

Governo recupera Rio Tietê e quer fazer ligação Penha-Lapa por barco

Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos pesquisa alternativas para começar navegação num trecho de 35 km, em 2004

O governo paulista vai finalizar em julho de 2004 o processo de ampliação da calha do leito do Rio Tietê na região metropolitana da capital. Até o término das obras, a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos terá decidido qual sistema de transporte de passageiros e de cargas irá adotar na nascente hidrovia.

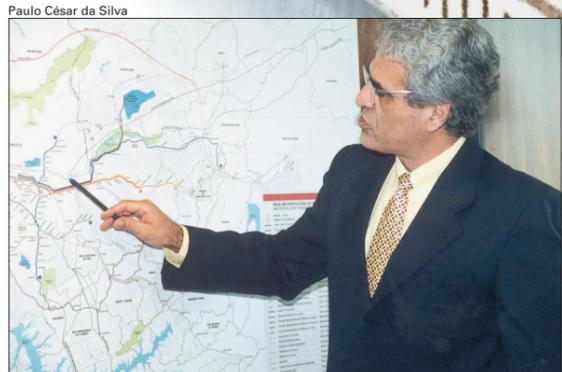
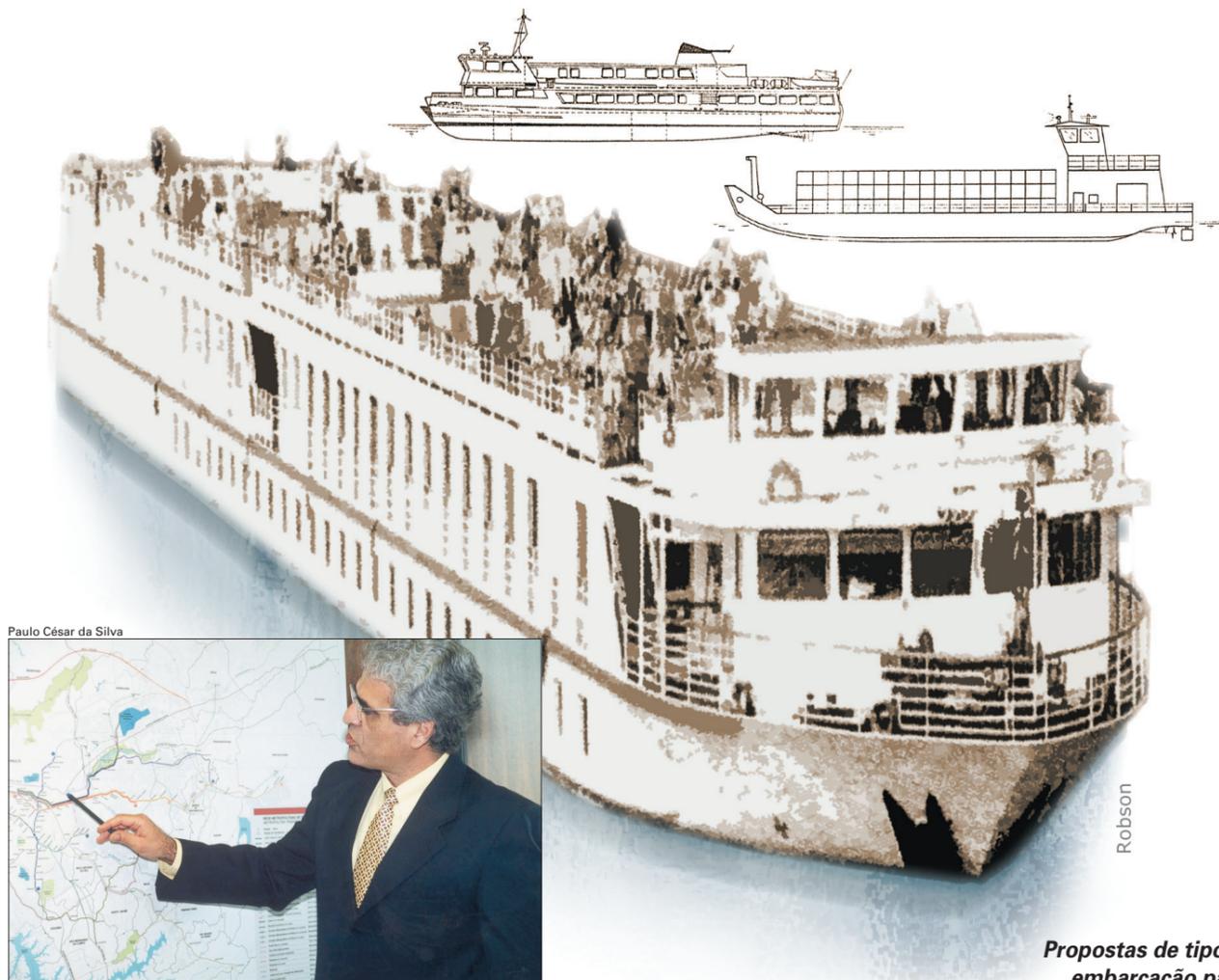
O ponto inicial será a Barragem da Penha, na zona leste, e o ponto final será na Barragem Móvel do Cebolão, próximo ao município de Osasco, na região oeste. Os barcos percorrerão o trajeto de 35 km nos dois sentidos. Com a ampliação, a distância entre as margens do Tietê passará de 20 a 25 m em média, para 41 a 46 m. A profundidade média também será aumentada em 2,5 m na extensão navegável do Tietê.

