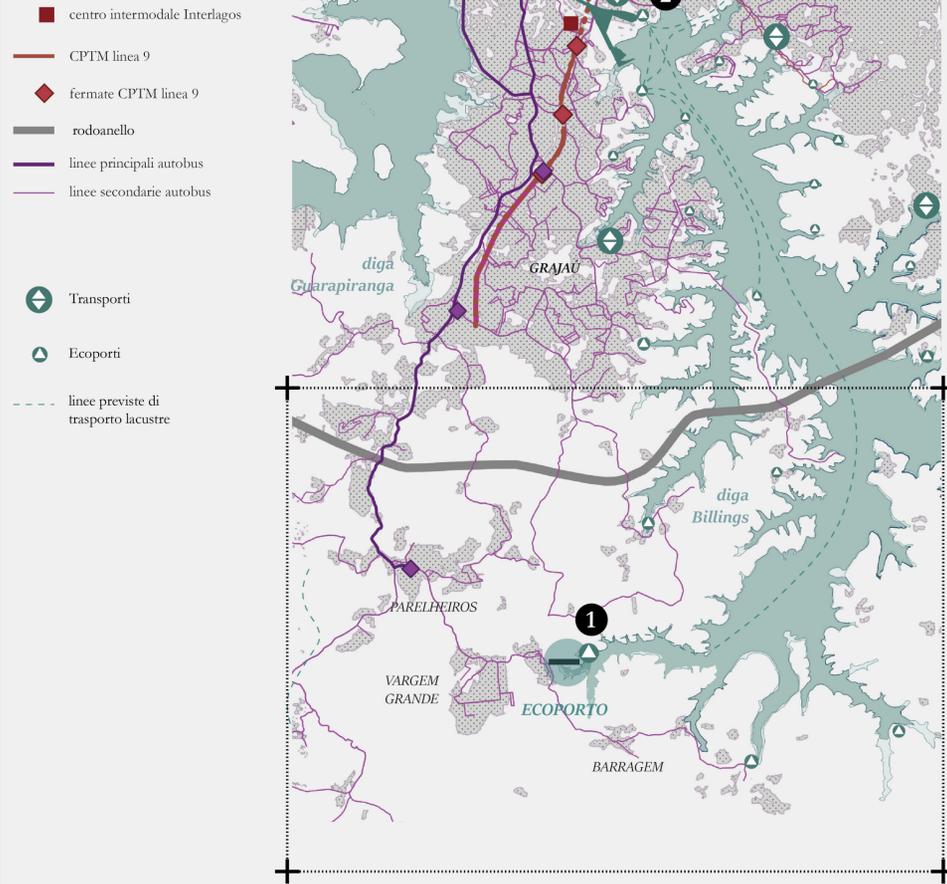


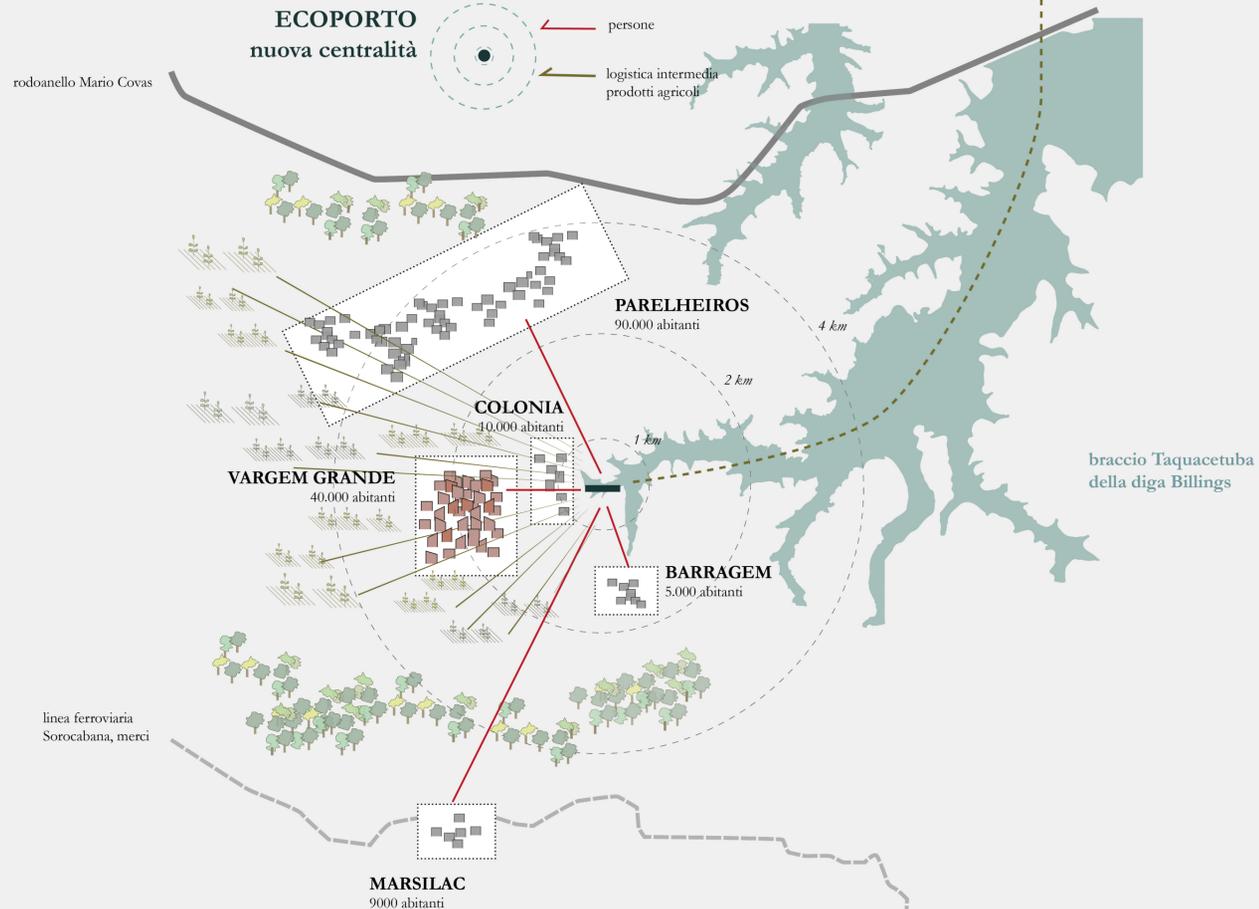
Trasporto idroviario



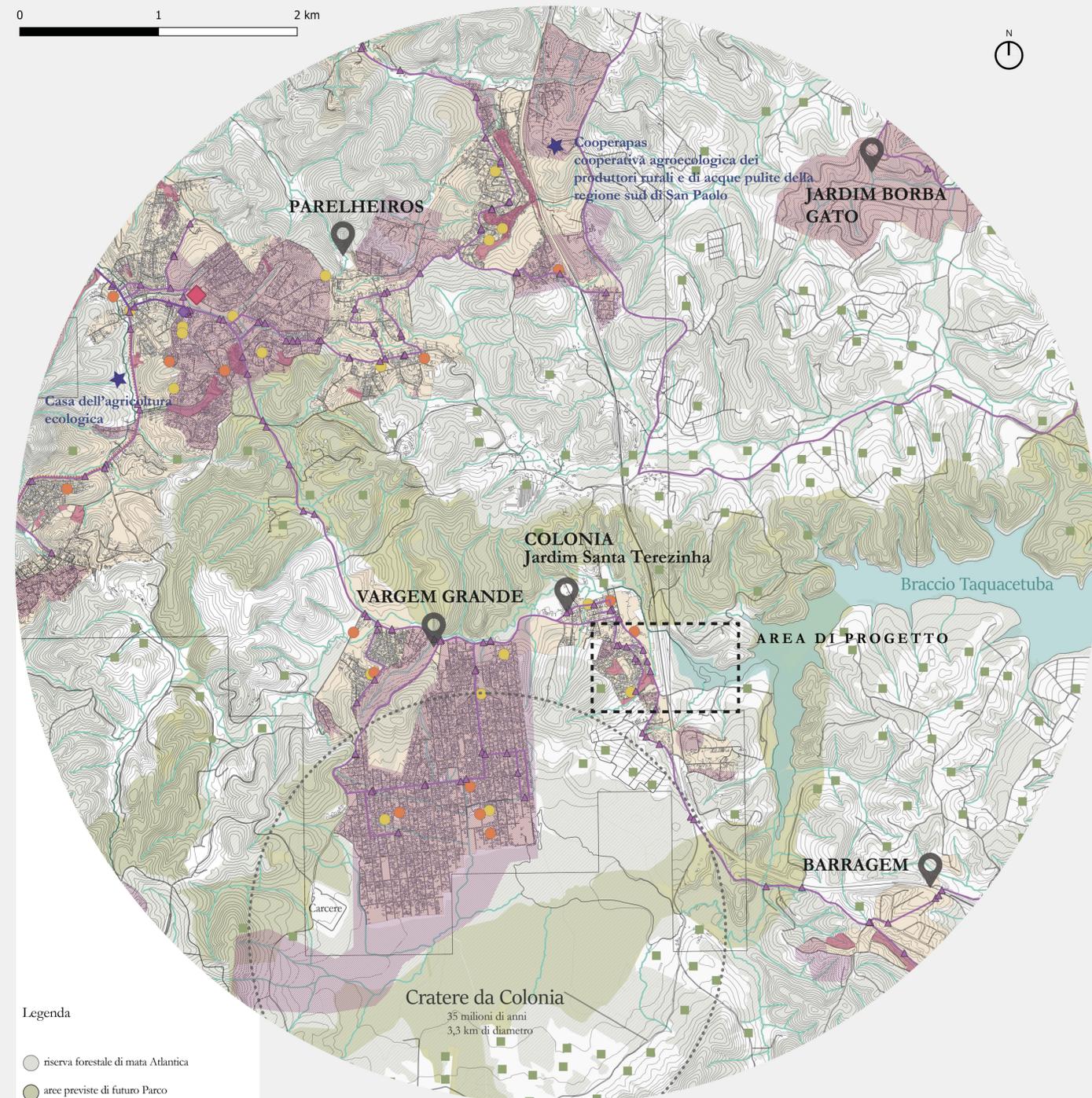
TEMPISTICHE DI DISLOCAMENTO



ECOPORTO nuova centralità



Area di progetto 1: 20.000



Legenda

- riserva forestale di mata Atlantica
- aree previste di futuro Parco
- occupazioni regolari in avanzamento
- favelas
- area di riduzione della vulnerabilità urbana e recupero ambientale (designata dalla prefettura)
- Lago artificiale Billings
- UPAs (Unidades de Produção agricola) mappate dal projeto Ligue os Pontos
- Educazione, scuole primarie
- Educazione, asili
- ▲ Fermate bus
- Linee bus
- ★ Punti di interesse per gli agricoltori

*“L’ipotesi che conduce il lavoro attribuisce alle infrastrutture una progressiva importanza nella strutturazione e qualificazione spaziale delle città, ogni giorno più congiunti, al costituirne le strutture fisiche e le funzioni urbane e metropolitane di maggior permanenza.” (Milton Braga)*

