

## VI DISTRIBUIÇÃO DA PRODUÇÃO

No que diz respeito à distribuição do produto, a indústria pesqueira de Santa Catarina parece não enfrentar problemas. Pelo que se pode observar, mesmo dobrando a produção atual, esta será colocada facilmente no mercado interestadual, pois a procura é sempre maior que a oferta e as indústrias não têm condições de atender aos pedidos, chegando ao ponto de não assumirem compromissos de fornecimento certo.

Os dados do Quadro nº 16 mostram o comportamento das exportações para o exterior em 1971.

QUADRO Nº 16  
ESTADO DE SANTA CATARINA  
EXPORTAÇÃO PARA O EXTERIOR

- 1 9 7 1 -

(Em t)

PAÍSES	CRUSTÁCEOS E MOLUSCOS	PEIXES	TOTAL
USA	231	3	234
Japão	231	13	244
Argentina	136	397	533
Suécia	(*)	(*)	(*)
Alemanha	(*)	(*)	(*)
França	3	(*)	3
Bélgica	23	(*)	23
TOTAL	623	414	1 037

FONTE: Elaboração própria a partir dos dados de ETIPOA - SC.

NOTA: (\*) Menos de uma tonelada.

Constata-se pelos dados que o principal país importador em termos de quantidade é a Argentina com 553t, sendo 136 t de crustáceos e 397 t de peixe. Já os USA e o Japão apresentam-se em segundo lugar, porém em termos de valor os mais importantes, pois importam principalmente o camarão congelado que tem um alto preço no mercado internacional.

Quanto à exportação interestadual, os dados constantes do Quadro nº 17 dá uma idéia do seu comportamento durante o ano de 1971.

QUADRO Nº 17  
ESTADO DE SANTA CATARINA  
EXPORTAÇÃO INTERESTADUAL

- 1 9 7 1 -

					(Em t)
ESTADOS	SALGADO	CONGELADO	REFRIGERADO	ENLATADO	TOTAL
Bahía	1 081	1 559	21	4	2 665
São Paulo	798	513	3 264	44	4 619
Guanabara	177	1 318	3 406	4	4 905
Pernambuco	1 892	779	12	10	2 693
Paraná	1 962	863	1 083	26	3 934
Paraíba	656	12	-	23	691
Outros	764	1 062	25	104	1 955
<b>TOTAL</b>	<b>7 330</b>	<b>6 106</b>	<b>7 811</b>	<b>215</b>	<b>21 462</b>

FONTE: Elaboração própria a partir dos dados do ETIPOA - SC.

Verificando-se os dados, constata-se que os principais Estados importadores são por ordem decrescente: Guanabara, São Paulo, Paraná, Pernambuco e Bahia. No que diz respeito aos tipos de produto, o principal mercado do produto salgado é o Paraná, seguido pelo Estado de Pernambuco e a Bahia, sendo que este último destaca-se como principal importador do produto congelado.

Vale a pena destacar a grande quantidade

do pescado refrigerado exportado para os Estados da Guanabara e São Paulo, deixando grandes dúvidas quanto à sua utilização; se é para distribuição direta ao consumidor, ou se é para servir de matéria-prima ao parque industrial dos dois Estados. Segundo informações obtidas junto a um dos mais importantes revendedores de peixe refrigerado de Santa Catarina, parte de suas vendas é feita para as indústrias paulistas.

Trabalhando os dados de exportação do ETI-POA, montou-se o Quadro nº 18, visando a encontrar a produção industrial no ano de 1971.

Os dados a seguir revelam que, das 26 859 t produzidas em 1971, 84% foi exportada, cabendo a maior participação 80% ao mercado interestadual. Neste total não está incluído o subproduto que julga-se ser exportado, principalmente para São Paulo e Paraná. O consumo interno em 1971 representou apenas 16% da produção total e os principais produtos consumidos foram o refrigerado e o congelado. Cabe esclarecer que estes dados carecem de uma melhor confirmação, pois, como se afirmou anteriormente, foram dados fornecidos pelo ETI-POA que diferem muito daqueles fornecidos pelas empresas no Inventário Básico realizado pela SUDEPE. Segundo aqueles dados, a produção industrial gira em torno de aproximadamente 29 025 t, isto sem levar em consideração as empresas que não responderam ao questionário, bem como a produção do pescado refrigerado que não foi considerada como produção industrial.

QUADRO Nº 18  
ESTADO DE SANTA CATARINA  
PRODUÇÃO INDUSTRIAL POR TIPO DE PRODUTO

- 1 9 7 1 -

(Em t)

TIPOS DE PRODUTO	CONSUMO INTERNO	EXP. INTERESTAD.	EXP. EXTERIOR	TOTAL
Salgado	291	7 330	-	7 621
Congelado	1 174	6 106	1 037	8 317
Refrigerado	2 844	7 811	-	10 655
Enlatado	51	215	-	266
Subproduto(*)	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>4 360</b>	<b>21 462</b>	<b>1 037</b>	<b>26 859</b>

FONTE: Elaboração própria a partir dos dados do ETIPOA - SC.

NOTA: (\*) Segundo dados fornecidos pelas empresas, foram produzidas 1.588 t de subproduto.



## VII A FROTA PESQUEIRA

Para se ter uma idéia do crescimento da frota pesqueira catarinense nos últimos dois anos, resolveram-se aproveitar todos os dados disponíveis e mais algumas informações junto às indústrias e armadores, e montar os quadros a seguir.

Como se pode observar pelos dados abaixo, em 31/12/1971 a frota pesqueira catarinense estava composta por 142 barcos com a seguinte estrutura, em função do tamanho:

- 23 barcos pequenos até 14,99 m;
- 39 barcos médios de 15,00 - 19,99 m;
- 80 barcos grandes de 20,00 m e mais.

No que diz respeito à estrutura por tipo de barco, os dados mostram que a maioria é do tipo camaroneiro, o que representa 53,5% da frota, estando assim constituídas:

- 13 barcos pequenos;
- 17 barcos médios;
- 46 barcos grandes.

