

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

RELATÓRIO DO GRUPO
DE TRABALHO - PORTARIA
MINISTERIAL 1042/78
MINISTÉRIO DA AGRICULTURA

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA
SECRETARIA NACIONAL DE PRODUÇÃO AGROPECUÁRIA
SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA PESCA

Ministro da Agricultura

ANGELO AMAURY STÁBILE

Secretário Nacional de Produção Agropecuária

HÉLIO TOLLINI

Superintendente da SUDEPE

JOSE UBIRAJARA COELHO DE SOUZA TIMM

RELATÓRIO DO GRUPO DE TRABALHO PORTARIA MINISTERIAL 1042/78 - MA

COORDENAÇÃO:

AECIO MOURA DA SILVA (SNAP) - Engenheiro de Pesca

EQUIPE TÉCNICA:

CARLOS ALBERTO MUYLAERT LIMA DOS SANTOS (SNAD) - Veterinário

CÉLIO FAULHABER (SNAD) - Veterinário

JOSINETE BARROS DE FREITAS (SNAB) - Veterinário

HUMBERTO DIAS VALADARES (COBAL) - Veterinário

MANOEL AUGUSTO DE AZEVEDO SANTOS (SNAB) - Economista

MANUEL LUIS NASCIMENTO TRINDADE SILVA (CIBRAZEM) - Esp. em Pesca

MARIO NAKAYAMA (SUDEPE) - Economista

NALCIR SALOMÉ (SNAB) - Economista

NORMANDO ALVES DA SILVA (EMBRATER) - Agrônomo

PAULO CESAR MONTEIRO NUNES (SUDEPE) - Economista

ROBERTO CAVALCANTE RIBEIRO (SNAD) - Veterinário

DATILOGRAFIA:

CLÁUDETE MARTINS

Brasília, 28 de agosto de 1979

I N D I C E

	Pag.
I - INTRODUÇÃO	05
II - CONCEITOS	10
III - ANÁLISE SETORIAL	15
IV - POLÍTICAS E DIRETRIZES	51

I - INTRODUÇÃO

O Brasil, com mais de 8.000 km de costa marítima, e com uma das maiores bacias hídricas do mundo, possui é certo, um potencial pesqueiro da maior importância que tem de ser encarado não só como fonte alimentar de um povo que se encontra em pleno desenvolvimento, carente de proteína animal, como também como fonte geradora de divisas dentro do desenvolvimento econômico do país.

Perante esta realidade põem-se as seguintes perguntas:

- Precisa-se de pescar, mas quais as espécies e as quantidades que existem realmente?
- Quais os métodos aconselháveis para capturar o peixe?
- Quais os métodos para processá-lo e distribuí-lo?
- Quais os portos e as estruturas necessárias, e a sua localização?

As respostas criteriosas a estas perguntas constituirão certamente a base do que poderemos chamar de Política e Diretrizes para todo o sistema de pesca como atividade econômica. Sabemos contudo, que na prática essas respostas não são fáceis de serem encontradas, principalmente pela dificuldade de se dimensionar a viabilidade e o valor econômico de todas as operações envolvidas no processo da pesca.

Cabe-nos neste trabalho fazermos menção apenas aos problemas relacionados com os portos pesqueiros e de estruturas em terra necessárias ao seu desempenho.

Ficaremos restritos às questões vitais que são:

- Qual o dimensionamento aconselhável para um

porto pesqueiro, e quais as estruturas auxiliares e de apoio que ele precisa?

- Qual a localização ideal para um porto pesqueiro sob o ponto de vista econômico, político e social, e qual o enfoque na área comercial em relação à distribuição, ao transporte, ao abastecimento público, e às indústrias transformadoras?
- Qual o tipo de financiamento que será necessário alocar, onde poderá ser obtido, e quanto custará?
- Quais os equipamentos requeridos para o seu pleno desempenho, quem o administrará e operará?

Verificamos desta forma que projetar, construir, e manter portos e mercados pesqueiros, são operações muito complexas, que envolvem uma multitudine de interesses e especializações, que obrigam a confrontarem-se as técnicas específicas de engenharia de portos, de instalações e de equipamentos, com aspectos econômicos, sociais e administrativos.

A coordenação dessas atividades torna-se um imperativo, e o entrosamento entre as técnicas e as condições regionais, e em particular entre o desenvolvimento econômico e o desenvolvimento do país, é uma atribuição que cabe ao Governo através dos seus órgãos especializados.

Por outro lado, o desenvolvimento portuário pesqueiro acarreta a aplicação de altos custos de investimento, quase sempre negociados com a interferência de órgãos estatais, nacionais e/ou estrangeiros, e como as suas metas visam alcançar fins eminentemente públicos, cabe ao Estado dirigir todo o processo.

Sabemos que as deficiências encontradas no setor, têm sido motivo de preocupação dos Governos e dos Empresários ligados à Pesca, mas temos de concordar que a forma como tem sido abordado o problema nem sempre tem correspondido às necessidades, e principalmente tem padecido de uma falta de vi

são realística, particularmente no que tange aos estudos e à execução de projetos de Terminais e Entrepostos Pesqueiros.

Como atrás já se afirmou, todo o processo de desenvolvimento portuário pesqueiro, como qualquer outro, tem de obedecer a um progresso evolutivo, função de um desenvolvimento econômico e de um desenvolvimento do país, porque quando essa tendência não se observa, o esforço aplicado torna-se facilmente num fator adverso à finalidade pretendida.

O grau de desenvolvimento pesqueiro no Brasil, não se registra de forma uniforme em todo o território, apresentando pelo contrário, desníveis bastante consideráveis no que tange não só a estruturas portuárias como também a estruturas de comercialização e distribuição do pescado.

O número de portos e das respectivas estruturas de apoio, ainda é mínimo em relação ao número de pontos de concentração de descarga de pescado, e grande parte dos existentes podem ser considerados obsoletos e inadequados. A simples existência de um cais, ou de uma unidade frigorífica, não constituem por si um porto pesqueiro à altura das necessidades.

