

A Pesca e seus Problemas ¹

ASCÂNIO DE FARIA

Diretor da Divisão de Caça e Pesca do
Ministério da Agricultura

Os problemas da pesca são complexos e, em nosso país, de difícil solução.

São eles inerentes à pequena e à grande pesca, a primeira exercitada pelos pescadores das colônias, na orla de nosso litoral, nas baías, enseadas e lagoas.

A pesca de alto mar é praticada por empresas proprietárias de grandes barcos, com sede, principalmente, no Rio de Janeiro, Santos, cidade do Rio Grande, Salvador e Recife.

Os elementos fundamentais que devem ser considerados no equacionamento dos problemas da pesca, dizem respeito à produção, industrialização e distribuição, quer se trate da pequena ou da grande pesca.

No tocante à produção, deve-se considerar:

1.º) realização de pesquisas oceanográficas e de biologia da pesca, para coleta de dados indispensáveis à organização de cartas de pesca, nas quais são assinalados os pesqueiros, suas profundidades, constituição dos fundos, ocorrência de cardumes nas diversas épocas do ano, condições atmosféricas e outros elementos que facilitarão aos profissionais da pesca atividade mais segura, eficiente e produtiva;

2.º) organização de frotas de barcos pesqueiros, dotados dos mais modernos aparelhamentos, baseados nas características regionais das diferentes zonas de pesca;

3.º) estabelecimento de escolas técnicas de pesca nas diferentes regiões pesqueiras, para o ensino da arte mais moderna da pesca;

4.º) organização de carreiras, dotadas de oficinas, para reparo de embarcações de pesca, bem como de estaleiros para construção de pequenos barcos;

5.º) introdução, no país, de pessoal especializado na instalação de estaleiros para construção de barcos de pesca, mediante contrato com a Caixa de Crédito da Pesca, a fim de se prepararem técnicos brasileiros nesse importante assunto:

6.º) instalação de fábricas de gelo, nas zonas de pesca, para abastecimento das embarcações e embalagem do pescado para armazenagem e sua distribuição;

7.º) organização de fábricas de aparelhos de pesca, bem como para reparo dos mesmos, nas zonas de pesca;

8.º) ampliação da instalação, nas zonas de pesca, de estações de radiotelefonia, em articulação com as existentes a bordo das embarcações de pesca;

9.º) organização de vilas residenciais, nas zonas de pesca, para os pescadores e suas famílias;

10.º) instalação de aparelhos de pesca desmontáveis, dos tipos aprovados pela Divisão de Caça e Pesca, para produção de peixes vivos, na orla do litoral;

11.º) estabelecimento de seguro de previdência social com aposentadoria, através do IAPM, para garantia do pescador.

¹ Seminário realizado na Divisão de Geografia em 13-4-1959.

Com referência à industrialização do pescado, não se pode deixar de levar em conta, na elaboração de um plano com que se vise a fomentar a produção do pescado industrializado e melhorar as condições técnicas de seu preparo, o seguinte:

1.º) organização, nas diferentes zonas de pesca, de laboratórios tecnológicos, para determinação dos melhores e mais econômicos processos de industrialização do pescado;

2.º) instalação de usinas-pilôto, nessas zonas de pesca, para orientação dos industriais patricios, com base nos ensinamentos colhidos nos laboratórios tecnológicos;

3.º) preparo de pescado salgado-sêco e tipo frescal, êste último em tinas, para abastecimento das populações do interior do país, onde não seja aconselhável, do ponto de vista técnico-econômico, distribuir-se pescado refrigerado ou congelado;

4.º) introdução de barcos-usina, para preparo de produtos e subprodutos em pleno mar, nas melhores condições de técnica e produção econômica;

5.º) introdução, nas colônias de pescadores, nas zonas de pesca, de pequenas instalações para aproveitamento de resíduos de pescado, produzindo-se óleo industrial e adubo para lavoura.

A distribuição da produção, em condições técnico-econômicas, levou a Divisão de Caça e Pesca a considerar, nos dois últimos anos, nos seus planos de ação, a instalação:

1.º) de docas, cais e pier, nos portos de pesca, para acostagem de embarcações de pesca;

2.º) de câmaras frigoríficas, para estocagem do pescado, nas zonas de pesca;

3.º) de *quick-freezing*, para congelamento desse produto e de câmaras especializadas para sua conservação;

4.º) de uma rede de distribuição, através de empresas especializadas, nos diferentes centros de consumo do país, compreendendo:

a) peixarias, com frigoríficos;

b) caminhões frigoríficos, para venda do produto nas feiras, nas cidades do interior e a domicílio;

c) introdução de vagões frigoríficos nas estradas de ferro do país, para abastecimento das cidades do interior, com pescado congelado e refrigerado, partindo-se dos principais portos de pesca;

d) propaganda para aumento de consumo do pescado, *per capita*, no país, procurando-se, como medida fundamental, baixar os preços do produto, divulgando-se, igualmente, entre o povo, indicações de ordem técnica sobre o valor alimentício do pescado, bem como receitas de culinária.

