Paraguai através da estrada de Mato Grosso, que seguia até Cuiabá. Inicialmente localizado na margem direita do rio, onde atualmente encontra-se o Engenho Central, em 1784 o núcleo urbano da cidade foi deslocado para a margem esquerda, onde melhores terrenos favoreciam a sua expansão. Nomeada agora Vila Nova da Constituição (em homenagem a nova constituição portuguesa), a localidade foi elevada à categoria de cidade em 1856, sendo que em 1877, por petição do vereador Prudente de Moraes (que veio a se tornar o primeiro presidente civil do país) reverteu-se o nome do município para Piracicaba, que já era o mais utilizado pela população.

A localização junto ao rio Piracicaba foi fator determinante no desenvolvimento do município ao longo de sua história. Este rio faz parte da bacia hidrográfica do Piracicaba, Capivari e Jundiá, sendo formado pela confluência dos rios Atibaia e Jaguari no município de Americana. Por sua vez estes rios trazem suas águas do extremo sul de Minas Gerais, e depois de passarem pelo represamento do Sistema Cantareira (que abastece a Região Metropolitana de São Paulo), o rio Atibaia ainda atravessa a Região Metropolitana de Campinas, com quase 3 milhões de habitantes em 19 municípios, que também utilizam seu manancial hídrico para abastecimento. Depois de passar por estas provações os rios ainda persistem, mesmo que com suas águas já poluídas por resíduos industriais e esgoto.



[fonte: <https://maps.google.com/>]

## indicadores demográficos

Piracicaba está situada a 152 km da capital do estado, favorecida por uma ampla rede de rodovias (e ferrovias) que escoava sua produção agrícola para o porto de Santos. Sua área ultrapassa os 1.378,500 km<sup>2</sup> e a altitude média do município é de 547 metros acima do nível do mar. Possui cerca de 370 mil habitantes e o IDH-M (média entre longevidade, renda e educação) está em 0,785. O PIB é da ordem de 9,6 bilhões de reais (R\$ 26.030,62 per capita) [IBGE Cidades].



[fonte: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/26/Piracicaba\\_\(2\).jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/26/Piracicaba_(2).jpg)]

## o rio Piracicaba

Desde a sua fundação, a história de Piracicaba tem como principal personagem o rio que a batiza. Seja como fonte de pesca abundante e água potável, como vetor de desenvolvimento, ou como gerador de energia, a história do rio é parte indissolúvel da identidade piracicabana. Ao longo de suas margens a cidade prosperou e assumiu uma posição de destaque no cenário nacional, tendo sido uma das principais produtoras do setor sucroalcooleiro do Brasil, tanto em matéria-prima como em maquinário para o beneficiamento da cana [OTERO/SOUZA]. A localização da cidade próxima ao salto do rio, além de proporcionar uma beleza ímpar, possibilitou a implantação de serviços pioneiros, como o sistema de iluminação pública idealizado por Luiz de Queiroz, utilizando a energia da água para mover um gerador de eletricidade. Piracicaba foi a segunda cidade da América do Sul a contar com este serviço [OTERO/SOUZA]. Ao longo dos anos a relação da cidade com o rio passou por períodos delicados, com a poluição das águas pelas indústrias

locais e a degradação de suas margens. Foi apenas através de um esforço da população piracicabana é que esse cenário foi se revertendo. No final do século XX foram feitas a desapropriação de áreas de risco para a implantação de parques ao longo do trecho urbano do rio, e a manutenção e requalificação de equipamentos importantes como o Engenho Central e o Mirante, além do aporte de investimentos pesados no tratamento dos efluentes industriais e residenciais, a fim de recuperar o que é o maior patrimônio da cidade de Piracicaba.

## paisagem e patrimônio cultural

O conceito de paisagem cultural, adotado pela UNESCO em 1992, coloca em foco a relação do homem com o seu meio, através das suas sucessivas modificações ao longo do tempo. Em 2003, na Convenção para Salvaguarda do Patrimônio Imaterial realizada pela UNESCO em Paris foi escrito:

“(...) este patrimônio imaterial, que se transmite de geração em geração, é constantemente recriado pelas comunidades e grupos em função de seu ambiente, de sua interação com a natureza e de sua história, gerando um sentimento de identidade e continuidade e contribuindo assim para promover o respeito à diversidade cultural e à criatividade humana.”

Essa relação encontra seu maior valor nas expressões culturais de um povo, quando este modifica a paisagem de uma maneira única e emblemática, dotando-a de significados ou características marcantes.

Em Piracicaba, a relação do homem com o lugar se apresenta de modo mais acentuado nas margens do seu rio, que ao cortar seu trecho urbano, revela diversas paisagens. Cada uma carrega um profundo significado histórico e cultural, sendo um testemunho do processo de ocupação urbana. Entre algumas das mais importantes paisagens do rio Piracicaba pode-se destacar: o Engenho Central, símbolo da industrialização paulista do século XIX; o Parque do Mirante próximo ao salto do rio, com sua vegetação exuberante e vistas panorâmicas da cidade; a Rua do Porto, com seu casario, os restaurantes na beira do rio e as chaminés das antigas olarias; o Parque da Rua do Porto, com seu amplo espaço para lazer e contemplação; a Área de Lazer do Trabalhador, com suas quadras, campos e pistas de skate e ciclismo.

