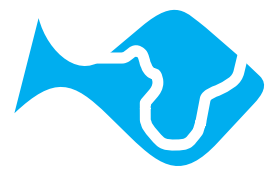
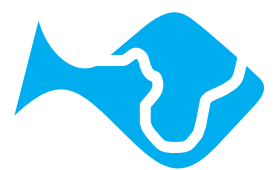


**Projeto
Beira Rio**



**Projeto
Beira Rio**



**Projeto
Beira Rio**



**Projeto
Beira Rio**



Pareceres

Considerações sobre o Projeto Beira Rio, em Piracicaba

Carlos Alberto Cerqueira Lemos

Esse projeto visa oferecer à cidade de Piracicaba, depois de necessárias adequações, uma paisagem disciplinada a partir da atual ambientação resultante, ao longo do tempo, da ocupação das margens ribeirinhas, sem que tenha havido em qualquer momento preocupação de ordem estética ou de interesse urbanístico vinculado a algum tipo de plano regulador. Ali estão presentes tanto soluções populares, cujo sabor espontâneo deve ser mantido, como intervenções ou obras ocorridas dada a possibilidade de uso da força motriz hidráulica, graças a canalizações paralelas ao curso d'água. Daí a existência no local do celebrado e mais que importante Engenho Central e do complexo industrial Boyes. Hoje, essa paisagem não programada, no entanto, não oferece obstáculos a uma apropriação dos espaços livres e das construções em geral em busca de uma "unidade" digamos plástica, onde as visuais possam fluir continuamente, sem sobressaltos ou interrupções; onde o rio, com o seu salto, compareça como eixo condutor perpassando uma cortina de alta vegetação arbórea entremeada aqui e ali de construções sempre na sombra dos frondosos troncos. Aliás, na paisagem final, o escopo do projeto Beira Rio, a tônica maior seria justamente a sugestão de mata original dando passagem às águas revoltas do rio que já levou para o sertão bandeirantes e monçoeiros. Não se trata, contudo, de um simples desejo de evocação histórica mas, na atemporalidade almejada, a simbologia do percurso fluvial dos antigos aventureiros está sempre a lembrar, no presente e no futuro, a busca incessante do progresso. O cenário pode indicar o tempo do Morgado de Mateus, o criador da primitiva vila a beira-rio mas também pode demonstrar a capacidade de sobrevivência de seus habitantes que, a partir daquelas margens construíram a cidade exemplar.

As margens entre as pontes Irmãos Rebouças e Morato apresentam edificações que sugerem algumas reflexões pertinentes à preservação desejada. Seriam elas:

1 - A ponte dos Irmãos Rebouças. Ela deve permanecer como está em seu aspecto estrutural, não sendo aconselhável qualquer intervenção que eleve o seu perfil em relação ao horizonte, pois disso resultaria um indesejável comprometimento das visuais. Aliás, o certo seria escondê-la integrando-a na paisagem com o plantio de arvoredo nas ilhas adjacentes.

2 - A questão do chamado "mirante". Construções sucessivas e desordenadas transformaram a idéia original de um belvedere acessível a um restaurante numa construção sem gosto, tumultuada e desconfortável que impede seja apreciado o espetáculo do salto sem a consumição de refeições ou de bebidas. A má qualidade da arquitetura, a má implantação da construção acarretando espaços abafados e escuros sob as lajes das obras elevadas e sobretudo o equivocado programa de necessidades ali atendido nos sugere que para o bem das gerações futuras (diga-se turismo planejado ao longo do rio) aquelas edificações espúrias sejam demolidas para o ensejo de um concurso de arquitetura destinado a dar a Piracicaba uma instalação bela e inteligente da qual a cidade possa se orgulhar, contentando e satisfazendo a todos e não só àqueles que hoje ali aportam unicamente para comer peixe grelhado chegado de Mato Grosso.

