

ACIDENTES COM EMBARCAÇÕES DE PESCA: PESCA LOCAL NA PÓVOA DE VARZIM E VILA DO CONDE

FISHING VESSEL ACCIDENTS: LOCAL FISHING IN POVOA DE VARZIM AND VILA DO CONDE

[Filipa Magalhães](#), [Manuel Joaquim Oliveira](#) and [J. Santos Baptista](#)
FEUP

Abstract

The aim of this study is to achieve an overview about the number and type of accidents occurring with national fishing vessels, specifically with the local fishing industry of Povoia de Varzim and Vila do Conde. The necessary data was acquired through several local visits, where were made 75 interviews from 75 different accidents.

Fishing vessel accidents are not usually registered. 79% of reported cases, were related to the strong ripple on the input and output of the fishing port. 57% of the respondents states that maritime disasters can be caused by the force of the sea and by adverse weather conditions. These conditions can cause boat tilting, projection of stored devices and water ingress. Natural and atmospheric elements and stored devices constitute the main material of the diversion agents. Severe injuries resulting from accidents with fishing boats are rare, and there is no specific area of the body affected: the majority of respondents consider the entire body. 57% of reported incidents had not lost days. Most notable are the non-occurrence temporary or permanent disability in any of the victims. The most frequently mentioned causes of accidents are related to human errors, including distraction or excessive routine. However, there has been a reluctance to talk openly about the subject. Other disturbing factors were the discovery of excessive consumption of alcohol and drugs on board, and the getaway of the population of this type of activity. The vast majority of respondents regarded the fact of suffering accidents as something inherent to their activity, and not as something that comes as result of the triggering of several adverse events mostly controllable.

Keywords: fishing; accidents, vessels.

Presentation Preference: Poster

1. INTRODUÇÃO

A atividade piscatória apresenta condições de trabalho distintas das que prevalecem noutros setores, não existindo uma separação clara entre o tempo de trabalho e o tempo de lazer. O ritmo das tarefas é marcado pelo mar e pelas capturas, trabalhando-se tanto de dia como de noite até que se complete uma jornada de trabalho satisfatória.

Relativamente às embarcações de pesca, e em comparação com os restantes países da União Europeia, Portugal ocupa o quarto lugar relativamente ao Estado Membro com o maior número de embarcações e é o sexto Estado Membro cuja frota tem maior capacidade em termos de arqueação bruta (GT) e em termos de potência propulsora (kW).

A classificação das embarcações de pesca em embarcações de pesca local, embarcações de pesca costeira e embarcações de pesca do largo, depende da área em que estas operaram. As embarcações da pesca local representam cerca de 84,4% da frota nacional, a frota costeira cerca de 15,1% e a do largo apenas 0,5%. As embarcações de pesca local subdividem-se em embarcações de boca aberta, embarcações de convés parcialmente fechado à proa, com cabina, e embarcações de convés fechado.

Pretende-se, com este estudo, obter uma visão geral acerca do número e do tipo de acidentes de trabalho ocorridos com embarcações de pesca. Para tal, deverá estudar-se a situação aos níveis internacional e nacional, para obtenção de contexto, pretendendo-se atribuir um posterior enfoque ao setor de pesca local da Póvoa de Varzim e Vila do Conde.

2. MATERIAIS E MÉTODOS

Entendeu-se que a melhor forma de perceber a realidade do setor de pesca local da Póvoa de Varzim e de Vila do Conde seria frequentar diretamente o local e as entidades mais ligadas ao setor. Desta forma, efetuaram-se diversas visitas aos cais de pesca das duas cidades, tendo-se entrevistado diversos pescadores, mestres, contramestres, arrais de pesca, e alcançado um total de 75 questionários de acordo com as Estatísticas Europeias de Acidentes de Trabalho, equivalentes a 75 acidentes distintos. Realizou-se ainda uma longa entrevista ao presidente da APMSHM (Associação Pró-Maior Segurança dos Homens do Mar).

No setor de pesca local da Póvoa de Varzim e de Vila do Conde os trabalhadores do setor são na sua totalidade do sexo masculino, apresentando uma idade média de 35 anos. Totalizam-se 3500 marítimos, divididos por diversas categorias profissionais tais como arrais de pesca local, arrais de pesca, contramestre pescador, mestre costeiro pescador e mestre do largo (categoria de mestrança), ou marinheiro pescador e pescador (categoria de marinhagem).