É fundamental lembrar que não basta desembarcar bem uma produção, mas também é necessário saber processá-la e distribuí-la bem. São os portos e as suas instalações os responsáveis por esse desempenho conjunto, do qual dependem basicamente, por um lado o pescador como gerador de uma produção, e por outro, o comprador encarregado de fazer chegar essa produção aos centros consumidores.

São os Terminais Pesqueiros as Unidades cruciais que funcionam como polo de desenvolvimento dessas atividades, e como tal eles terão de constituir a "espinha dorsal" de toda a estrutura pesqueira no país.

Certamente que a sua viabilização só será possível nos centros onde as duas atividades, produção e comercialização, ocorram simultaneamente, sendo que aos Entrepostos caberá a tarefa de suprir lacunas, quer nos polos de produção afastados dos centros de comercialização, quer ao longo das cadeias de distribuição e comercialização afastadas dos centros de

produção.

O ato de vender o pescado quando desembarca, é uma necessidade absoluta do pescador, quer opere ele individualmente, quer cooperativado, e independe do local onde ocorra essa descarga, quer seja numa simples praia, ou em qualquer instalação portuária mais sofisticada. Essa venda contudo, nem sempre é possível ser efetuada da forma mais direta e desejável em virtude de condicionalismos vários, que vão desde a carência de estruturas adequadas até a reais impedimentos de ordem técnica, geográfica, e outros.

Contudo temos de convir que deve constituir preocupação dos governos responsáveis, estudar, analisar, e executar projetos que tragam soluções para superar essas dificuldades, de maneira que um produto tão valioso como o pescado, possa chegar do produtor ao consumidor, pelo menor número possível de mãos, para evitar custos desnecessários e intermediações perniciosas.

Na prática distorções ocorrem provocando o aparecimento de figuras nos circuitos de comercialização, que não desempenham de fato as atribuições que podem aparentar, por falta de condições próprias para exercer a função, ou porque as próprias estruturas oficiais de comercialização não são bem definidas e carecem de regras e legislação adequadas.

Tais distorções são a causa principal do fortalecimento do intermediário que apesar de necessário, nestes casos, converte-se com frequência no fator preponderante regulador de todo o sistema, chegando, inclusive, a impor modalidades e costumes que correspondem a seus interesses particulares, quase sempre em conflito com os legítimos interesses dos produtores e consumidores.

A tomada de consciência da importância da pesca na economia nacional, por parte dos órgãos governamentais, foi capaz de gerar forças necessárias à elaboração deste relatório, com vistas à avaliação e ao equacionamento dos problemas relativos à estrutura portuária pesqueira, setor vital para o desenvolvimento da pesca no Brasil.

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Acolhendo proposição da Secretaria Nacional de Produção Agropecuária e Superintendência do Desenvolvimento da Pesca, foi criado em 21.11.78, através da Portaria Ministerial 1042/78 - MA, o presente Grupo de Trabalho com a finalidade de proceder a um levantamento de estudos e trabalhos para subsidiar a formulação de Diretrizes e da Política Nacional de Terminais e Entrepostos Pesqueiros.

O Grupo de Trabalho foi constituído por elementos da Secretaria Nacional de Defesa Agropecuária (SNAD), Secretaria Nacional de Abastecimento (SNAB), Superintendência do Desenvolvimento da Pesca (SUDEPE), Companhia Brasileira de Armazenamento (CIBRAZEM), Companhia Brasileira de Alimentos (COBAL) e Empresa Brasileira de Assistência Técnica e Extensão Rural (EMBRATER), ficando a cargo da Secretaria Nacional de Produção Agropecuária (SNAP), a responsabilidade de coordenar o Grupo de Trabalho.

II - CONCEITOS

O primeiro problema que se põe a um técnico que hoje se dedique ao estudo ou à execução de qualquer projeto ligado às estruturas portuárias pesqueiras, é o da terminologia empregada.

Já se tornou lugar comum designar um porto pequeiro como um elo de ligação entre as fontes de produção e os centros de consumo, entre o mar e a terra firme.

Sendo natural ou artificial, o porto pesqueiro oferece às embarcações, de uma forma geral, condições de refúgio contra as tormentas, e meios adequados para que elas recebam suprimentos e combustíveis, sofram reparos, e efetuem as suas operações de carga e descarga. Para atender a todas essas facilidades em terra, necessárias ao desempenho destas atividades, surgem então estruturas de retroporto que, consoante o grau de desenvolvimento econômico do país, os condicionalismos locais e a importância dos quantitativos produzidos, tomam as mais diversas formas e tamanhos.

As definições do tipo de porto pesqueiro, podem ser tantas quantos forem os centros de pesca espalhados pelo planeta, pois não existem sequer dois deles iguais, com as mesmas características naturais e/ou artificiais, mas sim, cada um deles servindo basicamente aos interesses da pesca local.

Tecidas estas considerações, o Grupo de Trabalho julgou necessário fixar os conceitos a seguir enumerados a fim de uniformizar a terminologia empregada no presente relatôrio, visando sua melhor compreensão.

PORTO PESQUEIRO - É qualquer local situado na faixa marítima, ou à margem de uma bacia hídrica, onde se concentre a descarga de pescado, proveniente de uma ou mais frotas pesqueiras.

O PORTO PESQUEIRO poderá possuir, ou não, qualquer tipo de estrutura artificial com vistas ao mais perfeito desempenho das suas atribuições, e situar-se-á, sempre que possível, em locais naturalmente protegidos e favoráveis às operações inerentes à sua finalidade.

PORTO PESQUEIRO NATURAL - É o local que oferece condições naturais de abrigo contra intempéries, e por outro lado facilita as operações de carga e descarga das embarcações de pesca.

PORTO PESQUEIRO ARTIFICIAL - É o porto originado por obras hidrográficas que visem criar condições de abrigo, e de logística para operar embarcações de pesca.

