

Os sonhos de um visionário que já trilhou variados caminhos



Segundo algumas fontes o visionário é aquele que possui a rara habilidade de aliar a visão à competência. Outros registros apontam que o visionário é um indivíduo inovador, criativo e inventivo, que possui pensamentos e ideias empreendedoras e arrojadas. Tanto por uma como outra definição o engenheiro eletricista Frederico Bussinger é um visionário de pura cepa. Formado pela Poli/USP, turma de 1973, Fred – como é chamado por amigos e colegas –, é também economista e hoje palestrante, articulista e consultor do Instituto de Desenvolvimento, Logística, Transportes e Meio Ambiente (Idelt).

Bussinger nasceu em Minas Gerais e depois mudou-se para o Espírito Santo, onde ficou até 1969 quando chegou em São Paulo. O seu currículo é rico e variado. Ocupou os cargos de secretário dos Transportes do Município de São Paulo e diretor-presidente da São Paulo Transporte (SPTrans); diretor de gestão portuária da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), presidente da Companhia de Trens Metropolitanos (CPTM), diretor de operações da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) e secretário executivo do Ministério dos Transportes (na gestão Itamar Franco). Presidiu, ainda, o Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (Confea) por dois mandatos (1988/1990 e 1991/1993). Mais recentemente foi presidente da Companhia Docas de São Sebastião e Diretor do Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo (DH).

Um dos sonhos de Bussinger é compartilhado por muita gente: ver aprovado o projeto e executada a obra do Hidroanel Metropolitano (HM) na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP).

Ele começa explicando que a RMSP – um platô situado a 700 metros acima do nível do mar (e a cerca de 80 quilômetros dele), entre a Serra da Cantareira e “A Muralha” (encosta íngreme da Serra do Mar, ao fundo da Baixada Santista) – foi dotada de uma extensa rede hídrica. Nela se destacam os rios Tietê, Pinheiros e Tamanduaté.

“Muita gente vai ficar surpresa com o que vou afirmar: São Paulo é quase uma ilha!”, cita. Ele explica que a implantação de um canal, de 25 a 30 quilômetros, entre os reservatórios Billings e Taiaçupeba, transformaria São Paulo numa ilha: junto com os rios Tietê e Pinheiros, a maior parte da metrópole estaria cercada por um canal contínuo de 170 a 190 quilômetros de águas! “A extensão exata depende do detalhamento do projeto”, observa, esclarecendo que é justamente essa articulação hídrica que foi denominada Hidroanel Metropolitano. “Isso, em parte, por sua configuração; em parte por analogia com o Rodoanel e o Ferroanel.”

Quando surgiu a ideia do Hidroanel Metropolitano? Bussinger historia que a utilização dessa rede hídrica, natural, para navegação foi algo bastante intenso durante os quatro primeiros séculos de ocupação da região. Ele conta que a partir do final do Século 19 surgiram diversos projetos para melhor adequá-la a tal finalidade, garantindo profundidades compatíveis com as novas embarcações, regularidade (profundidade mínima ao longo do ano), conectividade (com eclusas) e melhor operacionalidade (raios de curvatura, atracadouros etc.).

Bussinger ressalta que em 2008 o Departamento Hidroviário (DH) procurou inventariar os projetos existentes. Encontrou 67 de-

les. “Em outubro desse ano realizamos no IPT um seminário de dia inteiro com 200 participantes”, diz, acrescentando que o objetivo foi a apresentação e discussão de 14 daqueles projetos – apresentados pelos próprios autores, ou substitutos credenciados (em casos de falecimento).

“A possibilidade e a antevisão do Hidroanel ficou, então, ali, patente”, cita. Em 2009 foi licitado e contratado um estudo de pré-viabilidade técnico, econômico e ambiental (EVTEA). Em 2010 a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – (FAU-USP) foi incorporada à equipe do projeto. Em março de 2012 o EVTEA, concluído, foi apresentado em concorrido seminário de três dias. “As reportagens do jornal Valor Econômico e Bom dia Brasil, da TV Globo deram grande repercussão ao plano/projeto.”

Esse projeto não seria uma megalomania? Não se trataria de mais uma “jabuticaba”, que só existe no Brasil? Bussinger responde com um sonoro Não! Segundo ele, o Hidroanel está na linha dos planos de Franklin Delano Roosevelt para a Bacia do Mississippi (década de 1930) e da milenar experiência europeia de aproveitamento de seus rios e lagos, agora reimpulsionada pelas demandas ambientais que estão expressas no Plano Europa 2050. “Este inclui a aspiração de conectar todos os mares entre si e, para tanto, há diversos novos canais, em construção e projetados – e o que é importante: cruzando conurbações antigas e densamente ocupadas, como a RMSP.”

Quais as vantagens do uso do transporte hidroviário? Bussinger responde que na RMSP, em 2010, foram realizadas mais de 400 000 viagens/dia relacionadas ao transporte de cargas. Só o setor da construção civil é responsável por mais de 25 000 delas, para transportar as mais de 110 milhões de toneladas/ano (mais que o Porto de Santos). Os veículos, para tanto, formariam uma fila de mais de 500 quilômetros (distância maior que São Paulo ao Rio de Janeiro). “Em Paris, ao contrário, a maior parte dessa carga é transportada hidroviariamente”, comenta, acrescentando que isso é facilitado pelo fato das concreteiras estarem localizadas na margem dos rios, reservando-se às betoneiras apenas a distribuição do concreto usinado (em geral, por pequenas distâncias).

Não seria necessário previamente despoluir os rios? Para Bussinger, seria bom despoluir, mas isso não é imprescindível. “Ao menos no tocante à carga essa navegação hidroviária já existe. Apenas que não comercial. Aliás, talvez a relação seja até inversa: a ampliação da navegação talvez até contribua para acelerar o processo de despoluição dos rios”, diz, uma vez que aumentará a atenção sobre eles e mais pessoas estarão “fiscalizando”.

E quanto custará o Hidroanel? Ele revela que as estimativas iniciais, quando da concepção, eram de cerca de 2,3 bilhões de reais. “O estudo de pré-viabilidade técnico, econômico e ambiental indica valores entre 2,5 a 3 bilhões de reais para a implantação da infraestrutura básica”, diz, comentando que em uma ou outra hipótese, os recursos são relativamente modestos.

ENG.º FREDERICO BUSSINGER

* Juan Garrido, interino.