

## PARQUE LINEAR DA ORLA DO RIO PIRACICABA

INSTITUTO DE PESQUISAS E PLANEJAMENTO DE PIRACICABA

**Cadus 11**

*Parque Linear da Orla do Rio Piracicaba*

*A relação da cidade com suas águas*

**Ipplap**

**2015**

Vista aérea geral da orla do Rio Piracicaba: uma história de contínuas ações de valorização do Rio e de implementação de parques em suas bordas.



Fonte: Ipplap

*Planejar a cidade é cuidar dela. Tratá-la com zelo e cuidado é fazê-la funcionar bem.*

## **INSTITUTO DE PESQUISAS E PLANEJAMENTO DE PIRACICABA**

*Prefeito Municipal*

Gabriel Ferrato dos Santos

*Diretor-Presidente Ipplap*

Lauro Pinotti

*Diretor de Planejamento Físico e Territorial e Urbanismo*

Rafael Ciriaco de Camargo

*Organização*

Orson J. R. Camargo

*Texto*

Carlos Leite

*Revisão*

Raquel de Sena Rodrigues Tersi

*Apoio Técnico*

Alex Donizete Perez

Érika F. A. Perosi

Idnilson Perez

Maria Beatriz S. Dias de Souza

Márcio José Pizzol

Paulo César Schiavuzzo

Pedro Sérgio Piacentini

Rosalina M. Oliveira Castanheira

**Prefeitura Municipal de Piracicaba**

Rua Antonio Corrêa Barbosa, 2233 - Centro

13400-900 Piracicaba SP Brasil

[www.piracicaba.sp.gov.br](http://www.piracicaba.sp.gov.br)

**Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba - Ipplap**

Rua Antonio Corrêa Barbosa, 2233 - 9º andar - Centro

13400-900 Piracicaba SP Brasil

[www.ipplap.com.br](http://www.ipplap.com.br)

[ipplap@ipplap.com.br](mailto:ipplap@ipplap.com.br)

Tel.: (19) 3403-1200

## Prefácio

Uma gestão pública voltada para o desenvolvimento sustentável de nossa cidade é o compromisso de nosso governo no quadriênio 2013-2016. Mas isso não pode ficar somente no discurso; tem que ser traduzido em políticas públicas concretas, voltadas para o bem-estar da nossa população no presente, sem perder de vista a preservação da qualidade de vida para as gerações futuras.

O crescimento econômico recente gerou diversas oportunidades de emprego e de novos negócios em nosso município. Além da força de nossa indústria, somos um polo regional no comércio e na prestação de serviços, que tem se diversificado. Somos o município-sede da Aglomeração Urbana de Piracicaba. Embora esses fatores qualifiquem nossa cidade do ponto de vista do potencial de desenvolvimento, carregam também outras preocupações e promovem novos desafios que teremos que enfrentar.

O ordenamento do crescimento urbano é um desses desafios, evitando a deterioração de nossos espaços e o comprometimento ainda maior da mobilidade urbana, já agravada pelo modelo de desenvolvimento adotado pelo país. A preservação do meio ambiente e a diversidade sociocultural devem pautar, de forma transversal, as políticas públicas. Temos que estar preparados para enfrentar a nova dinâmica urbana e rural de nosso município e as novas exigências da sociedade.

Foi com essas inquietações que determinei a revisão do Plano Diretor da cidade para os próximos 10 anos e, face à sua importância para o planejamento do desenvolvimento sustentável de nosso município, antecipamos a revisão dos estudos e nos adiantamos às recomendações expressas pelo Ministério das Cidades. O crescimento das cidades não pode ficar subordinado às leis do mercado, sob pena de provocar uma explosão urbana de consequências deletérias para a qualidade de vida. Por outro lado, a gestão municipal tem de ser cada vez mais profissional amparada em estudos e diagnósticos que mostrem as alternativas ou rumos a serem perseguidos.

Assim, para que a sociedade possa participar de forma mais qualificada na discussão sobre os destinos de nossa cidade, o Ipplap – Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba – resolveu publicar cadernos sobre os estudos realizados nessa revisão, denominados Cadus – Caderno de Estudos e Projetos para o Desenvolvimento Sustentável de Piracicaba e Aglomeração Urbana. Cada volume do Cadus aborda temas específicos com o intuito de divulgar, de forma simples e objetiva, os projetos que o governo municipal pretende levar à discussão para aprovação pelo Conselho da Cidade e, posteriormente, pela Câmara Municipal.

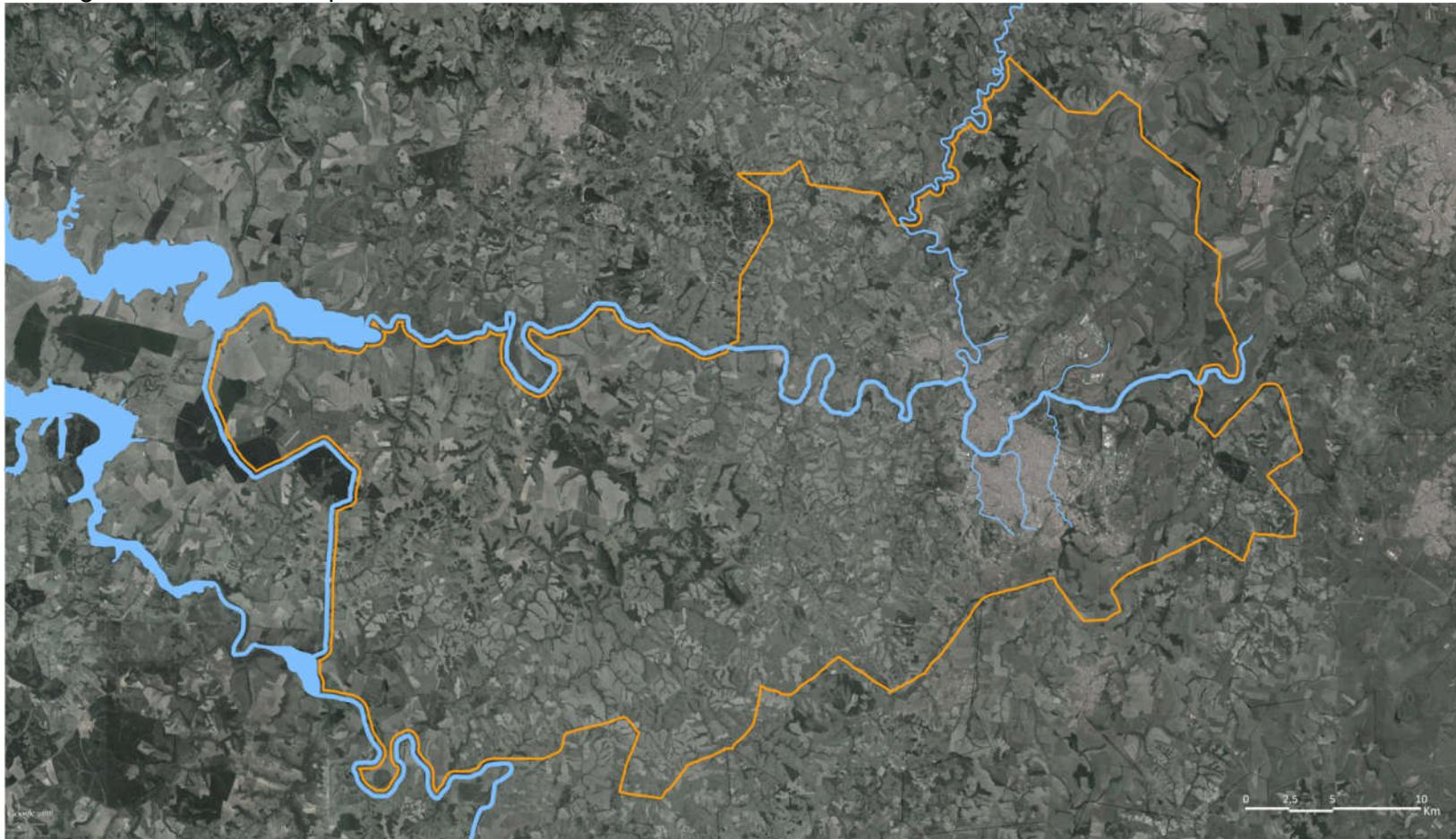
Este número do Cadus trata do principal ponto turístico de Piracicaba, a orla do Rio Piracicaba. Apresentamos aqui os estudos realizados para revitalizar e integrar os parques do Mirante, Engenho Central, Rua do Porto e Beira Rio. Esses parques formam um complexo multifacetado, com gastronomia, cultura, meio ambiente, esporte e lazer.

O projeto apresentado aqui vai ao encontro do que o piracicabano mais aprecia: contemplar o Rio Piracicaba.

Desejo a todos uma boa leitura, com a certeza de que muitos de nós encontraremos neste caderno de estudos um pedaço de Piracicaba que ainda desconhecemos.

**Gabriel Ferrato dos Santos**  
Prefeito do Município

A presença do Rio Piracicaba e sua bacia na cidade. O novo projeto dá sequência às contínuas ações de aproximação da cidade e suas águas, em caso exemplar no Brasil.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

## **Apresentação**

O Banco de Dados do Município de Piracicaba, disponível no site do Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba (Ipplap), e que pode ser acessado pelo público pelo endereço eletrônico <http://ipplap.com.br/site/piracicaba-em-dados/>, apresenta os principais indicadores que compõem o cenário socioeconômico do Município de Piracicaba.

O acervo é composto por centenas de arquivos agrupados em 20 temas: Agropecuária, Assistência e Desenvolvimento Social, Consumos e Serviços, Economia, Educação, Esportes, Finanças Públicas, Habitação, Indicadores Sociais, Justiça, Meio Ambiente, Obras Públicas e Particulares, População, Saneamento e Infraestrutura, Saúde, Segurança, Território, Trabalho e Previdência, Trânsito e Transporte e Turismo.

As informações e o acervo são atualizados periódica e constantemente, sendo obtidos junto aos órgãos que compõem a administração direta e indireta do município e demais instituições de renome e notoriedade na área de pesquisa, como: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade), Secretarias do Estado, Ministérios, Instituições Educacionais, Instituições de Saúde.

As informações disponíveis no Banco de Dados do Ipplap, somadas as referentes a Aglomeração Urbana de Piracicaba que também passam a ser pesquisadas e integradas a ele, se prestam a subsidiar: a) as organizações públicas, de modo a que possam estrategicamente definir suas políticas, auxiliando-as nos processos de tomada de decisões; b) as empresas privadas no planejamento e seus empreendimentos; c) o trabalho de pesquisadores ligados a instituições de ensino e pesquisa; d) o cidadão comum que deseja conhecer as características físicas e socioeconômicas do Município de Piracicaba, e, assim, refletir sobre as suas vocações, limitações e potencialidades; e) os estudos, projetos e ensaios no âmbito da Aglomeração Urbana de Piracicaba, composto por 22 municípios, que passam a ter por missão, a partir de sua criação, na elaboração de estudos, planos e projetos que promovam o desenvolvimento sustentável e equilibrado de toda a região.

## **O Cadus**

Com o objetivo de promover estudos locais e regionais e publicar análises e conteúdos que facilitem a compreensão dessas informações, tanto no contexto local do Município de Piracicaba quanto no regional da Aglomeração Urbana, o Ipplap apresenta a publicação deste Caderno de Estudos e Projetos para o Desenvolvimento Urbano Sustentável de Piracicaba e Aglomeração Urbana, ou simplesmente Cadus - Ipplap, com enfoque temático relacionado às variadas áreas do conhecimento que integram e influenciam o desenvolvimento urbano sustentável.

O presente volume trata do novo projeto que requalifica e integra os vários equipamentos e parques dispostos na orla do Rio Piracicaba, localizados na região central da cidade, reproximando e fortalecendo os laços afetivos e culturais da cidade com o rio.

Certamente é a região da cidade que mais atrai turistas e que deslumbra todos os que visitam esse imenso espaço gastronômico, cultural, ecológico, esportivo e de lazer.

**Lauro Pinotti**  
Diretor-Presidente do Ipplap

## Sumário

Prefácio.....	6
<b>Apresentação .....</b>	<b>8</b>
Introdução.....	10
<b>O desafio das cidades mais sustentáveis e o exemplo de Piracicaba.....</b>	<b>11</b>
<b>Cidade e o Rio Piracicaba.....</b>	<b>17</b>
<b>Parques no Rio Piracicaba: um espaço conquistado.....</b>	<b>20</b>
<b>O Rio Urbano: ações de valorização e aproximação .....</b>	<b>37</b>
<b>O novo projeto: dois novos trechos de parques lineares.....</b>	<b>54</b>
<b>Fotos da orla do Rio Piracicaba – sequência histórica .....</b>	<b>83</b>
<b>Referências Bibliográficas .....</b>	<b>97</b>

## Introdução

A cidade de Piracicaba tem se notabilizado pelo constante cuidado que tem dado ao seu principal rio. Ou seja, o poder público e a sociedade não só compreendem a sua importância como consideram o Rio Piracicaba a “menina dos olhos do piracicabano”.

Tanto é verdade essa afirmação que, após décadas, o Rio Piracicaba continua sendo uma das principais riquezas da cidade, e os mais velhos, assim como os mais novos, encontram a sua identidade e a si mesmo como se a história se repetisse.

As administrações municipais ao longo das últimas décadas compreenderam a importância do Rio para a cidade e seus cidadãos, a ponto de investirem, conforme recursos disponíveis, na (re)estruturação de sua orla, recuperando e disponibilizando para uso público o complexo do Engenho Central.

Neste Cadus, apresentamos o projeto capitaneado pelo escritório de arquitetura Stuchi & Leite Projetos, em conjunto com a Setur e Ipplap, que compreendeu plenamente a importância da orla do Rio Piracicaba para os piracicabanos e propõe um magnífico projeto que, ao considerar as duas margens do rio e seu complexo sistema de parques (Mirante, Engenho Central, Rua do Porto, Parque da Rua do Porto e Área de Lazer do Trabalhador), não se limitou ao óbvio e presenteia a cidade com mais um pedaço de lazer e área verde até agora esquecido: a Av. Renato Wagner.

A nova Av. Renato Wagner, assim como o sistema de parques interligados, compreende uma ampla área de lazer, com foco na preservação da área verde e concomitantemente criando espaços de contemplação das águas e lazer, destacando o passeio a pé ou de bicicleta em circuito exclusivos, além das rampas sob o Rio Piracicaba, possibilitando uma interação maior com o rio.

Diferentemente da maioria das cidades brasileiras, Piracicaba não descuidou do seu rio e mais, valoriza a interação do ser humano com o meio ambiente, criando um fenômeno inusitado em termos urbanísticos: um excesso de sucesso de público na sua orla urbana, o que só colabora com o prestígio da nossa cidade e valoriza o Rio Piracicaba.

E é dessa forma que o projeto da Stuchi & Leite dialoga com o Rio Piracicaba, ampliando os espaços de contato da população com seu rio; é instigando o cidadão a ir ao encontro de suas águas; é a cidade contanto sua história a partir do seu maior patrimônio.

A cidade de Piracicaba de braços abertos para o Rio Piracicaba!

