

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL

MARINA SIMÕES GALVANESE

OS SENTIDOS DA EMIGRAÇÃO PORTUGUESA
DISCURSOS, DIPLOMAS E POLÍTICAS ENTRE PORTUGAL E BRASIL (1835-
1914)

Versão Corrigida

SÃO PAULO

2021

Marina Simões Galvanese

**OS SENTIDOS DA EMIGRAÇÃO PORTUGUESA:
DISCURSOS, DIPLOMAS E POLÍTICAS ENTRE PORTUGAL E BRASIL (1835-
1914)**

Versão Corrigida

Tese de doutorado apresentada ao
Programa de Pós-Graduação em
História Social para obtenção de título
de Doutora em História.

Orientador: Prof. Dr. Francisco Carlos
Palomanes Martinho

São Paulo
2021

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

G182s Galvanese, Marina Simões
Os sentidos da emigração portuguesa: discursos, diplomas e políticas entre Portugal e Brasil (1835-1914) / Marina Simões Galvanese; orientador Francisco Carlos Palomanes Martinho - São Paulo, 2021.
665 f.

Tese (Doutorado)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de História. Área de concentração: História Social.

1. emigração portuguesa para o Brasil. 2. políticas migratórias. 3. Monarquia Constitucional Portuguesa. 4. História de Portugal Contemporâneo. 5. História do trabalho. I. Martinho, Francisco Carlos Palomanes, orient. II. Título.

ENTREGA DO EXEMPLAR CORRIGIDO DA DISSERTAÇÃO/TESE**Termo de Anuência do (a) orientador (a)**Nome do (a) aluno (a): Marina Simões GalvaneseData da defesa: 23 / 11 / 2021Nome do Prof. (a) orientador (a): Francisco Carlos Palomares Martins

Nos termos da legislação vigente, declaro **ESTAR CIENTE** do conteúdo deste **EXEMPLAR CORRIGIDO** elaborado em atenção às sugestões dos membros da comissão Julgadora na sessão de defesa do trabalho, manifestando-me **plenamente favorável** ao seu encaminhamento e publicação no **Portal Digital de Teses da USP**.

São Paulo, 09 / 12 / 2021Francisco Carlos Palomares Martins**(Assinatura do (a) orientador (a))**

*Para os meus pais, Horacio e Fátima,
por sempre acreditarem em mim.*

AGRADECIMENTOS

Esta foi uma longa jornada, que contou com a ajuda e colaboração de muitas pessoas, sem as quais tudo teria sido muito mais difícil, especialmente se considerarmos que esta tese foi escrita num momento excepcional, em meio à pandemia do novo coronavírus.

Começo por agradecer ao meu orientador, o Professor Francisco Carlos Palomanes Martinho, que me acolheu quando decidi regressar à USP. Ao longo desses anos de orientação, recorri sempre a ele quando achava que a pesquisa tinha chegado a becos sem saída, quando precisava de assinaturas para a infundável burocracia universitária ou quando, durante os tempos pandêmicos, precisava de algum livro a que não tinha acesso devido à restrição de funcionamento da biblioteca. Sempre muito solícito, ele me tranquilizava com uma calma que contrastava com minha ansiedade e minhas (sempre) exageradas preocupações. Em Lisboa, as reuniões de orientação rompiam a solidão da pesquisa na Torre do Tombo e alegravam minha tarde com fartos almoços no Borges. Muito obrigada, professor, pela confiança depositada em mim e no meu trabalho. Espero que esta tese esteja à altura.

Agradeço à CAPES pela concessão de bolsa ao projeto nº 8887.388124/2019-00, que resultou nesta tese. As opiniões, hipóteses e conclusões expressas neste material são de responsabilidade da autora e não necessariamente refletem a visão da CAPES. Agradeço ainda à Cátedra Jaime Cortesão pela bolsa que me permitiu passar dois meses em Lisboa para finalizar a pesquisa.

Agradeço também aos professores que tive o prazer de conhecer (ou reencontrar) no doutorado. Ao Marcelo Cândido, pelo incentivo quando decidi regressar à USP; à Marcia Regina Berbel e ao José Sacchetta Mendes, pela leitura atenta do relatório de qualificação e pelas sugestões absolutamente cruciais para que esta tese ganhasse forma; à Ana Paula Megiane e à Iris Kantor, com as quais tive o prazer de trabalhar durante o estágio PAE realizado em meio à pandemia; ao Rafael de Bívar Marquese, pela solicitude e partilha de referências bibliográficas importantes a este trabalho. Agradeço também ao Jorge Fernandes Alves, pela enriquecedora conversa no Porto e pela generosa arguição desta tese.

Agradeço aos meus pais, Horacio e Fátima Galvanese, por me apoiarem mesmo quando minhas decisões me levaram para longe. Eles foram muito mais do que pais ao longo de todo esse processo. Foram agência financiadora de pós-graduação, foram *pet care*, leitores, revisores e até pesquisadores. Minha mãe leu tudo, cada uma das páginas com atenção e cuidado, sempre manifestando surpresa por essa história que lhe era desconhecida, apesar de dizer diretamente respeito à nossa família de emigrantes portugueses. Eu espero que esta tese compense o esforço

de vocês com a minha educação e formação; que ela seja uma forma de dizer muito obrigada e que vocês sintam, assim como eu, que valeu a pena.

Agradeço à minha irmã, Carol, pelos conselhos e exemplo que me instigaram sempre a me esforçar mais e a querer ir mais longe; e ao meu gatinho Pinot, pela companhia, por dormir enrolado em mim enquanto eu escrevia.

Agradeço ao Leon, pela sua infinita paciência, pelo apoio e carinho. Agradeço por me acompanhar sempre que possível a eventos acadêmicos, por aceitar flunar sozinho num inverno frio em Lisboa enquanto eu passava os dias fechada em arquivos, por me ouvir reclamar de documentos ilegíveis e inexistentes, por ficar dias comigo em casa sabendo que eu ia escrever até nos finais de semana. Enfim, por fazer tudo valer a pena no fim do dia, quando podíamos, finalmente, passar algum tempo juntos. Aproveito a deixa para agradecer também ao Carlos Nogueira e à Celina White, pelas dicas de viagens, pelos conselhos e carinho com esta pós-graduanda ansiosa e desesperada.

Devo ainda agradecer a muitas outras pessoas que fizeram parte de uma trajetória que liga, de forma inexorável, Brasil a Portugal. Do Brasil, agradeço à Fernanda Prado, pela amizade de tantos anos, pela companhia, pelos almoços, cafés e jantares (sempre com bons *drinks*) que deixam a vida mais leve. Agradeço à Mariana de Moraes Silveira, minha amiga, conselheira e revisora, a quem recorro para dicas de viagem, recomendações bibliográficas, sugestões e palpites acadêmicos diversos. Ao Rodrigo Charafedine Bulamah, ao Arthur Saraiva e ao Hugo Ciavatta, amigos de muitos momentos, lamúrias, alegrias e bons papos. Ao João Vitor Leal, agradeço a leitura (sempre crítica) dos meus textos, as revisões cuidadosas e atentas e as longas conversas sobre temas variados. Aos meus colegas do Palmares, agradeço especialmente ao Gerson Gonçalves, por ter feito desta acadêmica uma melhor professora de Ensino Médio, e ao Rodrigo Brucolli, grande professor de literatura de quem não tive a sorte de ser aluna, a alma sensível que humaniza uma historiadora sisuda. Sem eles e sem os alunos e alunas que jamais esquecerei, essa dupla jornada de docência e estudos teria sido muito mais árdua e menos gratificante.

De Portugal, tenho muitas pessoas a agradecer. Os períodos de pesquisa – sem falar nos anos em que lá vivi – contaram com a ajuda fundamental de pessoas muito queridas. Agradeço o carinho, o cuidado e a atenção da Odete e do José Manuel, minha família portuguesa, cuja casa na aldeia de origem dos meus avós foi sempre meu refúgio. Agradeço ao Nuno Teles e à Rita Gomes por me acolherem, em momentos distintos, naquele apartamento em Alvalade, pertinho da Torre do Tombo, onde passei ótimas temporadas regadas a bom vinho português, muitas conversas e risadas. Agradeço também ao Franz Buhr, que me emprestou sua casa num verão quente lisboeta – quando me apaixonei por Campo de Ourique. À Luciana Moreira e à

Dóris, agradeço por me receberem sempre de forma tão hospitaleira em Coimbra, cidade que me seria hoje estranhamente estranha (com o perdão da expressão) se não fosse por aquele apartamento confortável ao pé do Continente. As (breves) estadias em Coimbra tampouco seriam tão prazerosas sem os encontros com os amigos de anos atrás: Nuno de Sá Teixeira, Ana Oliveira, Tiago Ribeiro, Olga Solovova, Sónia Pimenta, Vânia Moreira, Marta Torres e Maria João – às quatro últimas agradeço também por me hospedarem em seus respectivos apartamentos no Porto.

Esta tese também não teria sido escrita sem o acolhimento das funcionárias e dos funcionários dos arquivos por onde passei, sobretudo do Arquivo Histórico Diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros e do Arquivo Histórico Parlamentar. Mas devo um agradecimento muito especial às funcionárias da Sala de Leitura da Torre do Tombo, que, incansavelmente, me traziam caixa atrás de caixa e me recebiam sorrindo todas as manhãs: Ana Isabel Baptista, Ana Isabel Fernandes e Beatriz Caetano. Agradeço também ao Dr. Paulo Tremeceiro pela prontidão com que atendia às minhas vinte solicitações diárias. Devo, ainda, um agradecimento particular à doutora Odete Duarte Martins pela iniciativa de colocar *on-line* os microfilmes que precisava consultar quando já havia regressado ao Brasil – e não tinha quaisquer planos de retornar a Portugal.

Por fim, mas não menos importante, agradeço aos amigos que à distância me apoiaram e que partilharam comigo as angústias de escrever uma tese em meio à pandemia. Um obrigado muito especial à Helena W. Moreno, de quem me aproximei recentemente, nesses tempos estranhos de encontros virtuais: tenho certeza de que o nosso webinar foi apenas o início de uma longa parceria e amizade. Ao Vinícius Diniz Moreira, pelo incentivo e pelos pdf's que possibilitaram a redação nesses tempos pandêmicos. À Giulia Falcone, que assumiu a representação discente do Programa de Pós-Graduação em História Social num momento particularmente complicado – a quem recorri quando das incertezas trazidas pela pandemia aos pós-graduandos.

RESUMO

Os Sentidos da Emigração Portuguesa: discursos, diplomas e políticas entre Portugal e Brasil (1835-1914)

Esta tese tem por objeto os sentidos das políticas de emigração adotadas em Portugal ao longo da Monarquia Constitucional. O período estudado inicia-se em 1835, quando uma emigração de tipo novo indignou os agentes públicos e os impeliu a agir para atenuar os efeitos nefastos de um fluxo que irrompeu de forma surpreendente. A pesquisa se encerra nos primeiros anos do regime republicano (instaurado em 1910), no dealbar da Grande Guerra que encerrou o último ciclo da emigração para o Brasil iniciado na Monarquia. São dois os principais objetivos da pesquisa: (i) observar os aspectos da(s) realidade(s) emigratória(s) disponível(eis) aos agentes estatais encarregados de elaborar os textos normativos e (ii) avaliar se as políticas emigratórias adotadas contrariavam os ditames do liberalismo oitocentista e se ultrapassavam os limites da Carta de 1826 (que vigorou ao longo da maior parte do regime).

Para atingi-los, foi analisado um *corpus* documental composto: pelas leis relativas à emigração portuguesa e à imigração brasileira (e seus respectivos projetos, bem como decretos, portarias e circulares); por ofícios, relatos e representações enviados aos principais ministérios portugueses envolvidos como o assunto (como os Ministérios do Reino e dos Negócios Estrangeiros) por cônsules no Brasil, autoridades provinciais e locais; além de debates e inquéritos parlamentares.

Cada novo diploma proposto ou aprovado foi entendido como um evento motivado pela complexa relação entre fatores conjunturais e estruturais e como o resultado de uma prática social específica: a de legislar. A análise dos conflitos que permearam cada um desses eventos evidencia os limites de uma compreensão monolítica do Estado, a qual o entende como um sujeito todo poderoso, permeável aos interesses de uma determinada classe social. Devido à natureza das fontes levantadas e do fenômeno examinado, esta tese adotou uma perspectiva transnacional.

Palavras-chaves: emigração portuguesa para o Brasil; políticas migratórias; Monarquia Constitucional Portuguesa; História Contemporânea de Portugal.

ABSTRACT

The Senses of Portuguese Emigration: discourses, legislations and policies between Portugal and Brazil (1835-1914)

This dissertation has by object the meanings and directions of migration policies approved over the Portuguese Constitutional Monarchy. The studied period begins in 1835, when a new and shocking emigration flow, with peculiar characteristics, outraged Portuguese political agents and impelled them to mitigate its nefarious effects. The research concludes at the beginning of the Portuguese Republic when the outbreak of the First World War put an end to the last Monarchy emigration cycle to Brazil. This work has two main goals: (i) to observe the aspects of the Portuguese emigration realities which were available to political agents responsible for preparing the normative texts on the issue and (ii) to evaluate whether the adopted emigration policies contradicted the liberalism propositions and if those policies went beyond the limits imposed by the 1826 Constitution (which survived through most of the studied period).

To those goals to be achieved, it was analyzed a documental corpus consisted of: the laws on Portuguese emigration and Brazilian immigration (and its respective drafts, and amendments, decrees, resolutions, and other measures); memorandums, reports and petitions, all sent by consuls in Brazil or district and local authorities to the ministers related to the matter (such as the minister of the Realm and the minister of Foreign Affairs); as well as parliamentary debates and inquiries.

This study understood the bills as the result of a complex interaction between conjuncture and structural factors and the consequence of social practice: the legislating one. The work analyzes the conflicts that pervaded the approval (or not) of each of them and demonstrates the limits of a monolithic comprehension of the State, which sees it as a powerful subject available to pursuit classist's interests. The thesis adopted a transnational approach due to the kind of analyzes sources and because of the emigration's nature.

Key-words: Portuguese emigration to Brazil; migration policies; Portuguese Constitutional Monarchy, Portuguese Contemporary History.

LISTA DE TABELAS, GRÁFICOS E IMAGENS

TABELA Nº 2.1: TRANSFORMAÇÕES DO PROJETO DE SÁ DA BANDEIRA

TABELA Nº 2.2: COMPARAÇÃO: PROJETOS DE 1836, 1838, PORTARIA DE 1842 E PROJETO DE 1843

IMAGEM Nº 4.1: FLUXOGRAMA: CONCESSÃO DE PASSAPORTE – REGULAMENTO DE 07.04.1863

TABELA Nº 5.1: COMPARAÇÃO ENTRE O DECRETO DE 1895, O PROJETO Nº 28 E A LEI DE 1896

TABELA Nº 5.2: MAPA DAS PRISÕES EFETUADAS PELA PEREC DE 21.07.1896 A 30.06.1905

GRÁFICO Nº 6.1: SAQUES DA AGÊNCIA FINANCIAL DO RIO DE JANEIRO – VALOR TOTAL (EM MIL RÉIS)

TABELA 6.2: RESPOSTAS AO QUESTIONÁRIO ELABORADO PELO CONDE DE PENHA GARCIA

TABELA Nº 6.3: DESTINO DAS RECEITAS DE PASSAPORTE - 1905

TABELA Nº 6.4: COMPARAÇÃO ENTRE OS DIVERSOS PROJETOS E A LEI DE 25.04.1907

TABELA Nº 6.5: CUSTO DO PASSAPORTE PARA UMA PESSOA EM 1905

ANEXO Nº 1: TABELA ESTATÍSTICA DA EMIGRAÇÃO PORTUGUESA (1855-1914)

ANEXO Nº 2: TABELA ESTATÍSTICA AMERICANA DA IMIGRAÇÃO PORTUGUESA

ANEXO Nº3: TABELA AÇORIANOS ENTRADOS NO RIO DE JANEIRO (1842-1849), SEGUNDO O CÔNSUL DE PORTUGAL

ANEXO Nº4: TABELA AÇORIANOS ENTRADOS NO RIO DE JANEIRO (1835-1850), SEGUNDO O DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO

ANEXO Nº5: TABELA PASSAGEIROS PROVENIENTES DO PORTO ENTRADOS NO RIO DE JANEIRO (1842-1851), SEGUNDO O CÔNSUL DE PORTUGAL

LISTA DE ABREVIATURAS

- ACC – Associação Central de Colonização
ACL – Associação Comercial de Lisboa
ACLL – Associação Comercial dos Lojistas de Lisboa
ACP – Associação Comercial do Porto
AHD – Arquivo Histórico Diplomático
AHP – Arquivo Histórico Parlamentar
ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo
CCB – Companhia Colonizadora da Bahia
CM – Companhia Metropolitana
CD – Câmara dos Deputados
CPR – Câmara dos Pares do Reino
DCD – Diário da Câmara dos Deputados
DCPR – Diário da Câmara dos Pares do Reino
DG – Diário do Governo
MF – Ministério das Finanças
MG – Ministério da Guerra
MMU – Ministério da Marinha e Ultramar
MNE – Ministério dos Negócios Estrangeiros
MR – Ministério do Reino
MI – Ministério do Interior
MAI – Ministério da Administração Interna
PEREC – Polícia Especial de Repressão à Emigração Clandestina
SAIN – Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional
SGL – Sociedade de Geografia de Lisboa
SPCRJ – Sociedade Promotora da Colonização do Rio de Janeiro

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	1
As políticas de emigração na historiografia portuguesa.....	4
Objeto, objetivos, hipóteses, abordagens teórico metodológicas e fontes	28
Recorte cronológico e estrutura dos capítulos.....	54
O ESTADO NACIONAL E O MONOPÓLIO DOS MEIOS LEGÍTIMOS DE CIRCULAÇÃO	61
PARTE I	77
1. BUSQUEM OS EUROPEUS! A ‘ESCRAVATURA BRANCA’ E AS INCERTEZAS SOBRE O TRÁFICO DE ESCRAVIZADOS	79
1.1 Zarpam os açorianos, chegam os ‘escravos brancos’	82
1.1.1 Nos Açores: atenção aos engajadores!	91
1.1.2 Portugueses à vista: o desembarque de colonos nos portos da Bahia	97
1.1.3 No Rio de Janeiro, a procura por colonos ‘úteis’	110
1.2 Que se busquem os imigrantes! As leis de locação de serviços de 1830 e 1837	122
1.2.1 Trabalhadores, sim; proprietários, não: a lei dos contratos de 1830	125
1.2.2 Direitos e garantias aos empresários: a lei de locação de serviços de 1837	138
2. ESCRAVOS BRANCOS, COLONOS EM ÁFRICA OU COMERCIANTES NO BRASIL?	148
2.1 O projeto colonial de Sá da Bandeira e o ‘tráfico da escravatura branca’	153
2.1.1 Sá da Bandeira e a abolição do tráfico de africanos escravizados	153
2.1.2 A tentativa de monopolizar os meios legítimos de emigração para o Brasil.....	161
2.1.3 O projeto colonial em ação: o transporte de açorianos do Brasil para Angola	178
2.2 O cabralismo e os ‘brasileiros de torna-viagens’	189
2.2.1 A portaria de 19 de agosto de 1842	189
2.2.2 No Parlamento, o fracasso do projeto contra o ‘tráfico da escravatura branca’	203
2.3 Tapando o sol com a peneira: a atuação das autoridades locais	213
2.3.1 Na Ilha Terceira, uma interpretação pessoal da Constituição de 1838.....	214
2.3.2 A ineficácia da Portaria de 1842	222
PARTE II	237
3. LIMITES DA LIBERDADE: A LEI DE 20 DE JULHO DE 1855	239
3.1 Uma lei para a emigração clandestina	243
3.1.1 Os antecedentes da lei: falsários, capitães e escândalos.....	245
3.1.2 Reprimir a emigração clandestina, sim; mais que isso, não.	265
3.1.3 Igualdade ou liberdade? Sobre mancebos e clandestinos.....	275
3.2 Livres e contratados: entre continuidades e rupturas.....	281
3.2.1 Comerciantes e lavradores; minhotos e insulares.....	283
3.2.2 Agentes, contratos, companhias e engajadores	290

4. NA REGENERAÇÃO: NEM RESTRINGIR, NEM LIBERAR.....	326
4.1. Obstáculos à lei de 20 de julho e as propostas para os remover	331
4.1.1 Empecilhos internos.....	331
4.1.2 ... e empecilhos externos.....	347
4.2 Durante a Regeneração: muitos estudos e algumas providências legais	366
4.2.1 Passaportes, a lei de 31 de janeiro de 1863 e o regulamento de 7 de abril	366
4.2.2 Inquéritos para estudar a emigração, a lei de 28 de março de 1877 e outras propostas	384
PARTE III.....	415
5. NÃO OS DEIXEM PARTIR! A CRISE DO FIM DO SÉCULO E OS NOVOS MECANISMOS DE CONTROLE DA EMIGRAÇÃO	417
5.1 Emigrantes, do Portugal monárquico ao Brasil republicano.....	421
5.1.1 Portugueses no alvorecer da República	421
5.1.2 Crise econômica, emigração clandestina e os clamores contra a falta de braços	434
5.2 Na Vida Nova, o aprofundamento do monopólio dos meios legítimos de emigração	452
5.2.1 Projetos, decretos e a lei de 23 de abril de 1896.....	452
5.2.2 Ampliando as teias do Estado: a regulamentação dos intermediários e o novo corpo de polícia.....	475
6. ÀS VÉSPERAS DA REPÚBLICA: O COMÉRCIO E A NOVA LEI DOS PASSAPORTES.....	507
6.1 As relações luso-brasileiras no início do século: comemorações, comércio e migrações	509
6.1.1 Brasil: a árvore das patacas	510
6.1.2 Incentivo à imigração e tolerância com a emigração.....	523
6.2 Comerciantes contra passaportes: a comissão de 1905 e a lei de 25 de abril de 1907.....	538
6.2.1 A Comissão de 1905.....	543
6.2.2 Das propostas da comissão à lei de 1907.....	566
...LÁ VEM A REPÚBLICA, LÁ SE VÃO OS EMIGRANTES..	591
CONCLUSÃO.....	617
LISTA DE FONTES	634
BIBLIOGRAFIA	642
ANEXOS	661

INTRODUÇÃO

*Solitário
 Por entre a gente eu vi o meu país.
 Era um perfil
 de sal
 e de abril.
 Era um puro país azul e proletário.
 Anónimo passava. E era Portugal
 que passava por entre a gente e
 solitário
 nas ruas de Paris.*

*Vi minha pátria derramada
 Na Gare de Austerlitz. Eram cestos
 E cestos pelo chão. Pedacos
 Do meu país.
 Restos.
 Braços.
 Minha pátria sem nada
 Sem nada
 Despejada nas ruas de Paris
 [...]*

Manuel Alegre¹

Em 1978, quando Portugal ainda se derramava na gare d'Austerlitz, em Paris, Vitorino Magalhães Godinho afirmou que a emigração seria uma constante estrutural da sociedade portuguesa². O historiador, certamente procurando dar sentido ao êxodo ocorrido nas duas décadas anteriores com destino à França, examinou as estruturas socioeconômicas de Portugal e elaborou uma análise de longa duração do movimento emigratório português, cuja conclusão sublinhava as continuidades e permanências em detrimento das mudanças e rupturas.

As travessias, seja do Cabo da Boa Esperança rumo à Índia, do Atlântico rumo ao Brasil ou dos Pirineus rumo à França, teriam sido motivadas, segundo o historiador, pelos mesmos problemas não resolvidos que empurravam a população para outras paragens. Pedacos de Portugal, restos e braços do país se espalhavam há mais de cinco séculos pelo mundo, não por um qualquer gosto de aventura, como queriam as ilusões patrióticas, mas porque faltavam, dentro do território pátrio, as condições para fixar a população.

¹ ALEGRE, Manuel. Portugal em Paris. In: MOURÃO-FERREIRA, David; SEIXO, Maria Alzira (orgs.). Portugal: a terra e o homem. II Volume - 3ª Série. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1981. p. 48-49.

² GODINHO, Vitorino Magalhães. L'émigration portugaise (XVème-XXème siècle): une constante structural et les réponses aux changements du monde. *Revista de História Económica e Social*. Lisboa, vol. 1, 1978, p. 5-32.

A ênfase nas estruturas de longa duração questiona o romantismo heroico dos ‘descobrimientos’, mas obscurece os fatores conjunturais que engrossaram o caudal emigratório e a especificidade de fluxos que motivaram diferentes reações dos agentes estatais portugueses. Em suma, a valorização das estruturas confunde as políticas oficiais de povoamento do Brasil no século XVIII e de Angola e Moçambique no século XX com o transporte de açorianos engajados, com a rota dos caixeiros e com a fuga ‘a salto’ para a França; ignora a diferente inserção dos portugueses nas várias sociedades de acolhimento e camufla a mudança do *status* dos lusitanos no Brasil independente.

Essas ressalvas, que devem ser feitas para evitar que se confunda emigração com colonização e para que se compreenda o enquadramento legal do fenômeno nos séculos XIX e XX, não invalidam a afirmação de Godinho: a emigração é uma constante da sociedade portuguesa. No início dos anos 2000, houve quem afirmasse que Portugal deixara de ser porto de partida para se converter em porto de chegada. O ‘retorno’ de portugueses e luso-descendentes das ex-colônias africanas, o ingresso na União Europeia, a chegada ao país de brasileiros e cidadãos dos PALOP³, o afluxo de imigrantes provenientes do Leste Europeu⁴... Tudo isso parecia confirmar as previsões mais otimistas, que se mostraram frágeis em 2011, quando o país se viu assolado pela crise econômica e a partida de muitos portugueses que se fizeram viajantes expôs os limites das transformações recentes, incapazes de reter a população no país.