3 - O complexo industrial Boyes. Todo aquele quarteirão onde, além da velha indústria de tecidos, também comparecem as instalações da Sema, a longo prazo, sem dúvida, merece planejamento supondo não só mudanças de programas como também a demolição de adendos faltos de interesse arquitetônico, que estão a prejudicar o conjunto histórico. Certamente um expurgo de obras desinteressantes irá beneficiar sobremaneira a ambientação das velhas instalações perfeitamente conversíveis em estabelecimentos educacionais de múltipla variedade, por exemplo. A partir de agora, as áreas livres da fábrica deveriam ser taxadas de "não edificáveis" e ser reflorestadas ou ajardinadas para o uso público.

4 - A Casa do Povoador. Esse monumento histórico foi danosamente ofendido em sua ambientação pela pista asfaltada beira-rio instalada em cota bastante elevada em relação ao nível original do terreno. Urge o desvio desse

logradouro com o uso de área disponível em terreno baldio na frente daquele sítio histórico.

5 - Os cinco quarteirões que têm como centro de interesse a chamada “praça dos pescadores” deverão receber especial atenção quanto ao gabarito das edificações, tendo-se em vista, inclusive, o alinhamento da rua paralela de trás. Ali qualquer obra em altura, mais de dois pavimentos seria desaconselhável.

6 - Casario da Rua do Porto. Esse simpático conjunto de antigas e modestas residências, hoje transformado praticamente num “centro gastronômico”, merece permanente vigilância do poder municipal para que não se desvirtue a ambientação tradicional de forte cunho popular e também pitoresco vindo dos velhos tempos em que no rio estava o ganha-pão dos pescadores humildes da cidade. Daí, também, o extremo cuidado a se ter no projeto das instalações sobre a borda do rio ao longo do imaginado calçadão.

7 - O campo de futebol da tradicional agremiação dos antigos empregados das olarias da vizinhança exige área envoltória livre de modo que se possa, a qualquer momento, ali se levantar uma arquibancada, complemento indispensável à aquela área esportiva.

Carlos Alberto Cerqueira Lemos é arquiteto, historiador e pesquisador; professor aposentado da FAUUSP, ex diretor-técnico do Condephaat (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico) e ex-presidente do Emurb (Empresa Municipal de Urbanização da cidade de São Paulo); é autor de extensa obra sobre Arquitetura Brasileira e história das cidades no Brasil.

Parecer quanto as alterações de sistema viário e circulação propostas pelo Projeto Beira Rio

Eduardo Junqueira Reis

O Projeto Beira Rio tem como pressuposto devolver ao piracicabano o convívio mais próximo do rio e suas margens. Para tanto, é proposto um elenco de intervenções físicas, dentre elas, modificações quanto ao sistema viário e em relação à circulação de veículos na área de sua influência.

Essas alterações de circulação e de sistema viário têm como objetivos principais:

- reduzir os impactos negativos do trânsito de veículos automotores na utilização dos espaços pelos cidadãos, sobretudo na forma a pé;
- integrar espaços hoje entrecortados/ilhados pelo sistema viário local;
- ampliar a quantidade de vagas de estacionamento para veículos de passeio e ônibus de turismo.

Em grandes linhas, as intervenções para se atingir os objetivos acima se situam nos seguintes âmbitos:

- redução do espaço viário destinado ao veículo, devolvendo esse espaço ao pedestre;
- redução da velocidade do trânsito para maior segurança e conforto dos caminhantes;
- introdução de um novo plano de circulação que reorganiza os deslocamentos de veículos, desestimulando o tráfego de passagem que não tem destino e/ou origem na área diretamente atingida pelo projeto, permitindo também uma maior ocupação do espaço viário para a função estacionamento e;
- reconfigurações geométricas no viário para maior conforto e segurança dos pedestres e melhor desempenho do próprio sistema.

A seguir, passamos a pontuar e comentar os aspectos específicos mais significativos relativos às propostas:

Quanto ao Sistema Viário:

- Redução da largura da Av. Beira Rio

A Av. Beira Rio possui hoje, no trecho entre a R. Luiz de Queiroz e a Av. Alidor Pecorari, sentido duplo de circulação, duas pistas com duas faixas de tráfego cada, separadas por um pequeno canteiro central de 1,20m aproximadamente. Suas calçadas têm largura variável, tanto do lado da margem do rio Piracicaba quanto do lado oposto.

