

Aspectos estratégicos para o desenvolvimento da pesca oceânica no Brasil

Fábio H. V. Hazjin e Paulo Travassos

Em 2004, no Oceano Atlântico, excluindo-se o Mar Mediterrâneo, foram capturadas cerca de 500.000 t de atuns e espécies afins, incluindo as albacoras (laje, branca e bandolim), o bonito listrado, o espadarte (mekka), os agulhões (branco, negro, vela e verde), e diversas espécies de tubarão (principalmente o tubarão azul), além de outros peixes como a cavala, o dourado, o peixe-prego, entre muitos outros. No mesmo ano, as embarcações sob jurisdição nacional, brasileiras e arrendadas, capturaram 44.640 t, ou o equivalente a cerca de 9% do total capturado no Atlântico. Em 2005, o montante subiu para 48.900t (Figura 1), representando um incremento próximo a 10%. Do ponto de vista do resultado econômico, entretanto, uma vez que aproximadamente a metade da produção nacional é constituída por bonito listrado (Figura 1), uma das espécies de atum mais costeiras e de menor valor comercial, a participação brasileira no rendimento proporcionado por esta pesca, em torno de US\$ 4 bilhões/ ano, certamente se situou bem abaixo dos 5%. Considerando-se a proximidade estratégica do país em relação às rotas migratórias dos principais estoques de atuns e afins no Atlântico Sul, além da grande extensão de sua costa, com cerca de 8.500 km, fica claro que a posição atualmente ocupada pelo país no cenário da pesca oceânica no Atlântico não se justifica. Enquanto embarcações operando a partir de portos brasileiros alcançam as áreas de ocorrência dos cardumes com poucas horas de navegação, as frotas de países com grande tradição pesqueira, como o Japão, Taiwan, Coréia, Espanha, Portugal, entre outros, são obrigados, em alguns casos, a viajar mais de 20.000 km para atingir as mesmas áreas de pesca. Entretanto, apesar de tal condição conferir ao país uma grande vantagem comparativa, a pesca oceânica

nacional apresentou uma tendência declinante, nos quatro primeiros anos do presente século (2001-2004), exibiu uma leve recuperação somente no ano passado (Figura 1).

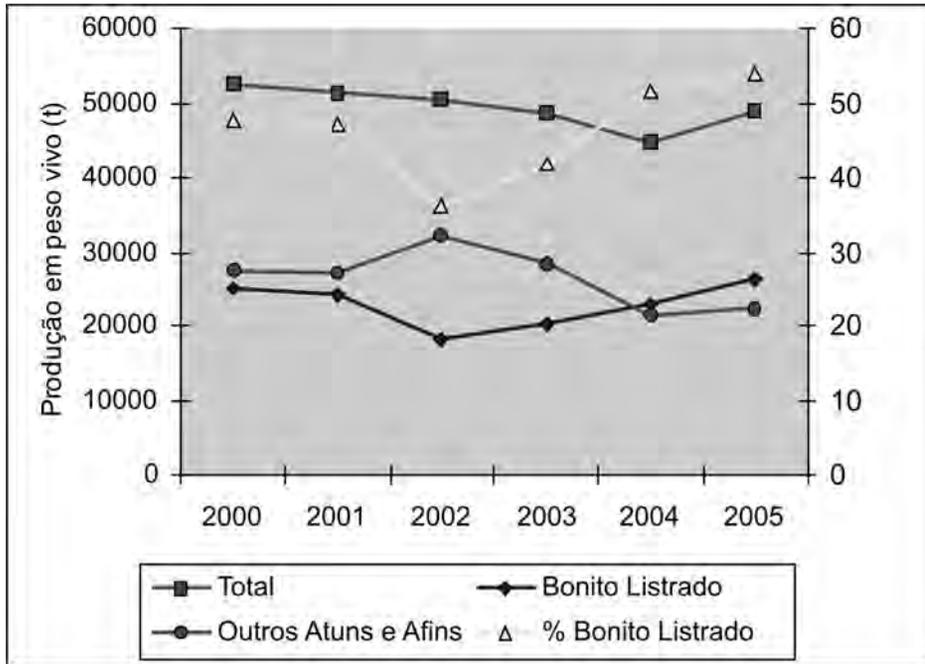


Figura 1. Evolução das capturas nacionais de atuns e afins e do bonito listrado, incluindo a sua participação relativa no total capturado.

É importante destacar que as quatro principais espécies capturadas pelas embarcações nacionais, depois do bonito listrado, as albacoras laje, branca e bandolim, além do espadarte, vêm sendo capturadas em níveis, embora próximos, abaixo do rendimento máximo sustentável (Figura 2), indicando que os seus estoques estão sendo adequadamente manejados pela Comissão Internacional para a Conservação do Atum Atlântico-ICCAT (International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas). Na mesma figura, contudo, pode-se observar claramente a ainda reduzida participação brasileira.

Com o esgotamento dos recursos pesqueiros costeiros, a principal alternativa para o desenvolvimento do setor pesqueiro nacional, excetuando-se a aqüicultura, reside na pesca oceânica, voltada para a captura de atuns e peixes afins (espadarte, agulhões e tubarões), que

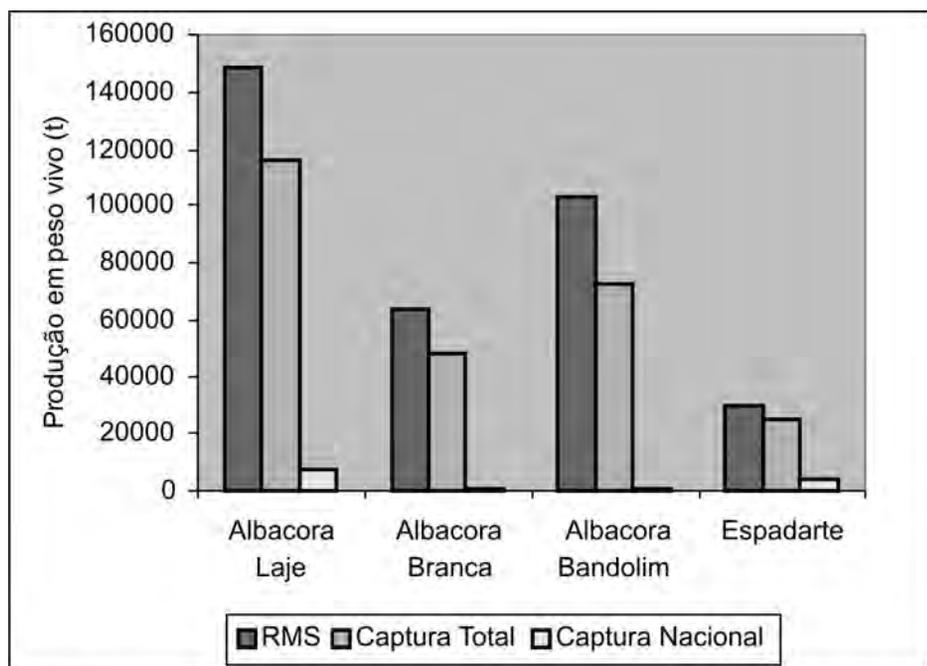


Figura 2. Rendimento Máximo Sustentável (RMS), captura total no Oceano Atlântico e captura nacional de

