

Capuaba: no porto, novas oportunidades para o ES

Texto de Laurinho Goltara
Henrique Gobbi
Nilo de Mingo Jr.

Quase cinco anos após o início das obras de sua construção, o complexo portuário de Capuaba, cujo cais será inaugurado oficialmente amanhã pelo presidente da Portobrás, Arno Markus, vai se transformando em realidade.

Vértice do corredor de exportação cuja hinterlândia abrange, além do Espírito Santo, os Estados de Minas Gerais, de Goiás e parte do território matogrossense, Capuaba sem dúvida dará maior vulto ao porto de Vitória, cuja influência econômica ainda se espalha pelo Norte fluminense e pelo Sul

baiano, subsidiada pela contribuição da BR-101.

Dos quatro corredores de exportação projetados, o Corredor ES-MG-GO foi o que sofreu maior retardamento na implantação do respectivo sistema e, mesmo com a entrada do cais de Capuaba em operação, tão cedo não atingirá seus objetivos quanto ao alcance final de sua capacidade total projetada.

Através de Capuaba deverão ser exportadas as produções de grande parte do Planalto Central, especialmente as de soja, sorgo e milho, produtos de sustentação básica do corredor de exportação. Se ele já conta, todavia, com o porto e a infra-estrutura rodoferroviária, mesmo reconstruídos com atraso, as

zonas de produção responderam com muito maior lentidão às esperanças do Governo, fato que em si mesmo se destaca com o atraso, superior a um ano, na implantação do Polocentro. Situação, aliás, que também se verificou quanto ao desenvolvimento da produção agrícola no Espírito Santo, cujas metas otimistas dos círculos oficiais, em 1972, se frustraram.

Hoje, os técnicos praticamente são unânimes na recomendação de que o Estado deve melhor aproveitar sua participação no corredor através do setor industrial, já que Capuaba, segundo o ex-governador Arthur Carlos Gerhardt Santos, abre um leque de opções para o setor do Estado.

Complexo opera 700 mil ton/ano

O complexo portuário de Capuaba, situado na margem continental do canal de Vitória, completará a infra-estrutura básica do setor, no contexto do corredor GO-MG-ES. Projetado inicialmente com a finalidade de atender à demanda imposta pelo simples crescimento econômico vegetativo da hinterlândia do porto de Vitória, Capuaba entrou num processo de violenta aceleração a partir de 1972, com vistas ao pleno atendimento do corredor.

Seu projeto de engenharia foi reformulado em função da esperada vazão caudalosa de mercadorias através do corredor, vindas de Goiás e Minas Gerais. Suas áreas de estocagem estão aptas a armazenar produtos de diferentes naturezas, como os agrícolas e os industriais.

A capacidade inicial de operação de Capuaba será de 800 mil toneladas/ano para carga geral e de 700 mil toneladas/ano para cereais, segundo informações da Administração do Porto de Vitória. A construção do complexo portuário representou investimentos da ordem de Cr\$ 1 bilhão por parte da Portobrás.

A construção de Capuaba foi iniciada em 1974, através de contratos realizados com várias empreiteiras, e tinha seu término previsto para setembro de 1977. No entanto, devido a uma série de problemas, as obras foram sendo retardadas, obrigando inclusive à confecção de um novo cronograma físico-financeiro.

Das obras que estão sendo realizadas em Capuaba (no complexo) destacam-se o cais, os prédios da administração, garagem, oficinas e almoxarifado. Do mesmo modo, estão prontos o silo portuário (para cereais), o armazém de carga geral e as fundações do armazém

inaugurado, apesar de não totalmente concluído. Ultimamente, as empreiteiras responsáveis pelas obras aumentaram seu ritmo, contratando maior número de empregados — o que se fez possível depois que a Portobrás colocou em dia o pagamento das empresas contratadas — acreditando-se na conclusão total do complexo em meados deste ano.

CARACTERÍSTICAS

A construção do complexo portuário de Capuaba subdividiu-se em quatro grandes obras: cais, acesso rodoferroviário, cais do Atalaia — fundação dos transportadores e silo portuário.

O cais de Capuaba foi construído pela Cobrazil — Cia. de Mineração e Metalurgia Brasil, representando investimentos da ordem de Cr\$ 360 milhões. Segundo o projeto, a obra tinha término previsto para maio de 1977, com 180 metros de cais sendo entregues em setembro de 1976 para exportação de celulose mineira, previsão que não pôde ser concretizada.