A essas paisagens, já objeto de outros estudos e planos descritos mais adiante neste trabalho, soma-se o trecho da Avenida Cruzeiro do Sul, que guarda uma relação com o rio muito próxima do que foi na época da fundação da cidade: margens totalmente arborizadas onde se pode pescar e ter um contato mais próximo com a água, além da vista para a pedreira do Bongue e do maciço vegetal na margem oposta.

Além de todo o patrimônio natural, paisagístico e arquitetônico de Piracicaba, não se pode deixar de destacar o grande patrimônio imaterial da cidade, em especial as

músicas e danças caipiras e os festejos religiosos. Tradições como o cururu (desafio de repentistas), o cateretê (dança típica indígena-jesuítica) e a congada (dança religiosa) ainda fazem parte do folclore piracicabano, sendo todas essas acompanhadas, entre outros instrumentos, da viola caipira. Além disso, outros festejos tem grande importância na região, como a Festa do Divino (com o encontro das bandeiras numa procissão de barcos) a Paixão de Cristo (encenada no Engenho Central) e a Festa das Nações. Ainda há outras formas de expressão cultural local, tais como as lendas e mitos populares, os personagens folclóricos e os habitantes peculiares da cidade. Pode-se ver então que a identidade do povo piracicabano está fundamentalmente atrelada à música e a religião, bem como na sua relação com o rio e com a cidade.



[fonte: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/55/Panor%C3%A2mica\\_Rio\\_Piracicaba.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/55/Panor%C3%A2mica_Rio_Piracicaba.jpg)]

## planejamento urbano

O núcleo urbano de Piracicaba, como já foi descrito, começou na margem direita do rio, mas sendo este um terreno pantanoso e estéril, foi depois deslocado para a margem oposta onde as terras eram melhores e o relevo favorecia a expansão da cidade em várias direções. Dentro do contexto do planejamento urbano brasileiro, Piracicaba desde cedo esteve na vanguarda. Ainda com o status de freguesia, em 1808 a localidade teve o seu arruamento planejado pelo Senador Vergueiro, e executado pelo Alferes José Caetano Rosa:

“Cinco ruas com os seus nomes e outras tantas travessas com os seus nomes, ficando a igreja com seu pátio de 50 braças de comprimento e 40 de largo, e também uma praça destinada para a cadeia.” [TORRES]

Este projeto pioneiro de urbanização tinha suas raízes na tradição herdada dos colonizadores europeus, que por sua vez, seguiam os preceitos do urbanismo romano, grego e helenístico, delimitando as ruas em cruzamento ortogonal. Assim foram criadas as primeiras ruas do núcleo urbano, notadamente a Rua Direita (atual Moraes Barros), a Rua do Porto (também chamada de Rua da Praia) e a Rua do Comércio (atual Governador Pedro de Toledo).

Elevada à condição de Vila em 1822, às vésperas da Proclamação da Independência, Piracicaba (sob o nome de Vila Nova da Constituição) passou a perder terras constantemente, conforme as povoações vizinhas eram tornadas freguesias. Este era apenas um dos problemas que a vila enfrentava na questão urbanística. Desde o seu estabelecimento como povoado, Piracicaba era um importante entreposto na rota de Mato Grosso com destino a Cuiabá. Esta rota era um dos “caminhos vitais para os centros de povoamento, importantes como um dos fatores essenciais para as relações econômicas e culturais dos povoados, e não podiam ser esquecidos pelas autoridades.” [TORRES] Enquanto a rota ainda era primordialmente fluvial, se fazia necessário um caminho por terra, o qual começou a ser aberto em 1837, mas apenas em 1845 tornou-se uma estrada de fato. Os caminhos e estradas eram o que mantinham vivas as vilas e povoações do interior paulista, e a conservação desses caminhos era crucial para o desenvolvimento comercial da região.