ENTREPOSTO DE PESCA - É toda e qualquer estrutura erigida, dentro ou fora da área do PORTO PESQUEIRO, com a finalidade específica de apoiar a produção pesqueira, em qualquer fase da sua distribuição e comercialização:

- a) Dessa forma poderemos encontrar um ENTREPOSTO DE PESCA em qualquer ponto do País, localizado somente em função do papel que desempenha na respectiva cadeia de distribuição e comercialização.
- b) De acordo com as finalidades a atingir e os recursos disponíveis, o ENTREPOSTO DE PESCA normalmente possui instalações e equipamentos, mais ou menos sofisticados adequados ao manuseio, beneficiamento e conservação do pes

cado. Quando localizado em um PORTO PESQUEIRO, geralmente é dotado de estruturas e equipamentos que facilitem as operações de descarga das embarcações pesqueiras.

- c) Nos ENTREPÓS DE PESCA a conservação do pescado, como produto altamente perecível, faz-se por meio da utilização do frio, através do acondicionamento em gelo, ou através do processo de congelamento.

TERMINAL PESQUEIRO - É o ENTREPÓS DE PESCA construído na área de um PORTO PESQUEIRO, que além das suas atribuições como apoio logístico à descarga e outras operações das embarcações de pesca, destina-se fundamentalmente à primeira comercialização da produção e a desempenhar um papel regulador de mercado, através da organização de qualquer sistema de vendas da produção, proporcionando ao pescador por um lado, e ao distribuidor por outro, estruturas e serviços de caráter eminentemente públicos.

- a) São características principais dos TERMINAIS PESQUEIROS, a existência de infraestrutura adequada às necessidades e ao apoio dos seus usuários, em especial de serviços paralelos de defesa dos interesses dos pescadores como produtores, tais como, fornecimento de combustíveis, energia elétrica, água potável e gelo, postos bancários, escritórios, depósitos de materiais e sobressalentes, cantinas, áreas de lazer, etc.

- b) De acordo com as necessidades de cada caso e a disponibilidade de recursos humanos, técnicos e financeiros, podem surgir nas áreas dos TERMINAIS PESQUEIROS, em perfeito entrosamento de atividades, estruturas destinadas à armazenagem frigorífica de pescado congelado, e indústrias transformadoras do ramo.

São características comuns aos TERMINAIS e aos ENTREPÓSITOS PESQUEIROS, a existência de estruturas apropriadas para:

- a) Armazenar, sob regime frigorífico os excessos de produção não comercializáveis.
- b) Produzir o gelo capaz de alimentar as necessidades da produção pesqueira, quer para as embarcações, quer para a comercialização e posterior distribuição do pescado.

A definição de TERMINAL ou de ENTREPÓSITO, não dependerá, portanto, da grandeza do empreendimento, mas sim das suas características e do papel desempenhado pela Unidade no Setor.

MERCADO DE PRODUÇÃO - Mercado de produção ou mercado do produtor, como em alguns casos é chamado, é aquele em que se processa a primeira comercialização do pescado.

Sendo que o pescador por definição não é transportador, infere-se logicamente que esse tipo de mercado pesqueiro tem de ser implantado no próprio local de descarga das embarcações.

Como já definimos, esse local com estas características, é o Terminal Pesqueiro,

e compete à sua administração exercer o controle, a orientação, e a fiscalização do respectivo mercado, para mantê-lo i sentido de distorções e de intermediação desnecessária.

III - ANÁLISE SETORIAL

Podemos afirmar seguramente que no Brasil, durante os últimos quinze anos, a intervenção Estatal, no que diz respeito ao Setor de Terminais e Entrepostos Pesqueiros, registrou-se de uma forma desordenada, sem a coordenação desejável, e sem o respaldo imprescindível de uma legislação adequada.

Tais fatos levaram ao desperdício demasiado oneroso de esforços e recursos humanos e financeiros, geralmente divididos de forma tão parcimoniosa. Inúmeros exemplos destas negativas podem ser observados nos projetos de construção de Terminais e Entrepostos Pesqueiros existentes, mas jamais concretizados.

Tem sido preocupação comum dos Governos e dos Empresários ligados ao Setor Pesqueiro tentar superar estas deficiências, mas infelizmente, tem-se observado uma tendência bastante generalizada de abordar o problema à margem da realidade, particularmente no que tange aos estudos e à execução de projetos de Terminais e Entrepostos Pesqueiros.

Esta tendência tem, via de regra, sua origem no desejo de ultrapassar o estágio em que o Setor vem desenvolvendo-se, e ganhar os anos perdidos de uma só vez e de maneira espetacular. Almeja-se dessa forma, saltar de uma pesca quase primitiva, ao exercício desta atividade através dos meios de produção e instalações mais modernas possíveis, no afã de colocar-se entre os países que, por um progresso evolutivo mantêm-se na vanguarda do progresso pesqueiro.

Longe de conduzir a um progresso efetivo, esse posicionamento torna-se na maioria das vezes, em um fator adverso à finalidade pretendida. Recursos polpudos foram dispendidos na confecção de inúmeros projetos de construção de portos pesqueiros, em sua esmagadora maioria obras faraônicas, que

felizmente deve-se frizar, permaneceram em muitos quilos de papel, com algumas raras e infelizes exceções.

Por outro lado, a falta de coordenação superior e a inexistência de uma linha política abrangente para todas as atividades ligadas aos portos pesqueiros, nunca permitiram o afloramento de pescadores organizados, conscientes de seu papel fundamental, e capazes de exercer a contento a sua tarefa diária, constituídos como o verdadeiro esteio do Setor.

Na falta dessas condições, em contrapartida, conforme já foi assinalado, tem-se contribuído para o fortalecimento da figura do intermediário.

Feitas estas considerações, que são julgadas básicas para a melhor compreensão do presente relato, o Grupo de Trabalho apresenta a seguir uma análise descritiva da realidade atual do País, no que tange à Produção Pesqueira e à existência de facilidades para a descarga e comercialização de pescado.

Tendo em vista os inúmeros dados estatísticos fornecidos e analisados pelo III PLANO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO DA PESCA 1975 - 1979 (III PNDP), elaborado pela SUDEPE, o Grupo de Trabalho, para maior objetividade, julgou por bem somente apresentar neste relatório certas informações atualizadas de interesse específico de sua missão.