A persistência da emigração, a existência de tantos que partiram para “buscar a sorte n’outras paragens”⁵ sem saber bem onde iriam morar ou parar⁶, foi tema de livros, poemas e músicas. Fosse para enaltecer a coragem dos aventureiros emigrantes, fosse para denunciar as tragédias da emigração, fosse ainda para satirizar o ‘brasileiro-de-torna-viagens’, o assunto foi revisitado pela pena de Camilo Castelo Branco e pela voz de Zeca Afonso. Por isso, a emigração é uma constante da vida de um Portugal que não se compreende por análises que o restringem ao retângulo europeu.

Para entender Portugal e seu espalhamento pelo mundo não basta conhecer as estruturas internas responsáveis pela emigração. É fundamental perseguir os caminhos que levaram portugueses e seus governos para lá das fronteiras do país e examinar os impactos de

³ Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa.

⁴ Sobre a imigração em Portugal na passagem do século XX para o século XXI, ver: BAGANHA, Maria Ioannis, MARQUES, José Carlos e GÓIS, Pedro. Imigrantes em Portugal: uma síntese histórica. *Ler História*. Lisboa, nº 56, 2009, p. 115-126.

⁵ Música “Ei-los que partem”, de Manuel Freire.

⁶ Música “Canção do desterro”, de Zeca Afonso.

acontecimentos ocorridos alhures para a construção de problemas e soluções de caráter nacional.

Esses caminhos compõem o horizonte desta tese que se propõe a examinar os sentidos das políticas emigratórias adotadas pela Monarquia Constitucional portuguesa, entre 1835 e 1910 e nos primeiros anos da República, por meio de uma análise que, sem descuidar das estruturas, atenta para os fatores conjunturais e eventuais que impeliram os agentes estatais a propor novas medidas legais e a publicar ou alterar diplomas relativos à matéria.

Com isso, almeja-se compreender as razões pelas quais os deslocamentos emigratórios foram capturados pelas redes do Estado português, muito embora os princípios liberais assegurassem a liberdade de emigrar. Busca-se, ainda, identificar os dispositivos que contribuíram para aprimorar o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração⁷ e demonstrar que esses dispositivos resultaram de embates ocorridos no âmbito do Estado, entendido como um *locus* de disputa e não como um sujeito onipresente que age a favor dos interesses de uma classe social específica.

Levando em conta o caráter transnacional do fenômeno emigratório, esta tese entende ser fundamental a análise dos relatos sobre a emigração portuguesa produzidos no principal destino dos emigrantes no período: o Brasil. Dessa forma, é possível conhecer os aspectos da realidade que os agentes estatais buscavam transformar pelo exercício da prática de legislar e pela elaboração de textos normativos relativos ao fenômeno emigratório. Além disso, este trabalho parte da hipótese de que as normas propostas, as medidas e os dispositivos adotados não contrariavam o liberalismo, uma vez que foram estabelecidas diferentes categorias de emigrantes que correspondiam, grosso modo, aos distintos níveis de cidadania previstos na Carta Constitucional.

Por fim, esta tese rejeita a existência de um único sentido norteador das inúmeras medidas adotadas, que seria válido para todo o período analisado. Propõe-se, assim, a realizar uma análise tão minuciosa quanto possível da conjuntura e dos eventos que antecederam a elaboração dos dispositivos legais, cuja consequência foi o fortalecimento do monopólio estatal dos meios legítimos de emigração – que não era um fim em si mesmo e tampouco foi absoluto.

Antes de prosseguir para uma apresentação mais detalhada do objeto da tese, das hipóteses e objetivos, do embasamento teórico-metodológico, do recorte cronológico escolhido e do *corpus* documental analisado, importa observar que este trabalho trata de um tema já consagrado na historiografia portuguesa. É fundamental, assim, recuperar os principais estudos

⁷ Expressão elaborada a partir da análise desenvolvida John Torpey que examinou os dispositivos mobilizados pelos Estados para regulamentar os deslocamentos dos indivíduos e monopolizar os meios legítimos de circulação. TORPEY, John. *L'invention du passeport: États, citoyenneté et surveillance*. Tradução de Élisabeth Lamothe. Paris: Éditions Belin, 2005. A obra foi originalmente publicada no ano 2000.

sobre o assunto, com os quais esta tese dialoga, refletir sobre os caminhos analíticos já percorridos e discutir, ainda que brevemente, suas limitações e potencialidades para, então, salientar as novidades trazidas por esta pesquisa.

AS POLÍTICAS DE EMIGRAÇÃO NA HISTORIOGRAFIA PORTUGUESA

Sem ignorar os fatores estruturais que, desde o século XV, empurravam os portugueses para lá das fronteiras, historiadoras e historiadores observaram a multiplicidade e especificidade de fluxos migratórios e identificaram momentos de ruptura que alteraram as características dos deslocamentos. Assim, para Miriam Halpern Pereira, o “fenômeno de origem antiga” adquiriu, no “século XIX, características novas: deixou de estar integrado predominantemente num projeto imperial e tornou-se uma resultante das distorções do desenvolvimento do capitalismo dependente”⁸.

Ainda na década de 1970, Joel Serrão, que confirmou que o fenômeno emigratório era “uma das constantes da História de Portugal”⁹, atentou para as diferenças entre emigrantes e colonizadores e procurou elucidar cada uma dessas categorias. O historiador propôs que se reservasse a segunda “para o indivíduo que abandona o solo pátrio, com destino a uma colônia, e devido à iniciativa do Estado ou integrado em empresa de âmbito nacional por ele desenvolvida”¹⁰. Dessa forma, o emigrante seria “tão somente aquele que resolveu abandonar o país por motivos pessoais, livremente concebidos, independentemente de solicitações oficiais e até, muitas vezes, em oposição a estas”¹¹. Seriam, assim, colonizadores aqueles que se dirigiram para o Brasil até o século XVII ou para as colônias africanas a partir de fins do XIX e emigrantes os que se aventuraram na travessia atlântica motivados pelas descobertas auríferas no Brasil no século XVIII, bem como os indivíduos que continuaram a desembarcar em portos brasileiros após 1822.

O esforço de clarificação, insuficiente por ignorar as variadas formas de inserção dos portugueses nas colônias e em países independentes¹², aponta para um fator importante: a

⁸ PEREIRA, Miriam Halpern. *Diversidade e assimetrias: Portugal nos séculos XIX e XX*. Lisboa: ICS, 2001, p. 155.

⁹ SERRÃO, Joel. Conspecto histórico da emigração portuguesa. *Análise Social*. Lisboa, XXVIII (32), 1970, p. 597-617, p. 597.

¹⁰ Idem, p. 598.

¹¹ Idem, *ibidem*.

¹² Esse aspecto foi salientado por Maria Beatriz Rocha-Trindade. Segundo a socióloga, o ‘emigrante colono’ “era uma peça dominante, uma pessoa de nível social igual ou superior ao da média da população da colônia; a sociedade que ele ajudava a criar assentava em normas que lhe eram naturalmente favoráveis” (ROCHA-TRINDADE, Maria Beatriz. *Da emigração às comunidades portuguesas*. Lisboa: Conhecer, 1982, p. 5”. Já o ‘emigrante econômico’ “encontra, no país de destino uma organização social à qual não pertence, [...] um conjunto de hábitos culturais e de regras de conduta social que [...] podem diferir sensivelmente da cultura de origem do emigrante, tendendo a conferir-lhe um estatuto desfavorecido” (Idem, p. 5-6). Conforme foi por nós observado em

atuação do Estado como promotor ou dissuasor, não apenas da imigração, mas também da emigração. Conforme observaram Nancy Green e François Weil¹³, a literatura sobre movimentos migratórios de forma geral, e particularmente aquela acerca do papel desempenhado pelo Estado nos deslocamentos, tem sido majoritariamente uma literatura sobre imigração. Segundo os autores, a ênfase nas políticas imigratórias deve-se aos desafios colocados aos Estados nacionais e à noção de cidadania pelo ingresso de estrangeiros, *a priori* excluídos dos direitos conferidos aos nacionais de um dado país.

Deve-se acrescentar o fato de que, se o direito de cada indivíduo sair e regressar ao seu próprio país foi reconhecido pela Declaração dos Direitos Humanos, aquele que seria o seu correspondente, o direito de cada um entrar em outro país, não foi assegurado. Dessa forma, a imigração segue sendo entendida como um problema pela maioria dos países e as políticas imigratórias continuam a causar crises humanitárias como as frequentemente verificadas na travessia do Mediterrâneo por cidadãos provenientes de países africanos que desejam ingressar na Europa.

No entanto, o direito a emigrar nem sempre foi garantido e decisões arbitrárias tomadas por Estados autoritários, em diversos momentos, atentaram contra a livre emigração¹⁴. Além disso, esse direito – reconhecido, por exemplo, pela Carta Constitucional portuguesa de 1826 – conheceu alcances distintos ao longo da história e foi alvo de disputas entre diferentes projetos de nação que conferiam significados variados à concessão de passaportes para que os nacionais deixassem o país.

Quer isso dizer que as políticas emigratórias adotadas pelos países de origem dos migrantes constituem um campo fértil para se compreender as concepções de cidadania em disputa numa dada nação, bem como o tipo de vínculo construído entre um determinado Estado e seus cidadãos. Mas não só: as condições exigidas para que um indivíduo deixe o seu país de origem muitas vezes influenciam a sua inserção na sociedade de acolhimento, razão pela qual é importante que as políticas imigratórias sejam analisadas conjuntamente com as políticas emigratórias adotadas no local de onde partem os migrantes.

outra ocasião, “o foco aqui é dado não na intencionalidade do Estado do país de onde se emigra, mas na atuação do ‘emigrante-econômico ou do ‘emigrante-colono’ na sociedade de acolhimento”. (GALVANESE, Marina Simões. *A Junta da Emigração: os discursos sobre a emigração e os emigrantes no Estado Novo do pós-Guerra (1947-1970)*. Dissertação (Mestrado em História Contemporânea) – Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. Coimbra, 2013, p. 23).

¹³ GREEN, Nancy e WEIL, François. Introduction. In: GREEN, Nancy; WEIL, François (orgs.). *Citizenship and those who leave: the politics of emigration and expatriation*. Chicago: University of Illinois Press, 2007, p. 15-34.

¹⁴ Para um exemplo de uma crise humanitária causada pela decisão arbitrária de um governo autoritário, ver: GALVANESE, Marina Simões. Fronteiras de papel: monopólio estatal e emigração no regime salazarista (1933-1947). *Tempos Históricos*. Paraná, vol. 24, nº 1, 2020, p. 36-72.

Em Portugal, Miriam Halpern Pereira constatou que “o contexto institucional é decisivo na configuração do fenômeno emigratório”¹⁵. Sua obra seminal, *A política portuguesa de emigração (1850-1930)*, é ponto de partida incontornável para quem se interessa pelo tema. Publicado pela primeira vez em 1981, o livro reúne artigos que perpassam a política brasileira de imigração, as redes de recrutamento de emigrantes em Portugal, a importância das remessas e as principais leis que, ao longo do período trabalhado, regulamentaram o fenômeno.

Logo na introdução, a historiadora apresenta aquela que constitui, ainda hoje, a principal tese relativa à política emigratória adotada em Portugal. Nas suas palavras: “a política de emigração portuguesa foi quase sempre ambígua e aparentemente contraditória. A persistente tradição repressiva da corrente emigratória foi acompanhada de tolerância real da qual a emigração clandestina é índice”¹⁶. A obra persegue, então, “a lógica subjacente à aparente ambiguidade da emigração portuguesa, cujas características genéricas permaneceram idênticas até período muito recente”¹⁷.

Muito embora Pereira identifique variações no grau de liberdade para emigrar de que dispunham os indivíduos ao longo do tempo, a ênfase recai sobre o aspecto restritivo verificado entre 1850 e 1930 – fase inicial “durante a qual se definiram as grandes linhas da política emigratória portuguesa”¹⁸. A historiadora afirma categoricamente que, no século XIX, se manteve a tradicional orientação repressiva da emigração, verificada no Antigo Regime, quando “a necessidade de evitar o despovoamento do reino [...] obrigou a cercear a saída de homens e mulheres”¹⁹. Para explicar “a manutenção desta política fortemente limitativa da emigração”, Pereira avança a seguinte hipótese: o sentido norteador das políticas emigratórias era um só: colocar empecilhos às saídas como forma de responder “à forte influência da burguesia agrária e da classe senhorial na estrutura econômica e política portuguesa”²⁰.

Nas mesmas estruturas que empurravam os portugueses para fora do país, Pereira encontrou a lógica subjacente à política portuguesa de emigração: a “massa de campesinato empobrecida” compunha o excedente de mão de obra que “convinha ao tipo de exploração agrícola dominante”²¹. A emigração, responsável por reduzir a mão de obra disponível, ameaçava a política de baixos salários e desagradava a burguesia agrária, que pressionava o governo para cercear as saídas. Ainda que nem sempre essa classe senhorial tenha garantido

¹⁵ PEREIRA, Miriam Halpern. *A política portuguesa de emigração (1850-1930)*. Bauru: Edusc, 2002, p. 109. Originalmente publicado pela editora A Regra do Jogo, em 1981.

¹⁶ Idem, p. 12.

¹⁷ Idem, ibidem.

¹⁸ Idem, p. 13.

¹⁹ Idem, p. 79.

²⁰ Idem, p. 80.

²¹ Idem, ibidem.

uma política fortemente limitativa do fenômeno emigratório, ela certamente inviabilizou a “liberdade de emigração, explicitamente formulada como tal”²². Assim, “embora a Carta Constitucional estipulasse a liberdade de emigrar”, as leis subsequentes e outros regulamentos “procuravam limitar a emigração e prolongavam, assim, a anterior tradição repressiva”²³.

Confundindo os efeitos práticos de medidas relacionadas à emigração com o sentido dessas mesmas medidas – ou seja, com as causas que motivaram a adoção de determinadas providências –, Pereira encontra “a vontade de contenção” do fluxo emigratório: (i) no condicionamento da concessão de passaporte “à prévia existência de contratos de trabalho ou ao pagamento da viagem”²⁴; (ii) na própria obrigatoriedade do passaporte, “fator dissuasor para um camponês”²⁵, visto que os documentos eram obtidos nos governos civis, distantes do local de domicílio dos interessados em emigrar e (iii) na exigência de pagamento de fiança a indivíduos em idade militar que quisessem se ausentar do país. É incontestável que todos esses fatores criavam gargalos à emigração legal, o que não significa que tinham por fim último impedir as saídas, muito menos que eram motivados pelo descontentamento provocado pelo fenômeno numa dada camada social.

Inserida na tradição marxista – que, como sintetizou Pierre Bourdieu, caracteriza “o Estado por aquilo que ele faz e pelas pessoas para as quais ele faz aquilo que faz”²⁶ e o entende como um “diabolus in machina”²⁷ sempre a “serviço dos dominantes de forma mais ou menos direta e sofisticada”²⁸ –, Miriam Halpern Pereira sustenta que a legislação portuguesa contrariava a Carta Constitucional e atentava contra a liberdade de emigrar para satisfazer os interesses da classe dominante. Essa interpretação, plausível, mas nem sempre demonstrável, é insuficiente para explicar os altos números atingidos pela emigração em alguns momentos: se o Estado estava a serviço da classe senhorial contrária às saídas, como tantos portugueses lograram deixar o país?

A explicação foi desenhada pela autora na introdução da obra: a política emigratória, tradicionalmente repressiva, fora acompanhada de uma real tolerância com as partidas clandestinas. O que à primeira vista poderia parecer uma contradição seria explicável por “um conjunto de fatores sociais, financeiros e políticos”²⁹, tais como o risco de convulsões populares

²² PEREIRA, Miriam Halpern. *A política portuguesa de emigração (1850-1930)*. Bauru: Edusc, 2002, p. 82.

²³ Idem, p. 80.

²⁴ Idem, p. 100.

²⁵ Idem, p. 101.

²⁶ BOURDIEU, Pierre. *Sur l'État: cours au Collège de France (1989-1992)*. Paris: Seuil, Raisons d’agir, 2012, p. 17. Tradução nossa. No original: [...] à caractériser l’État par ce qu’il fait et par les gens pour lesquels il fait ce qu’il fait”.

²⁷ Idem, p. 18.

²⁸ Idem, ibidem. Tradução nossa. No original: “[...] au service des dominants, de manière plus ou moins directe et sophistiquée”.

²⁹ Idem, p. 86.

– para as quais a emigração servia de válvula de escape – e a importância das remessas dos emigrantes. Em suma, enquanto medidas repressivas eram adotadas para agradar a elite senhorial, contrária a qualquer política liberalizante, os agentes estatais faziam ‘vista grossa’ à emigração clandestina para aliviar a pressão social exercida por uma vasta camada de camponeses empobrecidos, os quais, uma vez no Brasil, contribuía com a economia lusitana por meio do envio de remessas.

Essa interpretação entende o Estado português como um sujeito de ação onipresente e onipotente que, a serviço da classe dominante, fingia reprimir o fluxo emigratório. Esse mesmo Estado, tido como um todo monolítico e coerente, estaria ciente das consequências socioeconômicas de uma repressão efetiva da emigração e escolheu tolerar as saídas clandestinas, muito embora dispusesse dos recursos necessários para proibi-las. Antes de demonstrar a persistência desta tese na historiografia portuguesa e de enfrentar mais de perto os problemas levantados pelos postulados desta hipótese, importa desde já identificar algumas de suas fragilidades.

Por se tratar de uma teoria que entende o Estado como um sujeito coerente, e não como um *locus* de disputa, ela é insuficiente para demonstrar a diversidade de forças que atuavam sobre a elaboração das políticas emigratórias, bem como as transformações dessas mesmas forças ao longo do tempo. A consequência é a constatação de uma ambiguidade quase maquiavélica e de um ‘jogo de fachada’, pelo qual o Estado aparenta seguir uma dada orientação, mas age de forma oposta por ‘baixo dos panos’.

Além disso, essa hipótese retira a historicidade das medidas adotadas e as entende de maneira uniforme como resultado desse ‘jogo de fachada’ e não como decorrência de uma correlação de forças variável ao longo do tempo e de problemas mais ou menos novos que se colocavam aos agentes estatais, provocando a adoção de novas providências legais. Em outras palavras, a tese do ‘jogo de fachada’ é consequência de uma compressão do tempo histórico que apaga transformações conjunturais e eventuais.

Por fim, mas não menos importante, é uma tese pouco atenta às relações estabelecidas entre o país de origem e aquele que foi o principal destino da emigração portuguesa: o Brasil. Apesar de dedicar um capítulo do livro às políticas brasileiras de imigração e de usar como fonte o Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa, que compilou a correspondência enviada pelos cônsules das regiões de acolhimento ao Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE), a historiadora não observou o impacto dos esforços realizados no Brasil para atrair imigrantes, e tampouco a importância dos relatos consulares para a elaboração das medidas legais referentes à emigração em Portugal. Essas medidas são vistas como consequência da pressão de uma mesma classe social e, portanto, de forma desconectada das

informações disponíveis aos agentes estatais em momentos de tomada de decisão. Trata-se, então, de uma abordagem nacional que desconsidera o caráter eminentemente *transnacional* do fenômeno emigratório.

Importa observar que, se Miriam Halpern Pereira apontou para a necessidade de uma periodização das políticas emigratórias e para a observação de outros fatores que atuavam sobre essas políticas, seu trabalho foi tido pela historiografia não como um ponto de partida, mas de chegada. De lá para cá, a tese de que as políticas de emigração adotadas em Portugal ao longo dos séculos XIX e XX foram tendencialmente repressivas em decorrência dos interesses da burguesia agrária, porém não executadas devido à importância das remessas, não foi veementemente questionada, como será demonstrado.

A seguir à publicação da obra de Miriam, a política portuguesa de emigração foi abordada em trabalhos relevantes sobre o fenômeno emigratório em Portugal de oitocentos que, muito embora não tivessem as políticas por objeto central, apontaram caminhos pouco perseguidos pela historiografia. Em 1994, enquanto Jorge Fernandes Alves publicava o livro *Os brasileiros: emigração e retorno no Porto oitocentista*, nos Estados Unidos, Joaquim da Costa Leite apresentava a tese *Portugal and emigration (1855-1914)*.

Alves dedicou um capítulo de *Os brasileiros* ao enquadramento legal da emigração portuguesa e identificou as transformações, sentidas em Portugal, pelo deslocamento de portugueses para o Brasil independente na década de 1830. Assim, o historiador observou que “ultrapassadas as movimentações da guerra civil, Portugal se deu conta das profundas mudanças que se verificaram na transposição da população para o Brasil, com os primeiros sinais do desaparecimento da posição privilegiada na colocação dos portugueses”³⁰. Essa transformação foi marcada pelo “engajamento de colonos para o Brasil, fenômeno que a opinião pública designaria de ‘escravatura branca’, já que surgia como um processo de substituição dos escravos, numa conjuntura em que, no Brasil, se procurava mão de obra para as plantações”³¹. Ainda de acordo com o autor, o engajamento suscitou escândalos e “tornou-se uma prática a combater”³², razão pela qual foram adotadas medidas dissuasoras da emigração ainda nos anos de 1830.

Essa constatação é fundamental. Ao recuar a análise das políticas emigratórias para a década de 1830, Alves notou que as medidas de caráter restritivo da emigração não eram uma mera permanência do Antigo Regime e tampouco resultavam dos interesses de uma – mesma – elite agrária. A seu ver, essas medidas eram a reação à constatação de um fluxo de tipo novo,

³⁰ ALVES, Jorge Fernandes. *Os brasileiros: emigração e retorno no Porto oitocentista*. Porto: Reunidos, 1994, p. 128.

³¹ Idem, *ibidem*.

³² Idem, *ibidem*.

com características distintas daquele composto por jovens rapazes da metrópole que se destinavam às casas comerciais da colônia. Esse novo fluxo estava, como bem observou o historiador, intimamente ligado à ameaça do fim do tráfico de escravizados e à necessidade, sentida pelas elites brasileiras, de se buscarem alternativas à mão de obra africana.

Nas 15 páginas que se seguem, Alves percorre as principais leis, portarias, decretos e regulamentos relativos à emigração publicadas pela Monarquia Constitucional, num esforço de historicizá-las sem reduzi-las aos interesses da burguesia agrária. Realizando uma análise menos focada na letra fria da lei e buscando em outras fontes – como a correspondência entre o governador civil do Porto e o governo central, debates parlamentares e artigos de jornal – o sentido das providências adotadas, o historiador identificou a atuação de outros segmentos da sociedade, como dos comerciantes do Porto. Alves demonstrou, por exemplo, que a pressão desse grupo mercantil resultou numa modificação da portaria de 1842, da qual foi retirado o artigo que preconizava o pagamento de uma fiança por parte dos capitães dos navios que transportassem emigrantes como forma de assegurar as boas condições das viagens.

Sem se aprofundar mais detidamente nas disputas e nos eventos que levaram à adoção de novas leis e medidas – muito embora mencione, pontualmente, acontecimentos como os escândalos envolvendo os navios *Incógnito* e *Defensor* e sua influência na aprovação da lei de 1855 –, o historiador faz uso da voz passiva analítica que mascara os agentes das ações e condensa disputas em torno das medidas adotadas. A estratégia, aparentemente natural (e comum, como se verá), tem consequências metodológicas importantes na medida em que transmite a ideia de que as leis ou providências adotadas partiram de um ‘legislador’ abstrato e não de propostas elaboradas em contextos específicos, modificadas como resultado de disputas internas.

De todo modo, Alves avançou num questionamento da compreensão do Estado português como um todo homogêneo a serviço de uma dada classe dominante e indicou importantes caminhos de análise a serem perseguidos. Fica evidente, pelo breve exame que faz da legislação e pela diversidade de fontes mobilizadas, que o Estado é entendido aqui como um espaço de disputa de diversos interesses e variados olhares e entendimentos sobre um mesmo assunto. O historiador escapa, assim, da interpretação do ‘jogo de fachada’ ao apontar diferentes preocupações dos agentes estatais responsáveis pela matéria e ao perceber, com perspicácia, que para esses mesmos agentes estava nítida a existência de fluxos emigratórios distintos, compostos por emigrantes engajados e livres, os quais mereciam tratamentos diferenciados. Tal percepção é importante pois explica de forma mais sofisticada a aparente ambiguidade das políticas emigratórias.

No mesmo ano de 1994, Joaquim da Costa Leite apresentava uma tese que não se dedicou à análise das políticas emigratórias, mas que importa mencionar, pois nela o historiador identificou a predominância de um entendimento negativo da emigração e dos emigrantes na sociedade portuguesa. Leite observou que tal entendimento desconsiderava a agência do indivíduo que emigra, sua capacidade para avaliar o que é melhor para si e escolher entre emigrar ou permanecer no país natal. O historiador sublinhou ainda que tal perspectiva negativa do fenômeno era pouco atenta às condições de vida em Portugal.

Sem negar que esse discurso pejorativo possui um lastro, uma substância³³, o historiador enfatizou o aspecto positivo do fenômeno e avaliou como equívoca a ideia de que os emigrantes portugueses deixavam o país influenciados por engajadores inescrupulosos que os convenciam a emigrar para o Brasil, onde substituiriam os africanos escravizados. A seu ver, a ênfase na atuação dos engajadores nega a agência dos emigrantes e a ideia de que substituíam os escravos oblitera que as condições de vida e trabalho encontradas no Brasil eram superiores às existentes em Portugal. Além disso, para o historiador, “o limitado papel do trabalho contratado na emigração portuguesa para o Brasil contrasta fortemente com sua relevância para as fontes oficiais”³⁴. Essa experiência limitada da emigração contratada teria justificado “a aparente preocupação com o bem-estar dos emigrantes”³⁵ que permitiu a longevidade da “imagem negativa que tendia a desencorajar a emigração, adequada aos interesses dos terratenentes”³⁶.