Um dos objetivos da hidrovia é melhorar o transporte na região metropolitana. A utilização do leito do rio permite a transferência do tráfego de cargas e passageiros para um sistema mais eficiente e barato. A navegação fluvial economiza gastos com tempo, combustível e reduz a emissão de poluentes na atmosfera.

Estudo das opções

A empresa Básico Engenharia e Construção elaborou para a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos estudo de viabilidade da hidrovia. A análise mostra alternativas para questões de fiscalização do sistema, concessão de linhas e criação de terminais multimodais. Prevê também determinar qual sistema de transporte fluvial é mais adequado, de acordo com a dimensão dos barcos e estrutura das pontes.

Segundo Jurandir Fernandes, secretário de Estado dos Transportes Metropolitanos, o estudo chamou a atenção de empresas interessadas em explorar o transporte fluvial. "Podemos optar entre barcos de menor velocidade capazes de transportar tripulações de até 600 passageiros ou embarcações menores e mais rápidas, como as voadeiras, que atingem velocidades



Secretário Jurandir Fernandes: "Rio Tietê não será mais depósito de lixo."

de até 40km/h," explica o secretário.

A exploração e construção da hidrovia serão realizadas por meio de parceria entre a administração estadual e iniciativa privada. Uma das questões pendentes é definir o percentual de recursos a serem aplicados pelos empresários e quanto o governo paulista necessitará captar em órgãos como Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e Banco Mundial.

Demandas da sociedade

"Serão analisadas ao longo do trajeto as necessidades de transporte da população paulistana. Desde 1967, o Metrô-SP pesquisa os trajetos de origem e destino da comunidade da região metropolitana para se deslocar de suas residências. A partir destes dados, serão projetados os terminais de embarque de carga e passageiros, passarelas de pedestres e viadutos."

O secretário ressalta que a construção será realizada de acordo com o dinheiro disponível. "Vamos aproveitar os recursos de engenharia disponíveis. Na Europa existem pontes que servem para o trânsito de pedestres e que também são utilizadas como embarcadou-

ro. A meta é repassar à Empresa Metropolitana de Transporte Urbano (EMTU) o gerenciamento desses terminais."

Um desafio futuro, segundo Fernandes, será manter a navegação fluvial atraente para a iniciativa privada e ao mesmo tempo cobrar pelo serviço tarifa que a sociedade possa pagar.

A Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos pretende atrair a atenção das pessoas da região metropolitana por meio de passeios turísticos com roteiros culturais nos finais de semana. "A população vai perceber que o rio não é mais depósito de lixo e de pneus e não oferece riscos à saúde das pessoas. Os barcos novos contêm filtros para não despejar óleo e fumaça na atmosfera."

As embarcações também vão contribuir para ressuscitar a vida no Tietê. O movimento das hélices revolve o fundo do rio e auxilia a oxigenação da água. A aeração melhora o ciclo de vida e reprodução de peixes e fauna fluvial. A água não será potável, porém limpa.

Fim das enchentes

A finalização das obras de rebaixamento da calha do rio, em julho de 2004, vai solucionar para os próximos

100 anos os problemas causados pelas enchentes na Marginal Tietê. "A ampliação da calha não é uma simples retirada de terra das margens. O Projeto Pomar do governo do Estado está investindo na plantação de árvores nas margens do rio para evitar o assoreamento e enxurradas. Além disso, a prevenção contra os alagamentos será garantida com a construção de muros de concreto construídos em diagonal (taludes) nas duas margens."

Não há perigo de recontaminação do Tietê depois de limpo. O conjunto de obras inclui a canalização paralela dos afluentes que deságuam no Tietê. O sistema de drenagem de esgotos será direcionado para tubulação própria, sendo encaminhado para tratamento.

"O aspecto ruim da paisagem vem sendo modificado. A idéia é transportar os dejetos existentes por meio de barcaças. Se terminada a obra, o Tietê for novamente esquecido em termos de utilização, perde o sentido a iniciativa. O objetivo é transformar o rio que banha a região metropolitana num pedaço da existência dela", finaliza.

Propostas de tipos de embarcação para o transporte no Rio Tietê (passageiros e carga)