Problemas relativos à pequena pesca

Dentre as medidas de caráter técnico, que podem contribuir para maior desenvolvimento da "pequena pesca", devemos destacar as seguintes:

1.º) reorganização das colônias de pescadores, compreendendo a instalação, na sede das mesmas de:

a) postos de recepção de pescado, compreendendo câmaras frigoríficas e fábricas de gelo;

b) carreiras para reparo de pequenas embarcações de pesca;

- c) cooperativas de consumo para venda de utilidades necessárias à pesca e aos pescadores;
- d) ambulatórios para prestação de assistência médica aos pescadores e suas famílias;
- e) agências da Caixa de Crédito da Pesca, para concessão de financiamento aos profissionais da pesca, visando ao reaparelhamento dos barcos existentes e aquisição de novos, modernamente equipados;
- f) estações de radiofonia;
- g) unidades isotérmicas, para coleta de pescado nos centros de produção;
- h) cooperativas para venda dos produtos da pesca;
- i) secções para preparo de subprodutos de pescado, tais como: farinha, adubo, cola, gelatina, etc.

2.º) prática do ensino da pesca e organização de cartas para orientação dos pescadores.

As colônias constituem a célula máter do organismo da "pequena pesca".

A regulamentação atualmente existente, subordina as colônias às federações estaduais, as quais, por sua vez, estão ligadas à Confederação Geral dos Pescadores do Brasil no Rio de Janeiro.

Parece-nos que essa organização ainda é a melhor, faltando:

- a) pessoal e material, para maior desenvolvimento do serviço;
- b) atualização da legislação que deverá dar personalidade jurídica e recursos financeiros às associações de classe dos pescadores.

Nos estudos de reforma do Código de Pesca, já quase ultimados, foi introduzido, no anteprojeto do novo Código, um dispositivo que atribui às colônias a cobrança da taxa de 3% sobre o valor do pescado, podendo as mesmas aplicar 80% do global arrecadado, na realização de iniciativas que concorram para o maior desenvolvimento da pesca, iniciativas essas que devem constar de um plano anual a ser aprovado pelo Conselho Administrativo da Caixa de Crédito da Pesca e pelo ministro da Agricultura.

Com essa medida proposta pelo Ministério da Agricultura no Conselho Coordenador do Abastecimento, ficará solucionado o problema da obtenção de meios para consecução da reorganização das colônias.

O Ministério da Agricultura, através da Divisão, de Caça e Pesca, dentro do plano acima traçado, organizou postos de recepção de pescado dotados de câmaras frigoríficas e fábricas de gelo, em:

- 1.º) Acaraú e Mundaú, no estado do Ceará;
- 2.º) Caiçaras e Baía Formosa, no Rio Grande do Norte;
- 3.º) Baía da Traição e Pitimbu, na Paraíba;
- 4.º) Ponta de Pedras e Puiragu, no estado de Pernambuco;
- 5.º) Gamboa do Morro, Ilhéus e Canavieiras, no estado da Bahia;
- 6.º) Angra dos Reis, no estado do Rio de Janeiro;
- 7.º) Cananéia, no estado de São Paulo;
- 8.º) São Lourenço do Sul, São José do Norte e Itaqui, no estado do Rio Grande do Sul.

Com a instalação desses postos de recepção do pescado, cuja exploração comercial está afeta à Caixa de Crédito da Pesca, na conformidade do decreto-lei n.º 9 022, de 26-2-1946, surgiu o primeiro e grande problema inerente à "pequena pesca".

Embora se tenha escolhido, rigorosamente, dentro da técnica, os locais para o levantamento desses órgãos, viu-se a citada autarquia em grandes dificuldades para fazer funcionar, com rendimento econômico, tais unidades.

É que os pescadores dessas regiões, utilizando-se de jangadas e botes à vela, conseguem uma produção que mal dá para abastecimento das populações locais, sem se verificar a necessidade de armazenagem, assim, de qualquer excesso de produção. Por outro lado estão eles habituados a pescar sem o emprêgo de gelo em suas embarcações, que via de regra, não dispõem, também, de instalações com urnas dotadas de isolamento, para transporte, do citado refrigerante.

Ficam assim êsses postos sem finalidade prática, pois que não há renda, por utilização de câmaras frigoríficas ou venda de gelo, para compensação das despesas de sua manutenção.

A manutenção da maquinaria desses postos, exige a colaboração de engenheiros mecânicos, cujo contrato é sobremodo difícil, pelo elevado ordenado que pedem e pela carência de profissionais e dificuldades da sua localização no interior.

Procurando solucionar êsses problemas, originou-se outro, de maior significação, qual seja o de se substituírem as jangadas e os botes de convés corrido, por embarcações motorizadas, dotadas de urnas refrigeradas.

Iniciou-se, destarte, o plano de construção de uma série de pequenas embarcações, do tipo acima especificado, para venda aos pescadores, devendo êsses profissionais da pesca, de acôrdo com os dispositivos o já referido decreto-lei n.º 9 022, no ato da aquisição, entrar com 40% do valor do barco.

Foram, a título experimental, construídas, no Nordeste, 11 embarcações, verificando-se, nas tentativas de sua transferência para pescadores, que êsses últimos não dispõem de meios financeiros para uma conclusão feliz da transação comercial.

Êsse problema continua sem solução, devendo-se esclarecer que, em igual tentativa feita no sul do país, com 9 barcos, construídos pela Divisão de Caça e Pesca, verificaram-se os mesmos resultados, tendo as embarcações sido cedidas a emprêsas de pesca e escolas técnicas de pesca, já, agora, pela Caixa de Crédito da Pesca.