A segunda participação cabe aos barcos do tipo traineira com 40,8% e mantém a seguinte estrutura:

- 8 barcos pequenos;
- 18 barcos médios;
- 32 barcos grandes.

QUADRO N° 19  
 ESTADO DE SANTA CATARINA  
COMPOSIÇÃO DA FROTA PESQUEIRA  
 - Em 31 de dezembro de 1971 -

MUNICÍPIOS	TRAINEIRA				CAMARONEIRO				ARRASTEIRO				COMBINADO				OUTROS				TOTAL			
	P	M	G	T	P	M	G	T	P	M	G	T	P	M	G	T	P	M	G	T	P	M	G	T
Itajaí	2	9	17	28	9	8	17	34	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	17	34	62
Gov.C.Ramos	5	5	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5	-	10
Florianópolis	1	4	14	19	-	-	9	9	-	-	1	1	-	2	1	3	-	2	-	2	1	8	25	34
Laguna	-	-	1	1	-	1	6	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	7	8
Penha	-	-	-	-	3	-	10	13	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2	5	-	10	15
Outros	-	-	-	-	1	8	4	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	8	4	13
<b>TOTAL</b>	<b>8</b>	<b>18</b>	<b>32</b>	<b>58</b>	<b>13</b>	<b>17</b>	<b>46</b>	<b>76</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>23</b>	<b>39</b>	<b>80</b>	<b>142</b>

FONTE: Estudo da Frota Pesqueira de Santa Catarina/Acordo 02/72.

Os restantes 5,7% cabem aos barcos tipo arrastreiro, combinados e outros que, aos poucos, começam a fazer parte da frota pesqueira catarinense.

Com os dados do Quadro nº 20 pode-se ter uma idéia do crescimento da frota pesqueira do Estado, no ano de 1972, bem como sua estrutura quanto aos tipos de barcos.

A frota em 31/12/1972 estava constituída de 157 barcos, apresentando um crescimento em relação ao ano anterior de, aproximadamente, 10,6%. É interessante destacar que, quando da realização do estudo sobre a frota pesqueira em setembro de 1972, constatou-se a existência de 163 embarcações. Entretanto, com a falência de uma empresa que possui 9 barcos, dos quais alguns foram vendidos para outros Estados, e com a venda de outros por parte de alguns armadores, a frota ficou composta pelo número de barcos constantes do Quadro nº 20.

Quanto ao crescimento por tipo de barco, a traineira foi o que apresentou o maior acréscimo em relação ao ano anterior, com uma taxa de 22,4%, enquanto o incremento líquido na frota de camaroneiras foi de apenas um barco, o que parece demonstrar o cuidado dos armadores na construção de barcos deste tipo.

Quanto aos outros tipos de barcos, o total não sofreu alteração.

A participação dos municípios no total da frota manteve-se praticamente a mesma, pois, em 1971, Itajaí era responsável por 43,7% dos barcos existentes, aumentando sua participação em 1972 para 45,9%, sendo que o crescimento em relação ao ano anterior foi de, aproximadamente, 16,0%. Nos demais municípios, a situação sofreu pequenas alterações, aparecendo Florianópolis com a segunda participação na composição da frota pesqueira do Estado - condição que deverá perder tendo em vista os problemas criados com o aterro da baía para construção da nova ponte.

QUADRO Nº 20  
 ESTADO DE SANTA CATARINA  
COMPOSIÇÃO DA FROTA PESQUEIRA  
 - Em 31 de dezembro de 1972 -

MUNICÍPIOS	TRAINEIRA				CAMARONEIRO				ARRASTEIRO				COMBINADO				OUTROS				TOTAL			
	P	M	G	T	P	M	G	T	P	M	G	T	P	M	G	T	P	M	G	T	P	M	G	T
Itajaí	2	9	21	32	2	7	31	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	16	52	72
Gov.C.Ramos	5	6	-	11	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	6	1	12
Florianópolis	1	4	21	26	-	-	2	2	-	-	1	1	-	2	2	4	-	1	1	2	1	7	27	35
Laguna	-	-	1	1	-	1	7	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	8	9
Penha	-	-	1	1	3	-	10	13	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2	5	-	11	16
Outros	-	-	-	-	6	7	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	7	-	13
<b>TOTAL</b>	<b>8</b>	<b>19</b>	<b>44</b>	<b>71</b>	<b>11</b>	<b>15</b>	<b>51</b>	<b>77</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>21</b>	<b>37</b>	<b>99</b>	<b>157</b>

FONTE: Estudo da Frota Pesqueira de SC/Acordo 02/72 e informações junto às empresas.



Através de informações obtidas juntos às empresas, resolveu-se montar o Quadro nº 21, tendo-se o cuidado de somente considerar - frota prevista - aqueles barcos em construção ou já contratados, deixando de lado os constantes de projeto.

Os dados revelam que mais 138 embarcações deverão fazer parte da frota pesqueira catarinense e que, dos barcos previstos, o maior número pertence ao município de Itajaí, cabendo ao município de Laguna a segunda posição.

Quanto à estrutura por tipo de barco, está previsto que 55,8% do total será camaroneiro. Entretanto, é bom esclarecer que aproximadamente 61 dos 77 previstos pertencem a duas empresas.

Acha-se que a maioria desses barcos não vão operar obrigatoriamente no Estado.

A grande confusão reinante no meio empresarial quanto aos novos tipos de barcos fez surgir várias informações sobre barcos combinados (arrasto e cerco) e outros tipos (que podem ser arrasto simples ou parelha), o que dificulta um entendimento claro da futura frota pesqueira catarinense. No entanto, a maioria são embarcações grandes, deixando transparecer o interesse dos industriais em diversificar as capturas, voltando-se para a pesca de alto mar. Mas com os problemas atuais surgidos após a implantação das 200 milhas, não se tem certeza do sucesso destes empreendimentos.

