

**7º Simpósio de Ensino de Graduação****A PRODUÇÃO DO ETANOL NO BRASIL NA DÉCADA DE 1980****Autor(es)**

PAULO SCHULTZ FRIAS

Co-Autor(es)

DANILO DOMICIANO
MATEUS ANTONIO BOLLINI CARDOSO**Orientador(es)**

ÁCACIA DE FÁTIMA VENTURA

1. Introdução

A cana-de-açúcar foi a primeira atividade agrícola lucrativa do Brasil, o produto era exportado em grande quantidade para Europa, o que tornou o Brasil o maior produtor até o século XVII. A produção foi impulsionada em 1554 (capitanias hereditárias). Duas áreas apresentavam boas condições de plantio Pernambuco e o Recôncavo Baiano. O açúcar era monopólio português, como o pau-brasil, fazendo de Portugal o maior exportador mundial. A economia da cana-de-açúcar encontrava-se na zona da mata. Foi que se alongaram os grandes canaviais nordestinos. Clima, solo fértil, rios navegáveis de cursos constantes dentro da área produtora, facilitando o contato do interior com o mar e abundantes matas, indispensáveis para o favorecimento dos engenhos foi o que favoreceu o plantio da cana.

O Brasil continua sendo o maior produtor mundial de cana-de-açúcar, concorrendo como grandes produtores mundiais: Índia, Cuba, China e México. Atualmente as maiores produções de cana-de-açúcar ocorrem nos estados de São Paulo, Alagoas, Pernambuco, Minas Gerais, Paraíba, e Paraná.

2. Objetivos

Analisar a produção do etanol brasileiro nos anos 80, visando contribuir com a informação para alunos/profissionais, e com base nos dados, mostrar como o mercado de etanol evoluiu até nos dias atuais.

3. Desenvolvimento

A cana-de-açúcar chegou ao Brasil em 1500 com os portugueses, porém as primeiras mudas foram plantas em 1532, com o clima agradável e bem tropical; com a mão-de-obra escrava a planta se espalhou rapidamente; assim a nova colônia enriqueceu Portugal e espalhou o açúcar brasileiro para a Europa (CALIENTO, acesso em: 11/04/09).

No final do século XVI, Pernambuco e Bahia, contavam com centenas de engenhos, que até 1650 liderou a produção mundial de açúcar com grande mercado exportador (ENDIV, acesso em: 11/04/09).

A crise de 1929, com a queda dos preços internacionais prejudicando o desempenho das exportações do açúcar abriram espaço para a intervenção do Estado na economia açucareira. O governo brasileiro incentivou o consumo de álcool combustível e tornou obrigatória a mistura de 5% de etanol na gasolina utilizada no país, em 1931 (CALIENTO, acesso em: 11/04/09).

Em 1979 assume a presidência da república o General João Figueiredo, com o governo em meio a “crise” decide dar continuidade ao projeto Proálcool, com a ajuda de Mario Henrique Simonsen então Ministro do Planejamento, entrariam na segunda fase programa: O desenvolvimento dos carros movidos exclusivamente a álcool (FURNAS; 1979).

Para Simonsen era necessário atingir três objetivos: financiamento da expansão da produção de etanol; ajustes necessários para a política agrícola e programas complementares de substituição de outros derivados de petróleo. Acreditava que a versão original de 1975 (programa do álcool), foi lançada com base no apoio financeiro do Conselho Monetário Internacional, tratando de uma forma estranha de recursos abundantes tirados de cotas de contribuição, que até mesmo o IAA (Instituto do Açúcar e do Álcool) admitiu que dispusesse de benefícios sobre exportações de açúcar com seus preços internacionais altíssimos, e a instituição do depósito prévio sobre importações, gerava uma fonte de recursos a custo zero (FURNAS; 1979).

No final dos anos 70, a quantidade de disponibilidade de recursos do IAA, havia se esgotado, sendo substituída com um débito com o Banco do Brasil, fazendo do depósito prévio sua extinção; Simonsen dizia que o recomendável era financiar o Proálcool por intermédio de fontes externas, uma vez que o programa tinha um forte apelo ao mercado internacional e, poderia contar com o Orçamento da União, porém, teria que ter um reforço da receita, obtido através do Imposto de Renda.