Devemos ressaltar que são indiscutíveis e ponderáveis as dificuldades por que passam os pescadores que trabalham em jangadas e botes, ao tentarem se adaptar às novas embarcações motorizadas, além de terem que se submeter às exigências das Capitânicas dos Pôrtos, quanto ao rol de equipagem, sendo obrigados a dotar as embarcações de motoristas e outros tripulantes especializados, previstos na regulamentação desses órgãos do Ministério da Marinha.

A solução indicada para êsses importantes problemas, residiria na organização de grupos de pescadores em regime cooperativista, para utilização dos barcos motorizados e para a venda dos produtos da pesca.

Tentou o Ministério da Agricultura, quando titular da pasta o ex-senador APOLÔNIO SALES, organizar as atividades pesqueiras das colônias de pescadores, dentro de regime cooperativista, tendo o Serviço de Economia Rural, na ocasião, criado, na forma do Código de Pesca, uma cooperativa junto a cada colônia.

O resultado dessa providência, com raríssimas exceções, não foi favorável, tendo faltado, como ainda falta, espírito associativo entre os pescadores, não se falando da ação desagregadora provocada pelos intermediários inescrupulosos, que exploravam e ainda exploram os obreiros do mar.

Ensino da pesca

O ensino da pesca, no Nordeste, está afeto à escola que vem funcionando em Tamandaré, no estado de Pernambuco, já se tendo formado 3 turmas de pescadores, os quais, pelo menos, encontram-se em condições de tripular, com efi-

ciência, embarcações motorizadas, conhecendo meticulosamente a pesca do atum, com emprêgo de espinhel.

A Escola de Pesca de Tamandaré, aparelhada com pequenas embarcações, não pode ainda preparar mestres de pesca, com capacidade para exercer a pesca de alto mar, a centenas de milhas da costa.

Este estabelecimento de ensino do Ministério da Agricultura, acaba de ser aparelhado com "carreira" para reparo de embarcações e com uma salga modêlo, para preparo de pescado salgado-sêco, para venda às populações nordestinas.

As cartas de pesca que possam interessar à "pequena pesca", encontram-se em elaboração na Escola de Pesca de Tamandaré.

O preparo de subprodutos de pescado, nas colônias, será orientado no Nordeste pela Escola de Tamandaré, com base nos conhecimentos adquiridos em sua salga-modêlo, devendo igual medida ser tomada pela futura Escola de Pesca de Santa Catarina, com relação à zona sul.

O funcionamento dessas escolas é custeado pela verba 3, daí surgindo mais um problema relativo à eficiência das mesmas, dado que, no início de cada ano, sômente em julho chegam a êsses estabelecimentos os necessários recursos para pagamento de pessoal, aquisição de material, de gêneros alimentícios e para o custeio de outros serviços. Não há maneira de se contornar essa dificuldade, da qual redundam graves prejuízos para êsses estabelecimentos de ensino, significando mesmo, às vêzes, paralisação de seus trabalhos por mais de 6 meses, com a volta dos alunos aos seus lares.

Apesar de tudo, são úteis tais órgãos, cujo funcionamento, mesmo imperfeito, traz reais benefícios para a pesca e pescadores.

Vários problemas sérios devem ser evidenciados na organização da Escola de Pesca de Tamandaré, ressaltando-se:

1.º) a questão referente ao contrato de pessoal especializado para o ensino da pesca, da navegação, dos processos de industrialização do pescado, da carpintaria naval, da manutenção e reparo dos motores etc. O problema nesse particular está no fato de não podermos contar com técnicos que se interessem em ministrar aos alunos da escola os conhecimentos acima, em face dos poucos vencimentos que lhes podemos oferecer, além da dificuldade de seu deslocamento para a região onde funciona a escola de Tamandaré.

2.º) a dificuldade da realização de instalações frigoríficas, por falta de força, considerando que a rêde de Paulo Afonso ainda não estendeu suas linhas até a escola em aprêgo. A utilização de grupos diesel-elétricos, no momento atual, além de absorver vultosas somas, de que não dispomos, exige cuidados especiais para manutenção dêsses conjuntos. Resulta dessa deficiência, o não abastecimento dos barcos de pesca da escola com gêlo, não se podendo ademais, guardar estoques de pescado, para regularização dos trabalhos da salga-modêlo;

3.º) a não existência, até o presente momento, de embarcações para realização da pesca de alto mar, a fim de se poder preparar mestres de pesca, com conhecimento prático dos processos que vêm sendo empregados pelos japoneses no Nordeste, a bordo de seus modernos tuna-clippers. Uma embarcação dêsse tipo, já usada, foi recentemente aviada em Cr\$ 26 000 000,00, para sua incorporação à Empresa Brasileira INBRAPE S/A (Indústria Brasileira de Pesca e Frios S/A). Não só o custo nos preocupa, parecendo-nos mais difícil manter, em normal funcionamento, uma embarcação dêsse tipo. Por força do contrato, assinado pela Nippon Reizo, com o Ministério da Agricultura, devem os seus barcos, findo o prazo de dois anos, contado do início de suas atividades, ser tripulados por 2/3 de brasileiros, 1/3 japoneses e ter comandante brasileiro.