A maioria dos marítimos começa a trabalhar no setor aos 14 anos, que corresponde à idade mínima obrigatória, apresentando na sua maioria (cerca de 50%) o 4º ano como nível de escolaridade. Os trabalhadores mais novos já têm o 12º ano. Hoje em dia já não é possível a obtenção da cédula profissional sem a frequência da escolaridade obrigatória.

As antecedências familiares na pesca rondam os 80%. A formação em Higiene e Segurança no Trabalho, por sua vez, não é ainda obrigatória, apesar do esforço contínuo da ACT para que essa situação se reverta. Quando existe, apresenta normalmente a duração de 35 h e é efetuada pela FOR-MAR ou pela APMSHM.

Em termos de artes de pesca mais comuns no setor em estudo, há a referir como artes de pesca passivas as redes de emalhar e as de tresmalho e as armadilhas de gaiola e abrigo. Como artes de pesca rebocadas, a ganchorra e o arrasto de vara e como artes de pesca móveis, o cerco e a sombreira.

O setor em estudo apresenta um total de 260 embarcações de pesca licenciadas, isto é, 260 empresas individuais. O fluxo diário é de cerca de 70/80 embarcações, sendo a frota constituída da seguinte forma: 80 embarcações de pesca local, 130 a 140 embarcações de pesca costeira e 40 embarcações de pesca do largo.

Os acidentes com embarcações não são muito contabilizados. Contudo, e de acordo com os registos existentes, o que acontece com maior frequência é o naufrágio. Este divide-se em encalhamento, abalroamento ou afundamento e deve-se, na maioria dos casos, a cansaço, fadiga ou à entrada e saída nas barras. Os portos de Vila do Conde e da Póvoa de Varzim são dos portos portugueses mais perigosos da atualidade, uma vez que possuem areia em excesso, o que dificulta a circulação das embarcações.

O questionário utilizado para a entrevista aos pescadores foi baseado nas Estatísticas Europeias de Acidentes de Trabalho e no estudo desenvolvido por Alves, L.D. (2012) também para o setor da pesca (Alves et al., 2013). O inquérito foi aplicado de forma presencial a 75 trabalhadores marítimos nos portos de Vila do Conde e da Póvoa de Varzim, sob garantia de anonimato, entre maio e agosto de 2014. Os dados recolhidos foram posteriormente tratados, tendo-se atribuído um maior ênfase aos acidentes com embarcações de pesca, tema principal do trabalho.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os dados obtidos para a distribuição etária dos trabalhadores em estudo evidenciaram uma idade média de 44,5 anos na totalidade dos inquiridos e uma idade média de 45,6 anos no que concerne aos marítimos que sofreram acidentes com embarcações. Encontram-se bastante próximas da média nacional de 45,4 anos, apontada em 2011 pelos Censos.

Conforme seria expectável, todos os trabalhadores são do sexo masculino e nacionalidade portuguesa. Tendo a atividade piscatória um risco elevado associado e uma remuneração não fixa, não constitui a profissão mais atrativa para os estrangeiros a residir em Portugal. Relativamente às habilitações académicas, verifica-se a existência de uma percentagem significativa de marítimos que apenas possui o 4º ano como nível de escolaridade, principalmente com a categoria profissional de pescadores. Esta categoria é ainda a mais abundante no seio da atividade piscatória da Póvoa de Varzim e de Vila do Conde.

A duração da jornada de trabalho é muito incerta. A grande maioria dos inquiridos referiu não ter horário fixo de começo e término do trabalho nem de duração do mesmo, o que constitui um facto preocupante. A formação em Higiene e Segurança no Trabalho é algo ainda não obrigatório e que não atinge grande parte dos trabalhadores do setor: o tratamento de dados revelou que 32% dos inquiridos não auferiu de qualquer tipo de formação, subindo este número para 36% quando analisadas apenas as vítimas de acidentes com embarcações. Mesmo nos casos em que existe formação em HST, esta não ultrapassa na sua maioria as 25 h.

Os acidentes com embarcações não são muito contabilizados e acontecem menos frequentemente que os acidentes com a tripulação, como seria de esperar. De entre todos os acidentes registados através do inquérito aos 75 trabalhadores do setor, apenas 20% corresponderam a acidentes com embarcações.