Na frota prevista, a menor participação é dos barcos tipo traineiras, e a maioria são barcos de porte médio, o que deixa transparecer que os armadores e industriais deixaram de acreditar em barcos grandes na pesca de sardinha, que é a principal espécie capturada por este tipo de barco.

Somando-se a frota existente em 31/12/1972 com a frota prevista, constata-se que a frota pesqueira cata-



QUADRO N° 21  
ESTADO DE SANTA CATARINA  
COMPOSIÇÃO DA FROTA PESQUEIRA PREVISTA

MUNICÍPIOS	TRAINEIRA			CAMARONEIRO			ARRASTEIRO			COMBINADO			OUTROS			TOTAL					
	P	M	G	T	P	M	G	T	P	M	G	T	P	M	G	T	P	M	G	T	
Itajaí	-	-	1	1	-	-	41	41	-	-	-	-	-	-	-	18	18	-	-	60	60
Governador Celso Ramos	-	8	-	8	-	-	6	6	-	-	-	7	7	-	-	-	-	-	8	13	21
Florianópolis	-	-	2	2	-	-	2	2	-	-	1	2	2	-	-	-	-	-	-	7	7
Laguna	-	-	-	-	-	-	25	25	-	-	-	9	9	-	10	10	-	-	10	34	44
Penha	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-	2	2
Outros	-	1	-	1	-	3	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	4
<b>TOTAL</b>	-	9	3	12	-	3	74	77	-	-	1	20	20	-	10	18	28	-	22	116	138

FONTE: Informações junto às empresas.

rinense passará a contar com 295 embarcações, revelando um incremento de, aproximadamente, 88%, e que o município de Itajaí terá a responsabilidade de possuir 44,7% dessa frota - revelando um crescimento em relação à atual de, mais ou menos, 83%.

## VIII OBSERVAÇÕES E RECOMENDAÇÕES

## 1 Observações

Em geral, o quadro manifestado neste Relatório não parece muito satisfatório, mas esta situação já foi prevista no Acordo 02/72, que deu início ao trabalho e sentiu a necessidade de equacionar os desequilíbrios da economia pesqueira do Estado de Santa Catarina.

Embora não se tenha pretendido fazer uma avaliação da situação financeira de cada empresa — entende-se que isso seja tarefa de um outro grupo — ficou evidente, durante o levantamento dos dados contidos nos formulários da SUDEPE, que muitas empresas estão atravessando momentos difíceis e várias não têm condições de sobreviver. Entretanto, é necessário destacar que determinadas firmas e regiões mostram uma situação muito superior ao conjunto total do Estado.

Evidentemente, em grande parte, os problemas do setor foram provocados ou acentuados pela aprovação descontrolada dos projetos pela SUDEPE nos primeiros anos do Decreto 221. Acha-se que este aspecto é bem entendido por todos ligados à indústria, tornando-se desnecessário enfatizá-lo mais. Porém, é imperioso que a situação existente não continue e que um plano de desenvolvimento para o setor seja preparado o mais breve possível.

A grande ampliação nas instalações em ter-

ra, que aconteceu nos últimos anos, não encontrou uma contrapartida no setor de captura. O resultado disso é que o parque industrial está operando com grande capacidade ociosa. Mas, ao mesmo tempo, é evidente que os problemas da indústria não são provocados simplesmente pela falta de matéria-prima, pois sabe-se que uma grande quantidade de pescado *in natura* saiu do Estado e, em parte, vai servir de matéria-prima para as indústrias de outros Estados. O que na realidade parecem existir são dificuldades financeiras e administrativas que impedem um melhor aproveitamento das instalações existentes.

Muitos dos projetos aprovados pela SUDEPE, foram superdimensionados, necessitando uma grande captação de incentivos fiscais. Quando as empresas não conseguiram captar o volume de dinheiro necessário, tiveram que recorrer aos empréstimos nos bancos de desenvolvimento, e nos outros órgãos de financiamento se desejavam continuar com os seus planos de expansão. Como resultado, elas tiveram que pagar juros e fazer reembolsos que não foram previstos nos projetos e, ao mesmo tempo, descobriram que as estimativas de captura e de produção foram superestimadas. Pelas razões acima citadas, várias empresas acham-se na situação descrita no início deste capítulo.

Evidentemente, os órgãos financeiros estão muito preocupados, mas parece que, na maioria dos casos, estão esperando que a situação venha a melhorar, ou que a SUDEPE libere incentivos que possam ser utilizados no pagamento dos juros e no reembolso dos empréstimos. Vale a pena explicar que, mesmo agora, determinadas empresas estão cometendo os mesmos erros anteriores, pois nas reformulações dos projetos apresentados à SUDEPE estão incluindo estimativas de captura por barco que dificilmente poderão ser alcançadas.

No estudo sobre o dimensionamento da frota pesqueira de Santa Catarina indicou-se que seria possível aumentar a produção dos barcos existentes. Naquela altura, não se tinha certeza se o parque industrial estava em condições para

elaborar uma grande quantidade de pescado. Agora, parece que um aumento na captura é imprescindível e é provável que a frota precise ser aumentada de mais algumas embarcações. Na seção seguinte deste Relatório sugere-se o tipo de barco que poderia efetuar tal aumento o mais breve possível.

Como se afirmou no estudo sobre a frota, é evidente que muitas empresas no Estado têm problemas administrativos. Várias delas pertenciam a uma família e, embora a empresa crescesse, nem sempre a competência gerencial da família acompanhou o seu desenvolvimento. E são poucas as pessoas empregadas que são tecnicamente qualificadas.

Feitas estas observações, julga-se válido fazer às seguintes recomendações que podem ser incorporadas num programa de desenvolvimento que venha de encontro as necessidades do setor, eliminando as distorções existentes e buscando uma solução para os problemas atuais.