apresentam uma série de vantagens comparativas, em relação aos recursos costeiros, entre as quais se destacam: a) grande proximidade das principais áreas de pesca, no caso do Brasil; b) algumas espécies capturadas, como as albacoras, apresentam um alto valor comercial para exportação, constituindo-se em uma importante fonte de divisas para o país; c) outras espécies, também presentes nas capturas, como os tubarões, apresentam preço relativamente baixo, apesar do seu alto valor nutritivo, representando uma importante fonte de proteínas para a população de baixa renda; d) ciclo de vida independente dos ecossistemas costeiros, já intensamente degradados; e) ampla distribuição; e, f) biomassa elevada. Uma vantagem adicional é que, desde que adequadamente planejado, o desenvolvimento da pesca oceânica nacional poderia resultar em uma redução do esforço de pesca sobre os estoques costeiros, já sobre-explotados.

Vários são os entraves, porém, para o desenvolvimento da pesca oceânica nacional, com destaque para a falta de mão-de-obra especializada,

de tecnologia e de embarcações adequadas, as quais, devido ao seu elevado custo, encontram-se comumente muito além da capacidade de investimento das empresas de pesca brasileiras. Para que o país consiga, portanto, ampliar a sua participação na pesca oceânica, precisará ampliar quotas de captura, consolidar uma frota pesqueira oceânica nacional, formar mão-de-obra especializada e gerar conhecimento científico e tecnológico sobre as espécies exploradas.

Como os estoques pesqueiros oceânicos já estão sendo pescados em níveis próximos do limite sustentável, a ampliação da produção brasileira dependerá diretamente da sua capacidade de negociação com os países pesqueiros tradicionais, no âmbito da ICCAT, assim como na Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação (FAO), no seu Comitê de Pesca, na Organização Mundial do Comércio (OMC) e na própria Organização das Nações Unidas (ONU). Ocorre que os atuns e afins são espécies altamente migratórias com suas populações distribuindo-se por todo o Oceano Atlântico ou Hemisfério Oceânico. A albacora bandolim capturada por barcos nacionais, por exemplo, pertence à mesma população explorada pelos barcos norte-americanos na costa do Maine, ou pelos barcos espanhóis na Baía de Biscay, uma vez que há uma única população em todo o Atlântico. Já a albacora branca que o Brasil captura no nordeste brasileiro faz parte do mesmo estoque explorado pelos sul-africanos, na costa africana. Ou seja, são todos os estoques internacionais, explorados simultaneamente por vários países. Não existe, assim, atum brasileiro. O atum brasileiro é somente aquele pescado por barcos nacionais ou estrangeiros arrendados a empresas brasileiras e desembarcado nos portos do país. É exatamente em função disto, por serem recursos internacionais e altamente migratórios, que o seu ordenamento tem que ser realizado por um organismo internacional, no caso a ICCAT, da qual o país é membro desde a sua fundação, aliás, no Rio de Janeiro, em 1966.

A ICCAT possui um corpo científico, denominado de Comitê Permanente de Pesquisa e Estatística (SCRS-Standing Committee on Research and Statistics), integrado por pesquisadores dos vários países membros, e uma comissão política. De uma maneira simplificada, a ICCAT funciona da seguinte forma: todos os anos o SCRS se reúne e define os limites sustentáveis de captura das diversas espécies exploradas. Subseqüentemente, a comissão decide como a captura máxima permitida

(TAC-Total Allowable Catch) será repartida entre os vários países membros. Um ponto fundamental, neste contexto, é que a grande maioria, se não a totalidade das espécies de atuns e afins, já estão sendo capturadas em níveis próximos de suas capacidades máximas sustentáveis, ou seja, não há, concretamente, como se ampliar a captura de atuns no Oceano Atlântico sem comprometer a sustentabilidade dos estoques. Nesse sentido, a posição do governo brasileiro tem sido sempre a de defender o respeito estrito aos limites máximos sustentáveis de captura, com a mesma ênfase com que tem defendido o direito do país de desenvolver a sua pesca oceânica. Ou seja, o tamanho da torta de atum do Atlântico deve ser respeitado, mas o tamanho da fatia brasileira tem que aumentar. Assim sendo, é evidente que o crescimento da produção nacional de atuns e afins implicará necessariamente a redução das capturas por parte dos países pesqueiros tradicionais, como Espanha, Japão, Taiwan, etc. Considerando-se que esta atividade no Oceano Atlântico envolve valores da magnitude de US\$ 4 bilhões, conforme dito acima, é fácil compreender a forma agressiva com que os países pesqueiros tradicionais têm defendido a sua hegemonia histórica nesta atividade. É óbvio, também, que o atum que o Brasil não pescar, será pescado por outras nações.

É preciso, também, contextualizar o momento político atravessado pela ICCAT hoje. A entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em novembro de 1994, e do Acordo das Nações Unidas sobre os Estoques de Peixes Transzonais e Altamente Migratórios, em dezembro de 2001, revisado em maio de 2006, estabeleceu um arcabouço jurídico com base no qual os países pesqueiros em desenvolvimento conquistaram uma condição muito mais favorável de ampliar as suas quotas de captura, a partir do pleno reconhecimento do seu direito de desenvolverem a sua pesca oceânica. Foi com base nesses e em outros instrumentos jurídicos internacionais, como o Código de Conduta para uma Pesca Responsável, da FAO, com os seus planos internacionais de ação correlatos, que o Brasil conseguiu aprovar na ICCAT, em novembro de 1998, um grupo de trabalho para a definição de novos critérios para alocação de quotas de captura. Finalmente, em 2001, após quatro longas reuniões, marcadas por negociações duríssimas, a ICCAT terminou por aprovar uma lista de 27 novos critérios, em substituição ao critério de capturas históricas, até então utilizado de forma