## **O desafio das cidades mais sustentáveis e o exemplo de Piracicaba.**

As cidades são o grande desafio estratégico do planeta neste momento. Se elas adoecem, o planeta torna-se insustentável. No entanto, a experiência internacional – de Barcelona a Vancouver, de Nova Iorque a Bogotá, para citar algumas das cidades mais sustentáveis ou “verdes” – mostra que as metrópoles se reinventam, se refazem. Há diversos indicadores comparativos e *rankings* das cidades mais verdes do planeta. Fora dos países desenvolvidos, Bogotá e Curitiba colocam-se na linha de frente como exemplos a serem replicados.

A “reinvenção” das cidades contemporâneas, no século 21, passa pelos novos indicadores que mostram oportunidades em termos de cidades mais sustentáveis e mais inteligentes do que as que cresceram e se expandiram sem limites no século 20.

O desenvolvimento sustentável é o maior desafio do século 21. A pauta da cidade é, no planeta urbano, da maior importância para todos os países, pois (a) dois terços do consumo mundial de energia advêm das cidades, (b) 75% dos resíduos são gerados nas cidades e (c) vive-se um processo dramático de esgotamentos dos recursos hídricos e consumo exagerado de água potável. A agenda Cidades Sustentáveis é, assim, desafio e oportunidade únicos no desenvolvimento das nações.

A ecologia *da* cidade e não a ecologia *na* cidade, ou a natureza como um sistema separado na cidade. Um eco-urbanismo ou ecologia urbana. Trata-se de questões sérias e prementes (immediatas), independentemente de rótulos.

O desenvolvimento sustentável apresenta-se mais urgentemente onde mora o problema: as cidades darão as respostas para um futuro verde. Nelas se consomem os maiores recursos do planeta; nelas se geram os maiores resíduos.

Em um planeta superpopuloso, as cidades se transformaram no grande palco da vida humana. Trata-se, essencialmente, de uma grande invenção humana. A cidade é o lugar onde são feitas todas as trocas, interações e compartilhamentos dos homens, dos grandes e pequenos negócios à interação social e cultural. São nas cidades que se geram as inovações, o conhecimento, o empreendedorismo e a vida em sociedade.

Mas também é nela o lugar onde há um crescimento desmedido da pobreza, das favelas e do trabalho informal: estimativas da ONU indicam que dois em cada três habitantes estejam vivendo em favelas ou sub-habitações. A população mundial que vive em

favelas cresce a uma taxa de 25% ao ano; 31,6% da população mundial, quase 1 bilhão de pessoas, vive em favelas. As projeções da ONU apontam para um cenário de 100 milhões de pessoas morando em favelas em 2020.

Apesar disso, as pessoas mudam-se para as cidades em busca de uma vida melhor, e normalmente conseguem, mesmo vivendo em favelas. Ainda que vivendo em condições precárias nas grandes cidades, a população vai a elas porque sabe que é ali que estão as oportunidades, por mais difícil que sejam.

E é nas cidades que observamos atualmente os limites do modelo vigente até o início deste século, o modelo do “crescimento com esgotamento”: as cidades cresceram sem planejamento e ordenamento e em muitas delas veem-se agora os limites dos recursos ambientais, o seu esgotamento.

Limites que se refletem, por exemplo, nas enormes demandas por recursos hídricos e energéticos nas grandes metrópoles, mas também nas cidades brasileiras de porte médio que, assim como as grandes, adotaram, infelizmente, o mesmo modelo e têm crescido de forma desordenada e pouco planejada.

Em inúmeras cidades, temos hoje uma relação construída de ambiente natural pobre, senão criminosa no que se refere à preservação dos recursos originais básicos. Rios estão poluídos. Muitos foram retificados. Áreas de várzea foram indevidamente ocupadas. Os cinturões verdes e de captação de bacias d’água foram destruídos. Ocupações ilegais e favelas emergiram em extensas áreas de preservação ambiental. Há poucas áreas verdes. O ar está poluído. Ilhas de calor: em cidades como o Rio de Janeiro há variações de temperatura de até 10°C numa distância de 2,5km, causadas principalmente pelo aumento das emissões de gás carbônico na atmosfera que retém o calor, causado pela redução da área arborizada, da drenagem de regiões e dos corredores de edifícios. Estima-se que 45% da superfície da cidade de São Paulo esteja impermeabilizada, e esse indicador pode chegar, em algumas áreas, a 90%.

Não se trata de catástrofes “naturais”. As enchentes urbanas que frequentemente ocorrem nas cidades brasileiras não são catástrofes “naturais” e sim resultados perniciosos de uma ocupação absolutamente inadequada e irresponsável do território urbano. Uma mistura explosiva de inexistência e/ou ineficiência de planejamento urbano com falta de um Estado regulador e eficiente. Falta de educação urbana e corrupção generalizada ainda são as regras da nossa sociedade. Quando o território atinge momentos de uso limítrofes, as catástrofes facilmente emergem. Os gargalos podem ser vistos em crescentes e prejudiciais congestionamentos nas vias ou no alagamento catastrófico nos meses de maior chuva.

Trata-se, portanto, de um grande desafio para os governos e a sociedade civil, que exige mudanças na gestão pública e nas formas de governança, obrigando o mundo a rever padrões de conforto típicos da vida urbana – do uso excessivo do carro à emissão de gases, passando pela adoção de novos modelos de uso dos recursos energéticos nas cidades. O formato das cidades

– seu tamanho, desenho e densidade –, a quantidade de energia que elas consomem, o modo como a infraestrutura de transporte é organizada e onde e como as pessoas habitam definem o ambiente, a economia e a sustentabilidade das cidades do século 21.

De qualquer modo, a boa notícia é que o crescimento populacional mundial está desacelerando e começando a se estabilizar, inclusive no Brasil.

Enfim, há que se lembrar de que a cidade é um organismo vivo, criado e gerido pelo homem. Como tal, está continuamente sujeita à falha. Como tal, necessita de adequado cuidado. Planejar a cidade é cuidar dela. Tratá-la com zelo e cuidado é fazê-la funcionar bem. A ineficiência na sua gestão e operação corresponde à sua falência.

E as cidades se reinventam. Elas podem reescrever suas histórias e muitas o estão fazendo atualmente por conta de uma demanda nova e impetuosa, que tem o enorme mérito de estar mobilizando toda a sociedade e não apenas, *experts*: desenvolver com sustentabilidade e promover cidades sustentáveis.

## **A sustentabilidade desmitificada.**

Desenvolver com sustentabilidade pressupõe crença no progresso humano. Significa não cair na armadilha psicanalítica do imobilismo ou regresso bucólico-saudosista propiciados pelos discursos catastrofistas-deterministas ou “eco-chato”. Ou seja: acredita-se na evolução do conhecimento, das técnicas e das tecnologias humanas. Uma postura estrategicamente proativa impõe a adoção de medidas e parâmetros verdes em praticamente tudo o que fazemos atualmente, mas impõe, sobretudo, a busca e adoção das técnicas e tecnologias avançadas na racionalização da gestão dos projetos e da operação das cidades.

Medidas mitigadoras que visam a redução da pegada ecológica urbana, como o menor consumo de energia, em geral, e adoção de matriz de energias renováveis, a reciclagem de lixo urbano, o aumento do gradiente verde das cidades e o reaproveitamento de águas devem ser buscadas sempre. E é mais estratégico que tudo isso se faça na cidade de núcleos policênicos compactos.

O desafio não é pequeno, é preciso que a sociedade civil se organize, a iniciativa privada participe e a gestão pública se mobilize. Mas é possível, porque não é um problema de desconhecimento ou falta de tecnologia, e sim de decisão. As cidades se reinventam.

Decisão política, boas ideias e competência na gestão urbana sempre serão bem-vindas, e algumas cidades demonstram isso claramente e jogam otimismo no futuro de tantas outras cidades. Curitiba, por exemplo, iniciou há 20 anos o processo, e suas boas práticas (sistema integrado de transportes coletivos destacando-se os corredores de ônibus expressos, BRT, ligados a corredores planejados de adensamento; coleta seletiva de lixo; rede de parques lineares integrados) devem ser replicadas cada vez mais, pois a sociedade civil organizada exigirá.

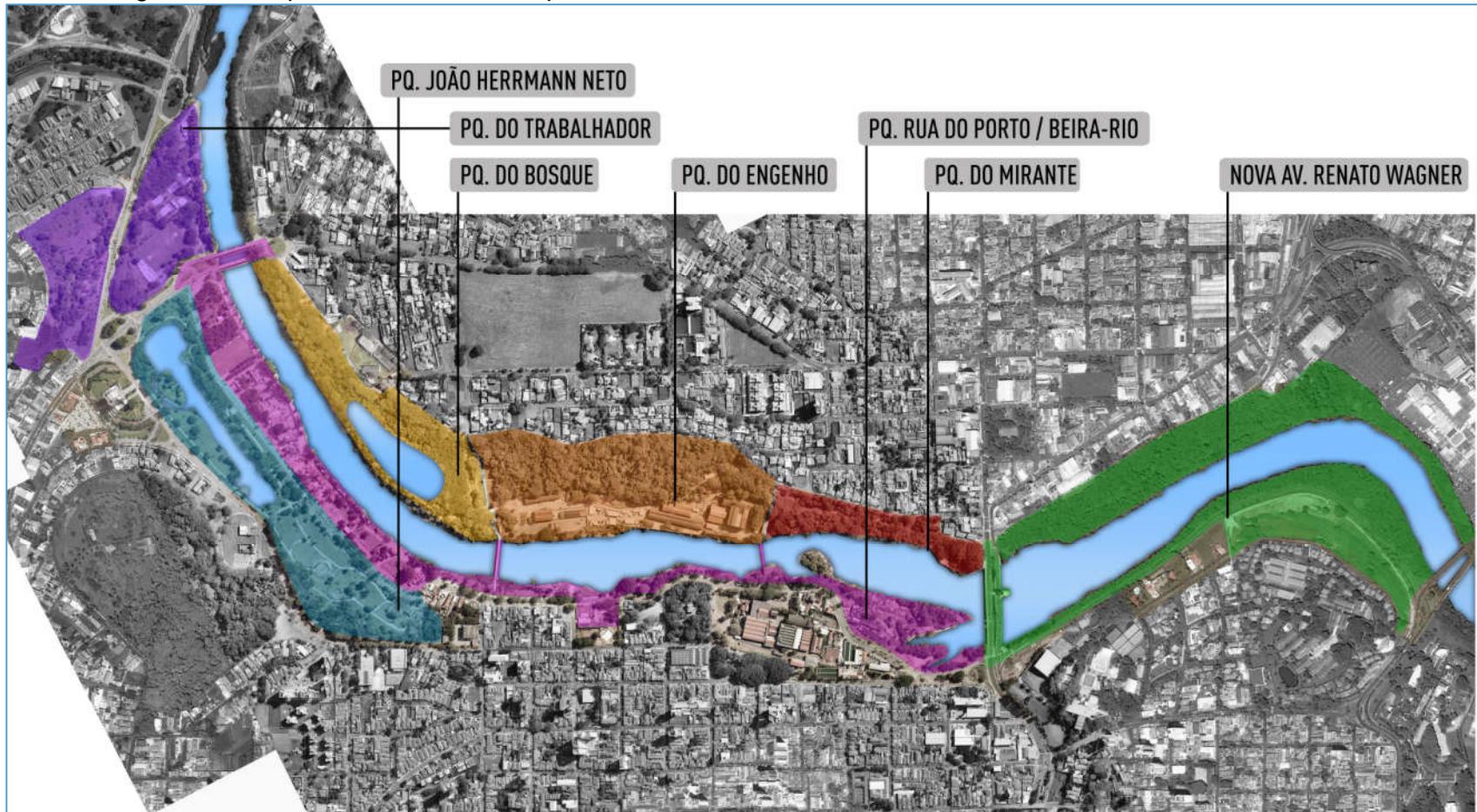
Piracicaba coloca-se de modo privilegiado neste contexto, como se verá neste Cadus. Trata-se de uma das raras cidades brasileiras que não deu as costas ao seu bem mais precioso, seu principal rio. Trata-se de uma cidade que, desde o século 20, vem construindo uma invejável tradição de valorização do rio e de suas bordas. Ações que se têm consolidado em uma série de parques ao longo do Rio Piracicaba e em plena área central e recebem, continuamente, forte adesão da população – da sociedade piracicabana e de inúmeros visitantes que vêm visitar a Rua do Porto e usufruir da orla do Rio Piracicaba.

Trata-se, neste momento, de visualizar a cidade em mais uma significativa ocasião de sua gestão urbana e ambiental. A cidade está promovendo a desejável revisão de seu Plano Diretor em sintonia com o que há de mais avançado no Brasil em termos

urbanístico e ambiental e, assim, abrindo oportunidades estratégicas de se reinventar, crescendo não mais para fora, espalhando-se, mas, ao contrário, estimulando o desenvolvimento para dentro dela mesma, se valorizando. O Rio Piracicaba está onde a cidade nasceu, seu trecho central corresponde até hoje à região central da cidade. É absolutamente desejável que a cidade se valorize a partir daí, promovendo mais um projeto de ação de (re)aproximação com o rio.

O projeto apresentado a seguir percorre essa estratégia em dois focos complementares: gera uma estratégia de integração dos diversos parques ao longo do rio e apresenta dois novos trechos de parques – a nova Av. Renato Wagner e o Parque do Trabalhador requalificado. (LEITE, 2012)

O novo projeto na Orla do Rio Piracicaba: a cidade recebe um Sistema de Parques Integrados e dois novos trechos – a nova Av. Renato Wagner e o Parque do Trabalhador requalificado.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

## **Cidade e o Rio Piracicaba.**

A importância das águas é indiscutível para a sobrevivência da vida. Os primeiros povoamentos e aglomerados urbanos surgiram ao longo dos rios e córregos e deram origem às cidades que hoje conhecemos. Das águas vieram as atividades de pesca, agricultura e irrigação, e manutenção das práticas cotidianas que garantiram a sobrevivência dos seres humanos. A água é fundamental à vida. E nunca essa constatação fez tanto sentido e teve tanto impacto nas cidades brasileiras como nos últimos anos. Infelizmente, estamos vivendo o paradoxo do excesso e da falta de água concomitantemente, das enchentes em meses de chuva abundante à escassez da pior crise hídrica vivida no sul maravilha deste país, em especial no estado de São Paulo.

Na verdade, como se verá ao longo deste trabalho, trata-se de duas faces da mesma moeda, o desafio do processo equilibrado do uso dos recursos hídricos nas cidades. E, neste contexto, o fundamental processo do papel decisivo dos Parques Lineares como elemento protagonista nesta dinâmica que se impõe às cidades do século 21.

Nesse cenário, destaca-se, como caso de valiosa exceção, a cidade de Piracicaba, cortada diagonalmente pelo Rio Piracicaba, cuja importância é de extrema relevância econômica, cultural e social. Polo econômico localizado a noroeste da capital paulista, a cidade decidiu, desde a década de 1970, quando houve o maior protesto pela recuperação e preservação do rio, cuidar de seus recursos hídricos, iniciado pela despoluição e criando um conjunto de parques em suas margens que compõem um ambiente com qualidade ambiental e cultural.

