

**USOS E COSTUMES NA COMERCIALIZAÇÃO DE PESCADO NO  
MUNICÍPIO DE MANAUS (AM): ASPECTOS DO MEIO AMBIENTE DO  
TRABALHO NO PORTO E NA FEIRA DA *PANAIR***

**Andrei Sicsú de Souza\***

**Arilúcio Bastos Lobato\***

**Serguei Aily Franco de Camargo\*\***

**RESUMO**

Em 2003, Manaus possuía uma população de 1.405.803 habitantes e cerca de 8.000 pescadores associados à colônias de pesca. No mesmo ano, o total de pescado desembarcado no município atingiu aproximadamente 25.613 toneladas. A maior parte deste pescado foi negociada no centro oficial de comercialização, na feira da *Panair*. Essa feira possui características e dinâmica social, econômica e trabalhista próprias, reunindo representantes de diversas categorias de trabalhadores e demais pessoas direta e indiretamente relacionadas com o setor pesqueiro. Este trabalho tem por objetivo descrever os sistemas e locais de desembarque, bem como o comércio de pescado na cidade de Manaus, no porto e na feira da *Panair*, com base em dados de observação direta, realizada em 16 de setembro de 2007. Os resultados indicaram que o ambiente do trabalho é impróprio e que os benefícios do seguro-defeso não atingem grande parte dos trabalhadores. Em última análise, estes resultados confirmaram o descaso do Poder Público com o setor pesqueiro e com a segurança alimentar da população da região.

**PALAVRAS-CHAVE**

COMERCIALIZAÇÃO DE PESCADO; FEIRA DA *PANAIR*; SEGURO-DEFESO; MEIO AMBIENTE DO TRABALHO; MANAUS.

**ABSTRACT**

---

\* Mestrandos do Programa de Pós-Graduação em Direito Ambiental da UEA.

\*\* Professor Doutor do Programa de Pós-Graduação em Direito Ambiental da UEA, Pós-Doutorando em Direito no Programa de Pós-Graduação em Direito da UFPR.

In 2003, the population of Manaus was 1.405.803 inhabitants and approximately 8.000 fishers associated to fishers labor union. In the same year, the total amount landed in the municipality was 25.613 tons. The main portion of this amount was sold at the *Panair* public fair. This public fair presents its own characteristics and dynamics, related to the social, economic and labor aspects, presenting all of the laborers categories and other people direct or indirect interested in the sector. This paper aims to describe the systems and landing spots and fish commercialization in Manaus, at the harbor and at the *Panair* public fair, based on direct observation performed in September 16<sup>th</sup> (2007). The results indicated that the labor environment is inadequate and that the benefits of fishing ban period insurance does not reach majority of the fishing sector laborers. In synthesis, the results confirmed the public power lack of interest in the sector and in the food supply to the population of the region.

## **KEYWORDS**

FISH COMMERCIALIZATION; PANAIR PUBLIC FAIR; FISHING BAN PERIOD INSURANCE; LABOR ENVIRONMENT; MANAUS.

### 1. Introdução

Os peixes são os últimos animais explorados na natureza em grande escala pelo Homem. De acordo com dados da FAO, em 1996 o desembarque mundial de pescado foi 94.625.400 toneladas, das quais 7.552.800 toneladas provieram da água doce. Isto representa cerca de U\$ 200 bilhões (U\$ 4 por quilograma), sem nenhum custo à sociedade.

No Brasil, devido à grande abundância na região amazônica, o consumo de pescado é altíssimo, alcançando em algumas áreas ribeirinhas cerca de 500g por pessoa/dia, a mais alta do mundo. Assim, quem viaja pelo interior da Amazônia muito dificilmente irá observar pessoas subnutridas devido à falta de proteína, como é comum em regiões semi-áridas, onde o consumo de pescado per capita é muito menor.

As pescarias artesanais na Amazônia são espalhadas e, por conta disso, difíceis de serem monitoradas. São pescarias multiespecíficas (capturando muitas espécies de

pescado), empregando vários apetrechos simples. Sua relação com o mercado é caracterizada pela presença do intermediário. Os pescadores trabalham individualmente ou em grupos de dois a seis indivíduos em canoas a remo ou a motor ou em pequenos barcos geleira. Pescam sob forte pressão do mercado, que governa sua estratégia de captura. A atividade em geral, passa de pai para filho, com anos de aprendizado para entender o comportamento dos peixes e assim capturá-los na época e no lugar certo.