quase que exclusiva pela comissão na distribuição de quotas de captura. Entre os novos critérios aprovados, incluem-se, por exemplo, a ocorrência do estoque na Zona Econômica Exclusiva do país, a necessidade de se privilegiar a pesca artesanal e de pequena escala, a importância do estoque para as comunidades costeiras, entre outros. A vitória dos países em desenvolvimento foi resultado de sua sólida argumentação jurídica, fundamentada nos instrumentos citados. Segundo o critério de capturas históricas, as quotas eram tradicionalmente divididas em função dos montantes capturados pelo país nos últimos anos, ou seja, os países desenvolvidos com pescarias tradicionais perpetuavam a sua hegemonia, enquanto os países em desenvolvimento viam tolhido o seu direito legítimo de desenvolverem a sua pesca oceânica. Assim foi que em uma reunião realizada na Paraíba, em julho de 1997, ao Brasil coube apenas 16% (2.340 t) da quota do espadarte do Atlântico Sul, para o período de 1998 a 2000, cabendo à Espanha e ao Japão (países sem costa no Atlântico Sul), respectivamente, 40% e 26%. Nas reuniões da ICCAT em 2000 e 2001, grande parte em função de um endurecimento da posição brasileira, não foi possível se alcançar um consenso para distribuição das quotas de espadarte no Atlântico Sul. Finalmente, na reunião da ICCAT realizada em Bilbao, em 2002, em função dos novos critérios de captura, a delegação brasileira conseguiu aumentar a quota para o país no Atlântico Sul, de 2.340 t, para 4.086 t, em 2003, crescendo deste ano em diante até atingir 4.365 t (ou 27,2% do total), em 2006. Além disto, conquistou, também, pela primeira vez, o direito de pescar até 200 t no Atlântico Norte, além de haver sido perdoado da penalidade de 1.500 t que deveria descontar em função do seu excesso de captura em 1998.

Em função dessas conquistas, imediatamente após a reunião da ICCAT, o governo da Espanha, em retaliação, proibiu a continuidade das operações dos barcos espanhóis arrendados a empresas brasileiras. O despacho do Secretário Geral de Pesca Marítima do Ministério de Agricultura, Pesca e Alimentação da Espanha, no qual baixa a referida ordem, é bastante esclarecedor acerca de como as autoridades daquele país compreendem a gestão dos recursos atuneiros do Atlântico: “As razões para impedi-lo (o arrendamento) são sólidas e se fundamentam na melhor defesa do patrimônio espanhol gerado pelos direitos históricos na pesca de espadarte e outras espécies reguladas pela ICCAT”. Vale

ressaltar que até 1987 a Espanha não possuía qualquer captura no Atlântico Sul. Naquele ano, em decorrência da aplicação de medidas de limitação das capturas no Atlântico Norte, a Espanha deslocou boa parte da sua frota para o Atlântico Sul com o objetivo óbvio de construir um histórico de captura, que assegurasse a sua hegemonia quando de uma futura alocação de quotas, como de fato aconteceu. De zero t, em 1987, a captura espanhola de espadarte no Atlântico Sul alcançou já no ano seguinte, em 1988, 4.400 t, saltando para 9.622 t, em 1996, ano anterior ao da reunião da Paraíba, 1997, quando as quotas de captura para os anos de 1998 a 2000 foram estabelecidas.

A produção brasileira de atuns e afins cresceu de pouco mais de 20.000 t, em 1995, para mais de 50.000 t, em 2000, em decorrência, principalmente, da ampliação dos arrendamentos promovidos pelo DPA/Mapa (Departamento de Pesca e Aqüicultura do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento). As capturas nacionais, excetuando-se o bonito listrado, atingiram um máximo em 2002, igual a 32.200 t, declinando, contudo, em 2004, para 21.600 t, uma retração da ordem de 30% (Figura 1). Esse declínio resultou, principalmente, da redução da frota espanhola, em retaliação à ampliação da quota brasileira, em 2002, acima descrita, e da frota chinesa, em função de dificuldades para o adequado cumprimento da legislação nacional, como conseqüência do melhor controle instituído pela Secretaria Especial de Aqüicultura e Pesca (Seap/PR), particularmente por meio da obrigatoriedade da presença de observadores de bordo em 100% da frota arrendada. Como conseqüência da saída dos barcos espanhóis, em 2002, a produção brasileira de espadarte decresceu de um patamar acima de 4.000 t, em que vinha se mantendo desde 1997, para 2.900 t, em 2002 (Figura 3), apesar da relativa estabilidade da produção oriunda de barcos nacionais, em torno de 2.000 t (Figura 4). Já a captura da albacora branca, principal alvo da frota chinesa, declinou, com a saída da mesma, de quase 7.000 t, em 2001, para 3.200 t, em 2002, atingindo um mínimo de 522 t, em 2004 (Figura 3). Tal situação, obviamente, expõe a grande vulnerabilidade do país, em função de sua alta dependência da frota estrangeira.

Uma grande dificuldade enfrentada pelo país no processo de negociação foi, e continua sendo, o fato dos principais adversários brasileiros serem também os nossos principais mercados (Espanha, EUA e Japão). Assim, o Brasil tem disputado com estes países o direito de

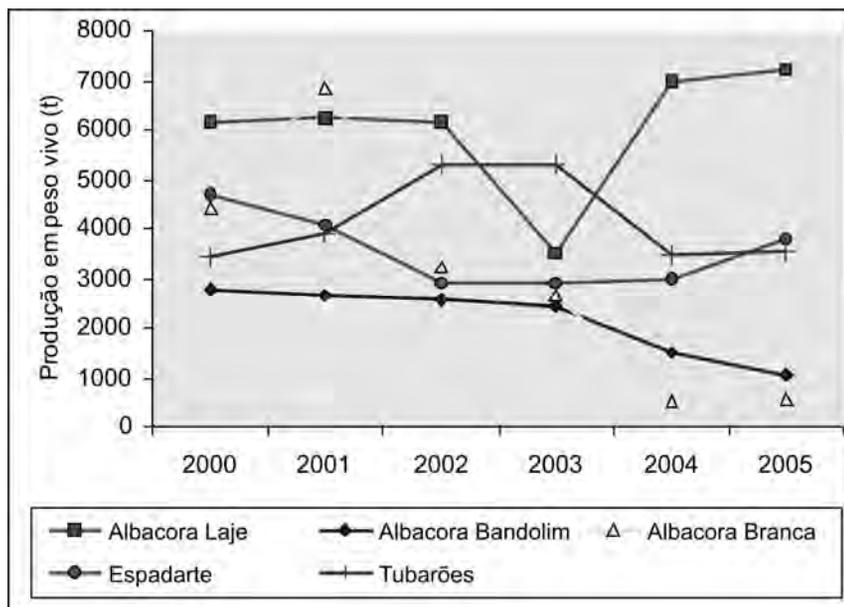
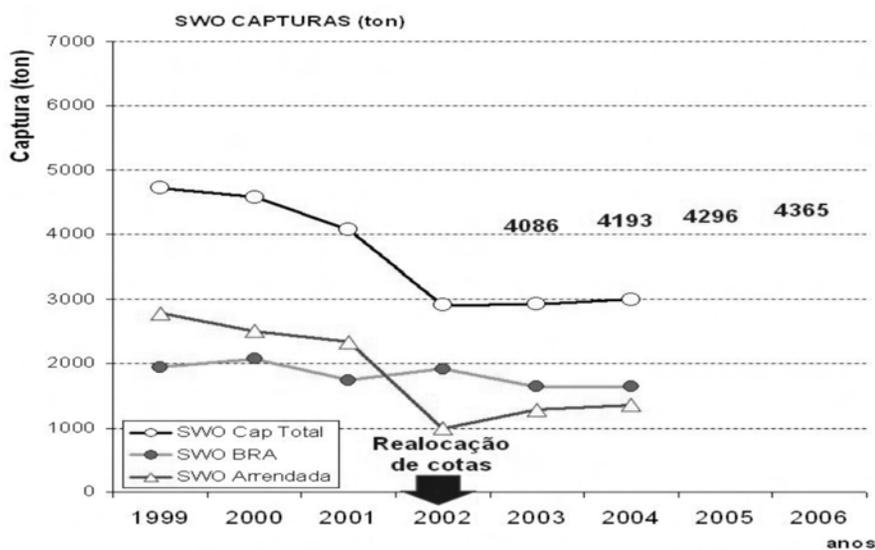