Desde então, os gestores públicos têm tido a preocupação de preservar e recuperar o rio de alguma forma, mantendo os projetos e iniciativas independentemente das gestões administrativas e viés partidário. A população também se faz presente no discurso de valorização do rio (considerado um patrimônio histórico, cultural, simbólico e afetivo), desde os primeiros protestos até os eventos comemorativos pelos direitos alcançados, como em 1982, na inauguração de uma nova estação de tratamento de água.

A cidade tem investido em ações para reconfigurar as margens do rio em seu trecho central por meio de um processo contínuo e exemplar: a requalificação do Parque do Mirante, acrescido posteriormente do Aquário Municipal e do Núcleo de Educação Ambiental; a Casa do Povoador; o Casarão do Turismo; a Casa do Artesão; o Parque do Engenho Central (tombado como patrimônio histórico e cultural pelo Codepac<sup>1</sup> e Codephaat<sup>2</sup>); a Passarela Pênsil e a Nova Passarela Estaiada; a nova Ponte do Mirante com o seu elevador panorâmico; o Parque da Rua do Porto e a Área de Lazer do Trabalhador, este último em reestruturação atualmente; o Projeto Beira Rio, que prevê oito intervenções ao longo de sua extensão, respeitando as diferentes características e usos consolidados de cada trecho; além da reconfiguração do trecho da Avenida Renato Wagner e a construção do Museu da Cana-de-Açúcar dentro do Parque do Engenho Central, ambos em curso. (Ipplap, 2014)

---

<sup>1</sup> Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Piracicaba.

<sup>2</sup> Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo.

A orla do Rio Piracicaba. Um importante projeto para a integração dos diversos parques junto a orla do rio.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

## **Parques no Rio Piracicaba: um espaço conquistado.**

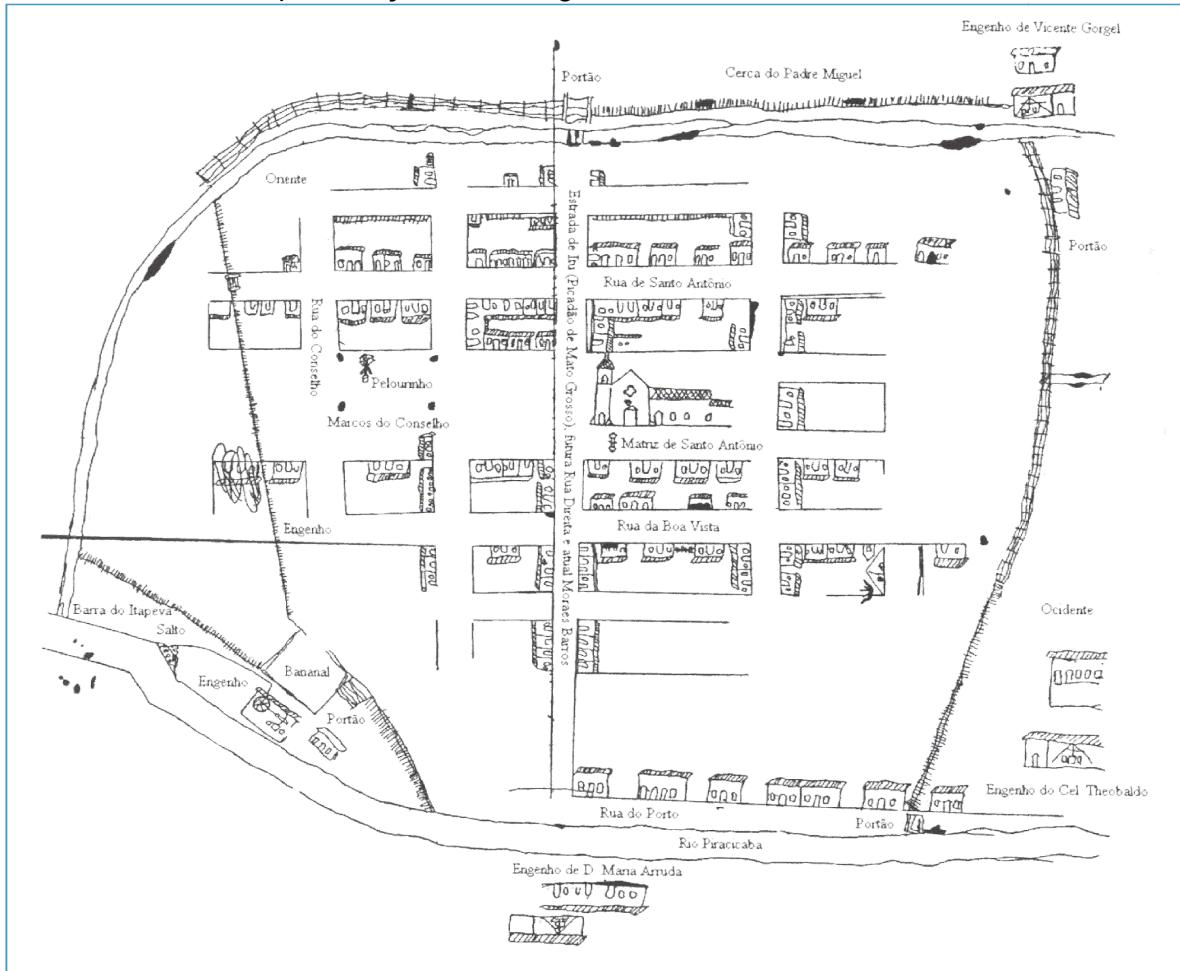
O Rio Piracicaba é o principal afluente do Rio Tietê. Percorre 250 km desde sua formação, no município de Americana, pela junção dos rios Atibaia e Jaguari. Em 1767, originou-se o povoado que mais tarde daria origem à cidade de Piracicaba, cujo desenvolvimento econômico foi baseado em uma agricultura diversificada e o desenvolvimento urbanístico foi baseado em um arruamento de malha ortogonal, projeto desenvolvido sob a coordenação do Alferes José Caetano Rosa e por iniciativa do Senador Vergueiro.

O Capitão Antônio Corrêa Barbosa, a pedido do Capitão-General de São Paulo, D. Luís Antônio de Souza Botelho Mourão, ficou encarregado de fundar um povoado na foz do Rio Piracicaba. Entretanto, optou pela margem direita do salto, local já habitado pelos índios da etnia Paiaguá e por alguns posseiros, com o objetivo de servir como ponto de apoio às embarcações que desciam o Rio Tietê e abasteciam o Forte de Iguatemi.

Em 1784, o povoado crescente foi transferido para a margem esquerda do rio, território mais apto ao crescimento e desenvolvimento, além da presença de solos mais férteis, o que gerou uma disputa por terras. A partir de 1836, Piracicaba sofreu um importante processo de crescimento e passou a ser um centro abastecedor: os lotes eram ocupados com a cultura do café, feijão, algodão, fumo, arroz e milho, além dos pastos de criação de gado. Somente em 1856 é que Piracicaba foi elevada à categoria de cidade e passou a ser chamada, oficialmente, pelo nome conhecido hoje.

Em 1893, foi implantado o serviço de iluminação pública, prova do pioneirismo na relação com as águas. Por iniciativa do industrial Luiz de Queiroz, foi instalada uma usina de geração de energia elétrica às margens do Rio Piracicaba, alimentada pela força hídrica e que abastecia a indústria de fiação e tecelagem e iluminava a cidade com o excedente produzido. Pouco depois, Piracicaba já contava com abastecimento de água encanada e coleta de esgoto. Na margem direita do rio, surgiram os engenhos de açúcar. O Engenho Central, principal usina para o beneficiamento do açúcar, também funcionava com o auxílio das águas.

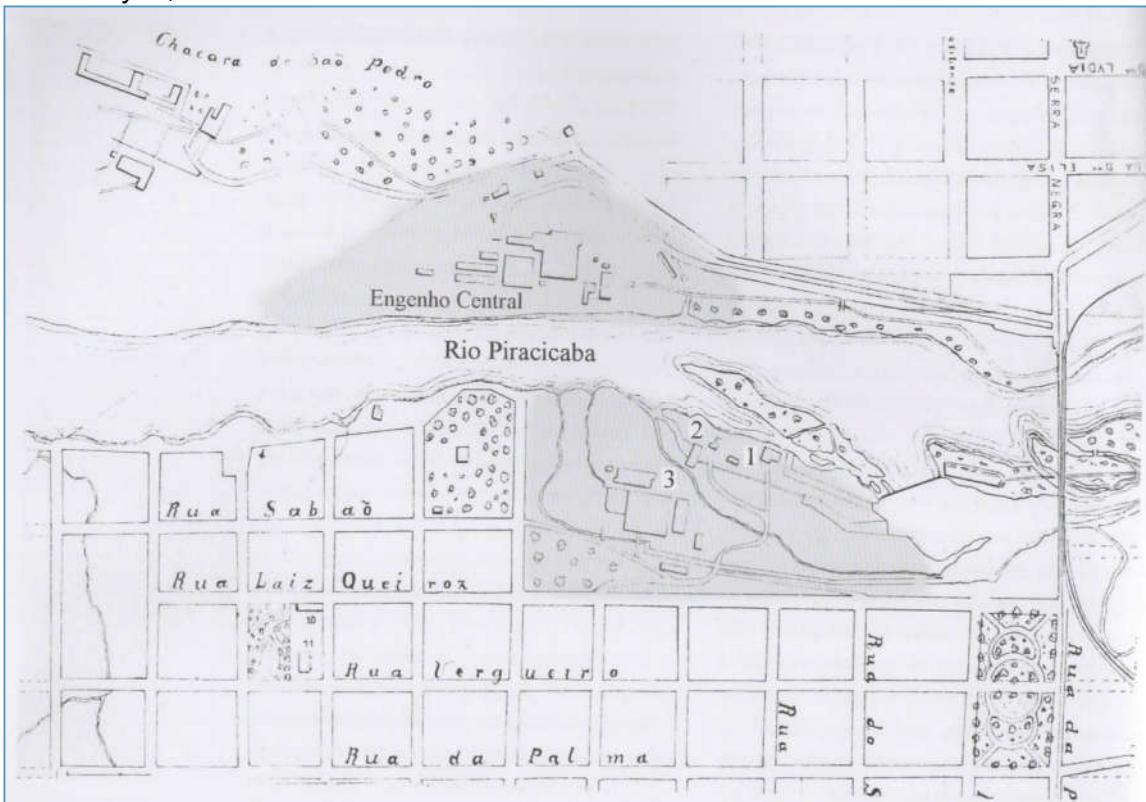
A cidade nasce junto ao Rio Piracicaba: aproximação cidade-água desde o início do desenvolvimento urbano, 1823.



Fonte: Iplap, 2014.

Apesar do crescimento e expansão em função do rio e suas margens, a predominância de usos das águas era o industrial. A cidade deslocava-se para os topos das colinas. Quem residia nas margens eram os menos favorecidos. As margens tornaram-se a periferia, apesar de o centro não estar muito distante dali.

As grandes infraestruturas da cidade junto ao rio: o Engenho Central, a usina hidrelétrica na fábrica de tecidos Santa Francisca, depois denominada Fábrica Boyes, 1916.



A partir da segunda metade do século 20 foi possível observar o domínio da monocultura da cana-de-açúcar sobre as diversas culturas antes predominantes, o que culminou na alteração da base econômica, nas exigências de mão de obra e no consequente esvaziamento populacional para o ambiente urbano. A especialização em cana-de-açúcar impulsionou a construção de um complexo industrial direcionado ao setor sucroalcooleiro, o que garantiu a Piracicaba um intenso desenvolvimento econômico e um crescente aumento na urbanização. Novos bairros foram implantados e, consequentemente, houve um espraiamento da malha urbana. A população praticamente dobrou de tamanho. Esses dois fatores foram os principais responsáveis pela degradação das águas da bacia do Piracicaba, devido ao acréscimo na carga poluidora.

O final da década de 1970 significou um período de lutas e protestos pela recuperação do rio, chegando a ser estabelecida uma “Praça do Protesto Ecológico”. Entretanto, a causa de tamanha poluição não estava restrita à cidade de Piracicaba. O rio já ingressava no município bastante deteriorado, consequência do despejo dos resíduos industriais e dos esgotos residenciais das demais cidades da bacia. A consciência desse problema levou então ao surgimento de uma parceria entre as cidades envolvidas que resultou no Consórcio Intermunicipal das Bacias dos Rios Piracicaba, Capivari e Jundiaí – Consórcio PCJ (1989), com o propósito de regular o uso das águas, bem como controlar as atividades que a elas se relacionavam e promover as condições necessárias de saneamento, tudo a partir de planejamento regional. Essa iniciativa começou a alterar o cenário lastimável de negação do rio e do espaço no qual foi fundada a cidade, além da política predatória de ocupação urbana, e começou a estreitar a relação de identidade local entre as águas e a população numa relação harmônica e qualitativa.

Apesar dessa distinção entre o rio e a cidade, existiam alguns precedentes históricos que já esboçavam um desejo de interação com as margens de maneira mais harmoniosa, como, por exemplo, a área do salto do rio, que desde o final do século 19 já se configurava como uma área de lazer, ou como o Mirante, que oferecia um local de contemplação à população e hoje se tornou um

parque com equipamentos públicos, alamedas e canais, configurando-se como o primeiro espaço público significativo para a área. Além disso, destacou-se também o “Clube de Natação e Regatas Piracicaba” na década de 1920, provando que o rio em si também já havia apresentado uma relação mais íntima com os moradores, como no tradicional “Passeio de Boias”, que reunia mais de 500 pessoas para assistir à descida do rio por 20 km. Ao longo do tempo, a má qualidade das águas repeliu as atividades ali praticadas, mas não as afastou completamente. Até hoje a população mantém algumas tradições na orla do Rio Piracicaba, como a Festa do Divino Espírito Santo, que apresenta características bem próprias da cidade de Piracicaba e uma procissão fluvial que mantém intenso o caráter de identidade do rio. Há também, cotidianamente, a pesca artesanal em que inúmeros piracicabanos exercitam, com suas varas de pesca rudimentares. Além de lazer, a pesca no Rio Piracicaba pode ser considerada uma tradição na vida dos mais velhos da cidade, cuja atividade e proximidade com o rio sempre foi uma constante.

As contínuas ações de aproximação cidade-água em Piracicaba – passeio de boias.



*Fonte:* Ipplap, 2014.

As contínuas ações de aproximação cidade-água em Piracicaba – procissão de barcos na Festa do Divino.