A redução do leito viário estabelecida pelo projeto significa devolver o equivalente a uma pista de tráfego para a função passeio público. No trecho inicial, entre a R. Luiz de Queiroz e a R. Treze de Maio, é a pista que margeia o rio que será transformada em calçada. Nas proximidades da R. Prudente de Moraes há uma transição onde praticamente se inverte a pista incorporada, passando a calçada do lado dos imóveis a ter maior largura.

Esta alteração física do sistema viário que margeia o Rio Piracicaba é a peça mais importante do projeto no sentido de devolver ao cidadão na sua condição mais universal e democrática – **a pé**, o convívio com o ambiente natural e modificado ao longo dos anos de existência da cidade.

- Alterações geométricas na interseção das avenidas Armando de Salles Oliveira, Renato Wagner, Beira Rio e R. Luiz de Queiroz

Hoje, esta interseção tem um arranjo físico que exige sua operação em três estágios semaforicos. Seu ciclo já bastante dilatado (105 segundos) denota estar a interseção próxima do limite de sua capacidade.

O projeto aponta para algum tipo de alteração geométrica que traga ganho em capacidade de escoamento ao mesmo tempo em que permita introduzir melhorias nas condições de travessia dos pedestres e nas áreas lindeiras para ampliação das calçadas.

Em relação aos estudos e propostas apresentadas, há que se buscar uma melhor solução geométrica para se chegar à redução efetiva de um estágio semaforico. Sem a transformação do semaforo para dois tempos não se obterá ganho significativo de capacidade de escoamento do tráfego veicular, inviabilizando os ganhos para as condições de deslocamento dos pedestres.

- Tratamento da cabeceira da ponte do Mirante

O projeto propõe alguma solução para a travessia a pé da Av. Serra Negra. Hoje, o pedestre tem que se aventurar a atravessar em brechas do fluxo veicular, que não são homogêneas, tampouco periódicas, disputando com um fluxo significativo e a velocidade excessiva dos veículos, favorecidos pelo declive acentuado desta avenida.

Um simples semáforo para pedestres não parece ser a solução mais segura, devido ao excesso de velocidade. Talvez a travessia semaforizada, associada a um dispositivo de controle eletrônico de velocidade, possa permitir a travessia em nível em condições mínimas de segurança.

A idéia proposta de travessia em passagem subterrânea pode ser eficaz principalmente para dar a continuidade pretendida pelo projeto ao longo dos trechos de caminhamento. Há que se resolver, no entanto, o crescente problema da segurança pessoal nas cidades brasileiras, pois do contrário, parte dos pedestres continuará atravessando em nível, por receio de serem molestados na passagem subterrânea.

Quanto às alterações de circulação:

Sentido único na Av. Beira Rio

Com a redução de uma pista da Av. Beira Rio, a pista restante passará a operar em sentido único de circulação, da Rua Luis de Queiroz para a R. do Porto e Av. Alidor Pecorari. Assim, dá-se continuidade ao sentido único já implantado nesta última, uniformizando essa rota entre a ponte do Mirante e a ponte do Morato.

Do ponto de vista da capacidade nominal da via nesse sentido do tráfego, não haverá prejuízo algum, uma vez que o sentido a permanecer disporá da mesma largura hoje existente. No aspecto da acessibilidade das faces dos quarteirões lindeiros, para alguns locais os automobilistas terão que executar um trajeto maior, porém sem prejuízo do acesso, pois em toda a área existem vias transversais que permitem “laços de quadra”.