Segundo dados do ProVárzea/IBAMA (2006), no ano de 2003, Manaus possuía uma população de 1.405.803 habitantes e cerca de 8.000 pescadores associados à colônias de pesca. No mesmo ano, o total de pescado desembarcado no município alcançou aproximadamente 25.613 toneladas. O mês de menor desembarque foi março (com 733 toneladas) e o de maior foi setembro (com 4.163 toneladas).

De acordo com Batista *et al.* (2007), a maior parte deste pescado é negociada no centro oficial de comercialização, na feira da *Panair*, que possui características e dinâmica social, econômica e trabalhista próprias. Assim, a escolha deste tema se deu em virtude do local reunir representantes de todas as categorias de trabalhadores, e demais pessoas direta e indiretamente relacionadas com o setor pesqueiro.

A visita técnica<sup>1</sup> aos locais aconteceu no dia 16 de setembro de 2007, entre quatro e seis horas da manhã, constatando-se a falta de estrutura física do porto de desembarque e da comercialização, o que indica que as condições de trabalho são inadequadas e impróprias.

A feira da *Panair* é agitada, em razão do grande fluxo de pessoas e veículos, o que desperta a atenção. As imediações do porto são mal iluminadas, observando-se muitos bares e pontos de prostituição. Automóveis, pedestres e carregadores de pescado dividem o mesmo e exíguo espaço. Todos estes atores e mais alguns são personagens centrais nesse sistema, fazendo parte das observações e reflexões dispostas na seqüência.

## 2. A Feira da *Panair*

---

<sup>1</sup> Para a realização da visita técnica contamos com a colaboração dos senhores André Lima Gandra, gerente de desenvolvimento da pesca SEPA/SEPROR, e Pedro Neto, Presidente do Sindicato dos Armadores, Pescadores e Proprietários de Barcos de Pesca do Amazonas, que forneceram informações relevantes acerca da cadeia produtiva da pesca em Manaus e no Amazonas.

O atual (e único) porto oficial<sup>2</sup> para desembarque, comercialização e distribuição de pescado, no Município de Manaus, está localizado na orla fluvial do porto da *Panair*<sup>3</sup>, que tem este nome devido ao fato de o local ter sido utilizado como pista de pouso dos aviões da antiga Companhia Aérea Pan Air, e compreende uma área de total de 100 metros de largura, sendo 50 metros à sua direita e 50 metros à sua esquerda. A responsabilidade pela gestão do desembarque do pescado, é da FEPESCA (Federação dos Pescadores dos Estados do Amazonas e Roraima) e da SEMAGA (Secretaria Municipal de Agricultura e Abastecimento).

O porto é constituído por 03 (três) balsas interligadas, com aproximadamente 50 metros cada, perfazendo um total de 150 metros de comprimento e possui também uma embarcação de apoio, com dois pisos, sendo que no primeiro piso estão localizados os banheiros, a cozinha, *freezer* e compartimentos que servem de depósito e no segundo piso possui um grande vão aberto que serve de dormitório, onde se atam as redes para descanso.

As balsas, que compõem o Porto Pesqueiro, possuem postes de iluminação, no entanto, o piso é escorregadio e não há qualquer tipo de proteção ou antiderrapante, permanecendo constantemente molhado. O espaço é limitado, além disso, há um intenso movimento de pessoas diversas, vendedores ambulantes e caixas de exposição de pescado que dificultam o trânsito no local.

## 2.1 O Comércio

As atividades de comércio do pescado, na balsa da *Panair*, acontecem entre a meia noite e sete horas da manhã, e o ápice do movimento começa por volta das três horas. O horário justifica-se em virtude da necessidade de conservação do pescado, o clima ameno da madrugada evita que o peixe estrague com maior rapidez. A atividade é realizada todos os dias. Estima-se que diariamente transitem pela balsa entre quatro e dez mil pessoas, negociando cerca de 100 toneladas de pescado. Segundo Pedro José de

---

<sup>2</sup> Decreto Municipal nº 7.925 de 07/06/05, que estabelece a localização do Terminal de Desembarque do Município de Manaus.

<sup>3</sup> Disponível em: <[http://www2.uol.com.br/JC/\\_2001/0303/tu0103\\_5.htm](http://www2.uol.com.br/JC/_2001/0303/tu0103_5.htm)> Acesso em 15 de agosto de 2007.

Farias (conhecido como Pedro Neto)<sup>4</sup>, na lua cheia o comércio e o movimento no local intensificam-se devido a grande oferta de pescado.

