

"Navegar é preciso..." Fernando Pessoa

Navegar é preciso para aproximar a população dos recursos hídricos urbanos, promovendo a conscientização ambiental coletiva. Devemos lutar pela inserção de infraestruturas sustentáveis que sejam capazes de aliar as melhorias na qualidade de vida da população à preservação ambiental. A partir de tais valores este projeto propõe um sistema de transporte público hidroviário pela Represa Billings, no contexto do Hidroanel Metropolitano de São Paulo. O modal hidroviário para o transporte de passageiros não é proposto para "competir" com o ônibus e o metrô, mas sim para incrementar a mobilidade urbana, integrando-se aos demais meios de transporte.

Mas, por que hidrovias para transporte urbano na Represa Billings?

São nas represas de São Paulo que se vislumbra o maior potencial para o sucesso do modal hidroviário. O sistema é uma iniciativa de transporte limpo em áreas ambientalmente frágeis. Além disso, às margens das represas existem áreas densamente ocupadas e segregadas (espacialmente e socialmente). Inserem-se em Áreas de Proteção aos Mananciais (APM), ocupadas pela população mais pobre desde a segunda metade do último século em virtude da ausência de complementaridade entre as políticas ambientais e habitacionais.

Atualmente a represa Billings é uma barreira intransponível. À oeste encontram-se os distritos do extremo sul de São Paulo: Parelheiros, Marsilac, Cidade Ademar e Grajaú. Este último, por exemplo, é o distrito mais populoso da cidade e que, infelizmente, apresenta alguns dos piores indicadores de qualidade de vida. Atualmente, o principal acesso por transporte público à área se dá pela linha 9 Esmeralda da CPTM, cujo término é a estação Grajaú. Nesta há terminal de ônibus com linhas que levam aos bairros. O trem e as linhas de ônibus sofrem com superlotação, acarretando em viagens longas e desconfortáveis. A população que vive na península do Cocaia, por exemplo, sofre pelos congestionamentos na principal avenida, a Belmira Marim (vide mapa abaixo). O tempo de deslocamento médio até o centro de São Paulo é de 2 horas!

À leste da Billings está o distrito de Pedreira, em São Paulo, e os municípios do ABC Paulista (que são destaque por sua atividade industrial e que contam com duas universidades públicas). A conexão hidroviária pela represa pode trazer novas alternativas de deslocamento para a população, estabelecendo novas dinâmicas e promovendo o desenvolvimento em escala metropolitana. Visando quebrar o paradigma da rota "bairro-centro", o transporte hidroviário na Billings pode criar "centralidades periféricas", capazes de aproximar o emprego e a moradia em tais áreas. Abrir novos vetores de deslocamento para a população é fundamental!

E tecnicamente, as hidrovias urbanas para transporte público são viáveis?

Sim! Alguns de seus pontos favoráveis são: (a) não são necessárias grandes desapropriações, pois a via já é o próprio curso d'água; (b) os calados (profundidade submersa da embarcação) para barcos de passageiros são pequenos, reduzindo custos e impactos ambientais de dragagem (escavação do leito para obter a folga mínima com o fundo do barco); (c) já existe menção ao transporte hidroviário no Plano Diretor e uma lei específica para sua criação nas represas; (d) pode ser um transporte sustentável e limpo se for devidamente projetado.

Além disso, as represas são as áreas mais favoráveis à navegação urbana em São Paulo. Ao contrário dos rios urbanos, que são canais estreitos e rasos, as represas apresentam condições de navegabilidade facilitadas: maiores profundidades (menos dragagem) e maiores distâncias entre as margens (gerando menor impacto erosivo pelas ondas da embarcação, permitindo que esta navegue com maiores velocidades).

Ótimo! Quais as diretrizes e estratégias para implementar um novo modal? Como começar?

O modal hidroviário não é transporte "porta a porta". Logo, para aumentar sua abrangência é necessário que este configure uma malha com pequenos portos ao longo da represa, todos integrados com modos terrestres (trem e ônibus). Utilizando a represa como plano de deslocamento, as possibilidades de conexão e arranjos operacionais são infinitas, configurando um sistema flexível.

Para começar, é proposta uma linha piloto com um porto em cada margem da Billings. Esta é uma proposta realista, em que se busca agilizar a implementação do sistema através de soluções simples, de baixo custo e com fundamento técnico - mas sempre priorizando a qualidade urbana, arquitetônica e ambiental, afinal, as restrições criam oportunidades!

Para minimizar impactos ambientais negativos, o traçado da linha piloto dispensa obras de dragagem. Os dois portos são situados em áreas naturalmente navegáveis da represa ao longo do ano. Nos aspectos urbanísticos e de planejamento de transporte, cada porto deve promover a requalificação urbana em seu entorno. São determinadas vias que devem ser adaptadas para a circulação de ônibus, permitindo a integração entre o modal hidroviário e os sistemas terrestres existentes.

Arquiteticamente busca-se que cada porto, além da função de transporte, seja um elemento paisagístico cuja materialidade e implantação deem permeabilidade ao olhar. O padrão de ocupação desordenado nas margens não permite que esta seja contemplada. As implantações dos portos minimizam desapropriações, no entanto, abrem janelas de apreciação à água.

Paisagisticamente, os portos criam um sistema de espaços livres em uma área tão carente dos mesmos. Através do incremento da relação entre os moradores e a represa, pelo transporte e paisagismo, desperta-se o espírito de proteção, pertencimento e conscientização ambiental.

O partido de Parque do Porto reflete-se na própria arquitetura dos terminais. Não se deseja a construção de grandes edifícios monumentais. Pelo contrário, busca-se o desenho que minimize volumes, liberando as visuais para a represa. O edifício é um suporte para a contemplação.

O Porto Praia do Leblon, na margem leste, situa-se em um fundo de braço da represa, próximo ao Parque dos Búfalos - extensa área verde com nascentes de córregos. A localização foi escolhida pela proximidade com a Es. do Alvarenga, pela qual passam várias linhas de ônibus. O edifício é um pier de dois níveis: no nível da rua é sua cobertura, um mirante aberto, e abaixo, o acesso às salas de embarque do porto. A implantação cria uma praça escalonada, a praça Pôr-do-Sol. A beira d'água forma-se uma praia urbana, como sugere o nome do bairro.

O Porto Cocaia, margem oeste, localiza-se na península de mesmo nome, em área popularmente conhecida como "Fundão do Grajaú" devido à dificuldade de acesso. Sua arquitetura segue o mesmo conceito de implantação do Porto Praia do Leblon, conformando uma praça que é a porta de entrada para um parque linear às margens da represa.

Inserindo-se em um contexto socialmente e ambientalmente delicados, o transporte hidroviário urbano nas represas de São Paulo requer o enfrentamento de uma série de desafios. Busca-se uma cidade policêntrica. Busca-se o aumento do diálogo entre os municípios da região metropolitana. Busca-se um planejamento de transporte integrado. Busca-se a conscientização ambiental e a valorização da água: bem de consumo, elemento paisagístico e meio de transporte!

MOBILIDADE ÀS MARGENS
hidrovia piloto represa Billings

