

**Olhos nos olhos.**  
Grande parte dos peixes é apanhada por mergulhadores ao largo dos Açores, da Madeira, de Peniche e de Olhão. Alguns animais são capturados à mão, outros com ajuda dos pescadores locais. Depois, voam para todo o mundo.

Pescados em águas nacionais

# TUBARÕES VOADORES

Uma empresa portuguesa captura e transporta para aquários públicos de todo o mundo animais marinhos de quase 200 espécies, desde raias a tubarões. Na Europa, não tem concorrência.



**Vigilância total**  
Os biólogos controlam permanentemente as condições dos tanques. “Temos um cuidado paranoico com a qualidade da água e com o bem-estar dos animais”, diz João Correia (à esquerda).

**A** revista das bagagens da equipa da empresa portuguesa Flying Sharks no aeroporto do Dubai até estava a correr bem. Até que a funcionária encontra um saco com um pó castanho no interior de uma das malas. Sabendo que o tráfico de droga pode ser punido com pena de morte naquele pequeno estado dos Emirados Árabes Unidos, os portugueses gelam ao ver aproximar-se um grande grupo de militares armados até aos dentes.

Como num filme de Hollywood, um dos militares rasga o saco com uma navalha e prova a substância castanha. Não reconhece o sabor. Os biólogos estão salvos: conseguem mostrar às forças de segurança que se trata apenas de comida para os quatro peixes-lua que transportam para o mais famoso resort do Dubai, as ilhas artificiais em forma de palmeira.

Quem trabalha na Flying Sharks está sujeito a passar por episódios como este, ocorrido há três anos. É o preço a pagar para integrar a única empresa europeia e uma das quatro em todo o mundo a dedicar-se à captura e transporte aéreo de animais marinhos vivos.

Criada em 2006, a empresa já exportou mi-

## ▶ Na rica costa portuguesa, há mais de 30 espécies de tubarões

lhares de peixes para países tão distantes como os Estados Unidos, o Japão, a Alemanha ou a Turquia. “Os nossos clientes são aquários públicos e 99 por cento deles são estrangeiros”, diz o fundador e diretor, João Correia. Em Portugal, a Flying Sharks colabora com o Oceanário de Lisboa (onde o biólogo trabalhou durante vários anos), o Aquário Vasco da Gama, em Algés, o Fluviário de Mora, o Sea Life, no Porto, o Zoo Marine, no Algarve, e a Estação Litoral da Aguda, em Vila Nova de Gaia.

A companhia já transportou quase 200 espécies com as mais diversas características, desde o pequeno *Lepidogaster lepidogaster*, com apenas 1,5 centímetros de comprimento, até ao ratão-bispo, uma grande raia com dois metros de envergadura.

### AJUDA DOS PESCADORES

Embora sirva, por vezes, de intermediária, a equipa da Flying Sharks costuma capturar,

ela própria, os animais em águas portuguesas, nomeadamente em quatro pontos: Peniche, Algarve, Madeira e Açores. “Estas quatro zonas têm uma enorme diversidade de peixes, com pouca sobreposição de espécies. A nossa costa é extraordinariamente rica: há trinta e tal espécies de tubarões, mais de quarenta raias diferentes e centenas de outros peixes”, diz João Correia.

Em Olhão, a empresa conta com a colaboração de pescadores locais e da Tunipex, uma empresa de pesca de atum que cede à Flying Sharks alguns dos peixes capturados na sua armação, instalada a 2,5 milhas náuticas (4630 metros) da costa e a uma profundidade que varia entre os 20 e os 60 metros. Esta espécie de armadilha do mar é composta por um sistema de redes e uma entrada em forma de cone que facilita a entrada do pescado mas dificulta a saída. Ainda assim, cerca de 70% do peixe que entra na armação consegue escapar.



A logística implicada numa missão desta natureza explica os elevados custos. O dos peixes acaba por ser residual.