Assim, o QUADRO 01 mostra para 1977, a produção brasileira de pescado de águas marinha e doce, por classe de recursos pesqueiros explorados e unidade da Federação. A análise deste quadro, confirma a tendência de crescimento gradativo contínuo do setor, diagnosticada no III PNDP (1975 - 1979), constituindo exceção algumas reduções a nível estadual (quase sempre decorrentes de fatores naturais) e o espetacular incremento da produção da Região Norte.

O QUADRO 02 apresenta a distribuição regional da mão-de-obra existente no país engajada na Indústria de Pesca em 1977 (pescadores artesanais, operários, pessoal ad

QUADRO 01 - PRODUÇÃO NACIONAL DE PESCADO POR ESTADO - ANO 1977

E S T A D O	Quantidade (t)										Total Geral	(%)
	ÁGUA MARÍTIMA						ÁGUA DOCE					
	Total	Peixes	Crustaceos	Moluscos	Queleoneos	Cetaceos	Total	Peixes	Crustaceos	Queleoneos		
Rondônia	-	-	-	-	-	-	1.309	1.309	-	-	1.309	0,17
Acre	-	-	-	-	-	-	731	731	-	-	731	0,10
Amazonas	-	-	-	-	-	-	36.877	36.877	-	-	36.877	4,90
Roraima	-	-	-	-	-	-	192	-	-	-	192	0,03
Pará	23.070	18.153	4.439	460	18	-	63.498	58.752	4.739	7	86.568	11,50
Amapa	434	434	-	-	-	-	801	801	-	-	1.235	0,16
Maranhão	44.099	32.681	10.608	810	-	-	19.475	18.479	996	-	63.574	8,45
Piauí	1.840	1.486	351	3	-	-	1.877	1.827	50	-	3.717	0,49
Ceará	20.530	15.220	5.310	-	-	-	12.704	11.267	1.473	-	33.234	4,42
Rio Grande do Norte	10.127	8.043	2.009	75	-	-	3.088	2.818	270	-	13.215	1,76
Paraíba	7.421	2.421	1.153	22	-	4.120	4.818	4.367	451	-	12.239	1,63
Pernambuco	3.107	2.512	546	48	1	-	1.645	1.526	119	-	4.752	0,63
Alagoas	1.963	1.723	188	52	-	-	584	439	145	-	2.547	0,34
Sergipe	2.156	1.832	314	10	-	-	699	418	281	-	2.855	0,38
Bahia	18.704	14.908	3.177	612	20	-	4.973	3.861	1.109	3	23.677	3,15
Minas Gerais	-	-	-	-	-	-	2.328	2.326	2	-	2.328	0,31
Espirito Santo	8.741	7.037	1.702	2	-	-	105	83	20	2	8.846	1,18
Rio de Janeiro	126.205	116.881	9.032	292	-	-	1.092	932	160	-	127.297	16,91
São Paulo	79.699	68.182	11.280	237	-	-	3.714	3.679	35	-	83.413	11,07
Paraná	5.848	904	2.795	2.149	-	-	673	665	8	-	6.521	0,87
Santa Catarina	95.480	81.044	14.149	287	-	-	205	205	-	-	95.685	12,71
Rio Grande do Sul	134.737	131.629	2.459	659	-	-	3.380	3.308	72	-	138.117	18,35
Mato Grosso	-	-	-	-	-	-	3.149	3.149	-	-	3.149	0,42
Goiás	-	-	-	-	-	-	497	497	-	-	497	0,07
Distrito Federal	-	-	-	-	-	-	30	30	-	-	30	0,00
T O T A L	584.161	505.086	69.512	5.708	39	4.120	168.444	158.548	9.894	12	752.605	100,00
(%)	100,00	86,40	11,90	0,98	0,01	0,71	100,00	94,12	5,88	-	-	-

Fonte: Estatística da Pesca 1977 - SUDEPE.

QUADRO 02 - MÃO DE OBRA EXISTENTE

- Distribuição Regional dos Pescadores Artesanais, Operários e Pessoal Administrativo das Indústrias e Frota Pesqueira - 1977.

Unidades da Federação	Pescadores Artesanais (*)	Mão-de-Obra nas indústrias (*)	Total
<u>REGIÃO NORTE</u>	<u>81.760</u>	<u>1.312</u>	<u>83.072</u>
Amazonas	37.989	289	38.278
Pará	40.014	1.023	41.037
Roraima	500	-	500
Rondônia	1.000	-	1.000
Amapá	1.300	-	1.300
Acre	957	-	957
<u>REGIÃO NORDESTE</u>	<u>165.340</u>	<u>2.346</u>	<u>167.686</u>
Maranhão	68.000	40	68.040
Piauí	9.000	20	9.020
Ceará	17.808	1.068	18.876
Rio Grande do Norte	10.000	718	10.718
Paraíba	4.492	375	4.867
Pernambuco	10.000	76	10.076
Alagoas	5.040	49	5.089
Sergipe	6.000	-	6.000
Bahia	35.000	-	35.000
<u>REGIÃO SUDESTE</u>	<u>56.146</u>	<u>11.637</u>	<u>67.783</u>
Minas Gerais	812	-	812
Espírito Santo	16.029	3.120	19.149
Rio de Janeiro	34.935	4.832	39.767
São Paulo	4.370	3.685	8.055
<u>REGIÃO SUL</u>	<u>68.700</u>	<u>8.466</u>	<u>3.730</u>
Paraná	3.700	30	3.730
Santa Catarina	30.000	3.163	33.163
Rio Grande do Sul	35.000	5.273	40.273
<u>REGIÃO CENTRO OESTE</u>	<u>1.715</u>	<u>-</u>	<u>1.715</u>
Mato Grosso	1.715	-	1.715
TOTAL	373.661	23.761	397.422

Fonte: Avaliação da Indústria Pesqueira - PDP-1975, Planos Estaduais de Desenvolvimento da Pesca, Planos de Assistência Técnica e Extensão Pesqueira - PES CART, Documentos da SUDEPE.
 (*) Dados estimados.

ministrativo das indústrias e frota pesqueira).

Nos itens seguintes, apresenta-se uma descri
ção da situação em cada Região do País.