O comércio é responsabilidade dos representantes dos barcos de pesca e realizado diretamente com a pessoa interessada em adquirir o produto exposto, os compradores são: intermediários (despachantes), frigoríficos, feirantes, ambulantes, restaurantes e a população em geral.

Uma amostra dos peixes é retirada das urnas de conservação localizadas nos barcos de pesca, e fica exposta nas balsas, em caixas de madeira, para que o comprador possa verificar a qualidade. Entretanto, a maioria dos comerciantes utiliza caixas com uma quantidade exagerada de peixes e pouco gelo, inviabilizando a conservação adequada do produto, sujeito ao rápido perecimento. A exposição e o comércio são de responsabilidade dos representantes dos barcos.

Os preços do pescado variam bastante durante o horário de comercialização. Observa-se, ainda, uma queda à medida que se aproxima do término da atividade, por volta das sete horas da manhã. O comerciante precisa vender toda sua mercadoria antes que estrague, enquanto os compradores, pacientemente, esperam as melhores ofertas. As transações comerciais acontecem em todos os momentos da cadeia, desde o desembarque até o horário final da distribuição. Estima-se que a circulação monetária gire em torno de R\$ 100.000,00 por dia. No entanto, existem negociações verbais (sem contratos escritos, notas promissórias, duplicatas, cheques ou qualquer outro tipo de documento) entre o dono da embarcação e o comprador, transações feitas apenas na palavra, “fiado”. De acordo com Pedro Neto, o sindicato pretende acabar com este tipo de comercialização.

Depois de realizada a venda, é feito o transporte do produto, que tem como destino feiras e mercados próximos ao porto (onde o transporte é feito, a pé, pelos carregadores, em caixas de madeira ou em sacos levados na cabeça ou nas costas) e por toda a cidade. Neste caso, o transporte é feito em sacos de ráfia, levados na carroceria de veículos inadequados para a atividade, por não possuírem o mínimo de higiene e refrigeração, e geralmente impróprios ao tráfego.

Segundo Pedro Neto, o preço do pescado encarece devido ao longo processo de intermediação até o consumidor final. Como exemplo, citou o jaraqui *Semaprochilodus*

---

<sup>4</sup> Presidente do Sindicato dos Armadores, Pescadores e Proprietários de Barcos de Pesca.

spp.<sup>5</sup>, que dependendo do período, pode ter o “cento” vendido entre R\$ 10,00 e R\$ 100,00. Conforme a cadeia comum de comercialização e o valor pago por saco do pescado, verifica-se: na compra inicial é pago o valor de R\$ 3,00 ao carregador (para levá-lo até o veículo); em seguida, acrescenta-se mais R\$ 5,00 para transportá-lo para qualquer ponto da cidade; e finalmente, para levar o pescado do veículo de transporte até a banca do feirante, desembolsa-se mais R\$ 3,00.

Além do comércio do pescado, existem ainda várias outras atividades paralelas que integram a cadeia de comercialização que ajudam a incrementar a renda das pessoas que estão envolvidas direta ou indiretamente com a atividade pesqueira.

## 2.2 Os atores: comerciantes e trabalhadores

Durante a observação, constatamos que o comércio do pescado não se restringe apenas ao vendedor e comprador, existem inúmeros atores que se beneficiam da atividade no porto da *Panair*:

- **Dono de embarcação e armador:** proprietários da frota pesqueira. Estão no topo da cadeia produtiva. Muitos deles possuem mais de um barco e são responsáveis pela maioria dos empregos formais. Comercializam toda a produção e são os maiores fornecedores para o mercado local;
- **Locador de caixas para exposição e venda do pescado:** alguns donos de barcos e armadores alugam as caixas (bancas) de venda e exposição do peixe, mas também existem terceiros que especializados nesta prática. O aluguel diário custa R\$ 10,00 - e ainda são cobrados mais R\$ 5,00 pela utilização da lâmpada que ilumina a caixa;
- **Compradores:** intermediários (despachantes), frigoríficos, feirantes e ambulantes de pescado, restaurantes e a população em geral (principalmente nos finais de semana).

---

<sup>5</sup> O jaraqui é o peixe mais consumido pela população de baixa renda da Amazônia. É um gênero que possui várias espécies, todas relativamente pequenas, com aproximadamente 15 a 20cm de comprimento. De acordo com dados do ProVárzea/IBAMA (2006), no ano de 2002 foram desembarcadas em Manaus, aproximadamente 5.000 toneladas de jaraqui.