Sentido único nas ruas Luiz de Queiroz e Antônio Corrêa Barbosa

A R. Luiz de Queiroz já opera em sentido único de circulação entre a R. Rangel Pestana e R. 13 de Maio. A proposta de inversão de sentido da R. Antônio Corrêa Barbosa no mesmo trecho e sentido, de imediato não se mostra obrigatória, pois os fluxos veiculares desviados da Av. Beira Rio serão bem absorvidos pela rota já existente da R. Luiz de Queiroz, que será reforçada pela implantação de mão única da R. 13 de Maio até a R. Saldanha Marinho.

Outro aspecto que pode desabonar esta inversão de sentido da R. Antonio Corrêa Barbosa seria uma possível dificuldade de acesso lindeiro, pois estaríamos com duas ruas contíguas e paralelas com o mesmo sentido. Os laços de quadras necessários para o acesso aos imóveis em alguns casos implicariam em trajetos mais longos, podendo, eventualmente, algumas faces ficarem sem a acessibilidade conveniente. De toda forma, um estudo específico e detalhado de circulação deve ser levado a efeito para dirimir essas e outras dúvidas antes de sua implantação.

Remodelação da interseção das avenidas Armando de Salles Oliveira, Renato Wagner, Beira Rio e R. Luiz de Queiroz

As alterações geométricas a serem promovidas neste local visam viabilizar as mudanças de circulação na própria interseção para que esta opere em dois estágios. Ou seja, a conversão à esquerda hoje existente da Av. Armando de Salles Oliveira para a Av. Beira Rio terá de ser reposicionada pela Av. Renato Wagner. A questão é saber se há espaço suficiente para que essa acomodação aconteça. Uma opção tecnicamente desejável seria incorporar parte do estacionamento do clube para que a remodelação geométrica seja mais generosa, garantindo maior capacidade viária.

Dispositivos moderadores de tráfego ("Traffic Calming")

Os chamados moderadores de tráfego ou "traffic calming", como são mais conhecidos são dispositivos físicos capazes de induzir os motoristas a um comportamento que garanta velocidades amenas para que haja ganho em segurança, conforto e ambiente compatível com o uso a pé do espaço público de circulação. Nesse sentido, a proposta de fazer uso desses arranjos vem ao encontro da ambientação pretendida pelo projeto.

Sugere-se uma utilização mais constante e periódica desses dispositivos ao longo do trecho formado pelas avenidas Beira Rio e Alidor Pecorari, a começar pela sua entrada na cabeceira da Av. Beira Rio, marcando desde logo para o motorista que trata-se de via diferenciada das demais, onde a velocidade nos locais de travessia de pedestres será acentuadamente baixa, entre 20 e 30 km/h.

Já em frente ao prédio da Prefeitura, na faixa de travessia existente, a solução mais indicada é sua semaforização para estabelecer o tempo suficiente e periódico para que os pedestres cruzem a Antônio Corrêa Barbosa com todas as condições de conforto e segurança. Lembramos que os dispositivos moderadores de tráfego não são indicados para as vias de maior volume de tráfego. Nestes casos, a separação temporal do direito de passagem é a resposta mais adequada.

Outras propostas

Construção de uma nova ponte

A proposta de construção de uma nova ponte abaixo da ponte do Morato na diretriz do córrego do Enxofre parece ser uma boa opção no sentido de tornar efetiva a proposta de especializar a ponte do Morato para o transporte coletivo, circulação a pé e para transportes à propulsão humana. Evidentemente, esta e outras opções de nova transposição do rio terão de ser melhor avaliadas através de recursos técnicos apropriados, para embasar esse tipo de decisão que envolve montantes significativos de recursos. De toda forma, a idéia da retirada do tráfego de veículos particulares da ponte do Morato vai ao encontro dos objetivos propostos pelo projeto não só quanto à aproximação do piracicabano do seu rio mas, principalmente, para viabilizar a construção da praça cívica em frente ao paço municipal, unindo este lado do Parque da Rua do Porto com a Área de Lazer do Trabalhador, abrindo espaço para a implantação de uma estação intermodal de transporte de pessoas, onde os vários meios de deslocamentos – ônibus, bondes, barcos, ciclistas e pedestres estariam presentes, servindo tanto ao Parque quanto à própria cidade.

