

A Hora da Pesca (2)

Molhes em Tramandaí: Uma Espera de 23 Anos

Pedro Chaves

Em 1968, o Conselho de Desenvolvimento do Extremo Sul (CODESUL), com base em estudos desenvolvidos pelo engenheiro Cicero Marques Vassão (atualmente secretário executivo do GE-DIP e que naquela época trabalhava no escritório local do CODESUL) publicou um "Informe sobre a Atividade Pesqueira em Tramandaí", analisando em profundidade os problemas que ocorriam no setor, seja no campo social, econômico ou financeiro. E já neste informe, a conclusão a que se chegava é que a obra prioritária para desenvolver qualquer projeto pesqueiro seria a fixação da barra do Tramandaí, criando condições de acesso ao mar.

O mesmo estudo indicava a possibilidade de Tramandaí se transformar num centro de abastecimento de pescado do Estado, pois além das condições de se incrementar a produção local (inclusive tendo por base a pesca artesanal) outras perspectivas se registravam: pela região passam cardumes de tainha e anchova, do sul para o norte. E mais: a posição geográfica da área em relação a Porto Alegre (seria seu principal centro consumidor) é extremamente favorável.

CAPTURA. NO OCEANO E NAS LAGOAS

Os técnicos do CODESUL concluíram que guardando as proporções Tramandaí se assemelha a Rio Grande, quanto às fontes de pescado. Rio Grande conta com o mar, onde a pesca é feita em larga escala, com frota de grandes barcos (pesca industrial), e com a Lagoa dos Patos — parte sul, onde opera uma bem desenvolvida frota de pesca artesanal. Tramandaí, também pode dispor do mar, que ainda é fonte inexplorada, por falta de frota pesqueira, e explora a Lagoa Tramandaí, onde opera uma reduzida frota de pesca artesanal.

Para conhecer as condições econômicas da pesca realizada em Tramandaí, os técnicos coletaram diversos dados sobre o setor. Assim, ficou constatado que somente em determinados dias, com condições muito favoráveis, algumas embarcações conseguem atingir o oceano. Mas são barcos de pouco calado, reduzida potência, que não têm condições de estabilidade e segurança para enfrentar as condições adversas do mar (recentemente ocorreu um acidente em Torres, onde seis pescadores pereceram quando sua frágil embarcação virou). Sem o acesso seguro ao mar, não há possibilidade de ser desenvolvida uma atividade regular, pois na maior do tempo as embarcações nem mesmo chegam à zona de captura. Em contrapartida, as embarcações de maior porte (técnica e economicamente mais adequadas para a pesca no mar) também não podem operar por falta de condições.

Esse (falta de acesso ao mar) o maior problema verificado pelos técnicos e que segundo eles "impediu que a pesca no oceano experimentasse algum progresso na região de Tramandaí, o que levou a atividade pesqueira ao desestímulo e à estagnação".

A impossibilidade de realizar a pesca oceânica em escala significativa provocou a concentração da atividade pesqueira quase que inteiramente na Lagoa de Tramandaí. Assim, das embarcações que operam naquela área o relatório técnico indica que 90% são movidas a vela e remo, alternadamente, com uma pequena parcela equipada com motor. Além disso, tais embarcações "têm uma capacidade de transporte oscilando entre 1.000 e 1.200 quilos, com um comprimento que vai de 6 a 8 metros e comportando apenas dois tripulantes".

Com mais de 600 pescadores concentrando suas atividades pesqueiras na Lagoa de Tramandaí, os métodos mais usados para captura são as "redes de espera" e as "tarrafas". Esse congestionamento de pescadores provoca vários problemas. Uma vez que a pequena extensão da lagoa impede que ela possa sustentar em níveis elevados as atividades pesqueiras. Assim, o resultado é quase inexpressivo, com uma grande comunidade de pescadores encontrando reais dificuldades para seus sustento através da captura dos camarões, corvinas, bagres e peixes-rei (que são as espécies mais importantes encontradas na lagoa).

PRODUTIVIDADE E REDUZIDA

Com cerca de 20% de sua área registrando profundidade muito reduzida, o que torna a pesca impraticável, a Lagoa de Tramandaí, que não é muito extensa, é o centro de uma verdadeira disputa entre os pescadores quanto às melhores localizações, fazendo com que muitos deles tenham que

contentar com trechos de pouca piscosidade. Dados coletados junto à Cooperativa dos Pescadores de Tramandaí indicam que no período de um ano a quantidade de pescado entregue pelos associados andou ao redor de 90 mil quilos (eram na ocasião 250 cooperativados). O número não é muito expressivo mesmo considerando que geralmente, o pescador produz o dobro do que entrega à Cooperativa, vendendo quase 50% de sua captura diretamente ao consumidor.