## 2 Recomendações

2.1 - Como já se disse várias vezes, existe grande necessidade de um plano geral de desenvolvimento para o setor pesqueiro no Estado de Santa Catarina. Tal plano deve conter os aspectos gerais da política a ser aplicada à indústria no futuro e, embora a responsabilidade maior de sua elaboração deva ficar com a própria SUDEPE, deve ser elaborado em conjunto com as outras entidades ligadas ao setor e deve fornecer a base para todas as decisões da política adotada pelas entidades nas suas relações com a indústria. Logicamente, o plano estadual deve fazer parte de um plano integrado para o País como um todo.

2.2 - Nas observações, foi explicado que várias empre-



sas têm grandes problemas financeiros. Recomenda-se que a SUDEPE e os bancos mais envolvidos devem iniciar, conjuntamente, uma avaliação da situação de cada uma dessas empresas e decidir sobre as providências a serem tomadas. Possivelmente, a fusão de três ou quatro empresas pode trazer vantagens e dar condições de sobrevivência, mas em determinados casos a situação da empresa é tão desesperadora que não há alternativa senão falência. Possivelmente, grupos mais poderosos e interessados em entrar no setor possam pensar na compra de empresas existentes, em vez de começar tudo de novo. Às vezes, uma nova injeção de capital poderia salvar uma companhia, mas tal ajuda teria que ser bem supervisionada.

- 2.3 - Se realmente existir estoques suficientes de pescado na Região e se o setor da captura se desenvolver satisfatoriamente, as estimativas da produção prevista podem ser alcançadas e, possivelmente, ultrapassadas. Entretanto, considerando a falta de conhecimento sobre os estoques disponíveis e tendo em vista a produtividade baixa das embarcações existentes, acha-se melhor que a SUDEPE deva examinar todos os projetos já aprovados, mas, ainda, não em uma fase de instalação muito avançada e tomar providências no sentido de que esses projetos não se consolidem, pelo menos a curto prazo, ficando na expectativa de que o setor alcance um desenvolvimento seguro.

Julga-se desnecessário que certas empresas, ainda em fase de construção de prédios ou simplesmente iniciando a terraplenagem dos terrenos, venham a se consolidar num setor que é altamente ocioso, isto só virá causar maiores problemas que repercutirão em maiores desequilíbrios. Em particular, acha-se importante que as capacidades de congelamento e de salga não sejam aumentadas. Vale a pena destacar

que os montantes de incentivos fiscais já aprovados pela SUDEPE são muito maiores do que qualquer estimativa das quantidades que podem ser disponíveis à indústria nos próximos quatro anos. Assim, é importante que os incentivos fiscais, como qualquer mercadoria escassa, devam ser utilizados da maneira mais produtiva possível.

2.4 - Acha-se imprescindível que o desenvolvimento da indústria no futuro deve ser controlado para que o investimento estimule os setores que ainda precisam de crescimento e não os setores que já têm capacidade ociosa. Julga-se que os pontos seguintes merecem consideração:

- a) - Entende-se que a atual capacidade de estocagem de produto *in natura* é insuficiente e tem causado sérios problemas ao parque industrial no que diz respeito à armazenagem da matéria-prima, principalmente nas épocas da safra. Em parte, essa deficiência resulta do dimensionamento de muitas empresas para a elaboração de camarão, o que não precisa das grandes câmaras de espera. Agora, várias empresas estão entendendo que não podem contar com o camarão e estão tentando diversificar a sua produção, mas não têm condições físicas para alcançar um nível rentável dado o valor relativamente baixo da sardinha e das outras espécies em comparação com o do camarão. Acha-se, então, que as empresas que pretendem modificar o seu método de produção, passando a operar com base no peixe, merecem ajuda, contanto que tenham as condições financeiras necessárias para sobreviver. Também julgam-se desejáveis estudos que examinem a provisão de câmaras de estocagem para o produto *in natura*, ou através do poder público nos futuros terminais pesqueiros ou por intermédio da própria CIBRAZEM. Entretanto, é necessário lembrar-se que os peixes pelágicos, que com-

põem a maior parte dos desembarques do Estado são altamente perecíveis e não podem ficar muitos dias acondicionados em gelo. Tendo em vista também a irregularidade na oferta dessas espécies, é evidente que a situação deve ser estudada cuidadosamente antes de começar a construção das câmaras;

- b) - Já foi indicado que as capacidades de congelamento e de salga não devem ser aumentadas, mas acha-se que o setor de enlatamento é dos mais promissores e pode ser estimulado, particularmente no município de Itajaí. Tendo em vista que a sardinha se destaca por seu aproveitamento neste tipo de elaboração e considerando-se que tenha uma grande aceitação tanto no mercado nacional como no mercado internacional, julga-se que este setor merece o apoio e incentivo por parte dos órgãos interessados na indústria pesqueira;
- c) - Como já foi dito anteriormente, muitos armadores reclamam da falta de gelo para abastecer os barcos, embora os dados mostrem que a capacidade deve ser suficiente para atender à demanda atual. Entende-se que fábricas de gelo serão instaladas no futuro terminal pesqueiro de Itajaí e no município de Governador Celso Ramos, que devem manter um equilíbrio no fornecimento e coibir a pressão de algumas indústrias que procuram vincular o abastecimento de gelo aos armadores, à aquisição de sua matéria-prima. Entretanto, considera-se que a situação deve ficar em estudo;
- d) - Já existem projetos para a construção de terminais pesqueiros em Itajaí e em Laguna. Porém, julga-se que o município de Governador Celso Ramos merece uma atenção especial, tanto por parte dos órgãos responsáveis pelo desenvolvimento da pesca como pelo próprio Governo estadual. Aquele Município tem uma grande tradição no setor e uma

localização ótima para a pesca da sardinha. Entretanto, falta a infra-estrutura necessária ao desenvolvimento. Além disso, algumas empresas, hoje com sede em Florianópolis, prejudicadas pela construção da nova ponte ilha-estreito, estão interessadas na possibilidade de se realocarem em Governador Celso Ramos, mas são dissuadidas pelas condições existentes.