Ampliação da quantidade de vagas de estacionamento

O aumento do número de vagas de estacionamento é sempre bem visto pelos usuários automobilistas e pelos comerciantes que dependem deste modo de transporte para melhor viabilizar seus negócios.

O projeto propõe acréscimo de 20% do número de vagas regulares, não justificando esse valor. A questão estacionamento deveria merecer melhor avaliação, tanto da situação atual (relação oferta e demanda) quanto para a situação futura. O estabelecimento de uma política clara de estacionamento em áreas como a que se pretende é fator de equilíbrio entre as necessidades mínimas de tais vagas para viabilizar seu uso sem, no entanto, degradar os espaços e tempos concebidos e criados para o uso do cidadão enquanto pedestre.

Propostas e questões tais como a cobrança pelo uso do estacionamento ofertado na via pública; distância a pé do veículo estacionado até seu destino no parque; a quantidade de área ocupada pelos automóveis estacionados, que, em última instância, são áreas improdutivas; porque não estabelecer o acréscimo de vagas e estacionamento no entorno do parque ao invés do viário central são temas que podem e devem ser levados à discussão pública para possibilitar o amadurecimento e acúmulo das visões e dos interesses legítimos imediatos e futuros, seja dos comerciantes, seja dos usuários ou governo municipal.

O que deve ocorrer com o trânsito após as implantações pretendidas?

As vias utilizadas estarão vocacionadas para o acesso (chegada e saída) ao parque Beira Rio e ao estacionamento de veículos. Sua eventual função de vias arteriais ficará restrita àquelas viagens cujos protagonistas não estarão com restrição de horário, uma vez que a velocidade máxima nessas será inferior àquela estabelecida pelo próprio código de trânsito para tais vias (60 Km/h). Entenda-se aqui vias arteriais como aquelas destinadas à circulação de veículos cujos ocupantes tem origem/destino para além da área em questão. Ou seja, são vias destinadas ao tráfego de passagem e cujas características físicas suportam um volume significativo de veículos. Atualmente, a Av. Beira Rio pode ser considerada uma via que compõe o sistema viário principal, mesmo não desempenhando na plenitude essa função, devido ao seu módico volume veicular

em relação à sua capacidade. Com as propostas do projeto Beira Rio implantadas ela deixará de ser uma via arterial para se tornar uma coletora.

Haverá prejuízo para o desempenho do sistema viário principal da cidade com a adoção do sentido único na Av. Beira Rio?

Para responder essa pergunta de forma precisa seria necessária uma série de dados complementares, tais como o volume classificado de veículos, velocidade média e retardamentos, demanda atual por estacionamento, informações estas que no momento não estão disponíveis. De toda forma, haja vista a fraca movimentação de veículos nas vias abordadas pelo projeto e considerando que a Av. Alidor Pecorari já opera em sentido único, é bastante provável que a transformação proposta não venha acarretar prejuízo que não possa ser mitigado por outras vias do sistema viário atual ou vias projetadas para o futuro.

Eduardo Junqueira Reis é arquiteto e especialista em segurança de trânsito. Trabalhou na Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (1977-1988); foi diretor de trânsito da Prefeitura de Santo André (1989-1992) e diretor de trânsito e sistema viário da BHTrans - Empresa de Transportes e trânsito de Belo Horizonte (1993-1996). Atualmente é diretor-técnico do Instituto da Mobilidade Sustentável –RUAVIVA.

Parecer para proposta de adequação ambiental e paisagística do trecho urbano do rio piracicaba e entorno

Prof. Dr. Ricardo Ribeiro Rodrigues

Prof. Dr. Ana Maria Liner Pereira Lima

Departamento de Ciências Biológicas

Laboratório de Ecologia e Restauração Florestal (LERF/Esalq-Usp)

Contextualização

Desde do início de sua história, a cidade de Piracicaba vem interferindo diretamente nas suas florestas ribeirinhas, já que foi exatamente na margem do Rio Piracicaba que se iniciou sua colonização.