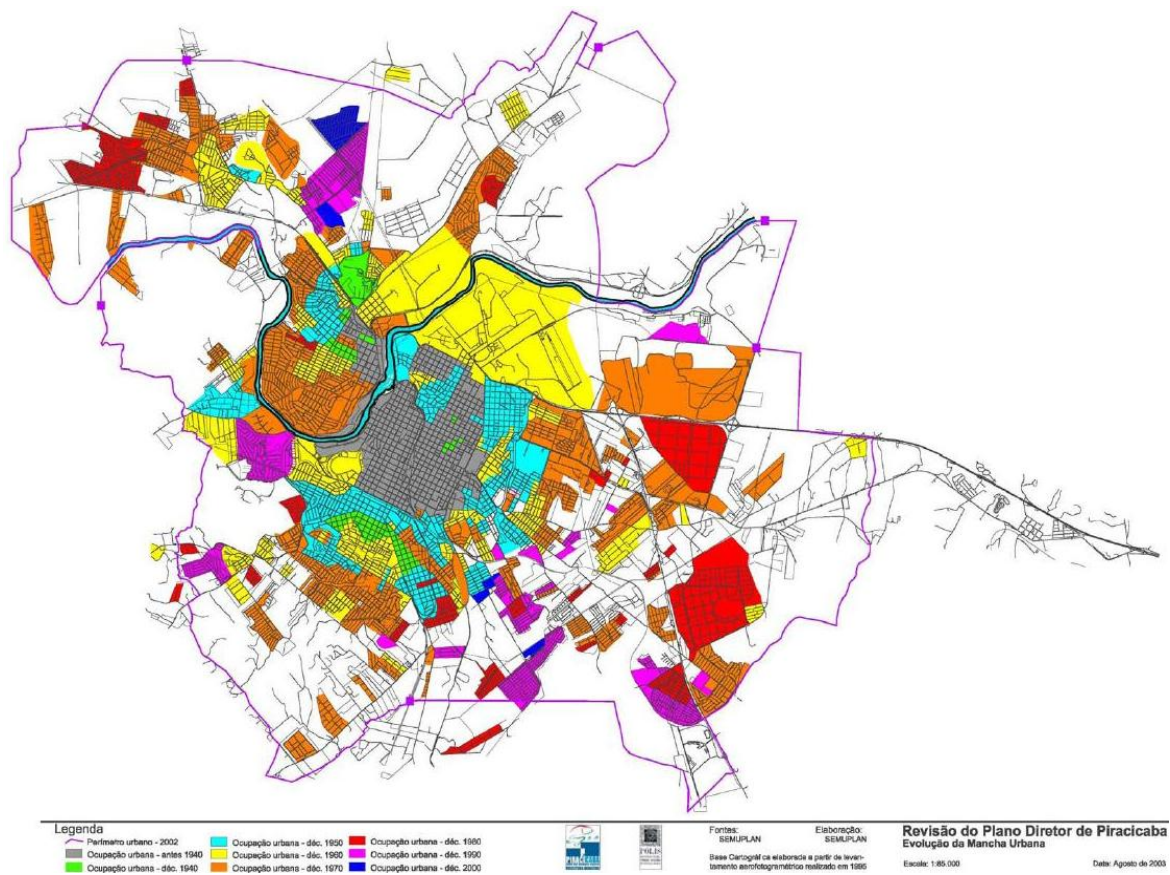
No ano de 1856 a Vila Nova da Constituição foi elevada a categoria de cidade, sob o nome de Constituição. Nesta época foram construídas as primeiras pontes transpondo o rio Piracicaba, que eram continuação das ruas que desembocavam no rio. Acontece que estas pontes estavam sujeitas às inundações, o que acarretava em elevados custos de manutenção. Com o tempo, a que veio a ser a mais definitiva seria a continuação da rua Direita, atual Moraes Barros. Esta mesma rua era a conexão entre as estradas para a capital de Mato Grosso e do outro lado para São Paulo, estas que eram de extrema importância desde os tempos de freguesia. Assim, sendo que esta era a rua mais movimentada do município, em 1855 foi requerido o seu calçamento junto à Presidência da Província.

Mais tarde foi inaugurada uma nova ponte de madeira acima do salto, num lugar protegido das enchentes, e um cais construído no porto em frente à rua Direita. Esta nova ponte já se encontrava em estado precário em 1890, quando se decidiu pela sua substituição por uma estrutura metálica, a fim de dar lugar também aos trilhos do trem da Companhia Ituana.

Foi em meados do século XIX que a economia piracicabana, até então predominantemente agrícola, começou a se modificar. Novos serviços de iluminação pública, máquinas a vapor e estradas de ferro davam sinais de uma transformação em sua estrutura. Os engenhos de açúcar foram se modernizando ao longo do século, ajudados por subsídios fiscais do Governo Imperial. A esta altura a urbanização estendia-se em todos os sentidos, mas “até a década de 1940, nenhum ponto de sua área urbana distava mais do que 2500 metros do Largo dos Pescadores. A essa época a cidade apresentava pouco mais de 75 mil moradores.” [OTERO/SOUZA]

Já na década de 1970, em plena ditadura militar, o Governo Federal começou a dar mais importância ao planejamento urbano, sendo criados diversos órgãos públicos para o seu desenvolvimento. Em Piracicaba este processo começou tão logo foram criadas estas instituições. Em 1971 o SERFHAU (Serviço Federal de Habitação e Urbanismo) foi

contratado para elaboração de um termo de referência para o Plano Diretor de 1975, sob a coordenação do arquiteto Joaquim Guedes, apesar de rejeitado pela Câmara de Vereadores, serviu como base para as legislações urbanísticas aprovadas em 1984. Foi a partir de 1991 que foi desenvolvido o Plano Diretor Participativo aprovado em 1995 (coordenado pelo arquiteto Ari Vicente Fernandes), que além de contemplar a participação popular, abordou de forma muito abrangente a questão ambiental, com um estudo de todas as sub-bacias hidrográficas urbanas. Já em 2001, com a criação do Estatuto da Cidade, foi iniciada a revisão do PDP de 1995, que depois de ampla participação da comunitária, deu origem ao Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável, que ampliou e fortaleceu a questão ambiental, entrando em vigor em 2007.



[fonte: Revisão do Plano Diretor de Piracicaba, SEMUPLAN, 2003]

## análise da área central

A área central de Piracicaba conta com diversos equipamentos e áreas públicas, algumas conquistadas através de muito esforço da comunidade e das autoridades municipais. Dentre estas áreas, as mais pertinentes para este trabalho são aquelas que tem uma relação direta com o rio e suas margens: são nelas em que a identidade do povo piracicabano se expressa de forma mais acentuada. O Engenho Central e a Rua do Porto são exemplos característicos da indissolúvel relação entre a história da cidade e o rio que a batiza. É por isso que o trecho do rio que corta a área urbana da cidade tem sido objeto de

muitos estudos, planos e projetos para qualificar as margens dele ao uso público, garantindo à população o acesso ao seu maior patrimônio, o rio Piracicaba.