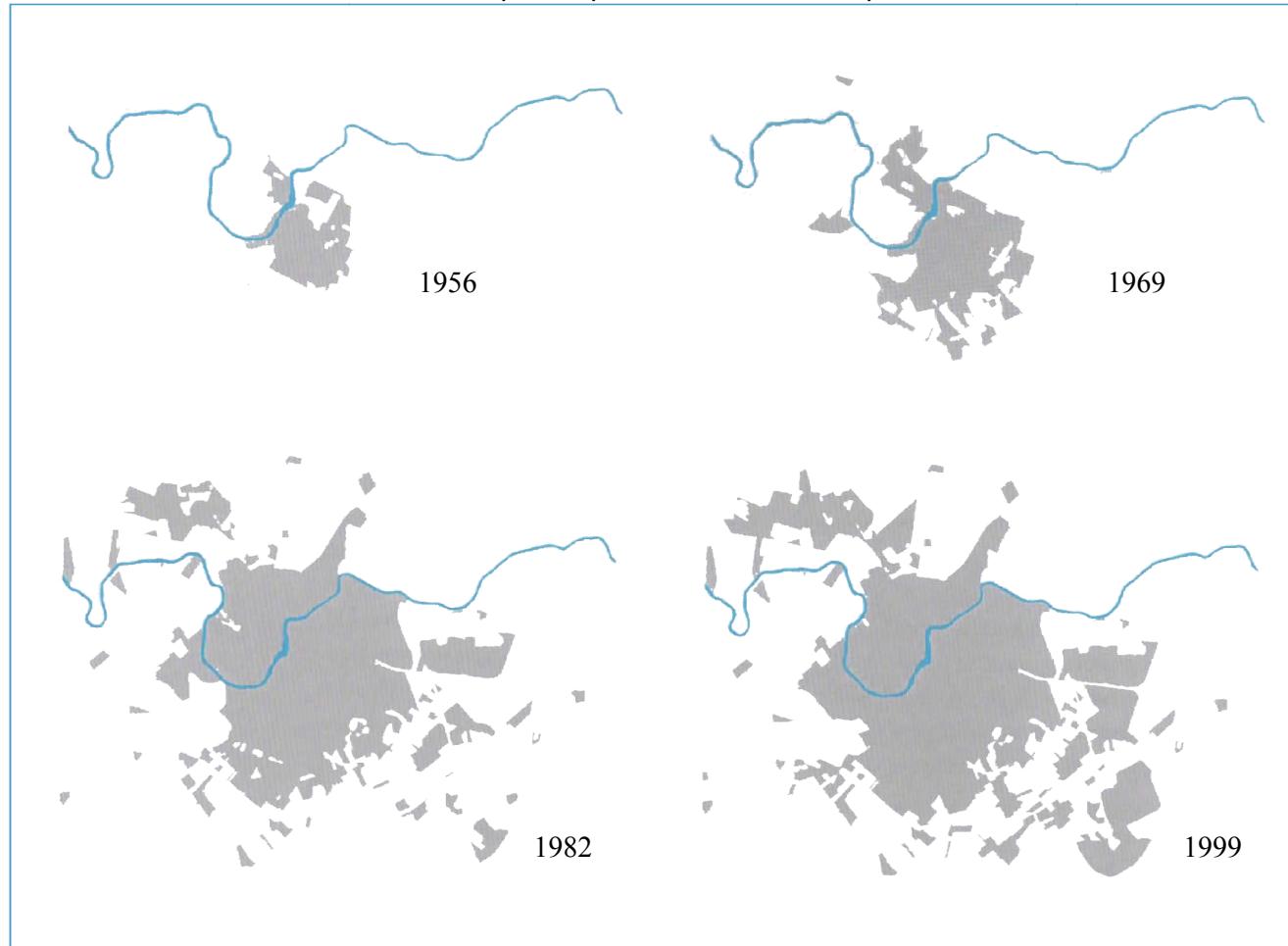
*Fonte:* Ipplap, 2014.

As contínuas ações de aproximação cidade-água em Piracicaba – procissão de barcos na Festa do Divino.



*Fonte:* Ipplap, 2014.

Expansão do perímetro urbano em Piracicaba. Da esquerda para direita, de cima para baixo: 1956, 1969, 1982 e 1999.



Fonte: Ipplap, 2014.

O início do processo de recuperação do rio se deu com a desapropriação de 23 hectares de sua margem esquerda, a princípio sem proposição de usos definida, posteriormente com o objetivo de se tornar um “grande Parque Municipal” com áreas verdes destinadas ao lazer e ao turismo, incluindo restaurantes, recreação infantil e áreas para descanso. Além disso, essa proposta visava também solucionar o problema das enchentes em função das cheias do rio, afastando as avenidas marginais, priorizando o contato entre o rio e o pedestre, recuperando a permeabilidade das margens com a vegetação propícia e evitando usos e apropriações inadequadas. Ao final dos anos 1970 e início dos anos 1980, o Parque da Rua do Porto ganhou a configuração atual e teve sua implantação efetivada. Isso só foi possível em razão da decisão do poder público de desapropriar essas áreas.

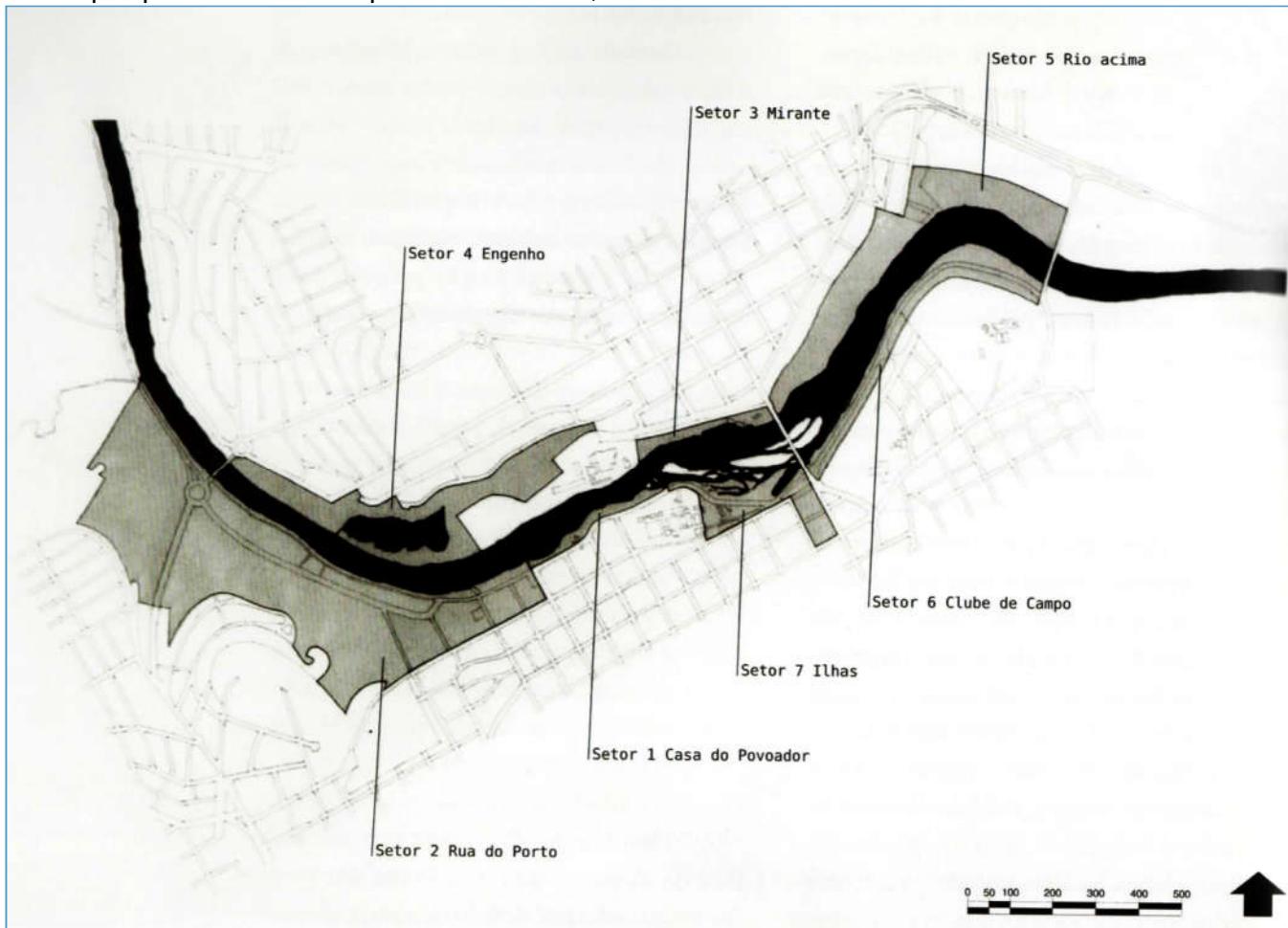
Inicialmente, essas áreas estavam destinadas a um grande loteamento (Chácara Nazareth) para a urbanização de 105 hectares ao longo das olarias, terrenos até então desocupados por se localizarem na várzea do rio. Um dos fatores decisivos para que o poder público decidisse desapropriar esse espaço para a criação de um parque público foi a enchente no ano de 1970, uma das maiores, inundando todo o trecho destinado ao loteamento. Ficou evidente que a urbanização das margens não era a melhor solução. Em 1972, a prefeitura iniciou o processo de desapropriação de 23 hectares e realizou um estudo para a determinação dos usos e infraestrutura necessária, atendendo a uma demanda regional. O perímetro original foi revisado várias vezes e acabou restrito à área de fato desocupada, excluindo-se os imóveis já edificados.

Esse primeiro estudo visava algumas diretrizes, como a ampliação de logradouros, planos de urbanização e obras públicas e de saneamento. Além disso, tinha por objetivo enfatizar o potencial turístico já consolidado pelas adaptações e novas obras, como o lago, aquário público, restaurantes e lanchonetes, museus, teatro de arena, preservação do casario existente, um teleférico conectando as margens e um trenzinho percorrendo toda a área. Entretanto, a principal diretriz previa a reformulação do sistema viário, com a criação de uma nova via dando continuidade à Avenida Beira Rio e lindeira ao rio. Esse projeto não foi implantado e

foi alvo de diversos questionamentos. Se essa avenida tivesse sido construída, significaria uma barreira efetiva na segregação rio-cidade, que jamais poderia se conectar e reintegrar novamente.

Como uma resposta a essa primeira proposta, os arquitetos Dulcinéia Gobeth, Luiz Egídio Simoni e Luiz Gobeth Filho, em 1977, desenvolveram e ofereceram à Prefeitura um novo projeto, dessa vez com o principal objetivo de recriar a relação rio-cidade, fugindo da dinâmica de valorização rodoviarista e enfatizando a relação direta do pedestre com as margens. De maneira geral, tinha a premissa de propor intervenções em longo prazo, que respeitassem as verdadeiras vocações de cada área. Para isso, a área de intervenção compreendida entre as pontes do Morato e do Lar dos Velhinhos foi subdividida em sete setores, a fim de compor um complexo cultural, esportivo e de lazer, com equipamentos que atendessem aos moradores do entorno imediato e a toda a população da cidade, como pavilhões, playgrounds, passeios para pedestres e ciclistas, anfiteatro, pesqueiro, área para piquenique e conjuntos culturais e esportivos.

Primeiros projetos de parque linear em Parque do Piracicaba, 1977.



Fonte: Ipplap, 2014.

O setor 2 da figura acima – Rua do Porto – foi subdividido em outras 6 áreas para que fosse possível analisar as demandas e características próprias de cada trecho. A área 1 apresentava uma vocação mais ligada ao lazer e turismo gastronômico, com caráter de parque urbano, tornando-se, hoje, o Parque da Rua do Porto e a Rua do Porto, respectivamente, com a mesma configuração até hoje e um plantio arbóreo diversificado. A área 2 relacionava-se mais às práticas esportivas, tornando-se, hoje, a Área de Lazer do Trabalhador, composta por 150.000 m<sup>2</sup> gramados e arborizados com quadras poliesportivas, sanitários e vestiários.

A decisão de afastar a via marginal e proporcionar o contato direto do pedestre com o rio foi decisiva para compor a lógica geral do parque. A Avenida Beira Rio ficou condicionada ao segundo plano, com uma grande redução do fluxo de veículos, e passou a se configurar como uma via de contemplação do Rio Piracicaba e acesso aos equipamentos turísticos e gastronômicos.

Apesar dessas medidas, a população não incorporou imediatamente o novo parque à rotina da cidade. No final da década de 1980, o poder executivo municipal e suas secretarias, antes dispersos em vários edifícios pela cidade, foram transferidos para esse local, em um novo edifício de 14 andares. Além disso, foi proposto um projeto urbanístico e paisagístico entre a Rua Antônio Correa Barbosa e a Rua do Porto e a abolição do tráfego de veículos na Rua do Porto, criando um grande calçadão para pedestres. Um novo parque foi projetado entre a Avenida Alidor Pecorari e a Rua Antônio Correa Barbosa, valorizando o lago existente e prevendo pistas de caminhada por toda sua extensão. Essas novas medidas conseguiram, por fim, consolidar o Parque da Rua do Porto como o mais importante parque urbano da cidade.

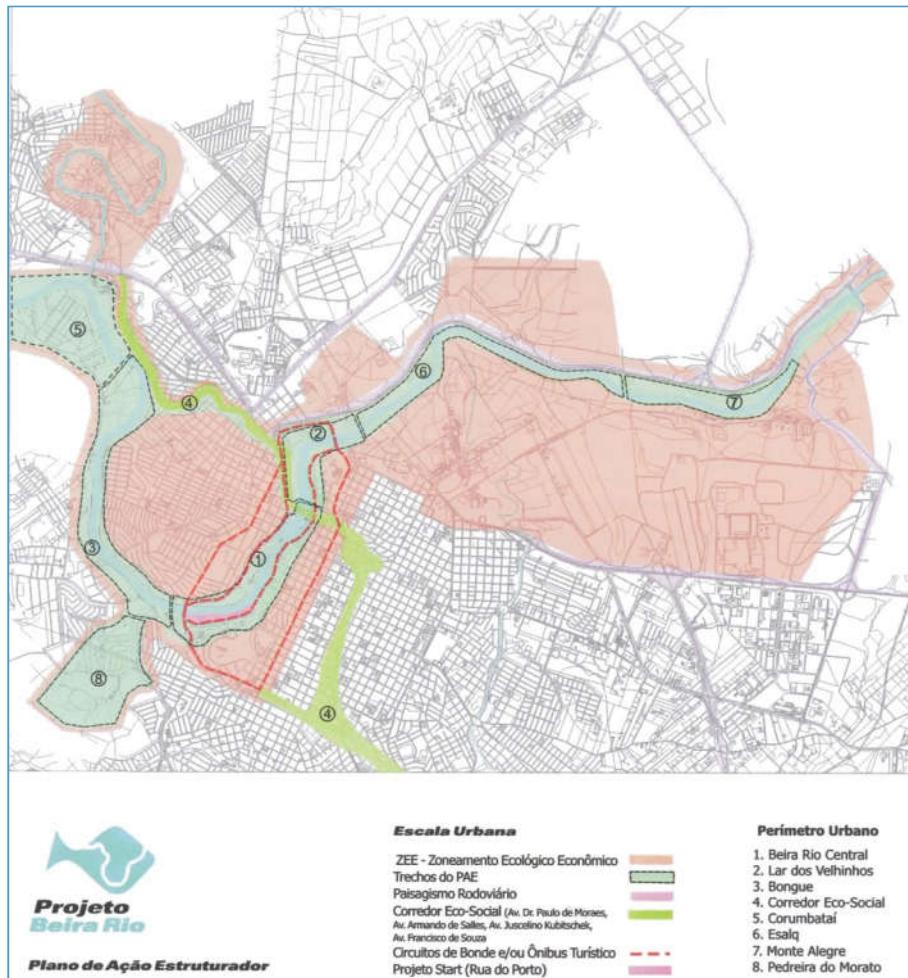
No decorrer dos anos, outras ações de melhoria e adaptação foram realizadas para aprimorar a qualidade dos parques e atender às expectativas dos diversos públicos que os frequentam. Na Área de Lazer do Trabalhador foram instaladas pistas para as práticas de skate e mountain bike, e o espaço do parque passou a ser utilizado também para a prática de gateball pela

comunidade nipo-brasileira. No Parque da Rua do Porto foram instalados novos equipamentos em decorrência da diversidade de usos, como academia ao ar livre para a terceira idade, área para recreação infantil e adaptação das pistas de corrida; houve uma revisão no paisagismo com o plantio de novas espécies; instalação de uma garagem de barcos junto ao lago para atender aos praticantes de remo, canoagem e de pedalinhos aos fins de semana.