Na prática, entretanto, ainda não se pode dispor de pessoal nacional, para cumprimento de tão importante cláusula, com a qual visamos a aperfeiçoar os nossos profissionais, garantir-lhes um padrão de vida mais elevado e aparelhar o Brasil com barcos modernos.

As demais escolas, estando já em organização a de Santos e a de Santa Catarina, vão ressentir-se das mesmas dificuldades acima enumeradas. Devemos afirmar que a Escola de Pesca Darci Vargas, de Marambaia, já resolveu com os seus grandes *trawlers*, a questão referente ao preparo de mestres em pesca de arrastão.

Problemas da pesca de alto mar

A grande pesca, não fugindo à praxe, apresenta, também, problemas importantes, cuja solução esbarra em sérias dificuldades.

O preparo de cartas de pesca, medida de relevância e inadiável, exige a realização de pesquisas oceanográficas e de biologia da pesca, para coleta de dados sobre as características físicas e química das águas das diferentes zonas de pesca (temperatura anual, em média, clorinidade, salinidade, correntes marinhas, profundidades, constituição dos fundos, precipitações pluviais, ventos reinantes, etc.).

As pesquisas de biologia da pesca, nos levarão a obter dados sobre a densidade dos cardumes, sua migração, por necessidade e reprodução e alimentação, época de reprodução, etc.

Esses estudos, nos últimos 5 anos, vêm sendo feitos pelo Ministério da Agricultura, com a supervisão de técnicos da FAO, tais como WILLIAMS ELLIS RIPLEY, FINN DEVOLD, INN RICHARDSON e ROBERT LEE, em todo o país.

Cumpramos ressaltar as atividades do Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo, no setor da oceanografia pura e da Diretoria de Hidrografia e Navegação, do Ministério da Marinha, no tocante à biologia da pesca, a bordo do navio "Saldanha da Gama".

A colaboração dos pescadores brasileiros, torna-se uma necessidade, na localização dos cardumes, nas pescarias que os mesmos realizam em alto mar, colaboração essa de difícil efetivação em face do fato de que os nossos mestres de pesca, com raras exceções, não se encontram habilitados a realizar o levantamento das coordenadas dos locais de pesca.

Esses dados são colhidos, entretanto, com a maior facilidade, pelo Instituto Oceanográfico de São Paulo e pelo navio "Saldanha da Gama", nas pesquisas que vêm realizando.

Por indicação dos técnicos da FAO Dr. W. E. RIPLEY e INN RICHARDSON, foi adotado o processo de cartas quadriculadas, em que cada divisão corresponde a 60/60 milhas ou sejam 3 600 milhas, sendo anotado, pelos técnicos encarregados do serviço, o ponto exato em que exerceram suas atividades, em cada sortida de pesca, tomando em consideração pontos do litoral e mesmo do mar, para determinarem a posição em que pescaram.

Por esse processo, conseguem-se, aproximadamente, dados utilizáveis, para conclusões necessárias à elaboração das cartas de pesca litorânea.

O problema maior nesse particular, reside:

- 1.º) na falta de navios especializados, equipados com o mais moderno aparelhamento que possa existir;
- 2.º) no contrato do pessoal especializado para execução dos estudos;

Depois de muita luta, conseguiu-se a dotação de Cr\$ 15 000 000,00, no orçamento do corrente ano, para ocorrer às despesas de aquisição de um barco de pesquisas para o Instituto Oceanográfico de São Paulo, devendo o governo dêsse estado entrar com quantia idêntica para obter o global necessário.

Não se pode deixar de assinalar a utilíssima campanha realizada em nossas águas, por acôrdo estabelecido entre os Ministérios da Agricultura do Japão e do Brasil, pelo barco "Toko-Maru", cujos resultados já estão vindo a lume em relatórios publicados pelos técnicos brasileiros que viajaram a bordo daquele navio de pesquisas oceanográficas.

Frota de barcos pesqueiros modernos

Solucionando o problema relativo às cartas de pesca, surge outro referente a barcos modernos, dotados dos mais recentes engenhos de pesca e tripulado por equipes altamente especializadas e treinadas.

A construção dessas embarcações no país, não é viável, porque:

- 1.º há necessidade de importação de motores e demais acessórios, não havendo divisas disponíveis, segundo pareceres emitidos pela SUMOC;
- 2.º não dispormos de estaleiros que contenham pessoal técnico, em número suficiente, para construir em tempo hábil uma embarcação do tipo de que necessitamos;
- 3.º a construção desses barcos em nosso país, caso fôsse tentada, com a importação dos órgãos propulsores, sairia por preço muito superior ao dos barcos importados.

Em face dessas circunstâncias, idealizou a Divisão de Caça e Pesca a realização, por parte de emprêsas brasileiras de pesca, de contratos de barcos com emprêsas semelhantes estrangeiras, por período de tempo limitado com obrigação de, findo o prazo de 2 anos, serem incorporados ao patrimônio da emprêsa nacional e nacionalizar-se suas guarnições, na base de 2/3 de brasileiros, 1/3 de estrangeiros e comando brasileiro.