Figura 3. Evolução da produção nacional das albacoras laje, branca e bandolim, espadarte, e tubarões, entre 2000 e 2005.



Fonte: Seap/PR

Figura 4. Evolução da produção brasileira de espadarte, entre 1999 e 2004, oriunda de embarcações nacionais e arrendadas (números, no interior da figura, indicam os limites correspondentes às quotas conquistadas pelo país, em 2002).

pescar mais, em grande parte com barcos arrendados aos mesmos, para vender o peixe capturado para eles mesmos. É evidente que tal circunstância deixa o país em uma situação delicada, em função da possível utilização por parte dessas nações de barreiras comerciais, sejam essas de natureza tarifária ou técnica. Um bom exemplo de como o país pode ser atingido por medidas dessa natureza, pode ser encontrado nas recentes exigências da Comunidade Européia (CE) relativas à necessidade de equivalência das normas sanitárias, em função da qual o Brasil foi obrigado a preparar e implementar um Plano Nacional de Controle de Resíduos, o qual, inclui, no caso dos atuns e afins, a necessidade de se realizar exames de histamina, entre outros, através de Cromatografia Líquida de Alta Performance. Mesmo desconsiderando-se os empecilhos de ordem logística decorrentes de tal medida, a mesma, evidentemente, já implicará um importante aumento dos custos de produção, diminuindo, por conseguinte, a competitividade da indústria nacional. Quando não são barreiras tarifárias, são barreiras técnicas, ou mesmo artifícios legais, como a ação alegadamente *anti-dumping* impetrada pelo governo estadunidense contra o camarão brasileiro, sem qualquer fundamento, se não o de preservar os interesses dos pescadores de camarão da Lousiana e demais estados norte-americanos do Golfo do México, infligindo pesados prejuízos à carcinicultura nacional.

Uma outra disputa recorrente com a CE tem sido a utilização do documento estatístico de acompanhamento da exportação de atuns e afins, como forma de criar dificuldades burocráticas à entrada do pescado brasileiro, incluindo exigências, como a identificação pessoal, com nome e assinatura, dos responsáveis técnicos no Brasil pela validação do referido documento, quando a recomendação aprovada pela ICCAT não estabelece tal necessidade. Nesse contexto, o Brasil tem se contraposto, também, veementemente, à pretensão comunitária de utilizar o documento estatístico como forma de unilateralmente controlar as quotas dos países exportadores, em sua grande maioria, países em desenvolvimento.

Um outro argumento recorrente tem sido o de que um país não deve receber quotas de captura se não tem a capacidade de utilizá-las de forma plena. Nesse contexto, uma outra batalha difícilíssima, finalmente vencida também na reunião da ICCAT, em Bilbao, em 2002, foi o reconhecimento formal por parte da Comissão, refletido na

Recomendação 02/21 (Art. 5), de que as capturas realizadas pelos barcos arrendados pertencem ao país arrendatário (Brasil). Note-se que essa batalha vem sendo travada também em outros fóruns internacionais, particularmente no Comitê de Regras de Origem, da Organização Mundial do Comércio (OMC), onde a CE tem tentado, insistentemente, reverter à vitória alcançada pelo Brasil na ICCAT, sobre a questão. Igualmente, o crescimento de quase 800 t, ou cerca de 30%, na produção nacional de espadarte em 2005, será crucial no sentido de assegurar a manutenção das quotas de captura conquistadas em Bilbao, em 2002, na nova rodada de negociação agendada para novembro de 2006, em Dubrovnik, Croácia.

Pulverizar a agenda internacional da pesca em diversos fóruns tem sido uma das estratégias recorrentes dos países pesqueiros tradicionais para preservar a sua hegemonia, apostando na tradicional dificuldade dos países em desenvolvimento de acompanhar os desdobramentos internacionais, em decorrência de suas reconhecidas deficiências de coordenação interna. Assim sendo, um outro tema de grande relevância para o setor pesqueiro nacional, também tratado no âmbito da OMC, é a questão da utilização de subsídios à pesca. Neste sentido, o Brasil apresentou uma proposta, fundamentada na necessidade de um tratamento especial e diferenciado para os países em desenvolvimento (TN/RL/GEN/79)¹, na qual busca assegurar o direito desses países de utilizarem subsídios para o legítimo desenvolvimento de sua pesca oceânica, a exemplo do que pesadamente o fizeram os países pesqueiros tradicionais, impedindo, ao mesmo tempo, o uso abusivo de subsídios por parte das nações desenvolvidas, que continuam a subsidiar as suas frotas pesqueiras. Apenas para citar um exemplo, em meados de junho último, a União Européia decidiu criar um novo fundo de apoio ao setor pesqueiro, no valor de US\$ 4,8 bilhões, com o objetivo exclusivo de subsidiar os pescadores europeus, entre 2007 e 2013.

