

Heitor Dias defende Elmo Farias

O senador Heitor Dias (Arena-BA) presidente da Comissão do Distrito Federal afirmou ontem que não existe o escândalo denunciado pelo deputado Juarez Batista (MDB-MG) no caso da compra de tratores pelo Governo do DF. Eu conheço o governador Elmo Farias e mesmo se não o conhecesse jamais poria em dúvida a sua honrabilidade a exemplo de certos indivíduos que investem contra homens públicos a partir de um exame superficial das coisas. Nos cargos que ocupou, o governador sempre se houve com probidade e exação, cumprindo os seus deveres. Indagando onde estava o escândalo denunciado pelo deputado, Heitor Dias lembrou não ter havido nenhuma falha na escolha de tratores marca "Caterpillar" por entender que, "além da lei facultar o fornecedor único a administração do DF, já dispunha de 96 máquinas da mesma marca, e inclusive com considerável estoque de peças de reposição, no valor de 400 milhões de cruzeiros, sem contar mão-de-obra especializada já disponível". O senador acrescentou ainda que são injustas as acusações segundo as quais o governador constrói viadutos só para aparecer: Brasília cresceu além de todas as expectativas e seu sistema viário não acompanhou a dinâmica desse crescimento principalmente no que diz respeito ao número de automóveis.

O AVIÃO DENTRO DA CIDADE



De noite e de dia as turbinas desfilam sobre a cidade e seu barulho incomoda principalmente os moradores da Península Sul. Agora, para evitar problemas psicossociais, o ministro quer outro aeroporto.

Aeronáutica condena o aeroporto de Brasília

Brasília poderá ter um novo aeroporto que, segundo planos elaborados pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — Infraero —, ficaria a 18 quilômetros do atual. A finalidade é retirar do Lago Sul o perigo e o incômodo do constante barulho dos aviões que, a exemplo do Aeroporto de Congonhas em São Paulo, estariam prejudicando seriamente os moradores das proximidades.

Em palestra, ontem, na Comissão de Transportes da Câmara, o ministro Araripe Macedo referiu-se à possível construção de um outro aeroporto para a cidade porque, segundo ele, a construção do atual em plena área de residências foi um "erro gravíssimo" do plano urbanístico de Brasília.

— A preocupação da Aeronáutica é proteger os vôos e os passageiros contra eventuais obstáculos existentes nas cidades. Mas deveria existir uma igual preocupação entre os urbanistas, no sentido de proteger a cidade e seus habitantes contra os riscos dos vôos e contra os ruídos dos aviões.

A observação do ministro sugere a localização de aeroportos em pontos estratégicos e livres da construção de prédios, principalmente residenciais.

Segundo o ministro, o não detalhamento da localização de um aeroporto, pelos urbanistas, leva as autoridades aeronáuticas a intervir drasticamente nos aeródromos, como foi o caso da interdição do aeroporto de Congonhas no horário das 22 às seis horas para evitar os problemas psicossociais que estavam surgindo. O mesmo poderá ocorrer no futuro — conforme o ministro da Aeronáutica — com relação ao Aeroporto Internacional de Brasília, tornando-se mais prático providenciar logo a necessária mudança.

QUE PENSAM OS MORADORES

Entre os moradores da Península Sul são muitas as reclamações contra o constante ruído dos motores dos aviões que durante todo o dia e a noite chegam ou saem do terminal aéreo:

— É um absurdo, não se pode nem falar ao telefone. Se você está no interurbano e coincide de um avião estar levantando vôo ou se ele acaba de aterrissar e reverte as turbinas, então é preciso mandar a pessoa esperar porque não se consegue ouvir nada. Se você está com uma visita, é aquele constrangimento porque a água (ou o que for) só falta pular fora do copo quando o barulho se intensifica. Parece o epicentro de um terremoto.

O depoimento do engenheiro Felinto Elísio Martins — do Ministério das Minas e Energia — que mora perto do Aeroporto Internacional de Brasília, na Península Sul é o mesmo de vários outros moradores.