Da totalidade de pessoas inquiridas, apenas 14% retratou acidentes recentes, ocorridos há menos de 5 anos. A grande maioria dos mesmos decorreu entre 2004 e 2008, na zona norte do país. Quando questionados acerca do tipo de trabalho ou da atividade física específica aquando do acidente, os entrevistados responderam, em 79% dos casos, a entrada e a saída da barra. Este facto poderá estar relacionado com o mau estado dos portos, como é o caso dos portos em estudo que possuem areia em excesso, segundo as informações transmitidas.

Ao nível do *desvio*, 57% dos entrevistados associa o desastre marítimo à força do mar e às condições atmosféricas mais adversas, capazes de provocar uma inclinação do barco e uma conseqüente projeção de dispositivos de armazenamento e entrada de água. O abalroamento com outra embarcação no porto é a segunda causa mais apontada. Os elementos naturais e atmosféricos, os dispositivos de armazenamento e as embalagens constituem, por conseguinte, os principais agentes materiais do desvio. Relativamente às lesões resultantes dos acidentes com embarcações de pesca, estas são na sua maioria superficiais, existindo ainda uma percentagem significativa de casos em que ocorreu submersão não mortal ou efeitos de baixas temperaturas. Estes últimos pontos acabam por ter um efeito direto no facto de a zona do corpo mais atingida ser o corpo inteiro, logo seguido das costelas e das costas. 57% dos acidentes registados não tiveram como conseqüência quaisquer dias perdidos, sendo ainda de realçar a não prevalência de incapacidades temporárias ou permanentes em qualquer uma das vítimas. Importa ainda efetuar uma análise dos acidentes com embarcações de pesca sob o ponto de vista da avaliação de emergência. Apesar de os casos retratados pelos marítimos inquiridos não terem resultado em feridos graves ou mortes, há situações, como é o caso de naufrágios ou afundamentos de embarcações, em que as conseqüências são desastrosas. Nestes casos, está-se perante uma situação de emergência, ocorrendo a maximização de três eixos: eixo da probabilidade, eixo da gravidade e eixo da exposição:

- O eixo da probabilidade está diretamente relacionado com a ocorrência do acidente e com os fatores determinantes para o desenrolar da ação propriamente dita. No caso em estudo, é ditado pelo desvio – conjunto de acontecimentos que desencadeiam o desastre marítimo. Condições atmosféricas bastante adversas, portos mal acondicionados ou um estado deficiente das embarcações fazem, entre outros fatores, com que este eixo atinja níveis máximos;
- O eixo da gravidade, por sua vez, refere-se ao dano provocado no ser humano. Será, como conseqüência, tanto maior quanto a gravidade das lesões decorridas nos acidentes, quanto maior for o número de dias perdidos por acidente e quanto mais incapacitado ficar o marítimo após o desastre. A maximização do eixo ocorre, naturalmente, para situações de morte. Segundo Jin e Thunberg (2005), a gravidade do dano nas embarcações encontra-se

diretamente associada à perda de estabilidade e ao naufrágio das mesmas, assim como à velocidade do vento durante o dia, ao tempo de vida da embarcação e à distância à costa;

- O eixo da exposição relaciona-se diretamente com o número de pessoas atingidas. No caso dos acidentes com embarcações de pesca, a tripulação é normalmente afetada na sua totalidade, encontrando-se este eixo maximizado.

4. CONCLUSÕES

Portugal, pela sua geografia, apresenta tradições muito antigas relativamente à pesca e às atividades piscatórias. No entanto, nas últimas décadas e devido principalmente às restrições impostas pela União Europeia, tem-se verificado uma redução de cerca de 29% do número de embarcações de pesca registadas, acompanhada de um decréscimo igualmente significativo do número de pescadores na atividade (Antão et al, 2008).

A pesca realizada é essencialmente local, representando as embarcações deste tipo de pesca cerca de 84,4% da frota nacional (Silva, F.M.P.J., 2013; Instituto Nacional de Estatística, DGRM, 2013). As embarcações, apesar de dotadas de cada vez mais e melhores equipamentos de trabalho e de segurança, possuem riscos associados, que vão de encontro aos riscos inerentes à própria atividade de pesca.