Se é verdade que nem toda a emigração portuguesa foi engajada e que houve uma sobrevalorização desse tipo de deslocamento pelos agentes estatais, tampouco se pode ignorar sua importância e entender tal sobrevalorização como resultado dos interesses da elite agrária, desconsiderando as diferentes inserções de Brasil e Portugal no capitalismo mundial do século XIX. Enquanto a ex-colônia, privada do tráfico legal de escravizados, se inseria no mercado mundial como produtora de *commodities*, Portugal abastecia o mercado de trabalho brasileiro com uma população excedente, incapaz de ser absorvida pelas estruturas econômicas lusitanas. Como apontou Jorge Fernandes Alves, essa nova inserção dos portugueses na antiga colônia gerou desconforto em Portugal ainda na década de 1830, quando se iniciou a emigração engajada. Joaquim da Costa Leite, tendo iniciado sua análise na década de 1850, perdeu de vista

³³ Em suas palavras: “The negative image [of emigration] was not created out of nothing, but neither was it an accurate description of reality”. LEITE, Joaquim da Costa. *Portugal and emigration (1855-1914)*. Tese (Doutorado em filosofia) – Columbia University. Nova York, 1994, p. 73. Agradeço ao autor o envio da tese.

³⁴ Idem, p. 169. Tradução nossa. No original: “the limited role of contracted labor in Portuguese emigration to Brazil is in stark contrast with its relevance in official sources”.

³⁵ Idem, p. 10. Tradução nossa. No original: “the apparent concern for the welfare of the emigrants [...]”.

³⁶ Idem, p. 14. Tradução nossa. No original: “the negative image tended to discourage emigration, thus fitting in with the interests of landowners and officials”.

a origem dessa imagem pejorativa da emigração, que persistiu ao longo do século XIX – e que competiu com outra, positiva, ligada à relevância das remessas dos emigrantes.

Se, para Leite, o uso da imagem negativa da emigração para o Brasil visava desencorajar as saídas, a legislação adotada na Monarquia Constitucional não pode, a seu ver, ser entendida como proibitiva do fenômeno. No artigo “Emigração portuguesa: as leis e os números (1855-1914)”, o historiador, referindo-se a Miriam Halpern Pereira, reconhece a existência de uma interpretação predominante pela qual a legislação seguia uma orientação repressiva. Em suas palavras, de fato, Portugal “nunca abdicou do direito de exercer um controle administrativo sobre as entradas e saídas de nacionais e estrangeiros”, como, de resto, a Inglaterra tampouco o fez. Por isso,

no contexto das restrições e cotas que existiram antes e depois, o nosso período de estudo [1855-1914] pode ser descrito como um período liberal da emigração mesmo em Portugal, se tomarmos a expressão não no sentido britânico, mas na sua acepção continental, compatível com a existência de um controle administrativo³⁷.

Observando as condições para a emissão dos passaportes – tidos por Halpern Pereira como evidência do caráter repressivo da legislação portuguesa –, Joaquim da Costa Leite considerou-as “fáceis de entender segundo o espírito da época” e afirmou que “não configuram qualquer orientação restritiva”³⁸. Quanto às dificuldades acrescidas na obtenção do documento por rapazes em idade militar, o historiador reconheceu uma vontade de restringir as saídas, mas ressaltou que esta não “decorria diretamente da política de emigração, mas sim da necessidade de salvaguardar o preenchimento dos contingentes militares”³⁹. Em outras palavras: o sentido da exigência que mais diretamente obstruía a emigração devia ser encontrado não na política emigratória – ou num qualquer interesse das classes dominantes – mas na preocupação da época com a defesa do Estado.

A clandestinidade que marcou os deslocamentos não resultaria, portanto, de uma legislação fortemente repressiva e pouco executada. No caso dos mancebos, o valor da fiança a ser paga para a obtenção do passaporte – fiança esta exigida como forma de garantir os contingentes militares – ultrapassava, segundo o autor, o custo da própria viagem, razão pela qual esses indivíduos optavam por embarcar à margem da lei. No entanto, ainda de acordo com Leite, “não se deve identificar exclusivamente a emigração clandestina com a emigração de

³⁷ LEITE, Joaquim da Costa. Emigração portuguesa: a lei e os números (1855-1914). *Análise Social*. Lisboa, vol. XXIII (97), 1987, p. 463-480, p. 465.

³⁸ Idem, p. 466.

³⁹ Idem, ibidem.

mancebos e recrutas”⁴⁰. Em situações de “escassez extrema”⁴¹ e penúria, a urgência em partir explicaria mais a clandestinidade do que uma qualquer vontade de reprimir o fluxo.

Em suma, Joaquim da Costa Leite entendeu o olhar negativo sobre a emigração como resultado de uma compreensão ‘elitista’ do fenômeno, pouco atenta à agência dos emigrantes. No entanto, para o autor, um tal entendimento, ainda que justificasse atitudes dissuasoras da emigração, não era usado para legitimar uma legislação repressiva e contrária ao liberalismo constitucional.

Essa hipótese aventada por Leite não foi perseguida pela historiografia, que tampouco seguiu os caminhos apontados por Jorge Fernandes Alves em seu esforço de: historicizar a legislação; buscar, pelo cruzamento de fontes, os sentidos das leis; examinar as disputas que, no seio do Estado, forçaram a adoção de determinadas providências; e de observar a que grupo de emigrantes as medidas eram direcionadas. No entanto, a constatação de Joaquim da Costa Leite acerca do entendimento predominantemente negativo da emigração foi confirmada por trabalhos que entenderam discursos como o do ‘tráfico da escravatura branca’ e da ‘proteção dos emigrantes’ como véus desprovidos de substância e densidade, usados para disfarçar uma dada realidade ou para legitimar a adoção de determinadas medidas.

Em 2002, Fernanda Paula Sousa Maia publicou o livro *O discurso parlamentar português e as relações Portugal – Brasil*, que evidenciou a riqueza dos debates parlamentares para a pesquisa histórica. A obra possui um capítulo sobre os debates acerca da emigração decorridos no Parlamento na primeira metade do XIX, no qual a historiadora identificou que o fenômeno emigratório adentrou o Parlamento na década de 1830, quando a emigração engajada foi associada a uma nova forma de escravatura que vitimava, sobretudo, os açorianos. Assim, Maia a um só tempo confirmou a tese de Jorge Alves, segundo a qual um novo fluxo emigratório causou indignação na sociedade portuguesa após o fim da guerra civil, e demarcou o surgimento do entendimento negativo acerca da emigração observado por Costa Leite.

No entanto, ao focar naquilo que os deputados diziam e ao se preocupar com os mecanismos de controle dos discursos proferidos, Maia tratou o Parlamento de forma desconectada de outras instâncias de poder. A historiadora não atentou para os relatos e acontecimentos que informavam os discursos. Para elucidar este ponto, vale mencionar que o termo ‘escravatura branca’ foi proferido pela primeira vez na Câmara dos Deputados (CD) por Bernardo Costa Cabral, que recebera uma memória vinda da Bahia acerca da forma como eram transportados e negociados os açorianos no Brasil. Sem perseguir essa referência, Maia não

⁴⁰ LEITE, Joaquim da Costa. Emigração portuguesa: a lei e os números (1855-1914). *Análise Social*. Lisboa, vol. XXIII (97), 1987, p. 463-480, p. 468.

⁴¹ Idem, *ibidem*.

procurou compreender a analogia com a escravidão e interpretou o discurso do ‘tráfico da escravatura branca’, precipitadamente, como um exercício retórico, um véu usado pelos deputados para encobrir assuntos incômodos, ou mesmo justificar o controle do fenômeno emigratório.

Antes de prosseguir, vale ressaltar que observar a acuidade da busca pela origem dos discursos e apontar para o imperativo de se conhecer a substância de que são formados não equivale a afirmar que a realidade precisa ser procurada alhures. Tampouco significa entender que apenas os interesses que se escondem por trás dos discursos são relevantes para a História. Pelo contrário. Trata-se, aqui, de sublinhar que os discursos são parte constituinte da realidade histórica e de salientar que, providos de densidade, não se dobram facilmente aos desejos de quem quer que se aproprie deles.

Por isso é importante perseguir as pistas deixadas por quem enuncia os discursos, compreender a substância de que estes são formados e identificar as conexões estabelecidas com relatos e enunciados provenientes de outros contextos. Sem isso, os discursos correm o risco de serem entendidos como um véu que acoberta interesses escusos ou como mero exercício retórico desconectado da realidade. A consequência é que os projetos legais debatidos pelos parlamentares ou são vistos como fruto da mente de um ‘legislador’ abstrato, ou como resultado da pressão de uma dada classe dominante que recorre a certos discursos para encobrir seus verdadeiros interesses e garantir a aprovação de leis que lhes são favoráveis.

Essa é a principal limitação de inúmeros trabalhos relativos às políticas e aos discursos sobre a emigração em Portugal apresentados em encontros científicos promovidos desde 2006 pelo CEPES, que reúnem pesquisadoras e pesquisadores do Brasil e de Portugal. A iniciativa, evidentemente, importa na medida em que coloca em diálogo trabalhos com diferentes abordagens produzidos dos dois lados do Atlântico. Os anais dos eventos estão disponíveis *online*, de modo que é possível observar que os trabalhos apresentados relativos às políticas de emigração têm se apoiado quase exclusivamente na legislação portuguesa, nos debates parlamentares ou ainda, em menor volume, na correspondência diplomática, e versam majoritariamente sobre a segunda metade do XIX e o século XX.

Pela natureza dessas publicações (artigos curtos apresentados em seminários), elas centram-se sobre um tipo exclusivo de fonte produzido num período específico, raramente cruzando documentos provenientes de arquivos distintos, e tendem a descrever seus conteúdos e a mapear alguns dos problemas colocados pela emigração. No entanto, não avançam num exame minucioso dos sentidos das medidas implementadas (ou não implementadas) e tampouco captam os fatores que motivaram eventuais mudanças discursivas.

Dos trabalhos que se dedicam à legislação portuguesa sobre emigração, destacam-se: “Legislação sobre a emigração para o Brasil na Monarquia Constitucional”, de Maria da Conceição Meireles Pereira; “Legislação sobre emigração para o Brasil na I República”, de Maria da Conceição Meireles Pereira e Paula Marques dos Santos; “A legislação portuguesa sobre a emigração durante o Estado Novo (1926-1974)”, de Paula Marques Santos et al; “A I República e a política de emigração”, de Miriam Halpern Pereira e “À Sombra da lei: notas sobre a política de emigração em Portugal e na Itália (1850-1920), de Paulo Cesar Gonçalves.

Pelos títulos percebe-se que, à exceção do último, todos elegeram um dado período da história política portuguesa (Monarquia Constitucional, I República, Estado Novo) e usaram como fontes as leis produzidas em Portugal acerca do assunto. Vale observá-los mais de perto e evidenciar a persistência da tese de Miriam Halpern Pereira e o tratamento metodológico pouco atento ao cruzamento entre a letra da lei, as disputas em torno dos textos legais e os fatores que motivaram a aprovação de nova legislação. Importa ainda notar a ausência de uma arqueologia que mostre as transformações sofridas pelos projetos até a final aprovação como lei – as quais denotam pressões e concessões que precisam ser esmiuçadas para que os diplomas legais não pareçam resultar da mente ‘do legislador’ ou dos interesses de uma única classe social.

No artigo “Legislação sobre a emigração para o Brasil na Monarquia Constitucional”, Maria da Conceição Meireles Pereira anuncia sua filiação à tese de Miriam Halpern Pereira afirmando: “verifica-se que a legislação liberal neste campo se orienta num sentido repressivo ou limitativo [...], devendo-se tais limitações à influência da burguesia agrária e da classe senhorial que dominavam a estrutura econômica portuguesa”⁴².

Na sequência, Meireles Pereira reúne e apresenta, numa sequência cronológica, as principais leis, decretos e portarias do período sem atentar para os fatores que forçaram a adoção de novas disposições legais ou a inserção de artigos específicos em cada um dos diplomas. Por exemplo, quando a historiadora indica que a aprovação da lei de 1855 se deu na sequência de escândalos ocorridos no transporte de emigrantes, ela não identifica os motivos pelos quais essa lei foi especificamente nomeada de ‘repressiva da emigração *clandestina*’, ou aqueles que levaram à inserção de um artigo sobre os contratos de trabalho. A seguir, a autora refere a portaria de 9 de fevereiro de 1858, mas não estabelece a conexão com os contratos celebrados em Portugal pelos agentes da Associação Central de Colonização. O resultado é que, novamente, essas leis parecem saídas da cabeça de um ‘legislador’ abstrato, tendencialmente

⁴² PEREIRA, Maria da Conceição Meireles. Legislação sobre a emigração para o Brasil na Monarquia Constitucional. In: MATOS, Maria Izilda et al (orgs.). *Deslocamentos & História: os portugueses*. São Paulo: EDUSC, 2008, p. 35-47, p. 36.

favorável aos interesses de uma mesma classe social, que fingia preocupação em corrigir as falhas que permitiam a continuidade da emigração clandestina.

Síntese semelhante foi elaborada por Paulo Cesar Gonçalves no texto “À sombra da lei: notas sobre a política de emigração em Portugal e na Itália (1850-1920)”, em que o autor enfatizou o caráter repressivo da política portuguesa. Gonçalves, no entanto, foi além e propôs comparar a legislação de emigração produzida em Portugal e na Itália – dois importantes países de origem dos imigrantes que adentraram o Brasil nos séculos XIX e XX. Assim, o historiador demonstrou que, ao menos por um período, ambos os países “trataram o problema como uma questão de segurança pública e de ordem social”⁴³ – muito embora a Itália tenha procurado transformar a emigração em mercado consumidor potencial, enquanto em Portugal o problema tenha estado atrelado à preocupação com o império africano.

No artigo “Legislação sobre emigração para o Brasil na I República”, Meireles Pereira e Paula Marques dos Santos repetem a estrutura do trabalho relativo à Monarquia Constitucional, reúnem os principais diplomas legais publicados no período e descrevem o conteúdo dos mesmos. Uma vez mais, as historiadoras não atentaram para as disputas e questões específicas de que resultaram. Assim, não observaram, por exemplo, os problemas identificados na execução da lei de 25 de abril de 1907, que forçaram a publicação das instruções de 25 de novembro de 1912.

Neste artigo, as historiadoras observaram outras preocupações que não apenas o desejo de reprimir os deslocamentos, tais como a tutela dos emigrantes e a responsabilização das agências de emigração e companhias de navegação. No entanto, há que ressaltar que o recurso a orações na voz passiva sintética em que se oculta o agente (“apertaram-se as malhas às saídas dos emigrantes, vigiou-se a ação dos agentes recrutadores, uniformizaram-se procedimentos administrativos”⁴⁴) demonstra, conforme já observado, a necessidade de pesquisas que busquem identificar os responsáveis por essas decisões para que não se caia, uma vez mais, na figura do ‘legislador’ abstrato que altera as leis a seu bel prazer.

Estratégia semelhante foi utilizada por Miriam Halpern Pereira no artigo “A I República e a política de emigração”, em que, se referindo à lei de 25 de abril de 1907, afirma: “rejeitou-se a proposta de isenção total de passaporte [...]. Inspirando-se na legislação italiana, optou-se

⁴³ GONÇALVES, Paulo Cesar. À sombra da lei. Notas sobre a política de emigração em Portugal e Itália (1850-1920). In: SOUSA, Fernando et al. (orgs.) *Um passaporte para a terra prometida*. Porto: Cepese e Fronteira do Caos, 2011, p. 469-491, p. 489.

⁴⁴ PEREIRA, Maria da Conceição Meireles e SANTOS, Paula Marques dos. Legislação sobre emigração para o Brasil na I República. In: SOUSA, Fernando de et al. *Nas duas margens: os portugueses no Brasil*. Porto: Cepese, Edições Afrontamento, 2009, p. 307-327, p. 327.

por introduzir a definição de emigrante”⁴⁵. Uma vez mais, a partícula ‘se’ mascara as disputas intensas que marcaram a aprovação desta lei, condensa o longo processo de transformações sofridos pelo projeto legal inicialmente apresentado e dá a impressão de que ‘o legislador’ recorreu à legislação italiana por um qualquer desejo de copiar o que se fazia no exterior e não em decorrência de uma necessidade colocada num dado momento. No entanto, importa observar que, neste artigo, a historiadora dedica maior atenção aos problemas mais gerais levantados pela emigração, dando menor ênfase aos incômodos que o fenômeno provocava na elite agrária.

As disputas em torno da aprovação das leis e outros diplomas também estão ausentes no artigo “A legislação portuguesa sobre a emigração durante o Estado Novo (1926-1974)”⁴⁶ de Santos et al. Os historiadores dividiram o período em três momentos: (i) do início do regime à Segunda Guerra Mundial; (ii) da formação da Junta da Emigração à década de 1960 e (iii) dos anos 1960 até o fim do Estado Novo. Cada um desses períodos é devidamente caracterizado e as principais preocupações do regime com a emigração são apontadas. Muito embora trate-se de um regime autoritário, importa observar que, conforme demonstrado por Victor Pereira⁴⁷, as medidas legais não partiam todas de Salazar e que havia espaço, no interior do Estado, para disputas entre instituições, ministérios e outras instâncias do poder – as quais não são apreendidas pela análise dos textos legais, insuficientes para que se compreendam os sentidos das leis e os fatores que motivaram a adoção das mesmas.

Esse ‘legislador’ genérico e abstrato que parece atuar em todos os períodos analisados pelos textos citados está presente até mesmo em trabalhos atentos aos embates inerentes à elaboração de textos legais. Num artigo que resulta de um esforço de cruzamento de fontes como legislação, debates parlamentares e textos de jornal, intitulado “Os passaportes: do enquadramento legal à prática (1855-1926)”, Isilda Monteiro procura compreender o significado do passaporte em Portugal. Apresentando as discussões acerca da necessidade ou inutilidade do documento, a historiadora demonstra as disputas em torno de propostas legais tendentes a extingui-lo, enfatizando o papel dos funcionários dos governos civis. Como demonstra Monteiro, estes eram resistentes a mudanças, visto que o valor proveniente das taxas pagas pela emissão dos documentos complementava os baixos salários que auferiam.

⁴⁵ PEREIRA, Miriam Halpern. A I República e a política de emigração., In: SOUSA, Fernando de et al. (coords.). *Um passaporte para a terra prometida*. Porto: Cepese e Fronteira do Caos, 2011, p. 43-53, p. 45.

⁴⁶ SANTOS, Paula Marques et al. A legislação portuguesa sobre a emigração para o Brasil durante o Estado Novo (1926-1974). In: SARGES, Maria de Nazaré et al (orgs.). *Entre Mares: o Brasil dos portugueses*. Belém: Editora Paka-Tatu, 2010, p. 308-315.

⁴⁷ PEREIRA, Victor. *La dictature de Salazar face à l’émigration: l’État portugais et ses migrants em France (1947-1974)*. Paris: Presses de Sciences Po, 2014.

Monteiro foge, portanto, à interpretação de que a manutenção dessa exigência visava unicamente a impedir a emigração. No entanto, a autora recorre, inúmeras vezes, aos desejos e vontades dos ‘legisladores’ ou do ‘poder político’ sem qualificá-los e sem examinar mais detidamente a proveniência das medidas propostas ou adotadas. Assim, ela reafirma o “caráter ambíguo do discurso sobre a emigração em Portugal”, já que “o poder político”⁴⁸ (essa força abstrata e onipresente) se via preso entre o discurso repressivo e a necessidade de assegurar o envio das remessas. Uma vez mais, verifica-se uma compressão do tempo histórico que desconsidera a variação da importância dada a cada um desses fatores (pressão da elite agrária, importância das remessas etc.) em diferentes momentos, além da redução da complexa relação de forças existente dentro do Estado a um só sujeito – o que resulta numa aparente ambiguidade.

Antes de prosseguir, vale observar que num texto, que não trata especificamente da legislação de emigração, intitulado “Os portugueses. De colonos a imigrantes”, Fernando de Sousa recorre, também, a entidades genéricas como ‘o governo’, ‘o Parlamento’, ‘a sociedade’ e ‘as autoridades distritais’. No texto, o historiador considera “sobretudo formal” a preocupação manifestada pelos órgãos de soberania com a regulamentação da emigração. “Na verdade”, afirma, “nem o governo, nem o Parlamento, nem as autoridades distritais, nem a sociedade portuguesa estavam empenhados em travar a emigração ou reorientá-la do Brasil para as colônias africanas”⁴⁹. Isso porque, por um lado, interessavam as remessas dos emigrantes, por outro, porque a emigração servia como válvula de escape à tensão social.

Sem promover uma análise mais detalhada da atuação de diversos agentes e entidades em momentos históricos específicos, Sousa entende que, ao longo do século XIX, “ninguém estava preocupado com a emigração”⁵⁰, nem mesmo a elite agrária da Madeira, dos Açores ou do Norte do país. Aqui, portanto, a legislação sequer é tida como uma forma de agradar a classe dominante, mas é secundarizada em nome de outros interesses – econômicos ou sociais. Assim, fica sem explicação o porquê dos agentes estatais dispenderem tanto tempo na busca por formas de aprofundar o monopólio dos meios legítimos de emigração.

Para além da análise de textos legais, as historiadoras e os historiadores que apresentaram seus trabalhos nos encontros promovidos pelo CEPESE se dedicaram também

⁴⁸ MONTEIRO, Isilda Braga da Costa. Os passaportes: do enquadramento legal à prática (1855-1926). In: SOUSA, Fernando de et al (orgs.). *Um passaporte para a terra prometida*. Porto: CEPESE e fronteira do Caos, 2011, p. 117-135, p. 126.

⁴⁹ SOUSA, Fernando de. Os portugueses. De colonos a imigrantes. In: ARRUDA, José Jobson de A. et al. *De colonos a imigrantes*. I(e)migração portuguesa para o Brasil. São Paulo: Alameda, 2013, p. 21-36, p. 22.

⁵⁰ Idem, p. 23. Em outro trabalho, Fernando de Sousa já havia afirmado que “durante os anos de 1835-1843, nem o governo e nem o Parlamento procuraram travar a emigração” (SOUSA, Fernando de. *A emigração portuguesa para o Brasil e as origens da Agência Abreu*. Porto: CEPESE e Fronteira do Caos, 2009, p. 39). O curioso, neste caso, é que a afirmação vem a seguir à análise do debate parlamentar acerca do projeto de lei apresentado pelo visconde de Sá da Bandeira. Se é verdade que o projeto não foi aprovado (por motivos que importa observar), havia quem o defendesse e se esforçasse por vê-lo transformado em lei.

aos debates parlamentares, fonte cuja importância e riqueza foram evidenciadas por Fernanda Paula Sousa Maia em sua já citada tese de doutorado. Apesar da pesquisa dessa fonte ter sido bastante facilitada pela digitalização dos diários da CD e dos Pares do Reino (CPR), cuja disponibilização *on-line* permite a busca por palavras-chave, o trabalho com os debates é moroso, razão pela qual esses artigos têm também caráter bastante fragmentado. Os trabalhos normalmente versam sobre períodos específicos e têm o mérito de mapear as principais preocupações levantadas pelos parlamentares num dado momento relativamente aos fluxos emigratórios.

É esse o caso dos textos “A emigração para o Brasil no discurso parlamentar oitocentista” de Fernanda Paula Sousa Maia⁵¹; “A emigração para o Brasil no discurso parlamentar português após a Primeira Guerra Mundial (1918-1926)”, de Diogo Ferreira⁵²; “O discurso parlamentar da emigração portuguesa para o Brasil (1855-1858)”, de Paula Barros⁵³ e “Emigração, Brasil e emigração para o Brasil no discurso parlamentar português no dealbar da Primeira República (1911-1912)”, de Ricardo Rocha⁵⁴. Outros textos procuram compreender como fluxos emigratórios específicos foram lidos pelas lentes dos parlamentares, tais como: “A emigração açoriana para o Brasil nos debates parlamentares de meados do século XIX”, de Carlos Cordeiro⁵⁵ e “O papel dos Açores na construção do discurso parlamentar oitocentista sobre a emigração”, de Fernanda Paula Sousa Maia⁵⁶.

Entendendo os discursos dos parlamentares como “uma das instâncias preferenciais para auscultar o debate político sobre os principais temas em questão na sociedade”⁵⁷, essas pesquisas focam nos debates e no que se dizia sobre a emigração. No entanto, elas também não atentam para a conexão entre o Parlamento, o poder executivo, as autoridades consulares, outros agentes estatais e as variadas instâncias da sociedade. Assim, se perdem as disputas em torno da aprovação de leis, cujos projetos muitas vezes eram formulados pelo governo que, se

⁵¹ MAIA, Fernanda Paula Sousa. A emigração para o Brasil no discurso parlamentar oitocentista. In: SOUSA, Fernando de et al. *A emigração portuguesa para o Brasil*. Porto: Cepese e Edições Afrontamento, 2007, p. 51-68.

⁵² FERREIRA, Diogo. A emigração para o Brasil no discurso parlamentar português após a Primeira Guerra Mundial (1918-1926). In: SOUSA, Fernando de et al (orgs.). *Um passaporte para a terra prometida*. Porto: Cepese e Fronteira do Caos, 2011, p. 233-250.