O comprimento do cais é de 765 metros, com uma profundidade de 13 metros. Ele conta com três armazéns, sendo um frigorífico, outro siderúrgico e um terceiro para carga geral. A capacidade final do armazém frigorífico será de 15 mil toneladas estáticas. O armazém siderúrgico será construído numa área de 7.500 metros quadrados, enquanto o de carga geral numa de 4 mil metros quadrados.

O pátio de estocagem de Capuaba ocupa uma área de 45 mil metros quadrados, enquanto as edificações gerais totalizam 5 mil metros quadrados. Para as obras, movimentou-se um volume de concreto de 25 mil metros cúbicos e um desmonte de rochas da ordem de 250 mil metros cúbicos.

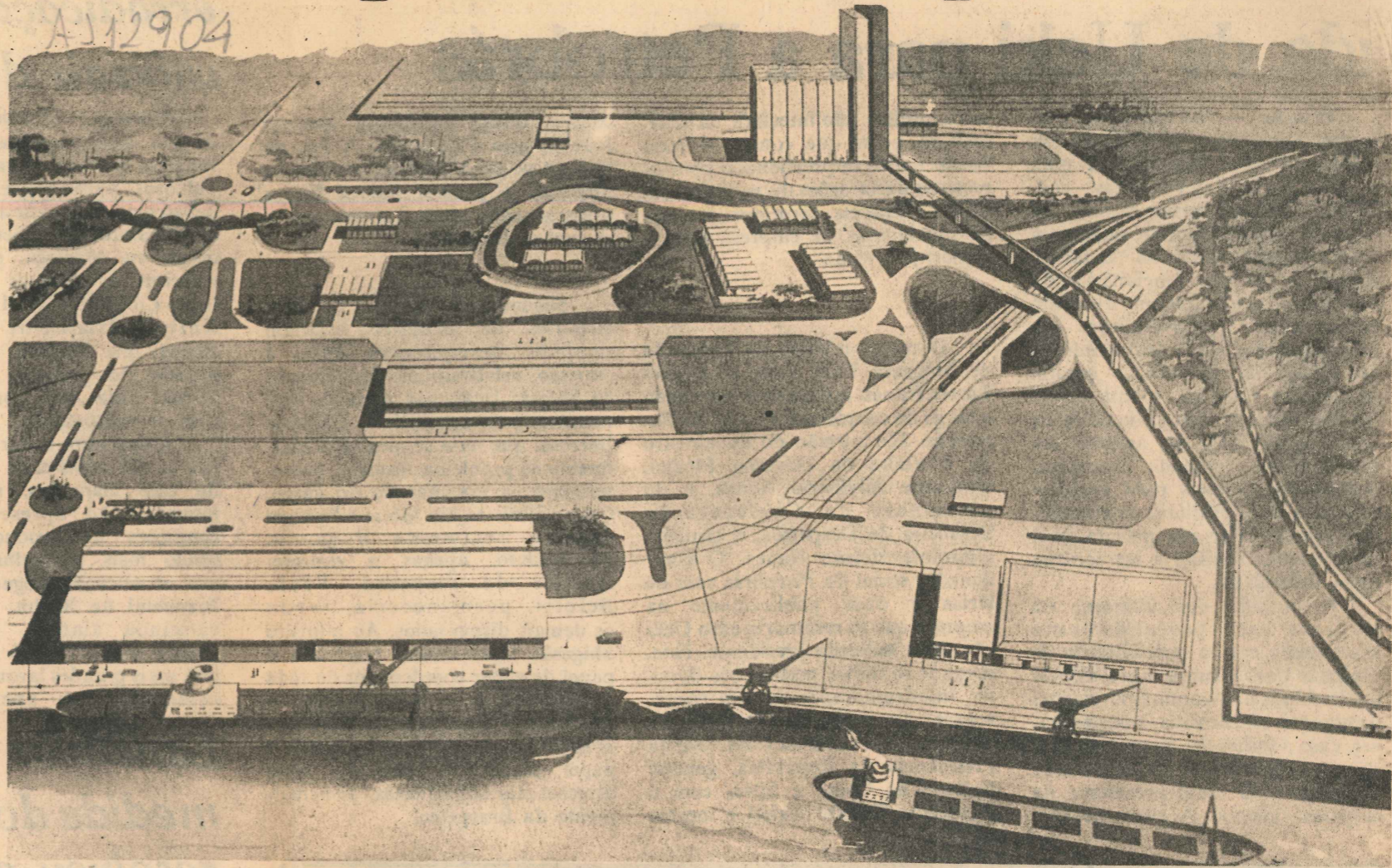
só foi concluído em 1978, apesar de ter conclusão prevista para setembro de 1976. Ele tem 3.120 metros de rodovia, 660 metros de ferrovia e uma ponte sobre o rio Aribiri, de 126 metros, sendo de 16 metros a largura da plataforma.