REGIÃO NORTE

O QUADRO 03 mostra os principais pontos de descarga de pescado da Região, aquela que vem demonstrando um maior incremento numérico nos volumes desembarcados. Os Estados do Amazonas e do Pará são os principais responsáveis por este crescimento, sendo as descargas no Acre e nos Territórios relativamente insignificantes.

Com exceção do Pará, a Região Norte não dispõe de quaisquer instalações adequadas ao desembarque e comercialização de pescado. A situação é aflitiva em certas localidades, em especial Manaus, o mais importante porto pesqueiro de água doce do Brasil. Nessa cidade, a inexistência destas instalações é um obstáculo para o melhor aproveitamento dos recursos pesqueiros da região, ocasionando perdas significativas por deterioração e a comercialização de produtos de baixa qualidade. Em que pese Manaus haver sido eleita como uma meta prioritária pelo III PNDP para a edificação de um Terminal Pesqueiro, este objetivo não foi até então alcançado, apesar dos estudos em realização.

No Estado do Pará, Belém concentra o maior volume de desembarques, contando com instalações de descarga pertencentes a particulares que recebem grande parte do pescado a destinar-se ao processamento para o mercado externo. Entretanto, o tradicional porto do Ver-o-Peso, local utilizado pelos barcos de pesca artesanal, não reúne condições mínimas para esta finalidade, prejudicando principalmente o comércio local da produção. Analogamente a Manaus, Belém também foi considerada como uma meta prioritária pelo III PNDP para a construção de um Terminal Pesqueiro, objetivo que também não foi alcançado apesar dos estudos em realização.

Ainda no Pará, na ilha de Marajó, acha-se em funcionamento o Entreposto de Soure, planejado e edificado pela SUDEPE, com recursos do POLAMAZÔNIA.

Em construção, com os mesmos recursos do PDI MAZÔNIA, acham-se os Entrepostos de Arari, na Ilha de Marajó e de Macapá, no Território do Amapá. Vale a pena frisar que Macapá, foi também escolhida pelo III PNDP como meta de segunda prioridade para a construção de um Terminal Pesqueiro. Finalmente, a SUDEPE vem ainda elaborando os estudos de viabilidade técnica econômica para a construção de Entrepostos em Vigia e Marapanim, também no Pará.

QUADRO 03 - PRINCIPAIS PONTOS DE DESCARGA DE PESCADO DA REGIÃO NORTE

MUNICIPIOS	LOCAIS DE DESEMBARQUE
<u>ESTADO DO ACRE</u>	
Cruzeiro do Sul Sena Madueira Tarauaca Feijó	Cruzeiro do Sul Sena Madueira Tarauaca Feijó
<u>ESTADO DO AMAZONAS</u>	
Benjamim Constant	Feira da Camara Feira do Marco Portobrás
Manaus	Porto Panair Porto A. Lisboa
Tefé	Porto do Mercado Porto Rei Pirarucu
Coari	Porto Escadaria
Manacapuru	Porto do Mercado
Itacoatiara	Mercado Central Porto Jauary Porto Araújo Costa Frigorífico Brasília
Maués	Mercado
Parintins	Mercado
<u>TERRITÓRIO DE RORAIMA</u>	
Boa Vista Caracarai	Boa Vista Caracarai

TERRITÓRIO DE RONDONIA

Porto Velho
Guajarã Mirim

Porto Velho
Guajarã Mirim

ESTADO DO PARÁ e TERRITÓRIO DO AMAPÁ

Belém

Ver-o-Peso
Cidade Velha (Indústria)
Icoaraci (Indústria)
Trapiche de Icoaraci

Vigia

Mercado Municipal
Mercado do Arapiranga

São Caetano de Odivelas

Trapiche Municipal
Trapiche de Cachoeira
Boa Vista

Curuçã

Mercado da Frente
Mercado do Bosque
Mercado do Abade
Caratateua
Murajã

Marapanim

Mercado da Barraca
Mercado Municipal
Sossego (Murudã)
Alegre (Murudã)

Maracanã

Trapiche Municipal

Primavera

São João de Pirabas

Salinópolis

Porto Grande

Bragança

Porto da Frente

Trapiche Municipal

Cais

Escadinha

Augusto Correa

Trapiche Municipal

Soure

Mercado Municipal

São Pedro

Santa Marta

Cametã

Mercado de Cima

Trapiche Municipal

Santarém

Cais

Moinha

Mercado Modelo

Mercado da Vila Arigõ

Mercado de Porto Santana

Mercado Mangueirão

Macapã

Igarapê das Mulheres

REGIÃO NORDESTE

Esta região foi analisada em detalhes pelo consórcio ADIPLAN/EIU/IPC que em 1976 apresentou à SUDENE o documento definitivo de seu trabalho ("Terminais Pesqueiros no Nordeste do Brasil").

Da leitura deste documento verifica-se que, do ponto de vista de recursos aquáticos marinhos, o panorama é geralmente desfavorável, com a única possível exceção do Maranhão. Nesse Estado, tanto em águas ao largo como em águas estuarinas, os níveis atuais de pesca poderão ser substancialmente aumentados. Assim, o maior potencial de produção regional parece estar no aumento da exploração dos estoques naturais em águas doces e salobras e no cultivo de pescado nestas águas.

O QUADRO 04 mostra os principais pontos de descarga de pescado na região, em número bastante elevado, como uma resultante das dimensões da área e da intensidade da pesca artesanal nela efetuada. A maioria esmagadora desses locais consiste em uma simples praia ou ancoradouro situados à margem de enseadas, baías, lagoas, açudes ou cursos d'água, desprovidos de quaisquer instalações adequadas à finalidade. As embarcações pagueiras e lagosteiras dispõem de um pequeno cais em Camocim -CE, de uma faixa do porto comercial de Fortaleza-CE, dos trapiches de empresas privadas em Natal e do Entrepasto de Pesca de Recife.

Um número mínimo desses locais dispõe de facilidades para a produção de gelo, refrigeração e/ou frigorificação de pescado.