- **Carregador:** transporta de forma braçal o pescado comprado pelo cliente até as bancas da feira da *Panair* ou até os veículos estacionados nas proximidades do porto. Cobram R\$ 3,00 por saco e chegam a arrecadar por dia, uma média de R\$ 70,00. Os sacos de ráfia, utilizados para o transporte do pescado, pesam entre 50 e 150 kg, dependendo do tipo de peixe. Os carregadores chegam a percorrer longas distâncias até descarregar a mercadoria, o que representa um risco à saúde destes profissionais. Estes trabalhadores são identificados por coletes (velhos, sujos e com numeração), mas não são registrados, e não possuem nem um tipo de assistência trabalhista ou previdenciária. Existem também os carregadores clandestinos que não usam colete;
- **Sacoleiros:** vendem os sacos de ráfia e as sacolas, próprios para o transporte do pescado, no atacado ou no varejo, cada um custa R\$ 1,00;
- **Merendeiros:** vendem café com leite e outros itens; as bancas de café são autorizadas, registradas e pagam taxa para a administração do local;
- **Tripulantes das embarcações:** em sua maioria assalariados ou parceiros, trabalhadores-pescadores, que ajudam a desembarcar e vender o pescado, bem como, contribuem para circulação de dinheiro dentro da atividade e fora dela, movimentando a economia dos bares, da prostituição e dos merendeiros;
- **Seguranças:** geralmente vinculados à prefeitura ou às associações de pescadores, contratados para coibir a atuação de marginais;
- **Cobradores:** homens que portam um “caderninho” e abordam os comerciantes, para coletar as taxas da FEPESCA, visando o financiamento e a manutenção da infra-estrutura do porto; e
- **“Ladrões”:** indivíduos que subtraem peixes dos compradores mais descuidados. Funcionam como vendedores clandestinos, e estão vinculados aos barcos de pesca, pois existe um acordo tácito com os proprietários das embarcações. Os “ladrões” separam os melhores peixes para si e os comercializam por um preço melhor.

### 2.3 As embarcações pesqueiras e suas tripulações

Aportam diariamente na *Panair* entre 50 e 80 embarcações, dependendo do período. Essas embarcações passam aproximadamente dois meses pescando e possuem capacidade de armazenamento e conservação entre 2 toneladas, as menores, e 120 toneladas, as maiores. A área de pesca da frota pesqueira abrange: os Municípios de Itacoatiara, Manacapuru, Careiro da Várzea, bem como as regiões do Alto Solimões e do Médio Amazonas. Para a captura do pescado os barcos e armadores investem, aproximadamente, entre quatro e quarenta mil reais por viagem. A tripulação varia entre duas e dez pessoas, a maior parte assalariada e outra sob o regime de parceria. Muitos, apesar de assalariados, não têm carteira de trabalho assinada.

Para atracar e comercializar o seu pescado, as embarcações pagam taxas que vão de quinze a cinquenta reais, dependendo do seu tamanho e capacidade.

#### 2.4 Considerações gerais sobre o meio ambiente do trabalho e seus trabalhadores

Apesar da pesca ser uma das atividades econômicas e sociais mais importantes na Amazônia, percebe-se o descaso do Poder Público com a atividade. Durante os trabalhos de campo, não foi observado nenhum tipo de controle ou fiscalização no local (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA; Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas – IPAAM; Vigilância Sanitária – VISA e/ou Secretaria Municipal de Meio Ambiente – SEMMA). Todas as iniciativas partem dos próprios interessados, ou seja, pescadores, proprietários de embarcações e comerciantes. A SEMAGA apóia timidamente estas ações.

Com isso, verificou-se uma série de irregularidades, dentre as quais se observou a exploração de trabalho infantil, por mães que obrigam os filhos menores a trabalhos diversos. As crianças vendem café da manhã, sacos e sacolas, pedem esmolas e peixes para o consumo ou venda, entre outras. Muitas destas crianças trabalham com suas famílias na pesca. Segundo um informante, que não se identificou, há casos de exploração sexual infanto-juvenil nas imediações.

Importante ressaltar as condições de trabalho dos carregadores, trabalhadores que não possuem nenhum tipo de assistência social, não possuem vínculo empregatício e nem carteira assinada. Inexiste sindicato ou qualquer entidade de classe que os assista.

As condições de trabalho são inaceitáveis e os riscos de acidente do trabalho são altíssimos. A possibilidade de adquirir uma doença ocupacional é acentuada, principalmente na coluna, devido ao peso que eles carregam por longas distâncias diariamente.