O cais do Atalaia e a fundação dos transportadores envolveram recursos da ordem de Cr\$ 45 milhões, estando também a carga da Cobraulica. O volume de concreto usado atingiu 2 mil metros cúbicos e, a exemplo das demais obras, sofreu um retardamento na conclusão, prevista inicialmente para setembro de 1978.

O silo de cereais foi a obra mais cara do complexo, representando investimentos da ordem de Cr\$ 600 milhões. A firma construtora foi a Brasília Obras Públicas S.A., com equipamentos de Máquinas Condor S.A. A previsão inicial era de conclusão em março de 1978.

A capacidade estática do silo será de 30 mil toneladas na primeira fase e de 90 mil na fase final. Sua finalidade primordial é decorrente das exportações de soja, milho e sorgo (produtos básicos do corredor de exportação) e a importação de trigo.

O silo vai operar com uma velocidade de 1.200 toneladas por hora, na primeira fase, e de 1.800 toneladas/hora numa etapa complementar. Embora planejado para funcionar em alta rotatividade, com a maior frequência das exportações, ele será dotado de recursos para atuar em baixa movimentação de produtos, inicialmente devido ao maior espaço entre os carregamentos a ocorrer até a dinamização da atividade exportadora, com a definitiva entrada em operação do corredor GO-MG-ES.



Os caminhos da participação

Apesar das eufóricas e até mesmo precipitadas perspectivas levantadas pelo Governo estadual por ocasião do lançamento do Programa de Corredores de Exportação, a participação do Espírito Santo no corredor GO-MG-ES corre agora, quando finalmente parece que o projeto está se tornando realidade, o risco de se limitar a mero terminal escoadouro da produção dos outros dois Estados.

Das perspectivas levantadas em 72 e nos anos seguintes, praticamente nada se concretizou em termos de possibilidade de o Estado participar também como zona produtora. Atualmente, na tentativa de impedir que o Espírito Santo participe apenas com suas atividades portuárias, um grupo de trabalho criado na Secretaria do Planejamento está concluindo um estudo, no qual mostrará aos dois companheiros de corredor — e defenderá junto ao Governo Federal — a necessidade de o Estado participar também como produtor agrícola.

Mesmo, porém, que o Espírito Santo não participe diretamente da fase de produção, não se incluindo entre os centros produtores, uma outra e grande alternativa surge-lhe, para somar-se à sua participação portuária: a implantação de indústrias de transformação em seu litoral, próximas aos portos. Até agora, porém, poucos atentaram para esse fato, conforme reconhecem técnicos da área e, praticamente nada foi feito em termos de uma participação nesse sentido, no futuro.

Em termos de participação como zona produtora, dificilmente o Espírito Santo conseguirá se afirmar no contexto nacional. Em 1972, porém, o otimismo levou a exageros. Assim, basta lembrar-se do 1º Congresso Estadual dos Municípios, realizado em Colatina, de 13 a 15 de julho daquele ano.

de números bem inferiores. Hoje, prefere-se argumentar muito mais com a vocação industrial do Espírito Santo do que com a possibilidade de maior exploração da Agricultura, depois de ter-se constatado que a maior parte do território capixaba não é mecanizável.

Ainda assim, todavia, o Estado pretende insistir no aproveitamento do que tem de potencial agropecuário, conforme se deduz dos estudos realizados na Secretaria do Planejamento. De qualquer forma, mesmo aí, prefere-se já dar maior ênfase às possibilidades industriais decorrentes da posição estratégica do Estado como terminal-escoadouro das produções mineira e goiana, dentre outras.