Além de ser travado em várias frentes, o embate pelos recursos atuneiros do Oceano Atlântico reverbera entre os diversos fóruns, de forma que conquistas diplomáticas e políticas em uma determinada área muitas vezes motiva iniciativas e retaliações em outras áreas, aparentemente totalmente desvinculadas da questão. Recentemente, a Espanha, assim como o Japão em outros momentos, de forma recorrente,

¹ <http://www.trade-environment.org/page/theme/tewto/para28.htm>

tem desenvolvido gestões bastante incisivas, não apenas junto ao governo federal, mas diretamente também aos governos estaduais, no sentido de viabilizar a criação de “portos internacionais”, na costa brasileira, a partir de financiamentos evidentemente assegurados pelos mesmos. Tais portos, se criados, claro, reduziriam significativamente os custos operacionais de suas frotas no Atlântico Sul, particularmente quando da exploração dos estoques que apresentam uma maior proximidade da costa brasileira, eliminando, assim, uma das poucas, se não a única, vantagem comparativa que o Brasil ainda possui ao competir com as frotas oceânicas de longa distância no Atlântico Sul: a proximidade dos seus portos das áreas de pesca. Registre-se, nesse contexto, que as embarcações nacionais são obrigadas a competir pelos recursos pelágicos desse oceano, com as frotas estrangeiras, particularmente a espanhola e japonesa, pesadamente subsidiadas e que operam com um custo financeiro que representa uma pequena fração da realidade brasileira, com tecnologia mais sofisticada e mão-de-obra infinitamente melhor qualificada. Não é um desafio pouca monta. Se diante de tal contexto o Brasil decidir franquear a utilização dos seus portos pela frota internacional estará, evidentemente, anulando a principal vantagem comparativa que possui o que invariavelmente resultará no aniquilamento de qualquer pretensão brasileira de desenvolver a sua pesca oceânica. Sobre o tema, o que claramente se coloca, portanto, é qual futuro o Brasil prefere: conceder às frotas internacionais o livre acesso aos portos brasileiros, e ficar literalmente a ver os navios estrangeiros pescando em seu quintal, ou enfrentar o desafio de desenvolver a sua pesca oceânica. Cabe destacar, ainda, que tal desenvolvimento não diz respeito apenas à produção de pescado, nem à geração das divisas, empregos e renda dela resultantes, ele implica também a efetiva ocupação, não apenas da Zona Econômica Exclusiva, mas das águas internacionais do Atlântico Sul, essencial à efetiva realização geopolítica do país. A decisão do Estado brasileiro até o momento tem sido, e não poderia ser outra, firmemente pelo desenvolvimento do setor pesqueiro nacional. Diante de tal estratégia, a cessão dos portos nacionais às frotas estrangeiras é claramente incompatível e de todo indesejável.

Além dos desafios apresentados pelas negociações internacionais, há, ainda, outras grandes dificuldades conjunturais que vêm diminuindo sobremaneira a capacidade competitiva da pesca oceânica nacional, entre as quais se destacam: a defasagem cambial, o preço do petróleo e o preço

de comercialização dos atuns e afins, no mercado internacional. O valor do real frente ao dólar atingiu em 2006 níveis próximos à metade do que se verificou no início da década reduzindo, portanto, substancialmente a margem de lucro do pescado exportado (Figura 5). Por outro lado, em função de um aumento de quase sete vezes no preço do petróleo no mesmo período (Figura 6), o custo do diesel, um dos principais insumos da atividade pesqueira, particularmente no caso da pesca oceânica, em função das grandes distâncias que as embarcações são obrigadas a percorrer, e do frete, especialmente o aéreo, do qual depende toda a exportação do pescado fresco, subiram fortemente, aumentando simultaneamente o custo de operação e de exportação do produto capturado. Os preços de venda, por outro lado, tomando-se como exemplo o espadarte fresco no mercado norte-americano, caíram cerca de 40% em relação aos valores vigentes na década de 1990, particularmente após o 11 de setembro de 2001, atingindo em 2002 o seu menor valor (US\$ 3,50/lb, contra US\$ 6,5/lb, em 1996) (Figura 7). Tais dificuldades têm erodido a lucratividade da atividade, obstando, na mesma proporção, a consolidação de uma frota genuinamente nacional, particularmente em função da atual condição de descapitalização enfrentada pelo setor pesqueiro nacional.

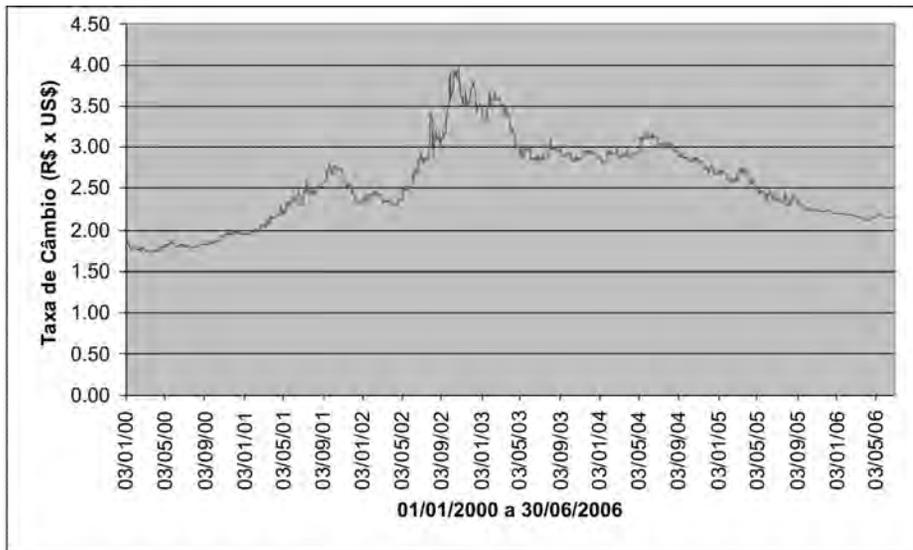


Figura 5. Variação da taxa de câmbio R\$ x US\$, entre janeiro de 2000 e junho de 2006.

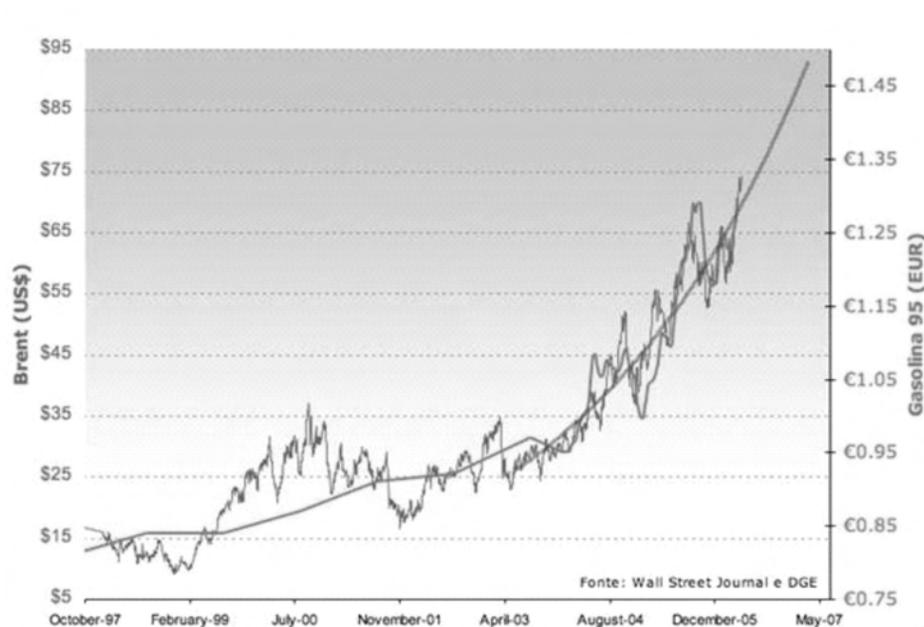


Figura 6. Variação do preço do petróleo e da gasolina, entre 1997 e 2006.

