

- 7 - MUSSOLINI, Gioconda. O cerco da tainha na Ilha de São Sebastião. *Sociologia: revista-didática e científica*. S. Paulo, 7 (3): 135-147, 1945. *
- 8 - ORLANDO, Artur. *O Brasil: a terra e o homem*. Recife, 1913.
- 9 - PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo. Colônia*. 2. ed. São Paulo, Martins, 1945.
- 10 - SCHMIDT, Carlos Borges. *Alguns aspectos da pesca no litoral paulista*. São Paulo, Secretaria da Agricultura-Diretoria de Publicidade Agrícola, 1948.
- 11 - SIMONSEN, Roberto. *História econômica do Brasil. 1500-1820*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1937. v. 1, il. (Biblioteca pedagógica brasileira. Sér. 5: Brasileira, 100-100A). (Originariamente, curso proferido na Escola Livre de Sociologia e Política de São Paulo)
- 12 - STADEN, Hans. Relação verídica e sucinta dos usos e costumes dos Tupinambás. *Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, t. 55, parte I, 1892.
- 13 - VERISSIMO, José. *A pesca na Amazônia*. Rio de Janeiro, Liv. Clássica de Alves, 1895. 206 p.

* Este trabalho faz parte do presente volume.

OS JAPONESES E A PESCA COMERCIAL NO LITORAL NORTE DE SÃO PAULO

Numa análise sincrônica da pesca, poderíamos aproveitar a sugestão oferecida pelos próprios barcos em seu deslocamento e, estrategicamente, nos situar ora num ora noutra extremo de suas rotas. Abrangeríamos, assim, toda a trama que envolve os grandes mercados de pesca e as pequenas comunidades pesqueiras numa relação complementar necessária, ainda que mutável.

Num extremo, estaríamos diante de portos como Santos, por exemplo (para nos circunscrever ao litoral paulista), no qual o nível organizatório de mercado capitalista é responsável não só pela existência de mecanismos complexos de crédito, como pela confluência dos maiores barcos e dos mais variados aparelhamentos de captura. No outro extremo, atingiríamos as pequenas comunidades, através de cujas estruturas as populações locais são postas na órbita daquele mercado por uma série também complexa de relações e ajustes, que muitas vezes começam por integrar grupos de vizinhança num nível mais nitidamente comunitário ou mesmo regional.

Dado o caráter dinâmico dessa complementaridade, as configurações especiais tendem a se transformar, no tempo. Todavia, quando se considera o problema no momento atual, observa-se, em virtude da natureza complexa e multiforme dessa trama, que muitos bairros distantes continuam a praticar suas formas tradicionais de pescaria, de modelos portugueses, sob o estímulo de barcos de

Santos, que se limitam a recolher o peixe por elas capturado e a introduzir, como único elemento novo na situação, a presença de um preço. Ou uma população ativa deslocar-se para o grande centro, definitivamente ou não, passando neste caso a oscilar pendularmente entre ele e a sua praia de origem, integrando a mão-de-obra altamente flutuante da pesca'. Ou ainda associarem-se, por um compromisso meramente verbal, um barco de Santos ou da Guanabara e uma rede traineira (destinada especialmente à pesca da sardinha) de um mestre de rede-proprietário ou parte-proprietário do litoral paulista ou da Ilha Grande e ali residente, para, no fim da operação, na qual a tripulação do barco é posta a comando da tripulação da rede, esta vender ao barco o produto da pescaria, a ser revendido em Santos ou na Guanabara. Ou, finalmente, deslocarem-se barcos santistas até à Ilha de São Sebastião para dali trazer o peixe capturado pelos cercos flutuantes, forma de pescaria hoje decadente, mas que chegou a ter tão grande importância, que o Instituto da Pesca Marítima de Santos lhe atribuía um item especial nas estatísticas relativas à procedência do pescado entrado naquele porto.

O quadro geral da pesca apresenta como pontos de coalescência, no seu pólo urbano, cidades como Niterói, Rio de Janeiro ou Santos, de onde se estendem tentáculos, para o sul e para o norte: "trawlers" santistas ou fluminenses vão arrastar nas águas de Santa Catarina, Rio Grande do Sul ou mesmo nas costas proibidas do Uruguai, em busca do peixe considerado fino ou do camarão, de um lado; do outro, barcos de "pesca de linha", saindo principalmente de Niterói e da baía da Guanabara (e com uma tripulação constituída em grande parte por poveiros da Póvoa do Varzim e seus descendentes)², vão até às costas da Bahia em busca dos parcéis

1 Destacam-se, neste caso, pela distância de que vêm e pelo seu número os "catarienses"; mão-de-obra bastante apreciada pelos armadores de pesca de Santos, e que constituem 80% das companhias das "redes de arrasto", que se deslocam pelos estados sulinos em busca principalmente da pescada e do camarão. Intensificando-se a chegada desses migrantes a partir de 1947, num paralelismo com a intensificação da busca daquela parte da costa brasileira por barcos de Santos e Guanabara, esses pescadores não se limitam à costa paulista, subindo até o Estado do Rio. Todavia, como apontam os armadores de Santos, que os consideram muito melhor qualificados que o caicara, por ocasião das festas do fim do ano eles desaparecem de circulação e voltam para suas praias de origem.

