

I CONVENÇÃO NACIONAL DOS PRODUTORES DE AGUARDENTE - RIO DE JANEIRO, 27 E 28 DE ABRIL DE 1953

MARIA ORLANDA PINASSI

APRESENTAÇÃO

Desde a década de 1920, periodicamente, o governo federal adota medidas para estimular a produção de álcool para fins carburantes. Considerando os altos e os baixos que atingiram o setor - cujo ápice e, também, fracasso se deu com o Programa Nacional do Álcool (Pró-Álcool) de 1975 -, a política alcooleira, alçada, desde o Estado Novo, à condição prioritária aos interesses nacionais, jamais foi abandonada por completo; prova disto são as recentes preocupações do governo Fernando Henrique Cardoso com a reabilitação do combustível pelas refinarias e pela indústria automobilística.

Inúmeros trabalhos e estudos publicados sobre o assunto demonstram os efeitos devastadores - tanto para a diversidade agrícola como para os cofres do Estado - das políticas de incentivo à produção do álcool-motor no Brasil, cujas conseqüências mais sensíveis se revelam na modernização conservadora do modelo baseado na monocultura e na concentração de terras nas mãos do setor agroindustrial canavieiro.

A documentação que aqui se apresenta refere-se a um episódio cujo interesse remonta a um momento de fortalecimento do setor. A I Convenção Nacional dos Produtores de Aguardente, realizada no Rio de Janeiro, nos dias 27 e 28 de abril de 1953, foi uma tentativa do Governo Federal de atrair a simpatia e o apoio dos aguardenteiros - em sua maioria pequenos e médios agricultores - para a aplicação do Plano Nacional de Defesa da Aguardente (Resolução n. 698/), de autoria de Gileno Dé Carli, então presidente do Instituto do Açúcar e do Álcool. O material que ora se comenta, pertencente ao acervo do AEL, é composto da seguinte série de documentos:

1) Discurso do Presidente do Instituto do Açúcar e do Álcool, Dr. Gileno Dé Carli, na sessão solene de encerramento dos trabalhos da Convenção, no qual afirma a disposição do IAA em requisitar toda a

aguardente nacional para a transformar em álcool, mais especificamente álcool anidro a ser misturado à gasolina. Agradece, ainda, a participação espontânea de produtores na iniciativa governamental de intervir no setor;

2) Propostas apresentadas por aguardenteiros que participaram da Convenção:

- 1ª e 2ª Subcomissões, onde enaltecem a iniciativa do IAA e, conseqüentemente, a intervenção do Estado em um setor assolado pela "desorganização". Concluem, no entanto, pela necessidade de se formarem cooperativas, assim como reivindicam maior incentivo à exportação do produto através da "limitação, com margem para uma paralela expansão da produção", pela "distribuição controlada", pela orientação nos preços do produto e contribuições ao setor;

- Considerandos da 1ª Subcomissão, seguidos de 13 itens propostos para a regulamentação do setor aguardenteiro;

- Considerandos da 2ª Subcomissão, seguidos de 9 itens propostos para a regulamentação do setor aguardenteiro;

- Considerandos da 3ª Subcomissão, seguidos de 9 itens propostos para a regulamentação do setor aguardenteiro;

- Considerandos da 4ª Subcomissão, seguidos de 10 itens propostos para a regulamentação do setor aguardenteiro;

- Considerandos da 5ª Subcomissão, seguidos de 11 itens propostos para a regulamentação do setor aguardenteiro;

3) Moções de apoio ao Plano Nacional da Aguardente enviadas ao Presidente do IAA e lidas durante a Convenção por:

- "um pequeno aguardenteiro", fabricante da aguardente "Suquinho", a amarelinha, em Itamogi, pequena cidade do Sul de Minas Gerais;

- Prefeito e pela Câmara Municipal de Porto Feliz, SP;

- Produtores de aguardente (abaixo-assinados) de Lençóis Paulista, SP;

- fotografias tiradas por ocasião da Convenção.