- 2.5 - No primeiro Relatório, sobre o dimensionamento da frota, identifica-se o problema da capacidade gerencial. Agora, com um conhecimento mais amplo do setor, é evidente que a competência administrativa de muitas empresas deixa muito a desejar.

A longo prazo, espera-se que o Instituto Brasileiro de Assistência Gerencial à Pequena e Média Empresa de Santa Catarina - IBAGESC - poderá melhorar os padrões administrativos, mas só pode ajudar, anualmente, um número de empresas limitado - provavelmente cinco ou seis. Além disso, sugere-se a continuação e a intensificação dos cursos de treinamento nas várias especializações importantes no ramo, por exemplo, na tecnologia de pescado. A curto prazo, acha-se necessário contratar técnicos estrangeiros, até agora pouco utilizados no Estado.

- 2.6 - No primeiro Relatório, indicou-se que, antes de construir mais barcos de pesca, seria preferível tentar aumentar a produtividade da frota existente. Agora, é evidente que o parque industrial está trabalhando com uma grande capacidade ociosa e está precisando de um aumento na oferta de matéria-prima. Tendo em vista a falta de conhecimento sobre os estoques disponíveis, julga-se melhor concentrar nos peixes pelágicos, cujos desembarques vêm crescendo de ano para ano. O estudo anterior demonstrou que os barcos mais eficientes para a captura da sardinha são as traineiras pequenas, com um com-



primeto de 15 ou 16 m e, normalmente, este tipo de embarcação é operado com êxito pelo pequeno armador, ou pelos próprios pescadores. Entretanto, muitas vezes eles não têm o capital necessário para construir um barco novo e não podem fornecer as garantias exigidas pelas organizações financeiras. Sugere-se, então, que os órgãos interessados devam considerar as possibilidades de uma nova linha de crédito que ajudaria um pescador com experiência de construir seu próprio barco. Essencialmente, seria uma medida a curto prazo, até a pesquisa permitir uma melhor quantificação dos estoques e uma melhor avaliação do tipo de barco mais adequado para a exploração dos recursos.

2.7 - É quase desnecessário frisar a importância da pesquisa. Acha-se que as autoridades responsáveis entendem agora a situação e estão tomando as providências necessárias. Deve-se apenas repetir que, enquanto as informações sobre os estoques forem deficientes, é impossível indicar com certeza o barco mais adequado para o futuro e é difícil recomendar modificações nos equipamentos e nos métodos da pesca da frota existente, a fim de melhorar a sua produtividade.

2.8 - Na primeira recomendação, indicou-se a necessidade de um plano geral para a indústria pesqueira de Santa Catarina, o que implica em uma organização responsável e capaz de levá-lo a cabo. Embora a responsabilidade global deva ficar com a própria SUDEPE, órgão encarregado do desenvolvimento da pesca no País como um todo, ela vai precisar do apoio e da cooperação dos outros participantes do Acordo 02/72. Acredita-se que essa necessidade foi reconhecida com a assinatura do Acordo que fala de um regime de mútua colaboração e de uma conjugação de esforços dos governos federal e estadual.



Evidentemente, a implementação do plano seria executada através das ações e decisões da SUDEPE e das outras entidades ligadas ao setor. Porém, julga-se que um programa desse tipo não pode ser fixo e imutável, mas deve ser modificado de acordo com as mudanças nas necessidades da indústria, e que requer uma equipe que poderá fazer uma avaliação contínua da situação, observar os desenvolvimentos no setor, avisar quando as coisas progredirem erradamente e recomendar as medidas corretivas necessárias.

Sem querer entrar em pormenores, acredita-se que um tal grupo, representativo das entidades do Acordo 02/72, poderia coletar dados suficientes para fazer uma análise razoável da situação da indústria durante o ano. Já foram indicados vários problemas existentes no setor, mas, por falta de informações adequadas, não foi possível apresentar um relatório tão bom nem tão completo quanto se esperava.

Entretanto, no futuro, uma equipe contando com o apoio de todos os assinantes do Acordo, deverá ter as condições necessárias para fazer estudos mais amplos e mais exatos, os quais seriam de muita utilidade para as entidades vinculadas à indústria.

SANTA CATARINA

COMPOSIÇÃO DA FROTA PESQUEIRA SEGUNDO O TIPO DOS BARCOS

- SETEMBRO DE 1972 -

ACORDO DO GOVERNO DO ESTADO SC/SUDEPE/BRDE/SUDESUL

- Pesquisa Direta -

ANEXO II

A  
FROTA DE BARCOS CAMARONEIROS

- Obs: - Nesta relação constam 6 barcos da BABITONGA S/A. e 3 da ICOPESCA S/A. que atualmente estão operando em Belém e Fortaleza.
- Dos 9 barcos pertencentes à SOCAM somente 5 continuam operando no Estado adquiridos que foram por vários armadores. 3 foram vendidos para outros Estados e 1 foi a pique.
  - Passaram a fazer parte desta relação 3 barcos da Induspesca, 1 construído em fins de 1972 e 2 construídos em 1973..
  - Também passaram a fazer parte desta relação 2 barcos pertencentes à Camarobras e 2 pertencentes a Ind. e Com.de Pescado Unidos Ltda., empresas que foi impossível se localizar os escritórios.