2 A pesca de linha de fundo é realizada por barcos grandes, de 18 a 20 metros de quilha, que levam seus próprios caiques e que, utilizando-se às vezes de pescado-

do "mar novo", fugindo ao regime de uma pesca costeira. De per-meio, os barcos munidos de traineiras, de ação mais limitada, deslocam-se acompanhando a sardinha em seu periodismo estacional pelas costas da Ilha Grande, da de São Sebastião, dos Búzios e da Vitória, descendo no inverno até à chamada "costa de Santos".

Desta forma, a tendência que se observa é a de transformar-se esta área, do Estado do Rio para o sul, numa grande unidade, dentro da qual o calendário das atividades da pesca vai perdendo seu caráter local, e o pescado é vendido, independentemente do ponto de procedência dos barcos, ora no mercado do Rio, ora no de Santos ou mesmo no de Florianópolis, de acordo com as conveniências do momento.³

Quando, porém, a ênfase se desloca para uma análise diacrônica da pesca comercial, vai-se ter a uma especialização bastante circunscrita espacialmente, cujos pormenores a difusão e a expansão estão tendendo a obscurecer, se bem que não a apagar de todo. Recuando-se no tempo (um tempo bastante curto, na verdade), atinge-se facilmente o momento em que o número ainda limitado de barcos e a sua pequena potência davam aos diferentes segmentos litorâneos uma fisionomia própria, permitindo-lhes preservar, pelo isolamento, as suas características distintivas, resultantes da contribuição de diferentes etnias e da adaptação das soluções por elas trazidas, inclusive de áreas culturais diversas do país de origem, a condições específicas não só da nossa costa, como do estágio de desenvolvimento tecnológico e econômico encontrado pelos imigrantes.

res locais, os distribuem a uns quinhentos metros de distância uns dos outros, cerca de 12 milhas da costa. Podem ir mais longe, porém. Segundo Ary França (1951, p. 132), na Ilha de São Sebastião, a pesca de linha se realiza trinta a quarenta milhas ao largo da ponta mais meridional, e se destina à procura de peixes como o namorado, a cavala, o badejo, a pescada amarela e a pescada cumbucu. Quanto aos informes sobre a pesca de linha por barcos de Niterói e Guanabara, cf. Lysia Maria Cavalcanti Bernardes e Raquel Soeiro de Brito (1959, p. 22).

3 Os "arrastões de alto mar" (trawlers), que demandam os Estados do sul, em geral deixam no mercado de Florianópolis a savelha, que ali tem melhor cotação do que em Santos. A sardinha é vendida em Santos por um preço fixo e em mercado livre na Guanabara, razão pela qual conforme a escassez ou a abundância do peixe os barcos preferem um ou outro porto. Os barcos que compram a sardinha das traineiras que neles operaram, fazem-no também por um preço local estabelecido, quando são barcos de Santos, ou dão à rede 1/4 do resultado líquido da pescaria, quando são barcos da Guanabara. Assim, para só citar um exemplo, em 1960 os barcos santistas pagavam às traineiras Cr\$ 82,50 por uma caixa de 60 quilos de sardinha e a revendiam em Santos por Cr\$ 330,00.

Como a área que focalizamos neste trabalho, outras poderiam ser igualmente delimitadas e caracterizadas. No caso, interessa-nos de modo especial o Estado da Guanabara, não tanto porque, paralelamente ao desenvolvimento que ora nos ocupa, processava-se outro, marcado por grande riqueza de detalhes, contribuições sucessivamente feitas por portugueses e espanhóis, mas porque uma das suas ramificações viria depois atingir a costa paulista e nela propagar-se, conforme ressaltaremos oportunamente.

O chamado litoral norte do Estado de São Paulo, na realidade litoral leste, compreende os municípios de São Sebastião, Caraguatatuba e Ubatuba, no continente, e o de Ilhabela, na Ilha de São Sebastião. Situada entre os dois grandes portos brasileiros, Santos e Rio de Janeiro, a região se prolonga no Estado do Rio pelo litoral de Parati e Angra dos Reis, defronte do qual se localiza a Ilha Grande.

A uniformidade da área se traduz não na monotonia das praias de enorme extensão, que caracterizam o litoral sul do Estado, mas na natureza altamente recortada de sua linha de costa, de praias pequenas e bem abrigadas, por vezes simples franjas de areia, e no caráter bastante acidentado de seu relevo, que se deve à grande aproximação da Serra do Mar. As "costeiras" e os "costões" aí predominam sobre as praias.

A articulação desta parte do litoral paulista com o litoral contíguo do Estado do Rio já estava estabelecida em fins do século passado, quando uma frota de "canoas de voga" da região de São Sebastião ia até Parati, para dali transportar para o porto de Santos aguardante em pipas, tal como o fazia com o resto da área.

As relações dentro desse trecho litorâneo se mantiveram constantes em seu desenho básico quando a pesca, de uns 35/40 anos a esta parte, passou a assumir caráter comercial e destaque crescente entre as outras subculturas regionais, e os barcos de pesca desban-

4 Para uma caracterização minuciosa desse trecho litorâneo, cf. Ary França (1951).

5 Para detalhes sobre a importância das canoas de voga, cf. Gioconda Mussolini (1953). Ary França (Op. cit. p. 138-39) informa que a frota dessas canoas chegou a contar, só na Ilha de São Sebastião (o maior centro delas), com 30 unidades em fins do século passado e 38 em 1920; todavia, por volta de 1929 elas haviam desaparecido por completo da rota Santos-Rio. Pelos cálculos do autor, as maiores teriam uma capacidade de 5000 kg de carga, no mínimo, transportando, além da aguardante e outros gêneros (as "quitandas" no dizer local), 7 tripulantes e 5 passageiros.

caram as canoas de voga como elementos de transporte e comunicação. Pelas mesmas rotas, se bem que com ritmo diverso, continuaram a circular barcos, peixes, homens e inovações técnicas pesqueiras, muito embora, evidentemente, as configurações espaciais intra-regionais se alterassem em função do significado econômico que as unidades envolvidas adquiriram ou perderam e, em consequência, do papel positivo ou negativo que elas passaram a desempenhar na redistribuição das populações da área.

