



PETRÓLEO & ÁLCOOL

João Baptista Peixoto

Na grande conflagração que abalou o mundo durante seis anos, de setembro de 1939 a maio de 1945, o petróleo foi um dos fatores de maior influência no desfecho de todas as batalhas terrestres, aéreas e navais, travadas nos extensos teatros de operações em que se desenrolou a guerra.

Depois do gigantesco conflito, o aceleramento da expansão industrial fez crescer a fome de energia no mundo inteiro, e desde então o petróleo passou a ser uma das principais forças propulsores do progresso em todas as regiões.

A produção mundial de óleo acompanhou o ritmo da demanda, chegando até a haver superprodução no ano de 1959.

Consolidou-se, assim, um padrão de consumo de energia com base no petróleo, que veio sofrer forte embargo no final de 1973, quando seus maiores exportadores decidiram em conjunto, quadruplicar o preço do produto.

Como havia de ser, este evento afetou profundamente o processo de evolução da economia internacional, iniciada na década de 60, quando nações desenvolvidas e em desenvolvimento, atravessavam um campo adequado para vigoroso crescimento sob o impulso de deslumbrantes conquistas da ciência e da tecnologia. As seqüências foram imediatas, atingindo países industrializados e todas as nações que não possuíam jazidas petrolíferas, lançando muitas delas em difícil crise econômica.

O BRASIL vinha realizando um extraordinário esforço para sair do estado de subdesenvolvimento em que estivera durante anos, quando ocorreu a alta majoração de preço do "ouro negro". Entre 1968 e 1973, houve uma série de fatores que permitiram a expansão brasileira a taxas excepcionais, mas a partir de 1974, a reviravolta mundial nos obrigou a uma nova fase de adaptação.

No ano de 1960, a Petrobrás apresentara excelentes índices em todos os setores: pesquisa, produção, refino e transporte. A produção média chegou a ultrapassar 100 mil barris por dia, e as reservas de óleo eram estimadas em 620 milhões de barris.

A atividade de pesquisa cresceu muito depois da Revolução de 1964 e a produção chegou a 160 mil barris por dia. Apesar do grande empenho pela descoberta de novas fontes, inclusive na plataforma continental, a produção nacional até hoje não foi além de 20% do consumo.

Antes do preço do petróleo ser aumentado de US\$ 2,7 para US\$ 11,6, em dezembro de 1973, a despesa com sua aquisição e transporte era compatível com os resultados da refinação e da venda dos subprodutos.

No ano de 1973, com nossa produção média limitada a 170 mil barris por dia, e o consumo de 750 mil barris, gastamos US\$ 680 milhões na compra de óleo.

Em 1977, a produção nacional sofreu uma queda de 3,4% em relação ao ano anterior, e no ano de 1978, registrou novo declínio (de 0,2%), voltando a ser inferior a que era no ano de 1973, enquanto o consumo atingia a 1 milhão e 100 mil barris por dia, obrigando-nos a importar cerca de 83% de nossas necessidades.

No ano de 1978, gastamos US\$ 4,2 bilhões com a compra de petróleo, no ano de 1979, a despesa com sua importação alcançou a US\$ 6,4 bilhões.

Em maio de 1979, o preço do petróleo estabelecido pela OPEP era de US\$ 14,54 por barril, e o dólar custava então Cr\$ 27,70. Com a aplicação de taxas adicionais, o barril de petróleo passou a custar US\$ 17,20, e no começo de

1980, já estava sendo vendido por US\$ 23,50.

Nossa despesa com a importação do petróleo em 1980 atingiu a cerca de US\$ 10 bilhões.

Em junho de 1980, os membros da OPEP, reunidos em Argel, decidiram lançar novo desafio aos países consumidores, estabelecendo o preço de referência do petróleo em US\$ 32,00 a partir de 1 de julho, preço este que no 1.º semestre do ano já havia atingido a US\$ 28,00 por barril, incluindo a taxa adicional. Nessa ocasião, o dólar já estava também custando mais de cinquenta cruzeiros.