Fernando de Almeida (de 46 anos de idade, que vive de rendas e mora na QI 1/1) explica quais são as quadras mais prejudicadas pelo barulho na Península Sul:

— Apesar do ruído dos aviões, eu prefiro o lago à Asa Sul. É mais tranquilo e o trânsito não aborrece. O problema de barulho é mais grave para quem mora nas quadras mais próximas do aeroporto como a QI 0 e a QI A. De qualquer forma, apesar de todos os inconvenientes, não se pode falar em desvalorização dos imóveis. Ao menos por enquanto. Pode ser que mais tarde as coisas mudem.

Um pouco de ironia não faz mal a ninguém e é exatamente assim que o jornalista Leonardo Motta Neto (mora quase "dentro" do aeroporto) enfrenta o barulho nosso de cada dia:

— Para um jornalista, morar na vizinhança do aeroporto de Brasília só oferece uma vantagem aparente. Presenciar, de camarote, um sequestro como o do avião da VASP, há alguns meses...

— Comigo, aconteceu justamente assim. Estava em casa, na manhã de um certo sábado, quando meu inflexível editor Luis Gutenberg me telefonou avisando que havia um avião sequestrado, em cima de Brasília. Dentro de minutos, o terraço de minha casa — na QI A/2, a 10 metros da cerca que separa o aeroporto da rua — já servia de redação e plataforma de cobertura.

O que mais pode esperar um jornalista do fato de morar junto ao aeroporto?

Em Brasília, o nível de ruídos já chega a ser insuportável, em algumas horas do dia. Por exemplo: entre seis e 10 da manhã, quando partem e chegam os aviões da primeira grande fase diária de movimentação. Depois, uma pausa para meditação. E, logo voltam as turbinas a desfilarem, entre 12 e 15 horas. À tarde, os moradores do Lago Sul têm sua hora melhor, mas quando vêm os "noturnos", principalmente no período entre 19 e 22 horas, tem-se a impressão de que a cidade já não é mais aquela, a prometida urbe do bucolismo programado.

REVOLUÇÃO DA AGRICULTURA COMEÇA EM MATO GROSSO



A comissão de Agricultura ouve a exposição do engenheiro Monteiro de Barros

A maior experiência de aproveitamento dos campos brasileiros — marco significativo de uma verdadeira revolução na arte de trabalhar a terra e torná-la elemento positivo para fazer frente à crise de alimentos que preocupa, hoje, todos os organismos do mundo, notadamente a ONU e a FAO — está concentrada na fronteira Brasil-Paraguai, precisamente em Ponta Porã, no Estado de Mato Grosso.

Esse empreendimento — sem dúvida o mais arrojado de quantos originários da iniciativa privada no setor da agricultura — denomina-se Fazenda Itamarati S/A e mereceu, atendendo a convite do engenheiro e ex-deputado Sebastião Monteiro de Barros, visita especial da Comissão de Agricultura e Política Rural da Câmara dos Deputados, tendo à frente seu presidente, deputado Pacheco Chaves, de cuja comitiva participaram os deputados Sérgio Cardoso de Almeida, Nelson Maculan, Gomes do Amaral, Inocêncio Oliveira, Henrique Brito, Ernesto de Marco, Sinval Boaventura, Pedro Lauro, Oswaldo Buskei e José Mandelli, contato que teve por objetivo trazer ao conhecimento das autoridades, através do Legislativo, o que o empresariado brasileiro é capaz de realizar, no campo, em harmonia com a disposição do presidente Ernesto Geisel de fortalecer, com o apoio nacional — e apenas nacional — o setor básico de nossa economia, que reside naturalmente na atividade da agricultura.

O PROJETO ITAMARATI

Numa extensão de vinte e cinco mil hectares, na divisa do rio Dourados com a faixa da Rede Ferroviária Federal, no extremo Oeste de Mato Grosso, está implantando o Projeto Itamarati, inteiramente voltado para uma agricultura altamente tecnizada, produzindo já, de maneira verdadeiramente espantosa, arroz, soja, milho e, no momento, diante de perspectivas alentadoras para produção de trigo.