Hoje o que constatamos é o descaso urbano com o Rio Piracicaba e seus afluentes, apesar da cidade se destacar historicamente na região pela estreita relação social de parcela da população com o próprio Rio Piracicaba e pela beleza cênica desse ambiente ribeirinho, mais admirada pelos visitantes que pelos moradores de Piracicaba.

Essa proposta de Adequação Ambiental dos trechos urbanos do Rio Piracicaba está inserida na proposta de Reestruturação Arquitetural e Paisagística do Rio Piracicaba, que é um dos produtos do Projeto Beira Rio de responsabilidade da Prefeitura Municipal de Piracicaba.

A adequação ambiental das áreas ribeirinhas do trecho urbano do Rio Piracicaba tem por finalidade valorizar, identificar e cessar o processo histórico de destruição ou degradação de ecossistemas naturais remanescentes, recuperar aqueles que foram inadequadamente degradados na história de ocupação e com isso fornecer ferramentas para reconstruir sentimento ribeirinho do povo piracicabano.

Como em áreas urbanas a maior parte dos ecossistemas naturais foi substituído por ocupações antrópicas, somente um planejamento ambiental urbano adequado poderá viabilizar uma distribuição harmoniosa do espaço para as atividades de produção, lazer, educação, cultura, serviços e transportes, com melhorias nos aspectos paisagísticos, ambientais e, conseqüentemente, uma

melhoria da qualidade de vida da população e uma valorização ambiental, patrimonial e turística da cidade.

Nesse Projeto serão desenvolvidas as seguintes atividades:

Fotointerpretação e elaboração de mapas da vegetação remanescente em um trecho urbano do Rio Piracicaba, compreendido entre as pontes do Lar dos Velinhos (José A. de Souza) e Ponte do Caixão (Romeu Pinassi).

Será realizado o zoneamento das diferentes situações existentes nessa área, como por exemplo, as diferentes ocupações antrópicas, os tipos de degradação do ambiente, a presença, os fragmentos florestais remanescentes, a presença de praças, espaços públicos, espaços ribeirinhos, a ocupação atual e histórica desses espaços e outros.

Esse trabalho será realizado através da fotointerpretação do trecho urbano e entorno do Rio Piracicaba, obtida através da sobreposição de fotos aéreas, com mapas planialtimétricos do local, com a edição da imagem digital dos mapas no programa AutoCAD[®]2000, no Laboratório Ecologia e Restauração Florestal (LERF) do Departamento de Ciências Biológicas da ESALQ-USP. Esse trabalho será completado com checagens de campo, de forma a aferir os trabalhos de fotointerpretação.



Figura 1: Foto aérea do trecho urbano do Rio Piracicaba e entorno em 2000.

Proposta de criação de corredores urbanos com espécies nativas, através de espaços urbanos e arborização urbana, visando interligar os fragmentos florestais remanescentes de Piracicaba.

Com a fotointerpretação do entorno do Rio Piracicaba pretende-se propor a criação de corredores ecológicos através da ocupação com espécies nativas regionais das áreas públicas disponíveis nesse trecho urbano (Fig. 1), como por exemplo o leito desativado da ferrovia que corta a cidade, áreas verdes disponíveis nos bairros do entorno do Rio Piracicaba, parques públicos, faixa ciliar não ocupada do Rio Piracicaba e afluentes, etc. Além disso pretende-se propor uma adequação da arborização urbana nessa região (Vila Resende e bairros confrontantes), com a implementação e substituição gradual das espécies atuais por espécies nativas da região, de modo a tornar toda essa área urbanizada mais permeável ambientalmente.

Dessa forma, essas medidas visam aumentar a permeabilidade entre os fragmentos florestais remanescentes dessa região, como por exemplo, as ilhas do Rio Piracicaba, o bosque do Engenho Central, o bosque da Chácara Nazaré, da área restaurada da Avenida Renato Vagner, etc., buscando com isso a auto perpetuação desses remanescentes, a maior eficiência deles na manutenção da biodiversidade remanescente e a possibilidade de uso sustentado dessas áreas pela população local, em atividades educacionais e de lazer.