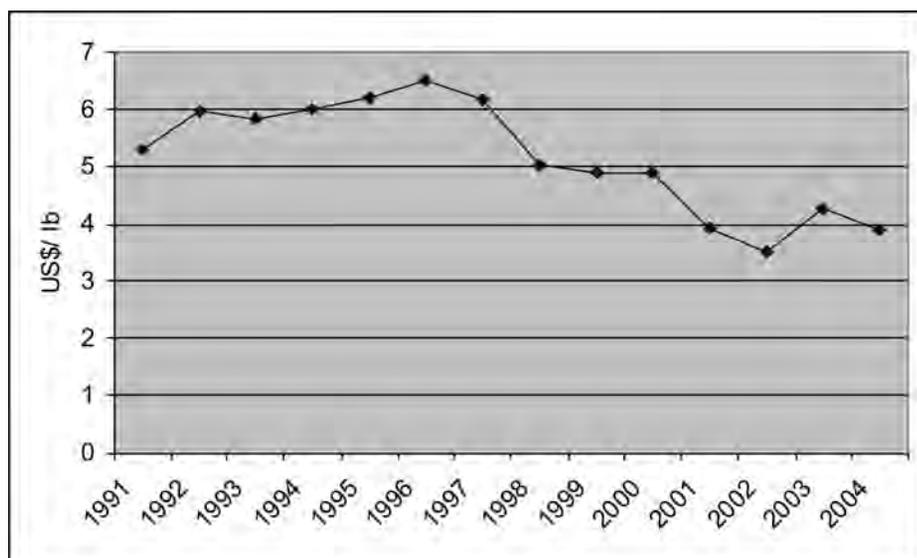


Figura 7. Variação do preço do espadarte fresco (meka) no mercado norte-americano (New York's Fulton Market), entre 1991 e 2004 (Fonte: U.S Department of Commerce).

Para formar e consolidar uma frota pesqueira, o Brasil dispõe basicamente de três diferentes instrumentos: o arrendamento, a importação, e a construção de barcos em estaleiros nacionais. São instrumentos complementares, com diferentes alcances, finalidades e tempos de resposta. Se por um lado o arrendamento pode ser extremamente útil na construção de um histórico de captura, de forma a assegurar o cumprimento de quotas politicamente conquistadas, por outro torna o país extremamente vulnerável a eventuais retaliações dos países de bandeira das embarcações arrendadas, particularmente quando os mesmos são também importantes mercados para o pescado brasileiro, como no caso da Espanha. Diante de tal circunstância, a suspensão dos arrendamentos pela Seap foi uma medida acertada, principalmente no intuito de gerar um fator motivador para a importação e construção de novos atuneiros pelas empresas arrendatárias, através do Profrota Pesqueira². Entretanto, o instrumento do arrendamento não deve ser definitivamente abandonado, tendo em vista a sua grande importância para assimilação de novas tecnologias, treinamento da mão-de-obra nacional e, principalmente, formação de um histórico de captura. A presente suspensão, portanto, deve ser flexibilizada caso o monitoramento das capturas nacionais, particularmente no caso do espadarte, aponte dificuldades para a consecução das quotas atribuídas ao país, ou no caso da necessidade de assimilação de novas tecnologias de captura, voltadas para espécies ainda pouco exploradas.

Em relação ao arrendamento de embarcações pesqueiras, uma outra medida urgente, e já bastante atrasada, é a necessidade de se viabilizar legalmente o arrendamento de embarcações a casco nu, com suspensão de bandeira, uma vez que sob tal enquadramento jurídico a mesma passa a ser, para todos os efeitos da legislação nacional e internacional, uma embarcação brasileira. De qualquer modo, o arrendamento de barcos pesqueiros deve ser entendido sempre como um instrumento provisório, a ser utilizado estrategicamente e em circunstâncias emergenciais.

Em relação à importação de embarcações pesqueiras, por outro lado tem prevalecido no país a lógica perversa de que tal instrumento deve ser evitado, ou pelo menos limitado, em função de que a construção

² Programa Nacional de Financiamento da Ampliação e Modernização da Frota Pesqueira Nacional.

de barcos em estaleiros nacionais seria muito mais vantajosa para o Brasil. O argumento seria verdadeiro se não houvesse uma grande oferta de barcos usados no mercado internacional, a um custo que representa uma fração do custo de construção, com a grande vantagem de já estarem prontos e equipados, sendo, portanto, capazes de dar uma resposta em termos de ampliação da capacidade pesqueira nacional muito mais rápida do que o moroso e extremamente oneroso processo de construção de um barco de pesca, com todos os desafios tecnológicos implicados. Assim, com a intenção de se favorecer a indústria naval, perversamente sacrificasse o setor pesqueiro nacional, retardando ou mesmo, em certa medida, impedindo o desenvolvimento da pesca oceânica no país. Além das embarcações pesqueiras representarem uma parcela diminuta do mercado naval, em relação a outros setores como o de transporte marítimo e de exploração de petróleo, esquece-se, também, que, uma vez nacionalizadas, tais embarcações continuariam a demandar manutenções periódicas, gerando emprego e renda para os estaleiros sediados no país. A flexibilização da importação de embarcações atuneiras seria particularmente conveniente, no caso das embarcações que já se encontram em operação no Brasil, através do arrendamento, uma vez que a empresa arrendatária, além de já estar plenamente inserida na cadeia produtiva da pesca de atum, estaria importando uma embarcação cujos aspectos técnicos e operacionais já seriam completamente conhecidos e dominados. A importação poderia, inclusive, ser apresentada como uma alternativa à continuação das atividades da embarcação no país, uma vez finalizado o período autorizado de arrendamento, gerando assim um instrumento de pressão para a consolidação de uma frota genuinamente brasileira.

Nesse contexto cabe destacar a grande importância do Profrota como instrumento de consolidação da pesca oceânica nacional, embora o seu alcance seja limitado pela morosidade na resposta no aumento da produção, tendo em vista o longo tempo demandado para construção de um barco pesqueiro, assim como pelos altos custos financeiros envolvidos, intrinsecamente decorrentes da realidade nacional. Infelizmente, mesmo subsidiados, os juros praticados no Brasil implicam um custo financeiro muito maior que o de outras frotas internacionais, grande parte das quais continuam a ser pesadamente subsidiadas.