Em razão da fiscalização inexistente, o comércio clandestino de carne de caça (principalmente: anta, paca, cotia, jacaré e tartarugas) e de peixes proibidos ou abaixo dos tamanhos mínimos permitidos é comum. Verificou-se a venda do tambaqui *Colossoma macropomum* “ruelo” (que ainda não atingiu a maturidade sexual) e do pirarucu *Arapaima gigas* também imaturo. A caça ilegal, geralmente encomendada, é trazida pelos barcos de recreio<sup>6</sup> em pequenas quantidades embaladas em sacolas plásticas, e são comercializadas diretamente nas embarcações de forma bem discreta.

Destacamos que apesar da Portaria Conjunta do IBAMA/MAPA<sup>7</sup>, proibir o transporte de peixe em barco de recreio, constatamos que esta prática continua existindo em virtude da falta de fiscalização.

Presenciamos, ainda, o trânsito de embarcações pequenas, sem qualquer tipo de sinalização ou itens de segurança, por exemplo: coletes salva-vidas, configurando-se no flagrante desrespeito ao tráfego fluvial, colocando em risco a vida de muitas pessoas.

Destacamos, inclusive, a observação feita por Pedro Neto, que demonstrou que o desembarque do pescado, no local onde é atualmente praticado, coloca em risco o tráfego aéreo do Aeroporto de Ponta Pelada<sup>8</sup>, devido quantidade de urubus que sobrevoam o local.

Apesar do Decreto Municipal nº 7.925/05, determinar apenas um porto pesqueiro oficial em Manaus, na realidade os desembarques também ocorrem em outros pontos da cidade, como: nos bairros do São Raimundo, Compensa e Puraquequara, assim como nos portos da Manaus Moderna e Ceasa. As embarcações que comercializam pescado nestes locais geralmente são clandestinas e evitam aportar na

---

<sup>6</sup> Os barcos de recreio são embarcações típicas da região, utilizadas tanto no transporte de pessoas, quanto no transporte de cargas, destinadas ao abastecimento do comércio no interior da Amazônia. Normalmente compram itens nas capitais e levam para as demais localidades.

<sup>7</sup> Portaria Conjunta nº. 01/2002, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, e do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, que regulamente os artigos 5º e 26 do Código de Pesca.

<sup>8</sup> Base Aérea Militar, próximo ao porto da Panair.

*Panair* para não pagar as taxas que são cobradas, razões pelas quais é quase impossível se ter um controle e uma estatística pesqueira confiável.

O desperdício do pescado é enorme e uma grande quantidade é despejada diretamente no rio. Apesar do esforço dos responsáveis pelo porto, parte do lixo continua a ser descartado também no rio, em face da insuficiência de lixeiras no local. De acordo com Pedro Neto, uma solução para o desperdício do pescado seria incluir o peixe no Programa de Garantia de Preço Mínimo (RGPM). Entretanto, este programa estabelece alguns critérios para que um produto seja contemplado, tais como: capacitação, higienização e frigorificação, o que não acontece com o pescado. Só como exemplo, o peixe que fica em exposição nas caixas é lavado com a água do próprio rio, o mesmo que recebe todos os dejetos das embarcações que atracam no local.

Segundo André Lima Gandra, a solução seria retirar o pescado das urnas de conservação das embarcações e colocar em exposição na balsa, com uma quantidade de gelo na proporção de 1:1 (1kg de gelo, para 1kg de peixe). O pescado deve ser disposto nas caixas de exposição em camadas (gelo – peixe – gelo – peixe – gelo). Faz-se necessária a substituição das caixas de madeira, atualmente utilizadas na exposição do pescado, por caixas de material mais higiênico (v.g. fibra de vidro com tampa transparente). A limpeza das bancas de exposição é feita com a própria água do rio, sem o uso de material de limpeza adequado para a retirada das impurezas que ficam aderidas a madeira das caixas. A limpeza das balsas também é feita com a água do rio, puxada por meio de bomba. Para o entrevistado, o uso de material de limpeza adequado (v.g. esfregões, vassouras, escovinhas e detergente neutro líquido para a limpeza da gordura do pescado) é imprescindível.