Dentro das normas que vimos sustentando, com relação a essa matéria, é mister que se faça ressaltar, do ponto de vista técnico, os seguintes argumentos em favor da colaboração de barcos estrangeiros no maior desenvolvimento da pesca nacional:

- 1.º organização, findo o prazo da autorização excepcional, de emprêsa nacional que incorporará tôdas as embarcações que chegaram ao nosso país;
- 2.º criação de vagas, em embarcações modernas, para pescadores nacionais, proporcionando-se-lhes novo e mais elevado padrão de vida, afastando-os da vida rotineira e do atraso em que vivem nas praias, submetidos à especulação dos intermediários inescrupulosos. As guarnições estrangeiras terão de ser nacionalizadas, findo o período de exceção, na proporção de dois terços de brasileiros e um terço de estrangeiros, sendo o comando entregue a brasileiros. Isto quer dizer que numa embarcação de trinta tripulantes, poderemos introduzir vinte pescadores e um comandante brasileiro;
- 3.º único meio de se evitar dispêndio de divisas com a aquisição de barcos, cujo preço em cruzeiros atinge, mais ou menos, com as instalações frigoríficas e engenhos de pesca, a Cr\$ 60 000 000,00 (sessenta milhões de cruzeiros);
- 4.º com a instalação de fábricas para industrialização do atum e outros pescados, proporcionando emprêgo a operários brasileiros num ambiente de alta especialização, desde que serão preparadas conservas finas, farinha de peixe e adubos, com emprêgo de métodos modernos, ainda não conhecidos em nosso país;
- 5.º êsses barcos servirão de escolas ativas, única maneira de se ministrarem aos pescadores brasileiros os conhecimentos da moderna

pesca, usando-se barcos modernos, aparelhados devidamente, dirigidos por mestres especializados nos processos de pesca mais produtivos e eficientes;

6.º utilização, em plena carga, de instalações frigoríficas dos entrepostos de pesca, com o fornecimento de gelo aos barcos de pesca e armazenagem do produto de suas atividades pesqueiras nas câmaras existentes nesses órgãos federais. Até o presente momento, pelas dificuldades encontradas em se organizarem frotas pesqueiras de alto mar, exercendo suas atividades com base nos portos de pesca, não têm sido devidamente aproveitadas as instalações nesses próprios federais;

7.º o conhecimento dos campos de pesca, com as suas características principais, serão demonstradas aos pescadores brasileiros, que, futuramente, poderão dispor das cartas de pesca, para maior rendimento de suas atividades, que virão inegavelmente, beneficiar sobretudo as populações menos abastadas de nosso país.

Nessa altura dos acontecimentos, entretanto, em face das dificuldades surgidas no cumprimento dos contratos autorizados pelo senhor presidente da República, deve-se manter nova orientação quanto à questão relativa à colaboração de barcos estrangeiros.

É que se verificou, com a prática adquirida nos últimos dois anos, que as bases gerais que regulam os contratos autorizados pelo senhor presidente da República, para norma da colaboração de barcos estrangeiros com empresas de pesca nacionais, precisam ser alteradas, a bem da eficiência desses contratos.

Dentre os pontos básicos que precisam ser modificados, devemos ressaltar os seguintes:

1.º incorporação às empresas nacionais obrigatoriamente, findo o prazo de dois anos, das embarcações estrangeiras que chegarem ao nosso país;

2.º nacionalização das guarnições dessas embarcações, na proporção de 2/3 de brasileiros e 1/3 de estrangeiros e comandante brasileiro.

Quanto à incorporação das embarcações, devemos evidenciar que, com a prática que adquirimos, não é a mesma viável, porque:

1.º não há divisas disponíveis, segundo informações da SUMOC;

2.º falta de capital nacional, na proporção de 60%, sendo o estrangeiro na base de 40%. As empresas nacionais concessionárias precisam dispor de cerca de Cr\$ 300 000 000,00 (trezentos milhões de cruzeiros) para poderem incorporar dez barcos japoneses do tipo "tuna-clipper".

Quanto à nacionalização das guarnições, estamos cheios de provas de que, por vários motivos, não dispomos ainda, de comandantes que possam ou que queiram assumir o comando dos citados barcos.

No tocante a pescadores, podemos afirmar que ainda não dispomos de número suficiente para substituir os japoneses, adaptando-se à pesca que vem sendo praticada no Nordeste, pelos barcos da Nippon Reizo.

Parece-nos, em face do exposto, que devemos procurar outro caminho, para a solução de tão importante problema.

O contrato de embarcações estrangeiras, equipadas com pescadores de país de origem, com autorização presidencial, só poderá ser feito, por períodos limitados (2 a 5 anos) renováveis, em condições que devem ser traçadas pelas empresas nacionais e pelas estrangeiras interessadas, sem se tornar obrigatória a incorporação das embarcações e nacionalização das guarnições, por serem essas últimas reivindicações inviáveis, como já provamos linhas atrás.

O treinamento dos pescadores brasileiros, na arte da pesca marítima, terá, não há dúvida, que ser feita nas nossas escolas técnicas regionais de pesca, em embarcações de alto mar especializadas, dotadas do mais moderno aparelhamento e dirigidas por mestres competentes, inclusive capacitados a exercerem suas atividades em pleno oceano, mesmo em águas internacionais.

Para se conseguir tal desiderato, necessário se torna, logo de início, que modificado seja o regulamento que atualmente é mantido pela Diretoria de Portos e Costas do Ministério da Marinha, dado que, atualmente, os nossos mestres só podem fazer navegação com terra à vista.