Il progetto si inserisce nello specifico nel bairro di Jardim Santa Terezinha (anche detto Colonia), in prossimità dell’occupazione di Vargem Grande, che conta più di 40 000 abitanti, e in posizione centrale rispetto agli altri nuclei abitati della zona sud (Parelheiros, Barragem, Marsilac); coincide con uno degli ecoporti già previsti nell’idroanello metropolitano, al fondo del braccio Taquacetuba del lago artificiale Billings,

sede di una delle idrovie pioniere proposte con linee di trasporto idroviario verso il nord del lago (Ecoporto Mar Paulista) e verso il centro città. La scelta della località è seguita a considerazioni sulla sua centralità sia dal punto di vista dei nuclei abitati, sia per quanto riguarda le UPA agricole.

Il progetto assume dunque il nome di Ecoporto di Parelheiros, configurandosi in primis come il terminale di trasporti pubblici attualmente più a sud della metropoli, trasporti di passeggeri con BUP, barche urbane passeggeri, e trasporto prodotti agricoli tramite BUC, barche urbane di carico. L’ecoporto di Parelheiros faciliterebbe il transito verso le regioni centrali diminuendo notevolmente le tempistiche di disloca-

mento per le persone, e facilitando enormemente gli agricoltori locali, i quali non sarebbero più obbligati a muoversi autonomamente sino al Ceagesp, ma, al contrario, trasporterebbero i loro prodotti sino all’ecoporto dove, dopo lo stoccaggio degli stessi, questi sarebbero agilmente condotti al centro all’ingrosso.

Oltre ad adempiere alla funzione primaria di trasporto, l’ecoporto offrirebbe aree di produzione agricola sperimentale (nell’ottica di implementazione produttiva dell’idroanello precedentemente illustrata), così come servizi e spazi culturali/ di svago per le comunità locali carenti, divenendo in tal modo non solo un elemento infrastrutturale, ma anche un nuovo polo urbano.