A fim de entender melhor os espaços públicos da orla urbana do rio e a sua inserção no contexto urbano da cidade, segue uma breve análise dos espaços mais significativos, indicados no mapa abaixo:

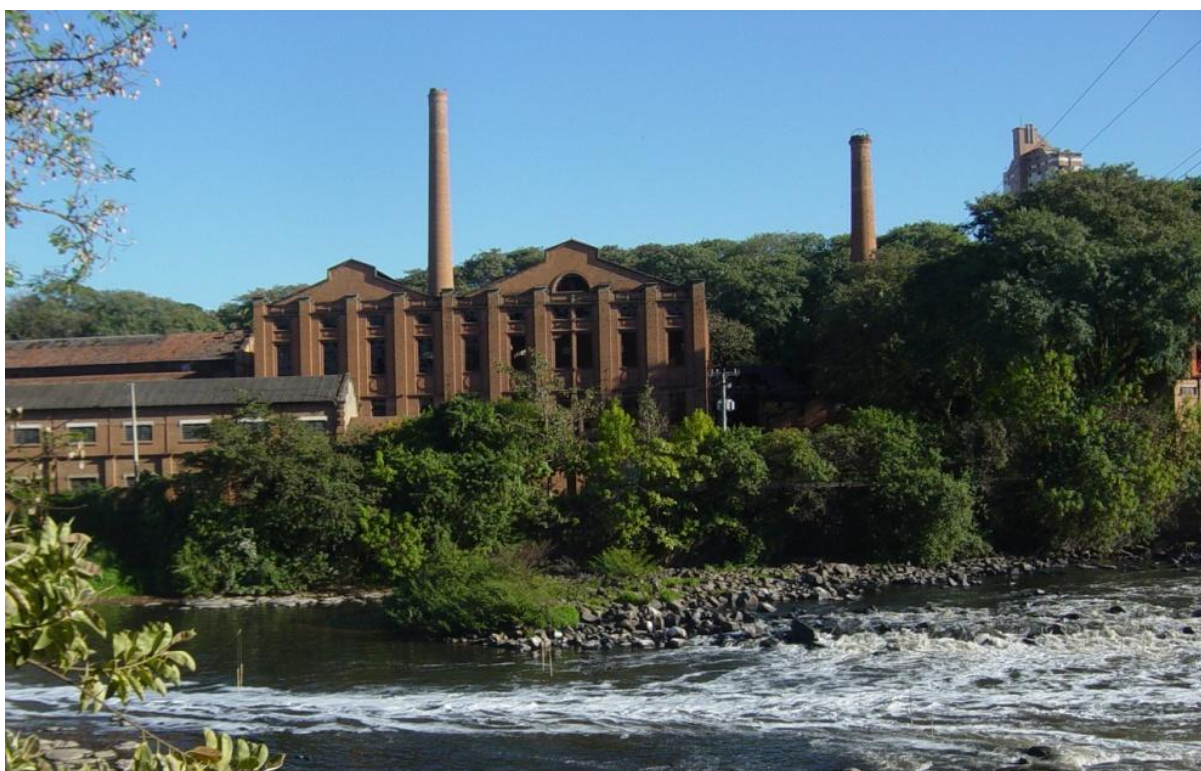


- |                              |                   |
|------------------------------|-------------------|
| Área de Lazer do Trabalhador | Bosque do Engenho |
| Parque da Rua do Porto       | Engenho Central   |
| Rua do Porto                 | Parque do Mirante |
| Avenida Beira Rio            | 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

[fonte: IPPLAP. Piracicaba, o rio e a cidade: ações de reaproximação, 2011, p. 39]

## Engenho Central

Fundado em 1884 pelo Dr. Estevão de Rezende, futuro Barão de Rezende, esteve ativo até 1974, tendo passado por diversas modificações e adições ao longo do seu funcionamento. O conjunto dos edifícios foi tombado em âmbito municipal pelo CODEPAC em 1989. Sua desapropriação foi conturbada, tendo sido resolvida integralmente apenas em 2009. Durante este período de tempo o complexo foi alvo de diversas propostas de intervenção (Oscar Niemayer em 1982, Battagliesi e Carvalho em 1990, Carlos Bratke em 1994, Brasil Arquitetura em 2002, Paulo Mendes da Rocha + Piratininga em 2006), nenhuma delas realizada de fato. Passou por obras para colocação de infraestrutura subterrânea e novo pavimento em blocos intertravados de concreto em 2008. Em 2012 foi inaugurado o Teatro Erotídes de Campos (uma intervenção realizada no edifício 6 do complexo), projetado pelo escritório Brasil Arquitetura. [OTERO/SOUZA]



[fonte: acervo pessoal]

## Parque do Mirante

No início era uma área verde com um simples quiosque de propriedade do Barão de Rezende, (acredita-se) construído em 1884. Foi reformado e ampliado em 1907, com a construção de um novo andar. A partir daí a área se consolidou como destino preferido dos piracicabanos e turistas para os convescotes (piqueniques) realizados às margens do rio próximo ao salto. Em 1962 o parque foi inaugurado com as feições atuais. Possui passeios em concreto por entre a mata ciliar, com patamares que avançam em direção ao rio para proporcionar vistas para o salto. Também conta com um edifício envidraçado em balanço sobre as corredeiras, onde funcionava um restaurante de comidas típicas, cujo



volume hoje abriga o NEA (Núcleo de Educação Ambiental) da SEDEMA (Secretaria de Defesa do Meio Ambiente) e o NATT (Núcleo de Apoio Técnico ao Turismo) da SETUR (Secretaria de Turismo). Em 1978, um mosaico de 36 metros de comprimento por 4 de altura, representando a história da cidade foi criado por Clemência Pizzigatti, utilizando 52 tipos de pedras diferentes. O parque foi totalmente reformado de 1989 a 1994, tendo caído em desuso pela falta de segurança até 2005, quando uma nova reforma instalou câmeras de segurança e melhorou o aspecto geral do parque, reconquistando os visitantes. [CACHIONI]