Para compreender melhor a questão, é necessário conhecer a situação do setor e dos elementos envolvidos no período que antecede à regulamentação do Plano.

UM BREVE HISTÓRICO

A política açucareira, considerada essencial à nação pelo Estado Novo, adentrou a década de 1940 com orientações bastante diferenciadas. O novo contexto era atingido pela deflagração da II Guerra Mundial e os efeitos foram imediatamente sentidos por um Brasil despreparado para uma situação bélica. A defesa da produção alcooleira, propagada até então mais pelo poder de persuasão que propriamente por sua utilidade racional, volta ao cenário como algo de primeiríssima necessidade.

Em 1941, o Brasil abastecia-se de gasolina e óleo bruto de procedência norte-americana. Os Estados Unidos localizavam-se geograficamente distantes da guerra, mas não era difícil prever as dificuldades que seriam encontradas pelas importações de tais produtos. Os bloqueios Atlântico Norte e Sul e do Pacífico já teriam sido suficientes para impedir estas importações, o que acarretaria o fim dos estoques brasileiros de gasolina. Aliado a este problema, qualquer país produtor de petróleo vinha sendo ferrenhamente disputado por aqueles que dependiam do petróleo, dependência esta agravada pela situação de guerra. Os estoques de combustível eram condições vitais à resistência, fortalecimento do aparato e avanço tanto dos aliados como do eixo.

A situação brasileira diante da II Guerra era totalmente diferente da ocorrida em 1914. Naquela época, não se queimava óleo cru nas unidades de guerra, não se conheciam os motores a diesel, o exército não possuía material bélico motorizado, assim como também não existiam aviões. No entanto, entre a I e a II Guerra, as estradas de ferro e a navegação, meios de transporte mais comuns, foram paulatinamente substituídos pelos caminhões e automóveis. A dependência instalara-se em um setor vital da economia brasileira: a do combustível automotor. Portanto, se a importação da gasolina sofresse interrupção, todos os meios de defesa e de locomoção parariam, com exceção das locomotivas abastecidas de carvão inglês, nacional ou até mesmo a lenha.

A imperativa utilização da gasolina, imposta pelos padrões imperialistas, foi defendida pelas autoridades brasileiras que apoiavam suas argumentações sobre a deficiência das estradas de ferro e a sua incapacidade para atender a todas as áreas. Dessa forma, a "*estrada de rodagem é muito*

mais barata e mais facilmente faz chegar o caminhão tornando-o ora um elemento direto de transporte entre duas zonas - a de produção e a de consumo -, ora um elemento complementar da estrada de ferro." (Dé Carli, 1939:06). A própria distribuição interna da gasolina sofreria dificuldades pela escassez de navios-tanques para executar este trabalho.

Em 1938, o Brasil possuía um total de 165.196 veículos, sendo 106.764 automóveis, 54.903 caminhões e 3.529 ônibus. São Paulo era o estado líder na aquisição dos recursos com 63.353 veículos, ou 35.648 automóveis, 25.781 caminhões e 1.924 ônibus. Isto se justifica pelo fato de a indústria paulista, em fase de plena ascensão, preocupar-se em liberar, para o mercado consumidor, os seus produtos industrializados.

A conjuntura brasileira, na década de 40, foi bastante propícia à política de nacionalização do combustível à base de álcool-motor. Os decretos, decretos-leis e resoluções sucederam-se aceleradamente para a implementação de tal objetivo.

Da mesma forma que a importação de gasolina foi atingida pela II Guerra, também as dificuldades chegariam ao setor de exportação do açúcar brasileiro. Aparentemente não havia qualquer impedimento à colocação do produto nos mercados já conquistados, porque o espaço continuava aberto para ele. Ocorreu que, por motivos de segurança, a política açucareira no Brasil não pôde aproveitar as oportunidades oferecidas pelo Acordo Internacional de Londres, em que as nossas exportações deveriam obedecer ao limite de 60 mil TM anuais. A Guerra provocou, nos grandes mercados, escassez de açúcar, fazendo com que seu preço sofresse elevação constante. Foi este o fator que evitou maiores prejuízos nas vendas para o exterior.