Simonsen tocava em um ponto polêmico, que seria a participação da Petrobras no programa. Existiam muitos interessados a assumir o programa como, por exemplo: o ex-ministro João Camilo Penna, porém o Ministério da Agricultura (Delfin Netto) e de Minas e Energia (César Cals), fazia dessa discussão uma luta surda, até que o presidente Figueiredo decide que a responsabilidade do Ministério seria de Camilo Penna, em abril de 1979, e falou ainda que além do álcool anidro, o país passaria a produzir o álcool hidratado (PAMPLONA, 1984).

Surgia então, em 79 o carro a álcool e as modificações químicas para esse tipo de motor; anidro e hidratado (GLOBO, acesso em 08/05/2009).

No dia 19 de setembro de 1979, é firmado o Protocolo de intenções com a ANFAVEA (Associação dos Fabricantes de Veículos Automotivos), sendo suas filiadas: Volkswagen, Mercedes Bens, General Motors, Fiat, Saab-Scania, Chrysler, Toyota, Puma, Gurgel, todas essas montadoras deveriam se adaptar em sua linha de montagem esse novo tipo de motor para a utilização do álcool hidratado, esse Protocolo estabelecia que as montadoras tivessem que ter em sua linha de produção 250.000 unidades em 1980, subindo progressivamente para alcançar a marca de 350.000 veículos em 1982, essa meta foi alcançada somente no primeiro ano, pois nos outros dois anos seguintes a economia brasileira foi atingida bruscamente por causa da crise (PAMPLONA; 1984).

De 1980 a 1989 técnicos do CTA (Centro Técnico Aeroespacial), desenvolveram motores movidos a etanol para aeronaves como o T-25 (FAB) e para a Ipanema (Embraer), em 1984 foi feitos vôos que mostraram toda potência desse novo tipo de motor(movido a álcool), sem contar que era extremamente viável e vantajoso no ponto de vista econômico, pois o álcool é muito mais barato do que a gasolina de aviação (LEÃO; 2002).

No final dos anos 70, o Proálcool, foi definido como prioritário, no governo Figueiredo, e estabeleceu uma meta de 10,7 bilhões de álcool a ser lançado em 1985 (PAMPLONA; 1984).

Um dos rumos a ser corrigido, era a necessidade de conquistar o consumidor com o tipo de motor que estava sendo utilizado pelas montadoras, que não agradava em nada, pois os primeiros carros apresentavam problemas de corrosão nos motores, mecânicos e problemas da partida a frio, aos poucos esses problemas foram resolvidos pelas montadoras e o mercado começou a se expandir, em pouco tempo, as montadoras ofereciam modelos variados no mercado como o Kadet, da General Motors e, o Escort XR3, da Ford (PAMPLONA; 1984).

Como incentivo a compra de carro movido a álcool, o governo fixou o preço de álcool hidratado em 64,5% da gasolina, o IPI (Imposto Sobre Produtos Industrializados), sobre os carros a álcool foi reduzido também, e para ajudar nessa tarefa, na época as bombas de gasolina só funcionavam de segunda a sexta-feira, e a de álcool funcionava durante toda a semana e também nos finais de semana (PAMPLONA; 1984).

A indústria automobilística que mais sofreu com a essa crise, viu sua produção despencar, em 1980 de 960.000 unidades para 580.000, sendo registrado em 12 meses uma queda de quase 40%, porém os carros a álcool, foram a salvação de dessas empresas, na qual se apoiaram fielmente durante esse tempo difícil de recessão que passava a economia brasileira. Em 1983 se comemorava o lançamento do milionésimo carro movido a álcool e fabricado no Brasil, a felicidade maior dessas montadoras era que esse combustível já havia se tornado o “carburante nacional” movendo cerca de 80% das frotas de veículos no país (PAMPLONA; 1984).

O Proálcool era estabelecido pelo Conselho Monetário Nacional, e provinham recursos do Orçamento Monetário da União, porém em novembro de 1982, passaram a incluir os recursos do empréstimo de 250 milhões de dólares, concedidos pelo Banco Mundial, pois na época, o então ex-ministro Camilo Penna, achava que a única maneira de realmente alavancar as metas do Proálcool, era trazer recursos do exterior (MAGALHÃES, KUPERMAN, MACHADO; 1991).