Não se conhece no Brasil — pelo menos essa a opinião unânime dos membros da Comissão de Agricultura da Câmara — iniciativa mais audaciosa em termos de revolução agrícola, tanto mais quando se constata que, neste ano, a Fazenda Itamarati está vivendo as emoções da primeira safra, com um rendimento que entusiasma e coloca a prática agrícola brasileira no mesmo nível — ou até superior — de tudo quanto se tem conseguido nos países mais adiantados, sob os métodos mais sofisticados de tratamento da terra.

Iniciado efetivamente em 1973, a implantação da infra-estrutura social e humana só permitiu ao grupo Itamarati pôr em prática o cultivo da terra em janeiro de 1974, aplicando, em princípio, a tecnologia experimental para poder capacitar-se de quanto e como poderia produzir melhor e assim, contribuir para uma nova dimensão da agricultura brasileira.

Os resultados, no primeiro degrau galgado, foram os mais promissores possíveis: na área cultivada — menos da metade dos recursos territoriais do projeto — a primeira colheita pode ser considerada uma festa na paisagem agrícola nacional: 350 mil sacas de arroz (240 mil toneladas); 60 mil sacas de soja (36 mil toneladas) e estimativamente — porque em fase de colheita — cerca de 100



Máquinas colhedoras despejam o produto da safra nos caminhões do Itamarati.

toneladas de milho híbrido, cuja produtividade, segundo técnicos, não encontra similar em outras regiões.

Esse resultado, contudo, encontra natural justificativa: a coragem e o desprendimento do empresário paulista Olacyr Francisco de Moraes, que optou, entre a tranquilidade das conquistas materiais e da multiplicação do faturamento urbano, por investir, sem temer riscos, cerca de duzentos milhões de cruzeiros (bilhões, antigos) no setor agrícola, começando pela pesquisa e experimentação que lhe proporcionaram essa revolução que sensibilizou a todos os parlamentares que percorreram a Fazenda Itamarati.

O TELURICO E HUMANO

O projeto Itamarati, porém, não representa apenas a posse e o aproveitamento da terra. Ele segue um rígido critério de dimensionar o humano e o telúrico, como provam as obras de infraestrutura que lhe dão característica física, como sejam: serviços de água, esgotos, energia, educação e assistência médica.

Configura, hoje, uma comunidade de quinhentos viventes, com habitações confortáveis, alimentação racional (existe, por iniciativa de Olacyr Francisco de Moraes e seus associados, cultura de subsistência para auto-sustentação da cidade, complementada pelo abate de vinte reses por mês) e condições de higiene e saneamento que fogem ao comum do interior brasileiro. E, em termos de conforto, o uso da televisão não distingue, na Fazenda Itamarati, empregados e empregadores.

O tratamento da terra, ali, é feito à base de fertilizantes e, somente em calcário, já foram aplicadas, até o momento, cerca de 40 mil toneladas. Mas a resposta é significativamente compensadora e justifica a movimentação diária de nada menos de 100 máquinas, entre caminhões, tratores e colhedoras, além de dois aviões do tipo Bandeirante, empregados na tarefa de pulverizar as áreas plantadas.

É HORA DE COLHER

No momento, as atenções de técnicos e trabalhadores da Fazenda Itamarati estão inteiramente voltadas para a tarefa de colher e iniciar o segundo plantio, na expectativa de uma futura safra bem maior. Este ano, quando soja e arroz já estão armazenados e o milho começa a sofrer o impacto das máquinas colhedoras, vinte mil hectares já estão preparados para novo plantio: dez mil hectares serão somados com arroz, sete mil e quinhentos com soja e trigo e dois mil e quinhentos hectares estão reservados para renovação da cultura de milho.

O dirigente do Projeto, engenheiro agrônomo Alberto Keiti Nomura, vive intensamente o resultado de seu trabalho. E vê, tranquilo, que a área de 22 mil metros quadrados construída para secagem de cereais, com capacidade para 180 toneladas por hora, não configuram o mínimo exagero: A Fazenda Itamarati é o marco da revolução agrícola brasileira. E, por isso, em breve vai produzir muito mais, para ajudar o Governo a alimentar o Brasil.