Ao longo das entrevistas aos marítimos, tornou-se perceptível a falta de importância atribuída aos acidentes ocorridos, quer com a tripulação, quer com embarcações. A grande maioria dos entrevistados encarou o facto de sofrer acidentes como algo inerente à atividade realizada, e não como algo que surge após o desencadeamento de diversos fatores adversos e, na sua maioria, controláveis. As causas dos acidentes mais apontadas ao longo dos inquéritos relacionam-se com erros humanos, nomeadamente a distração ou o excesso de rotina. Contudo, verificou-se uma certa reticência em falar abertamente acerca do tema, não se assumindo que existem regras, a nível organizacional, que não são cumpridas. Outros fatores preocupantes foram sendo descortinados: o consumo excessivo de álcool e drogas a bordo das embarcações e o afastamento da população deste tipo de atividade, confirmado pelo decréscimo de 2892 indivíduos de 2001 para 2011 (Instituto Nacional de Estatística, DGRM, 2013).

Em termos de perspetivas futuras, há vários pontos que merecem um maior realce por parte das entidades responsáveis. Em primeiro lugar, a fiscalização, que deve estar presente desde o início da conceção da embarcação de pesca e dos equipamentos necessários ao funcionamento das diversas artes. A maioria dos acidentes são negligenciados e mesmo ocultados devido a uma falha neste sistema. O mesmo poderá ser referido para os portos, que apresentam, de acordo com as informações transmitidas aquando das entrevistas, excesso de areia e condições de segurança débeis que acabam por contribuir significativamente para o desencadeamento de desastres.

Em segundo lugar, a formação. A implementação de um sistema de formação obrigatório é essencial para que se atue de forma ativa na diminuição de acidentes e para que se colmate falha na formação básica, proporcionando aos marítimos o contacto com os principais perigos a que se sujeitam diariamente na sua profissão. Não obstante a identificação dos perigos, a demonstração das medidas preventivas existentes ao seu dispor e que poderão ser facilmente adotadas no dia-a-dia. Seria igualmente interessante a revisão do sistema de remuneração existente para o setor, que depende maioritariamente daquilo que é pescado e da quantidade em que é pescado. As jornadas de trabalho bastante variáveis não constituem igualmente uma atração da profissão e contribuem acentuadamente para a incidência de problemas de saúde nos marítimos, que deveriam ser alvo de um maior estudo e atenção. Finalmente, importa realçar que o trabalho realizado seria mais completo se contemplasse uma maior amostra e se incluísse acidentes de trabalho mortais. Poderá este ser um ponto de começo para um trabalho futuro.

5. AGRADECIMENTOS

Os autores agradecem ao curso do Mestrado em Engenharia de Segurança e Higiene Ocupacionais, da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, por ter proporcionado a realização e publicação deste trabalho. Gostariam de agradecer ainda à Associação Pró-Maior Segurança dos Homens do Mar (APMSHM), que forneceu dados importantes para a caracterização do setor em estudo, e aos marítimos que responderam ao questionário efetuado.

6. REFERÊNCIAS

- Alves, L.D. (2012). *Sinistralidade na Pesca Local na Região do Grande Porto*. Tese apresentada para obtenção do grau de Mestre. Engenharia de Segurança e Higiene Ocupacionais. Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto;
- Alves, L. D. Baptista, J. S., (2013), Accidents on Local Fishing in Oporto Region *Occupational Safety and Hygiene*, Vol.1 nº 1, pp.10-11,
- Jin, D., Thunberg, E. (2005). *An analysis of fishing vessel accidents in fishing areas off the northeastern United States*. Safety Science. 43, 523-540. ELSEVIER;
- Antão, P., Almeida, T., Jacinto, C., Soares, C.G. (2008). *Causes of occupational accidents in the fishing sector in Portugal*. Safety Science. 46, 885-899. ELSEVIER;
- Silva, F.M.P.J. (2013). Emprego Seguro nas Pescas Tradicionais Portuguesas: Factor do Desenvolvimento Sustentável dos Aglomerados Piscatórios – Volume 1 – *Manual de Boas Práticas em SHST: Uma Abordagem ao Sector das Pescas Tradicionais Portuguesas*. aditec – Associação para o Desenvolvimento e Inovação Tecnológica, Multitema;
- Instituto Nacional de Estatística, DGRM (2013). *Estatísticas da Pesca 2012*. Instituto Nacional de Estatística, I.P.