Dos estudos que estão sendo executados pelo Governo estadual, já se constatou que, dada a existência de alguns recursos naturais não explorados, existe a perspectiva de uma industrialização baseada nos recursos locais e, pelo complexo portuário, uma industrialização de mercadorias em trânsito, utilizando matérias-primas da hinterlândia e do exterior, como é o caso do complexo siderúrgico.

Futuramente, com o trânsito de produtos agrícolas em grande escala, como o milho, a soja, a carne e outros, através do complexo portuário de Capuaba, haverá uma grande possibilidade de industrializá-los, evitando-se exportá-los in natura ou semi-manufaturados, como vem sendo feito. Há possibilidades também de instalação de misturadores de adubos, em consequência da importação de fertilizantes.

Nesse contexto, as possibilidades existentes de exploração de recursos naturais locais para industrialização compreendem (1) a transformação de produtos primários tradicionais em produtos

Na opinião geral, indutor econômico

Oswaldo Vieira Marques — presidente da Findes: O Porto de Capuaba passa a ter a partir do momento de sua entrada em operação, importância fundamental para o País, na sua busca do equilíbrio da balança de pagamento. Capuaba é um dos instrumentos que o Governo Federal pode dispor para obter tal equilíbrio.

Na sua opinião, os três Estados, envolvidos no denominado corredor de exportação — Goiás, Minas Gerais e Espírito Santo, devem se entender harmonicamente para que os benefícios sejam alcançados.

“O Espírito Santo deve procurar dar a sua colaboração no projeto, principalmente com a instalação de indústrias de beneficiamento desses produtos. O Governo tem interesse nisso, pois fica muito melhor exportar o produto já beneficiado do que exportá-lo como matéria prima, para depois comprá-lo industrializado por outro País”. O presidente da findes acrescentou que o Espírito Santo é o local propício para a instalação destas indústrias, o que demonstra a vocação industrial do Estado.

Outra advertência feita por Vieira Marques é no sentido que o projeto do corredor de exportação não pode ser desativado. “Temos que construir silo, locais de estocagem dos produtos, indústrias de beneficiamento e até mesmo desenvolvermos projetos de plantio dos produtos escoados pelo corredor. Em Goiás foi desenvolvido um projeto de utilização da zona do cerrado, aqui podemos olhar com mais atenção o projeto de Sruuaca para o aproveitamento desta região para o plantio de sorgo, soja ou milho”.

Oswaldo Vieira Marques reafirmou a importância de Capuaba dentro do corredor de exportação declarando que “ele é a veia de escoamento de riquezas de toda a região sudeste do País, portanto, muito importante para a economia nacional”.

Arlindo Vilaschi — Fundação Jones dos Santos Neves: — “A entrada em operação do Porto de Capuaba é a mais clara demonstração da consolidação da espontânea vocação do

cais), o armazém de carga geral e as fundações do armazém frigorífico.

Outras obras, porém, ainda se encontram em andamento, como a portaria, a cantina, o posto médico e o pátio siderúrgico, que já teve várias mudanças de projeto.

Desse modo, o complexo portuário de Capuaba está sendo

Cais desafoga porto de Vitória

Em face do grande movimento de cargas e navios no Porto de Vitória, o cais de Capuaba foi ativado, de forma excepcional, no dia 12 de outubro do ano passado. A entrada em operação, em caráter de emergência, só foi possível graças ao fato de 90 por cento do cais acostável estarem concluídos, assim como o armazém de carga geral e os acessos rodovierriários.

Com a entrada em operação de Capuaba, quase quatro meses antes de sua inauguração, o Porto de Vitória foi desafogado, pois na ocasião encontrava-se em quase total congestionamento. A medida visou atender especialmente as exportações de café, em grãos (verde) e solúvel.

No início de outubro, de posse do resultado das exportações de café em mãos, o presidente do Centro do Comércio do Café de Vitória, Jair Coser, lamentava o fato de não ter sido atingida a

de concreto de 25 mil metros cúbicos e um desmonte de rochas da ordem de 250 mil metros cúbicos. Os tubulões ocuparam, por outro lado, 23,2 mil metros lineares.

O acesso rodovierriário, orçado em cerca de Cr\$ 40 milhões, esteve a cargo da Construtora Brasileira de Obras Hidráulicas Ltda. (Cobraulica), e

previsão para o mês de setembro, quando se esperava o recorde do ano nas exportações do produto.