A FROTA DE BARCOS CAMARONEIROS























DETALHES TÉCNICOS	PEPEPESCA VI	PEPEPESCA VII	BOM CLIMA	BOM TEMPO	BOA VIDA	BOA ESPERANÇA	PIONEIRO
1. Tipo de Embarcação	Camaron. Próprio	Camaron. Próprio	Camaron. Próprio	Camaron. Próprio	Camaron. Próprio	Camaron. Próprio	Camaron. Próprio
2. Vinculação	1970	1970	1970	1970	1970	1970	1970
3. Ano de Construção	Itajaí	Itajaí	S.F.Sul	S.F.Sul	S.F.Sul	S.F.Sul	S.F.Sul
4. Porto de Operação	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil
5. País de Construção	Madeira	Madeira	Madeira	Aço	Aço	Aço	Madeira
6. Material do Casco	14,00	13,00	17,52	17,52	20,00	20,00	23,00
7. Comprimento	4,50	3,50	4,62	4,62	6,00	6,00	6,00
8. Boca	2,20	1,20	2,32	2,32	-	-	-
9. Pontal	1,80	1,00	2,10	2,10	3,20	3,20	3,20
10. Calado Máximo	6	7	-	-	-	-	-
11. Velocidade Econômica	10	13	18	15	40	15	18
12. Capacidade do Porão	M. Benz	M. Benz	Scania	Scania	Scania	Scania	CAT.
13. Característica Motor	140/1800	90/2400	230/1800	184/1800	230/1800	184/1800	230/1800
14. Potência HP	Furuno	-	Furuno	Furuno	Furuno	Furuno	Furuno
15. Eco-Sonda	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
16. Sonar	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
17. Radar	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
18. Gônios	Transr.	Marsol	Konel	Konel	Konel	Konel	Konel
19. Equipamento de Rádio	Não	Não	Yahmar	Yahmar	Yahmar	Yahmar	Yahmar
20. Motor Auxiliar	-	-	3 HP	3 HP	3 HP	3 HP	3 HP
21. Potência	M. Benz	-	-	-	-	-	-
22. Gerador	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
23. Power-Block	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo
24. Refrigeração	-	-	-	-	-	-	-
25. Temperatura	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
26. Guinchos							













DETALHES TÉCNICOS	BAIAMAR IX	PEREQUE	ARAÇÁ	TORRES	TREMENDÃO	CHAPARRAL
1. Tipo de Embarcação	Camaron. Próprio	Camaron. Próprio	Camaron. Próprio	Camaron. Próprio	Camaron. Próprio	Camaron. Próprio
2. Vinculação	1970/1971	1973	1973	1972	1966	1969
3. Ano de Construção	S.F.Sul	P. Belo	P. Belo	P. Belo	Itajaí	Itajaí
4. Porto de Operação	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil
5. País de Construção	Madeira	Madeira	Madeira	Madeira	Madeira	Madeira
6. Material do Casco	17,10	16,00	16,00	15,40	18,00	20,00
7. Comprimento	6,30	4,50	4,50	4,40	5,00	5,30
8. Boca	2,20	2,13	2,13	2,63	2,30	2,40
9. Pontal	2,30	2,10	2,50	2,10	2,40	2,30
10. Calado Máximo	8	-	-	-	-	-
11. Velocidade Econômica	25	15	15	18	50	35
12. Capacidade do Porão	MWM	Scania	Scania	MWM	Scania	Scania
13. Característica Motor	328/1800	210/1800	210/1800	200/1800	153/1200	230/1200
Potência HP						
14. Eco-Sonda	Simrad	Furuno	Furuno	Furuno	Furuno	Furuno
15. Sonar	Não	-	-	-	-	-
16. Radar	Não	-	-	-	-	-
17. Gônios	Não	-	-	-	-	-
18. Equipamento de Rádio	Marsol	Siroque	Siroque	Marsol	Trans.	Trans.
19. Motor Auxiliar	Agrale	-	-	-	-	-
Potência	13 HP	-	-	-	-	-
20. Gerador	Agrale	-	-	-	-	-
21. Power-Block	Não	Não	Não	Não	Não	Não
22. Refrigeração	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo
Temperatura	-	-	-	-	-	-
23. Guinchos	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim

A

FROTA DE BARCOS TRINEIRAS



DETALHES TÉCNICOS	FERREIRA I	FERREIRA II	FERREIRA III	FERREIRA IV	GUARANY II	GUARANY III	GUARANY IV
1. Tipo de Embarcação	Train. Próprio	Train. Próprio	Train. Próprio	Train. Próprio	Train. Próprio	Train. Próprio	Train. Próprio
2. Vinculação	1963	1966	1969	1971	1958	1963	1968
3. Ano de Construção	Itajaí	Itajaí	Itajaí	Itajaí	Itajaí	Itajaí	Itajaí
4. Porto de Operação	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil
5. País de Construção	Madeira	Madeira	Madeira	Madeira	Madeira	Madeira	Madeira
6. Material do Casco	21,76	22,00	23,32	26,44	20,90	22,50	21,00
7. Comprimento	4,80	5,05	5,39	6,36	4,80	5,20	4,97
8. Boca	2,20	2,05	2,47	3,46	1,90	2,35	2,33
9. Pontal	2,00	2,30	2,60	3,50	2,00	1,90	2,00
10. Calado Máximo	9	9	9	10	8	8	8
11. Velocidade Econômica	42	50	55	85	68	89	65
12. Capacidade do Porão	CAT.	CAT.	CAT.	CAT.	CAT.	SKL-GNUD	CAT.
13. Característica Motor	320/1300	320/1300	355/1300	425/1200	335/1800	240/1200	220/1225
14. Potência HP	Simrad	Furuno	Furuno	Simrad	Furuno	Furuno	Furuno
15. Eco-Sonda	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
16. Sonar	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
17. Radar	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
18. Gônios	MWM	MWM	MWM	MWM	MWM	MWM	MWM
19. Motor Auxiliar	16 HP	16 HP	16 HP	16 HP	12 HP	26 HP	26 HP
20. Potência	Transr.	Transr.	Transr.	Marsol	Transr.	Transr.	Marsol
21. Equipamento de Rádio	Carmos	Carmos	Carmos	Carmos	MWM	MWM	MWM
22. Gerador	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
23. Power-Block	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo
24. Refrigeração	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
25. Guincho							