A margem direita do rio também passou por um processo, mais lento, de reincorporação. Até 1974 era ocupada por engenhos de açúcar. Várias propostas foram estudadas e contemplavam diversas opções de programas de necessidades e o dilema entre manter ou demolir os edifícios existentes para a construção de novos, além de novas pontes para a conexão das duas margens. Em 1989, o conjunto histórico do Engenho Central foi tombado como patrimônio público e, três anos depois, as instalações da Semac (Secretaria Municipal de Ação Cultural) foram transferidas para lá. A inauguração da Passarela Pênsil (1992) foi fundamental para essa reincorporação ao conectar a margem direita à área central da cidade. Novamente, a área do Engenho Central foi alvo de diversas propostas e estudos que não foram consolidados, principalmente por conta da questão da desapropriação que se estendeu por anos, mas que deixaram diretrizes e premissas para as atividades que ali se instalariam.

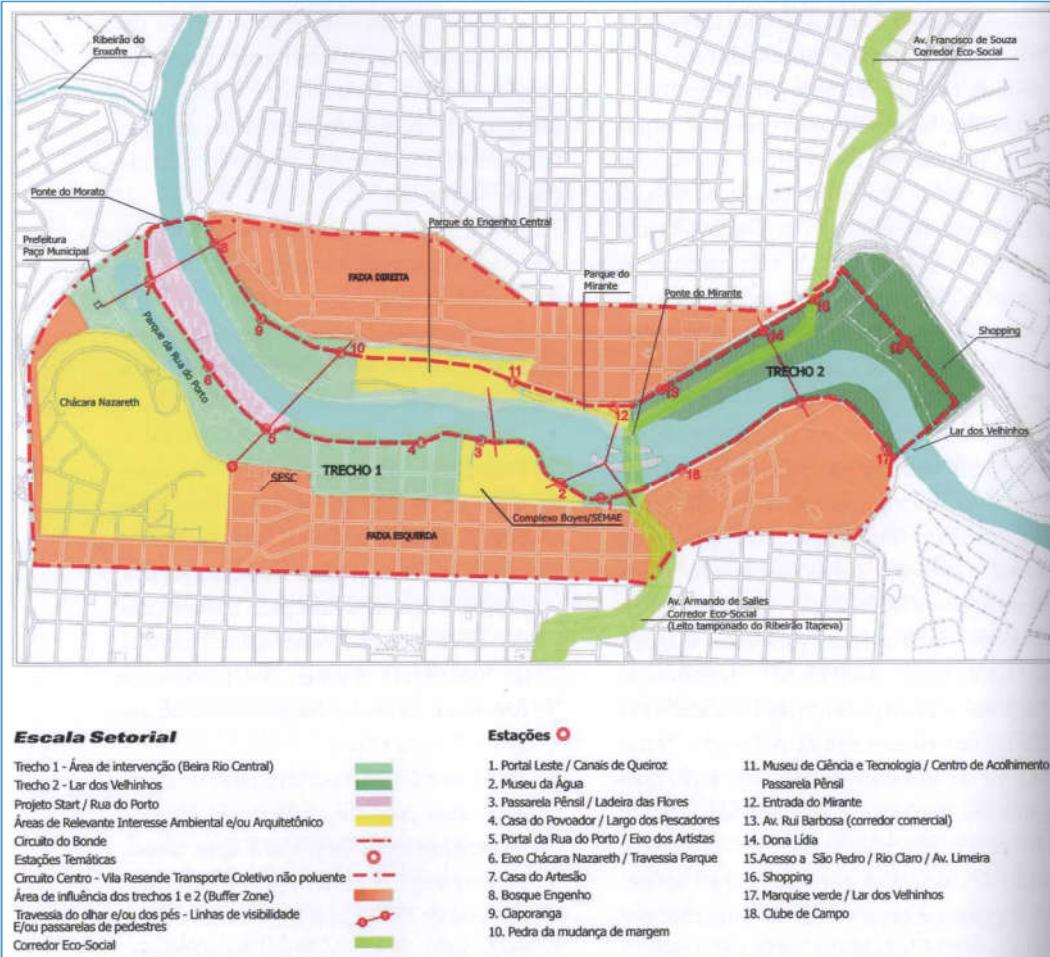
Apesar das iniciativas para a recuperação do entorno do rio, somente no ano 2000 o poder público buscou organizar e estabelecer uma unidade para as ações de intervenção. Surge o Projeto Beira Rio, com o objetivo de diagnosticar os problemas, potencialidades e especificidades sociais, culturais e espaciais na relação cidade-rio. Entre as diretrizes determinadas destacam-se a priorização do pedestre, a transformação e reconhecimento das margens como espaços públicos, a preservação e valorização do patrimônio cultural, a manutenção dos usos consolidados e integração com o entorno, e a valorização do verde através da recuperação da vegetação nativa. O Projeto Beira Rio foi incorporado à rotina municipal e vem sendo desenvolvido desde 2007.

O projeto Beira Rio, 2003.



Fonte: Ipplap, 2014.

O projeto Beira Rio. Os diversos setores: trecho 1 – Av. Beira Rio, trecho 2 – Lar dos Velhinhos, 2003.



Fonte: Ipplap, 2014.

Em 2002, um novo estudo foi realizado para o Parque do Engenho Central, com o objetivo de fornecer a infraestrutura necessária para os usos e eventos já consolidados, como o Salão Internacional do Humor, a Paixão de Cristo, a Festa das Nações, o Simtec e outros. Além disso, propunha a requalificação de alguns edifícios para sediar a administração do parque, o Museu de Ciência e Tecnologia e o Museu do Papel e Artes Gráficas. A proposta não foi executada, mas deu origem ao projeto do novo teatro no Engenho Central.

Em 2009, foi firmado o acordo oficial entre a prefeitura e o antigo proprietário formalizando a posse e permitindo os investimentos de fato pelo poder público para a requalificação da área. Iniciaram-se, então, as obras de urbanização do Engenho Central com redes subterrâneas de infraestrutura, pavimentação com blocos intertravados de concreto, adaptação do edifício 14 para receber o Salão Internacional do Humor, adaptação do edifício 14A para receber a administração do parque e um espaço para exposições, adaptação do edifício 6 para receber o novo teatro do Engenho – Teatro Municipal Erotídes de Campos – e adaptação dos edifícios 5, 7A e 7B para receber o Museu do Açúcar. (OTERO & SOUZA, 2014; OTERO, BOLOGNA & ALMEIDA, 2014; MONOLITO 23, 2014.)

## **O Rio Urbano: ações de valorização e aproximação**

### *Recuperação e proteção do sistema fluvial*

Como citado anteriormente, muitas foram as causas da degradação das águas em geral ao longo das décadas nas cidades brasileiras, especialmente após o período industrial. A impermeabilização do solo urbano, a ocupação de moradias nas várzeas, a supressão das matas ciliares e a redução das florestas, as alterações morfológicas nos cursos d'água, o saneamento básico precário, a ausência de planos diretores de drenagem urbana, o constante despejo de efluentes nas redes fluviais, a geração de energia sem avaliação profunda dos impactos ambientais e a ocupação irregular das áreas de APPs (Áreas de Preservação Permanente) são alguns dos exemplos de como não virar as costas para nossas águas, nossa maior fonte de vida.

A recuperação de rios urbanos tem sido estudada e pode ser entendida com base em sua abrangência e seus princípios, classificados em cinco categorias de atuação. Piracicaba é um grande exemplo de como esses princípios foram bem aplicados e culminaram em resultados expressivos.

- 1) Para que o objetivo desta ação possa ser atingido, é necessário entender o rio como uma parte do todo do qual faz parte, ou seja, o rio é apenas um item que compõe a bacia hidrográfica. Sendo assim, é possível subdividir o conjunto para que possa ser estudado e entendido de acordo com as especificidades de cada trecho, mas sem perder a noção do todo.
- 2) Qualidade da água: a dificuldade de manter a qualidade da água se dá em função de sua escala de atuação, dos longos prazos, da demanda por investimentos e da dificuldade de monitoramento constante. Como está diretamente ligada às nascentes, cabeceiras, córregos, alagados e várzeas, faz-se necessário preservar essas áreas e manter a vegetação nativa, identificar pontos

de contaminação e despejo de efluentes para suprimir as fontes de poluição e instituir a coleta seletiva do lixo e dos resíduos da construção civil.

3) Morfologia e hidrologia: a alteração dos cursos naturais dos rios tem sido recorrente há muito tempo. As canalizações, retificações ou tamponamentos<sup>3</sup> somente contribuem para o aumento das inundações. Como medida de intervenção, é necessário recuperar os meandros dos rios quando possível, bem como os fundos de vale e a vegetação das margens, buscando o traçado original e a diminuição da velocidade de fluxo d'água, a remoção de sedimentos e de paredes de contenção de concreto quando existentes, além da inserção de uma rede de macro e microdrenagem.

4) Ecossistema e biodiversidade: a recuperação da flora e da fauna é um dos fatores determinantes para a recuperação de todo o complexo. A recomposição dos ecossistemas pela preservação da vegetação remanescente e o regaste da mata ciliar garante a recriação dos *habitat* naturais e da vida animal.

5) Inundação, drenagem e permeabilidade: como já citado, a impermeabilidade do solo e a ausência de drenagem eficaz são grandes agravantes das inundações. Para contornar essa situação se faz necessário o alargamento das várzeas, proteção e/ou criação de alagados, retenção das águas pluviais em cada escala por meio da drenagem adequada, aumento das áreas verdes e permeáveis e pavimentação drenante adequada em solo urbano.

---

<sup>3</sup> Ato de tampar, obstruir.

### ***Articulação com as políticas urbanas***

É necessário que as várias esferas do poder público atuem em conjunto para que se possa determinar um plano de desenvolvimento amplo e que não cause impactos isolados. Atrelar as políticas urbanas às questões ambientais é extremamente importante. A definição de usos e parcelamento do solo, dos índices de ocupação, das áreas reservadas ao lazer e à infraestrutura garante a preservação das áreas em questão e significa uma melhora na qualidade do ambiente e das relações ali vivenciadas. Isso, quando pensado juntamente com o desenvolvimento econômico, pode significar também a geração de novos empregos e rendas.

### ***Inserção do rio no tecido urbano***

Apesar das medidas anteriores, os rios continuam sendo uma barreira, um obstáculo que segregava dois lados. A questão da travessia e reintegração das margens deve ser uma das diretrizes também. Conexões como pontes, passarelas e balsas garantem o fluxo de pedestres, ciclistas e veículos pelos bairros adjacentes. Além disso, vale também incentivar o transporte fluvial (carga ou pessoas), criando uma rede intermodal de transportes, e a valorização das margens, criando espaços seguros e atraentes que acolham a população com qualidade, áreas verdes e áreas de lazer, tornando-se elemento de referência urbana.

### ***Valorização da identidade local e de sentido de cidadania***

Os rios são como patrimônio das e para as cidades. Muitas vezes o rio se torna o principal aspecto que define um lugar. Os planos bem-sucedidos de intervenção são aqueles que conseguem reconquistar o valor de seus rios e conscientizar a população dessa importância através da recuperação do passado histórico do rio, da preservação das atividades consolidadas, de parcerias com instituições de ensino, da apresentação da cidade a partir do eixo do rio, da revitalização das margens como espaço de eventos,

da valorização do mobiliário e ambiente urbanos, da capacitação do turismo e ecoturismo, do atendimento das reivindicações da população e da inserção de referências ao ecossistema no projeto como um todo.

#### *Implementação, monitoramento e gestão dos planos*

Por fim, surgem as questões sistêmicas e de gestão. A efetivação do projeto de recuperação de um rio é uma questão regional e não de uma cidade apenas, pois comprehende a bacia como um todo. Isso significa que, na maioria das vezes, será necessária uma parceria pública entre os municípios envolvidos para que o projeto saia do papel e tenha êxito. Além disso, existe a questão financeira, que implica a viabilidade da proposta. Hierarquizar e estabelecer prioridades permite a implantação progressiva e garante o tempo necessário para a captação de recursos. É importante destacar também que esses planos de recuperação de um rio são estratégias de intervenção em longo prazo, o que significa que serão administrados por diversas gestões. (GORSKI, 2014.)

Em Piracicaba, as ações para a recuperação do rio foram uma conquista da população desde meados da década de 1980 até os longos anos pelos quais se desenvolveram. A reapropriação das margens para transformar áreas degradadas e negadas em espaços públicos de qualidade, que acolhem a população, resultou na incorporação do rio como identidade da cidade. A luta pelos investimentos necessários para a despoluição do rio, a recuperação da vegetação nativa e a proposição do contato visual e físico com as margens e as águas são questões socioambientais incorporadas pela população local e recorrentes em seu vocabulário.

Hoje é impossível desassociar a imagem do município à do parque urbano. O Parque da Rua do Porto, por exemplo, tornou-se um imenso sucesso, configurando-se com a própria identidade local, mesmo em reformulações buscando constantemente sua melhoria.

O Ipplap (Instituto de Pesquisas e Planejamento de Piracicaba), a Setur (Secretaria de Turismo), a Semac (Secretaria Municipal de Cultura), a Selam (Secretaria de Esportes, Lazer e Atividades Motoras), dentre outros gestores municipais, têm viabilizado todo esse processo com êxito e a necessária continuidade através das gestões.

Vista aérea do Parque João Herrmann Neto (no primeiro plano) e Rua do Porto, ao fundo.