Para evitar um colapso no tão almejado equilíbrio, o Instituto do Açúcar e do Alcool, através de sua Comissão Executiva, adotou medidas de protecionismo do açúcar, impossibilitado de embarcar para os mercados internacionais. Em 21/02/41, o álcool anidro entra com um percentual de 20% na mistura da gasolina, até então permitida no limite máximo de 5%. O Decreto-lei n. 4382, de 15/-6/42, delega ao IAA "*o poder de fixar cotas e preços para todo o álcool produzido pelas usinas e destilarias autônomas do país para fins carburantes*" (Szmercsányi, 1979). Um plano de economia de guerra reflete-se na Resolução 030/42, de 13/8/42, aprovando o Plano de Controle da Produção de Alcool que "*instituiu quotas de liberação para a venda de álcool hidratado e o recolhimento à Caixa do Alcool de uma taxa de \$500 (quinhentos réis) por litro de álcool vendido. Ela proibiu, outrossim, o fabrico de álcool potável pelas destilarias de álcool anidro e o desdobramento do álcool em aguardente*" (Idem, p. 206).

O Decreto-lei n. 4722, de 22/9/42, deu à indústria alcooleira o caráter de “interesse nacional”, garantindo para o quadriênio seguinte preços mínimos para o álcool e para as matérias-primas destinadas à fabricação. A Coordenação de Mobilização Econômica - CME -, contrariando a orientação do IAA, baixa a portaria n. 17/42, em 13/11/42, liberando o regime de cotas e a montagem de novas usinas. Enquanto durou a economia de guerra, o Governo liberou a fabricação de rapadura e açúcar bruto pelos engenhos para atender o consumo do interior, enquanto que o açúcar das usinas era reservado para as populações urbanas.

Os estados cuja produção de açúcar era insuficiente tinham autorização da Portaria 49/43 da CME de instalar novos engenhos com capacidade de até 400 sacos por ano. Da mesma forma, os Estados localizados na região Centro-Sul, abastecidos em grande parte pelo açúcar nordestino, por razões de dificuldade no setor de transporte, transferem às suas usinas e turbinadores a parcela de produção antes importada. São sentidas fortemente as tendências de transferência para o Centro-Sul da hegemonia açucareira. O IAA, com sua política mantenedora da dominação do Nordeste neste setor, argumentava que àquela primeira região estavam sendo dadas todas as condições para um acelerado crescimento, enquanto que à segunda seria reservada a função agrícola de um produto prioritário na economia brasileira: o açúcar. Apesar dos recursos apresentados pelo IAA, este não pôde evitar o colapso do controle que vinha exercendo e sucumbe às resoluções da CME e do Conselho Federal do Comércio Exterior, ao qual se atribuía a coordenação da política econômica.

Não há como negar as pressões exercidas pelos usineiros paulistas para uma nova orientação a vigorar sobre a política açucareira. O descontentamento da classe empresarial de São Paulo manifestou-se no pedido de extinção do Instituto. O IAA, produto do Estado Novo, conflitava com a "democratização" do regime que o sucedeu a partir de 1945. Os usineiros paulistas apoiavam o florescimento do liberalismo, e sua prática divergia do conservadorismo e do tradicionalismo dos usineiros nordestinos.

O Governo Federal inicia, então, uma série de medidas benéficas aos usineiros de São Paulo, para amenizar o combate ao Instituto. O reflexo fez-se sentir na participação do açúcar do Sul em relação ao Nordeste, ou seja, de 39,9% na safra 1944/45 passa para 46,8%. São Paulo foi o Estado mais favorecido, tendo um aumento de 17,6% para 22,2%, enquanto que Pernambuco sofre uma retração de 37,7% para 29,8%.