Merece um destaque especial nesta Região a área do "Polígono das Secas", com cerca de 1.000.000 km², compreendendo, à exceção do Maranhão, zonas de todos os Estados do Nordeste e ainda parte do Estado de Minas Gerais. Nesta área, visando primordialmente desenvolver uma acentuada e agressiva politica de açudagem que possibilitasse o armazenamento de água.

criando condições à conservação dos recursos naturais vivos, o DNOCS conta atualmente com 253 reservatórios, achando-se 101 deles sobre administração direta deste Órgão.

O QUADRO 05 mostra os aspectos gerais dos 10 mais importantes açudes administrados pelo DNOCS no ano de 1978, com relação à produção pesqueira. Em 1976, um projeto integrado por diversos órgãos (PESCART/SUDENE/DIPOA/DNOCS/CIBRAZEM) realizou um estudo minucioso da pesca nestes açudes, visando o aprimoramento das condições de beneficiamento e comercialização do pescado neles capturado. Nenhum deles dispõe de facilidades adequadas para a descarga, beneficiamento e comercialização do pescado.

Sobradinho, o maior lago artificial do Brasil, à semelhança dos açudes do DNOCS, salienta-se como um grande potencial de recursos aquáticos, não possuindo, entretanto, quaisquer facilidades para a descarga, beneficiamento e comercialização de pescado.

O III PNDP não programou a construção de qualquer Terminal Pesqueiro na Região Nordeste, tendo em vista talvez o trabalho do Consórcio ADIPLAN/EIU/IPC. Por sua vez, o estudo em apreço recomendou somente a execução de melhoramentos nas facilidades de desembarque existentes em Fortaleza, Natal e Ilheus e vários projetos-piloto no setor artesanal (Pirambu-PE, Ribamar-MA, São Lucas/Cururupu-MA, Pontal-BA e Rio Vermelho-BA). Dependendo do sucesso ou insucesso destes últimos projetos subsequentes poderiam ser preparados e implantados gradualmente.

Por outro lado, o PROPESCA (PROJETO DE DESENVOLVIMENTO DA PESCA ARTESANAL DA GRANDE NATAL) e o Governo do Estado do Rio Grande do Norte elaboraram o estudo de viabilidade para implantação do Entreposto Pesqueiro da cidade de Natal, a ser financiado pelo BIRD (Banco Interamericano de Reconstrução e Desenvolvimento).

Ainda em fase de estudo acham-se os Entrepostos Pesqueiros de Pirambu-SE e Salvador-BA, sobre os quais a SUDEPE empreende análise de sua viabilidade técnico-econômica.

Em Fortaleza-CE, a PORTOBRÁS e a Cia Docas do Ceará, construíram as estruturas portuárias que permitirão a instalação de futuro Terminal Pesqueiro, cujos estudos decorrem no momento, com o envolvimento da CIBRAZEM e SUDEPE.

Finalmente, acaba de ser entregue ao Governo Brasileiro o "ESTUDO DE VIABILIDADE PARA UM SISTEMA PILOTO DE DISTRIBUIÇÃO DAS CAPTURAS DOS PESQUENOS PESCADORES ARTESANAIS DO ESTADO DO MARANHÃO", documento preparado por uma missão de técnicos da FAO dentro de um Projeto específico SUDEPE-FAO para a região. Este documento propõe, entre várias e detalhadas recomendações, a construção de um pequeno Terminal Pesqueiro em Porto Grande, na cidade de São Luiz-MA e de 04 "estações" de descarga de pescado nas localidades de Guimarães, Cururupu, São José do Ribamar e Praia da Raposa.

QUADRO 04 - PRINCIPAIS PONTOS DE DESCARGA DE PESCADO DA REGIÃO NORDESTE

MUNICIPIOS	LOCAIS DE DESEMBARQUE
<u>ESTADO DO MARANHÃO</u>	
Tutóia	Praia da Barra Praia de S. José Praia da Moita Grande
Barreirinhas	Arpoador Atins Mandacaru
Primeira Cruz	Primeira Cruz Travosa Areinha
Humberto de Campos	Santa Clara Ilha Grande Ilha de Mucundiba
Icatu	Polina Icatu Mamuna
São Luis	Tapera Dique Desterro
São José de Ribamar	Quebra Pote Vieira Barbosa Saco

Paço do Lumiar

Praia da Raposa
Porto do Gauaiba
Porto do Mocajutuba
Pau Deitado

Guimarães

Praia do Araçagi
Guimarães
Cumã
Genipauba
Praia do Aruoca

Cedral

Cambaisto
Itapiranga
Caranqueijo
Baiacu
Porto de Baixo
Porto Rico
Outeiro
Pericaua
Porto do Catiaua

Cururupu

Cocal
Prainha
Mangunça
Croa Alta
Maracujatua
Caçacoeira
Peru
São Lucas
Guajerutua
Valha-me-Deus
Carrapato
Mucunã
Lençóis
Bate Vento
Praia do Meio
Urumaru

Bacuri

Guarã
Cajual dos Pereiras
Sarnambi

Turiaçu

Candido Mendes

Godofredo Viana

Tuncuzal
Baleia
Croinha
Apicum Açu
Barreira
Jabaroca
Turiaçu
Castanha1
Cunhã-Cuema
Igarapê Grande
Miranda
Sababa
Atim
Santa Barbara
Apeuzinho
Apeu de Fora
Cajueiro
Cararã
Prainha
Mupeua
Candido Mendes
Estandarte
Godofredo Viana
Pta. do Jardim
S. J. de Pericaua
Boa Vista de S. Jorge
São Jorge
Praia dos Borges
Praia do Japõ
Praia do Peixinho