Projeto de Restauração Florestal com enfoque paisagístico na margem direita do Rio Piracicaba entre a Ponte do Mirante e a Ponte do Morato.

Baseado na fotointerpretação, no diagnóstico dos remanescentes naturais e em dados da bibliografia sobre a composição florística e estrutural dos fragmentos florestais remanescentes condição ribeirinha da região e com base em critérios paisagísticos, será elaborado um Programa de recuperação desse trecho, definindo as ações necessárias para a restauração ciliar.

Essa proposta será feita utilizando espécies nativas regionais, combinadas segundo critérios de sucessão secundária, além de estar sustentada no uso de elevada diversidade de espécies, como ferramenta do processo de restauração florestal.

Projeto de Adequação Paisagística da margem esquerda do Rio Piracicaba entre a Ponte do Mirante e a Ponte do Morato.

Para a elaboração do projeto paisagístico desta área (Figura 2) será realizado um levantamento prévio das espécies existentes no local, oriundos de plantios paisagísticos ou de arborização anteriores. Esse censo dos indivíduos e espécies remanescentes nessa margem será incorporado na proposta de reestruturação arquitetural desta área, desenvolvido pelo grupo Beira Rio, com a implantação de deques e áreas de contemplação. Essa adequação paisagística e arquitetural dessa margem virá a proporcionar uma valorização do ambiente na beira do rio, buscando reapresentar a cidade para o Rio Piracicaba.



Foto aérea da área atuação do projeto de restauração florestal e de paisagismo do trecho do Rio Piracicaba entre a ponte do Mirante e a ponte do Morato.

O projeto paisagístico dessa margem do rio estará fundamentado na escolha de espécies nativas regionais com potencial ornamental, para a constituição dos módulos paisagísticos. Esses módulos serão constituídos com indivíduos arbustivos e arbóreos, adensados ou não, mas sempre buscando o uso de elevada diversidade, que é a principal característica do ambiente ribeirinho.

As características ornamentais dessas espécies nativas regionais será definida com base na estrutura do indivíduo, na textura de troncos e folhas, nas alterações estacionais da coloração, tanto de copa e tronco, como de flores e frutos. Além disso, será considerada a época em que os caracteres ornamentais se destacam, sua durabilidade e intensidade, a deciduidade ou não das folhas, a renovação de tronco e outros, de forma a garantir os aspectos paisagísticos e ecológicos, mas garantindo também a segurança dos usuários do local.



A Equipe do Projeto Beira Rio agradece a todos os componentes da Comissão Beira Rio e especialmente aos seguintes profissionais pela contribuição nas mais diversas fases deste trabalho:

Alexandre Alves - Secretário Municipal de Governo e presidente da Comissão Beira Rio

Eduardo Pacheco Giannetti - Secretário Municipal de Trânsito e Transportes (Semuttran) e membro da Comissão Beira Rio

Heitor Gaudenci Júnior – Secretário Municipal de Ação Cultural (Semac) e membro da Comissão Beira Rio

João Paulo Araújo – Secretário Municipal de Esportes, Lazer e Atividades Motoras (Sema) e membro da Comissão Beira Rio

Wanderley Dionísio – Secretário Municipal de Turismo (Setur) e membro da Comissão Beira Rio

Juan Antonio Moreno Sebastianes – Secretário Municipal de Defesa do Meio Ambiente e Planejamento (Sedema/Semuplan) e membro da Comissão Beira Rio

Marcelo Bongagna - Secretário de Comunicação Social

José Augusto Rego Barros Seydell – presidente do Serviço Municipal de Água e Esgoto (Sema) e membro da Comissão Beira Rio

Marly Terezinha Germano Percin – representante do IHGP (Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba) e da Comissão Beira Rio