É neste contexto que incide a presente análise. Nela, procuramos não nos cingir à "contribuição dos japoneses à pesca", embora, evidentemente, este seja um aspecto importante do tema (e a ele quase se reduza o primeiro item enfocado, como veremos mais adiante), para não circunscrever artificialmente a um estudo de difusão cultural os problemas que nos levaram à consideração dessa etnia. Realmente, os japoneses entraram em nossas cogitações não através de um estudo de aculturação, mas do de uma comunidade em mudança - a Ilha de São Sebastião - quando buscávamos apreender a interação complexa dos determinantes internos e externos dessa mudança, inclusive na fixação e no êxodo das populações locais e, neste caso, a trajetória da integração do migrante ao meio urbano.

Neste quadro, os japoneses e seus descendentes emergiram como parte da população em estudo, podendo ser considerados como elementos "internos" ou "externos", conforme o ângulo. Assim, embora fosse útil manter a distinção feita nos estudos aculturativos entre mudança internamente gerada e mudança estimulada pelo contato, na perspectiva do tempo, focalizado o presente, esses imigrantes se transformavam em elementos locais, eles próprios submetidos a influências externas, passando a atuar como catalisadores na adoção e difusão de soluções culturais de outras etnias e a contribuir para um sincretismo estimulado por esses novos contatos. Podiam ser vistos, então, no seu ajustamento progressivo a um desenvolvimento econômico, que os envolvia tanto quanto as populações originárias da região, muito embora variassem os seus recursos para este ajustamento, como variaram as suas contribuições para aquele desenvolvimento.

Nossa apresentação focaliza três itens aparentemente desconexos mas que, na realidade, correspondem a facetas de um mesmo processo histórico. São eles: 1º) a introdução, na Ilha de São Sebastião, de uma rede de pesca, o cerco flutuante, que a tradição local conservaria com o nome de "cerco de japonês"; 2º) a instalação, na

área, das "salgas", pequenas indústrias destinadas à produção de um elemento da dieta japonesa, o "iriko" (peixe seco); 3º) a participação dos japoneses na pesca santista, na qualidade de armadores.

O cerco flutuante⁶ passou a interessar à pesquisa e a se revelar em toda a sua importância, quando se procurou compreender o grande desenvolvimento da pesca numa baía da Ilha de São Sebastião, bastante distanciada da rota previsível dos barcos e, no entanto, diretamente orientada para Santos, e local de atração da frota pesqueira daquele porto, em contraste com a zona sul da mesma Ilha, dedicada à agricultura, e voltada para a cidadezinha de São Sebastião, no continente fronteiriço, escoadouro dos parques excedentes de sua produção.

O cercó é uma "rede de espera", limitando o trabalho dos pescadores a quatro visitas diárias para a operação da "despesca", e que só funciona em costeiras; não se adapta a praias. Explica-se, por esta circunstância, que se haja desenvolvido em consequência de sua introdução bem sucedida, por volta de 1920, um dos maiores centros de pesca do litoral norte de São Paulo no local denominado Sombrio (hoje, Paranabi), no interior da Baía dos Castelhanos, uma reentrância pedregosa de acesso bastante difícil, mas de mar pisco e calmo, e que a Ilha de São Sebastião, com sua predominância de costeiras, se haja transformado no domínio dos cercos flutuantes.⁷

Como decorrência dessa inovação, devida a um japonês ali residente, o Sombrio passou, de lugar quase deserto, a atrair a população das redondezas e mesmo das ilhas vizinhas (Búzios e Vitória), chegando a contar, no seu período de apogeu, com 450 ou 500 habitantes.⁸ Demais, como à utilização e a difusão dessa armadilha de

6 Por questão de espaço, deixamos de dar detalhes sobre esta rede, remetendo o leitor ao nosso artigo a respeito (Gioconda Mussolini, 1946).

7 Há tímidas incursões do cerco fora da Ilha de São Sebastião (Bertioga); Ubatuba, Ilha Grande, Ilha de Santo Amaro, Santos, realizadas geralmente por pescadores dessa, que algumas vezes se limitam a transportar a rede de um lugar para outro, conseguida a licença. Com a decadência da pesca no Sombrio (que, pelo menos em parte, foi devida, ao que tudo leva a crer, a questões de ordem técnica, ou seja, a exploração continuada da mesma área, sem modificações na rede), o cerco tendeu a se difundir para outros pontos da periferia da própria Ilha, de maneira que até hoje seu número é grande ali. Não resta dúvida, porém, que a decadência dos cercos também se deveu à competição com outras formas de pescaria, posteriormente desenvolvidas na região.