Não adianta, porém, se dispor de embarcações de pesca bem equipadas se, ao mesmo tempo, não houver disponibilidade de mão-de-obra qualificada para tripulá-las. Nesse sentido, cabe destacar também o grande esforço de treinamento de mão-de-obra nacional desenvolvido pela Seap/PR, que, por meio do Subcomitê Científico do Comitê Consultivo Permanente de Gestão de Atuns e Afins (SC-CPGAA), desde maio de 2005, já viabilizou a realização de oito cursos de formação de pescadores para a pesca oceânica, tendo sido dois em Natal-RN, dois em Cabedelo-PB, dois em Recife-PE, e dois em Santos- SP, com 250 pescadores treinados. Além dos pescadores, também com o apoio da SEAP-PR, o SC-CPGAA já treinou 85 observadores de bordo, em três cursos realizados desde setembro de 2004, capacitando os mesmos não apenas em relação aos diversos aspectos diretamente ligados a sua função a bordo, mas a habilidades complementares necessárias ao bom desempenho do trabalho, incluindo o conhecimento acerca da legislação nacional e internacional pertinente, a biologia das principais espécies capturadas, o acompanhamento e descrição da metodologia de pesca empregada, assim como o monitoramento dos descartes e capturas incidentais de espécies que não constituem o alvo da pesca, como aves e tartarugas marinhas.

A consolidação do Brasil como um país importante na pesca oceânica do Atlântico Sul só poderá se concretizar se todo o esforço de desenvolvimento pesqueiro for adequadamente calçado pela condução de pesquisas que permitam, não apenas gerar as informações biológicas essenciais para uma correta avaliação dos estoques explorados, aspecto crucial para a construção de medidas de ordenamento que possam assegurar a sustentabilidade da atividade, mas também informações técnicas que possam contribuir para aumentar a competitividade e a eficiência da frota nacional. Considerando-se que a defesa de qualquer direito só se sustenta quando devidamente amparada pelo adequado cumprimento dos deveres correlatos, pode-se igualmente afirmar que o desenvolvimento de pesquisas científicas sobre os atuns e afins do Atlântico se configuram como um importante ativo no processo de negociação necessário à sustentação das aspirações brasileiras de crescimento de sua participação na pesca desses importantes recursos pesqueiros.

Novamente, o SC-CPGAA, com o apoio da Seap/PR, tem envidado um grande esforço de pesquisa, que, além de incluir a coleta sistemática e rotineira de dados de esforço de pesca, captura e desembarques, tem envolvido o desenvolvimento de pesquisas pioneiras no país, entre as quais se destacam os projetos: Agulhões do Atlântico - Estudo sobre a Biologia de Agulhões da Família Istiophoridae capturados no Oceano Atlântico Sul; Tubarões Oceânicos do Brasil; Escalar - Estudo do Comportamento da Albacora Laje no Arquipélago de São Pedro e São Paulo; e Ecoban - Ecologia da Albacora Bandolim no Atlântico Tropical.

O primeiro, iniciado em meados de 2005, a respeito dos agulhões, envolve, além do estudo da biologia reprodutiva e do crescimento dos agulhões negro e branco, a utilização de marcas Pop-up Satellite Archival Tags (PSAT)³ para identificação do comportamento e uso do habitat pelos mesmos, sendo esta a primeira vez no Brasil que esse tipo de marcas é utilizada em peixes. O projeto, que é desenvolvido em cooperação com pesquisadores norte-americanos da Universidade de Miami, do Instituto de Ciências Marinhas da Virginia e do Centro de Ciência Pesqueira do Sudeste (NMFS/Noaa⁴), envolve também uma pesquisa com anzóis circulares, cujos resultados preliminares apontam para um significativo aumento do rendimento pesqueiro e do tempo de vida pós-captura das espécies alvo da pesca, reduzindo, ao mesmo tempo, as capturas incidentais.

O projeto Tubarões Oceânicos do Brasil, cujo início deverá ocorrer já no próximo mês de setembro, assemelha-se ao projeto dos agulhões, focando, contudo, nas principais espécies de tubarão capturadas na pesca atuneira (tubarão azul, estrangeiro, mako, raposa, e cachorro, além da raia roxa pelágica). Da mesma forma, também será conduzido em cooperação com pesquisadores norte-americanos da Universidade da Flórida, do Instituto de Ciências Marinhas da Virginia e do Centro de Ciência Pesqueira do Sudeste (NMFS/Noaa).

³ São marcas que, uma vez fixadas no peixe, passam a coletar dados a respeito da temperatura da água, profundidade, e posição geográfica. Após um período de tempo pré-programado, normalmente entre um e seis meses, as mesmas se liberam automaticamente, vindo até a superfície, a partir de onde passam a transmitir todos os dados coletados durante o período em que permaneceu presa ao peixe, através do sistema de satélite Argos, para uma base em terra.

⁴ NMFS (National Marine Fisheries Service) / Noaa (National Oceanic and Atmospheric Administration)

O Projeto Escalar, por sua vez, objetiva estudar o comportamento da albacora laje, face à variabilidade do ambiente oceanográfico, no entorno do Arquipélago de São Pedro e São Paulo, principalmente em relação à distribuição vertical da temperatura da água, prevendo-se, para a realização do mesmo, a utilização de telemetria acústica e marcas PSAT.

Já o Ecoban pretende aprofundar os conhecimentos técnicos e científicos sobre a pesca e biologia da albacora bandolim, contribuindo para a exploração sustentável desse importante recurso pesqueiro oceânico pela frota atuneira nacional, prevendo-se a realização de pesca experimental com espinhel, com a utilização de *hook timers*⁵ e *minilogs*⁶, além de marcas PSAT.

Cabe destacar que uma grande dificuldade enfrentada no desenvolvimento das pesquisas aqui descritas tem sido a falta de uma embarcação de pesquisa pesqueira no país, capaz de realizar a pesca oceânica de forma experimental, sendo urgente à superação de tal deficiência. A aquisição de um barco de pesquisa com esse fim, poderia atender, igualmente, outras iniciativas de pesquisa marinha no Brasil, além do treinamento de alunos vocacionados para a pesca e pescadores profissionais. É importante ressaltar, nesse tocante, o fato de existirem hoje no país 15 Cursos de Engenharia de Pesca, sem que nenhum deles possua uma embarcação capacitada a operar na área oceânica, a quase totalidade dos quais, aliás, não possuem embarcação nenhuma. A embarcação aqui proposta poderia ser administrada por uma fundação, dotada da necessária flexibilidade administrativa, que atenderia às diversas demandas de pesquisa e treinamento apresentadas pelas escolas técnicas, universidades e institutos de pesquisa no país.