[fonte: acervo pessoal]

### **Parque da Rua do Porto**

Nesta área de várzea do rio onde funcionavam algumas olarias, foi aprovado um grande projeto de urbanização em 1967. Mas em 1970 houve a maior enchente do rio Piracicaba desde 1929, inundando quase toda a área do futuro loteamento, que teve sua maior parte desapropriada pela Prefeitura para a instalação de um grande parque público. Depois de anos de pesquisas e planos elaborados, com apenas intervenções viárias sendo realizadas de fato (a abertura da Rua Alidor Pecorari), o parque como se encontra atualmente foi inaugurado em 1988, com a adição de uma garagem de barcos em 2006. [OTERO/BOLOGNI/ALMEIDA]



[ fonte: IPPLAP. Piracicaba, o rio e a cidade: ações de reaproximação, 2011, p. 88]

**Rua do Porto:** Complexo turístico-gastronômico situado à margem esquerda do rio Piracicaba. A área foi ocupada desde antes de 1900 por olarias que extraíam argila das margens do rio e também pelas camadas mais humildes da população, como se pode ver nas tipologias do casario hoje preservado. Hoje conta com vários restaurantes que servem o tradicional peixe no tambor piracicabano.



[fonte: acervo pessoal]

**Área de Lazer do Trabalhador:** Inaugurada em 1978, numa área alagadiça até então utilizada como depósito de entulhos e areia de fundição, conta com 150 mil m<sup>2</sup> gramados

e arborizados, quatro quadras poliesportivas, campo de futebol, vestiários e sanitários públicos. Desde 1991 tem uma pista de skate, na época reconhecida como uma das melhores do país, que em 2010 foi remodelada e também atualizada para ciclistas. [OTERO/BOLOGNI/ALMEIDA]



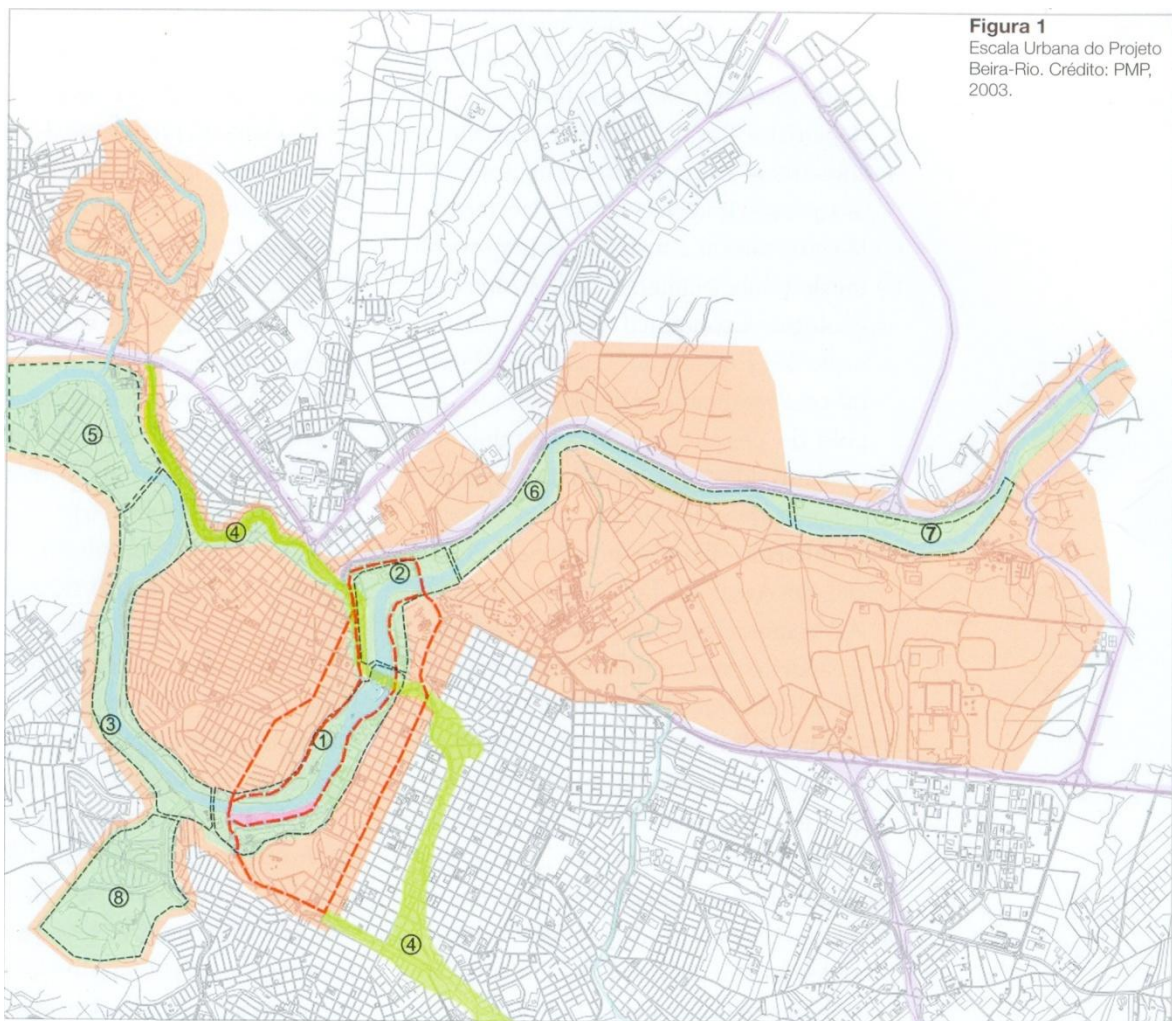
[fonte: [http://www.selam.piracicaba.sp.gov.br/site/images/stories/area\\_lazertrabalhador.jpg](http://www.selam.piracicaba.sp.gov.br/site/images/stories/area_lazertrabalhador.jpg)]