Além disso, continua André Lima, o pescado é processado e estocado de forma inadequada em todas as etapas, desde a pesca até o consumo. Nos barcos o pescado vem amontoado em caixas isotérmicas, onde a quantidade de gelo é insuficiente. No porto de desembarque o pescado é colocado no piso do convés da embarcação, para em seguida ser transportado em caixas de madeira, sem refrigeração, até os postos de comercialização nas feiras municipais. Por este motivo, sugere o entrevistado:

- o Melhorar as condições higiênico-sanitárias na manipulação e conservação do pescado;

- Inspecionar a higiene individual, relacionada com o pessoal que lida com o pescado e com o gelo;
- Melhorar a conservação e a higiene das caixas de armazenamento do pescado;
- Controlar de maneira efetiva a qualidade da água e do gelo utilizados nas feiras e mercados;
- Exigir políticas direcionadas à reestruturação das instalações das feiras e mercados locais;
- Fazer uso de palestras, publicações elucidativas e fiscalização através dos diversos órgãos Municipais, Estaduais, e/ou Federais (IBAMA, Secretaria de Estado da Produção Rural - SEPROR, Secretaria Executiva Adjunta de Pesca e Aqüicultura - SEPA, Secretaria Municipal de Abastecimento, Mercados e Feiras - SEMAF, Comissão Executiva Permanente de Defesa Sanitária Animal e Vegetal – CODESAV, Coordenadoria de Vigilância Sanitária - COVISA) para a melhoria das condições de trabalho no local de comércio do pescado.

### 3 Seguro-defeso

A atividade pesqueira obedece a períodos de defeso, onde se busca proteger as espécies em época de reprodução. Durante estes períodos, os pescadores não podem exercer suas atividades, o que influencia em suas vidas e na dinâmica do comércio, que passa a outras espécies-alvo e recorre a estoques registrados nos órgãos ambientais. Entretanto, com a dupla finalidade de garantir que o defeso seja obedecido e que os pescadores não passem necessidades materiais, a lei institui o chamado seguro-defeso.

O seguro-desemprego do pescador é um benefício social concedido pelo governo federal, instituído pela Lei nº. 10.779, de 25 de novembro de 2003, e regulamentado pela Resolução nº. 468 do Conselho Deliberativo do Fundo de Amparo ao Trabalhador - CODEFAT, de 21 de dezembro de 2005. Este benefício é financiado pelo Fundo de Amparo ao Trabalhador – FAT, e de acordo com o art. 1º da lei, é voltado para atender o pescador profissional durante o período do defeso, que exerça a

atividade artesanal individualmente ou em regime de economia familiar, admitindo-se também, eventualmente, a colaboração de parceiros. O pescador recebe um salário mínimo para suspender a sua atividade durante a reprodução dos peixes visando a preservação da espécie.

No entanto, o legislador equivocou-se ao denominá-lo de seguro-desemprego do pescador, pois evidentemente não se trata de relação empregatícia, mas sim de uma situação especial.

Para os efeitos desta lei, o regime de economia familiar é aquele que se exerce buscando a própria subsistência através do trabalho dos membros que integram a mesma família e em condições de mútua dependência e colaboração, excluindo da atividade desenvolvida qualquer vínculo empregatício.

O IBAMA é quem determina o período de defeso da atividade pesqueira a qual o pescador se dedica, seja ela marinha, fluvial ou lacustre.

Para ter direito ao benefício do seguro-defeso, o pescador, segundo o que dispõe o art. 2º da Resolução nº. 468 do CODEFAT, deve preencher as seguintes condições: a) ter o seu registro como Pescador Profissional atualizado no Registro Geral da Pesca (RGP) como pescador profissional, classificado na categoria artesanal, emitido pela Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca da Presidência da República – SEAP/PR, com antecedência mínima de 1 (um) ano da data do início do defeso; b) comprovar inscrição no Instituto Nacional do Seguro Social – INSS como segurado especial; c) apresentar a comprovação de venda do pescado a adquirente pessoa jurídica ou cooperativa, no período correspondente aos últimos doze meses que antecederam ao início do defeso; d) possuir comprovante de, pelo menos, dois recolhimentos ao Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) em sua própria matrícula no Cadastro Específico - CEI, no período correspondente aos últimos doze meses que antecederam ao início do defeso, no caso de não atender ao requisito anterior e ter vendido sua produção à pessoa física; e) não estar recebendo nenhum benefício de prestação contínua da Previdência Social, ou da Assistência Social salvo auxílio-acidente e pensão por morte; f) comprovar o exercício profissional da atividade de pesca artesanal objeto do defeso e que se dedicou à pesca, em caráter ininterrupto, durante o período compreendido entre o defeso anterior e o em curso; e, finalmente, g) não ter vínculo de

emprego ou outra relação de trabalho, tampouco outra fonte de renda diversa da decorrente da atividade pesqueira.