Por fim, cabe destacar também que as aspirações brasileiras para o crescimento de sua pesca oceânica não se sustentarão se o país não demonstrar cabalmente a sua capacidade de implementar e fazer cumprir as medidas de ordenamento e conservação adotadas pela ICCAT, aspecto em relação ao qual ainda se faz necessário um considerável progresso, particularmente em relação à fiscalização da atividade. No caso das capturas de agulhão branco e negro, por exemplo, embora o descarte

⁵ Dispositivos que permitem identificar a hora em que o peixe foi fígado.

⁶ Equipamento que, unido à linha secundária, registra continuamente a temperatura da água da mar.

em alto mar seja obrigatório, caso os exemplares capturados se encontrem ainda vivos no momento do embarque, além de sua comercialização se encontrar proibida, por meio da Instrução Normativa nº 12, de 14 de julho de 2005, da Seap/PR, não há praticamente qualquer controle do poder público sobre a efetiva implementação de tais medidas. Em parte, como consequência desse fato, as capturas de ambas as espécies em 2005 voltaram a crescer significativamente, atingindo, respectivamente, 244 e 612 t (Figura 8). Tal situação precisa ser revista e retificada com a máxima urgência para que o país possa, definitivamente, se credenciar a ser um dos mais importantes pescadores do Oceano Atlântico.

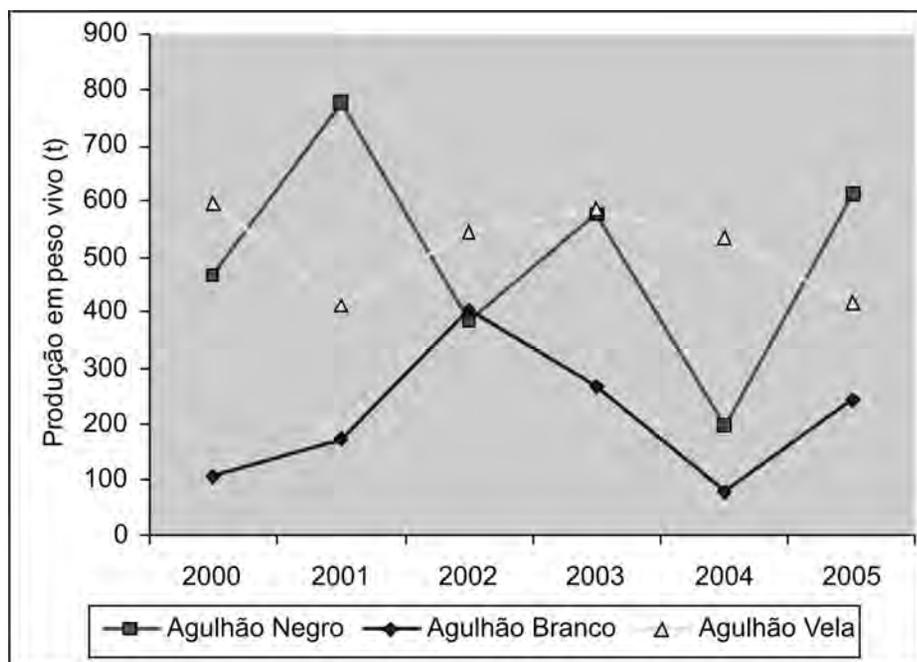


Figura 8. Evolução da produção nacional das albacoras laje, branca e bandolim, espadarte, e tubarões, entre 2000 e 2005.

Resumo

As capturas de atuns e espécies afins no Oceano Atlântico, incluindo as albacoras (laje, branca e bandolim), o bonito listrado, o espadarte (meka), os agulhões (branco, negro, vela e verde), diversas espécies de tubarão (principalmente o tubarão azul), além de outros peixes como a cavala e o dourado, têm nos últimos anos oscilado em torno das 500.000 t. Em 2004, a frota atuneira nacional, composta por embarcações brasileiras e estrangeiras arrendadas, capturou 44.640 t, ou o equivalente a cerca de 9% do total capturado no Atlântico. Em 2005 esse montante subiu para 48.900t, representando um incremento próximo a 10%. Do ponto de vista do resultado econômico, entretanto, uma vez que aproximadamente a metade da produção nacional é constituída por bonito listrado, uma das espécies de atum mais costeiras e de menor valor comercial, a participação brasileira no rendimento proporcionado por essa pesca, em torno de US\$ 4 bilhões/ano, certamente se situou bem abaixo dos 5%. Considerando-se a proximidade estratégica do país em relação às rotas migratórias dos principais estoques de atuns e afins no Atlântico Sul, além da grande extensão de sua costa, com cerca de 8.500 km, fica claro que a posição atualmente ocupada pelo país no cenário da pesca oceânica no Atlântico não se justifica. Nesse contexto, o presente trabalho apresenta uma breve descrição da evolução e atual situação da pesca de atuns e afins no país, abordando os principais aspectos estratégicos que devem ser considerados para promover o desenvolvimento sustentável desta atividade no Brasil.

Abstract

Catches of tuna and tuna-like species in the Atlantic Ocean, including yellowfin tuna, bigeye, albacore, skipjack, swordfish, billfishes (white and blue marlin, sailfish, and broadbill spearfish), several shark species (mainly blue shark), and other fish species, such as wahoo and dolphin fish, have fluctuated around 500,000 t, in recent years. In 2004, the Brazilian fleet of tuna fishing vessels, including both national as well as chartered, landed 44,640 t, accounting for about 9% of the total amount caught in the Atlantic Ocean. In 2005, Brazilian catches of tunas and tuna-like species rose to 48.900 t, an increment of about 10% from the previous year. From the point of view of the economic yield, however, the Brazilian share of the US\$ 4 billion a year resulting from these catches is less than 5%, since about half of the tunas caught in the country is skipjack, one of the most coastal and cheapest species of tunas. Considering the strategic proximity of the Brazilian coast to the migratory routes of the main tuna species in the Atlantic Ocean, as well as its 8,500 km of extension, it becomes clear that the rank presently occupied by the country in the high seas fisheries of this ocean is totally unjustifiable. In this context, the present work presents a brief description of the evolution and present situation of Brazilian tuna fisheries, focusing in the main strategic aspects for the sustainable development of these fisheries in Brazil.

Os Autores

FÁBIO H. V. HAZIN é professor e diretor do Departamento de Pesca e Aqüicultura da UFRPE, representante científico do Brasil junto a Comissão Internacional para a Conservação do Atum Atlântico (ICCAT) e presidente do Subcomitê Científico do Comitê Consultivo Permanente de Gestão de Atuns e Afins.

PAULO TRAVASSOS é professor do Departamento de Pesca e Aqüicultura da UFRPE, coordenador da pós-graduação em Recursos Pesqueiros e Aqüicultura, correspondente estatístico do Brasil junto a ICCAT, e secretário executivo adjunto do Comitê Consultivo Permanente de Gestão de Atuns e Afins.