Outro importante Decreto-lei, que contrariou a política até então imposta pelo IAA, foi o de n. 9827, trazendo aos fornecedores a redução da parcela de suas canas a ser incorporada pelas usinas. O Decreto-lei n. 1669, de 11/10/39, estabelecia 70% das canas de fornecedores e 30% de culturas próprias das usinas. Por este último decreto, a divisão seria igualitária, prevendo inclusive um aumento da parcela da agroindústria, caso faltasse cana a ser moída. Com o referido Decreto-lei, o IAA sofre outro golpe, pois relaxa o controle exercido pela Autarquia na comercialização do produto.

Com a série de medidas tomadas pelo novo regime, a agroindústria, principalmente de São Paulo, cresce aceleradamente nos planos econômico e político, porque, além de absorver boa parte dos recursos destinados ao setor, exerce acirrada pressão na esfera legislativa.

Mesmo com o fim da guerra, em 1948, o Decreto n. 25174-A continua a política de incentivo à produção alcooleira do país para fins carburantes. Dessa vez, o incentivo voltava-se à absorção do excedente de açúcar não exportável, visto a retração das exportações e a recuperação do mercado mundial no pós-guerra.

Assim, o IAA adquiria quase toda a produção de açúcar mascavo e de bangüê produzido pelos bangüezeiros para conversão em álcool anidro em suas destilarias. Estes açúcares perdiam de forma acentuada os mercados para o açúcar de usina.

O interesse do Instituto no fomento à produção alcooleira no Brasil perpassa toda a década de 40, encontrando no início dos anos 50 a barreira imposta pelas refinarias da Petrobrás.

A fase de hegemonia do IAA sobre o setor canavieiro encontra, assim, entraves concretos para a sua continuidade nestes moldes, com o estabelecimento do regime “democrático” instalado no país. O Instituto sofre, então, um momento de transição, em que se amolda às novas exigências da burguesia industrial paulista, passando a adotar medidas claras de comprometimento com o setor.

Sob a égide do IAA, a agroindústria expandiu grandemente seu potencial na década de 50, primeiro porque o mercado interno sofria inchaço graças ao acelerado processo de urbanização e industrialização, notadamente na região Centro-Sul e, segundo, pela recuperação das exportações para o mercado externo. Os golpes sofridos pelo IAA refletiram-se na reestruturação do setor administrativo da Autarquia.

O PLANO DE DEFESA DA AGUARDENTE E A REAÇÃO DOS AGUARDENTEIROS

O Plano de Defesa da Aguardente, Resolução n. 698/52, de 10/7/52, foi aplicado com o intuito de destinar parte significativa da produção da bebida à *"fabricação do álcool anidro, para fins carburantes, mediante a redistilação a ser realizada por intermédio da autarquia açucareira"* (I Convenção Nacional dos Produtores de Aguardente, I Subcomissão).

Visando a uma discussão detalhada do referido Plano, assim como de suas conseqüências imediatas sobre o setor produtivo, nos dias 27 e 28 de abril de 1953, produtores de todo o país, notadamente da região Centro-Sul, reuniram-se no Rio de Janeiro para a I Convenção Nacional dos Produtores de Aguardente.

Com base nos documentos apresentados no encontro, percebe-se que o Plano se justifica através de medidas de cunho reformista, cujo caráter ideológico é marcadamente "moralista", sem o menor respaldo científico. Objetivando o aumento da matéria-prima destinada ao fabrico de álcool anidro, autoridades ligadas ao setor, sobretudo Gileno Dé Carli, então presidente do IAA, que faz o discurso de encerramento das atividades da Convenção, imputavam ao consumo da aguardente graves conseqüências para a integridade do povo brasileiro. De acordo com estas idéias, o Plano baseava-se nas seguintes justificativas:

- a) diminuição da quantidade disponível para o consumo, com benefício para a população;
- b) elevação do preço da aguardente no mercado consumidor, baixando os índices individuais do consumo;
- c) incremento sensível da produção de álcool combustível, evitando, assim, uma evasão maior de divisas;
- d) amparo a *"uma classe intimamente desprotegida e alcançada periodicamente por crises de superprodução"*;
- e) estímulo à produção canavieira nacional nos pequenos núcleos produtores de aguardente, com um maior contingente de trabalho nos campos;
- f) abertura de *"possibilidade de se atingir em curto prazo o monopólio nacional de aguardente, com a criação de um tipo de bebida, controlado pelo Estado, à maneira do rum, que representa uma riqueza notável para a economia antilhana"* (IAA, 1953:73).