Ricardo Ribeiro Rodrigues – Professor Associado do Departamento de Ciências Biológicas da Esalq-Usp; representante da Câmara de Vereadores de Piracicaba e membro da Comissão Beira Rio

Walter Beccari – representante do Sindicato dos Engenheiros e da Comissão Beira Rio

Luiz Egídio Simoni – representante do Codepac (Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural) e da Comissão Beira Rio

Marcelo Cachioni – Arquiteto e Urbanista/Semuplan e representante do Codepac (Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural)

Sebastião Boschilla – representante do Dae (Departamento de Água e Energia Elétrica)

Marinelza da Silva – assistente social da Secretaria de Desenvolvimento Social (Semdes) e coordenadora do Programa de Atendimento as Pessoas com Necessidades Especiais (PANE);

Edílson Conceição do Amaral – presidente do União Porto F. C.

Adail Pinto Jr. – presidente da Amoporto (Associação dos Moradores e Comerciantes da Rua do Porto)

Carlos Alberto Cerqueira Lemos – arquiteto, historiador, pesquisador, professor aposentado da FAUUSP; ex diretor-técnico do Condephaat (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico) e ex-presidente do Emurb (Empresa Municipal de Urbanização da cidade de São Paulo)

Eduardo Junqueira Reis – arquiteto e urbanista, especialista em circulação urbana e segurança de trânsito; diretor-técnico do Instituto de Mobilidade Sustentável Rua Viva

Pedro Sanches – engenheiro elétrico consultor para iluminação cênica e ornamental

Antonio Carlos Miranda – consultor para ciclovias da Prefeitura de Florianópolis, Santa Catarina

Equipe do Museu de Ciência e Tecnologia-Engenho Central:

- Maria Guiomar Carneiro Tomazello
- Gilson Antunes da Silva
- Jorge Wagnsberg
- Francisco de Paiva Fanuchi
- Marcelo Ferraz
- Dirceu Rother Jr.
- André Blanco
- Carmen Rita Furlani Blanco
- Antonio Marciano

- Carlos Arguello
- Eliana Tadeu Terzi
- Flávio Costa
- Márcia Brandão Alves
- Mariana Rocha Duarte
- Walter Castro Júnior
- Otávio Henrique Pavan
- Paulo Rodrigo Dobelin

João Francisco Rodrigues de Godoy – Selam/ Projeto Pira – Plano de Integração, Reaparelhamento e Animação do Parque Ecológico do Mirante), especialista em Lazer-Unicamp, mestrando em Educação Motora - Unimep

José Orlando de Almeida – Selam/Projeto Pira, professor de Educação Física, coordenador do Projeto Escola de Canoagem

Pablo Vidal Torrado – professor Esalq – USP/ Departamento de Solos

Odilo Grandier Mortati – engenheiro agrônomo, ex-secretário de obras de Luciano Guidotti e Francisco Salgott Castillon

Adolpho Queiroz – professor dos cursos de Jornalismo e Publicidade e Propaganda da Unimep (Universidade Metodista de Piracicaba)

Lídia D`Arce Martins – engenheira agrônoma/Sedema

Arlet Maria de Almeida – engenheira florestal/Sedema

Lígia Nerina Rocha Duarte – Arquiteta e Urbanista/Semuplan

Fernando Frosini de Barros Ferraz – engenheiro civil

Eli Kimura Vazzolla – Arquiteta e Urbanista especialista em tráfego

Pedro Sérgio Piacentini – Semuplan

Edson Rocio Marques da Hora - Semuplan

Flávia Bighetti Jorge Ferreira – Arquiteta e Urbanista/Sedema

Christiano Nardon – depto. de criação/Comunicação Social

Antonio Carlos Razzano – Secretaria de Defesa Civil de Piracicaba

Jorge Kobayashi – engenheiro/Semuttran

Luiz Carlos Rodrigues de Moraes – engenheiro/Semuttran

Neville C. A . Leone – engenheiro/Semae



**Programa de identidade visual do Projeto Beira Rio
desenvolvido pelo designer gráfico Emílio Moretti**