A produtividade cai ainda mais acentuadamente na época de verão, já que Tramandaí é um dos mais concorridos núcleos do Estado. No período do verão, os pescadores em sua maioria abandonam a atividade tradicional em busca de outras que lhes proporcionem maior renda, transformando-se em jardineiros, pintores, auxiliares de pedreiros e até garçons. Há, então, quase que uma total paralisação das atividades pesqueiras e a maior parte do pescado e camarão fornecidos aos veranistas procede do sul de Santa Catarina e da Lagoa dos Patos.

MERCADO CONSUMIDOR E TRANSPORTE

No seu relatório técnico ao CODESUL, o engenheiro Cicero Marques Vassão acentua que "conforme a época, o pescado capturado em Tramandaí tem como mercado consumidor o próprio local ou os Estados de Santa Catarina e São Paulo.

O mercado local é desenvolvido através das peixarias existentes em Tramandaí. Porém, dessas, um número mínimo tem condições para realizar um comércio regular com os mercados de Santa Catarina e São Paulo. Paralelamente, apesar de Tramandaí já ser sede de município, seus restaurantes continuam a registrar grande movimento somente na época de verão, principalmente em janeiro e fevereiro. Como justamente neste período os pescadores abandonam suas atividades em busca de biscoites, o mercado local (em quase 90%) passa a ser atendido por fontes abastecedoras de Laguna, Rio Grande, Pelotas, Mostardas, Palmares, São Lourenço, Boa Vista, Belem e Arroio Sujo.

Essa situação influi nos preços pagos ao pescador: eles se elevam na época de verão, quando poucos pescadores sua atividade habitual e baixam no resto do ano, quando a captura local aumenta.

De março a dezembro, a produção é quase totalmente transportada para Curitiba, com uma pequena parcela para São Paulo, Santa Catarina, aliás, tem se mostrado uma excelente fonte de consumo e que só não é incrementada porque existem alguns fatores contrários, como: baixa produção de pescado em Tramandaí (o que eleva o preço em relação a outros centros); custo elevado de transporte por quantidade do pescado transportado; e dupla incidência do ICM (no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina), contribuindo para o encarecimento final.

Os problemas levantados pelo estudo não param aí. Ao contrário, se estendem ao transporte (feito precariamente, com o pescado acondicionado em caixas com gelo, cobertas com esteira e lona), ao armazenamento e conservação (inexistência de instalações frigoríficas realmente aparelhadas para tal fim) e chegam até o tipo de embarcação utilizada pelos pescadores (sugerindo a criação de um barco-tipo que, mesmo sem servir como base a uma pesca verdadeiramente industrial, pelo menos incrementaria a pesca artesanal, com aumento de produção e melhor atendimento do consumo local e de Santa Catarina).

FIXAÇÃO DA BARRA, UM ASSUNTO ANTIGO

A maior dificuldade a superar — segundo alertava o relatório publicado em 1968 — era a fixação da barra do Tramandaí. Aliás, um assunto nada recente, pois já em fevereiro de 1950 a Secretaria de Obras Públicas do Estado apresentava ao 18º Distrito de Fiscalização do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais o primeiro projeto objetivando a regularização da desembocadura do rio Tramandaí.

Em julho do mesmo ano, o 18º Distrito enviava o projeto à direção geral do então DNPRC, opinando favoravelmente. Esta solicitou um estudo econômico para aproveitamento industrial do pescado, bem como estudo sobre obras de acostagem necessárias às instalações industriais respectivas, a serem computadas no orçamento do porto. Em janeiro de 1953, o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC) encaminhou ao 18º DF o projeto do porto pesqueiro de Tramandaí, incluindo construção de molhes, cais e respectivas instalações (o autor do projeto recomendava que os molhes da barra fossem previamente estudados em modelo reduzido).

No final do mesmo ano, era assinado o convênio entre o DNPRC e o Governo do Estado, estipulando: a) construção de um cais acostável de 120 m de extensão e profundidade de quatro metros; b) calçamento da área portuária; c) construção de dois armazéns, com 720 metros quadrados; d) construção de uma instalação frigorífica com capacidade para 30 toneladas de peixe; e) abastecimento de água ao longo cais; f) fornecimento de aparelhagem especial para carga e descarga dos navios pesqueiros; g) construção de dois molhes para a regularização do canal de acesso; h) melhoria do abastecimento da barra do Tramandaí.

As obras estavam orçadas em Cr\$ 17.159,45 e o prazo de conclusão estimado para três anos.

Este momento em diante, porém, ao entusiasmo inicial pelas obras se antepuseram várias dificuldades. O DEPRC optou por esperar o resultado do estudo, em modelo, da regularização da barra e para tanto firmou convênio com o Instituto de Pesquisas Hidráulicas (IPH). A falta de dados provocou, logo depois, a paralisação dos estudos. Em 1956 foi assinado um termo aditivo do convênio. As obras e o modelo passavam, então, a custar quase Cr\$ 20 milhões antigos. E mais uma vez (houve falta de certos dados básicos relativos às condições do mar) o prazo dos estudos de laboratório foi prorrogado (esta vez para julho de 1960).