8 A decadência do cerco flutuante se acentua por volta de 1946. Ary França (1951, p. 142) coloca o período do apogeu do Sombrio entre 1925-1932, quando a popu-

pesca esteve condicionada às possibilidades de escoamento do peixe, os barcos da então incipiente frota pesqueira de Santos (que de 1928 a 1920 constava apenas de 4 unidades) começam a demandar aquela baía e assim prosseguem, num movimento ininterrupto e paralelo ao crescimento dessa frota, de maneira que, em 1944, o Sombrio é mencionado como o ponto da costa paulista mais procurado por esses barcos.⁹

Para os fins da presente exposição, cabe assinalar duas consequências da instalação dessa armadilha de pesca japonesa: 1º) Na medida em que os barcos se limitavam a ir recolher o pescado, estimulavam outras formas da pescaria local, entre as quais a famosa pesca da corvina realizada neste setor da baía dos Castelhanos de dezembro a março.¹⁰ Das praias do costão sul da Ilha - Bonete, Enxovas e Indaiaúba - uma população altamente segregada aproveitava os meses de inverno para remeter ao Sombrio a tainha capturada por suas "redes de forro" (vários arrastões, lançados concentricamente a partir da praia ao redor do cardume), obtendo um preço por um gênero que por vezes, em época de grande abundância, chegava a ser enterrado na areia depois de retiradas as ovas, que eram salgadas, por inexistência de meios de escoamento. Desta importância atribuída à pesca, resulta o abandono da agricultura pela população do Sombrio. O local passa a orientar-se diretamente para Santos, sem estabelecer vínculos com as cidadezinhas mais próxi-

lação local teria atingido a cifra supracitada. (Consulte-se este autor a respeito dessa fase da comunicação da Ilha de São Sebastião com Santos).

9 Maria Conceição Vicente de Carvalho (1944, inédito) apresenta um mapa feito à base de dados fornecidos pelo Serviço de Caça e Pesca do Estado de São Paulo, segundo o qual, 1943-44, da frota pesqueira de Santos, então constituída de 63 barcos, 31 freqüentavam o Sombrio, 20 a Ilha Grande, 22 a Ilha do Bom Abrigo, 10 Cananéia, 19 a Jirreia, 3 Paranaguá, 5 Santa Catarina e 1 o Rio Grande do Sul. Sabe-se que os barcos se dirigiam para Cananéia para a pesca do camarão; e para as chamadas "ilhas de fora" (Bom Abrigo, Monte de Trigo, etc) para "a pesca da linha". Os dados são sugestivos também quanto à área abrangida pelo deslocamento dos barcos.

10 Tivemos oportunidade de assistir a esta forma de pescaria no Sombrio. Tratando-se de uma operação realizada com "arrastão de praia" numa zona de costeira, valiam-se de uma canoa atravessada para "atrolar" a rede, enquanto os cabos eram puxados por sobre as pedras, num malabarismo de causar espécie, expressando uma forma de adaptação local bastante eficiente. Antes dos barcos, o peixe era salgado e distribuído, em canoas, não só pelas circunvizinhanças, na baía, como pelo continente fronteiriço.

mas de Ilhabela e São Sebastião, de maneira que é daquele porto que chegam inclusive os gêneros de primeira necessidade para sua população sem agricultura. 2º) Começa, a partir de então, o êxodo das populações locais para Santos (movimento que atingiria primeiramente as mais próximas do centro de difusão dos cercos flutuantes), datando dessa época a localização, naquele porto, de importante contingente de caiçaras, compreendendo alguns migrantes que se transformaram em proprietários de barcos e se tornaram associados a esta fase da história da pesca santista. A eles, um armador da pesca japonês, de Santos, se referiu como "armadores dos velhos tempos, tipo caiçara", sintetizando na classificação uma época e a dificuldade que esses primeiros migrantes da Ilha de São Sebastião estariam encontrando para acompanhar o ritmo de crescimento de uma forma de exploração econômica, da qual puderam participar de início.¹¹

O segundo item, a instalação das "salgas"¹², abrange área mais ampla. As maiores e mais numerosas delas se encontram na Ilha Grande, onde existem cerca de 18, enquanto que na Ilha de São Sebastião elas se limitam a 6, pequenas, situadas nas praias ao norte de Ilhabela - Rabo Azedo, Praia do Pinto e Armação. Exploradas em ambas as ilhas por iseis ou niseis, estas indústrias incipientes exigem instalações sumárias, não dispendo sequer de frigoríficos, motivo pelo qual obedecem a um horário de trabalho especial, condicionado pela presença do peixe em maior ou menor quantidade.

11 Gostariamos de fazer aqui duas observações: em primeiro lugar, que o Sombrio é hoje lugar decadente. "Saiu da rota", na expressão sintética de um observador local, e em 1960, contava com apenas 112 habitantes, que voltaram à prática da agricultura tradicional. Talvez nos ocorresse a expressão de Redfield "remade folk", não fosse o fato de que o isolamento indispensável se tornou impossível depois da fase dos cercos flutuantes, de maneira que a farinha de mandioca que "hoje é o forte do lugar", deixou de ser o símbolo de uma produção de subsistência para se converter num produto de exportação para toda a área. Em segundo lugar, com referência aos armadores caiçaras em Santos, ainda não dispomos de elementos para um balanço final da situação. Todavia, ao que consta, um deles, natural do Sombrio, e que chegou a ser o mais próspero e a possuir 4 ou 5 barcos, estaria em dificuldades financeiras de uns anos a esta parte, tendo perdido alguns de seus barcos.