## A maior operação de sempre

**A** maior parte das operações da Flying Sharks envolve entre 20 e 40 peixes. No entanto, em Dezembro de 2010, a empresa levou a cabo a maior operação de sempre de transporte de peixes vivos portugueses para estrangeiro, e uma das maiores a nível mundial. Ao todo, 3100 exemplares de 180 espécies foram levados, por avião, até ao maior aquário da Europa, em Istambul, na Turquia, que estava prestes a abrir ao público. A megaoperação envolveu diretamente mais de 50 pessoas e começou a ser preparada nove meses antes, com meia centena de embarcações a fazer cerca de 200 saídas para o alto-mar. Perto de metade dos animais foi capturada nos Açores e colocada em 19 tanques na Horta, antes de viajar num navio até Lisboa. Entre o lote de peixes estavam

raias, peixes-cão, moreias, ouriços, gorazes e abróteas. Uma das espécies mais difíceis de apanhar foi o rascato, um peixe pouco comum fora dos Açores, que obrigou a um mergulho de 40 metros. Devido a atrasos na construção do aquário de Istambul, os peixes açorianos tiveram de ser transportados provisoriamente até aos tanques da Tunipex, onde permaneceram por alguns dias, juntamente com os animais apanhados na costa algarvia, com a ajuda da comunidade piscatória local. Entretanto, em Peniche, também aguardavam os espécimes capturados na costa ocidental portuguesa. A estes juntaram-se dois tanques vindos da Madeira, de avião, e ainda um pequeno lote encomendado pelos turcos ao Canadá. Quando finalmente chegou a luz verde, 12

camiões TIR carregados de tanques levaram os animais para Lisboa e foi feito o transbordo para dois aviões de carga, nos quais viajaram 20 técnicos. Cinco horas e mais de 3000 quilómetros depois, o avião chegava a Istambul, seguindo-se o trajeto final até ao aquário. Como de costume, os técnicos permaneceram na cidade turca por alguns dias, para dar apoio no processo de adaptação dos animais ao novo ambiente. “O importante, para nós, é a qualidade do peixe, os métodos de captura, o transporte e a investigação”, dizia, na altura, Cédric Guignard, aquarista sénior do aquário de Istambul. “Quisemos trabalhar com os melhores do mercado e descobrimos que a Flying Sharks, pela sua reputação, é a empresa que queremos ao nosso lado.”



**Do mar para o correio**  
Para cada espécie, há uma forma diferente de recolher e transportar o peixe sem lhe causar feridas ou stress. Nas encomendas mais pequenas, os peixes são colocados em sacos de plástico acondicionados em caixas de esferovite e enviados através de empresas de entregas expresso.



## ► Entre os mais perigosos, estão as tremelgas e as raias

Quando a Flying Sharks recebe uma encomenda de algum animal que faça parte da fauna algarvia (sobretudo espécies comerciais e de grande porte, como corvinas, raias ou tremelgas), uma equipa de biólogos acompanha os pescadores da Tunipex para escolher os peixes e se certificar de que são manuseados de forma adequada.

Até serem transportados para o destino final, os animais capturados são mantidos em tanques especiais numa estação cedida pelo Oceanário de Lisboa. Além das instalações de Olhão, a Flying Sharks utiliza os tanques do Laboratório de Biologia da Escola Superior de Turismo e Tecnologia do Mar, em Peniche, onde João Correia dá aulas. “Os meus alunos costumam participar em projetos nossos e adoram”, explica. Já na Horta, na ilha do Faial, onde está sediada a empresa, os peixes, pertencentes sobretudo a pequenas espécies ornamentais, são mantidos numa jaula submarina.

Em Peniche, na Horta e ao largo da Madei-

ra, predomina a captura por mergulho. Equipados com garrafas de oxigénio e um bidão para colocar os animais, os mergulhadores procuram-nos dentro de água e apanham-nos cuidadosamente com as próprias mãos. Por vezes, recorrem a um anzol sem barbeta, que se torna mais fácil de remover e provoca menos ferimentos do que os convencionais. Certos animais, como algumas espécies de tubarão, têm de ser sedados antes da captura. Os peixes são então levados para os tanques da empresa, em terra, onde permanecem em média uma semana – o tempo suficiente para recuperarem do stress da captura e se prepararem para a viagem.

Segue-se a melindrosa fase do transporte. No caso das encomendas mais pequenas, os peixes são enviados através de uma empresa de entrega expresso, depois de serem colocados em sacos de plástico cheios de água que são acondicionados em caixas de esferovite.

Quando se trata de encomendas de maior escala, os animais são postos em tanques com

água, baterias, sistema de filtragem e bombas de oxigénio. Com 1,5 metros ou dois metros de diâmetro, os recipientes são certificados pelo Instituto de Soldadura e Qualidade, de modo a não haver qualquer perigo de fuga. Durante o transporte por via rodoviária, marítima ou aérea – que demora, em média, 24 horas –, os peixes são acompanhados por elementos da Flying Sharks, que monitorizam permanentemente o seu estado de saúde, bem como os parâmetros físico-químicos da água e os sistemas de filtragem.