Impõe-se, ademais, como medida paralela, que, nos cursos que estão sendo organizados na Escola de Marinha Mercante, seja consignada matéria atinente à navegação de alto mar e à técnica de pescar especializada que nos interessar possa, dadas as conclusões a que viermos a chegar nos estudos de biologia da pesca que já encetamos.

Os nossos barcos de alto mar

Os barcos de alto mar de que dispomos no momento, com exceção de um pequeno número dessas embarcações (*trawlers*, traineiras e de linha), recentemente entradas no país sob contrato, são antiquados, de produção anti-econômica, precisando ser substituídos, dentro do mais curto prazo possível, a fim de se poder aumentar o consumo de pescado *per capita* no Brasil.

As traineiras, por exemplo, são de curto raio de ação, com capacidade de armazenagem de pescado muito pequena, não dispondo, ademais, de aparelhos supersônicos. Da falta dessa aparelhagem especializada resultam sérias desvantagens quanto ao volume de pescado a ser capturado, pois que tais embarcações só podem pescar, com eficiência, em noites escuras ou durante o dia quando os cardumes afloram à superfície. Existem 42 desses barcos no pórto do Rio de Janeiro, 12 no de Santos e no estado do Espírito Santo.

Os barcos de pesca a linha de mão, além de serem de muito pequena tonelage, não dispõem de frigorífico, não podendo, assim, permanecer, por mais de 25 dias no mar. O pescado, nesses barcos, é mantido em urnas com gelo, não havendo, destarte, congelamento rápido do produto. Ocorrem no pórto do Rio de Janeiro, 49 barcos de linha com 2 911 toneladas brutas, 21 no de Santos com 457,4 toneladas brutas, 2 no de Salvador com 50 toneladas brutas, 2 no de Sergipe com 60 toneladas brutas, 2 em Pernambuco com 40 toneladas brutas, 2 no Rio Grande do Norte com 40 toneladas brutas e 6 no Maranhão com 129 toneladas brutas.

Os *trawlers*, com exceção dos últimos chegados do exterior, também precisam ser substituídos, a fim de que se possa realizar a exploração de pesqueiros de maior profundidade, devendo os mesmos, para isso, dispor de elementos propulsores mais potentes, e baixa rotação e contar com cabos e guinchos apropriados.

Traineiras de maior raio de ação, de maior capacidade de captura, são indispensáveis à pesca nacional, devendo-se tudo fazer para possuímos, no Rio, pelo menos, 10 unidades com capacidade para 1 500 caixas, dotadas de rês de grande calado, equipadas com aparelhos supersônicos. O problema está na dificuldade de se importar ou fazer construir tais embarcações no Brasil. A contratação desse tipo de barco em emprêsas estrangeiras, através de firmas brasileiras, constitui uma solução, devendo as mesmas vir equipadas com os mais modernos apetrechos de pesca, sendo dirigidas por mestres especializados. O abastecimento de nossas fábricas com sardinha verdadeira, para preparo de conserva fina, depende dessa providência, podendo-se, também, mercê da utilização desses barcos, iniciar-se uma grande indústria de farinha e óleo e peixe, com a captura das espécies: sardinha bôca torta, cascadura, laje e de savelha, cujos cardumes, sobremodo abundantes, não são perseguidos pelas nossas traineiras.

As fábricas precisam contar com abastecimento regular de matéria-prima, de custo baixo, a fim de manterem seus operários em constante atividade.

Os barcos de linha que servem no pôrto do Rio de Janeiro, num total de 49, poderiam ser substituídos por 3 ou 4 grandes barcos, dotados de instalações frigoríficas, apropriadas ao congelamento e armazenagem do pescado congelado, resultando dessa iniciativa um produto de melhor qualidade e de baixo preço, acessível a tôdas as classes sociais.

Os pescadores que trabalham nos nossos barcos de linha, são hábeis, faltando-lhes, apenas, embarcações modernas.

Um financiamento aos proprietários dos atuais barcos, poderia resolver tão importante problema, sendo os barcos antiquados transferidos para outros centros de produção nos estados.

A pesca do atum, do namorado e da batata e, de modo geral, a de arrasto, praticada em alto mar a centenas de milhas da costa, está a exigir o emprêgo de barcos frigoríficos, dirigidos por mestres especializados, com capacidade para armazenar, no mínimo, 150 toneladas de produto limpo.

Os mestres, repetimos, têm que ser preparados pela Marinha, a bordo de embarcações modernas (corvetas adaptadas) com a colaboração das escolas técnicas de pesca em funcionamento, do Ministério da Agricultura e da Fundação do Abrigo Cristo Redentor.

Essa colaboração já foi iniciada a bordo do "Saldanha da Gama" com alunos de Tamandaré.

O Ministério da Agricultura poderá colaborar, financeiramente, para se readaptarem as corvetas de pesca que foram construídas para a Inglaterra, antes da última guerra, as quais seriam usadas para consecução desse desiderato.

O ensino da pesca de alto mar só poderá ser feito, de maneira eficiente, em barcos adrede preparados, com a colaboração de oficiais de nossa Armada. Pode-se, assim, fazer funcionar um sistema de escola ativa, de resultados práticos.

A pesca da baleia

Dispomos de uma única base de pesca da baleia, bem montada, estando situada em Costinha, no estado da Paraíba, em frente ao pôrto de Cabedelo. Quatro novos barcos foram autorizados a trabalhar no Brasil, com uma guarnição integrada por 2/3 de brasileiros 1/3 de estrangeiros. O aproveitamento do cetáceo, deverá ser integral, mesmo para estarmos de acôrdo com a legislação internacional.