12 Por lei, a "salga é o estabelecimento destinado exclusivamente ao preparo de produtos em salmoura, prensado, seco e defumado". (*Anuário da Pesca Marítima de São Paulo 1944*, p. 49). As salgas são distinguidas das fábricas, que se dedicam à produção de conservas finas, como as Indústrias Pirá Ltda. (Iguape) e as Indústrias Unidas da Pesca Ltda. (Santos).

Pela descrição fornecida pelos próprios donos das salgas, quando elas foram instaladas na Ilha de São Sebastião, por volta de 1930/32, deviam ser ainda mais rudimentares que hoje. Limitavam-se de início à industrialização da manjuba (*Anchoviella*), um peixinho periódico, que era apanhado com o auxílio de picarés¹³, e, na forma seca ou defumada, destinado, como até hoje se destinam estes tipos de peixe de salga, à colônia japonesa, da capital e do interior.¹⁴

• Com a sua expansão, as salgas passaram a trabalhar com a sardinha e a savelha que, quando prensadas e salgadas, não se limitam ao consumo de japoneses. (Aliás, a pesca da manjuba foi proibida há mais ou menos dez anos nesta parte do litoral paulista.)

A utilização da sardinha, principalmente da sardinha verdadeira (*Sardinella aurita*), tendeu a manter-se associada ao emprego de

13 O picaré é uma rede pequena, terminada numa das extremidades por uma vara, que a mantém aberta, e movimentada a partir da praia por dois homens. Para um contato com as formas tradicionais de pesca e funcionamento das respectivas redes, cf. Carlos Borges Schmidt (1948).

14 Entre parênteses, seria interessante lembrar aqui uma outra forma de exploração econômica, que se intensificou bastante nos últimos 15 anos nos costões da Ilha de São Sebastião, ela também associada a um elemento da dieta japonesa. Trata-se da coleta do "limo", designação local das algas marinhas, a que se entregam os moradores da zona de mar aberto, principalmente os habitantes das costeiras da parte sul da Ilha de São Sebastião e mesmo dos Búzios e Vitória. Bairros inteiros se voltam para essa faina durante os meses de junho-agosto, e dela participam homens, mulheres e crianças. Tal é o empenho que põem na atividade, que por vezes ao se chegar a esses bairros na "estação do limo", tem-se a impressão de que foram desertados. E constitui um espetáculo impressionante ver-se, quando baixa a maré, aquele grupo de pessoas, que atingiram o costão em pequenas canoas, galgar a pedra íngreme para dali retirar, com o emprego de instrumentos improvisados, a alga aderida à pedra. Na realidade, trata-se de uma operação rendosa, porquanto uma pessoa ágil pode colher até 10 quilos de "limo" por dia e o seu preço foi, em 1960, de 60 cruzeiros o quilo no início e 160 cruzeiros no final. Demais, depois da coleta, o único cuidado dispensado ao produto consiste em pô-lo ao sol para secar.

A alga em apreço, que a Profª Drª Berta Lange de Morretes gentilmente identificou a meu pedido, pertence à família Bangiaceae, ao gênero *Porphyra*, e é conhecida pelo caiçara por "limo de peragica" ou "limo preto". Industrializado com recursos rudimentares por alguns japoneses de São Sebastião, Ilhabela e Bairro de São Francisco, transforma-se, em folhas delgadas, o *nori*, empregado pela colônia japonesa na confecção de vários pratos típicos.

Segundo a voz geral dos locais que se dedicam a essa coleta, "muitos bairros se levantaram com o limo" e, na verdade, a área em que ele aparece é justamente

uma rede especial, a traineira.¹⁵ Muito embora esta só comece a se propagar pelo litoral paulista por volta de 1943/44, tudo indica que as salgas já utilizassem a sardinha comprada dos barcos santistas de regresso da Ilha Grande, ponto importante da pesca sardineira e da rede em apreço, e centro secundário da sua difusão para o Estado de São Paulo.¹⁶

Segundo Lysia M. Cavalcanti Bernardes e Raquel Soeiro de Brito (1959), a quem devemos os informes que se seguem, a traineira foi introduzida na Ponta do Caju (Baía da Guanabara) mais ou menos em 1910, por pescadores espanhóis. O primeiro a empregá-la trouxe da Espanha a rede pronta, e com a difusão desta, continuou-se a importar os panos para a sua confecção daquele país.

a mais pobre e segregada da Ilha de São Sebastião, a mais aprisionada dentro de uma economia de subsistência. (Para informações a respeito do processo de industrialização, cf. Jorge Bierrenbach de Castro, "Exploração de algas no litoral de S. Paulo", *Suplemento Agrícola de O Estado de São Paulo*, 15 de agosto de 1962, p. 8-9).

15 A traineira é uma rede de superfície (diferentemente dos cercos que capturam espécies que costumam nadar à meia-água, ou dos "arrastões de alto mar", que apanham peixe de profundidade ou camarão, ou da "linha de fundo" que se destina aos peixes que se enfunam nos parcéis). Embora se destine sobretudo à sardinha – e 90% desse peixe entrado em Santos provém do litoral norte e da Ilha Grande, a área por excelência da atuação das traineiras – aplica-se também a outros peixes, como a savelha, o xarelete, a corvina, o xaréu, a peçaca cumbuçu, etc. Como característica distintiva, esta rede é fechada por baixo através de um cabo (a **carregadeira**), que corre dentro de argolas de metal (as **anilhas**), dispostas na tralha do chumbo, depois que o barco, que deixou uma das extremidades da rede numa bateria (**caique** ou **caico**), realiza o cerco ao redor do cardume e volta ao ponto de partida, onde as duas extremidades da rede são reunidas. O peixe é então recolhido com o auxílio de um grande coador de malhas abertas e de fio grosso, o **sarico**. Os barcos maiores dispõem de um guincho movido a motor para o lançamento mecânico da rede.