### VIAGEM DE LUXO

Além de se certificarem de que os animais estão bem acondicionados, tendo em conta fatores como a compatibilidade entre espécies ou a necessidade de lhes proporcionar esconderijos, os biólogos monitorizam a temperatura, o oxigénio e o pH da água de duas em duas horas. A cada seis horas, verificam a quantidade de amónia, um gás altamente tóxico que resulta da decomposição dos excrementos dos animais. Caso se detetem níveis demasiado elevados, é vertido para o tanque um pó que neutraliza o efeito da amónia.

“Temos um cuidado paranoico com a qualidade da água e com o bem-estar dos animais”,

diz João Correia. A preocupação é tal que a equipa até evita conversar junto dos peixes, para não os perturbar. Quando entram para os tanques, os animais costumam agitar-se, mas depois o medo leva-os a permanecer praticamente imóveis durante toda a viagem.

O rigor ao longo de todo o processo traduz-se numa reduzida taxa de mortalidade, como ficou demonstrado na maior operação da história da empresa, em 2010. Apenas quatro animais morreram num total de 3100 espécimes transportados dos vários pontos de captura em Portugal até Istambul.

Dada a sua complexidade, a missão turca foi também a mais cara, com um custo de 500 mil euros, mas este record pode ser batido em breve, caso a Flying Sharks feche o contrato para o transporte de um conjunto de raias grandes para o Dubai, uma missão orçada em mais de 700 mil euros. “O custo do transporte aéreo é enorme e consome metade do orçamento. No final, o preço dos animais propriamente ditos é residual”, explica João Correia.

Em 2011, a Flying Sharks concluiu 27 operações de transporte. O ano de 2012 promete trazer ainda mais encomendas – até fevereiro, foram dez –, mas a palavra de ordem continua a ser diversidade e não quantidade. “Num ano

normal, não chegamos a capturar mil peixes. Isso é menos do que aquilo que pesca uma traineira numa única leva”, diz João Correia.

As preocupações com o ambiente e com a ciência levam a empresa a acrescentar 10% a todas as faturas. Este dinheiro é destinado a um fundo de pesquisa que apoia projetos de investigação relacionados com o mar, quer em Portugal, quer em países como a Turquia, a Costa Rica e os Estados Unidos.

### PONTOS E CICATRIZES

O conhecimento é mesmo a chave do negócio. Até porque os desafios que se colocam em cada operação de transporte são muitos e variam de espécie para espécie. Alguns animais, como os tunídeos, parentes do atum, são tão enérgicos e consomem tanto oxigénio que só se pode levar dois ou três exemplares em cada tanque. Outros, como os tubarões, são difíceis de manter em cativeiro, razão pela qual a Flying Sharks apenas transportou quatro exemplares da espécie que lhe dá nome. “Recebemos muito poucas encomendas de tubarões, embora a costa portuguesa seja riquíssima nesse aspeto, desde a tintureira ao tubarão-frade, passando pelo anequim e pela pata-roxa”, refere João Correia.

A Flying Sharks já chegou a devolver ao mar um tubarão-martelo, com 1,5 metros de comprimento, que não conseguia adaptar-se à vida dentro de um tanque. Igualmente resistentes ao cativeiro são os tamboris, que levam semanas até começarem a ingerir a comida que os biólogos lhes colocam no tanque.

Entre os animais mais perigosos estão as tremelgas, que podem dar choques elétricos, e as raias, que utilizam os ferrões venenosos da cauda para atacar predadores, agressores e... membros da equipa da Flying Sharks. Que o diga um estagiário da empresa, que foi atingido pelo ferrão de uma raia ao tentar agarrá-la: “Ficou com uma grande cicatriz debaixo do braço que faz um enorme sucesso entre as miúdas”, brinca João Correia.

Também ele sabe como é ser atacado por um animal marinho. Em 2008, quando estava a colocar transmissores em tubarões, numa atividade científica fora do âmbito da Flying Sharks, uma tintureira mordeu-lhe um dedo. “O barco ficou cheio de sangue e acabei por levar oito pontos”, recorda. “Porém, não ganhei medo nenhum, ninguém me mandou meter com o bicho. Aliás, até marquei mais dois tubarões antes de voltar para terra.”

L.G.