Em 1984, analisando um segundo empréstimo, o banco reavaliou o acordo feito, e colocou em pauta novas vantagens; a suspensão dos recursos do Banco mundial depois de dois anos, representou grande golpe para o Proálcool, passando após isso por um gradativo processo de desmonte. Mesmo com todos os objetivos alcançados, em 1986 o governo passa a abandonar o Proálcool, por causa da volta da recessão que persistia a marcar presença no final dos anos 80, exigindo corte dos investimentos e queda da produção, a inflação crescia dramaticamente. O preço do petróleo no mercado interno já vinha declinando desde 1984, o custo das importações na época chegava a US\$ 28,50 por barril, com a queda dos preços do petróleo, o Proálcool deixava de ser prioridade para o governo (MAGALHÃES, KUPERMAN, MACHADO; 1991).

O ex-ministro Camilo Penna, em 27-02-1990 deu uma entrevista ao jornal Estado de S. Paulo, e claro defendeu o Proálcool, na entrevista coloca que se não fosse o álcool nos anos 80, o Brasil teria passado por um racionamento de diesel e gasolina, ainda diz que seria um crime abandonar o programa, ainda coloca que o governo da época (Sarney) tratava o Proálcool, como estava tratando outros setores como a Eletrobrás, Siderbrás, e Petrobras; diante dessa entrevista o ex-presidente Figueiredo enviou uma carta ao seu ex-ministro cumprimentando-o:

Alguns brasileiros, por ignorância ou interesses escusos insistem na ofensiva ao Proálcool, mas posso lhe assegurar que o programa foi uma das estrelas do governo Geisel, que tive a honra de prosseguir com a pertinácia que alguns brasileiros como você, me incentivaram. Acredito na sua frase de que detrás de tudo isso esteja o maldito fator ideológico, sempre a argumentar contra os interesses maiores do país (correspondência pessoal datada de 12 de março de 1990)

Já na década de 90, com o fim dos subsídios, a usinas, o consumo a álcool hidratado foi reduzido, mesmo contrariando o mercado consumidor; em 1993, o governo obrigou que 22% do álcool anidro seria misturada à gasolina (GLOBO; acesso em: 8/5/2009).

Com o plano real de 1994, o governo conseguiu combater a inflação ,em 1996,o parque sucroalcooleiro se compunha de 346 indústrias, 134 destilarias autônomas, 39 usinas de açúcar, 173 usinas com destilarias; em julho de 1996, Brasília promoveu um seminário “Álcool e a nova Ordem Econômica Mundial” as vantagens desse programa eram para conscientizar que era preciso o país investir nos países de fora, pois o Brasil não tinha tamanho nem vocação para ser uma ilha, segundo o então deputado federal Hélio César Rosas (CÂMARA DOS DEPUTADOS; 1996).

Neste mesmo seminário, o então deputado Antonio Carlos de Mendes Thame, colocaria em pauta uma mudança para a política energética do o álcool, e diz as seguintes afirmações:

Enquanto os representantes brasileiros insistem em afirmar que não existem mais as razões que geraram o nascimento do Proálcool em meados de 1970, nos Estados Unidos a colocação é diametralmente oposta. Os norte-americanos têm expectativa de crescimento do consumo de petróleo nos próximos anos no mundo e se preocupam com os aumentos de preço do produto. Ou os Estados Unidos desenvolveram uma visão catastrófica, ou então estamos cegos. Em vez de ver a ‘floresta’, estamos enxergando ‘um pedaço do galho’ e com uma visão de curtíssimo prazo (CÂMARA DOS DEPUTADOS; 1996).

Na safra de 1999/00, foram mais de 300 milhões de toneladas de cana-de-açúcar (INFOENER; acesso em: 10/5/2009).

Em 2004, a safra da cana-de-açúcar foi bruscamente castigada pela chuva, levando os produtores de álcool a aumentarem o preço de venda às distribuidoras (AGRONLINE; acesso em: 22/5/2009).

As exportações de 2008 superaram as expectativas, pois na safra passada (2007), contava 3,48 bilhões só de exportação, já na safra de 2008 passava de 4 bilhões, isso se deu perante a demanda que estava aquecida, porem Plínio Nastari, da Datagro, coloca em pauta uma questão interessante, que mesmo com todo esse aquecimento, o setor continuava sangrando, pois o produtor recebe R\$ 0,65 por litro, para o hidratado (FOLHA; acesso em: 11/6/2009).