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

ESTADO DO PIAUÍ

Luiz Correa

Parnaíba

Cajueiro de Baixo

Barra Grande

Coqueiro

Luiz Correia

Triangulo

Parnaíba

Pedra do Sal

Morros da Mariana

ESTADO DO CEARÁ

Aracati

Berberibe

Cascavel

Aquiraz

Fortaleza

Cancaia

São Gonçalo do Amarante

Paracuru

Trairi

Itapipoca

Acarau

Icapui

Redonda

Canoa Quebrada

Aracati

Fortim

Barrinha

Uruan

Morro Branco

Caponga

Iguape

Praia Mansa

Cais Pesqueiro

Porto dos Botes

Mucuripe

Boi Choco

Poço da Draga

Cambuco

Pecém

Paracuru

Lagoinha

Mundaú

Baleia

Sabiaguaba

Almofala

Porto do Barco

Cacimbas

Acarau

Camocim

Barrinha
 Preã
 Serrote
 Lago Grande
 Tatajuba
 Camocim
 Bitupita

ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE

Baia Formosa

Canguaretama

Tibau do Sul

Nisia Floresta

Natal

Extremoz

Cearã-Mirim

Maxaranguape

Touros

São Bento do Norte

Galinhos

Guamarê

Macau

Carnambais

Praia de Baia Formosa

Porto de Canguaretama

Praia de Pipa

Praia de Tibau do Sul

Porto de Nisia Floresta

Canto do Mangue

Cais da Empesca

Cais da Confrio

Cais da Pesca Alto Mar

Cais da Norte Pesca

Praia de Pitanguí

Praia de Muriu

Desembarcadouro da Frinape

Praia de Maxaranguape

Praia de Maracajaú

Praia do Rio do Fogo

Praia de Touros

Praia de Cajueiro

Praia de S. Miguel de Touros

Praia de Caiçara do Norte

Praia de Galinhos

Praia de Guamarê

Praia de Diogo Lopes

Porto de Macau

Porto do Matadouro

Porto do Mangue

Areia Branca

Praia de Areia Branca
Cais da Ipeca
Cais da Pesca Alto Mar
Desembarcadouro de Ponta do Mez
Desembarcadouro de Cristóvão

ESTADO DA PARAÍBA

Pitimbu

Pontinha
Acaū
Pitimbu
Ponta de Coqueiros

João Pessoa

Tambau
Penha

Cabedelo

Poço
Ponta do Mato

Bayeux

Camalaū
Janhauā

Santa Rita

Oficina
Moinho
Varzea Nova
Forte Velho

Rio Tinto

Ribeira
Tambauzinho

Baia da Traição

Tramataia
Marcação
Camurupim
Baia da Traição

Lucena

Lucena
Ponta de Lucena
Fagundes

ESTADO DE PERNAMBUCO

São José da Coroa Grande

Pau a Pique

Rio Formoso

Tamandarē

Sirinhaem

Barra de Sirinhaem

Cabo

Jaboatão

Recife

Olinda

Paulista

Igarassu

Itamaracã

Goiana

Guaibu

Suape

Piedade

Pina

Cais de Santa Rita

Carmo

Pau Amarelo

Cacimba do Forno

Camboa

Baixa Verde

Pontas de Pedras

Carne de Vaca

ESTADO DE ALAGOAS

Piaçabuçu

Coruripe

São Miguel dos Campos

Roteiro

Barra de São Miguel

Maceió

Barra de Santo Antonio

Paço de Camaragibe

São Miguel dos Milagres

Japaratinga

Maragogi

Pilar

Mercado do Peixe

Praia do Peba

Pontal do Coruripe

Sítio França

Porto da Usina

Posto da Colonia

Murilo G. Ferreira

Manoel Rosa Filho

Fernão Velho

Bebedouro

Vergel do Laço

Jaraguã

Pajuçara

Pontal da Barra

Paripueira

Barra de Santo Antonio

Barra de Camaragibe

Mercado

Porto da Rua.

Mercado de Japaratinga

Mercado de Maragogi

Oliveira e Silva

Marechal Deodoro

Boca do Rio
Mercado São PedroESTADO DE SERGIPEAracajū
São Cristóvão

Santa Luzia Doitany
Brejo Grande
Pirambu
Ilha das Flores
Indiaroba
Maruim
Nossa S. do Socorro
NeópolisAracajū
São Cristóvão
Mosqueiro
Praia do Crasto
Povoado do Cabeço
Pirambu
Ilha das Flores
Indiaroba
Maruim
Porto da Areia
NeópolisESTADO DA BAHIAMucuri
Viçosa
Caravelas

Alcobaça

Prado
Porto Seguro

Ilhêus

Camamu
ValençaPorto de Mucuri
Porto do Rio Peruípe
Ponta da Areia
Porto de Caravelas
Barra de Caravelas
Porto de Alcobaça
Praia de Alcobaça
Porto do Prado
Cais da Empresa Pesqueira
Cais da Coopessulba
Praia da Tarifa
Santa Cruz de Cabrália
Ilhêus
Pontal
Malhado
Camamu
Porto do Mercado
Porto do Tendo
Porto do Cais

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Canavieiras	Porto do Reginaldo Porto de João Lalau Marisco da Bahia Biridimba Mercado Geral
Belmonte	Belmonte Coroa Conceição Baiacu Barra do Pote Coqueiros Porto de Maragogipe Nagê Acupe
Belmonte	Mercado de São Francisco
Magagogipe	Cobaiaba Rampa do Mercado Cais da Friusa São Joaquim Senhor dos Passos Itapoã Rio Vermelho Porto da Barra Praia da Preguiça Unimar
Santo Amaro	Porto de Salinas
Salvador	Santiago Arembepe Guarajuba Santiago
Salinas da Margarida	
Santiago	
Camaçari	
Cachoeira	

QUADRO - 05
ASPECTOS GERAIS DOS 10 MAIS IMPORTANTES AÇUDES
ADMINISTRADOS PELO DNOCS NO ANO DE 1978

AÇUDE / ESTADO	Produção t/ano	Pescador em Exercício (Média Mensal)	Produção por Pescador (Média Mensal/Kg)	Valor da Produção Cr\$	Rendimento Pescador Cr\$ /ano
Araras, CE	1.560	594	218	11.528.542,00	19.408,00
Arrojado Lisboa, CE	2.800	167	1.397	27.194.216,00	162.839,00
Orós, CE	1.690	332	424	8.719.774,00	26.264,00
Pereira Miranda, CE	816	124	549	7.790.783,00	62.829,00
Poço da Cruz, PE	494	131	314	4.573.800,00	34.914,00
Estevam Marinho e Mãe - D'água, PB	2.152	482	372	24.317.471,00	50.451,00
Cocorobô, BA	1.064	91	975	12.412.966,00	136.406,00
Jacurici, BA	3.172	456	579	36.941.968,00	81.013,00
Epitacio Pessoa, PB	601	173	289	5.634.427,00	32.568,00

FONTE: DNOCS/DIPIS

REGIÃO SUDESTE

O QUADRO 06 enumera os principais pontos de descarga da Região, que apresenta um crescimento contínuo em seus desembarques anuais, além de concentrar um importante parque industrializador de recursos aquáticos e constituir-se no maior centro consumidor do pescado.