O tamanho da traineira varia, desde as pequenas de Cabo Frio, com apenas 75 braças, até as maiores da Ilha Grande, onde se registrou a presença de uma de 300 braças de comprimento por 30 de altura. Na Guanabara, elas são de 200 a 220 braças, e na costa paulista, as maiores, de 200 braças por 20, as mais comuns sendo de 180 braças por 19.

16 Note-se que na Ilha Grande também existem proprietários de rede que não possuem barcos, tal como acontece no litoral paulista, mas não na Guanabara. Destacando-se a Ilha Grande como grande centro produtor de sardinha, cremos poder-se explicar pela compra desse peixe a presença de barcos santistas em grande número naquelas paragens, ainda em 1944, quando os cercos flutuantes concentravam o interesse e os investimentos na costa norte de São Paulo. (Cf. a nota 9).

Bastante generalizadas na costa norte da Espanha e também na França, no litoral da Gasconha, as traineiras foram no Brasil, durante muitos anos, o monopólio de dois ou três espanhóis. E como não houvesse inicialmente fábricas dessas redes em Portugal, os próprios portugueses da Guanabara passaram a importá-las da Espanha; só mais tarde Portugal e Japão entrariam no rol dos países fabricantes.

Todavia, até 1930, predominavam na Guanabara os barcos a remo nesta forma de pescaria, o que, evidentemente, limitava bastante seu âmbito de atuação.

Segundo as referidas informantes, "foi com a criação do entreposto da pesca e das fábricas de sardinha em conserva que tomou maior impulso esse sistema de pesca, tornando-se compensadora a aquisição de motores." (p. 21). Com isso, verifica-se a ampliação da área de deslocamento da rede, e os barcos sardineiros da Guanabara começam a descer até às costas paulistas.

Introduzida no litoral paulista, via Ilha Grande, cerca de 30 anos após seu aparecimento no Brasil, as traineiras tenderam a se localizar ao redor das salgas da Ilha de São Sebastião, se bem que não exclusivamente.¹⁷ Estas pequenas indústrias passam, então, a funcionar como uma estação em meio do caminho entre os grandes mercados da pesca e as pequenas comunidades atingidas pelo deslocamento dos barcos.

Realmente, embora o número de traineiras seja pequeno ali (13 nas três praias ao norte de Ilhabela, em 1960¹⁸) e os barcos locais não ultrapassem 5 (o maior de 120 H.P.), essa pequena área se transformou em ponto de concentração de barcos do Rio e de Santos, de maneira que ali aportam regularmente 18 a 20 deles, em repetidas viagens mensais.

17 Logo que surgiu, a traineira começou a ser explorada também por pessoas não ligadas à pesca. Seis sócios de Ilhabela, todos proprietários mas não pescadores, adquiriram uma rede em 1945, pagando parte à vista e parte a prazo, com o produto da própria pescaria. O mesmo se deu com um comerciante da praia da Armação. Em 1950, havia em Ubatuba 2 traineiras na praia de Picinguaba e 5 na da Enseada, onde residiam os mestres, parte-proprietários.

18 O Estado do Rio e o da Guanabara continuam sendo os grandes centros das traineiras. Para as proporções que esta forma de pescaria ali assume, consultem-se os trabalhos de Lysia M. Cavalcanti Bernardes e Raquel Soeiro de Brito (1959) e Lysia M. Cavalcanti Bernardes e Nilo Bernardes (1950). Pelos informes desses autores, em 1950 havia, só na Ilha Grande, cerca de 30 traineiras, enquanto na colônia do Caju, em 1957, havia mais de 50, sem contar com as demais zonas de pesca, inclusive Cabo Frio e Niterói.

Em conseqüência, esse trecho da Ilha de São Sebastião passou a assumir, cada vez mais, características distintivas em relação aos demais pontos da área: tendência de a pesca se converter numa verdadeira subcultura; abandono completo da agricultura; vinculação direta do local com Santos, de onde vêm todos os gêneros de primeira necessidade, trazidos pelos próprios pescadores, de maneira que as vendas locais (existem 8 pequenas nas três praias) têm mais o caráter de bares do que de empórios¹⁹; o problema da terra menos agudo ali do que em outras partes da Ilha, o pequeno proprietário tendendo a definir legalmente seus direitos de propriedade e uso (inclusive das terras de marinha); toda a vida local centrada ao redor da pesca, de forma que seus pontos de referência passaram a ser os "escuros" e os "claros", respectivamente os períodos de atividade e inatividade das traineiras; melhoria do padrão de vida, com manifestações de gasto conspicuo principalmente por ocasião da festa do padroeiro ("São Pedro pescador") e do Carnaval; emergência de uma pequena classe de mestres de rede-proprietários, com uma visão de um comportamento bastante diverso dos do homem tradicional da área, visando ao reinvestimento e à amortização, mais do que à mera subsistência.²⁰

19 Comum é um mestre de rede local, que obteve resultado na pescaria, cercando um cardume de valor comercial maior que o da sardinha (a pescada cumbucu, por exemplo), pagar bebida ao pessoal do bairro. Na verdade, esses mestres têm uma atitude de liberalidade frente ao dinheiro, que contrasta fortemente com a do morador tradicional da Ilha.