Por conseguinte, cabe ao Ministério do Trabalho e Emprego - MTE, por meio das suas respectivas Delegacias Regionais do Trabalho (DRTs) ou ao Sistema Nacional de Emprego - SINE, ou ainda, às entidades credenciadas pelo Ministério do Trabalho e Emprego, analisar os documentos exigidos pela norma, para que o pescador faça jus ao seu benefício. De acordo com o que estabelece o art. 3º da Resolução do CODEFAT, o pescador para se habilitar ao benefício deve apresentar os seguintes documentos: a) formulário de requerimento, em modelo aprovado pelo Ministério do Trabalho e Emprego - MTE, preenchido em duas vias; b) carteira de identidade ou carteira de trabalho; c) comprovantes de inscrição no PIS/PASEP e no Cadastro de pessoa Física - CPF; d) carteira de registro de Pescador Profissional devidamente atualizada, emitida pela Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca da Presidência da República - SEAP/PR, cuja data do primeiro registro, no RGP, comprove a antecedência mínima de 1 (um) ano da data do início do defeso; e) atestado da Colônia de Pescadores ou de outra entidade representativa da categoria, com jurisdição sobre a área onde atue o pescador, para fins do inciso VI do art. 2º, que comprove: 1) exercício da profissão, na forma do art. 1º desta Resolução; e 2) que se dedicou à pesca, em caráter ininterrupto, durante o período compreendido entre o defeso anterior e o em curso; f) declaração pessoal de que não dispõe de outra fonte de renda diversa da decorrente da atividade pesqueira; g) cópia de, pelo menos, dois comprovantes de venda de pescado ou comprovante de recolhimento, ao INSS, de, pelo menos, duas contribuições previdenciárias, na forma do disposto nos incisos III e IV do art. 2º; h) comprovante do número de inscrição do trabalhador - NIT/CEI; e, por fim, i) apresentar cópia do Certificado de Registro da Embarcação, emitido pela SEAP/PR, quando se tratar de pescador profissional que opera, com auxílio de embarcação, na captura de espécies marinhas, comprovando que a permissão de pesca concedida é direcionada para a captura da espécie objeto do defeso.

Diante daquilo que a lei estabelece, fica claro que o seguro-defeso é um programa essencialmente ambiental, com raízes ecocentristas profundas que dão maior relevância à preservação dos recursos pesqueiros do que ao caboclo ribeirinho que, em sua grande maioria, não preenche aos requisitos exigidos pela lei. Talvez isso se

justifique pelo distanciamento existente entre o lugar onde as leis são elaboradas, no caso Brasília, e nossa afastada Amazônia. A realidade vivida aqui não se enquadra aos mandamentos legais, pois o caboclo ribeirinho pesca artesanalmente para sua subsistência em regime familiar, sem empregar terceiros, mas não tem na pesca sua atividade exclusiva e única fonte de renda, devido às peculiaridades regionais.

O pescador ribeirinho da Amazônia tem a pesca como sua atividade econômica principal, mas não é a única. Nesse sentido, é preciso respeitar o regime das águas, a subida e descida dos rios, tudo isso influencia o sistema aquático e a cultura de um povo. O caboclo sabe o tempo certo de pescar e o de roçar, no entanto, quando roça não tem direito ao seguro-defeso. É injusto que famílias inteiras não gozem do benefício por equívoco do legislador ao eleger um requisito que não encontra razão existir, pois não se trata de uma política pública voltada para o social. Pouco importa as pessoas, o relevante é a proteção das espécies.

Outro obstáculo é extensa relação de documentos e exigências que a Resolução nº. 468 do CODEFAT faz para que o pescador tenha direito ao benefício. A resolução traz uma série de condições e ainda exige uma farta lista de comprovantes para que o trabalhador goze do seu direito. Ainda assim, muitas fraudes acontecem. Atualmente existem inúmeros processos tramitando na justiça federal. Segundo um periódico local há inclusive o envolvimento de um Deputado Estadual do Amazonas<sup>9</sup>, que insere praticamente toda a família no seletorol de beneficiários do seguro-defeso. Certamente isso acontece devido a falta de controle e fiscalização dos órgãos responsáveis.

Entretanto, o governo federal tem envidado esforços no combate a este tipo de fraude. O setor pesqueiro, em especial as colônias e associações de pescadores, está sob investigação do Ministério Público do Trabalho e da Polícia Federal, ambos têm atuado fortemente para coibir esta conduta criminosa, não somente de forma repressiva, mas também, de forma preventiva, através de seminários, palestras e encontros com a classe.

No caso das fraudes, os infratores estão sujeitos às sanções administrativas, cíveis e penais, expressas no art. 3º da Lei nº. 10.779/03 e na Resolução do CODEFAT nº. 468/05, art. 14.