⁵³ BARROS, Paula. O discurso parlamentar da emigração portuguesa para o Brasil (1855-1858). In: SOUSA, Fernando de et al (orgs.). *Um passaporte...* Op. Cit., p. 209-218.

⁵⁴ ROCHA, Ricardo. Emigração, Brasil e emigração para o Brasil no discurso parlamentar português no dealbar da Primeira República (1911-1912). In: MENEZES, Lená Medeiros de e SOUSA, Fernando de (orgs.). *Brasil – Portugal: pontes sobre o Atlântico*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2017, p. 185-200.

⁵⁵ CORDEIRO, Carlos. A emigração açoriana para o Brasil nos debates parlamentares do século XIX. In: SOUSA, Fernando de et al (orgs.). *Um passaporte...* Op. Cit., p. 83-94.

⁵⁶ MAIA, Fernanda Paula Sousa. O papel dos Açores na construção do discurso parlamentar oitocentista sobre a emigração. In: SOUSA, Fernando de et al (orgs.). *Um passaporte...* Op. Cit., p. 193-208.

⁵⁷ MAIA, Fernanda Paula Sousa. A emigração para o Brasil no discurso parlamentar oitocentista. In: SOUSA, Fernando de et al. *A emigração portuguesa para o Brasil*. Porto: Cepese e Edições Afrontamento, 2007, p. 51-68, p. 51.

esforçando para aprová-los, remetia informações e documentos capazes de elucidar os membros das comissões parlamentares e convencê-los a fornecer pareceres favoráveis às propostas governamentais. Perdem-se também as transformações sofridas pelos projetos até a definitiva aprovação e ficam de fora das análises os embates em torno do assunto – que não envolviam apenas parlamentares de partidos opostos.

Por fim, alguns dos trabalhos publicados nos anais dos encontros do CEPESE versam ainda sobre os inquéritos parlamentares acerca da emigração realizados em Portugal no século XIX (“O inquérito parlamentar de 1885 e o discurso sobre a emigração”, de Conceição Salgado⁵⁸ e “O primeiro Inquérito português à emigração”, de Fernando de Sousa⁵⁹), a emigração nos relatórios dos governadores civis (“O discurso político da emigração portuguesa para o Brasil, 1855-1866”, de Paula Barros⁶⁰) e a correspondência consular compilada para o inquérito parlamentar de 1873 (“O discurso político da emigração através dos diplomatas portugueses no Brasil, 1855-1873”, de Paula Barros⁶¹).

Em linhas gerais, muito embora esses trabalhos tenham o mérito de identificar documentos e levantar as principais questões colocadas pela emigração em Portugal nos séculos XIX e XX – contribuindo com o trabalho de outros pesquisadores –, faltam pesquisas mais robustas que cruzem as diversas fontes, identifiquem as relações entre a correspondência consular, os debates parlamentares e entre esses e os projetos propostos e aprovados. Faltam estudos que analisem o longo processo de embates, avanços e recuos percorridos pelos projetos até a adoção de novas medidas legais.

Em outras palavras, a legislação, os debates parlamentares e fontes como inquéritos e correspondência diplomática, ainda que intransponíveis, analisados separadamente não contam toda a história das políticas de emigração adotadas em Portugal. Essas fontes possuem inúmeros ‘pontos cegos’ que precisam ser iluminados por pesquisas menos fragmentadas e que atentem também para a documentação produzida pelos principais ministérios envolvidos no assunto.

Nesse sentido, uma importante contribuição foi feita por Victor Pereira, cujo livro *La dictature de Salazar face à l’émigration*⁶², de 2012, versa sobre as políticas de emigração

⁵⁸ SALGADO, Conceição. O inquérito parlamentar de 1885 e o discurso sobre a emigração. In: SOUSA, Fernando de et al (orgs.). *Um passaporte para a terra prometida*. Porto: Cepese e Fronteira do Caos, 2011, p. 219-232.

⁵⁹ SOUSA, Fernando de. O Primeiro Inquérito Português à Emigração (1843). In: SARGES, Nazaré et al (orgs.). *Entre mares: o Brasil dos portugueses*. Belém: Paka Tatu, 2010, p.275-284.

⁶⁰ BARROS, Paula. O discurso político da emigração portuguesa para o Brasil (1855-1866). In: SARGES. Op. Cit., p. 301-306.

⁶¹ BARROS, Paula. O discurso político da emigração através dos diplomatas portugueses no Brasil (1855-1873). In: ARRUDA, José Jobson de Andrade et al (orgs.). *De colonos a imigrantes: i(e)migração portuguesa para o Brasil*. São Paulo: Alameda, 2013, p. 97-104.

⁶² PEREIRA, Victor. *La dictature de Salazar face à l’émigration: l’État portugais et ses migrants em France (1947-1974)*. Paris: Presses de Sciences Po, 2014. Ver também: PEREIRA, Victor. ‘Ainda não se sabe qual é o pensamento de Sua Excelência Presidente do Conselho’. O Estado português perante a emigração para a França

adotadas pelo Estado Novo. Compreendendo o caráter acessório da Assembleia Nacional durante o salazarismo, o historiador se debruçou sobre o Arquivo Oliveira Salazar, pesquisou os arquivos da Polícia Internacional e de Defesa do Estado (PIDE), da Junta da Emigração e do Ministério dos Negócios Estrangeiros e levantou fontes produzidas pelo Ministério do Interior.

O trabalho, que procurou demonstrar a validade da tese de Miriam Halpern Pereira para o período salazarista, evidenciou a relevância das fontes produzidas pelo poder executivo para se compreender as medidas relativas à emigração. O historiador sublinhou, ainda, a diversidade de olhares sobre o fenômeno emigratório – mesmo dentro de um regime autoritário – os quais geraram disputas entre, por exemplo, o ministro dos Negócios Estrangeiros e o presidente da Junta de Emigração acerca das providências implementadas. A complexidade da pesquisa abriu caminho para a nossa dissertação de mestrado, *A Junta da Emigração: os discursos sobre a emigração e os emigrantes no Estado Novo do Pós-Guerra (1947-1970)*, de 2013, e para a tese de doutorado de Ivete Sobral dos Santos, *A Junta Nacional de Emigração e a política de emigração no Estado Novo*, de 2014.

Ambas as historiadoras se debruçaram sobre o fundo do Ministério do Interior do Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT) e o arquivo da Junta da Emigração (dentre outros) e matizaram o argumento central de Victor Pereira, pelo qual o Estado Novo manteve a tradição repressiva da emigração e o ‘jogo de fachada’ descrito por Miriam Halpern Pereira. A investigação de Santos recuou ao período da Primeira República, como forma de rastrear as transformações sofridas pelos órgãos responsáveis por lidar com os deslocamentos emigratórios até a formação da Junta de Emigração. Dessa forma, pode-se afirmar que a documentação do Ministério do Interior e dos Negócios Estrangeiros acerca do assunto para o período de 1919 a 1974, além do arquivo da Junta da Emigração, foi bastante trabalhada a partir do caminho aberto por Victor Pereira.

O historiador é também autor de uma série de artigos sobre a temática, a maioria dos quais versa sobre o século XX. No entanto, em alguns trabalhos, Victor Pereira sobrevoa o século XIX e, sem realizar uma pesquisa mais minuciosa como a que desenvolveu para o período do regime salazarista, reforça enfaticamente as teses de Miriam Halpern Pereira e de Fernanda Paula Sousa Maia. Num texto de 2013, em que abordou a função dos passaportes na Monarquia Constitucional, o historiador afirmou que, no período – muito embora a Carta Constitucional consagrasse a livre emigração –, “as regulamentações e ações do ministro do Reino com relação à mobilidade são marcadas por uma profunda contradição”⁶³: se, por um

(1957-1968). In: DOMINGOS, Nuno e PEREIRA, Victor (orgs.). *O Estado Novo em questão*. Lisboa: Edições 70, 2010, p. 42-79.

⁶³ PEREIRA, Victor. The papers of State power: the passport and the control of mobility. In: TRINDADE, Luís (ed.). *The making of modern Portugal*. Cambridge Scholars Publishing, 2013, p. 17-43, p. 25. Tradução nossa. No

lado, o princípio constitucional devia ser respeitado, por outro as autoridades evitavam que as pessoas deixassem o país e, por isso, nunca relaxaram a obrigatoriedade do passaporte. Um dos motivos seria que, com o fim do documento, “a liberdade das classes populares sobrepor-se-ia aos interesses de uma fração da elite que detinha significativo poder político: a burguesia agrária”⁶⁴.

Ainda de acordo com Victor Pereira, a solução para o dilema foi justificar a manutenção do passaporte sem afirmar que se tratava de um “obstáculo à emigração – o que era”⁶⁵ –, mas de um instrumento para a proteção dos emigrantes, sujeitos a várias formas de exploração. A retórica da proteção, pela qual a “emigração deveria ser restringida [...] para o bem dos próprios emigrantes”⁶⁶, autorizava o governo a ultrapassar limites constitucionais. No entanto – o autor reforça –, “o objetivo principal das ações do Estado não era a proteção deles [emigrantes]”⁶⁷ e, mais adiante, salienta: “o propósito desses dispositivos legais era proteger os interesses da burguesia agrária”⁶⁸. Essa camada da elite, conforme já observara Miriam Halpern Pereira, dependia da existência de “uma abundante força de trabalho no campo”, o que “significava baixos salários, contratos favoráveis com inquilinos e empregadas domésticas e ascensão política sobre uma população em situação de dependência”⁶⁹.

A tese já havia sido anunciada na introdução do artigo, onde Pereira sintetizara:

[em Portugal] o discurso da proteção de pessoas [emigrantes] se reduziu, em larga medida, a uma forma de legitimar práticas e aparatos que reduziram a liberdade da população de modo a defender os interesses dos empregadores (médios e grandes proprietários rurais e, mais tarde, pequenos e médios industriais)⁷⁰.

Mais adiante, Pereira, referindo Jorge Fernandes Alves, reconheceu a existência de um entendimento positivo sobre a emigração, alimentado pelos comerciantes interessados em liberar os deslocamentos. O resultado dessa disputa de classes teria sido o ‘jogo de fachada’,

original: “all the regulations and actions of ministry of Realm in matters of mobility are marked by a deep contradiction”.

⁶⁴ Idem, *ibidem*. Tradução nossa. No original: “the freedom of popular classes could outweigh the interests of a fraction of the elite that holds significant political power: the agrarian bourgeoisie”.

⁶⁵ PEREIRA, Victor. The papers of State power: the passport and the control of mobility. In: TRINDADE, Luís (ed.). *The making of modern Portugal*. Cambridge Scholars Publishing, 2013, p. 17-43, p. 26. Tradução nossa. No original: “The solution of this contradiction was to suggest the passport not as an obstacle to emigration – which it was – but rather as a guarantee for emigrants”.

⁶⁶ Idem, *ibidem*. Tradução nossa. No original: “emigration should be restricted [...] for the emigrants’ own good”.

⁶⁷ Idem, *ibidem*. Tradução nossa. No original: “the chief goal of the Stat’s actions was not their protection”.

⁶⁸ Idem, *ibidem*. Tradução nossa. No original: “the purpose of these legal dispositions was to protect the interests of agrarian bourgeoisie”.

⁶⁹ Idem, *ibidem*. Tradução nossa. No original: “The economic and political power of this faction of the elite was grounded on the existence of an abundant labor force in the fields. This excess of labor force meant low wages, favorable contracts with tenants or housekeepers, political ascendancy over a population caught in a situation of dependency”.

⁷⁰ Idem, p. 19. Tradução nossa. No original: “the discourse of protection over a rash people boiled down, to a large extent, to a form of legitimating practices and apparatuses of employers (medium and large rural landowners and, later on, small and medium industrialists that employed a peasant labor force)”.

pelo qual: “os discursos públicos, a legislação e as ações burocráticas condenavam e tentavam impedir a emigração [...]. No entanto, na prática, havia uma tolerância tanto com a emigração legal quanto com a clandestina, que nunca foi efetivamente reprimida”⁷¹.

Percebe-se, assim, que, muito embora Victor Pereira identifique disputas em torno das políticas emigratórias a serem adotadas, ele reduz ‘o Estado’ ou ‘o ministro do Reino’ a um sujeito cuja estratégia seria sempre a mesma. Assim, observa-se aqui a mesma compreensão monolítica e homogênea do Estado e a mesma contração do tempo apontada na tese de Miriam Halpern Pereira – incorporada pelo historiador franco-lusitano.

No mesmo artigo, Victor Pereira afirma que os discursos públicos acerca dos locais de destino dos emigrantes (Brasil, Estados Unidos, França) representavam-nos como infernais, de modo a convencer a população a se destinar para as colônias na África. Se é verdade que, em certos momentos, os destinos africanos eram construídos como Eldorados, o historiador incorre num equívoco ao aglutinar o Brasil (destino principal dos emigrantes no século XIX) e a França (destino preferencial dos portugueses a partir da década de 1960) sob um mesmo discurso usado para falsear a realidade desses lugares.

Dessa aglutinação, depreende-se que a realidade do Brasil do século XIX seria semelhante (enquanto local de acolhimento de imigrantes) à da França do século XX; ou que o Brasil oitocentista, ao contrário do que se dizia, era tão favorável aos imigrantes quanto a França do pós-Guerra. Em outras palavras, o autor entende os discursos como fruto da imaginação de uma elite interessada em mascarar a realidade da emigração e não como resultantes de um processo complexo de apreensão do real.

Assim, o historiador assume, à partida, ser desnecessário investigar a origem dos discursos sobre a emigração para o Brasil, averiguar sua densidade e observar a substância de que eram compostos e a existência de um qualquer lastro que os sustentasse. Em outro artigo, em que aborda o discurso do ‘tráfico da escravidão branca’, Victor Pereira nega, inclusive, a validade das correspondências consulares como fonte, ao afirmar que as descrições feitas pelos agentes consulares portugueses acerca das condições encontradas pelos imigrantes no Brasil não podem ser tomadas de forma literal. Isso porque, ‘a escravidão branca’ de que falavam os cônsules – como o discurso da ‘proteção dos emigrantes’ – seria um exercício retórico pelo qual

⁷¹ PEREIRA, Victor. The papers of State power: the passport and the control of mobility. In: TRINDADE, Luís (ed.). *The making of modern Portugal*. Cambridge Scholars Publishing, 2013, p. 17-43, p. 28. Tradução nossa. “On the one hand, public discourses, legislation and bureaucratic actions condemn and attempt to hinder emigration, both legal and undocumented. However, in practice, there is a tolerance towards both legal and clandestine emigration, which are never effectively repressed”.

“os líderes portugueses procuravam legitimar iniciativas governamentais que restringiam as partidas”⁷².

Apesar de reconhecer que os emigrantes sofriam diversas formas de abuso, Pereira não se preocupou em investigá-las e observar como se relacionavam com a analogia estabelecida com a escravização de africanos. Afirmando que a maioria da emigração portuguesa se apoiava em laços familiares, o autor recusou qualquer comparação com a escravatura, furtou-se a analisar a emigração engajada de açorianos (bastante distinta da emigração de minhotos, cujas partidas eram parte de um projeto familiar) e não estabeleceu um diálogo com a historiografia brasileira acerca dos limites da liberdade num país escravocrata. Assim, Pereira ignorou o caráter eminentemente transnacional do fenômeno e o manteve preso nos limites do Estado nacional português. Em suma, Victor Pereira não testou a tese de Miriam Halpern Pereira para o século XIX e, assim como Fernanda Paula Sousa Maia, não rastreou os caminhos percorridos pelo discurso do ‘tráfico da escravatura branca’. Consequentemente, enxergou a ‘proteção dos emigrantes’ como uma mera retórica usada para proteger os interesses da elite agrária.

Um exemplo de trabalho que procurou melhor compreender a situação laboral vivida por portugueses que emigravam para o Brasil com um contrato de locação de serviços – e que, portanto, resultou de uma análise menos restrita às fronteiras nacionais portuguesas – é o artigo “Agruras dos emigrantes portugueses no Brasil – contribuição para o estudo da emigração portuguesa na segunda metade do século XIX”, publicado em 1987 por Maria Antonieta Cruz. A historiadora explorou diferentes fontes, como correspondência consular, legislação, relatórios, inquéritos e debates parlamentares, além de ter sido a única a buscar os contratos de

⁷² PEREIRA, Victor. Portugal and the human trafficking (1822-2018). In: WINTERDYK, John e JONES, Jackie (eds.). *The palgrave international handbook of human trafficking*. Palgrave Macmillan, 2019, p. 1-16, p. 2. Tradução nossa. No original: “[...] Portuguese leaders sought to legitimize government initiatives that restricted departures”. Vale observar que é válida, para o caso dos relatos consulares, a reflexão feita por Sidney Chalhoub acerca dos processos criminais. Chalhoub constata a persistência de uma ideia equivocada, segundo a qual os processos não serviriam como fonte por não contarem “o que realmente se passou” (CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim*. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque. 3ª edição. Campinas: Editora da Unicamp, 2012, p. 39). Por um lado, o historiador sublinha que nem toda a informação contida nesses documentos seria inverídica (nas suas palavras: “não parece haver fundamento razoável neste mundo para não achar que Zé Galego tenha existido e que tenha virado cadáver num dia de abril de 1907” [idem, ibidem]). Por outro, nota que “o fundamental [...] não é descobrir o que ‘realmente se passou [...], e sim tentar compreender como se produzem e se explicam as diferentes versões que os diversos agentes sociais envolvidos apresentam para cada caso” (idem, p. 40). Assim, para Chalhoub, “é possível construir explicações válidas sobre o social exatamente a partir das versões conflitantes apresentadas por diversos agentes sociais, ou talvez, ainda mais enfaticamente, só porque existem versões ou leituras divergentes sobre as ‘coisas’ e os ‘fatos’ é que se torna possível ao historiador ter acesso às lutas e contradições inerentes a qualquer realidade social” (idem, ibidem). No caso dos relatos redigidos pelos cônsules, é possível constatar, por exemplo, o tipo de trabalho executado por imigrantes portugueses nas cidades brasileiras. No entanto, pode-se perceber que, para algumas autoridades, esse tipo de trabalho se associava a uma nova forma de escravatura, enquanto, para outras, era visto como uma boa oportunidade para os indivíduos melhorarem suas condições de vida. Contradições como essa, em primeiro lugar, indicam a heterogeneidade de posicionamentos entre membros da elite política; por outro, evidenciam as disputas em torno da compreensão do fenômeno; fatores que, por si só, são já suficientes para não se descartar a validade dessas fontes.

locação de serviços celebrados por emigrantes portugueses com contratantes brasileiros. Vale observar que é com ela que Joaquim da Costa Leite dialoga quando recusa a compreensão negativa do fenômeno que, a seu ver, seria predominante também na historiografia.

O longo texto percorre aspectos distintos do fenômeno emigratório, como: (i) as causas da emigração, (ii) a quantidade de emigrantes que deixou o país, (iii) o processo de recrutamento de trabalhadores portugueses para o Brasil, (iv) as estratégias da emigração clandestina, (v) as condições da viagem, as características dos contratos de trabalho e a infração dos mesmos, (vi) a atuação da Associação Central de Colonização que se formou no Rio de Janeiro na década de 1850, (vii) a situação sanitária do Brasil, (viii) os conflitos luso-brasileiros, (ix) as tentativas de direcionamento dos emigrantes portugueses para as colônias na África, (x) a atuação das autoridades brasileiras e portuguesas e (xi) a filantropia dos portugueses no Brasil.

Pela mera enunciação dos tópicos – e pelo título do artigo – percebe-se que a historiadora se preocupou em conhecer as condições laborais a que, no Brasil, estavam sujeitos imigrantes portugueses contratados por engajadores a serviço de companhias brasileiras, como a Associação Central de Colonização. Essa proposta é anunciada na primeira frase do texto, que afirma:

as dificuldades sentidas pelos emigrantes portugueses no Brasil na segunda metade do século XIX, resultantes da degradação das suas condições de trabalho, consequência direta das novas necessidades da economia brasileira, intensificaram-se a partir de 4 de setembro de 1850 com a aprovação do decreto imperial 584, que estabeleceu as normas definitivas para a repressão do comércio de escravos⁷³.

Assim, a autora associa as ‘agruras’ mencionadas no título às condições oferecidas por um país dependente do tráfico de africanos escravizados que, ao se ver privado do fornecimento dessa mão de obra, voltou suas atenções à atração de imigrantes despossuídos direcionados para as grandes plantações. Apesar de reconhecer que “tradicionalmente, os emigrantes portugueses preferiam o comércio”⁷⁴, Cruz identifica a existência de um outro fluxo migratório, composto por indivíduos cuja função era complementar a mão de obra escravizada e assegurar a produtividade agrícola brasileira. É esse outro fluxo que lhe interessa e, ao focar nele, a autora se viu compelida a observar mais de perto o Brasil e o tipo de trabalho reservado aos imigrantes portugueses contratados pelo dispositivo dos contratos de locação de serviços. Cruz foi, portanto, mais longe que Miriam Halpern Pereira – que realizou uma análise fria das políticas imigratórias adotadas no Brasil, sem observar mais de perto a situação laboral dos portugueses

⁷³ CRUZ, Maria Antonieta. Agruras dos Emigrantes Portugueses no Brasil - contribuição para o estudo da emigração portuguesa na segunda metade do século XIX. *Revista de História*. Porto, vol. VII, 1987, p. 7-134, p. 7.

⁷⁴ Idem, p. 9.

na antiga colônia – e apontou o caminho para uma pesquisa menos circunscrita às fronteiras nacionais portuguesas.

Maria Antonieta Cruz não examinou, contudo, o discurso da ‘escravatura branca’, cujo lastro se encontra em condições laborais e de transporte bastante semelhantes às descritas por ela. Sem problematizar esse discurso, a autora endossou, de forma acrítica, as semelhanças entre imigração e escravidão ressaltadas pelos documentos analisados. Além disso, Cruz não observou o impacto dos relatos enviados do Brasil e chegados a Portugal nos discursos sobre o fenômeno emigratório, de modo que a análise que apresentou das políticas emigratórias adotadas em Portugal reproduziu a tese de Miriam Halpern Pereira. Em suas palavras,

A persistência, no século XIX, da orientação repressiva da emigração portuguesa foi fruto, fundamentalmente, da necessidade de corresponder às conveniências da burguesia agrária e da classe senhorial que assim mantinham intacta a possibilidade de fácil recrutamento de mão de obra⁷⁵.

A seguir, a autora reforçou que as remessas levaram a um relaxamento das medidas repressivas, sem que uma política liberalizante tenha sido adotada como forma de obstar o confronto com a burguesia agrária. Percebe-se que, apesar do empenho em compreender um aspecto do fenômeno que permanece pouco explorado, faltou à pesquisadora conectar as condições laborais observadas aos discursos que circulavam sobre a emigração e às políticas implementadas. Essas últimas continuaram, portanto, a ser entendidas como resultado da influência de uma dada classe social, sem qualquer conexão com o que se dizia acerca do que se passava do lado de lá do Atlântico.

Resumindo, a historiografia portuguesa avançou no conhecimento das políticas emigratórias adotadas pelo regime salazarista por meio da busca de novas fontes – que não apenas a legislação –, cujas análises, fruto de pesquisas robustas de mestrado e doutorado, não foram fragmentadas. Essas pesquisas testaram a validade da hipótese de Miriam Halpern Pereira para o período do Estado Novo e tornaram mais complexo o entendimento da atuação dos agentes estatais responsáveis por elaborar e implementar as medidas adotadas. Com isso, elas demonstraram os embates existentes mesmo dentro de um regime autoritário com apetências totalitárias⁷⁶.

⁷⁵ CRUZ, Maria Antonieta. Agruras dos Emigrantes Portugueses no Brasil - contribuição para o estudo da emigração portuguesa na segunda metade do século XIX. *Revista de História*. Porto, vol. VII, 1987, p. 7-134, p. 98.

⁷⁶ Fernando Rosas, depois de discutir as características tidas por tipicamente fascistas presentes e ausentes do Estado Novo português, concluiu que, pelo menos até a Segunda Guerra Mundial, o regime possuía uma “clara apetência totalitária”. ROSAS, Fernando. O salazarismo e o homem novo: ensaio sobre o Estado Novo e a questão do totalitarismo. *Análise Social*. Lisboa, vol. XXXV (157), 2001, p. 1031-1054, p. 1053.

Já os estudos sobre as políticas emigratórias adotadas no século XIX podem ser divididos, grosso modo, em dois tipos. De um lado encontram-se os trabalhos que reproduzem a hipótese desenhada por Miriam Halpern Pereira e, em poucas páginas, sintetizam uma vasta legislação, reforçam o caráter repressivo das medidas que contrariavam o liberalismo da Carta Constitucional, contraem o tempo histórico e reduzem o Estado a um sujeito homogêneo e estratégico. De outro lado estão análises cronologicamente fragmentadas que, ao focarem em determinados *corpus* documentais, separam discursos parlamentares, correspondências consulares e legislação. Esses estudos procuram evitar a contração do tempo ao focar em momentos específicos, mas, sem relacionar fontes distintas, reforçam a ideia de que as políticas adotadas resultaram da atuação de um Estado ou de um ‘legislador’ abstratos.

Nenhum desses trabalhos se dedicou a percorrer as trajetórias de discursos como o da ‘escravatura branca’ e da ‘proteção dos emigrantes’, a identificar suas origens, sua densidade e as causas da perenidade dos mesmos⁷⁷. São algumas as implicações epistemológicas desse vazio historiográfico. Em primeiro lugar, os discursos acabam convertidos em véus cuja função é esconder interesses ou mascarar aspectos incômodos da realidade. Sem uma observação mais minuciosa de discursos que, ao invés de acobertar, informavam as políticas emigratórias, estas últimas parecem sempre como contrárias ao liberalismo oitocentista e, por isso, persistências anacrônicas com o objetivo único de agradar uma determinada classe social.