20 Geralmente o mestre de rede-proprietário tem sócio em Santos. Neste caso, tem compromisso primeiramente com ele, embora nada impeça que pesque em outros barcos. É interessante ao armador santista contar com a colaboração de alguém, que comumente é também entalhador, e que nos "claros", quando se interrompem as atividades da pesca, se dedica ao conserto da rede, a submete ao "banho de resistência", além de se incumbir de organizar, no local, a equipe a seu comando.

Por vezes, proprietários de barcos santistas servem de fiadores a mestres desejosos de adquirir uma traineira. Há uma fábrica dessas redes em São Paulo, que as vende a prazo juntamente com os petrechos para sua confecção, de sorte que o crédito é bombardeado para as zonas rurais por essa associação que se estabelece entre os dois interessados na mesma atividade. Assim, um mestre de rede da praia da Armação informou-nos de que era sócio de uma traineira com um santista, que lhe servira de fiador, e tinha a terça parte de outra. Da primeira, da qual era o mestre, pagara metade à vista e metade a prazo, em 6 meses, com o produto da própria pescaria.

Estes resultados estão criando certo otimismo nesta classe de mestres-proprietários, de maneira que eles estão se sentindo um tanto explorados pelos

Dentro dessa pequena unidade pesqueira, as salgas funcionam, atualmente, como canalizadoras da mão-de-obra potencial feminina e infantil, empregando poucos homens para alguns serviços mais pesados. Das atividades participam também os proprietários e os membros da família residentes, as mulheres se limitando aos momentos em que escasseia a mão-de-obra, bastante flutuante. Assim, quando alguém alegava que "com a salga ninguém perece", estava implicitamente se referindo ao fato de que a ela recorrem mulheres e crianças quando o homem da casa está "desembarcado".

Da perspectiva do empregador, é em virtude da instabilidade da mão-de-obra que estas pequenas indústrias não atingiram ainda o desenvolvimento que poderiam atingir (porquanto a procura do "iriko" é maior que a oferta), continuando a trabalhar com as "sobras" (isto é, com o peixe que fica no convés, não sendo recolhido ao gelo) e remetendo, no caso de seus proprietários disporem de rede ou barco, o grosso da pescaria para Santos ou Rio de Janeiro. Do ponto de vista do empregado, a remuneração não é compensadora, se bem que seja confortador poder contar com ela como um "achego" nas emergências. E a não-emergência é definida no comentário dos donos de salgas: "É haver um homem da casa da traineira, e as mulheres e crianças somem da circulação."

O terceiro item a ser focalizado diz respeito aos japoneses na qualidade de "armadores" de pesca em Santos. Eles passaram a motivar nosso interesse quando, considerando a pesca como mercado de trabalho e o problema da relação empregador-empregado, como um dos aspectos de uma pesquisa mais ampla visando determinar os tipos de influências a que estaria submetido o migrante do

proprietários dos barcos. Conscientes do que seriam auxílios governamentais econômicos e anti-econômicos, críticos da assistência que se limita ao fornecimento de um motor de popa ao pescador, almejando um empréstimo que lhes permita a aquisição de um barco, terminam sempre suas ponderações com uma espécie de chavão: "Porque os donos do mar realmente somos nós".

Nota-se que as traineiras são as redes mais caras do litoral brasileiro. As de 200 braças de comprimento por 20 de altura custavam, em 1945/46, 60 mil cruzeiros; em 1953, 90 mil; em 1955, 140 mil; em 1957, 180 mil; e em 1960, 240 mil. Mesmo um "trawl" ou "arrastão de alto mar" ficava, em 1957, em 30 ou 40 mil cruzeiros (embora fosse confeccionado totalmente pelo proprietário). Um cerco flutuante valia, em 1945/46, 18 mil cruzeiros. Cumpre notar, demais, que a duração de uma traineira, quando bem tratada, é em média de 2 anos, e que este trato implica em gastos com pedaços de rede para reposição, fio, casca de "cobi" para banho, etc.

litoral paulista no porto de Santos, verificamos constituírem os japoneses 40% da classe dos proprietários dos barcos pesqueiros.

Dado o nosso interesse, no caso, muito mais por problemas de relações estruturais do que por contribuições culturais específicas para o campo da pesca, limitamo-nos a registrar que os japoneses difundiram em Santos um "trawl", que vigorou durante muitos anos e surtiu ótimos resultados enquanto os barcos eram pequenos. Com o aumento do tamanho desses, a rede se tornou por demais pesada, sendo substituída, então, por um "trawl" português, os próprios japoneses abandonando a sua primitiva rede e aprendendo a confeccionar o novo modelo. Em 1957, processava-se em Santos um sincretismo das duas redes, a japonesa e a portuguesa, que, segundos os informes do Instituto da Pesca Marítima, estava dando ótimos resultados.

Quanto ao problema que nos propusemos especificamente, achando-se a pesquisa ainda em fase inicial no que diz respeito ao tema da presente comunicação, temos que nos limitar a considerações bastante gerais, que são quase que a expressão, manifesta ou implícita, da parte dos armadores entrevistados, de atitudes e valores básicos de sua etnia frente ao trabalho e à poupança.