Levantou então a questão, denunciando que vários navios de bandeiras estrangeiras, depois de aguardar vários dias na fila para atracar no Porto de Vitória, desistiam e zarpavam sem levar o café. O porto encontrava-se totalmente sobrecarregado, devido ao crescente movimento.

Esse fato estava sendo extremamente prejudicial aos exportadores capixabas, de vez que contavam com o café, mas eram obrigados a manter mais de 300 mil sacas armazenadas no Porto de Vitória.

Nessa situação, os exportadores procuraram a superintendência da Administração do Porto de Vitória em busca de uma solução. O problema, conforme todos admitiam, decorria do fato de que as exportações de café — em virtude de medidas governamentais — haviam

praticamente sido paralisadas nos anos anteriores, o que desmantelara toda a estrutura do porto de Vitória para esse tipo de operação. Conseqüentemente, ele desviara seus serviços para outros tipos de embarques.

Reunidos com os exportadores, o superintendente Jacob Ayub propôs a ativação de Capuaba como forma de dar vazão à também crescente exportação de café. Capuaba já contava com um armazém de 4 mil metros quadrados pronto e o problema foi solucionado. Com isso, as exportações capixabas de café, em 1978, atingiram 708.708 sacas (verde) — 375 por cento a mais do que em 77 e 282.148 sacas (solúvel) — 133 por cento a mais do que no ano anterior. Do mesmo modo, todo o movimento portuário do Estado cresceu, acima do índice em que ficaria caso apenas o porto de Vitória continuasse em operação.

do corredor de exportação GO-MG-ES, de vez que poderão ser utilizados navios de grande calado, com divisões para minério e cereais, o que resolveria o problema de insuficiência de Capuaba.

De acordo com técnicos, o canal de Vitória não comporta qualquer tipo de atividade portuária — considerando-se grandes distâncias — em decorrência de pequena profundidade, o que teria provocado, inclusive, a desativação do projeto de se construir também um porto em Aribiri, próximo a Capuaba. Essa situação, inclusive, também contribuiu para que o próprio porto de Vitória seja futuramente desativado, com a entrada em operação do superporto de Praia Mole, em 1982.

A tendência, hoje, segundo os técnicos, é desconcentrar ao máximo a atividade portuária no Espírito Santo — o inverso do que se pensava há alguns anos — construindo-se portos cada vez mais direcionados ao Norte do Estado, onde já existe o terminal de Tubarão e, dentro de mais alguns anos, Praia Mole.

do 1º Congresso Estadual realizado em Colatina, de 13 a 15 de julho daquele ano.

Em palestra sobre o desenvolvimento portuário no contexto da economia do Espírito Santo, o engenheiro Jacob Ayub, superintendente do porto de Vitória, referia-se à participação dos municípios capixabas no corredor GO-MG-ES.

E salientava, então, que "dentro em pouco, mercê do planejamento criterioso de nossa economia produtiva feito pelo Governo do Estado, cuja implementação já aponta auspiciosos resultados, estaremos exportando arroz, milho, soja, café, pellets de mandioca, celulose, cavacos de madeira, madeira laminada e certamente não nos faltarão recursos para a venda, ao exterior, de nossas riquezas extrativas, do mármore do Sul do Estado e do petróleo de nossa região Norte, porque também possuímos o nosso ouro negro, além do cimento produzido em Cachoeiro de Itapemirim".

Resaltava depois que "embora nossa economia seja preponderantemente agrícola — o mundo inteiro, está visto, reclama cada vez mais alimentos — nem por isso o Espírito Santo deixa de ter outras opções no caminho de seu progresso. A infra-estrutura já revolvida pelo Governo do Estado no setor da agricultura e da agroindústria expõem um quadro otimista de nossa realidade conjuntural".

Jacob Ayub lembrava, depois, que "milhões de cafeeiros novos estão povoando as altitudes do nosso território, para, em substituição aos cafés de baixa qualidade outrora produzidos em nossas lavouras, a rubiácea de exportação percorra os condutos do corredor de transporte e vá buscar no exterior novas fontes de divisas".

Para fundamentar sua exposição, Ayub usou dados fornecidos pela Secretaria da Agricultura, com a previsão da produção agrícola para 1975, quando esperava-se que o corredor GO-MG-ES estivesse em plena operação. A produção prevista, segundo ele, permitiria a exportação de 220 mil toneladas de milho, 80 mil toneladas de soja, 200 mil toneladas de pellets de mandioca, 20 mil toneladas de sucos diversos, 100 mil toneladas de café em grão, 2 mil toneladas de café solúvel, 5,5 mil toneladas de cacau em amêndoas e 360 mil toneladas de celulose.