Outra consequência é que o Brasil, principal destino da emigração portuguesa do século XIX e fornecedor de insumos à produção desses discursos, é, com raras exceções, alijado das análises. A elaboração das políticas emigratórias parece resultar apenas de fatores nacionais desconectados do que se passava do outro lado do Atlântico. Assim, a ex-colônia, enquanto sociedade de acolhimento de imigrantes portugueses, continua recebendo pouca atenção de historiadoras e historiadores portugueses que a entendem como um espaço “não concreto”⁷⁸.

⁷⁷ Importa notar que, em diversos trabalhos, o historiador Jorge Fernandes Alves sublinha a importância de se analisar as migrações atlânticas “de forma agregada”, observando “as correlações econômicas, sociais e políticas nos dois polos em relação, os lugares de partida e de destino” (ALVES, Jorge Fernandes. Discursos cruzados entre Brasil e Portugal: emigração, colonização e escravatura branca *Revista Nordestina de História do Brasil*. Cachoeira, v. 1, n. 1, jul./dez. 2018, p. 66-95, p. 67), no sentido de se evitar um nacionalismo historiográfico incompatível com o estudo do fenômeno emigratório. O citado artigo de 2018 é um exemplo do esforço do historiador para compreender como a i/emigração era entendida tanto no Brasil quanto em Portugal, para se aproximar de uma interpretação menos recortada do fenômeno emigratório e para conhecer a forma como, no Brasil, a imigração portuguesa era pensada. No entanto, ao realizar análises fragmentadas da forma como jornalistas, políticos e intelectuais entenderam a e/imigração portuguesa ao longo do oitocentos, o texto não atenta para as interações entre esses escritos, nem para as conexões desses textos com o que os respectivos autores conheciam do fenômeno. Falta, portanto, entender, por exemplo, o que significou a chegada da Escuna ‘Fayalense’, citada por Miguel Calmon du Pin e Almeida na memória de 1835, e de que forma ela se relaciona com a ‘escravatura branca’ denunciada por Domingos António Gomes Percheiro, em 1874. Em suma, falta enfatizar ainda mais o adjetivo ‘cruzados’ presente no título do artigo.

⁷⁸ MACHADO, Igor Renó. O ‘brasileiro de torna-viagens’ e o lugar do Brasil em Portugal. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, n. 35, jan./jun. 2005, p. 47-67. Machado observou que a historiografia portuguesa, procurando reabilitar a imagem dos ‘brasileiros de torna-viagem’ – o caricato emigrante português que depois de enriquecer

OBJETO, OBJETIVOS, HIPÓTESES, ABORDAGENS TEÓRICO METODOLÓGICAS E FONTES

Conforme observado, prevalece na historiografia portuguesa o entendimento de que as políticas de emigração adotadas em Portugal possuíam um caráter restritivo; entendimento este que seria confirmado pelos números atingidos pelos deslocamentos clandestinos. Essa tese foi questionada por Joaquim da Costa Leite que forneceu direcionamentos importantes ao pontuar que o controle administrativo resultante das medidas adotadas estava em harmonia com o espírito da época e ao procurar compreender as razões de determinadas exigências para a obtenção de um passaporte.

Evitando a confusão entre o ‘resultado’ prático da lei (por exemplo, a dificuldade criada à emigração de rapazes em idade militar) e o ‘sentido’ da mesma, o historiador indicou as razões pelas quais determinados dispositivos legais foram elaborados (no caso do exemplo citado, a garantia da defesa do Estado). Pode-se, portanto, afirmar que Leite não entendeu a lei apenas em seu aspecto coercitivo, mas como uma ‘prática’ reguladora da vida social, a qual deve ser entendida “pela compreensão do seu sentido”⁷⁹, pelo entendimento das razões que movem uma dada ação, a qual deve resultar na modificação de uma determinada realidade.

Como observou José Reinaldo de Lima Lopes, para se conhecer o sentido da ação, há que estudar as instituições que fornecem “a organização material de meios para a prática”⁸⁰. Na sua atividade, essas instituições deixam vestígios que tornam possível historicizá-las e apreender a ideia que buscavam realizar, seu sentido e (por que não dizer?) os conflitos sociais dos quais arrancam as instituições. Em resumo, trata-se de reconstruir o “modo como os outros pensavam”⁸¹ por meio dos espólios das instituições mobilizadas ou criadas para assegurar uma determinada prática.

no Brasil regressou a Portugal –, tem reforçado a importância das ações filantrópicas realizadas por esses indivíduos nas terras de origem, ignorando suas trajetórias no Brasil e a fonte de suas fortunas – não raro, associadas ao tráfico de escravizados. Assim, segundo Machado, essa historiografia transforma o Brasil num “espaço não concreto de transição social” (p. 54). A expressão é utilizada aqui como forma de enfatizar que a historiografia portuguesa dedicada às políticas emigratórias raramente realiza um exame atento à complexidade da sociedade brasileira em que os imigrantes eram inseridos. O autor observa também que a imagem que enaltece esses caridosos ‘brasileiros de torna-viagens’ oblitera a imbricada trajetória dos mesmos com o tráfico de escravizados nas cidades brasileiras. Sobre a participação de portugueses emigrados no Brasil no tráfico de escravos, ver: SARAIVA, Luiz Fernando et al. Vida, fortuna e morte: a trajetória de José Bernardino de Sá – Barão e Visconde de Villa Nova do Minho; ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle de Biase. De ‘vendedor de pão com a cesta na cabeça’ a Visconde de Loures: a carreira atlântica do traficante Ângelo Francisco Carneiro; e MESQUITA, João Marcos. Negócios da ilegalidade: a atuação de Manoel Pinto da Fonseca no comércio ilícito de escravos (c. 1835-c. 1850). Todos os textos compõem a obra: SARAIVA, Luiz Fernando et al. *Tráfico & Traficantes na ilegalidade: o comércio proibido de escravos para o Brasil (c. 1831-1850)*. São Paulo: Hucitec, 2021.

⁷⁹ LOPES, José Reinaldo de Lima. História das ideias, das instituições e teoria do direito. In: SILVA, Cristina N., XAVIER, Ângela Barreto e CARDIM, Pedro (orgs.). *Antônio Manuel Hespanha: entre a história e o direito*. Coimbra: Almedina, 2015, p. 199-209, p. 200.

⁸⁰ Idem, p. 202.

⁸¹ Idem, p. 205.

São justamente esses ‘sentidos’ das leis (mas também de medidas mais pontuais, como circulares e despachos) que compõem o objeto desta tese e não a legislação relativa à emigração, conforme poderia parecer à primeira vista. Essa legislação é entendida aqui como um dos vestígios a serem perseguidos para que se possa apreender o seu ‘sentido’, ou seja, o resultado que determinados agentes estatais (ministros, deputados, governadores e etc.) almejavam atingir de modo a transformar a realidade social que se lhes apresentava. Em outras palavras, esta tese tem por objeto o porquê, as causas que levaram à adoção de certos dispositivos legais em determinados momentos históricos.

Considerando o Direito como uma prática social dotada de sentidos que motivam uma ação transformadora da realidade, os principais objetivos desta tese são: averiguar se os sentidos que motivaram a elaboração de dispositivos que asseguraram o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração contrariavam os princípios liberais e o direito à emigração consagrado na Carta Constitucional de 1826; conhecer os aspectos da(s) realidade(s) disponível(eis) aos agentes estatais encarregados e/ou autorizados a elaborar os textos normativos que deveriam alterar essa(s) realidade(s) e é avaliar o alcance que deveria ser atingido pelo monopólio estatal dos meios legítimos de emigração.

Para tanto, há outros objetivos específicos que devem ser perseguidos de modo a compor os objetivos gerais. São eles: (i) identificar os agentes estatais que elaboraram, propuseram e/ou acionaram determinados dispositivos legais relativos à matéria; (ii) conhecer as informações acerca dos deslocamentos emigratórios a que esses agentes tinham acesso em diferentes momentos; (iii) examinar os textos normativos e, neles, identificar os dispositivos que assegurariam à máquina do Estado um maior monopólio dos meios legítimos de emigração; (iv) mapear os conflitos em torno da adoção desses dispositivos; (v) rastrear as transformações sofridas pelas propostas e projetos até a definitiva aprovação dos textos legais; (vi) analisar a realidade que emergiu desses textos (como as categorias sociais criadas); (vii) avaliar em que medida essa nova realidade se opunha ou se harmonizava com o liberalismo em voga; (viii) observar os problemas e limites dos textos normativos detectados pelos agentes encarregados de executá-los e que engendraram novos dispositivos e (ix) interrogar as razões pelas quais determinadas propostas não foram acatadas.

Dessa forma, será possível conhecer os *sentidos* das medidas adotadas e avaliar até que ponto elas se contrapunham ao liberalismo da Carta de 1826, que esteve em vigor durante a maior parte da Monarquia Constitucional.

Para atingir os objetivos propostos, a pesquisa partiu de algumas hipóteses iniciais. A primeira é a inexistência de um sentido único que teria norteado, ao longo de tão vasto período, a adoção de novas normas, medidas e dispositivos que capturaram o fenômeno e o colocaram

sob as teias do Estado. Por mais que as estruturas sociais sejam importantes para lançar luz sobre as políticas emigratórias adotadas, elas devem ser analisadas juntamente a fatores conjunturais e eventuais que impeliram os agentes estatais à ação e contribuíram para o lento (e não necessariamente linear ou evolutivo) aprofundamento do monopólio estatal dos meios legítimos de emigração.

Importa sublinhar que, muito embora num determinado momento histórico possa ter havido uma busca ativa pelo monopólio absoluto dos meios legítimos de emigração, não se pode pressupor que tal desejo tenha sido perseguido o tempo todo. O mais provável, é que, na busca dos agentes estatais por alterar um determinado aspecto da realidade emigratória, a máquina do Estado tenha se fortalecido e esse monopólio, que não necessariamente era um fim em si mesmo ou um sentido norteador da ação, acabou sendo aprimorado.

A segunda hipótese é que essas medidas e esses dispositivos, mesmo quando levaram ao ápice do monopólio estatal atingido pela Monarquia Constitucional na matéria (em 1896, durante o governo de João Franco), não contrariaram os princípios liberais (conforme sugeriu Joaquim da Costa Leite), mas se adequaram a eles pela criação de diferentes categorias de emigrantes, compatíveis com os variados níveis de cidadania previstos na Carta Constitucional. Por essa razão, importa entender o liberalismo português não pelos seus ideais, mas por aquilo que foi: “um projeto constitucional que, para efetivar seus pressupostos de realização prática, tinha que começar por desmentir alguns de seus postulados teóricos”⁸².

A terceira é que o enquadramento legal do fenômeno no período estudado relaciona-se à inserção dos portugueses no Brasil independente e à percepção da mudança do posicionamento de Portugal no mundo do século XIX, após a perda da principal colônia. Por isso, entende-se aqui que a análise das políticas emigratórias desenvolvidas no âmbito do Estado-nação deve considerar o caráter eminentemente *transnacional* das migrações e observar atentamente os relatos e notícias que chegavam do outro lado do Atlântico e compunham os aspectos da realidade emigratória a serem transformados.

Em outras palavras, a análise das políticas portuguesas de emigração deve considerar a constatação feita em 1835, pelos agentes estatais, de que o *status* dos lusitanos no Brasil se alterara devido às ameaças à continuidade do tráfico de escravizados. A identificação de um novo fluxo emigratório, composto por indivíduos engajados para substituir ou complementar a mão-de-obra escravizada, gerou uma indignação da ordem do impensável⁸³ que marcou os discursos e as políticas relativas à emigração em Portugal ao longo de todo o XIX.

⁸² HESPANHA, António Manuel. *Guiando a mão invisível*. Direitos, Estado e Lei no liberalismo monárquico português. Coimbra: Almedina, 2004, p. 6.

⁸³ TROUILLOT, Michel-Rolph. *Silenciando o passado: poder e a produção da história*. Tradução de Sebastião Nascimento. Curitiba: Huya, 2016.

No entanto, a experiência de um fluxo antigo, composto por rapazes preparados por seus familiares para trabalhar como comerciantes nas cidades brasileiras e regressar enriquecidos à pátria, forçou a distinção entre o emigrante livre e o engajado, categorias que correspondiam, grosso modo, à separação entre os cidadãos ativos e passivos prevista na Carta de 1826. Essas diferentes categorias de emigrantes existiram até o fim do século, quando sofreram pequenas modificações. Manteve-se a distinção entre o emigrante que deixava o país por vontade própria e aquele, ingênuo, que o fazia por incentivo de agentes e aliciadores inescrupulosos.

Paralelamente a essas duas categorias, a posse de um passaporte separava os emigrantes legais, que deixavam o país pelos meios considerados legítimos, dos clandestinos, que viajavam à margem das teias do Estado. Essas eram criadas e aprimoradas como forma de alterar determinados aspectos da realidade emigratória e, sem contrariar os princípios liberais, contribuíram para o avanço do monopólio estatal dos meios legítimos de emigração.

O *corpus* documental analisado para se conhecer os sentidos da legislação portuguesa relativa à emigração é composto, naturalmente, pelos inúmeros textos normativos (leis, decretos, portarias, circulares e despachos) que versavam sobre o fenômeno e que foram elaborados ao longo da Monarquia Constitucional. Grande parte desses textos (com exceção de circulares e algumas portarias) encontra-se na *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*, que pode ser facilmente consultada *on-line* no *website*: legislacaoregia.parlamento.pt. Os diplomas não disponíveis nessa página foram encontrados no *Diário do Governo* (DG), cuja consulta virtual pode ser feita pelo *website* do Diário do Governo Digital no endereço: digigov.cepese.pt.

Mas nem só de textos normativos é composto o *corpus* documental desta tese. Conforme mencionado, os sentidos da ação dos agentes estatais que elaboravam, modificavam e acionavam os dispositivos que adensavam as teias do Estado e capturavam a emigração devem ser buscados nos vestígios deixados pelas instituições responsáveis pela prática de legislar, criadas ou acionadas para executá-la.

A principal instituição responsável pela emigração no período era o Ministério do Reino (MR) que, à época, aglutinava ainda inúmeras funções, muito embora a criação de outros ministérios nos anos finais do Antigo Regime e início da Monarquia Constitucional tenham contribuído para uma maior especialização de suas competências⁸⁴. Ainda assim, durante o

⁸⁴ Segundo Pedro Tavares de Almeida e Paulo Silveira e Sousa, as origens do MR remontam “à criação da Secretaria de Estado dos Negócios Interiores do Reino”, criada em 1736, juntamente com a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar e a Secretaria de Estado dos Negócios da Guerra. Segundo os autores, o critério de organização burocrática era o território e não as áreas de intervenção. Ao longo do tempo, “estes serviços passaram a seguir uma lógica de organização temático-funcional baseada nas suas áreas de atuação e, em boa parte, seriam progressivamente recortados”. Surgiria, assim, a Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda (em 1788), a Secretaria de Estado dos Negócios Eclesiásticos e da Justiça (em 1821), o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (em 1852), o Ministério da Instrução Pública (em 1913), o Ministério da Saúde e Assistência (em 1958) e o Ministério do Trabalho e Previdência Social (em 1970). ALMEIDA, Pedro Tavares e SOUSA,

período aqui trabalhado, “o Ministério do Reino era o grande coordenador da máquina burocrática e administrativa” e suas áreas de atuação incluíam “a administração eleitoral, a tutela sobre a publicação e circulação da legislação e das normas oficiais [...], a tutela sobre os órgãos locais, a instrução pública, a saúde pública, a beneficência, as obras públicas (até 1852), o controle sobre a emigração e os movimentos populacionais”⁸⁵. Cabia ao MR, por exemplo, determinar, de acordo com as leis vigentes, os critérios para a concessão de passaportes – responsabilidade que, durante a maior parte do período estudado, cabia aos governos civis dos distritos.

Pela estrutura desenhada pelo regime liberal, a administração se organizava como “uma pirâmide de poder encimada pelo todo-poderoso ministro do Reino”, abaixo do qual estavam os “governadores civis, abaixo destes os administradores do concelho e na base os regedores de paróquia”⁸⁶. De acordo com essa hierarquia, cabia aos governadores civis transmitir ao ministro as preocupações das elites locais com a saída de grande número de portugueses ou comunicar o impacto da emigração para o preenchimento dos efetivos militares, sentido pelos administradores dos concelhos. Ao MR, eram repassadas, ainda, informações relevantes sobre a emigração enviadas pelos agentes diplomáticos portugueses ao Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE) – também envolvido com o assunto, uma vez os cônsules das regiões de destino eram encarregados de lidar com problemas relativos ao transporte de emigrantes ou à inserção dos mesmos na sociedade de acolhimento.

Outro ministério cujas atribuições se relacionavam à emigração – e que, portanto, remetia regularmente ofícios sobre a matéria ao MR – era o Ministério da Marinha e Ultramar (MMU), cujos funcionários eram responsáveis por fiscalizar as condições de transporte. Ao MMU cabia também elaborar a política colonial que, em alguns momentos, se relacionou com a emigração, visto que houve ministros, como Sá da Bandeira, que se esforçaram por desviar o fluxo emigratório do Brasil para as colônias na África. Por fim, eventualmente também o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria era chamado a opinar na política emigratória.

Uma vez que os problemas observados ‘na ponta’ – ou seja, pelos funcionários responsáveis por executar as políticas emigratórias, fossem eles cônsules, governadores civis

Paulo Silveira. Introdução. In: ALMEIDA, Pedro Tavares e SOUSA Paulo Silveira (coords.). *Do Reino à Administração Interna: história de um ministério (1736-2012)*. Lisboa: Imprensa Nacional da Casa da Moeda, 2015, p. 9-18, p. 9.

⁸⁵ ALMEIDA, Pedro Tavares e SOUSA, Paulo Silveira. Introdução. In: ALMEIDA, Pedro Tavares e SOUSA Paulo Silveira (coords.). *Do Reino à Administração Interna: história de um ministério (1736-2012)*. Lisboa: Imprensa Nacional da Casa da Moeda, 2015, p. 9-18, p. 10.

⁸⁶ ALMEIDA, Pedro Tavares de; BRANCO, Rui e SOUSA, Paulo Silveira e. O Estado no Portugal de Oitocentos: do imaginado ao realizado. In: GARNEL, Rita e OLIVA, João Luís (orgs.). *Tempo e História. Ideias Políticas: estudos para Fernando Catroga*. Coimbra: Almedina, 2015, p. 461-493, p. 479.

ou trabalhadores dos portos – acabavam chegando ao MR, a principal parte do *corpus* documental levantado e analisado pela pesquisa é composta pela correspondência relativa à emigração recebida por esse Ministério, a qual permite observar a(s) realidade(s) a que os agentes estatais envolvidos tinham acesso e almejavam transformar.

Importa notar que, muito embora a correspondência recebida disponível no fundo do Ministério do Interior (MI)⁸⁷ tenha sido explorada por historiadores como Victor Pereira e Ivette dos Santos, a vasta documentação sobre emigração existente no fundo do MR continua, majoritariamente, inédita. Alguns documentos foram citados de maneira bastante pontual num artigo de Victor Pereira⁸⁸, mas nenhuma pesquisa de fôlego foi realizada. Este trabalho dedicou-se, assim, a preencher essa lacuna historiográfica e levantar a correspondência recebida pelo MR relativa ao fenômeno para o período de 1835 a 1910 e pelo MI entre 1910 e 1914 – quando a Grande Guerra encerrou a onda emigratória iniciada em 1904.

Com ajuda do guia do fundo do Ministério do Reino e dos sempre solícitos funcionários e funcionárias do ANTT, foi possível encontrar os livros de registro de correspondência recebida e identificar os processos relativos à emigração encaminhada aos setores do MR responsáveis pela gestão do fenômeno emigratório. Para o período de 1835 a 1843, a pesquisa centrou-se na série Negócios Diversos da 3ª Repartição do MR, onde se encontram alguns documentos relativos à emigração. Em 1843, o tema se tornou parte das atribuições da 1ª Repartição da 3ª Seção do MR, de modo que a pesquisa para os anos de 1843 a 1859 focou a série de correspondência recebida por essa repartição. Entre 1860 e 1886, a emigração foi responsabilidade da Direção Geral da Administração Civil (DGAC), posteriormente chamada de Direção Geral da Administração Civil e Política (DGACP). Durante o período de 1860 a 1869, o assunto coube à 2ª Repartição da DGAC, cuja correspondência recebida foi alvo desta pesquisa. Nos anos 1870 a 1895, a emigração esteve sob alçada da 3ª Repartição da DGACP. Assim, foi levantada a correspondência recebida relativa à emigração por essa repartição. No entanto, inúmeros maços e processos para o período de 1870 a 1883 não puderam ser consultados devido ao mau estado de conservação.

Os maços relativos ao ano de 1894 se perderam, assim como os livros de registro de correspondência recebida para o período de 1895 a 1910. Por isso, a pesquisa da correspondência recebida pela 2ª Repartição da DGACP entre 1895 e 1899 foi feita pela

⁸⁷ Ministério da Administração Interna (MAI), ou apenas Ministério do Interior (MI), foi a nomenclatura dada ao MR após a proclamação da República, em 5 de outubro de 1910.

⁸⁸ No artigo “O controle das mobilidades: os movimentos populacionais e a emigração (1736-2011)” [In: ALMEIDA, Pedro Tavares e SOUSA Paulo Silveira (coords.). *Do Reino à Administração Interna: história de um ministério (1736-2012)*. Lisboa: Imprensa Nacional da Casa da Moeda, 2015, p. 353-385], o historiador refere na nota de rodapé nº 76, um parecer enviado pelo comissário da PEREC ao ministro do Reino em 1905, o qual foi também encontrado em nossa pesquisa.

abertura de cada um dos 16 maços que compõem a série. O mesmo método moroso de seleção de documentos foi seguido na pesquisa da série de correspondência recebida pela 2ª Seção da 1º Repartição da DGACP, incumbida do assunto entre 1900 e 1910.

Por fim, de modo a evitar um corte brusco da pesquisa – como se a mudança de regime político tivesse levado ao fim do fenômeno estudado –, foram levantados documentos do fundo do Ministério do Interior relativos à emigração, fenômeno que prosseguiu até a eclosão da Primeira Guerra Mundial, em 1914. Foram, então, consultados os processos da série de correspondência recebida pela 1ª Seção da 1ª Repartição da DGACP.

No total, foram fotografadas centenas de processos distribuídos por, aproximadamente, 206 maços, nos quais foram encontrados: ofícios redigidos pelos governadores civis, pelos ministros dos Negócios Estrangeiros, da Marinha e Ultramar, das Obras Públicas (dentre outros); representações assinadas por funcionários e membros de associações de classes; cópias de ofícios redigidos pelos cônsules portugueses nas regiões de destino dos emigrantes; contratos de locação de serviços assinados por emigrantes portugueses com contratantes brasileiros; contratos de pagamento de passagem celebrados com capitães de navios; inúmeros documentos levantados por inquéritos relativos à emigração realizados pelo MR ou produzidos por comissões especiais formadas para estudar o assunto; projetos de leis, portarias e circulares; pareceres redigidos pela Procuradoria Geral da Coroa sobre os referidos projetos ou medidas adotadas; ofícios e relatórios elaborados pelo comissário geral da Polícia Especial Repressiva da Emigração Clandestina (PEREC), dentre outros.

Trata-se, portanto, de uma vasta e rica documentação que permite conhecer o sentido das medidas adotadas, bem como os seus limites, além das disputas em torno da elaboração de dispositivos legais que colocavam a emigração sob as teias do Estado. Todas as entradas relativas à emigração foram registradas, ainda que nem todos os processos tenham sido encontrados. Os processos disponíveis foram fotografados e descritos em planilhas de Excel divididas por década para facilitar a redação da tese.

Pontualmente, de forma a complementar a correspondência recebida pelo MR proveniente de outros órgãos do Estado, foram consultados também os livros de correspondência expedida pelo MR para o MMU e o MNE e os livros de registro de circulares expedidas pelo MR.

Conforme já explicitado, uma das hipóteses que orientou a pesquisa é que parte considerável dos textos normativos elaborados e das medidas e dispositivos adotados referentes à emigração visavam transformar aspectos da realidade emigratória que chegavam ao conhecimento de agentes estatais (como os ministros do Reino, dos Negócios Estrangeiros e da Marinha, além de deputados e pares do reino) por meio de relatos e descrições enviados pelos

cônsules e outros diplomatas portugueses no principal destino da emigração portuguesa, o Brasil.

Como nem toda correspondência consular era repassada ao MR, foi fundamental levantar os ofícios enviados pelos cônsules de Portugal em Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro ao MNE. Para o período anterior a 1850, essa correspondência deve ser consultada no fundo do MNE do ANTT. Para os anos posteriores a 1851, essa documentação encontra-se no Arquivo Histórico Diplomático do MNE (AHD-MNE), localizado no Palácio das Necessidades, em Lisboa.

Essa correspondência compõe uma parte bastante substantiva do *corpus* analisado, pela qual foi possível compreender aspectos importantes da realidade da emigração para o Brasil que informava a ação de agentes estatais preocupados em transformá-la. Essas fontes permitiram apreender a substância que, ainda na década de 1830, conferiu densidade ao discurso do ‘tráfico da escravatura branca’ e acompanhar as transformações sofridas pelo lastro desse discurso ao longo do período estudado. Ainda no fundo do MNE do ANTT e no AHD foi consultada, pontualmente, a correspondência enviada pela legação de Portugal no RJ, a correspondência recebida de outros ministérios, como o MR e o MMU, e o registro de correspondência expedida para esses ministérios.