DETALHES TÉCNICOS	TALITA	MAJOR	TIDE	SANTA LUCIA	MOCINHO	LEO	BELO
1. Tipo de Embarcação	Train. Próprio 1970	Train. Próprio 1971	Train. Próprio 1970	Train. Próprio 1968	Train. Próprio 1965	Train. Próprio 1971	Train. Próprio 1971
2. Vinculação	Fpolis Brasil	Fpolis Brasil	Fpolis Chile	Fpolis Brasil	Fpolis Brasil	Fpolis Brasil	Fpolis Brasil
3. Ano de construção	Madeira 22,00	Madeira 24,00	Madeira 22,50	Madeira 21,00	Madeira 19,15	Madeira 20,60	Madeira 22,80
4. Porto de Operação	5,40	6,45	6,65	4,96	4,80	6,30	6,50
5. País de Construção	2,20	2,80	3,80	2,20	1,90	2,20	3,50
6. Material do Casco	2,10	2,00	3,80	2,10	1,20	1,90	2,40
7. Comprimento	8	9	8	8	7	8	8
8. Boca	50	90	80	45	25	40	60
9. Pontal	Scania	MWM	Cummins	CAT.	CAT.	MWM	MWM
10. Calado Máximo	230/1800	406/1800	500/2100	220/1200	180/1200	352/1800	352/1800
11. Velocidade Econômica	Furuno	Furuno	Elac-Lae	Furuno	Furuno	Furuno	Furuno
12. Capacidade do Porão	Não	Não	B.T.3	Não	Não	Não	Não
13. Característica Motor	Não	Não	Wesmorr	Não	Não	Não	Não
Potência HP			SS-150				
14. Eco-Sonda	Yahmar	Yahmar	AOF 162	Não	Não	Yahmar	Yahmar
15. Sonar	10 HP	10 HP	Lister	4,25 HP	-	-	-
16. Radar	Transr. Carmos	Transr. Carmos	Apelco	Transr. AMC	Transr. AMC	Eudgert	Eudgert
17. Gônios	Marco N-28	Marco N-28	Remy	AMC	AMC	-	-
18. Motor Auxiliar	Gelo	Gelo	Marco N-28	Não	Não	Não	Não
Potência	Sim	Sim	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo
19. Equipamento de Rádio			Sim	Sim	-	Sim	Sim
20. Gerador							
21. Power-Block							
22. Refrigeração							
23. Guincho							





DETALHES TÉCNICOS	AFONSO HENRIQUE	MIPESCA I	MIPESCA II	MIPESCA III	SUL ATL. II	AMÉRICA I	AMÉRICA II
1. Tipo de Embarcação	Train. Próprio	Train. Próprio	Train. Próprio	Train. Próprio	Train. Próprio	Train. Próprio	Train. Próprio
2. Vinculação	1966	1971	1970	1973	1968	1964	1971/72
3. Ano de Construção	Itajaí	Itajaí	Itajaí	Itajaí	Itajaí	Itajaí	Itajaí
4. Porto de Operação	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil
5. País de Construção	Madeira	Madeira	Madeira	Aço	Madeira	Madeira	Madeira
6. Material do Casco	20,10	22,30	22,00	-	24,70	16,50	22,84
7. Comprimento	5,25	8,80	5,15	-	5,80	3,90	5,96
8. Boca	2,20	3,22	2,35	-	2,35	1,70	3,29
9. Pontal	1,65	3,20	2,54	-	2,00	1,20	3,00
10. Calado Máximo	8	8	8	-	9	8	8
11. Velocidade Econômica	55	50	50	-	60	23	50
12. Capacidade do Porão	MWM	MWM	MWM	-	CAT.	GM	CAT.
13. Característica Motor	190/900	232/2300	232/2300	-	380/1800	180/1400	425/1225
14. Potência HP	Furuno	Furuno	Furuno	Sim	Furuno	Não	Furuno
15. Eco-Sonda	Não	Não	Não	-	Não	Não	Não
16. Sonar	Não	Não	Não	-	Não	Não	Não
17. Radar	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não
18. Gônios	Não	MWM	Yahmar	-	MWM	Não	Não
19. Motor Auxiliar	-	30 HP	8 HP	-	35 HP	-	-
20. Potência	Transr.	Marsol	Transr.	Sim	Transr.	-	Transr.
21. Equipamento de Rádio	-	Carmos	Carmos	-	Carmos	-	-
22. Gerador	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não
23. Power-Block	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo
24. Refrigeração	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
25. Guincho							





DETALHES TÉCNICOS	PRESIDENT-III	PIONEIRO	MARIA CELESTE	SEU DEDE	PEGAN I	PEGAN II	AQUILES
1. Tipo de Embarcação	Train. Próprio	Train. Próprio	Train. Próprio	Train. Próprio	Train. Próprio	Train. Próprio	Train. Próprio
2. Vinculação	1969	1964	1947	1971	1970	1971	1971
3. Ano de Construção	Fpolis Brasil	Fpolis Brasil	Fpolis Brasil	Fpolis Brasil	G.C.Ramos Brasil	G.C.Ramos Brasil	G.C.Ramos México
4. Porto de Operação	Madeira	Madeira	Madeira	Madeira	Madeira	Madeira	Madeira
5. País de Construção	17,00	17,60	10,00	21,40	17,00	14,50	19,80
6. Material do Casco	4,30	4,60	2,10	4,95	4,75	3,40	5,70
7. Comprimento	1,80	2,00	0,90	1,90	1,64	1,40	3,48
8. Boca	2,70	1,70	0,80	2,50	2,10	0,80	2,80
9. Pontal	6	6	-	8	8	7	7
10. Calado Máximo	20	30	15	50	28	15	50
11. Velocidade Econômica	-	Cummins	Mold/Mot	Scania	Scania	Perkins	CAT.
12. Capacidade do Porão	153/1800	175/2400	25	250/1500	168/1800	100	220/1200
13. Característica Motor Potência HP	Furuno	Furuno	Não	Furuno	Furuno	Não	Fathometer
14. Eco-Sonda	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
15. Sonar	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
16. Radar	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
17. Gônios	-	MWM	Não	Não	Não	Não	Não
18. Motor Auxiliar Potência	-	11 HP	-	-	-	-	-
19. Equipamento de Rádio	Transr. Carmos	Marsol	Não	Marsol	Transr.	Não	Apelco
20. Gerador	Não	Dinamo	Não	Não	Não	Não	-
21. Power-Block	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
22. Refrigeração	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo
23. Guincho	Sim	Sim	Não	Sim	Sim	Sim	Sim