Embora não possamos reproduzir aqui os trechos por demais longos das entrevistas, os depoimentos relativos à carreira desses armadores são significativos por permitirem não só acompanhar uma fase do desenvolvimento da própria pesca em Santos, como também apreender, ainda que de maneira geral, por ora, a *especificidade* dessa forma de exploração econômica. Esses problemas, que pretendemos cercar com outros dados, nos interessam não apenas porque permitem precisar o tipo de influência que, a partir de Santos, vai incidir nas pequenas comunidades litorâneas (preservando-nos de, a priori, sobrecarregar o contraste entre uma organização "capitalista" e outra "não-capitalista"), como também as perspectivas sócio-econômicas que se abriram e abrem ao migrante da costa paulista naquele centro urbano.

A primeira e mais óbvia observação que se pode fazer quanto à constituição da própria classe desses armadores é que se trata, comumente, de indivíduos procedentes de famílias não-pescadoras no país de origem e que, no Brasil, depois de um estágio na agricultura, vêm se entrosar numa etapa da pesca paulista, que eles próprios classificam de "primitiva", e, valendo-se de uma orientação geral de sua própria cultura, conseguem chegar à condição de especialis-

tas e proprietários abastados no ramo de atividade a que se dedicaram.

Como características de sua atitude em relação ao trabalho, destacam-se, no caso: dedicação integral, correspondendo a um interesse por todas as fases de uma atividade, de maneira a dominá-la como totalidade e a poder intervir ativamente em qualquer de seus componentes; tendência de concentrar-se toda a família na produção, inclusive as mulheres; ausência de lazer.

No contato que se estabelece entre empregadores japoneses e empregados caiçaras, é geralmente à base dessas atitudes e valores, que as apreciações são feitas, reciprocamente. Se aos primeiros causam espécie três características dos segundos, expressões de um ajustamento em processo ao trabalho assalariado - a mobilidade (ou melhor, a flutuação), a pouca ambição econômica e a falta de espírito de poupança - por outro lado, a atividade sem trêgua e sem lazer do armador japonês soa ao caiçara como uma renúncia. "Ganharmos muito, mas se matam" é a expressão verbal quase padronizada da avaliação feita do empregador, à qual acrescentam, em tom superlativo, a admiração pela sua qualificação profissional.

Bastante informados a respeito do ramo econômico que exploram, familiarizados inclusive com publicações especializadas, os armadores japoneses não encontram, ao que dizem, motivação suficiente para inovar, pelo menos não tanto quanto os seus conhecimentos lhes permitiriam. Alegam, mesmo, que as condições ainda precárias da pescaria brasileira impedem (ou tornam desnecessário?) o emprego de um equipamento que, por sua vez, exigiria outras qualificações da mão-de-obra e, ao que se pode deduzir das entrevistas, critérios mais universalistas e mais funcionalmente específicos na sua seleção. Por isso, os mestres de rede continuam a identificar o cardume e a qualidade do peixe pela ardentia ("incêndio" ou "cinzeiro"), como sempre o fizeram em sua praia de origem, correndo o risco de cercar um cardume sem valor comercial ou que estrague a rede; as atividades das traineiras continuam a se limitar aos "escuros", quando a falta de lua permite reconhecer a ardentia; e o armador japonês, que sabe da existência do radar para localizar o peixe, considera pouco viável acrescentá-lo ao seu aparelhamento.

Todavia, mesmo nessas condições de uma pesca pouco desenvolvida, que praticamente tem se limitado a uma atividade costeira, a própria exploração continuada está levando à necessidade de modernização dos barcos em tamanho, potência e, em consequência,

equipamento, para a prática de uma pesca de "mar novo", fato que está colocando o armador ante o dilema de manter uma frota maior ou reduzi-la a um número menor de barcos, mais atualizados.

É nesse quadro que vai se integrar o pequeno pescador que migra do litoral norte para Santos. E ele mesmo está sentindo a necessidade de equipar-se para essa integração – expressando uma atitude que faz daquela área uma "comunidade aberta" às sugestões e influências do mundo de fora – malgrado as perspectivas serem, hoje, as de se converter num operário qualificado e urbano, não mais num "armador dos velhos tempos, tipo caiçara".

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1 – ANUÁRIO DA PESCA MARÍTIMA DE SÃO PAULO (1944). São Paulo, Secretaria da Agricultura – Diretoria de Publicidade Agrícola / Departamento da Produção Animal, 1945.
- 2 – BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti & BERNARDES, Nilo. A pesca no litoral do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, Ano XII, nº 1, p. 17-53.
- 3 – BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti & BRITO, Raquel Soeiro de. Pescadores da Ponta do Caju. Aspectos da contribuição de portugueses e espanhóis para o desenvolvimento da pesca na Guanabara. In: *Actas do III Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros – Lisboa 1957*. Lisboa, 1959. v. 1, p. 5-27.
- 4 – CARVALHO, Maria da Conceição Vicente de. *Santos e a geografia humana do litoral paulista*; tese de doutoramento, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo. (inédita)
- 5 – FRANÇA, Ary. *A Ilha de São Sebastião*; estudo de geografia humana. São Paulo, 1951. (tese de concurso à Cadeira de Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo)
- 6 – MUSSOLINI, Gioconda. O cerco flutuante: uma rede de pesca japonesa que teve a Ilha de São Sebastião como centro de difusão no