Como forma de complementar ou confrontar as informações encontradas na correspondência consular, a pesquisa recorreu à imprensa periódica brasileira, disponibilizada *on-line* pela Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro no *website*: memoria.bn.br. Além disso, de modo a melhor compreender a realidade descrita pelos cônsules, alguns diplomas brasileiros relativos à imigração e debates ocorridos no Parlamento brasileiro complementaram o *corpus* documental. Esses últimos estão, também, disponíveis *on-line* no *website*: senado.leg.br.

Compõem, ainda, o *corpus* documental desta tese os debates ocorridos no Parlamento português que levaram à aprovação ou ao adiamento de projetos e propostas legislativas; bem como esses mesmos projetos e os pareceres elaborados pelas comissões da Câmara dos Deputados e da Câmara dos Pares do Reino. Grande parte desta documentação pode ser encontrada no Diário da Câmara dos Deputados (DCD) e no Diário da Câmara dos Pares do Reino (DCPR), disponíveis no *website* do Parlamento no endereço: debates.parlamento.pt. Os debates indisponíveis ou ilegíveis no site foram encontrados na página do Diário do Governo Digital, já mencionada.

Alguns projetos, pareceres e a documentação produzida pelos inquéritos parlamentares referentes à emigração precisaram ser levantados no Arquivo Histórico Parlamentar (AHP), no Palácio de São Bento, em Lisboa. As visitas a esse arquivo foram bastante proveitosas, já que, muitas vezes, junto aos projetos e propostas legais, foram encontrados ofícios e outros

documentos reunidos pelo governo e encaminhados aos parlamentares de modo a informá-los e convencê-los a aprovar as medidas sugeridas.

A documentação dos Inquéritos Parlamentares de 1873 e 1885 foi publicada e se encontra disponível na Biblioteca Nacional de Portugal, em Lisboa, onde foram consultadas pontualmente outras obras relativas à emigração portuguesa, de autoria de personagens relevantes da época estudada, como Afonso Costa.

A análise desta vasta documentação e o entrecruzamento de fontes com origens distintas permitiu conhecer a(s) realidade(s) da emigração portuguesa para o Brasil que chegava(m) ao conhecimento dos agentes estatais responsáveis pela elaboração das políticas emigratórias e que deveria(m) ser, pela ação dos mesmos, transformada(s). Desse modo, foi possível evidenciar a complexidade dos sentidos dos textos normativos propostos, rejeitados ou executados e problematizar o sentido único da atividade legislativa apontado por parte da historiografia portuguesa.

Esse extenso *corpus* documental foi analisado a partir de perspectivas teórico-metodológicas que convém melhor elucidar. A primeira delas refere-se a um entendimento de que o Estado português do século XIX e início do XX não era um sujeito onipotente que aprovava medidas contrárias à emigração para agradar uma determinada classe social quando, na verdade, não tinha a intenção real de combater o fenômeno.

Além de entender o Estado “como sujeito de ações e de proposições”⁸⁹, a já discutida tese do ‘jogo de fachada’ supõe precipitadamente que, durante a Monarquia Constitucional, o Estado português era um “Leviatã distante, supra-individual, esmagador e forte” capaz de se impor “pelo monopólio dos aparelhos repressivos e da lei”⁹⁰. Ela parte do princípio equivocado de que, além de estar à disposição dos interesses de uma dada classe social, o Estado português tinha plena capacidade para impedir a emigração e monopolizar de forma absoluta os meios legítimos de saída do território. Se não o fazia era porque não tinha a intenção real de o fazer, mas não possuía força para se indispor com a elite agrária, cujos interesses precisava (ao menos fingir) acatar.

Tal compreensão do Estado foi bem sintetizada por Ernesto Bohoslavsky e Germán Soprano que, ao discutirem o entendimento estatal na historiografia argentina, afirmaram que “[...] diversas correntes estruturalistas e marxistas [juntamente com outras, como a teoria da modernização e a teoria da dependência] convergiram numa análise estrutural do Estado, donde a caracterização de sua natureza classista e sua inscrição na divisão internacional do trabalho

⁸⁹ BOURDIEU, Pierre. *Sur l'État*: cours au Collège de France (1989-1992). Paris: Seuil; Raisons d'agir, 2012, p. 25. Tradução nossa. No original: “[...]le mot ‘État’ comme sujet d’actions, de propositions”.

⁹⁰ CATROGA, Fernando. *A geografia dos afetos pátrios*. Coimbra: Almedina, 2013, p. 21.

estiveram colocadas no centro”⁹¹ das preocupações historiográficas. Assim, “as formas e os conteúdos do estatal eram representados como resultado da incidência de lógicas macrosociais procedentes ou ancoradas em outras esferas sociais, como a estrutura de classes e o modelo de acumulação econômica”⁹². Em suma, trata-se de uma abordagem que considera que “certas esferas sociais extra-estatais eram determinantes da realidade estatal” e que o representa “em termos de um ator todo poderoso”⁹³. O historiador português Paulo Silveira e Sousa, ao examinar o campo do poder, observou também a existência de um entendimento de que “as instituições do poder refletiam os interesses das classes dominantes”, de modo que “sob o manto opaco do Estado estava subjacente uma dominação de classe que tinha sua origem em fatores econômicos”⁹⁴.

Esse entendimento estrutural tem implicações relevantes. A primeira delas é a redução dos “fenômenos político-institucionais a um reflexo das tensões socioeconômicas”⁹⁵, de modo que as políticas emigratórias (por exemplo) são entendidas a partir de um eixo norteador único e sempre atuante, independentemente do momento histórico. Com isso, o tempo é comprimido e fatores conjunturais e eventuais são subestimados em nome da valorização das estruturas. A segunda dessas implicações é o entendimento dos discursos (como o do ‘tráfico da escravatura branca’), das leis e das categorias por elas criadas como “não coisas”, como desprovidas de autonomia, que se dobram facilmente “à lógica dos ‘interesses’” – estes sim, entendidos como as “coisas” onde “a historiografia deve assentar arraiais”⁹⁶.

Nesta tese, o Estado é tido como uma instância que perpassa o todo social, penetra e impacta a vida dos indivíduos de forma bastante real e concreta, na medida em que ele detém o monopólio da violência física e simbólica, mas também da circulação, da categorização e da identificação dos indivíduos. Como observa Pierre Bourdieu: “nós somos quantificados,

⁹¹ BOHOLAVSKY, Ernesto e SOPRANO, Germán. Una evaluación y propuestas para el estudio del Estado en la Argentina. In: BOHOLAVSKY, Ernesto e SOPRANO, Germán (eds.). *Un Estado con rostro humano*. Funcionarios e instituciones estatales en Argentina (de 1880 a la actualidad). Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento y Prometeo Libros, 2010, p. 1 a 38, p. 4. Tradução nossa. No original: “[...] diversas corrientes estructuralistas y marxistas, convergieron en la producción de un análisis estructural del Estado, donde la caracterización de su naturaleza clasista y su inscripción en la división internacional del trabajo estuvieron colocadas en el centro de sus preocupaciones”.

⁹² Idem, p. 5. Tradução nossa. No original: “[...] las formas y contenidos de lo estatal eran representadas como resultado como la incidencia de unas lógicas macro-sociales procedentes o ancladas en otras esferas sociales, tales como la estructura de clases, el modelo de acumulación económica [...]”.

⁹³ Idem, ibidem. Tradução nossa. No original: “Se trataba, pois, de interpretaciones que consideraban que ciertas esferas sociales extra-estatales eran determinantes de la realidad estatal. [...] estas perspectivas tendieron a representarlo em términos de um actor todo poderoso”.

⁹⁴ SOUSA, Paulo Silveira e. Os governadores civis do Distrito de Angra do Heroísmo (1835-1910). *Povos e culturas*, nº 20, p. 315-343, p. 315.

⁹⁵ HESPANHA, António Manuel. *Guiando a mão invisível*. Direitos, Estado e lei no liberalismo monárquico português. Coimbra: Almedina, 2004, p. 23.

⁹⁶ HESPANHA, António Manuel. Categorias. Uma reflexão sobre a prática de classificar. *Análise Social*. Lisboa, vol. XXXIII (68), pp. 823-840, p. 825.

codificados pelo Estado, nós temos uma identidade de Estado”⁹⁷, uma vez que, dentre as suas funções, o Estado produz classificações e identidades sociais legítimas. Em outras palavras, indivíduos em mobilidade e circulação adquirem a identidade de e/imigrante e, dentro desta, de legal ou clandestino, devido à atuação dos Estados dos países de origem e acolhimento. Esses indivíduos precisam, então, adaptar suas estratégias migratórias em função das exigências do Estado, com o qual negociam.

Dito dessa forma – ‘o Estado produz categorias e identidades sociais’ –, o Estado continua aparecendo como uma entidade superpoderosa e distante que tudo pode. É preciso, portanto, desmanchar o ‘Estado’, entendê-lo como um aparato burocrático formado por pessoas “que produzem e atualizam suas práticas cotidianas dentro de suas formações institucionais e em interlocução com essas normas”⁹⁸. Há, portanto, que “personalizar o Estado”⁹⁹, como propõem Ernesto Bohoslavsky e Germán Soprano, e considerar que as pessoas que compõem a função pública “geram uma infinidade de intercâmbios cotidianos que incidem na orientação e curso de suas representações e práticas”¹⁰⁰. Ou seja, se o Estado não é um sujeito a serviço da classe dominante, ele tampouco é uma instituição hermeticamente fechada, livre das pressões da sociedade envolvente da qual fazem parte e com a qual interagem as pessoas que conferem existência ao Estado.

Assim, ‘o Estado português’ do século XIX é o ministro do Reino que assina uma circular ou um despacho e é o Parlamento que aprova uma nova lei. Mas ele é também o governador civil que interpreta e aplica a norma recebida, o qual tanto pode se empenhar em cumpri-la de forma literal, para demonstrar o bom desempenho de suas funções, quanto pode, eventualmente, alterá-la de acordo com a sua visão de mundo e com as pressões que o envolvem.

O Estado tanto é o ministro do Reino Rodrigo da Fonseca Magalhães, que redigiu o projeto que originou a lei de 20 de julho de 1855 e o texto que a regulamentaria, quanto o ministro dos Negócios Estrangeiros que não respondeu às insistentes solicitações do colega de governo para que desse um parecer sobre o regulamento e inviabilizou sua imediata publicação. O Estado é tanto o funcionário do porto que faz ‘vista grossa’ ao embarque de clandestinos,

⁹⁷ BOURDIEU, Pierre. *Sur l'État*: cours au Collège de France (1989-1992). Paris: Seuil; Raisons d’agir, 2012, p. 25. Tradução nossa. No original: “On est donc quantifié, codé par l’État; on a une identité d’État”.

⁹⁸ BOHOLAVSKY, Ernesto e SOPRANO, Germán. Una evaluación y propuestas para el estudio del Estado en la Argentina. In: BOHOLAVSKY, Ernesto e SOPRANO, Germán (eds.). *Un Estado con rostro humano*. Funcionarios y instituciones estatales en Argentina (de 1880 a la actualidad). Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento y Prometeo Libros, 2010, p. 1 a 38, p. 15. Tradução nossa. No original: “El Estado son las normas que lo configuran y determinan, pero también son las personas que producen y actualizan sus prácticas cotidianas dentro de sus formaciones institucionales y em interlocución com estas normas”.

⁹⁹ Idem, ibidem.

¹⁰⁰ Idem, ibidem. Tradução nossa. No original: “los agentes estatales generan infinidade de intercâmbios cotidianos que incidem en la orientación y curso de sus representaciones y prácticas”.

quanto o administrador do concelho que solicita medidas contrárias à emigração clandestina por entender que ela inviabiliza o recrutamento militar sob sua responsabilidade.

O Estado é o cônsul de Portugal na Bahia que denuncia o ‘tráfico da escravatura branca’, mas também o cônsul no Rio de Janeiro, acusado de traficar imigrantes portugueses. Em suma, o ‘jogo de fachada’ e a política de emigração ambígua só existem quando se perde de vista a multiplicidade de pessoas que compõem o Estado, de funções que ele reúne e de disputas que o permeiam.

Uma ressalva, contudo, deve ser feita para que o Estado não seja aqui entendido como um aglomerado desorganizado de pessoas que agem de acordo com seus desejos. A diversidade de atuações resulta da interação complexa de fatores como as exigências do cargo ocupado, a posição do indivíduo na hierarquia administrativa, o grau de autonomia de que dispõe, as relações que estabelece com o entorno social, sua agenda pessoal, sua idoneidade, os riscos que se dispõe a correr caso se envolva em infrações – como as que pesaram sobre o cônsul no Rio de Janeiro, João Baptista Moreira, exonerado do cargo no início dos anos 1860 após uma enxurrada de acusações –, dentre outros.

Devido à extensão do período cronológico analisado nesta tese, não foi possível empreender uma análise sociológica das trajetórias e agências de cada um dos funcionários e agentes estatais que interviram direta ou indiretamente nas políticas emigratórias durante a Monarquia Constitucional. Esse é um estudo que merece ser feito por trabalhos mais delimitados no espaço e no tempo, de modo que se possa melhor compreender o ambiente que envolvia os agentes estatais e as pressões que pesavam sobre eles para, assim, ser possível o exame cruzado desse ambiente com as medidas propostas ou adotadas por cada um desses agentes em matéria emigratória.

Em alguns casos, contudo, a tese avança hipóteses interpretativas com base na posição social e na trajetória dos indivíduos. No capítulo 2, a insistência do visconde de Bruges, administrador geral de Angra do Heroísmo, para que medidas enérgicas fossem tomadas contra a emigração foi entendida como resultado do fato de ser ele o maior terratenente da ilha, que possuía o maior morgado terceirense. Vale adiantar que, nesse caso, foram observados os fatores colocados entre o visconde e o ministério setembrista, os quais impediram que a vontade de uma personalidade importantíssima à vitória liberal em 1834 fosse acatada – o que demonstra que a vontade dos notáveis¹⁰¹ nem sempre era atendida pelo governo central.

¹⁰¹ Segundo Paulo Silveira e Sousa, “o notável, de acordo com uma noção ideal-típica, pode ser definido como um indivíduo detentor das principais formas de recursos que, estando apoiado pelas redes locais de poder que lhe são superiores, retirando daí ganhos e a capacidade de distribuir bem e serviços”. SOUSA, Paulo Silveira e. Os governadores civis do distrito de Angra do Heroísmo (1835-1910). *Povos e Culturas*, nº 20, p. 315-343, p. 317.

Apesar da impossibilidade de se realizar uma análise prosopográfica de todas as personagens que atuaram nas políticas emigratórias, houve o cuidado de, sempre que possível, referir esses agentes pelos nomes e pelos cargos ocupados. Uma atenção especial foi dada para as relações hierárquicas verticais ou horizontais entre remetentes e receptores da correspondência analisada e entre estes e outros atores citados, muitas vezes acusados e responsabilizados pelas infrações. Em alguns documentos, a assinatura estava ilegível e não foi possível identificar o remetente – referido apenas pelo cargo ocupado. Em outros, para evitar que o texto ficasse demasiado cansativo, os nomes foram mencionados apenas nas notas de rodapé.

De todo modo, evitou-se ao máximo afirmar que determinada medida fora adotada pelo ‘ministro do Reino’ ou pelo ‘governador civil’, sem identificá-lo. Se adotado, tal recurso traria embutido o pressuposto equivocado de que qualquer indivíduo que ocupasse essas cadeiras atuaria necessariamente da mesma forma, ou por estarem todos supostamente comprometidos com os interesses de uma mesma classe social, ou porque a burocracia portuguesa do século XIX estaria sedimentada numa lógica weberiana, exclusivamente composta por profissionais de carreira¹⁰².

Assim, a leitora atenta e o leitor interessado poderão perceber claramente a alta rotatividade dos cargos de ministro, sobretudo em momentos políticos mais conturbados, assim como a recorrência na aparição de certas figuras em diferentes funções e a permanência longa de certos indivíduos em algumas colocações. Ficará evidente, ainda, que em alguns momentos a mudança de governo – e dos indivíduos que ocupavam os cargos – explica o abandono de uma proposta, ou a mudança no direcionamento adotado. Dito de outra forma, a alternância e a persistência de certas personalidades permitem entrever a coerência de determinadas medidas ou as razões pelas quais alguns dispositivos não tiveram vida longa.

Procurou-se, ainda, diferenciar o poder executivo central do poder executivo local e estes do poder legislativo. Essa diferenciação pode parecer evidente, mas não é raro que

¹⁰² Vale notar que durante a maior parte da Monarquia Constitucional, o Estado português não dispunha de quadros profissionais, sobretudo no âmbito da administração distrital e local. Até o início do século XX, manteve-se forte a tendência de “governadores civis, administradores do concelho, seus oficiais e amanuenses” atuarem nas regiões de origem, “sem que tivessem sido criadas carreiras, quadros e esquemas de promoção e de circulação pelo país” (SOUSA, Paulo Silveira e. Os governadores civis do distrito de Angra do Heroísmo (1835-1910). *Povos e Culturas*, nº 20, 2017, p. 315-343, p. 316). Assim, muito embora as elites dirigentes, durante a Monarquia Liberal, pertencessem a “um espectro social e geográfico mais vasto”, as autoridades locais “e seus empregados continuavam a ser recrutados, com frequência, entre os grupos oligárquicos locais, permitindo margens de negociação desigual, ou mesmo informal, com vários ramos da administração” (ALMEIDA, Pedro Tavares de, BRANCO, Rui e SOUSA, Paulo Silveira e. O Estado no Portugal de Oitocentos: do imaginado ao realizado. *In: GARNEL, Rita e OLIVA, João Luís (orgs.). Tempo e História. Ideias e políticas: estudos para Fernando Catroga*. Coimbra, Almedina, 2015, p. 461-493, p. 480-481). Por isso, segundo Almeida et al, foi necessário “integrar as redes administrativas e de poder existentes, articulá-las, sobrepor áreas e funções e optar por uma elevada contratualização” (Idem, p. 482).

expressões como ‘o legislador’ sejam utilizadas para referenciar deputados, ministros e governadores civis indistintamente. Além disso, como já referido, a tese do ‘jogo de fachada’ tende a tratar o Estado como uma coisa só e desconsidera as tensões entre os poderes centrais e periféricos. Conforme será observado ao longo da tese, os poderes distritais e locais eram tendencialmente os que demandavam medidas mais coercitivas da emigração ao poder central, que nem sempre as adotava. O poder central, por sua vez, emitia ordens aos poderes subordinados, as quais nem sempre eram cumpridas, visto que os governadores civis e administradores de concelhos dispunham de relativa autonomia e margem de manobra. Ainda assim, os poderes distritais e locais estavam sujeitos a leis gerais que, não raro, se impunham. Como bem resumiram Pedro Tavares de Almeida, Rui Branco e Paulo Silveira e Sousa:

O Leviatã liberal não era tão poderoso que pudesse controlar as periferias e garantir sobre elas um comando centralizado, profissionalizado e assente no predomínio estrito de regras formais. Por sua vez, o nível local também já não era capaz de produzir as antigas margens de autonomia, sendo obrigado a integrar-se dentro dos novos aparelhos e a jogar com novas regras¹⁰³.

Houve, ainda, o cuidado de atentar para as diferentes funções e exigências de cada cargo, de modo a não se cobrar de um agente o que não estava entre suas atribuições e de examinar cuidadosamente situações de choque entre diferentes instâncias do poder. É o caso das disputas envolvendo o comissário geral da PEREC e os governadores civis, ameaçados pela existência de uma força de polícia diretamente ligada ao ministro do Reino, responsável por combater a emigração clandestina e, portanto, por examinar, por exemplo, os procedimentos adotados nas localidades para a concessão de passaportes a emigrantes.

Para além de ser composto por pessoas com intercâmbios e inserções sociais particulares (ainda que, muitas vezes, semelhantes) e que ocupam cargos que exigem atuações específicas, o conjunto dos aparatos estatais constitui um espaço onde “intervêm também outras lógicas sociais, profissionais, regionais, corporativas, internacionais, de gênero, partidárias (e sub-partidárias), étnicas, religiosas, nacionais, dentre outras”¹⁰⁴. Assim, tanto a elite agrária exerceu pressão sobre os agentes estatais para pôr fim à emigração, quanto as associações comerciais pressionaram pelo relaxamento de medidas mais duras.

¹⁰³ ALMEIDA, Pedro Tavares de, BRANCO, Rui e SOUSA, Paulo Silveira e. O Estado no Portugal de Oitocentos: do imaginado ao realizado. In: GARNEL, Rita e OLIVA, João Luís (orgs.). *Tempo e História. Ideias e políticas: estudos para Fernando Catroga*. Coimbra, Almedina, 2015, p. 461-493, p. 483.

¹⁰⁴ BOHOLAVSKY, Ernesto e SOPRANO, Germán. Una evaluación y propuestas para el estudio del Estado en la Argentina. In: BOHOLAVSKY, Ernesto e SOPRANO, Germán (eds.). *Un Estado con rostro humano. Funcionarios e instituciones estatales en Argentina (de 1880 a la actualidad)*. Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento y Prometeo Libros, 2010, p. 1 a 38, p. 17. Tradução nossa. No original: “Allí intervienen también otras lógicas sociales: profesionales, regionales, corporativas, internacionales, de género, partidarias (y sub-partidarias), étnicas, religiosas y nacionales, entre otras”.

Atuaram também os funcionários dos governos civis, prejudicados por mudanças que reduziram as taxas auferidas pela emissão de passaportes, além de diplomatas brasileiros que procuravam garantir a atividade de companhias como a Associação Central de Colonização do Rio de Janeiro. Houve momentos, ainda, em que os próprios emigrantes se organizaram e redigiram representações por se virem prejudicados, por exemplo, pelas medidas arbitrárias adotadas pela autoridade da Ilha Terceira que os impedira de embarcar quando já estavam com os preparativos prontos para a viagem.

O mesmo recurso às representações foi adotado pela comunidade portuguesa radicada no Brasil, inconformada com as condições de viagem a que eram submetidos seus conterrâneos, o que prejudicava a imagem e o *status* dos lusitanos na antiga colônia. Diversos grupos (e não apenas uma mesma classe social) pressionavam, portanto, os agentes estatais que responderam a essas pressões a partir da leitura que faziam da situação, amparados, evidentemente, pelas atribuições do cargo que ocupavam e, em alguma medida, limitados pelas responsabilidades que lhes cabiam. Em outras palavras: nem todos os funcionários e agentes estatais podiam fazer tudo o que queriam, da mesma forma que não podiam simplesmente acatar todas as pressões que sofriam.

Para além dos constrangimentos impostos pela posição ocupada, havia restrições e limitações reais, concretas e materiais à atuação desses agentes. Assim, ainda que os dispositivos adotados reforçassem o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração, esse monopólio esbarrava em inúmeras dificuldades para se impor, de modo que, em certos momentos, era impossível que fosse absoluto. Também nessa seara, pode-se observar, portanto, a “tensão entre a imaginação utópica e a sua concretização prática”¹⁰⁵, ou seja, entre aquilo que os agentes estatais imaginavam que iriam atingir e aquilo que, de fato, conseguiam realizar com os recursos disponíveis.

Por exemplo, quando a portaria de 19 de junho de 1842 estabeleceu o limite de 2 passageiros para cada cinco toneladas do navio, as teias do Estado capturaram um importante aspecto do transporte de emigrantes ao considerar ilegítimas as viagens com um número superior de indivíduos a bordo. No entanto, o aparato estatal disponível rapidamente mostrou-se insuficiente e a teia confeccionada para capturar infratores revelou-se demasiado frouxa e permeável. Isso porque não havia funcionários o bastante para fiscalizar toda a costa e nem embarcações disponíveis para percorrer o recortado litoral dos Açores. Essa limitação material foi indicada em inúmeros ofícios redigidos pelas autoridades insulares e até mesmo personagens

¹⁰⁵ ALMEIDA, Pedro Tavares de; BRANCO, Rui e SOUSA, Paulo Silveira e. O Estado no Portugal de Oitocentos: do imaginado ao realizado. In: GARNEL, Rita e OLIVA, João Luís (orgs.). *Tempo e História. Ideias e políticas: estudos para Fernando Catroga*. Coimbra, Almedina, 2015, p. 461-493, p. 461.

que defendiam a adoção de dispositivos mais restritivos, como o visconde de Sá da Bandeira, reiteraram a impossibilidade de acatar a solicitação dos agentes locais.

Um outro tipo de impossibilidade foi verificado na pesquisa. Conforme já referido, uma consequência de alguns dispositivos legais foi a criação de diferentes categorias de emigrantes. Para além da já existente distinção entre emigrantes legais e clandestinos, a tentativa de alterar características menos lisonjeiras da realidade emigratória levaram o deputado António Coelho Louzada a propor a inserção de um artigo relativo aos contratos de trabalho na carta de lei de 20 de julho de 1855. Com esse artigo, um outro aspecto dos fluxos emigratórios era capturado pelas teias estatais, que monopolizariam, assim, os meios legítimos de contratação de portugueses para trabalhar no exterior (especificamente, no Brasil). A consequência de mais esse dispositivo foi a criação da categoria do emigrante contratado em oposição ao livre. No entanto, inexistiam, naquele momento, instrumentos capazes de identificar os indivíduos pertencentes a cada uma das categorias, mesmo porque os termos ‘colono’, ‘emigrante’ e ‘viajante’ eram escorregadios e pouco precisos.