Para o ano de 2009, esse setor devera bater recorde com cerca de 622 milhões e 633,7 milhões de toneladas; com um crescimento entre 8,6% a 10,7% %, em comparação com a safra do ano passado (MIGRANTE; acesso em: 12/6/2009).

4. Resultado e Discussão

Desde os anos 70, em plena crise do petróleo, o governo se deparou com um grande dilema, a necessidade de criar um novo combustível para suprir a deficiência da falta de petróleo, e foram bem coerentes em fazer da cana-de-açúcar seu principal meio para a criação desse novo combustível.

No governo Figueiredo, o Proálcool foi colocado como prioridade, e se estabeleceu que até 1985 fosse feito aproximadamente 10,7 bilhões de litros de álcool fabricados, para a nova frota de carros que chegariam já na década de 80 com um novo tipo de motor, o carro movido a álcool.

Na caminhada ate nos dias atuais, o projeto Proálcool foi abandonado, foi reavaliado, e por algumas vezes ele não foi prioridade nos governos que o antecederam, porem podemos ver que a decisão inteligente do então presidente Geisel, de criar um novo combustível, a mentalidade estratégica do presidente Figueiredo de fixar esse projeto como prioridade em seu governo, diretamente e indiretamente beneficia hoje toda uma nação, pelo fato de que todos os anos milhares de empregos diretos e indiretos são gerados; para a economia do país isso pode chamar de “maravilhoso”, pois só em 2008 as exportações superaram as expectativas, os valores ultrapassaram a casa dos 4 bilhões, e agora em 2009 haverá um crescimento de quase 10,7 % do da safra do ano passado.

5. Considerações Finais

O tema abordado foi: A Produção do etanol no Brasil na década de 1980, esse artigo nasceu com a idéia de mostrar um pouco da história que envolveu o etanol e como até hoje é importante à economia e para o país.

Os Estados Unidos um dos maiores consumidores de petróleo do mundo, está tentando firmar um acordo com Brasil, para importar o Etanol, essa área ainda está pouco difundida porque existem grandes barreiras como taxa de importação muito alta para conseguir chegar com um preço baixo para o consumo, motivo pelo qual os Estados Unidos estão investindo pesado, para se tornar um dos maiores produtores de etanol no mundo, mas o custo é muito superior que o brasileiro, Com isso o Brasil teria que vender a nossa tecnologia para o processo do etanol, prejudicando nossa produção que é o maior produtor de etanol no mundo.

Referências Bibliográficas

AGRONLINE; Safra da cana paulista é prejudicada pelas chuvas e produtores de álcool aumentam preço. Disponível em: . Acesso em 22 de maio de 2009. 23h40.

A CANA-DE-AÇÚCAR. Disponível em <http://www.endiv.com.br>. Acesso em 11 de abr. de 2009. 23h15.

FURNAS, Assessoria de comunicação da Presidência. Uma sensata visão da questão energética. In: LEÃO, R. M. Álcool, energia verde. São Paulo/SP: Iqual, 2002.p 125 -126.

CALIENTO; J. Cana brasileira: combustível para todo o mundo. Disponível em . Acesso em 11 de abr. de 2009. 22h48.

FOLHA, online; exportação de álcool supera expectativas. Disponível em: . Acesso em 11 de junho de 2009. 20h35.

GLOBO; O. Conheça a história do etanol de cana no Brasil. Disponível em . Acesso em 8 de maio de 2009. 21h08.

INFOENER; http://www.infoener.iee.usp.br/scripts/biomassa/br_cana.a. Acesso em 10 de maio de 2009. 23h10.

MAGALHÃES, J.P. A.; KUPERMAN, N.; MACHADO, R.C. Proálcool, uma avaliação global. In: LEÃO, R. M. Álcool, energia verde. São Paulo/SP: Iqual, 2002.p 124 – 134.

MIGRANTE; Pastoral do, Brasil terá colheita recorde de cana-de-açúcar em 2009. Disponível em: . Acesso em 12 de junho 2009. 21h03.

PLAMPLONA, C. Proálcool: Impacto em termos técnico-econômicos e sociais do programa do Brasil. In: LEÃO, R. M. Álcool, energia verde. São Paulo/SP: Iqual, 2002. p 127 -133.