Somente em 1963 ouviu-se novamente falar no assunto, com apelos da Secretaria da Agricultura ao já Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPNV) no sentido de que se construísse o mais rapidamente possível os molhes da barra do Tramandaí. A Petrobras, que estava interessada na instalação de uma refinaria na área da Grande Porto Alegre, entrou na questão: foi rescindido o convênio DEPRC-IPH e firmado um outro, entre o Instituto de Pesquisas Hidráulicas e a Petróleo Brasileiro S.A. Não seria desta vez, porém, que o projeto se tornaria realidade. Concluído o estudo para implantação dos molhes, a Petrobras resolveu — isto em 1964 — orçar as obras e executá-las. O custo levou o projeto novamente para a gaveta: as obras iriam custar Cr\$ 10 milhões.

Esse conhecimento retrospectivo é indispensável para que se compreenda bem o alcance e importância dos estudos atualmente em fase de conclusão pelo Grupo Executivo de Desenvolvimento da Indústria da Pesca (GEDIP), órgão da Secretaria da Agricultura. Retornado o estudo do IPH, o GEDIP simplesmente adaptou-o à atual realidade do Estado, às suas disponibilidades financeiras até mesmo ampliando as condições de acesso ao mar (já que o canal dos molhes tem maior profundidade). O ponto básico para o desenvolvimento pesqueiro do litoral norte do Rio Grande do Sul finalmente está definido. Os molhes vão ser efetivamente implantados. Por isso, a micro-região pesqueira, que vai de Cidreira até Torres, já pode delinear novas perspectivas para o seu progresso. Afinal, seria incompreensível que os pescadores da área tivessem que continuar olhando as 200 milhas de águas do nosso litoral — que todos dizem ser um dos mais piscosos do mundo — sem lançar suas redes, ganhar o necessário para a sobrevivência e poder dizer como na canção popular, este mar é meu.



Para uma nova geração de pescadores, a lagoa não será mais o limite

Este diabinho adora você, sabia?



Você é um grande assunto para seu filho, sabia? No papo com os amigos, nas conversas dele com os colegas, você é um tema constante. Na verdade, o menino é um pequeno grande arauto dos feitos e méritos de sua família. Vive espalhando por aí, que você é o maior. Às vezes, o malandrinho até exagera. Lembra o dia em que o garoto chegou meio arranhado? Você foi severo, exigiu explicações. O menino chorou, mas não disse nada. A briga foi por sua causa. Seu filho tem uma grande admiração por você. Talvez você ande muito atarefado e não tenha percebido isto. Talvez não se lembre mais que também já foi assim, como ele. Talvez você já tenha esquecido o que é uma criança.

Se isto é verdade, gostaríamos de ajudá-lo a refrescar um pouco a memória. Olhe para seu filho. Veja-se nele. Uma criança é um ser muito sensível. Possui uma intuição incrível. Ela é capaz de perceber as menores traquezas da gente, embora tente escondê-las, até para si própria.

Porque toda criança sente uma enorme necessidade de admirar os adultos que lhe são queridos. Principalmente os pais. Para o coração infantil, este sentimento é uma força. A criança sente-se mais segura, mais capaz. Todo pai deve lutar por fazer-se admirar pelo filho. Aliás, não é uma luta difícil de se ganhar. Este sentimento de admiração é uma tendência natural de toda criança. Seu filho, por exemplo, gosta um bocado de você, meu caro. Ajude-o a gostar mais ainda.

Porto Alegre | Novo Hamburgo | São Leopoldo | Belém | Fortaleza | Recife | Central - Encruzilhada - Alagados | Salvador - Central - Frederico - Pontas - Carlos Gomes | Vitória - Central - Forte São João | Belo Horizonte | Niterói | Rio - Passieiro - Tijua - Meier | Volta Redonda | São Paulo: 24 de Maio - Pinheiros - Lapa | Santo André | Campinas | Matília | Pelotas: Andrade Neves - Cel. P. Osório | Rio Grande.

Mesbla

MARAVILHOSA CÁPSULA ELETRÔNICA ADEQUADA A DIVERSAS ESPÉCIES DE

SURDEZ

SEM FIOS • SEM TUBOS

• NEM MOLDES

Para um teste de audição GRATIS e uma demonstração SEM COMPROMISSO em sua casa ou no escritório, em dia e hora de sua conveniência.

CREDITO INSTANTÂNEO

Centro Telex Auditivo

Porto Alegre - RS: Rua dos Andradas, 1409 5.º andar tel. 24-8563