O descompasso entre a vontade de classificar e identificar os indivíduos e a “tecnologia identificatória”¹⁰⁶ disponível criou dificuldades também para os agentes responsáveis pela verificação dos passaportes. Como observou Gérard Noiriel, “o passaporte não pode ser um instrumento eficaz” para a administração se não “satisfizer uma função que comanda todas as outras: permitir a identificação dos indivíduos que o possuem”¹⁰⁷. Durante a maior parte do período aqui estudado, essa função foi prejudicada pela inexistência de uma tecnologia hoje crucial à identificação de pessoas: a fotografia. Os passaportes traziam descrições vagas das características dos portadores, o que permitia o uso do documento por pessoas que não aquelas a quem ele fora primeiramente conferido. Dessa forma, ficava prejudicado o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração que o passaporte deveria possibilitar.

No século XIX português, até mesmo o processo de concessão do passaporte era dependente de uma tecnologia rudimentar de identificação dos impetrantes dos documentos: o face-a-face. Conforme demonstrou Gérard Noiriel, o oitocentos foi marcado pelo avanço na identificação à distância dos indivíduos, independente das redes locais de interconhecimento. Segundo o autor, “o progresso dos transportes, a difusão da cultura escrita por todas as camadas da população e o aumento rápido do número de funcionários [estatais] explicam a amplitude da

¹⁰⁶ NOIRIEL, Gérard. Introduction. In: NOIRIEL, Gérard (ed.). *L'identification*. Genèse d'un travail d'État. Paris: Belin, 2007, pp. 3-26, p. 8. Tradução nossa. A expressão original é “technologie identificatrice”.

¹⁰⁷ NOIRIEL, Gérard. *État, nation et immigration: vers une histoire du pouvoir*. Paris: Belin, 2001, p. 460. Tradução nossa. A frase completa no original: “Le passeport ne peut être un instrument efficace entre les mains de l'administration qu'à la condition de satisfaire à une fonction qui commande toutes les autres: permettre l'identification des individus qui le possèdent”.

revolução identitária que se produziu na França do século XIX”¹⁰⁸. Contudo, em Portugal, os impetrantes de passaporte ainda precisavam apresentar um fiador idôneo de sua identidade, como forma de comprovar ser quem diziam.

Ou seja, a atribuição de um documento que permitiria a identificação do indivíduo para além do local de pertença dependia das redes locais de conhecimento interpessoal, visto que sequer a cultura escrita estava suficientemente difundida. Essa forma de reconhecimento e identificação dos indivíduos deu margem a uma série de fraudes que inviabilizavam a aquisição, pelo aparato estatal, do monopólio dos meios legítimos de emigração.

Em resumo, esta tese entende o Estado como uma instância que, composta por pessoas as quais interagem cotidianamente com o entorno em que se inserem, penetra a vida social e é permeada por ela. Essas pessoas que fazem o Estado não são livres para atuar como querem e, tampouco, respondem de forma automática a quaisquer pressões externas. Elas são limitadas pelas posições que ocupam, mas também por inúmeras impossibilidades lexicais, materiais e tecnológicas do momento em que atuam.

Essa forma de entender o Estado implica uma compreensão das leis e do Direito que tampouco os enxergam como reflexo mecânico de uma qualquer base econômica. Tal afirmação não equivale à defesa de uma história que se limite a compilar textos e conceitos legais e constitucionais como se “fossem entidades separadas do resto da prática social”¹⁰⁹ e que não arrisque propostas interpretativas mais amplas. Significa, antes, entender como “ilegítima qualquer abordagem teórica (ou histórica) da sociedade que reduza a sua real complexidade”¹¹⁰ e que subjugué todas as suas práticas a uma “entidade fundante”¹¹¹ da qual as demais seriam apenas o reflexo. Trata-se, portanto, de recusar “a explicação do direito com recurso a entidades como ‘a boa razão’, o ‘espírito do povo’, a ‘natureza das coisas’” ou ainda a “vontade ou os interesses da classe dominante”¹¹² e de “superar uma concepção mecanicista das relações entre o sistema jurídico e a base econômica”¹¹³.

Para tanto, há que reconhecer na história do Direito “a história de um nível específico da atividade humana”¹¹⁴ que se conecta com os demais, mas que possui relativa autonomia, além de condicionantes que devem ser devidamente identificados. Como bem demonstrou E.

¹⁰⁸ NOIRIEL, Gérard. Introduction, *In*: NOIRIEL, Gérard (ed.). *L'identification*. Genèse d'un travail d'État. Paris: Belin, 2007, pp. 3-26, p. 18. Tradução nossa. No original: “Le progress des transports, la diffusion de la culture écrite dans toutes les couches de la population et l'augmentation rapide du nombre des fonctionnaires expliquent l'ampleur de la ‘révolution identitaire’ qui se produit en France à la fin du XIXème siècle”.

¹⁰⁹ HESPANHA, António Manuel. *Guiando a mão invisível*. Direitos, Estado e Lei no liberalismo monárquico português. Coimbra: Almedina, 2004, p. 25.

¹¹⁰ HESPANHA, António Manuel. *A história do direito na história social*. Lisboa: Livros Horizonte, 1977, p. 23.

¹¹¹ Idem, *ibidem*.

¹¹² Idem, *ibidem*.

¹¹³ Idem, p. 25.

¹¹⁴ Idem, p. 23.

P. Thompson, na obra *Senhores e Caçadores*¹¹⁵, de 1975, disputas e constrangimentos atuam até mesmo na elaboração de leis nitidamente comprometidas com os interesses das classes dominantes (como a Lei Negra aprovada em 1723 na Inglaterra), não havendo nada de natural ou evidente nos dispositivos adotados. Esses devem, inclusive, acomodar “a experiência de resistência” e as “reivindicações dos dominados”¹¹⁶, de modo que as leis possam intermediar as relações de diferentes classes sociais e legitimar as transformações operadas na realidade social pela prática de legislar.

Entender o Direito como uma prática que atua sobre uma dada realidade é compreendê-lo como “um processo de transformação de uma matéria-prima determinada num produto determinado”, a partir de um “trabalho humano determinado, utilizando os meios (‘de produção’) determinados”¹¹⁷. Dito de outra forma, é ver na prática de legislar uma ação que, dotada de sentido, visa transformar, construir e legitimar uma ordem social por meio da criação de leis, as quais são uma tecnologia de intervenção no mundo social. Como prática social, o ato de legislar é permeado por disputas e deve acomodar a resistência dos indivíduos para quem os dispositivos são elaborados. A análise dos textos legais precisa, portanto, identificar os sentidos da prática legislativa, suas condicionantes e a tecnologia disponível, de modo a não cair em explicações exógenas redutoras da complexidade social e nem pressupor possibilidades que não estavam colocadas à partida.

O constitucionalismo monárquico português, como demonstrou António Manuel Hespanha, foi bastante ativo no sentido de recorrer à prática legislativa para conformar uma nova ordem social. A sociedade era então entendida “como objeto de uma técnica e de uma prática racionalizadoras, promotoras de uma ordem racional que a natureza, por si só, deixada à mercê da superstição, das paixões, dos interesses particulares, parecia não estar em condições de garantir”¹¹⁸. Tal paradoxo foi, de acordo com o historiador, comum a “todo o liberalismo europeu [...] desde a sua primeira hora”¹¹⁹. Isso porque:

Reivindicava-se da natureza individual, mas pressupunha a educação. Contava com os automatismos de uma certa forma de sociabilidade, mas tinha, primeiro, que construir essa sociabilidade. Propunha um governo mínimo, mas tinha que governar ao máximo, para poder, depois, governar um pouco menos. Numa palavra, propunha

¹¹⁵ THOMPSON, Edward Palmer. *Senhores e Caçadores*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

¹¹⁶ GEBARA, Ademir. *O mercado de trabalho livre no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1986, p. 12 e 13.

¹¹⁷ HESPANHA, António Manuel. *A história do direito na história social*. Lisboa: Livros Horizonte, 1977, p. 28.

¹¹⁸ HESPANHA, António Manuel. *Guiando a mão invisível*. Direitos, Estado e Lei no liberalismo monárquico português. Coimbra: Almedina, 2004, p. 7.

¹¹⁹ Idem, p. 6.

natureza, mas precisava de artifícios antes da sua instalação e, depois disso, durante a sua vigência¹²⁰.

Assim, a Monarquia Constitucional recorreu intensamente à prática de legislar, impulsionando “um projeto novo de comunidade política, de organização do território e da economia, estabelecendo os princípios de cidadania, enquadrando as periferias e estimulando a formação de um mercado nacional”¹²¹. Almejava-se, com isso, criar uma ordem nova que, eventualmente, dispensasse um Estado ativo. É possível, portanto, considerar como válida ao liberalismo oitocentista a máxima do queijo suíço – pela qual quanto mais queijo, menos queijo – e substituir ‘queijo’ por ‘Estado’, de modo que, quanto mais Estado, menos Estado. Um exemplo que ilustra bem essa afirmação e demonstra a importância de se identificar as condicionantes internas da prática legislativa refere-se à liberdade de circulação prevista no artigo 145º da Carta de 1826. Tal garantia constitucional é tida muitas vezes como uma ideia que não se concretizou, visto que a emigração nunca foi completamente livre e que os passaportes de interior só foram abolidos em 1863.

Quanto à manutenção da exigência dos passaportes para os deslocamentos no interior do reino, ela não foi um mero resquício do Antigo Regime. A abolição desse documento (tido como contrário aos direitos individuais e aos princípios liberais) foi alvo de inúmeras propostas e debates desde a década de 1830, as quais não avançaram, pois, o dispositivo era tido como necessário devido à inexistência de uma polícia bem estruturada capaz de assegurar um importante pilar do liberalismo: a propriedade. O argumento, inúmeras vezes reiterado, era que não seria possível relaxar a exigência enquanto o Estado não estivesse devidamente preparado para garantir, a um só tempo, a liberdade de circulação e o direito à propriedade. Assim, só poderia haver menos Estado quando houvesse mais Estado. Para tanto, era preciso recorrer à prática de legislar, criar novos dispositivos e colocar em ação novas tecnologias capazes de disciplinar a sociedade. No entanto, essa prática encontrava empecilhos concretos – como a falta de recursos orçamentários – e nem tudo podia ser feito de uma só vez.

Quanto ao passaporte para emigrar, vale antecipar que, em 1855, enquanto era aprovada a carta de lei de 20 de julho que visava reprimir a emigração clandestina, uma outra lei era debatida no parlamento: a do recrutamento militar. Durante meses os deputados discutiram a melhor forma de assegurar a defesa nacional e uma boa quantidade de tempo foi dedicada às isenções, tidas como contrárias a outro importante princípio da doutrina liberal: a igualdade.

¹²⁰ HESPANHA, António Manuel. *Guiando a mão invisível*. Direitos, Estado e Lei no liberalismo monárquico português. Coimbra: Almedina, 2004, p. 6.

¹²¹ ALMEIDA, Pedro Tavares de; BRANCO, Rui e SOUSA, Pedro Silveira e. O Estado no Portugal oitocentista: do imaginado ao realizado. In: GARNEL, Rita e OLIVA, João Luís (orgs.). *Tempo e História. Ideias e Políticas*: estudos para Fernando Catroga. Coimbra: Almedina, 2015, p. 461-493, p. 461.

Essa seria ameaçada pela liberdade de emigrar, visto que se aqueles que podiam (e queriam) deixassem o país, o ‘tributo do sangue’ recairia de forma desigual sobre outros que, sem condições ou vontade para emigrar, seriam obrigados a compensar a ausência dos demais. A solução – que não foi acatada de forma unânime – foi cobrar dos mancebos uma fiança a ser paga para que o passaporte fosse concedido. O sentido, portanto, dessa exigência (muitas vezes interpretada como uma forma de reprimir a emigração e, assim, contentar a elite agrária) encontra-se no âmbito da própria doutrina. Uma vez mais, para assegurar um princípio liberal, a intervenção estatal em outro fazia-se necessária.

Pode-se ainda mencionar a mal interpretada lei de 1907 que aboliu os passaportes para viajantes mas manteve a exigência para os emigrantes. A lei resultou de uma campanha contrária ao documento, fomentada por associações mercantis interessadas em transformar Portugal num entreposto comercial que conectasse a Europa à África e às Américas – o que evidencia a existência de conexões entre as esferas econômica e legislativa. No entanto, o texto legal não acatou todas as reivindicações desse grupo econômico. As razões para isso são inúmeras – e não podem ser reduzidas à explicação simplista do interesse da elite agrária, entendida como uma entidade supra histórica.

Uma delas refere-se à importância da receita proveniente dos emolumentos pagos para a obtenção do documento, de que dependia a manutenção de inúmeras estruturas estatais. Outra relaciona-se ao entendimento do passaporte como um instrumento fundamental para assegurar aos emigrantes os direitos civis garantidos aos portugueses que permaneciam no país, bem como para certificar a manutenção da liberdade desses indivíduos no país de destino. Isso porque, desde a década de 1830, a emigração contratada era associada a uma nova forma de escravatura, o que não era um mero exercício de retórica, mas antes um discurso ancorado numa determinada concepção de liberdade, oposta à forma impensável como eram tratados os portugueses engajados na antiga colônia americana. A despeito das diferentes características da emigração finissecular e da perda da força do discurso do ‘tráfico da escravatura branca’, o discurso da necessidade de proteger os emigrantes se mantinha, tendo se tornado uma verdade que ninguém – nem mesmo os mais ferozes críticos da lei – ousaram questionar.

Percebe-se, assim, que a legislação que manteve a exigência do passaporte foi alvo de longas disputas e não o resultado direto dos interesses de uma classe social empenhada em proibir as saídas e contrariar a Carta Constitucional. A compreensão dos textos normativos exige, portanto, um olhar atento à complexidade do todo social, capaz de identificar os atores em ação, mas também os inúmeros princípios da doutrina que informam e condicionam (às vezes de forma aparentemente contraditória) os dispositivos resultantes da prática de legislar.

Há, portanto, que entender os textos legais como o resultado possível de inúmeros vetores que condicionam a prática de legislar e como tecnologias de configuração e modificação de uma dada realidade. Essas tecnologias criam novas condicionantes à elaboração de dispositivos futuros, o que significa que o ato de legislar não é um “mero jogo a feijões”¹²². É antes uma ação que, durante o período de que se ocupa esta tese, “beneficiava grupos e produzia redistribuições muito mais vastas de poder social”, aspecto que “não pode ser jogado fora juntamente com as cansadas vulgatas da história social mais antiquada”¹²³.

Compreender a legislação, as portarias e as circulares referentes à emigração como resultado de uma prática com condicionantes próprias significa dizer que descrever as estruturas econômicas é insuficiente para apreender e explicar a singularidade de cada novo diploma. Essa operação, que reduz a complexidade social a um denominador comum, toma por “elemento recorrente” o que é “ocorrência singular”, para usar os termos de Reinhart Koselleck¹²⁴, e não elucida o porquê de determinados dispositivos terem sido elaborados num momento específico e não em outro.

As estruturas, ao contrário dos eventos, “têm em comum o fato de que suas constantes temporais ultrapassam o campo de experiência cronologicamente registrável dos indivíduos envolvidos num evento”; elas são “supra individuais”¹²⁵. Por isso, a análise da legislação que a coloca sob o imperativo da estrutura econômica retira da narrativa os seus atores e as disputas em que se envolveram, como bem observou Paulo Silveira e Sousa¹²⁶. Ao deturpar o antes e o depois da emergência de fatos singulares, a ênfase na estrutura desfaz a “unidade de sentido”¹²⁷ que compõe um dado acontecimento. Além de comprimir o tempo, ela planifica as múltiplas dimensões das estruturas, dissolvendo-as numa única estrutura econômica bidimensional.

A supervalorização da estrutura econômica como ordenadora do todo social é incompatível com um entendimento não monolítico do Estado, atento às pessoas que o fazem e às disputas que permeiam o aparato burocrático. Por isso, esta tese entende cada novo diploma adotado como um evento singular que emerge de uma multiplicidade de fatores e disputas que devem ser desembaraçados, destrinchados e identificados. Para tanto, ela se esforça por descomprimir o tempo, restituir a historicidade da aprovação de novas leis e da adoção de novos

¹²² HESPANHA, António Manuel. *Guiando a mão invisível*. Direitos, Estado e Lei no liberalismo monárquico português. Coimbra: Almedina, 2004, p. 13.

¹²³ Idem, *ibidem*.

¹²⁴ KOSELLECK, Reinhart. *Estratos do tempo*. Estudos sobre História. Trad. Markus Hediger. Rio de Janeiro: Contraponto: PUC-Rio, 2014, p. 21.

¹²⁵ KOSELLECK, Reinhart. *Futuro passado*. Contribuição à semântica dos tempos históricos. Trad. César Benjamin. Rio de Janeiro: Contraponto: PUC-Rio, 2006, p. 136

¹²⁶ SOUSA, Paulo Silveira e. Os governadores civis do distrito de Angra do Heroísmo (1835-1910). *Povos e Culturas*, nº 20, p. 315-343, p. 316.

¹²⁷ KOSELLECK, Reinhart. *Futuro passado*.... Op. Cit., p. 134.

dispositivos. Dessa forma, procura captar o acúmulo de experiências que interdita discursos, criam novas condicionantes à ação dos indivíduos e obrigam a busca por novas estratégias.

Retomando a portaria de 19 de junho de 1842, esta tese procura compreender, por exemplo, o porquê de o projeto de lei elaborado por Sá da Bandeira em 1837 ter sido parcialmente transformado num novo diploma naquele momento exato – e não antes. Para tanto, foi necessário identificar os antecedentes imediatos do evento, mas também os acontecimentos que se lhe seguiram, de modo a não estilhaçar uma unidade de sentido, e a captar as disputas geradas pela sua publicação. Essas disputas deram visibilidade a eventos recorrentes de longo prazo que, por isso mesmo, não constituíam uma surpresa¹²⁸ e nem eram dignos de nota: a emigração de rapazes do Minho¹²⁹ que, apoiados em redes familiares e de compadrio, se dirigiam às cidades brasileiras para trabalhar no comércio.

Esse fluxo, tido como benéfico para a região, seria prejudicado pela portaria, cujo alvo era o deslocamento de açorianos engajados associado ao ‘tráfico da escravidão branca’ – este sim constituía uma novidade surpreendente. O reconhecimento da importância de um fluxo emigratório estrutural para a província do Minho interdita a associação discursiva de qualquer fluxo emigratório ao ‘tráfico da escravidão branca’ e inviabilizou a aprovação do projeto de lei de Sá da Bandeira na Câmara dos Pares do Reino em 1843. Essa experiência acumulada fez com que, em 1855, quando novas ocorrências forçaram a adoção de novas medidas, o projeto de lei elaborado por Rodrigo da Fonseca Magalhães fosse apresentado como direcionado exclusivamente à emigração clandestina e contratada e não à livre que partia do Norte do país.

¹²⁸ Segundo Koselleck, a surpresa existe quando as coisas acontecem de forma inesperada, de modo que “de repente nos deparamos com um *novum* e, portanto, com um *minimum* temporal que define o antes e o depois”. É nas surpresas que “a singularidade de uma sequência de eventos pode ser vista empiricamente”. KOSELLECK, Reinhart. *Estratos do tempo*. Estudos sobre História. Trad. Markus Hediger. Rio de Janeiro: Contraponto: PUC-Rio, 2014, p. 23.

¹²⁹ Como observou Eulália Maria Lahmeyer Lobo, “a província do Minho, que compreendia os distritos de Braga e Viana do Castelo, considerada o centro da nacionalidade, era a mais importante área de emigração, seguida pela Beira Litoral, distrito do Porto” (LOBO, Eulália Maria L. *Imigração portuguesa no Brasil*. São Paulo: Hucitec, 2001, p. 21). No entanto, como também indicado por Lobo, entre 1866 e 1898, o Porto ocupou o primeiro lugar na origem dos emigrantes e, entre 1911 e 1913, essa posição coube a Viseu. De todo modo, “o perfil do emigrante português era o do camponês das aldeias do Norte, sobretudo das regiões de Aveiro, Braga, Porto, Coimbra, Guarda, Viana do Castelo, Vila Real e Viseu (Minho, Douro, Beira Alta, Beira Litoral).” (Idem, *ibidem*). Sobre a emigração da região Noroeste de Portugal, Jorge Fernandes Alves escreve: “a emigração é um fenômeno antigo e enraizado em toda a região do Noroeste português. Zona de minifúndio, há quase sempre excedente de mão de obra nas unidades familiares que, estrategicamente, importa rentabilizar ou excluir [...]. Neste contexto, as migrações para as cidades (Porto e Lisboa), para os campos do Sul e mesmo para Castela são um fator de equilíbrio da economia doméstica [...]” (ALVES, Jorge Fernandes. *Lógicas migratórias no Porto oitocentista*. In: PEREIRA, Miriam Halpern e BAHANGA, Maria Ioannis (orgs). *Emigração-imigração portuguesa nos séculos XIX e XX*. Fragmentos, 1993, p. 78-97, p. 70). Ainda segundo o historiador, essas migrações “atingem grande intensidade já pelo século XVII, implicando, às vezes, quase toda a componente masculina das famílias” (Idem, *ibidem*). Nesse contexto, “a emigração para fora do reino emerge, assim, como uma nova oportunidade, de natureza colonial, tendo no ouro das minas o primeiro grande atrativo e, na sua sequência, a atividade comercial das cidades portuárias brasileiras” (Idem, *ibidem*).

Essa interdição do discurso do ‘tráfico da escravatura branca’ – que não podia ser usado por qualquer pessoa para se referir a qualquer fenômeno em qualquer circunstância – se transformou numa condicionante da prática de legislar e forçou a criação de diferentes categorias de emigrantes. Esses, longe de serem passivos a essa categorização, encontraram formas de se esquivar da categoria de contratados (mesmo quando o eram). A consequente constatação da ineficácia de alguns dos dispositivos da lei de 1855, levou, posteriormente, à adoção de novos dispositivos capazes de melhor costurar as teias do Estado e assegurar o aprofundamento do monopólio dos meios legítimos de emigração.

Em resumo, a adoção de novos dispositivos legais é entendida como eventos cujos ‘antes’ e ‘depois’ precisam ser narrados de modo a evidenciar a complexidade da interação de condicionantes provenientes de estruturas que compõem distintos níveis da vida social e que se entrecruzam compondo uma rede tridimensional. A descompressão do tempo permite captar o acúmulo de experiências que impacta as estruturas em certos pontos e cria novas condicionantes à prática de legislar.

Neste ponto, importa salientar que as categorias não são meras representações sociais e nem os discursos são enunciados à disposição de quem quer que os queira utilizar. Quanto às categorias, elas são entendidas aqui nos termos propostos por António Manuel Hespanha, que prefere a palavra ‘categoria’ a ‘representações’, pois, a primeira “remete, na reflexão sobre o conhecimento, para a ideia de modelos de organização das percepções, da ‘realidade’”¹³⁰. Isso significa que o termo “conota uma capacidade ativa, estruturante, criadora (*poiética*)”, enquanto ‘representações’ denotam “alguma passividade”¹³¹.

Para o autor, ‘categoria’ sublinha “que as imagens não mantêm nenhum vínculo forçoso com a ‘realidade’”, além de realçar que “uma vez instalados, esses imaginários modelam as percepções, as avaliações, os comportamentos”¹³². Além disso, para o historiador (inspirado por Pierre Bourdieu), as categorias são alvo de disputa na luta social, visto que fazem mais do que “apenas designar objetos existentes aí, em estado bruto, fora do discurso”¹³³: elas constroem poder.

Durante a Monarquia Constitucional, de que se ocupa este trabalho, o poder de categorizar os emigrantes era apanágio dos agentes estatais que definiam os mecanismos pelos quais um indivíduo em mobilidade deveria ser considerado legal ou clandestino e livre ou engajado. Essa categorização, que resultou de disputas em torno da compreensão do fenômeno,

¹³⁰ HESPANHA, António Manuel. Categorias. Uma reflexão sobre a prática de classificar. *Análise Social*. Lisboa, vol. XXXIII (68), 2003, pp. 823-840, p. 823.

¹³¹ Idem, *ibidem*.

¹³² Idem, p. 824.

¹³³ Idem, p. 827.

tinha a finalidade de organizar e modificar a realidade emigratória e direcionar os dispositivos adotados para uma ou outra categoria. Os emigrantes, contudo, não eram passivamente capturados por essas ‘caixas organizadoras’ que resultavam dos dispositivos legais e orientavam novos textos normativos. Eles resistiam por meio de estratégias para contornar as categorias em que eram inseridos e para que pudessem emigrar da forma que lhes fosse mais conveniente.

Se as categorias eram “praças fortes que se conquistam ou se perdem na luta social”¹³⁴, os discursos eram o palco dessas lutas, nos quais “nem todos os argumentos serviam, nem todas as autoridades eram sempre intocáveis, nem todos os limites eram sempre ultrapassáveis”¹³⁵. Isso porque os discursos possuem uma ordem própria que impede que se dobrem facilmente “à lógica dos interesses”¹³⁶. Providos de uma “temível materialidade”¹³⁷, os discursos são controlados por procedimentos que impedem que “todos tenham o direito de dizer tudo” ou possam “falar de tudo em qualquer circunstância”¹³⁸.

Reconhecer a materialidade dos discursos, sua densidade e substância, significa entender que eles não são véus completamente maleáveis que podem ser usados a qualquer momento para esconder uma dada realidade. Mais: significa estar “bem consciente de que é preciso contextualizar os textos em função de outros textos e em função dos seus ambientes extra-textuais”¹³⁹. Importa, portanto, observar o lastro desses discursos e examinar atentamente os contornos específicos das palavras em que estão ancorados. Dito de outra maneira, importa compreender a conjuntura em que se forjou, por exemplo, o discurso do ‘tráfico da escravatura branca’, o significado preciso de palavras como ‘liberdade’ e ‘escravidão’ e as circunstâncias (novas ou recorrentes) que permitiram a perenidade desse discurso. É preciso, ainda, compreender o que regiões como as Antilhas e o Brasil (associadas a esse discurso) representavam para os agentes estatais portugueses no momento em que o termo foi forjado.