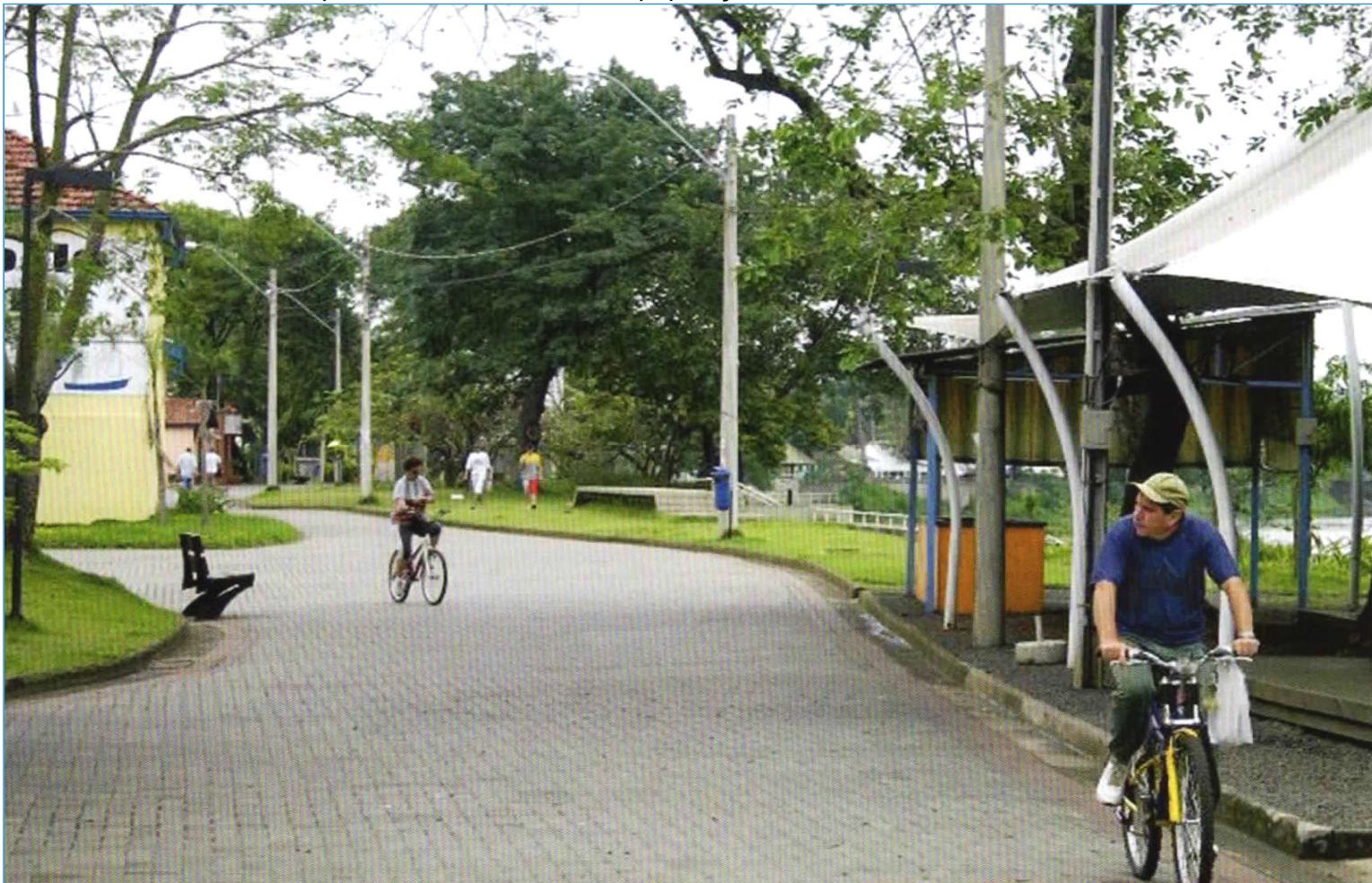
Fonte: Ipplap, 2014.

Vista do Rio Piracicaba a partir de seu importante salto d'água, a passarela pênsil e o Parque do Mirante, à direita.



Fonte: Ipplap, 2014.

Rua do Porto, a orla fluvial ativada pela adesão constante da população local e de visitantes.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

## **Um sistema de parques integrados.**

A concepção desenvolvida pelo escritório Stuchi & Leite Projetos (2015) emerge na sequência de uma história rara no Brasil, de implementação de parques junto ao rio, valorizando-o, bem como suas bordas.

Qual a importância de Piracicaba promover mais um novo e grande projeto junto ao seu rio e, assim, continuar sua trajetória exemplar no Brasil?

Ao longo do século 20, principalmente, as cidades brasileiras foram urbanizadas sem planejamento, sem tomar o devido cuidado com os recursos hídricos e de áreas verdes. Expansão e esgotamento foi o modelo errático adotado: expandiu-se a mancha urbana sem o planejamento necessário e, assim, esgotaram-se os recursos vitais da cidade.

Em outras palavras, fez-se “praticamente tudo errado”: impermeabilizou-se demais o solo, construiu-se nas margens e nas bordas dos rios, destruíram-se, de maneira dramática, todas as áreas verdes e não se desenvolveram parques lineares. O retrato cruel é que agora as cidades brasileiras estão pagando um preço altíssimo ao ver dois sintomas graves, quase que opostos e simultâneos: inundação e falta de água.

Continua-se a ver em épocas de muitas chuvas, que são normais, várias partes das cidades inundando, culminando em enchentes, tragédias e no sofrimento da população mais carente que ocupa essas áreas. Deixa-se de captar as águas nas áreas verdes, nas áreas permeáveis da cidade e acelera-se a velocidade das águas captadas no solo permeável e nas grandes galerias. Esse processo culmina em um aumento dramático da velocidade de escoamento da água pelo caminho que percorre até chegar nos córregos e rios onde desembocam, ou seja, tudo está mais impermeável e mais acelerado. Qualquer chuva faz com que, imediatamente, tenhamos alagamentos.

Ao não valorizarmos os nossos rios, nossas áreas verdes e nossas bordas, ou seja, ao não promovermos uma adequada relação cidade-água, deixamos de valorizar a possibilidade de captação e retenção de águas nas épocas em que chove mais para utilizá-las nas épocas em que a água é mais escassa. Tudo isso está diretamente ligado aos parques lineares, à correta ocupação das bordas e à valorização das águas pelas cidades, uma das maiores pautas atuais em todo o planeta.

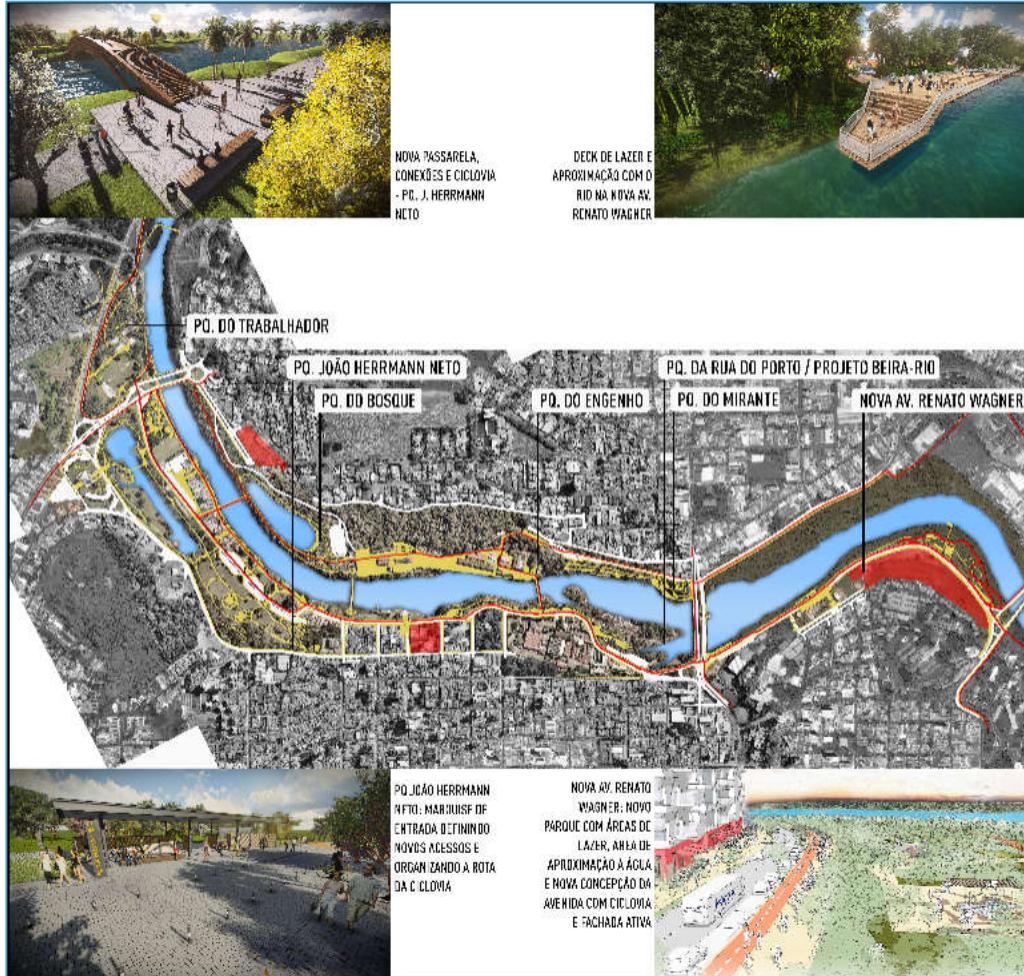
Piracicaba é uma exceção, no sentido de que há muitas décadas vem valorizando o seu potente rio, que é muito relevante em sua bacia, uma das mais importantes do estado de São Paulo. A cidade não dá suas costas ao rio. Nasceu a partir dele. A área central é cortada pelo Rio Piracicaba e nunca houve uma ocupação desenfreada que ocasionasse os erros notáveis das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, por exemplo, de suprimir todas as áreas verdes e construir marginais e vias expressas em ambas as margens. Tivemos também, desde o primeiro parque, o do Mirante, uma valorização das bordas do rio chegando até, recentemente, a uma situação rara e de excesso de sucesso: a Rua do Porto e a Avenida Beira Rio, que são extremamente populares.

Concomitantemente a esse processo que vem ocorrendo recentemente (2014/2015), a Prefeitura tomou a importante iniciativa de recuperar o primeiro de todos os parques, do Mirante, por meio de um concurso nacional organizado em parceria entre a Prefeitura do Município de Piracicaba e o IAB (Instituto de Arquitetos do Brasil), que está contido na íntegra no Cadus “Concurso Parque do Mirante”. O concurso foi realizado no final de 2014 e fizeram parte da comissão julgadora do concurso arquitetos e urbanistas que participaram e participam ainda de diversos projetos dos parques na orla do Rio Piracicaba: Marcelo Ferraz (Brasil Arquitetura e autor do Novo Teatro do Engenho), Eduardo Martini (ex-diretor do Ipplap e autor do projeto Beira Rio), Carlos Leite (Stuchi & Leite Projetos, autor do projeto em curso aqui descrito), Vinicius Andrade (Andrade Morettin Arquitetos), Luís Antônio Jorge (professor FAU/USP) e tendo como consultor Pedro Mendes da Rocha, autor do projeto em curso do Museu do Açúcar.

Dentro desse contexto, o trabalho em curso chega com duas importantes missões:

- a) uma abordagem integral para o conjunto de parques e ações que se implementaram ao longo dos séculos 20 e 21, atuando como um plano estratégico para o território da Orla Fluvial do Rio Piracicaba em seu trecho central da cidade;
- b) acrescentar dois trechos que estavam pouco integrados ao conjunto central de parques: a Área de Lazer do Trabalhador, requalificado e integrado ao Parque João Herrmann Neto (Parque da Rua do Porto) e Avenida Beira Rio, e o trecho da nova Avenida Renato Wagner, que, além de receber novo desenho viário, enfatiza o transporte público e a ciclovia, recebe um novo parque, entre as Pontes do Mirante e do Lar dos Velhinhos.

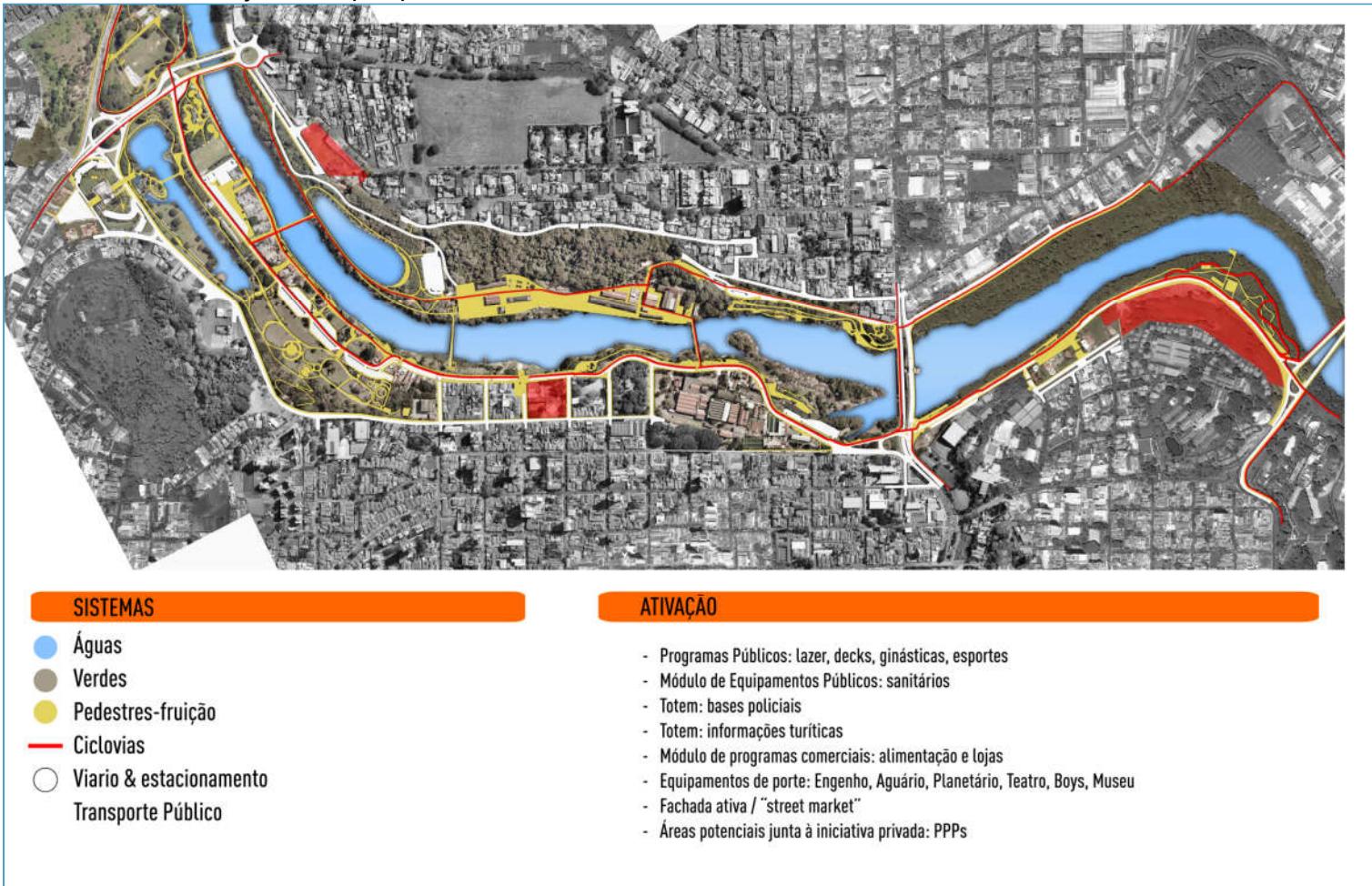
Projeto proposto para o conjunto de parques na orla do Rio Piracicaba.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.