A relação entre as importações de petróleo e o total das exportações brasileiras vem assim se modificando muito rapidamente nos últimos anos. Em 1973, as importações de petróleo representavam, em valor 12,41% das exportações. Em 1979, já correspondiam a 43,9%, e em 1981 poderão ultrapassar a casa dos 50%.

Tendo de importar 940 mil barris por dia, a despesa diária do país com a compra deste produto poderá ser de US\$ 26 milhões, aproximadamente.

Subsistindo a grande disparidade entre a produção e o consumo, que nos obriga a uma crescente despesa e inconveniente dependência, torna-se imperativo a adequação de nossa política de combustível às contingências de mercado mundial e às peculiaridades do quadro nacional.

A conscientização da necessidade de se preservar os recursos energéticos não renováveis e em vias de escassez, torna provável o controle cada vez mais rigoroso dos níveis de produção, com implicações diretas nos preços, ficando evidente não ser aconselhado aos países importadores de petróleo, programarem

seu desenvolvimento à base de um combustível que se tornou caro e de disponibilidade duvidosa.

A alternativa mais indicada que se nos apresentava nestas condições, era portanto o recurso à produção de álcool em larga escala, através da ampliação do cultivo de cana em extensas áreas disponíveis nas cinco regiões do País.

A cana é uma planta que produz cerca de 5 vezes em 5 anos (de 11 em 11 meses).

Este recurso não só evitaria a queima de dólares como viria nos libertar de uma incômoda dependência. Por outro lado, viria também, proporcionar a elevação do padrão de vida de grandes contingentes rurais, reduzindo assim o fluxo demográfico para os grandes centros urbanos.

Para em 1985 conseguir-se a substituição total da gasolina e do óleo diesel pelo álcool, bastaria ao país cultivar cana em apenas 2% de seu território, sendo certo de que a área cultivada haveria de crescer e regionalizar-se além de obter maior produtividade.

O uso generalizado do álcool como combustível, em todas as regiões do país, notadamente no Nordeste e nas extensas regiões do Norte e Centro-Oeste, beneficiaria largamente a todos.

Como a indústria nacional já está plenamente capacitada para construção de destilarias, não só a agricultura e a pecuária seriam beneficiadas, mas também muitos estabelecimentos fabris e comerciais.

Durante a 2.^a Guerra Mundial, quando ficamos privados do fornecimento de gasolina, em todo o Nordeste, o combustível usado nos veículos era o álcool. Naquela Região, o Exército usava "Usga" (sigla do álcool produzido pela Usina Serra Grande de Alagoas) em au-

tomáveis e caminhões, com motores sumariamente adaptados. A gasolina só era utilizada pela aviação civil e comercial.

Atualmente não existe nenhum impedimento técnico quer para o uso de álcool misturado à gasolina, quer para substituição total da gasolina pelo álcool, depois de adaptações nos motores.

Cerca de 800 mil veículos já estão circulando no país, com motor movido exclusivamente a álcool, e a indústria automobilística está capacitada para fabricar 360 mil unidades por ano, já adaptadas.

Inaugurando a distribuição pública do álcool como carburante, a própria Petrobrás instalou inicialmente 16 postos de venda, nas cidades do Rio de Janeiro, São Paulo, Recife, Brasília e Macaé. Em set. de 1980, já existiam 2.115 postos para venda de álcool instalados em vários Estados, estando previsto a ampliação deste número à medida que a indústria automobilística for lançando novos veículos no mercado.

O "Proálcool" começou em 1974, quando a produção era de 600 milhões de litros. Em 1975, o Programa foi ampliado para permitir a utilização do produto como combustível misturado à gasolina na proporção de 20%.

No começo de 1977, o "Proálcool" foi novamente ampliado. Vários projetos foram aprovados, sendo previsto que a produção nacional no ano de 1980 viesse a alcançar 4,5 bilhões de litros.