Esta Região representa em termos de investimento global na pesca brasileira aquela de maior significação, operando como verdadeiro termômetro do sistema de comercialização de pescado fresco e congelado do Brasil. Esta característica dá uma relevância particular à área, quanto à existência de portos pesqueiros e sua infraestrutura paralela.

Por estes motivos já há muito conta com dois tradicionais Entrepósitos Pesqueiros - o Entrepósito da Praça 15 no Rio de Janeiro-RJ e o de Santos-SP, ambos edificadas pelo Governo Federal e na atualidade sob a responsabilidade da CIBRAZEM.

Obviamente, a Localização destes Entrepósitos visou exatamente a proximidade com as duas maiores "bocas" da Nação: as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro.

O Entrepósito de Pesca de Santos até bem pouco não reunia condições mínimas para a descarga da frota pesqueira que o utilizava. A CIBRAZEM preocupava-se com as possibilidades para o seu aprimoramento, entretanto, tendo em vista a elaboração pela SUDELPA (Superintendência do Desenvolvimento do Litoral Paulista) do estudo de viabilidade para a construção de um novo Terminal Pesqueiro em Bertioga, o Entrepósito prosseguia suas operações sem quaisquer melhorias. Comprovando-se a inviabilidade do projeto de Bertioga, pôde a CIBRAZEM levar avante o seu plano de reformas para o antigo Entrepósito. Assim, ampliou-se seu cais de atracagem, o suprimento de água e gelo foi aumentado, reformaram-se as instalações frigoríficas, novos e modernos equipamentos foram implantados para o transpor

te, lavagem e seleção do pescado. Dentro em breve será nele implantada a venda das descargas através do sistema de leilão. Tudo isto faz com que a sistemática operacional adotada naquele estabelecimento revista-se de características pioneiras no setor, merecendo um acompanhamento cuidadoso de todos os interessados.

Ainda no Estado de São Paulo, foi recentemente construído um Entreposto de Pesca em Cananéia, dispondo de uma infraestrutura razoável para os fins a que se destina, porém, enfrentando algumas dificuldades operacionais.

O Entreposto de Pesca da cidade do Rio de Janeiro, construído em 1940 e considerado estabelecimento modelo no gênero, tornou-se totalmente inadequado. Sua estrutura física e instalações são obsoletas e sua localização não permite um aprimoramento além de ser prejudicial à comunidade. Dois projetos estudando a viabilidade técnico-econômica para a construção de um novo Terminal para a Baía de Guanabara, o primeiro no Caju e o segundo em Niterói, foram concluídos, porém, a implantação de quaisquer deles não foi sequer iniciada. No momento, estudos com esta finalidade estão sendo retomados.

A cidade de Vitória-ES, que utilizava instalações improvisadas de seu porto comercial para a descarga de embarcações pesqueiras, dispõe de um pequeno Entreposto, edificado e gerenciado por particulares. Na verdade, diversas empresas pesqueiras e algumas cooperativas de pesca dispõem de facilidades para o desembarque e processamento de pescado na região, salientando-se aquelas localizadas nos litorais paulista e fluminense.

Apesar da existência das estruturas de descarga enumeradas para a região, pode-se afirmar que existe uma carência acentuada destas instalações na área, excetuando-se Santos, Cananeia e Vitória. Na verdade, locais de grande concentração de desembarques são totalmente desprovidos de facilidades para este fim, tal como Cabo Frio, Macaé e Angra dos Reis no Estado do Rio de Janeiro, e Ubatuba e Iguape em São Paulo. En

tretanto, indubitavelmente, a maior necessidade fica para a Baía de Guanabara, dado o volume das descargas e a inadequabilidade de seu Entrepasto. Deve-se esclarecer, que o III PNDP elegeu como metas de segunda prioridade a construção de portos pesqueiros em Vitória-ES e Cabo Frio-RJ, contudo, até o momento, não foram iniciados quaisquer estudos nesse sentido.

QUADRO 06 - PRINCIPAIS PONTOS DE DESCARGA DE PESCADO DA REGIÃO SUDESTE

MUNICIPIOS	LOCAIS DE DESEMBARQUE
<u>ESTADO DO ESPÍRITO SANTO</u>	
Presidente Kennedy	Barra do Marabã
Itapemirim	Marataízes
	Barra do Itapemirim
	Itaipava
Piuma	Piuma
Anchieta	Anchieta
Guarapari	Muquiçaba
	Guarapari
	Perocão
Vila Velha	Ponta da Fruta
	Itapoã
	Prainha
<u>ESTADO DE MINAS GERAIS</u>	
Mata da Corda	São Gonçalo do Abaete
Três Marias	Felixlândia
	Martinho Campos
	Morada Nova de Minas
	Pompêu
	Três Marias

Governador Valadares

Alto São Francisco

Campos da Mantiqueira
Planalto MineiroESTADO DO RIO DE JANEIRO

Niterói

São Gonçalo

Mangaratiba

Rio de Janeiro

Governador Valadares

Vila Matias

Bambuí

Conceição do Parã

Córrego Dantas

Iguatama

Lagoa da Prata

Luz

Medeiros

Pimenta

Tapirai

São João del Rei

Conceição dos Ouros

Piranguinho

Pouso Alegre

Matuano

Fridusa

Santa Iria

Atlantic

Metal Forty

Coqueiro

Propescar

Piracema

Jangada

Orleans

Itacuruça

Ilha da Madeira

Cais Pesqueiro

Mercado

Pontal

Entrepasto de Pesca

Praia do Recôncavo

Sepetiba

Pedra de Guaratiba