Os diversos sistemas no conjunto de parques na orla do Rio Piracicaba.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

Os diversos sistemas e táticas de ativação do conjunto de parques na orla do Rio Piracicaba.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

Ao implementar uma estratégia geral para o conjunto de parques, estabelece-se, então, um sistema integrado de parques lineares ao longo da orla do Rio Piracicaba que, subindo o rio, vem desde a Área de Lazer do Trabalhador e integra o Parque João Herrmann Neto, a Rua do Porto e a Avenida Beira Rio, a área da Fábrica Boyes – sendo reabilitada com novos usos e programas –, o Museu da Água, que vem na sequência da fábrica Boyes até a Ponte do Mirante, o trecho da nova Avenida Renato Wagner e, na outra margem do rio, também subindo o rio, o trecho do futuro Parque do Bosque, o Parque do Engenho Central, o Parque do Mirante e a oportunidade futura de se incorporar, ainda, o território que pertence à companhia City de Desenvolvimento e integrá-lo à outra margem onde foi desenhado o parque da nova Avenida Renato Wagner.

Ao agregar mais um trecho que até então estava “esquecido”, da Av. Renato Wagner, com uso degradado atualmente, promove-se importante conexão urbana e integração de parques: território vizinho dessa sequência de parques junto à orla do rio e é rota para outro grande e importante parque na cidade que é o *campus* da Esalq-USP (Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, com área de aproximadamente 15 ha).

Essa estratégia geral para o conjunto de parques estabelece algumas ações fundamentais, a saber: complementar a inserção de programas públicos (lazer, deques, ginástica, esportes), de equipamentos públicos (sanitários), de totens de bases policiais e informações turísticas, de módulos de programas comerciais (alimentação), de equipamentos de porte (Engenho Central, Aquário, Planetário, Teatro, Fábrica Boyes renovada, Museus), da fachada ativa/“street market” (embasamento comercial junto ao Lar dos Velhinhos na nova Av. Renato Wagner) e de áreas potenciais junto à iniciativa privada, através das PPPs.

Dentro da estratégia de integração dos vários parques contínuos desenvolve-se também a requalificação da Área de Lazer do Trabalhador. Assim como os demais, por um lado, faz parte da estratégia geral de parques lineares e preserva a orla ao longo do rio nas duas margens e, por outro lado, cada parque tem a sua vocação específica:

- Área de Lazer do Trabalhador: vocação esportiva;
- Parque João Herrmann Neto: vocação recreativa, caminhada e corrida;
- Rua do Porto: turismo gastronômico;
- Avenida Beira Rio: aproximação às águas (contemplação), religiosa e cultural;
- Parque do Engenho Central: equipamentos de grande porte (Teatro do Engenho e o futuro Museu do Açúcar) e as grandes festas e eventos anuais que ali acontecem (o Salão Internacional do Humor, a Paixão de Cristo, a Festa das Nações, o Simtec e outros);
- Parque do Mirante: pioneiro, com vocação ambiental e contemplação no momento mais especial do rio que é a importante queda d'água – o Salto do Rio Piracicaba, de onde origina o nome da cidade: da língua tupi e que significa “o lugar onde o peixe para”;
- O trecho da nova Avenida Renato Wagner: com vocação de aproximação das águas e de lazer em meio à mata.

## O novo projeto: dois novos trechos de parques lineares

Especificamente no novo trecho projetado da nova Avenida Renato Wagner, as ações propostas são:

- reconfiguração viária da Avenida Renato Wagner para privilegiar o transporte público;
- implementação de ciclovia, que complementa o plano cicloviário da cidade;
- aumento da largura das calçadas e áreas peatonais,<sup>4</sup> com todos os pisos propostos permeáveis e assegurando a desejável microdrenagem; e,
- fachada ativa junto a toda grande extensão do terreno do Lar dos Velhinhos instrumento urbanístico previsto nos planos diretores mais recentes das cidades, recentemente com grande sucesso no Novo Plano Diretor de São Paulo, sendo adotado também na atual revisão do Plano Diretor de Piracicaba pelo Ipplap, que incentiva a iniciativa privada a implementar o uso de comércio e serviços no embasamento das edificações para promover uma maior dinâmica no chão da cidade, em outras palavras, “a cidade para as pessoas”.

Estabelecerá algumas áreas de lazer e caminhada em meio à mata e três importantes plataformas de aproximação às águas, todas elas de madeira sobre estrutura de aço (obras a serem desenvolvidas pelo Lamem (Laboratório de Madeiras da USP São Carlos). O deque central, com extensão de 84 metros, que se projetará sobre o rio, terá ainda agregado a ele uma plataforma flutuante de 36 m<sup>2</sup>. No trecho de maior presença de bosque, junto à área de caminhada e ciclovia, se projetará um deque menor de 225,57 m<sup>2</sup> em balanço sobre a água. No meio da mata haverá uma importante Praça das Águas que, juntamente às Topologias Lúdicas, são tendência nos parques urbanos contemporâneos pelo mundo, com grande aderência da população em geral,

---

<sup>4</sup> Peatonal = relativo a pedestre.

principalmente crianças, o que cumpre um papel muito desejável, em uma cidade que já tem essa tradição, de fazer com que águas e áreas verdes, parque linear e bordas d'água sejam instrumentos educativos e educadores para a população, no sentido de estreitar cada vez mais esta intensa relação da cidade com as áreas verdes e suas águas.

O novo parque da nova Av. Renato Wagner.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

O novo parque da nova Av. Renato Wagner. Secção transversal antes e depois, destacando a permeabilidade junto à orla do rio.



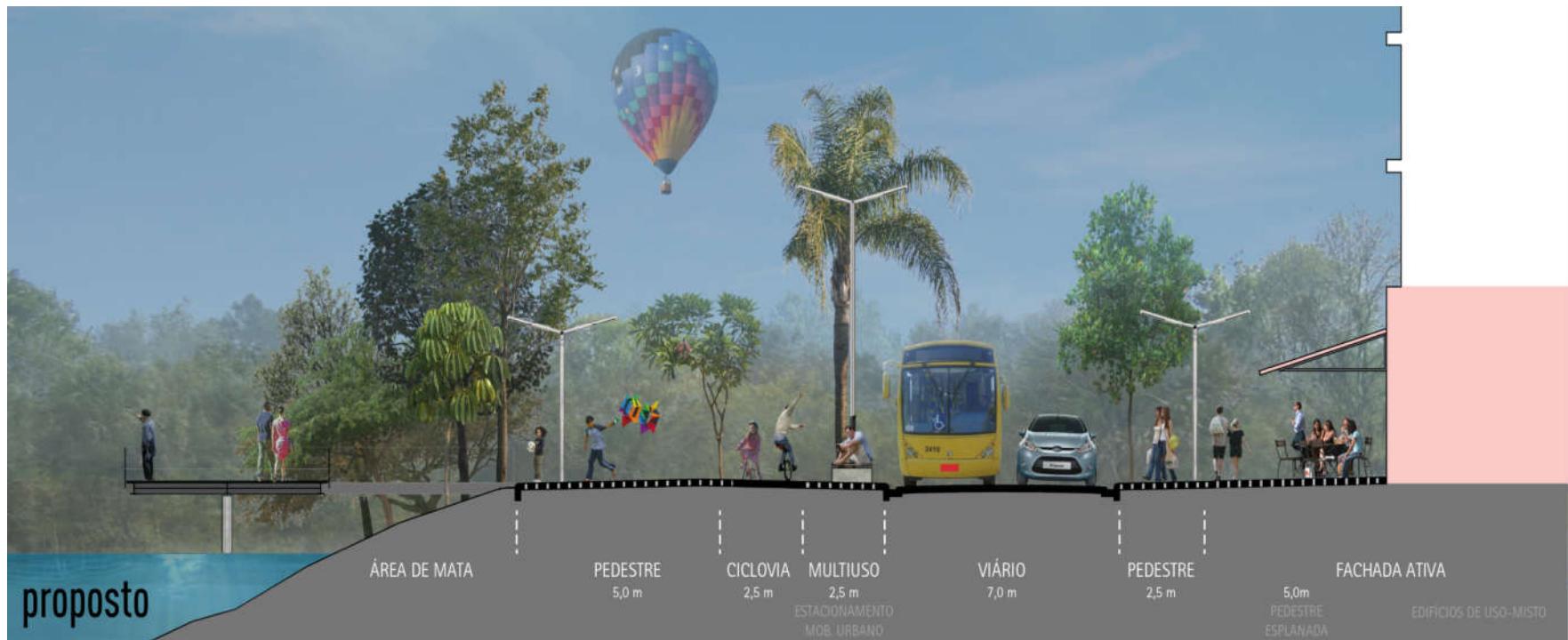
Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

O novo parque da nova Av. Renato Wagner, destacando a proposta de fachada ativa junto ao Lar dos Velhinhos, à direita.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

O novo parque da nova Av. Renato Wagner. Secção transversal destacando o parque e o deque sobre o rio.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

O novo parque da nova Av. Renato Wagner. Vista geral destacando a fachada ativa (misto de residência e comércio), a presença do transporte público, da ciclovia, do calçadão e da Praça das Águas junto ao bosque.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

O novo parque da nova Av. Renato Wagner. A reconfiguração do espaço por meio das fachadas ativas (embasamento comercial) junto ao parque induz a uma cidade mais dinâmica e humanizada.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

O deque central com a plataforma flutuante dando continuidade às ações de aproximação cidade-água.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

Trecho de bosque com a Praça das Águas, deque, ciclovia, áreas de caminhada e área de lazer infantil (topologias lúdicas).



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

A Praça das Águas e da Topologia Lúdica.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

A Praça das Águas e da Topologia Lúdica.



CORTE AA' - ÁREA DE LAZER INFANTIL



CORTE BB' - ÁREA DE LAZER INFANTIL



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

O deque central e plataforma flutuante.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

O deque central e plataforma flutuante.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

Parque João Herrmann Neto. Nova passarela, conexões e ciclovía.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

Parque João Herrmann Neto. Nova passarela, conexões e ciclovias.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

Parque João Herrmann Neto. Nova passarela, conexões e ciclovía.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

Parque João Herrmann Neto. Nova passarela, conexões e ciclovía.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

Parque João Herrmann Neto. Nova passarela, conexões e ciclovía.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

Parque João Herrmann Neto. Marquise de entrada definindo novos acessos e organizando a rota da ciclovia.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

Parque João Herrmann Neto. Marquise de entrada definindo novos acessos e organizando a rota da ciclovia.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

Parque João Herrmann Neto. Marquise de entrada definindo novos acessos e organizando a rota da ciclovia.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

Parque João Herrmann Neto. Marquise de entrada definindo novos acessos e organizando a rota da ciclovia.



Fonte: Stuchi & Leite Projetos/Ipplap, 2015.

## **Cidade reinventada. Cidade Inovadora. Cidade criativa.<sup>5</sup>**

Externalidades espaciais invejáveis aos teóricos da economia urbana: de Jane Jacobs – a canadense que pioneiramente anunciou os potenciais da diversidade urbana que metrópoles como a sua querida Nova York traziam como diferencial de crescimento econômico e riqueza de vida coletiva – a Edward Glaeser, o guru de Harvard das externalidades econômicas que as metrópoles contemporâneas proporcionam; de Richard Florida, o acadêmico-*popstar* que cunhou o conceito das cidades criativas, ao prêmio Nobel de Economia, Paul Krugman, defensor das maiores densidades urbanas.

Quarenta anos atrás, Jane Jacobs mostrou-nos que o sutiã não foi inventado por especialistas em lingerie, mas por uma costureira experimental de Nova York, que logo reconheceu a procura por sua nova criação numa cidade ávida por inovação e experimentação, povoada por uma concentração única de diversidade social.

Nova York continua repleta de pessoas inovadoras e criativas que estão liderando a sua reinvenção quando, no fim do século passado, especialistas preconizam seu declínio – o declínio da maior megaciudadade do século 20, 18 milhões de habitantes, seria inexorável numa sociedade informacional e onde o lugar perderia relevância, quando, na verdade, a *e-society* só faz valorizar o ambiente real. (Megaciudades são oficialmente definidas pela Organização das Nações Unidas como cidades com mais de 10 milhões de habitantes).

Nunca as pessoas visitaram tanto Nova York para fazer aquilo que é a essência, afinal, das cidades: encontrar gente, fazer trocas (amorosas, afetivas, de negócios, turismo, entretenimento, criação, educação etc.).

Se existe um especialista que há muito vem estudando essas questões com muito rigor, esse é Sir Peter Hall. Aos 78 anos, com mais de 40 livros publicados, o catedrático da Bartlett, University College London, é um otimista incansável e ferrenho defensor do papel inovador das metrópoles. Em junho de 2008, ele me recebeu em seu aconchegante e típico sobrado do subúrbio de Londres para, ao final da conversa, dizer que inovação urbana importa tanto quanto infraestrutura urbana. Ao ser questionado sobre os desafios complexos das megaciudades em se refazerem – falávamos de projetos urbanos em curso em Londres, do desastre urbanístico que foi a implantação de Canary Wharf e das dificuldades em implementar intervenções urbanas em São Paulo –, lembrou-me, sabiamente, que Roma, Londres, Paris e Nova York estavam entre as três maiores cidades em seus respectivos tempos de auge quando suas grandes inovações urbanas ocorreram.

---

<sup>5</sup> LEITE, pp. 6-12.

Em sua brilhante e elucidativa história das cinco cidades que formataram o mundo (Jerusalém, Atenas, Roma, Londres e Nova York), Douglas Wilson lembra-nos que as grandes cidades sempre viveram problemas e virtudes decorrentes de seu sucesso, de sua aglomeração:

“Durante os primeiros séculos da Era Cristã, Roma teve cerca de 3 km de comprimento e aproximadamente a mesma largura. Os romanos sabiam como preencherê-la e a população era, provavelmente, entre um e dois milhões de pessoas. As ruas estavam tão congestionadas que os cavalos e as carroças não eram permitidos. A única maneira de percorrer toda a cidade era andar a pé ou transportado em uma maca. Só os ricos poderiam evitar andar.” (Wilson, 2009, p. 112-113.)

As grandes cidades, que inovam e lideram o progresso da sociedade em suas épocas de auge no planeta, sempre enfrentaram seus ciclos de decadência e ressurgimento, reinvenção: “Ao contrário de Nero, os governantes da Inglaterra não queimaram a sua cidade a fim de construí-la novamente. Mas ela se queimou, e eles tiveram a oportunidade de reconstruí-la. Após dois anos de fogo, duzentas casas haviam sido construídas, e, no ano seguinte, outras seiscentas. Não era bem o progresso rápido e vigoroso que alguns historiadores têm afirmado, e durante alguns anos Londres teve todos os aspectos de uma cidade arruinada, mas aos poucos foi ressurgindo para, posteriormente, liderar o mundo”. (Wilson, 2009, p. 160.)

Ou seja: Megacidades funcionam. Megacidades lideram. Megacidades se reinventam.