Infelizmente porém, a produção no ano de 1978 não foi além de 2,6 bilhões de litros, tendo entretanto alcançado a 3,8 bilhões em 1979, nível este que veio permitir a adição de 20% de álcool à gasolina, em todo o país.

No ano de 1985, deverá estar circulando no país, uma frota de 1 milhão

e 200 mil veículos movidos a álcool. O resto da frota nacional estará usando a mistura de álcool anidro e gasolina.

Até o final de 1979 haviam sido aprovados 243 projetos para implantação de destilarias destinadas a garantir uma produção de 4,5 bilhões de litros por safra, sendo 147 para destilarias anexas e 96 para unidades autônomas.

O êxito do "Proálcool" dependia de conseguirmos aumentar de forma sistemática e progressiva, a produtividade dos canaviais, a eficiência das destilarias e a fabricação de veículos com motores adaptados ao uso do álcool.

Do ponto de vista puramente energético o álcool e a gasolina se equivalem.

Por certo, o "Proálcool" não tem em vista substituir totalmente a gasolina como combustível, a ponto de tornar ociosos os nossos petroleiros, nem as nossas refinarias e os nossos oleodutos. Mas de complementar o consumo da gasolina com o álcool produzido no país, para não continuarmos na situação de grande dependência num setor de relevante importância para a segurança e o desenvolvimento nacional, como é o setor energético. Difícilmente a produção de álcool seria capaz de dispensar a importação de petróleo, mas daria perfeitamente para cobrir o aumento do consumo principalmente no setor dos transportes que é responsável por 51% de todo o petróleo importado pelo Brasil.

Há cerca de 40 anos estamos procurando jazidas de petróleo em nosso território. As prospeções foram incentivadas a partir de 21 de janeiro de 1939, quando se encontrou óleo em um poço situado na localidade de Lobato, no Recôncavo baiano, em cuja área surgiram posteriormente outros depósitos.

Até hoje nosso consumo de combustíveis, lubrificantes e outros derivados

do petróleo, só tem feito aumentar continuamente. O crescimento da produção de nossos campos petrolíferos não se fez entretanto na mesma proporção, apesar dos grandes investimentos que têm sido efetuados nas atividades de prospecção.

No ano de 1977, a Petrobrás investiu em atividades de pesquisa de novas áreas e desenvolvimento da produção, 9,6 bilhões de cruzeiros — importância esta correspondente a 47% de todas as aplicações feitas pela empresa naquele ano.

No ano de 1978, os investimentos no mesmo setor atingiram a 15,3 bilhões de cruzeiros, parcela esta correspondente a 46,9% dos recursos em capital aplicados pela empresa no mesmo ano.

Tão elevados investimentos só seriam compensadores se fosse comprovada a existência de jazidas em nosso território, o que infelizmente não acontece, como tem demonstrado os níveis de produção alcançados durante quatro décadas.

A possibilidade da existência de jazidas petrolíferas tem se apresentado restrita à depósitos de capacidade limitada, vulgarmente conhecidos como lençóis ou poços.

De 1969 até 1978, a produção brasileira de petróleo experimentou até declínios que variaram entre 0,1 por cento e 2,0 por cento.

Presentemente estamos consumindo 1 milhão e 100 mil barris de petróleo por dia, dos quais apenas 17% corresponde à produção nacional.

A principal causa está no esgotamento das reservas do recôncavo baiano, onde alguns campos têm mais de 30 anos, e também na limitada capacidade dos poços encontrados na plataforma continental.

Ao examinarmos o ritmo do crescimento de nossa população através de vários anos, verificamos que ela vem dupli-

cando em cada 25 anos. Se no ano de 1975, tínhamos 108,5 milhões de habitantes, no final do século deveremos ter mais de 210 milhões.

O problema energético brasileiro tem assim uma importância transcendental para o país, justamente pelas necessidades decorrentes do rápido crescimento populacional.

No começo do próximo século, o Brasil terá mais de 200 milhões de habitantes e o quadro energético haverá de estar ampliado na mesma proporção.