O mesmo otimismo se manteria em 1973, quando divulgou-se que a participação das fontes de produção espiritosantenses no Programa de Corredores de Exportação já estava perfeitamente delineada, com vistas à execução, a partir de 1975, da política federal de conquista dos grandes mercados internacionais de consumo.

Revelava-se então que "no que tange à exportação de produtos agropecuários e derivados, o Governo do Estado, através da Secretaria da Agricultura, dimensionou as possibilidades capixabas e vem se dedicando a um plano intensivo de trabalho, estabelecendo metas para a produção de excedentes, mediante o alcance das chamadas supersafras".

Além da mesma previsão de produção revelada por Ayub no ano anterior, constatava-se que o Espírito Santo previa que, com o gado de corte, contaria com 180 mil toneladas de carne e 22,5 mil toneladas de couro por ano para exportação.

Da previsão de produção da agropecuária capixaba, 1975 mostrou que quase nada foi atingido. Produtos, como a soja, o Espírito Santo sequer passou a produzir, enquanto as estimativas para os outros ficam totalmente defasadas, com o alcan-

exploração de recursos naturais locais para industrialização compreenderiam (1) a transformação de produtos primários tradicionais: café em café solúvel, cacau em chocolates e derivados, gado bovino para frigoríficos e indústria de embutidos, aves para abatedouros, cana-de-açúcar em açúcar e álcool, abacaxi em conservas, milho em ração e rochas carbonáticas em cimento, mármore, correditos de solos e outros; (2) transformação de recursos florestais em formação — é o caso de processamento de produtos florestais destinados à produção de celulose (eucalipto), resinas (pinho) e borracha (seringueira) — o que, em parte, já vem sendo feito; (3) transformação de minerais energéticos, utilizando o petróleo da costa marítima do Estado na região de São Paulo, cujo trabalho de prospecção vem sendo feito pela Petrobrás e finalmente (4) a indústria de bens de consumo não duráveis. Verifica-se que indústrias desse tipo surgirão em vista do crescimento populacional e da elevação do nível de renda médio, ampliando a capacidade de consumo efetivo.

Um grande obstáculo para esse tipo de indústria será a concorrência, que existe e sempre existirá, dos grandes centros produtores desses bens. O Espírito Santo inegavelmente, é desprovido de uma infra-estrutura industrial, advindo daí o risco de se perderem as tão desejadas induções para os centros maiores. Desta forma, o Estado ficará financeiramente prejudicado, uma vez que é a indução a sua principal chance de obter retorno necessário aos vultosos investimentos a serem realizados em infra-estrutura para atender os chamados Grandes Projetos, pois eles têm como característica marcante o destino de grande parte da produção para o mercado externo, resultando créditos de ICM que anularão os benefícios tributários estaduais.

Um estudo já feito no Planejamento lembra, então, que tais condicionantes impedem a necessidade de aprimoramento e dinamização dos órgãos estaduais responsáveis pelas atividades de promoção de oportunidades de investimentos, para que tais órgãos possam definir e executar, efetivamente, uma política promocional sistemática e mais agressiva, na tentativa de atrair os empreendimentos satélites decorrentes dos grandes projetos.

Dentre outras oportunidades agroindustriais e substitutivas de importação, que utilizarão recursos naturais locais não explorados, surgem a industrialização do tomate, indústria de pickles, produtos de chocolate, curtume e as voltadas para a substituição de importação de produtos como bicarbonato de amônia, silicato de zircônio, carbonato de silício, silicato de silício, sulfato neutro de sódio e sulfito neutro de sódio.

Considerando-se a produção da hinterlândia do porto de Vitória, por ele deverão ser exportados grandes volumes de soja, sorgo, milho e outros produtos agrícolas, sendo importados todos os insumos básicos destinados às zonas produtoras. Nessa situação, alguns técnicos vêem a maior oportunidade para o Espírito Santo alcançar papel destacado no contexto do corredor, além da prestação dos serviços portuários. Ao contrário da exportação *in natura*, indústrias de transformação localizadas estrategicamente na região poderão no futuro ser responsáveis pelo beneficiamento dos produtos, o que tem muito maior valor em termos de comércio exterior, além de gerar volume significativo de divisas para o Estado.