Outras bases estão sendo estudadas, sendo uma no estado do Rio e outra para o de Santa Catarina.

Como matéria inerente, ainda, à produção, deve-se ressaltar, como de relevada significação, os seguintes problemas:

1.º) combate à poluição das águas interiores, principalmente nas baías, enseadas e lagoas, bem como dos rios, visando-se à proteção à fauna e ao seu normal desenvolvimento. O Código de Pesca, atualmente em vigor, proíbe o lançamento, no seu artigo 16, parágrafos 1.º e 2.º, de resíduos e detritos, comprovadamente tóxicos, nas águas interiores e litorâneas, estabelecendo multas de Cr\$ 1 000,00 a Cr\$ 5 000,00, elevadas ao dôbro na reincidência. O projeto para o novo Código de Pesca, estabelece multa de Cr\$ 10 000,00 a Cr\$ 100 000,00, sendo na repetição da falta, apreendida a carteira profissional do piloto, comandante ou mestre da embarcação. O problema está na dificuldade de se pegar o infrator em flagrante delito. A poluição das baías, enseadas e lagoas e das águas litorâneas, causa sérios prejuízos à fauna. Nos rios essa poluição acarreta danos irreparáveis, devendo-se evidenciar os que são causados

pela erosão, provocada pelas chuvas, nos terrenos das suas margens desmatadas;

2.º) a regularização, nas barras das lagoas encontradas ao longo de nosso litoral, da entrada da água do mar, a fim de se manter no seu interior um volume constante de água marinha, com o propósito de se estabelecer uma clorinidade mínima que não permita a formação de gás sulfídrico, oriundo da ação das bactérias dissulfúricas que aparecem, em massa, quando a água do mar entra em contacto com a água doce. Essa iniciativa depende da instalação de comportas nos canais que devem ser abertos nas citadas lagoas. Através dessas comportas se regularão:

- a) a entrada da água do mar;
- b) o nível mínimo de água marinha em cada lagoa;
- c) a entrada e saída de cardumes de peixes e larvas de camarão.

As lagoas assim tratadas, além de salubres, passariam a constituir grandes criadouros de espécies ictiológicas. A dificuldade da construção de comportas nas lagoas, está na obtenção dos créditos necessários, os quais são vultosos, embora o seu emprêgo venha a ser fartamente recompensado;

3.º) o combate à poluição dos rios e a transplantação de espécies ictiológicas de alto valor econômico, de uma bacia hidrográfica para outra. O desmatamento das margens dos rios é vedado pelo artigo 7.º do decreto-lei n.º 1 631, de 27-9-1949, dado que êsse desmatamento provoca a erosão do terreno das margens, com assoreamento do fundo dos rios que provoca a morte do plancton rastejante. Há espécies aquáticas que vivem exclusivamente à custa do benthos. Há bacias hidrográficas, com rios caudalosos, desprovidas de espécies de valor comercial, as quais, entretanto, podem encontrar magníficas condições de adaptação às suas águas. Já conseguimos peixar o rio Paraíba com dourados da bacia do Prata (rio Mojiguaçu, no estado de São Paulo), tendo-se realizado igual povoamento no rio Doce.

Essas medidas, referidas nos itens 1.º, 2.º e 3.º, concorrem grandemente para o aumento da produção do pescado.

Industrialização

O aperfeiçoamento dos processos de industrialização (conserva fina, farinha integral de peixe, óleo medicinal e industrial, peixe salgado, seco e fresco, em salmoura), depende da instalação de laboratórios tecnológicos e de usinas-pilôto.

O abastecimento das fábricas, com matéria-prima em quantidade suficiente para um regular e econômico funcionamento dos estabelecimentos industriais existentes no país, está na dependência de disporem os mesmos de barcos modernos, de alto rendimento, devendo, o preço de custo do quilo de pescado, não ultrapassar o máximo admissível, para obtenção de uma produção acessível a tôdas as bôlsas e que permita concorrermos, com vantagem, com os produtos importados.

O parque industrial de que dispomos, nos nossos grandes centros de industrialização precisa ser modernizado, a fim de se conseguirem produtos de melhor qualidade, em maior quantidade, na mesma unidade de tempo e de preços de custo inferiores aos que atualmente ocorrem.

Quanto aos laboratórios tecnológicos, devemos esclarecer que o maior problema está em se conseguir um regular funcionamento dos mesmos, dado que o atraso com que se aplicam os recursos da verba 3, no início de cada exercício,

paralisa a atividade desses órgãos, cada ano, por mais de 6 meses, com sérios prejuízos para o andamento dos estudos em execução.

O Ministério da Agricultura mantém, com a colaboração da FAO, um importante laboratório tecnológico, no entreposto da pesca da cidade do Rio Grande, o qual, para se contornar a dificuldade oriunda do atraso com que recebemos os recursos da verba 3, acaba, em convênio, de ser entrosado no regime da Universidade de Pôrto Alegre.

A renovação anual desse convênio só pode ser feita, entretanto, após a aprovação do Plano de Trabalho do Departamento Nacional da Produção Animal, o que acontece, via de regra em maio ou junho de cada exercício, persistindo, assim, lamentavelmente, os referidos inconvenientes já apontados quanto ao normal funcionamento do laboratório.