Com estas argumentações, o IAA e os idealizadores do Plano procuravam sensibilizar a opinião pública acerca dos efeitos maléficos da aguardente e a necessidade de contenção de consumo, através da intervenção sobre uma atividade produtiva que não contava com uma regulamentação adequada; daí a produção desenfreada e aleatória às necessidades do mercado.

Segundo Szmerecsányi, *Estado "que tivesse destilarias próprias ou contratasse os serviços de destilarias particulares, ele (o IAA) retinha até 50% da produção individual das fábricas de aguardente, liberando a comercialização do restante mediante a arrecadação de uma taxa de Cr\$ 2,00 por litro. O dinheiro arrecadado era aplicado pelo IAA na bonificação da aguardente requisitada; no pagamento dos fretes da mesma aguardente, dos centros de produção para as destilarias desidratadoras; na instalação de novas destilarias de álcool nas áreas de maior produção aguardenteira; na construção de reservatórios; e na aquisição de caminhões-tanque e de vagões-tanque para o transporte da aguardente. Para administrar esses recursos e promover a execução dos Planos de Defesa foi criado no IAA o Serviço Especial de Reposição e Redestilação de Aguardente (SECRRA)." (p. 243).*

Se, de um lado, a repercussão expressava garantia nos preços da aguardente potenciando, a nível imediato, uma inserção regular da aguardente no mercado, por outro, evidenciava a perda gradual pelos aguardenteiros - formados, em sua maioria, por pequenos produtores de cana-de-açúcar - do controle sobre a produção, como o demonstra reações contrárias a certas tendências do Plano por produtores de São Paulo.

A consequência social mais nítida do Plano refletiu uma tendência à concentração da produção em poucos núcleos produtivos de maior porte, assim como provocou um desequilíbrio entre a oferta e a procura do álcool de cana, arrastando também a produção açucareira.

Somente em 1957, com a Resolução 1284/57, foi implantado o sistema de cotas anuais para o álcool direto, já que a redestilação a partir da aguardente tornara-se antieconômica. A referida Resolução mantém a orientação nos pós-guerra no sentido de imputar aos fornecedores a parcela de 50% sobre as canas moídas na usina. Este é o momento em que se intensifica a política concentracionista que atinge os setores agrícola e industrial, momento em que, desmantelada a produção doméstica da bebida, aparecem as grandes indústrias de aguardente.

O Plano Nacional da Aguardente “*teve efêmera duração e as medidas judiciais desaconselharam o seu prosseguimento*”, sendo definitivamente abandonado em 1959.

"I Convenção Nacional dos Produtores de Aguardente"

BIBLIOGRAFIA

DÉ CARLI, Gileno. *Gênese e evolução da indústria açucareira de São Paulo*, s. l., 1943.

_____. "O problema do combustível no Brasil", in *Brasil Açucareiro*, Ano VII, vol. XIII, n. 6, 1939.

GNACARINNI, J.C.A. *Estado, ideologia e ação empresarial na agroindústria açucareira do Estado de São Paulo*. Tese de doutoramento (FFCH/USP), mimeo, 1972.

PINASSI, M. O. *As armadilhas da cana (um estudo sobre a pequena produção canavieira no Estado de São Paulo)*. Dissertação de mestrado (ILCSE/UNESP Araraquara), mimeo, 1985.

QUEDA, O. *A intervenção do Estado e a agroindústria açucareira paulista*. Tese de doutoramento (ESALQ/USP), mimeo, 1972.

SZMERECSÁNYI, T. *O planejamento da agroindústria canavieira no Brasil*. São Paulo, Hucitec/ UNICAMP, 1979.