

Oh, dor! Nem no Verão

a poluição dá sossego.

Arquivo



Sylvia Masini



A acidez da poluição junta-se com o vapor d'água e cai no solo em forma de chuva

A poluição de fábricas e veículos aumenta de manhã e à noite

Margareth Abussamra

Sylvia Masini



José Tarifa: "A solução para a poluição envolve vontade política."



A camada de ar escuro que cobre a cidade no Inverno, no Verão, com as chuvas, deposita-se no solo

shopping News,
16.12.90 pg. 11

As chuvas que têm caído sobre a cidade limpam o ar da poluição. Só que a água da chuva também está poluída, e prejudica a vegetação e o solo.

Ana Maria Freitas

De modo geral, as chuvas que caem dos céus tropicais têm uma concentração de ácidos (PH) que gira em torno de 5,6. Um estudo elaborado pelo Laboratório de Climatologia do Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo constatou, entretanto, que aqui na cidade a acidez das chuvas é bem maior. Isso ocorre porque o ar da Capital, como ninguém desconhece, é poluído.

Mas essa pesquisa também dá conta de que a questão vai mais além. A camada de ar preto que tem preocupado os habitantes da cidade, irritando os olhos e aumentando a incidência de doenças respiratórias no Inverno, vem ao solo no Verão em forma de chuva acidificada, prejudicando a terra e as plantações. E, o que é pior, nem em tempo de dias claros e céu azul o paulistano está livre de ameaças. É que gases como o nitrogênio e o ozônio, eliminados pelas indústrias e por veículos, se potencializam na presença do calor e da luz solar, formando um conjunto de poluentes tão nocivos quanto as temíveis nuvens escuras. Com a diferença de que não são visíveis.

De acordo com José Roberto Tarifa, que conduziu os trabalhos no laboratório, existem na área metropolitana apenas quatro pontos de medição de ozônio. O monitoramento ainda é falho porque os pontos de medição não funcionam em determinadas horas, fornecendo médias que mascararam as altas nos períodos da manhã e da tarde, quando se concentra maior poluição. No estudo foi medido apenas o conjunto de partículas que chegam até o solo, constituídas principalmente de poluentes como enxofre e nitrogênio, que alteram a qualidade da água dos rios, lagos e reservatórios, afetando a vegetação não só pelo prejuízo causado à qualidade do solo como também pela destruição do processo fotossintético das folhas. Cabos, fios telefônicos e monumentos também sofrem danos, que se estendem a todas as construções que utili-

zam calcário. A pintura de automóveis, assim como as grades de ferro das residências, também é afetada.

A acidez das chuvas foi constatada em bairros como Aeroporto, Brooklin, Santana e Vila Mariana. Há regiões, como Tatuapé, Mooca e Cambuci em que se combinam a poluição local com a proveniente dos municípios de Santo André e São Bernardo, tornando crítica a situação. E isso na maior impunidade. Segundo Tarifa, nos países desenvolvidos, a chuva ácida já é objeto do direito internacional. Na Alemanha, por exemplo, os prejuízos causados pela chuva ácida são ressarcidos pela Bélgica, que a produz, assim como os estragos nos grandes lagos do Canadá promovidos pela concentração de poluentes em Detroit, nos Estados Unidos, são compensados financeiramente pelos EUA.

POLUIÇÃO MENOR

Por outro lado, vários fatores estão concorrendo hoje para que a poluição industrial não seja tão grave como era prenunciada há anos. Programas de substituição de caldeiras de diesel por energia elétrica, financiamentos para aquisição de equipamentos de filtros e a tendência da transformação da cidade num centro de comércio e de serviços, deixando para trás sua vocação para pólo industrial, são alguns deles. José Roberto Tarifa lembra, entretanto, que se o parque industrial paulistano vier a funcionar a pleno vapor a poluição, somando-se às fontes móveis - veículos -, poderá agravar imprevisivelmente o problema.

REVERTER DE VEZ

Dentro do Laboratório de Clima-

logia, o Programa de Estudos de Clima Urbano realizou, em 1984, pesquisas para a Secretaria Municipal de Planejamento. Transformado num Programa de Pesquisas em Ecologia Urbana, o estudo deve oferecer subsídios para o Plano Diretor que está sendo elaborado e deve entrar em discussão na Câmara Municipal em 1991. José Roberto Tarifa entende que algumas medidas efetivas poderiam reverter de vez a poluição, com os custos pagos por quem a provoca.

Ônibus e veículos de transporte de carga, ele aponta, deveriam ter acesso a um combustível com baixo teor de enxofre, o que melhoraria substancialmente o problema das emissões. Fiscalização e multa sobre veículos é outra medida que, ele acredita, seria definitiva, assim como a manutenção dos filtros. "Falta uma combinação de ações dos governos municipal, estadual e federal para que a questão se-

ja tratada com seriedade", entende. Para o futuro, o transporte de massa deveria ser feito por intermédio de energia limpa - gás ou eletricidade. Outra decisão apropriada seria o plantio em massa de árvores, que hoje são encontradas, em alguma quantidade, apenas nas zonas Sul e Oeste.

Nos últimos dois anos, nos horários de rush, a média horária que era de 30 km/h baixou para 19 km/h no fluxo de tráfego. Aumentar essa velocidade deve ser a meta, segundo Tarifa, para se baixar a emissão de poluentes - que é de 30 a 40 gramas de monóxido de carbono por quilômetro rodado a 30 km/h e sobe para 50 gramas a 19 km/h.

A decisão de despoluir

Resolver, por exemplo, o problema da habitação de São Paulo - que depende de políticas federais e do preço da terra, inacessível à maioria - é meta que uma administração municipal dificilmente poderia se impor sem frustração. O mesmo não acontece com a questão do meio ambiente, que, pelo menos para Luís Roberto Tarifa, depende de decisões políticas que podem promover a despoluição da cidade.

Para Ana Lúcia Ancona do Amaral, arquiteta que trabalha na elaboração do Plano Diretor, a questão não é tão simples. Segundo ela, o objetivo da atual administração e que o Plano Diretor deverá consolidar é inverter o sentido da tendência para que um dia se tenha o ar da cidade limpo. A arquiteta lembra que no Plano serão dadas medidas tanto de fiscalização quanto de preservação de áreas e controle de trânsito. A melhoria do sistema viário para aumentar a velocidade do trânsito nas horas de rush também está sendo estudada dentro de uma ação em conjunto com o governo estadual - na definição, por exemplo, de investimento em metrô para determinadas áreas. Controlar o uso do solo,

não permitindo instalação de novas indústrias, é outra medida que deverá ser indicada no Plano.

De acordo com Helena Sobral, assessora de meio ambiente da Secretaria dos Negócios Extraordinários da Prefeitura, se se conseguir controlar a poluição dentro dos padrões internacionais da Organização Mundial de Saúde, já terá sido um ganho. Ela adiantou que a atual administração está mantendo conversações com a Petrobrás com vistas à obtenção de diesel com baixo teor de enxofre a ser utilizado na frota da CMTC, que, aos poucos, deve se adaptar ao gás. Contatos com a Cetesb estão verificando a possibilidade de aplicação de multa de 67 BTN para veículos que soltam fumaça preta. Já no ano que vem, Helena espera efetivarem-se ações de plantio em massa num trabalho conjunto com a iniciativa privada. Uma Secretaria de Meio Ambiente, cuja criação está sendo pensada, deveria coordenar as políticas relativas ao assunto, instituindo-se uma mentalidade que hoje é diluída dentro da administração.