## o projeto beira-rio

No final da década de 1970, as águas do rio Piracicaba apresentavam altos níveis de poluição, e as margens do rio estavam inadequadas para uso público. Essa condição foi o ponto de partida para um movimento popular de grande expressão, que chegou a inaugurar uma Praça do Protesto Ecológico, próxima à ponte do Mirante [OTERO/SOUZA]. Ali foram plantadas as sementes do que viria a ser o Projeto Beira-Rio: uma tentativa de resgate da relação saudável que outrora existia entre a cidade e o rio. Ao longo dos anos esse tema mobilizou esforços da população, do poder público e da iniciativa privada, num processo contínuo e em andamento, cujo objetivo maior é proporcionar “uma nova leitura e apreensão da cidade tendo como foco a relação identitária com a paisagem ribeirinha” [LEME/ROLIM/MARTINI].

Foi desenvolvido um diagnóstico intitulado “A Cara de Piracicaba”, coordenado pelo antropólogo Arlindo Stefani, marcado pela interdisciplinaridade e participação popular. Neste diagnóstico, Stefani aponta para a necessidade do “(r)estabelecimento da margem como espaço público, livrando-a da condição de ‘barranco’ imposta pelo padrão predatório de urbanização” [<http://ipplap.com.br/site/projetos-2/projeto-beira-rio>]

rio/diagnostico-a-cara-de-piracicaba/]. Mais tarde, esse mesmo diagnóstico serviu como base para a elaboração do Plano de Ação Estruturador, o PAE, que abordava as margens e a relação delas com o tecido urbano sob o ponto de vista antropológico de Stefani. O PAE trata especificamente da área próxima ao rio Piracicaba, mas suas diretrizes estão conceitualmente alinhadas com as do resto do município. Entre essas diretrizes estão: prevalência do pedestrianismo; apropriações turísticas focadas na educação ambiental, na cultura e na navegação fluvial; ações de recuperação da cobertura vegetal, principalmente na calha do rio Piracicaba e seus afluentes; entre outras. Também foi elaborado o “Plano de Adequação Ambiental e Paisagística do trecho urbano das margens do rio Piracicaba”, desenvolvido pelo Laboratório de Ecologia e Restauração Florestal da Esalq/USP, publicado em 2003.



**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 Velinhos
3. Bongue
4. Corredor Eco-Social
5. Corumbatai
6. Esalq
7. Monte Alegre
8. Pedreira do Morato

[fonte: IPPLAP. Piracicaba, o rio e a cidade: ações de reaproximação, 2011, p. 115]

De acordo com o PAE, a orla urbana do rio e seu entorno foi dividida em oito setores, baseado em aspectos morfológicos, históricos e sociais, para organizar futuras intervenções. Cada um desses setores tem diretrizes específicas para ocupação e uso, sendo que algumas delas (principalmente nos setores 1 e 2) já foram realizadas e outras já estão em fase de implementação. A área abordada neste trabalho (Av. Cruzeiro do Sul) está inserida no trecho 3 do PAE, que tem como premissas fundamentais “a conservação do patrimônio natural conectada à preservação do meio ambiente, o fomento ao turismo e à educação ambiental” [<http://ipplap.com.br/site/projetos-2/projeto-beira-rio/descricao-dos-trechos/>]. Neste mesmo trecho, na margem esquerda do rio, está a Pedreira do Bongue, considerada pelo plano como um testemunho geológico da formação da região, passível de preservação e valorização. As diretrizes concretas de intervenção para esta área, assim como colocadas no PAE, são as que seguem:

1. conservação: a não duplicação da estrada do Bongue associada a estudos para o escoamento do tráfego por corredores alternativos;
2. manutenção dos corredores visuais com foco na pedreira;
3. tratamento como monumento geológico por meio de iluminação cênica;
4. fomento ao ensino e turismo por meio de visitação monitorada e didática;
5. fomento a programas de educação ambiental e capacitação de guias turísticos em vistas à inserção social.

Fica claro que neste trecho o foco do PAE está na margem esquerda do rio, onde a pedreira está localizada. A intenção deste trabalho é utilizar estes mesmos conceitos na margem oposta e complementá-los com outros, a fim de criar uma área atrativa para a população local, assim como para o turismo, trazendo um dinamismo até agora inexistente nesta parte da cidade.