O recurso à energia nuclear como complemento da energia hidrelétrica e a utilização do álcool como complemento do petróleo, são assim, as melhores alternativas que temos para compor o mapa energético de forma a não comprometer a marcha do desenvolvimento do País, principalmente em face da forte demanda determinada pela alta taxa de crescimento demográfico.

A produção do álcool para fins energéticos é tão significativa agora como foi o nosso ingresso na fabricação de automóveis, navios e aviões, estando também na mesma ordem de prioridade que a utilização da energia nuclear para fins pacíficos, conforme declaração do Presidente Figueiredo.

Resolvido o problema energético, o País poderá se expandir a taxas mais elevadas, além de economizar dólares, com a redução das importações de petróleo, e promover vantagens paralelas, como a desconcentração industrial e o descongestionamento dos grandes centros urbanos.

O Brasil tem três orientações para tentar resolver seu problema energético. A primeira é a conscientização de que é preciso gastar menos para não onerar a nação com a importação de um produto que vem se tornando cada vez mais caro.

A segunda é a utilização racional de todas as suas fontes de energia, procurando aproveitar a capacidade de geração de cada região. A terceira é a política de substituição de alguns derivados de petróleo por combustíveis renováveis.

“O mundo vai assistir a um novo milagre brasileiro e a base deste milagre será a perfeita utilização de fontes renováveis para gerar energia, sem recurso ao monopólio” (Octávio Gouveia de Bulhões).

“Esta estratégia de diversificação das fontes domésticas de energia, além de sua contribuição direta e crescentemente positiva sobre a balança comercial, traz em seu bojo a oportunidade concreta para um surto de expansão e modernização do setor primário da economia, com decisivas conseqüências no que diz respeito à elevação da capacidade de absorção de mão-de-obra e diminuição dos fluxos migratórios em direção às grandes cidades” (trecho da Mensagem do Presidente da República ao Congresso Nacional, em 1 de março de 1980).

A estas reflexões sobre a crise energética que envolve atualmente todas as nações, inclusive o Brasil, deve-se acrescentar três importantes pronunciamentos divulgados pela imprensa mundial.

Um deles, é do Sheik Iamani — Ministro do Petróleo da Arábia Saudita — que disse: “quando a demanda por petróleo começar a superar largamente a oferta, os mecanismos de mercado forçarão os preços a subirem a níveis três ou quatro vezes aos atuais. Os ricos poderão pagar por este artigo de luxo, mas uma profunda recessão geral será inevitável, quando os mais pobres se virem privados desta matéria vital, por causa de sua impossibilidade de pagarem por ela”.

Outro pronunciamento foi de John Swearinger — Presidente da Stand Oil Company (Indiana), que declarou: “a dependência do mundo industrializado ao petróleo importado, continuará a aumentar até 1985, mas os fornecimentos nunca mais serão tão abundantes como foram no início da década de 70, e eles serão muito mais caros”.

Finalmente a mais contundente declaração foi a do Sr Helmut Schmidt —

Chanceler da Alemanha Ocidental — que em entrevista a revista americana “Time”, disse que “a escassez de petróleo e o aumento dos preços do óleo, ameaçam o sistema econômico ocidental e podem levar a uma guerra mundial”, advertindo que as nações teriam que ensinar seus povos a economizar energia enquanto se substitui o petróleo por outras fontes, principalmente carvão e energia nuclear.

João Baptista Peixoto-Gen R/1 membro do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e ex-integrante da Comissão de Publicações da Biblioteca do Exército Editora. Autor de vários livros sobre temas sociológicos e econômicos, entre os quais: “Síntese das campanhas da 2ª Guerra Mundial”, “Sombras e luzes sobre o mundo”, “Produção, transporte e energia elétrica no Brasil”, “Conquistas de uma década”, “Os transportes no atual desenvolvimento do Brasil” e “O grande desafio da explosão demográfica”, todos publicados pela Biblioteca do Exército Editora, sendo alguns laureados em concursos culturais e com a tradução em outros países.