---

<sup>9</sup> *WALZENIR FALCÃO ACUSADO DE EXTORQUIR PESCADORES*: entre tantas arbitrariedades, Walzenir é acusado de beneficiar toda a família com o seguro-defeso. **Repórter**, Manaus, domingo, 16 de setembro de 2007.

#### 4 Considerações finais

Este trabalho descreveu de forma sucinta as principais características da qualidade do meio ambiente do trabalho no porto de desembarque de pescado da cidade de Manaus, assim como os principais aspectos do seguro-defeso.

Diante do exposto, observa-se claramente que apesar da atividade pesqueira ser de suma importância para a região, gerando emprego e renda para quem dela sobrevive, o setor sofre um total abandono governamental. A frota pesqueira é antiga, as condições de trabalho são ruins e o local de desembarque do pescado é inadequado. As políticas públicas existentes são ineficazes e não coordenadas, o que reforça a precariedade da implementação dos pagamentos do seguro-defeso, que não atinge os que precisam de maneira satisfatória.

O setor espera uma solução. A modernização da pesca pode ser um caminho, mas não o único. É necessário haver uma mudança de cultura dentro da cadeia produtiva para que a atividade possa se desenvolver ainda mais, garantindo a qualidade e o bom preço do pescado, proporcionando segurança alimentar para a população.

Como um dos pontos-chave da problemática que envolve o setor, observa-se que a discrepância entre a norma e a realidade contribui, e muito, para o desvirtuamento do seguro-defeso. A legislação não leva em consideração as dimensões continentais que a Amazônia possui. No caso do Amazonas, especificamente, a situação é ainda mais grave, pois os órgãos envolvidos na concessão e fiscalização do benefício estão em sua grande maioria centralizados na capital do Estado. Mesmo quando este processo é realizado em parceria com as colônias e associações de pescadores, há quem leve mais de três dias remando para chegar a uma delas. Isto representa muitas vezes um obstáculo intransponível que afasta ainda mais o pescador do seu direito. São estas questões espaciais e temporais que não estão contempladas na norma, mas que fazem da realidade do Estado do Amazonas e de toda a Amazônia Legal, lugar que merece tratamento especial do legislador, atendendo verdadeiramente estas peculiaridades regionais. Ademais, a teimosa opção pelo continuísmo burocrático ineficaz, faz com que o benefício continue chegando às mãos de poucos pescadores e de muitos fraudadores.

## 5 Referências

BATISTA, V. S.; Chaves, M. P. S. R.; Faria Junior, C.; Oliveira; M. F. G.; Silva, A. J. I.; Bandeira, C. F. **Caracterização socioeconômica da atividade pesqueira e da estrutura de comercialização do pescado na calha Solimões-Amazonas**. In: Petreire, M. (Org.) O setor Pesqueiro na Amazônia: situação atual e tendências. Manaus: IBAMA/ProVárzea, 2007.

BRASIL. Lei nº 10779. de 25 de novembro de 2003. Dispõe sobre a concessão do benefício de seguro desemprego, durante o período de defeso, ao pescador profissional que exerce a atividade pesqueira de forma artesanal. In: **Diário Oficial da União**, Brasília, 26 novembro, 2003.

CODEFAT, Conselho Deliberativo do Fundo de Amparo ao Trabalhador. Resolução nº 468, de 21 de dezembro de 2005. Estabelece e consolida critérios para a concessão do Seguro-Desemprego aos pescadores artesanais durante os períodos de defeso, instituído pela Lei nº 10779, de 25 de novembro de 2003, e dá outras providências. In: **Diário Oficial da União**, Brasília, p. 37, seção 1, 26 dezembro, 2005.

IBAMA. **Projeto Manejo dos Recursos Naturais da Várzea – ProVárzea/IBAMA**. Estatística Pesqueira do Amazonas e do Pará 2003. Manaus: ProVárzea/IBAMA, 2006, 76p.

MANAUS. Decreto nº 7925, de 07 de junho de 2005. Estabelece a localização do Terminal de Desembarque de Pescado no Município de Manaus. In: **Diário Oficial do Município**, Manaus, n. 1255, ano VI, 09 junho, 2005.

JORNAL REPÓRTER. Manaus, p. 03, ano I, n. 29, 16 setembro, 2007

<[http://www2.uol.com.br/JC/\\_2001/0303/tu0103\\_5.htm](http://www2.uol.com.br/JC/_2001/0303/tu0103_5.htm)> Acesso em 15 de agosto de 2007.

<<http://www.fao.org>> Acesso em 20 de setembro de 2007.