## análise do bairro

O bairro da Nova Piracicaba surgiu de um loteamento, aprovado em seis etapas ao longo da década de 1970, cujo objeto era uma área desocupada na margem direita do rio, logo depois da Rua do Porto. Foi projetado pelo arquiteto João Chaddad e seu planejamento seguiu os preceitos do movimento Garden City, idealizado por Ebenezer Howard. O projeto contava com grandes lotes, a serem utilizados para residências unifamiliares isoladas e alguns poucos pontos de comércio e serviços vicinais, em lotes especificamente designados, com uma profusão de áreas verdes e equipamentos de recreio.

O sistema viário do bairro conta com uma via coletora (Av. Presidente Kennedy) que recebe o fluxo vindo da ponte do Morato e com vias locais para atender ao fluxo interno dos moradores, sendo as maiores: Av. Paulista, Av. Cruzeiro do Sul e Av. Armando

Cesare Dedini. A malha viária é predominantemente ortogonal, com ocorrências de ruas em espinha de peixe e ligeiras variações devido à topografia. De acordo com o plano diretor da cidade, a taxa máxima de ocupação é de 70%, a taxa de permeabilidade do solo de 15% e o coeficiente de aproveitamento é 1,4. O lote mínimo tem 250 m<sup>2</sup>, e o uso industrial é estritamente proibido, sendo permitidos apenas os usos residenciais e comerciais (com algumas restrições).

Atualmente o bairro da Nova Piracicaba é uma localidade consolidada, com poucos vazios urbanos e uma população de mais de oito mil habitantes, dentre os quais predominam os de renda média/alta. Em geral, a ocupação do bairro se caracteriza por residências unifamiliares com até dois pavimentos, existindo apenas dois edifícios multifamiliares, com 10 e 17 andares na Av. Presidente Kennedy. Possui serviços e comércio variados como restaurantes, escolas, padarias, farmácias, centros comerciais e postos de combustível.



[fonte: acervo pessoal]

## a avenida cruzeiro do sul

Apesar de ter sido concebida para receber um grande volume de tráfego de veículos, devido a sua caixa larga, a Av. Cruzeiro do Sul ficou numa situação marginal ao desenvolvimento do bairro, que ao longo de sua consolidação adotou outras vias como principais vetores de deslocamento local (Av. Paulista e ruas das Codornas e das Margaridas). Isso se reflete no baixo fluxo de veículos, o que proporcionou o fechamento da pista adjacente à margem do rio, sendo hoje utilizada em parte como pista de caminhada, em parte como área de treino para autoescolas.

Ao longo da maioria de seu percurso a Av. Cruzeiro do Sul ostenta uma ampla e densa cobertura vegetal, em sua maioria composta por espécies nativas [levantar espécies junto à SEDEMA]. Estando a via próxima à calha do rio, este local reúne condições muito favoráveis, mostrando um enorme potencial para ser transformado num parque linear ecológico, cultural e histórico, que promova a preservação do meio ambiente ao mesmo tempo em que encoraja e fortalece as tradições do povo piracicabano e o coloque em maior contato com a sua história e as paisagens do rio que ajudou a escrevê-la. Um corredor verde onde a população possa usufruir do contato mais próximo com o rio, vivenciar a cultura local e aprender sobre as tradições populares e a história da cidade.

Para este trabalho, a delimitação da área de influência imediata [ver MAPA 01] será o polígono formado pela Rua Ernst Mahle (ao norte), Rua Joana D'Arc (ao norte e nordeste), Av. Dona Francisca (ao leste e sudeste) e o rio Piracicaba (ao sul, sudoeste, oeste e noroeste). Posteriormente, a área de intervenção específica do trabalho, que corresponde a Av. Cruzeiro do Sul e a margem do rio ao longo do seu percurso, será subdividida em três setores [ver MAPA 02], tendo em vista as características singulares de cada um. Tais setores serão:

**Setor 1:** da Ponte do Morato até a Av. Paulista - lotes maiores, com os vazios urbanos mais expressivos e com maior potencial de ocupação. Renda média/alta (Classes A e B);

**Setor 2:** da Av. Paulista até a Av. Armando Cesare Dedini - lotes médios, com alguns vazios urbanos consideráveis. Forte relação visual com a pedreira do Bongue na margem oposta. Renda média (Classes B e C);

**Setor 3:** da Av. Armando Cesare Dedini até a Rua Ernst Mahle - lotes menores, sem vazios urbanos expressivos. Renda média/baixa (Classes C e D).

Esta divisão em setores, além de organizar o trabalho, tem a finalidade de estruturar e embasar as intervenções que serão propostas, definindo os critérios e diretrizes de projeto. O objetivo final do trabalho é a elaboração de um plano geral de ocupação para a totalidade da Avenida, sendo detalhada a nível de anteprojeto a área correspondente ao Setor 1. A escolha deste trecho como foco para as intervenções de maior porte leva em conta a proximidade com o Engenho Central, a facilidade de acesso para a área central da cidade através da Ponte do Morato, e a maior disponibilidade de lotes vazios para a instalação dos equipamentos necessários ao funcionamento do parque a ser proposto.

No Setor 2, observa-se a forte relação visual com a pedreira do Bongue na margem oposta, considerada pelo projeto Beira-Rio como um marco da formação geológica da região, a ser tratada como monumento e possível foco de atração turística e visitação. Nesta área as intervenções propostas terão como objetivo fortalecer a visualização da pedreira e preservar esta paisagem, em complementação às diretrizes previstas pelo projeto Beira-Rio.