Por que as metrópoles contemporâneas compactas – densas, vivas e diversificadas nas duas áreas centrais – propiciam um maior desenvolvimento sustentável, concentrando tecnologia e gerando inovação e conhecimento em seu território?

As metrópoles são o grande desafio estratégico do planeta neste momento. Se elas adoecem, o planeta torna-se insustentável. No entanto, a experiência internacional – de Barcelona a Vancouver, de Nova York a Bogotá, para citar algumas cidades mais verdes – mostra que as metrópoles se reinventam, se refazem.

Já existem diversos indicadores comparativos e *rankings* das cidades mais verdes do planeta. Fora dos países ricos, Bogotá e Curitiba colocam-se na linha de frente como *cases* a serem replicados.

A reinvenção das metrópoles contemporâneas, no século 21, passa pelos novos indicadores que mostram oportunidades em termos de cidades mais sustentáveis e mais inteligentes do que as que cresceram e se expandiram sem limites no século 20.

O desenvolvimento sustentável é o maior desafio do século 21. A pauta da cidade é, no planeta urbano, da maior importância para todos os países, pois: (a) dois terços do consumo mundial de energia advêm das cidades, (b) 75% dos resíduos são gerados nas cidades e (c) vive-se um processo dramático de esgotamento dos recursos hídricos e de consumo exagerado de água potável. A agenda Cidades Sustentáveis é, assim, desafio e oportunidade única no desenvolvimento das nações.

A ecologia *da* cidade e não a ecologia *na* cidade, ou a natureza como um sistema separado na cidade, um eco-urbanismo ou ecologia urbana. Trata-se de questões sérias e prementes, independentemente de rótulos.

Devemos ficar atentos às imensas perspectivas que as tecnologias verdes, aliadas à gestão inteligente do território, estão abrindo no desenvolvimento urbano de novos territórios, sejam novos bairros sustentáveis, sejam cidades inteiras verdes (Masdar no Dubai, desenvolvida por Sir Norman Foster, é o maior exemplo). São, por hora, artefatos urbanos pioneiros e caros, portanto pertencentes a minorias. O que não exclui a sua investigação crítica. Como qualquer outra inovação grandiosa, complexa e custosa, pode-se daí extrair inovações menores e mais acessíveis, práticas replicáveis em lugares mais populosos.

A democratização das informações territoriais com os novos sistemas de tecnologia de informação e comunicação deve favorecer a formação de comunidades participativas, além de *e-governance*: serviços de governo inteligente mais ágeis, transparentes e eficientes, pelo compartilhamento de informações. Ou seja, as cidades inteligentes, *smart cities*, podem e devem alavancar a otimização da vida urbana, seja com serviços avançados na cidade formal, seja nas novas oportunidades nos territórios informais.

Nas últimas décadas, tem-se observado uma emergência comum às grandes metrópoles mundiais: os antigos espaços urbanos centrais estão perdendo boa parte de suas funções produtivas, tornando-se obsoletos e transformando-se em territórios disponíveis, oportunos. Trata-se dos chamados vazios urbanos, *wastelands* ou *brownfields*.

Do ponto de vista urbanístico, essas transformações resultaram em uma série de problemas comuns que vêm afetando as nossas cidades hoje. O abandono das áreas centrais metropolitanas pelo setor industrial e a consequente degradação urbana de espaços com potencial tão evidente de desenvolvimento – afinal, dotados de preciosa infraestrutura e memória urbana – é face da mesma moeda que expõe a urbanização ilegal, porém real e incontrolável, de nossas periferias. As consequências desse chamado espraiamento urbano são dramáticas em termos de total insustentabilidade ambiental, social, econômica e urbana (ocorre, invariavelmente, em áreas de proteção ambiental).

As áreas industriais obsoletas tornam-se alvo dos grandes projetos urbanos, principalmente nas metrópoles dos países desenvolvidos, como concentradoras de estratégias de intervenção no espaço ora degradado e subutilizado. É a reconversão industrial. Vazios urbanos tornam-se palco da implantação desses projetos aliados ao surgimento de políticas urbanas de desregulamentação urbanística e parcerias entre o poder público e a iniciativa privada. São os chamados *clusters* urbanos criativos.

O *cluster* pioneiramente transformado de Montreal, Atelier Angus, e os *clusters* de enorme escala territorial de São Francisco Mission Bay e Barcelona 22@ (antigo bairro industrial de Poblenou) são os casos de grande relevância em meio a dezenas de novos territórios implantados em áreas centrais deterioradas em cidades dos Estados Unidos, da Europa e Ásia.

Esses *clusters* urbanos pautam a sua estratégia central produtiva em serviços avançados, parte da chamada nova economia. Por meio de parcerias público-privadas sempre calcadas na criação eficiente de agências de desenvolvimento específicas, tais territórios têm conseguindo rápido sucesso nos processos de regeneração urbana e reestruturação produtiva.

Os quatro estudos de caso discutidos na segunda parte deste Caderno de Estudos focam um mesmo problema: a regeneração urbana e reestruturação produtiva de áreas metropolitanas deterioradas de localização central, dotadas de centralidade, memória urbana e infraestrutura preciosa. São quatro territórios que buscam a reinvenção da metrópole, a construção da cidade dentro da cidade. A otimização das estruturas existentes para gerar uma cidade compacta. Há sempre o papel protagonista das infraestruturas urbanas no redesenvolvimento urbano: a oportunidade estratégica das estruturas de transporte e das pré-existências edificadas reciclarem o território.

São Francisco iniciou, há 12 anos, o redesenvolvimento do território de Mission Bay, 122 hectares de antigos usos industriais, ferroviários e portuários sendo transformados em novo bairro contínuo ao centro da cidade pela implantação propulsora de um *cluster* de biotecnologia ligado ao novo *campus* da Universidade da Califórnia em São Francisco.

Em comum, dois fatores essenciais no sucesso destas transformações:

- Planejamento e gestão eficientes, contínuos e de longo prazo;
- Implementação de agências de redesenvolvimento urbano-econômico específico.

O outro caso é o território da Operação Urbana Diagonal Sul, Orla Ferroviária de São Paulo. Infelizmente, ainda não foi implementado no Brasil nenhum projeto urbano de grande porte para a necessária regeneração de nossas metrópoles.

Este caso apresenta-se como relevante, entretanto, por algumas razões: trata-se da mais extensa operação urbana oficialmente delimitada pelo poder público no Brasil; está em vias de ser iniciada após anos de debates e de estudos, seja no âmbito de consultorias profissionais, de agentes públicos ou na academia; é objeto de estudos acadêmicos e profissionais desde 2002.

Qual é a explicação para tão rápidas transformações que, de uma só estocada, se fazem a partir de mutações econômicas, urbanísticas e culturais neste início de século 21? As metrópoles são o *locus* da diversidade – da economia à ideologia, passando pela religião e cultura. E esta gera inovação. As maiores cidades do hemisfério norte descobriram isto já há alguns anos e têm se beneficiado enormemente – inclusive em termos da atração de novos investimentos – desse diferencial, dessas externalidades espaciais.

Como ambientes únicos de uma desejável, democrática e estimulante concentração de diversidade – a vida econômica se desenvolve por meio da inovação, como diria Jane Jacobs – tais cidades têm investido pesadamente na regeneração de suas áreas centrais improdutivas e esvaziadas com a implementação de *clusters* tecnológicos como estratégia de alavancagem de amplos processos de recuperação urbana e reestruturação produtiva do território.

Lembremo-nos de que ambientes com alta concentração de pessoas criativas crescem mais rapidamente e atraem mais gente de talento, conforme vêm demonstrando os estudos de Richard Florida acerca das cidades criativas. Metrópoles com *clusters* de alta tecnologia contêm maior número de pessoas de talento do que outras. Talento, tolerância e diversidade são os ingredientes indissociáveis no crescimento destas metrópoles que lideram o *ranking* de cidades criativas.

Outras pesquisas demonstram que maiores densidades populacionais urbanas estão diretamente ligadas a maior desenvolvimento de inovação urbana, gerando outro interessante debate contra o modelo de cidade-subúrbio (baixa densidade) e em defesa das grandes metrópoles com muito maior densidade.

Paul Krugman, em um de seus recentes artigos semanais no *The New York Times* atacou: “(...) eu vi o futuro e como ele funciona. Na velha Europa. Considere que estou no momento em um agradável bairro de classe média, que consiste principalmente de prédios de apartamentos de quatro ou cinco pavimentos, com acesso fácil ao transporte público e muitas das compras locais. É o tipo de vizinhança em que as pessoas não têm que dirigir muito, mas é também uma espécie de bairro que mal existe na América, raramente nas grandes áreas metropolitanas. A grande Atlanta tem aproximadamente a mesma população da grande Berlim – mas Berlim é uma cidade de *trams*, motos e bicicletas, enquanto Atlanta é uma cidade de carros, carros e carros. Uma grande fração da população americana vive em lugares como este. Sim, a América tem em geral uma inadequada baixa densidade”. (Krugman, 2008.)

Não se trata apenas de conceituação para cidades desenvolvidas ou territórios ricos. A abordagem das externalidades espaciais pode ter nascido baseada em pesquisas de autores internacionais focando as experiências exitosas de grandes cidades do hemisfério norte – Nova York, Montreal, Barcelona e São Francisco – mas atualmente há indicadores emergentes e muito promissores presentes em grandes cidades como São Paulo ou Mumbai. Mais ainda: florescem indícios de externalidades espaciais positivas nos chamados territórios informais, de Heliópolis, em São Paulo, o Dharavi, em Mumbai, assim como estudos de pesquisadores consagrados tais como Edward Glaeser e Hernando de Soto.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> LEITE, pp. 6-12.

Não ilusão, as cidades desenvolvidas são as cidades sustentáveis, inclusive socialmente. Mais verdes e mais includentes. São, normalmente, as mais antigas, que pertencem aos países desenvolvidos. Ali, os maiores dramas já foram resolvidos e há agora oportunidade e recursos para a implementação de melhorias que as megacidades emergentes (São Paulo, Xangai) ou países subdesenvolvidos (Lagos, Dakar) estão muito longe de poder alcançar. É muito mais emergente, por exemplo, São Paulo direcionar esforços e recursos para regenerar territórios centrais e dotá-los de amplas quantidades de habitação coletiva construídas rapidamente utilizando sistemas industrializados do que se preocupar com a arborização ou o mobiliário urbano de bairros ricos (esses indicadores devem ser buscados sempre na cidade toda).

Não há cidade sustentável sem a desejável diversidade socioterritorial.

## **Fotos da orla do Rio Piracicaba – sequência histórica**

Para finalizar, apresentamos uma série de registros fotográficos de Piracicaba, focando a área de intervenção proposta neste estudo, ou seja, a Avenida Renato Wagner, situada entre as pontes do Lar dos Velhinhos e do Mirante, região central.

A seguir, uma breve evolução histórica desse trecho do município, onde podemos apreciar como rapidamente a cidade de Piracicaba assimilou o forte desenvolvimento socioeconômico experimentado.

Se por um lado o município tratou de preservar a história e promover a ocupação do parque do Engenho Central e a Rua do Porto com lazer, cultura e gastronomia, por outro lado, não se ateve ao planejamento da requalificação da Avenida Renato Wagner, um patrimônio ecológico esquecido e sem o devido sentimento de pertencimento e uso pela população piracicabana.

Nesse sentido, expomos abaixo uma série histórica de fotos aéreas que compõe o acervo da Prefeitura de Piracicaba e do Ipplap, com a finalidade de apresentar, em ordem cronológica, o uso e ocupação próxima a Avenida Renato Wagner, vislumbrando, como bem mostra o projeto aqui apresentado, ser não uma mera extensão dos parques interligados na orla do Rio Piracicaba, mas um pedaço da cidade a tornar-se um dos principais atrativos turísticos e de lazer de Piracicaba.

Fig 42 – Imagem de Piracicaba - ao centro o Rio Piracicaba, entre as pontes do Lar dos Velhinhos e do Mirante – 1974.



Fonte: Ipplap

Imagen aérea de Piracicaba - ao centro o Rio Piracicaba, entre as pontes do Lar dos Velhinhos e do Mirante – 1993.



Fonte: Ipplap.

Sobreposição de fotos aéreas de Piracicaba em diferentes épocas.



Fonte: IGC/SP

Vista aérea de Piracicaba – 2000.



*Fonte: Ipplap.*

Vista aérea de Piracicaba - ao centro o Rio Piracicaba, entre as pontes do Lar dos Velhinhos e do Mirante – 2005.



Fonte: Ipplap.

Imagen aérea de Piracicaba - Rio Piracicaba e a ponte do Mirante – 2009.



Fonte: Ipplap.

Imagen aérea de Piracicaba - Rio Piracicaba e a ponte do Mirante – 2010.



*Fonte:* Ipplap.

Imagen aérea de Piracicaba - Rio Piracicaba e a ponte do Mirante – 2010.



Fonte: Ipplap.

Rio Piracicaba, Rua do Porto e Parque João Herrmann – 2011.



Rua do Porto 24.02.2011

(19) 9781-2281 foto: Christiano Diehl Neto

Fonte: Ipplap.

Imagen aérea da enchente do Rio Piracicaba, ponte do Mirante e a Vila Rezende ao fundo– 2011.



Fonte: Ipplap.

Rio Piracicaba, tendo o Engenho Central à esquerda da foto, Av. Beira Rio, Rua do Porto e Parque Rua do Porto à direita – 2011.



*Fonte:* Iplap.

Imagen aérea de Piracicaba, com o rio e a ponte do Mirante no primeiro plano – 2011.



Nova Ponte do Mirante 24.02.2011

Piracicaba

(19) 9781-2281 foto: Christiano Diehl Neto

Fonte: Ipplap.

Vista aérea de Piracicaba e da orla do Rio Piracicaba – 2011.



Fonte: Ipplap.

## Referências Bibliográficas

- GORSKI, M. C. B. **Recuperação de rios urbanos.** In: Ipplap (Org.). *Piracicaba, o rio e a cidade: ações de reaproximação.* 2.ed., pp. 139-166. Piracicaba, Ipplap/PMP, 2014.
- IPPLAP (Org.). **Piracicaba, o rio e a cidade: ações de reaproximação.** 2. ed.. Piracicaba, Ipplap/PMP, 2014.
- LEITE, Carlos. AWAD, Juliana di Cesare Marques. **Cidades sustentáveis, cidades inteligentes.** Porto Alegre: Bookman, 2012.
- MONOLITO 23. **Arq.Futuro: a cidade e a água.** *Revista Monolito* 23. São Paulo, Monolito, 2014.
- OTERO & SOUZA. **A Reconquista das margens do Rio Piracicaba: uma reconstrução histórica à guisa de introdução.** In: Ipplap (Org.). *Piracicaba, o rio e a cidade: ações de reaproximação.* 2.ed., pp. 17-50. Piracicaba, Ipplap/PMP, 2014.
- OTERO, BOLOGNA & ALMEIDA. **Parque da Rua do Porto e Área de Lazer do Trabalhador.** In: Ipplap (Org.). *Piracicaba, o rio e a cidade: ações de reaproximação.* 2.ed., pp. 73-94. Piracicaba, Ipplap/PMP, 2014.