Apesar de tudo o laboratório da cidade do Rio Grande funciona, já tendo dado origem a quatro trabalhos técnicos, publicados em seu boletim oficial.

Quanto ao abastecimento de pescado às indústrias brasileiras, reconhecemos que os estabelecimentos industriais não deveriam possuir frotas de pesca especializadas, interessando-se, tão somente, pelos múltiplos problemas decorrentes da industrialização.

Acontece, porém, que um produto de boa qualidade produzida em quantidade apreciável e de baixo custo de produção, exige;

- 1.º) processos de industrialização modernos;
- 2.º) matéria-prima nas melhores condições de conservação;
- 3.º) matéria-prima de baixo preço de custo de produção, fornecida com regularidade;
- 4.º) maquinaria moderna, de alto rendimento, capaz de dar origem a produtos de elevada qualidade e de baixo preço de custo.

A matéria-prima, nas condições expressas nos itens 2.º e 3.º acima, não pode ser conseguida mercê do emprêgo das atuais embarcações de pesca existentes no país.

Já nos referimos, em outras passagens do presente relato, sobre as dificuldades que ocorrem na substituição dos barcos de pesca a que aludimos. Daí a necessidade de virem as grandes indústrias a possuir suas próprias embarcações, como já acontece com as firmas do Rio Grande, tais como: Indústria Brasileira de Peixe SA, Eduardo Ballester & Filho e Leal Santos.

A renovação de nosso parque industrial, está, com grandes dificuldades, sendo processada, em alguns estabelecimentos industriais de Niterói, do Rio Grande do Sul e na Fundação Abrigo Cristo Redentor, em Marambaia, no estado do Rio de Janeiro.

Os problemas relativos à importação de embarcações e de maquinaria, indispensáveis ao maior desenvolvimento e aperfeiçoamento de nossas indústrias pesqueiras, têm origem no fato de, a partir de 1958, não ter sido mais concedido aos interessados, ágio favorecido.

A importação de peças sobressalentes para motores de embarcações de pesca, deixou de merecer, também, a partir daquele ano, o ágio de 1.ª categoria que vinha sendo concedido aos armadores de pesca, mediante recomendação do Ministério da Agricultura.

Essa contingência, de difícil solução, poderá acarretar, em futuro próximo, a paralisação dos nossos antiquados barcos de pesca.

Tivemos oportunidade de transmitir ao Geicon e à Cacex essas nossas apreensões, sem nenhum resultado apreciável.

A importação de barcos de pesca foi vedada pelo Geicon, a fim de dar vida aos estaleiros, em número de 3, que já estão autorizados a funcionar no Brasil, para bem da indústria naval nacional.

Tudo estaria certo se esses estaleiros pudessem construir barcos de pesca, acontece, porém, que os mesmos só estão autorizados a bater quilhas de barcos de transporte, acima de duas mil toneladas, tonelagem essa só atingida em casos excepcionais, na indústria pesqueira.

Distribuição

Maior distribuição de pescado, com aumento do consumo *per capita* desse precioso alimento, depende, principalmente, como já disse linhas atrás, da obtenção de maior produção, nas melhores condições de conservação possível, por preço de custo acessível a todas as bolsas.

É claro que a rede nacional, especializada, de distribuição do pescado precisa ser aperfeiçoada e ampliada, com estabelecimento de maior número de peixarias-modêlo, mercados, mercadinhos, vagões frigoríficos, caminhões isotérmicos, etc. O Ministério da Agricultura desde 1938 que vem lutando para conseguir esse desiderato, tendo esbarrado em sérias dificuldades para resolver tão importante problema.

O decreto-lei n.º 4 520, de 24-7-1942, regula a distribuição do pescado em todo o país, exige que a mesma seja feita em estabelecimentos construídos no maior respeito à moderna técnica ou em viaturas dotadas de instalações frigoríficas.

Por questões de ordem econômico-social, continua, no Rio, a ser o pescado vendido, nas feiras, sobre mesas de madeira, nas piores condições de higiene, apesar de haver interessados em instalar caminhões frigoríficos para substituir as atuais barracas dos feirantes.

Em 1938, a firma Indústria Brasileira de Peixe, de Niterói, chegou a requerer autorização para colocar caminhões frigoríficos nas feiras, a fim de vender pescado manipulado, eviscerado e em filé.

O requerimento dessa firma foi deferido, em face da legislação vigente, só não se tendo iniciado o novo sistema de distribuição pelo fato de ter o Sindicato dos Ambulantes e Feirantes, conseguido o cancelamento da autorização já citada.

Dada a precariedade dos meios de distribuição que possuem os nossos intermediários, procuram eles, para sobreviverem, vender a menor quantidade possível de pescado, pelos mais elevados preços, atingindo esses as raias de uma grande especulação.

A fiscalização de tabelas de porcentagens de lucro, baixadas pela COFAP regulando o lucro dos intermediários, é inexecutável.

Esse problema só poderá ser solucionado com a implantação no país de grandes empresas de pesca, que se dediquem a uma indústria total, realizando, inclusive, a distribuição de sua produção.

Somente assim, poderemos atingir as condições básicas necessárias à obtenção de uma grande produção, nas melhores condições de conservação e de preços acessíveis, para aumento do consumo *per capita* no Brasil.