Algumas diretrizes gerais para a Av. Cruzeiro do Sul como um todo são:

1. Substituição da rede elétrica existente por uma infraestrutura subterrânea, retirando-se os postes e diminuindo a poluição visual provocada por eles;
2. Redesenho do traçado da avenida para privilegiar o pedestre e o ciclista, com a diminuição da via para automóveis e áreas de estacionamento, bem como a reforma e ampliação das calçadas e ciclovias, utilizando pavimentação adequada;

3. Estudos de iluminação cênica, para destacar paisagens ou pontos de interesse, assim como o uso abundante de iluminação noturna a fim de garantir segurança e conforto aos frequentadores do parque, criando novas ambiências;
4. Criação de espaços para prática dos festejos religiosos através da música e dança tradicionais piracicabanas, em especial o cururu, o cateretê e a festa do divino;
5. Colocação de totens e mobiliário urbano com informações históricas a respeito da cidade, das tradições culturais e do rio, para incitar a comunidade a conhecer mais sobre suas raízes;
6. Manutenção dos maciços vegetais mais expressivos, inserção de novos exemplares nativos e exóticos nas áreas vacantes, e limpeza da vegetação ciliar de médio porte a fim de possibilitar acesso fácil às águas;
7. Implantação de programas de educação ambiental e patrimonial, com treinamento de guias para visitação turística e a criação de um amplo parque ecológico.

## progresso do trabalho

Na fase de pesquisa para o trabalho foram realizadas algumas visitas a órgãos municipais (IPPLAP, CODEPAC, IHGP) a fim de obter dados para consulta posterior e produção deste relatório. No IPPLAP (Instituto de Pesquisa e Planejamento de Piracicaba) foram obtidas cartografias físicas e digitais da área em questão e fotografias da proposta de Niemayer para o Engenho e seu entorno. No CODEPAC (Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Piracicaba) foi obtido o inventário completo dos bens tombados do município em todos os âmbitos: federal, estadual e municipal. No IHGP (Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba) foram obtidas iconografias antigas da cidade e das áreas do entorno pertinentes ao trabalho, além de algumas publicações para posterior leitura. Visitas ao local de intervenção foram feitas em muitas ocasiões para estudá-lo e fotografá-lo.



[fonte: acervo pessoal]



## próximos passos

Realizar um levantamento mais detalhado dos comércios e serviços existentes no bairro. Trabalhar sobre a cartografia e iconografia obtidas, na elaboração de uma planta de cheios e vazios, uma planta indicando os usos e os gabaritos, assim como uma planta índice, para posterior exibição em painel. Expandir a bibliografia utilizada. Fazer um levantamento das espécies vegetais da Avenida Cruzeiro do Sul junto à SEDEMA. Elaborar croquis para ilustrar as ambiências desejadas e lançar das primeiras propostas de desenho em planta, acompanhadas de maquetes físicas e eletrônicas para estudo mais detalhado.

## anexo de fotos da área

[fonte: acervo pessoal]





## referências bibliográficas

IPPLAP. **Piracicaba, o rio e a cidade: ações de reaproximação**. Piracicaba, SP: IPPLAP, 2011, 190 p. ISBN 978-85-64596-01-6.

OTERO, E. V. e SOUZA, M. B. S. D. de. A Reconquista das Margens do Rio Piracicaba: uma reconstrução histórica à guisa de introdução. In: IPPLAP. **Piracicaba, o rio e a cidade: ações de reaproximação**. Piracicaba, SP: IPPLAP, 2011, p. 15-43.

CACHIONI, M. O Parque do Mirante. In: IPPLAP. **Piracicaba, o rio e a cidade: ações de reaproximação**. Piracicaba, SP: IPPLAP, 2011, p. 49-67.

OTERO, E. V., BOLOGNA, S. R. e ALMEIDA, A. M. de. Parque da Rua do Porto e Área de Lazer do Trabalhador: gênese da reaproximação com o rio. In: IPPLAP. **Piracicaba, o rio e a cidade: ações de reaproximação**. Piracicaba, SP: IPPLAP, 2011, p. 71-89.

FERRAZ, M. C. O rio e a cidade. In: IPPLAP. **Piracicaba, o rio e a cidade: ações de reaproximação**. Piracicaba, SP: IPPLAP, 2011, p. 93-102.

LEME, R. T., ROLIM, F. G. e MARTINI, E. D. A piracema do Projeto Beira-Rio. In: IPPLAP. **Piracicaba, o rio e a cidade: ações de reaproximação**. Piracicaba, SP: IPPLAP, 2011, p. 107-134.

CARRADORE, H. P. **Retrato das Tradições Piracicabanas: História e Folclore**. Piracicaba, SP: Equilíbrio: Instituto Histórico e Geográfico - IHGP, 2010, 113 p. ISBN 978-85-61237-28-8.

TORRES, M. C. T. M. **Piracicaba no século XIX**. Piracicaba, SP: Equilíbrio: Instituto Histórico e Geográfico - IHGP, 2009, 296 p. ISBN 978-85-61237-21-9.

REVISTA INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE PIRACICABA. Piracicaba: Três Gatos, ano XVIII, N. 19, 2012. Anual, ISSN 0103-9482.