DETALHES TÉCNICOS	SEIVAL	ESTRELA DO MAR I	ESTRELA DO MAR II	SÃO GABRIEL	JESUS SAMORANO	DON HENRIQUE	ERLI
1. Tipo de Embarcação	Train. Próprio	Train. Próprio	Train. Próprio	Train. Próprio	Train. Próprio	Train. Próprio	Train. Próprio
2. Vinculação	1969	1969	1971	1966	1966	1969	-
3. Ano de Construção	Laguna	Fpolis	Fpolis	Armação	Armação	Itajaí	Ganchos
4. Porto de Operação	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil
5. País de Construção	Madeira	Madeira	Madeira	Madeira	Madeira	Madeira	Madeira
6. Material do Casco	21,35	21,00	25,00	14,30	14,00	19,86	13,20
7. Comprimento	5,17	5,20	5,80	-	-	5,06	3,1
8. Boca	2,35	2,00	2,75	-	-	2,30	1,1
9. Pontal	2,90	2,10	2,00	-	-	3,00	1,00
10. Calado Máximo	7	8	8	-	-	8	6
11. Velocidade Econômica	80	45	80	18	18	50	13
12. Capacidade do Porão	Cummins	Scania	CAT.	-	-	Scania	Mold
13. Característica Motor Potência	320/1800	250/1200	425/1300	120	120	350/1800	25 HP
14. Eco-Sonda	Furuno	Furuno	Furuno	Não	Não	Furuno	Não
15. Sonar	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
16. Radar	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
17. Gônios	Não	Não	Koden	Não	Não	Não	Não
18. Motor Auxiliar Potência	Yahmar	Não	MWM	Não	Não	-	Não
	8,5 HP	-	25 HP	-	-	-	-
19. Equipamento de Rádio	Transr.	Transr.	Transr.	Não	Não	Transr.	Não
20. Gerador	-	Irne	Irne	Não	Não	-	Não
21. Power-Block	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
22. Refrigeração	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo
23. Guincho	Sim	Sim	Sim	Não	Não	Sim	Sim





OUTROS BARCOS

DETALHES TÉCNICOS	CONSAL VI	ALBAMAR	SANTA CATARINA	BRASILMAR	SIDARTA I
1. Tipo de Embarcação	Arrasto	Misto	Misto	Misto	Pareha
2. Vinculação	Próprio	Próprio	Próprio	Próprio	Próprio
3. Ano de Construção	1971	1947	1949	1949	1971
4. Porto de Operação	Fpolis	Fpolis	Fpolis	Fpolis	Fpolis
5. País de Construção	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil
6. Material do Casco	Madeira	Madeira	Madeira	Madeira	Madeira
7. Comprimento	28,95	23,70	18,40	19,29	22,00
8. Boca	6,90	5,20	4,60	4,90	5,60
9. Pontal	3,36	2,30	1,80	1,90	2,20
10. Calado Máximo	2,80	2,30	1,80	1,90	2,20
11. Velocidade Econômica	9	7	7	7	8
12. Capacidade do Porão	125	60	40	40	60
13. Característica Motor	Merc.	MTU	Scania	Scania	Scania
Potência HP	600/1400	420/1400	153/1800	153/1800	250/1800
14. Eco-Sonda	Sperry	Furuno	Furuno	Furuno	Furuno
15. Sonar	Não	Não	Não	Não	Não
16. Radar	Sperry	Não	Não	Não	Não
17. Gônios	Mark-II	Não	Não	Não	Não
18. Motor Auxiliar	MWM	-	Não	-	Yahmar
Potência	60 HP	-	-	-	10 HP
19. Equipamento de Rádio	Sim	Sim	Sim	Sim	Marsol
20. Gerador	Toshiba	Carmos	Carmos	Carmos	Carmos
21. Power-Block	Não	Não	Não	Não	Não
22. Refrigeração	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo
23. Guincho	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim

DETALHES TÉCNICOS	SIDARTA	APOLO IV	APOLO V	DON AMARO
1. Tipo de Embarcação	Parelhã	Parelhã	Parelhã	Arrasto
2. Vinculação	Próprio	Próprio	Próprio	Próprio
3. Ano de Construção	1970	1971	1971	1972
4. Porto de Operação	Fpolis	Penha	Penha	Fpolis
5. País de Construção	Brasil	Brasil	Brasil	Brasil
6. Material do Casco	Madeira	Madeira	Madeira	Madeira
7. Comprimento	19,50	13,80	13,80	27,00
8. Boca	4,80	4,20	4,14	7,40
9. Pontal	2,30	2,20	2,20	3,50
10. Calado Máximo	1,65	2,20	2,20	2,60
11. Velocidade Econômica	8	6	6	-
12. Capacidade do Porão	60	15	15	90
13. Característica Motor	Scania	Scania	Scania	CAT.
Potência HP	250/1800	150	150	425/1800
14. Eco-Sonda	Furuno	-	-	Furuno
15. Sonar	Não	Não	Não	-
16. Radar	Não	Não	Não	-
17. Gônios	Não	Não	Não	-
18. Motor Auxiliar	Yahmar	-	-	-
Potência	10 HP	-	-	-
19. Equipamento de Rádio	Transr.	-	-	Transr.
20. Gerador	Carmos	-	-	-
21. Power-Block	Não	Não	Não	-
22. Refrigeração	Gelo	Gelo	Gelo	Gelo
23. Guincho	Sim	-	-	Sim