Arlindo Vilaschi — Fundação Jones dos Santos Neves: — "A entrada em operação do Porto de Capuaba é a mais clara demonstração da consolidação da espontânea vocação do Espírito Santo para a exportação", segundo o diretor da Fundação Jones dos Santos Neves.

Para o técnico capixaba, a inauguração faz com que o Espírito Santo, em termos portuários, atinja espaços até então dominados basicamente pelo porto de Santos. Contudo, Vilaschi advertiu que o capixaba tem a obrigação de se aproveitar dessa oportunidade, tanto para uma expansão industrial como comercial.

Arlindo Vilaschi considera ainda que o Espírito Santo deve partir para a implantação de indústrias de beneficiamento dos produtos que serão escoados pelo porto de Capuaba e que virão pelo corredor de exportação. "Em tese, deve ser preocupação básica do capixaba o aproveitamento das oportunidades que irão surgir a partir do momento da entrada em operação do terminal de Capuaba. As indústrias de beneficiamento são uma dessas oportunidades".

Relembrou o exemplo clássico de que, tanto no passado como hoje, sempre ocorre um grande desenvolvimento nas áreas próximas aos terminais portuários. "Esses locais surgem como nó de transportes e se transformam em ótimas áreas de atividades econômicas e industriais. Capuaba, portanto, representa o dinamismo portuário para o Espírito Santo".

Arthur Carlos Gerhardt Santos — presidente da CST: — "O terminal portuário de Capuaba é muito importante para o projeto siderúrgico de Tubarão, pois grande parte dos equipamentos para a usina serão importados por este porto.

O corredor de exportação, que será atendido pelo cais de Capuaba, onde se movimentará produtos frigoríficos, produtos siderúrgicos, cargas pesadas, cereais e outros, tem significativa importância para o Espírito Santo, que é um ponto de reunião de matérias-primas.

Por ter essas características o Espírito Santo poderá usufruir do Corredor de Exportação criando novas indústrias agrícolas, tais como refinarias de óleos e outros produtos que escoarão pelo Estado.

Poderá o Estado passar a ser um centro de exportação, aproveitando-se de sua privilegiada posição geográfica e a boa infra-estrutura portuária de que já é possuidor.

Portanto, Capuaba, juntamente com o Corredor de exportação abre um leque de opções industriais no Estado. O projeto Capuaba começou a ser implantado ainda no meu governo, mas sofreu atrasos na implantação. O presidente da Portobrás, Arno Markus, contribuiu de forma significativa para a execução do projeto, superando os problemas que existiram".

Alziro Assunção Valejo da Silva — Bandes: — A entrada em operação do complexo portuário de Capuaba trará uma série de benefícios multiplicadores que vão desde as melhorias de vida de agricultores do cerrado, até um incremento no auxílio ao equilíbrio da balança comercial do País. Servirá também para desenvolver o setor agrícola, que é a vocação do país.

Para o presidente do Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo, "este porto transformará o Espírito Santo num grande escoadouro de alimentos para todo o mundo, já que seu funcionamento principal será de exportação de produtos agrícolas.

Segundo Alziro Valejo, projetos deste tipo são de grande importância para o País atualmente, principalmente para suprir a necessidade de equilíbrio na balança comercial. Disse ainda que os sub-setores de consumo tiveram grande crescimento nos últimos 6 anos, fazendo com que as importações fossem aumentando dia a dia. "Somente a exportação de alimentos poderá trazer o equilíbrio entre importação e exportação".

Admitiu ainda que Capuaba será grande incentivador dos dois terços de Goiás e um terço de Minas Gerais, que compõem os cerrados, dando condições de aproveitamento de área enorme que não tem como escoar sua produção. Isto por sua vez, afirmou, dará maior motivação ao agricultor que trabalhará em termos industriais e não mais como cultura de subsistência.

Já restritamente ao Espírito Santo, Valejo afirmou que serão vários os campos atingidos com a entrada em operação do porto de Capuaba. A cultura do alho no Estado, que tem o título de maior produtor do País, será altamente beneficiada com maiores condições de estocagem e escoamento. A pimenta-do-reino também, apesar de trabalhar ainda em escala diminuta, encontrará maiores incentivos, principalmente depois da entrada em operação de dois projetos que estão sendo estudados pelo Bandes.