Por isso, muito embora o objeto desta tese tenha um caráter eminentemente nacional, ela está construída a partir de uma perspectiva transnacional. Ela considera o fato da emigração ser um fenômeno que desafia as fronteiras nacionais e que obriga tanto os agentes políticos que lidam com o assunto, quanto os pesquisadores que o estudam, a olharem para além da nação e a reconstituírem o escopo espacial de suas ações e pesquisas. As migrações tencionam as linhas

¹³⁴ HESPANHA, António Manuel. Categorias. Uma reflexão sobre a prática de classificar. *Análise Social*. Lisboa, vol. XXXIII (68), pp. 823-840, p. 827.

¹³⁵ Idem, p. 828.

¹³⁶ Idem, p. 825.

¹³⁷ FOUCAULT, Michel. *A ordem do discurso*. Aula inaugural no Collège de France pronunciada em 2 de dezembro de 1970. Trad. Laura Fraga de Almeida Sampaio. São Paulo: Edições Loyola, 5ª ed., 1999, p. 9.

¹³⁸ Idem, p. 10.

¹³⁹ HESPANHA, António Manuel. *Hércules confundido*. Sentidos improváveis e incertos do constitucionalismo oitocentista: o caso português. Curitiba: Jaruá Editora, 2010, p. 25.

que demarcam o território nacional, forçam-nas a se estenderem para os espaços de origem ou chegada dos migrantes e criam um novo espaço permeado por novas relações sociais, políticas e econômicas que não podem ser apreendidas a partir das fronteiras herméticas da nação.

Assumir a perspectiva transnacional significa inserir esta tese no âmbito de trabalhos que “partilham a convicção de que processos históricos e sociais não podem ser apreendidos e entendidos exclusivamente em espaços delimitados ou containers, sejam eles estados, nações, impérios ou regiões”¹⁴⁰. Significa, ainda, prestar uma atenção particular “à interação e circulação de ideias, pessoas, instituições ou tecnologias por estados ou fronteiras nacionais, e assim ao emaranhamento e às influências mútuas de estados, sociedades ou culturas”¹⁴¹.

No entanto, importa observar, que essa abordagem não anula o ‘nacional’ que existe no ‘transnacional’. Pelo contrário. Conforme a sintética definição de Lara Putnam, “a história transnacional [...] é sobre ver conexões através das fronteiras e levar a sério tanto as conexões quanto as fronteiras”¹⁴². Ou seja, não se trata aqui de atestar a morte da nação e suprimi-la da análise, mas de entender que o processo de afirmação do Estado nacional português no século XIX não ocorreu dentro de muralhas que separavam o país do resto do mundo. Mais: que a despeito do caminho de ruptura política seguido pelo Brasil após 1822, as relações, aproximações e estranhamentos entre os dois países seguiram intensos pelos oitocentos, sobretudo devido aos fluxos emigratórios que partiam das ilhas dos Açores, dos portos do Porto, Viana do Castelo e Lisboa com destino ao Pará, a Pernambuco, à Bahia e ao Rio de Janeiro.

Essa perspectiva procura, portanto, conectar duas unidades usualmente analisadas separadamente. De um lado, historiadoras e historiadores brasileiros se dedicam ao problema do povoamento do Brasil e da imigração no contexto da transição da mão de obra escravizada para a livre após o fim definitivo do tráfico da escravatura, sem observar o impacto dessas questões nos países de origem dos imigrantes. De outro, historiadoras e historiadores portugueses analisam a forma como o Estado lusitano se relacionava com a emigração e seus emigrantes que se dirigiam ao Brasil, sem esticar o olhar para o lado de lá do Atlântico.

A desatenção para os cruzamentos, as conexões e os entrelaçamentos que ligam essas duas unidades de análises, construídas de forma apartada, cria pontos cegos que dificultam a

¹⁴⁰ STRUCK, Bernard; FERRIS, Kate e REVEL, Jaques. Introduction: Space and scale in transnational History. *The International History Review*, vol. 33, nº 4, dez./2011, p. 573-584, p. 574. Tradução nossa. No original: “[...] all share the conviction that historical and social process cannot be apprehended and understood exclusively within customary, delineated spaces or containers, might they be states, nations, empires or regions”.

¹⁴¹ Idem, ibidem. Tradução nossa. No original: “[...] importance of the interaction and circulation of ideas, peoples, institutions or Technologies across state or national boundaries and thus the entanglement and mutual influence of states, societies or cultures”.

¹⁴² PUTNAM, Lara. The Transnational and the text searchable: digitalizes sources and the shadows they cast. *The American historical review*, 121(2), mar./2016, p. 377-402, p. 384. Tradução nossa. No original: “Transnational history, proponents explain, is about seeing connections across borders and taking seriously both connections and the borders”.

compreensão de processos ocorridos dentro dos respectivos espaços nacionais. Além disso, ela impossibilita a apreensão da materialidade, do lastro dos discursos sobre a emigração, como o do ‘tráfico da escravidão branca’ – fundamental ao entendimento da realidade emigratória que a prática de legislar visava transformar pelo aprofundamento do monopólio dos meios legítimos de emigração.

Buscando iluminar aspectos que as historiografias nacionais deixaram nas sombras, esta tese, alterna entre escalas. Em alguns momentos, a escala é reduzida para abranger uma área maior que não se reduz a Portugal ou ao Brasil, mas permite captar as complicadas sobreposições e relações entre os dois espaços nacionais. Em outros momentos, entretanto, a escala se amplia para entrever com mais detalhes a vida de emigrantes portugueses que tentavam prosperar num Brasil agrário, latifundiário e escravista; ou para observar mais de perto a forma como determinados agentes estatais interpretavam essa realidade emigratória.

Com esse jogo de escalas – que, segundo Bernard Struck, Kate Ferris e Jacques Revel, “deve levar a mudanças na questão e na explicação”¹⁴³ – é possível perceber o impacto nacional da emigração sem desconsiderar seu caráter *transnacional*, bem como examinar a preocupação que os agentes estatais portugueses tinham com o que se passava do lado de lá de suas fronteiras. Trata-se, portanto, de uma análise que, pela constante mudança de escalas, enfatiza as interações e as transferências entre duas unidades de análise comumente estudadas de forma isolada.

Antes de avançar, importa fazer alguns últimos apontamentos sobre a perspectiva transnacional aqui adotada. De acordo com Struck et al¹⁴⁴, o aumento das pesquisas com viés transnacional deve-se, dentre outros fatores, ao número crescente de pessoas cujas vidas não se resumem a um único espaço nacional. Muito embora a circulação de pessoas não seja uma novidade, a velocidade na circulação de pesquisadores e pesquisadoras certamente contribui para o interesse por abordagens transnacionais e permite que as pesquisas sejam feitas em arquivos localizados em diferentes países. Evidentemente, como bem observou Lara Putnam, essa oportunidade não é igualmente distribuída entre historiadoras e historiadores de todo o mundo, visto que instituições e acervos ainda se organizam, em grande medida, em função de estruturas nacionais e que a pesquisa pulverizada em diferentes locais exige elevados financiamentos¹⁴⁵. Muito embora acervos digitais e sites de busca colaborem com trabalhos que

¹⁴³ STRUCK, Bernard; FERRIS, Kate e REVEL, Jacques. Introduction: Space and scale in transnational History. *The International History Review*, vol. 33, nº 4, dez./2011, p. 573-584, p. 580. Tradução nossa. No original: “A change of scale might lead to a change of question and of explanation”.

¹⁴⁴ Idem.

¹⁴⁵ PUTNAM, Lara. The Transnational and the text searchable: digitalizes sources and the shadows they cast. *The American historical review*, 121(2), mar./2016, p. 377-402.

não se pretendem restritos aos limites locais e nacionais, há ainda limites às vantagens do trabalho virtual.

No caso específico desta tese, a perspectiva transnacional foi um desdobramento de uma pesquisa que se pretendia nacional. Pode-se, assim, dizer que a adoção de uma abordagem que superasse os limites do Estado nacional português foi, a um só tempo, uma imposição das fontes e dos arquivos consultados e o resultado do olhar de uma pesquisadora em movimento. Em busca de documentos que ajudassem na compreensão do sentido das diversas leis sobre emigração publicadas por diferentes governos portugueses, foram encontradas, tanto no fundo do MR quanto no AHD, inúmeras fontes relativas ao Brasil e à forma como os portugueses eram transportados, contratados e inseridos no país de destino. A presença desses documentos nos arquivos da administração portuguesa obrigou a uma mudança da escala, conforme já referido, e à adoção da perspectiva transnacional. No âmbito desta pesquisa, não foi enfrentado, portanto, o desafio de se consultarem diversos arquivos em diferentes países para que tal ponto de vista fosse adotado.

É preciso, contudo, reconhecer que a atenção dada a fontes relativas ao Brasil encontradas em arquivos portugueses deveu-se, certamente, à nacionalidade, à formação e à trajetória da pesquisadora. Nascida e criada no Brasil, a autora desta tese é luso-descendente e nacionalizada portuguesa. Formou-se em História em São Paulo e interessou-se pela emigração portuguesa durante os anos em que viveu em Portugal. As questões colocadas, os problemas levantados e as observações realizadas são, sem dúvida, tributárias dos deslocamentos que possibilitaram a realização deste trabalho, que em muitos momentos atenta para a importância do Brasil, como local de destino de emigrantes portugueses, na configuração de políticas nacionais em Portugal. Quer isso dizer que a mudança de perspectiva sobre as políticas emigratórias portuguesas resulta, inevitavelmente, da alteração do ponto de vista da observadora, para quem nem o Brasil e nem Portugal são espaços ‘não-concretos’, abstratos e distantes.

RECORTE CRONOLÓGICO E ESTRUTURA DOS CAPÍTULOS

Quando a Revolução de 1820 eclodiu no Porto, exigindo que o Rei jurasse uma Constituição elaborada pelo ‘povo’ e dando início à derrubada das estruturas típicas do Antigo Regime, o fluxo de portugueses originários da metrópole com destino ao Brasil – transformado em sede do Império em 1808 – não era um fato novo. Tampouco o passaporte – documento que visava a garantia (ainda que incipiente) do monopólio dos meios legítimos de emigração e circulação – foi invenção da Monarquia Constitucional. Desde o século XVIII, a saída de

portugueses, primeiro, rumo às minas de ouro, e, depois, em direção às cidades da América Portuguesa, era alvo de alvarás régios. A situação não se alterou substantivamente com o regresso de D. João VI a Portugal, com a promulgação da Constituição de 1822 e nem com a proclamação da independência do Brasil no mesmo ano. Pelo contrário: os confrontos entre liberais e absolutistas que se seguiram à morte do rei, possivelmente, contribuíram para o adensamento do fluxo de pessoas entre Portugal e a ex-colônia, que acolheu liberais que fugiam dos excessos de D. Miguel.

Se o trânsito de portugueses entre a ex-metrópole e o Brasil não era novidade, assim como os esforços em controlá-lo, por que esta tese tem por baliza cronológica inicial o ano de 1835? A resposta é que os fluxos que, tradicionalmente, partiam de Portugal rumo ao Brasil não colocaram questões novas à Monarquia Constitucional até o fim da guerra civil que opôs os absolutistas apoiadores de D. Miguel aos liberais apoiados por D. Pedro (que, depois de renunciar ao trono brasileiro em abril de 1831, se dirigiu ao país natal para combater seu irmão). O reforço da exigência de passaportes para circulação interna e externa, feito em 1825, não visava transformar uma determinada realidade emigratória, mas assegurar os novos laços que ligavam os indivíduos à nação, essa comunidade que emergia como instância aglutinadora de cidadãos livres das tradicionais amarras do Antigo Regime.

Foi apenas em 1835, um ano depois do fim da guerra, que as autoridades portuguesas começaram a se preocupar com um fluxo emigratório de tipo novo, distinto daquele dos ‘mineiros’ ou dos ‘caixeiros’, composto por açorianos que, sem condições de arcar com os custos da viagem, embarcavam nos navios rumo ao Brasil. Esses emigrantes eram mantidos a bordo nos portos da antiga colônia até que alguém, interessado em contratar seus trabalhos, se dispusesse a adiantar o valor da passagem ao capitão. O adiantamento feito, naturalmente, endividava os indivíduos, obrigados a trabalhar até que quitassem as dívidas. Foi a partir da constatação deste fluxo emigratório específico que circulares foram expedidas, portarias foram assinadas e projetos legais foram redigidos.

Esse novo fluxo, que passou a chamar a atenção das autoridades dos Açores, mas também de ministros, possui íntima conexão com os esforços britânicos pelo fim do tráfico de escravizados e pela abolição da própria escravidão em suas colônias nas Antilhas. Não por acaso, o primeiro documento encontrado no âmbito desta pesquisa relativamente à emigração açoriana data de 1835 e se refere a um ofício redigido pelo ministro de Portugal em Londres, que alertava o ministro dos Negócios Estrangeiros, Conde de Vila Real, para a formação de companhias interessadas em contratar açorianos para trabalhar nas Antilhas.

No mesmo ano, Miguel Calmon du Pin e Almeida via com entusiasmo a contratação de açorianos chegados a Salvador a bordo da escuna Fayalense e concluía que, também no Brasil,

as vantagens da mão de obra livre passavam a ser apreciadas num momento em que o futuro da escravidão estava ameaçado. Em 1836, uma memória chegada justamente da Bahia motivava uma intervenção apaixonada de Passos Manuel na Câmara dos Deputados sobre o ‘tráfico da escravatura branca’.

Em suma, até 1835, a emigração não se colocava como uma questão para as autoridades portuguesas e o termo era majoritariamente utilizado para se referir ao exílio de liberais no Brasil. O passaporte continuou a ser exigido como forma de garantir a revolução, por meio do controle da circulação dos miguelistas, e de assegurar os laços que uniam os indivíduos à nação. Por essa razão, não foram encontrados documentos anteriores a 1835 relativos ao trânsito de portugueses rumo à ex-colônia, o qual não se encerrou após a ruptura política e tampouco gerou preocupações adicionais. Foi apenas quando os açorianos passaram a ser engajados para o Brasil e para as Antilhas que o assunto ganhou destaque, forçando o fluxo tradicional de caixeiros do Minho a ser também observado pelos agentes estatais.

Esclarecidos os motivos da adoção do ano de 1835 como baliza cronológica inicial, há que elucidar as razões – mais elementares – pelas quais esta pesquisa se encerra em 1914. Conforme já indicado, em 1910 a República foi proclamada em Portugal. Num primeiro momento, o novo regime não alterou o direcionamento das políticas emigratórias que vinham sendo seguidas pela Monarquia e, tampouco, promoveu transformações capazes de pôr fim ao fenômeno. Pelo contrário, a onda emigratória que recrudescera em 1904 avolumou-se com a instabilidade política que marcou anos finais da Monarquia e se transformou num tsunami em 1912, quando um número nunca antes visto de portugueses emigrou para o Brasil.

Encerrar a análise em 1910, por um lado, seria coerente, visto que esta tese se dedica a compreender como os governos da Monarquia Constitucional lidaram com o fenômeno que adquiriu novas feições na década de 1830 e levantou novos problemas ao liberalismo vigente. Por outro lado, parar a análise no dia 05 de outubro de 1910 significaria impor um corte estranho ao fenômeno em questão e sugerir, de forma precipitada, que a República fora capaz de solucionar os problemas com os quais a Monarquia vinha se deparando há décadas. Por isso, a pesquisa foi estendida até 1914, quando a eclosão da Grande Guerra desaconselharia as travessias atlânticas.

Esta tese está dividida em seis capítulos distribuídos em três partes que seguem, a grosso modo, a periodização da história política de Portugal do século XIX. Tal divisão não é rígida e as fronteiras iniciais e finais de cada uma das partes se sobrepõem e se confundem em alguns momentos. No entanto, essa separação ajuda a demarcar as transformações sofridas pelas políticas de emigração que, como já apontado, variaram ao longo do período estudado em função de fatores conjunturais e eventuais.

A parte I corresponde ao conturbado período de 1835 a 1851, quando as disputas entre os liberais originaram golpes e contra-golpes que levaram, primeiro, os setembristas ao poder e, mais tarde, os cabralistas. O primeiro capítulo aborda as primeiras reações à emigração açoriana e elucida a analogia estabelecida com o ‘tráfico da escravatura branca’, demonstrando a substância e a densidade desse discurso. Para tanto, são apresentados os primeiros relatos sobre a emigração enviados pelos agentes consulares no Brasil, bem como os preparativos feitos pela elite da ex-colônia no sentido de evitar as consequências da interrupção do tráfico de escravizados.

O segundo capítulo é dedicado à análise do projeto elaborado pelo setembrista visconde de Sá da Bandeira com o objetivo de pôr fim ao ‘tráfico da escravatura branca’. São elucidados os sentidos da proposta e sua inserção na utopia colonial do visconde. A seguir, são examinadas as transformações sofridas pelo projeto para sua parcial publicação como portaria em 1842, bem como as razões pelas quais a proposta legislativa não avançou no Parlamento. A hipótese sustentada é que as disputas em torno da categoria ‘emigrante’ inviabilizaram o projeto, considerado inconstitucional por criar empecilhos à livre emigração. Por fim, são apresentadas as estratégias adotadas localmente para lidar com o fenômeno e as consequências da ausência de uma lei sobre a matéria.

A parte II abrange o mais longo período cronológico da tese e é dedicada aos anos da Regeneração, quando concessões tiveram que ser feitas pelos liberais de todos os espectros para pôr fim à atribulada conjuntura política dos anos precedentes. Quanto ao fenômeno emigratório, o período foi marcado pela constatação de que as condições pelas quais se realizava a emigração açoriana se alastraram pelo reino e atingiram o Norte do país, de onde, tradicionalmente se emigrava de forma livre e não engajada. Novas providências precisaram ser adotadas com o cuidado de não serem ultrapassados os limites da Carta de 1826 que, a duras penas, conseguira sobreviver às disputas entre os liberais mais radicais e os mais moderados.

O capítulo 3 observa, então, os escândalos que motivaram a aprovação da carta de lei de 20 de julho de 1855. Sustentar-se-á que, para evitar que o projeto apresentado pelo MR tivesse o mesmo fim daquele de Sá da Bandeira (adiado em 1843), o ministro e os defensores da proposta ressaltaram que o objetivo da lei não era reprimir todo e qualquer fluxo emigratório. Com isso, a divisão entre a emigração legal e a clandestina foi melhor demarcada, assim como o alvo da lei foi mais delineado: os aliciadores de emigrantes que os incentivavam a deixar o país desprovidos do passaporte e em navios superlotados.

O capítulo demonstra, ainda, a origem do artigo 11º da lei, que versa sobre os contratos de locação de serviços e analisa o conhecimento que, na década de 1850, os agentes estatais detinham acerca dos contratos celebrados e executados em diversas partes do Brasil. Dessa

forma, ficará evidente a distinção feita entre emigração livre e engajada que moldou as categorias do emigrante livre e do engajado. A divisão dos emigrantes entre legais / clandestinos e livres / contratados permitiu a adequação das políticas emigratórias à liberdade de emigrar prevista na Carta de 1826, de modo que o avanço do monopólio dos meios legítimos de emigração não entrou em choque com o liberalismo em voga. No entanto, a impossibilidade de os agentes estatais associarem os indivíduos às suas respectivas categorias criou empecilhos à boa execução do texto legal.

O capítulo 4 questiona a tese do ‘jogo de fachada’ e procura identificar os fatores que impediram a publicação do regulamento da lei de 20 de julho de 1855, bem como de um acordo de emigração com o Brasil na década de 1860. Rastreado as principais dificuldades enfrentadas na execução das leis vigentes, o capítulo busca apontar os sentidos das medidas relativas à emigração inseridas no novo regulamento de polícia publicado a seguir à aprovação da lei de 31 de janeiro de 1863, que aboliu os passaportes de interior. Conforme será demonstrado, os dispositivos que deveriam colmatar as dificuldades existentes geraram novos problemas, sobretudo devido ao uso do termo ‘emigrante’ inserido no regulamento sem qualquer definição.

A seguir, o capítulo demonstra que a distinção entre diversas categorias de emigrantes estava consagrada nas décadas de 1870 e 1880, quando inúmeros estudos sobre o fenômeno foram realizados para avaliar a possibilidade da adoção de novas medidas. No entanto, o ideário liberal em voga permitiu, apenas, a adoção de dispositivos tímidos que não contribuíram substantivamente para o aprofundamento do monopólio dos meios legítimos de emigração pelo aparato estatal português.

Por fim, a parte III abrange as duas décadas finais da Monarquia, que entrou em crise em 1890, quando o ultimato britânico abalou a confiança no regime e o liberalismo passou a ser questionado. As consequências desse questionamento para a emigração foram analisadas no capítulo 5, que apresenta as críticas feitas à liberdade de emigração pelos proprietários rurais atingidos pela crise econômica que se abateu sobre o país. O resultado foi a criação de novos dispositivos que levaram ao ápice do monopólio dos meios legítimos de emigração atingido durante a Monarquia Constitucional, sem que fossem contrariados os princípios liberais que nortearam a Carta de 1826. Neste momento, a emigração ‘engajada’ foi substituída pela ‘artificial’, entendida como aquela feita por incentivo de aliciadores inescrupulosos. Por isso, os agentes de emigração foram colocados na mira da Polícia Especial Repressiva da Emigração Clandestina criada em 1896 para assegurar os dispositivos anteriormente elaborados.

O capítulo 6 aborda o período imediatamente posterior, quando o protecionismo que marcou a década de 1890 foi questionado devido à necessidade sentida pelos comerciantes de

ampliar as relações mercantis de Portugal. Nesse momento, marcado ainda pela efeméride dos 400 anos do descobrimento do Brasil e pelo primeiro centenário da abertura dos portos, a antiga colônia emerge como um importante parceiro comercial em potencial e a emigração é vista como possível promotora dos produtos portugueses no país. Além disso, o aumento considerável das remessas enviadas pelos emigrantes no fim do século e a consciência da inquestionável relevância desse recurso para a economia portuguesa proporcionaram um olhar mais favorável ao fenômeno, silenciando as vozes que, anos antes, clamavam pelo fim da ‘sangria populacional’.

Assim, uma campanha pelo fim dos passaportes e pela completa liberdade de circulação foi mobilizada pelas associações comerciais e pela Sociedade de Geografia de Lisboa. Em resposta, o ministro do Reino nomeou uma comissão para estudar o assunto. Este capítulo se dedica, então, a um exame tão pormenorizado quanto possível desse estudo e dos motivos pelos quais as propostas apresentadas pela comissão não foram integralmente acatadas. A seguir, empreende uma análise dos inúmeros projetos e pareceres que resultaram na polêmica – e mal compreendida – lei de 25 de abril de 1907, a última relativa à emigração aprovada pela Monarquia Constitucional.

Para além dos seis capítulos, a tese conta com uma espécie de prólogo e de epílogo. Este último dedica-se à análise dos quatro anos entre a proclamação da República e o início da Grande Guerra, quando a emigração atingiu números inéditos e uma instrução tendente a esclarecer o conceito de emigrante adotado na lei de 1907 foi publicada. O prólogo, por sua vez, apresenta brevemente o enquadramento dado à emigração nos primeiros anos da Monarquia Constitucional, antes do ‘tráfico da escravatura branca’ exigir a adoção de medidas mais contundentes. Nele, discute-se, ainda, o significado do passaporte para o liberalismo, bem como a noção de cidadania que predominou em Portugal, ao longo da maior parte do período estudado, e no Brasil, após a Independência, quando foi necessário distinguir brasileiros de portugueses. Com essas explanações preliminares será possível uma compreensão mais acurada das continuidades e rupturas na forma como a emigração para o Brasil era entendida num país que há séculos transbordava pelo mundo.

Uma breve nota sobre a ortografia utilizada nesta tese: como a pesquisa abrange um largo período, ao longo do qual verificaram-se mudanças ortográficas, e como são citadas obras escritas em diferentes momentos tanto no Brasil, quanto em Portugal, ser fiel à grafia original dos textos resultaria numa mixórdia gráfica. Para facilitar tanto a escrita, quanto a leitura, adotou-se, como padrão, o português do Brasil, onde a tese foi escrita, alterado pelo acordo ortográfico que entrou em vigor no país em 2016.

O ESTADO NACIONAL E O MONOPÓLIO DOS MEIOS LEGÍTIMOS DE CIRCULAÇÃO

Assim como os deslocamentos de portugueses rumo ao Brasil não foram uma novidade inaugurada pela Monarquia Constitucional, o controle desses deslocamentos não se iniciou no século XIX e tampouco foi uma especificidade lusitana. John Torpey, em seu livro *A invenção do passaporte (L'invention du passeport)*, demonstra que desde o início da Era Moderna os Estados regulamentam as idas e vindas de seus súditos. A interdição dos deslocamentos, segundo o autor, estava de acordo com as políticas mercantilistas então seguidas, pelas quais “a população equivalia à riqueza e à potência militar”¹ do país. Por essa razão, havia um interesse dos soberanos em controlar e restringir a circulação de seus súditos.

Gérard Noiriel, por sua vez, observa que, no Antigo Regime, os deslocamentos de vagabundos e mendigos ameaçavam o equilíbrio socioeconômico das cidades, de modo que as “práticas policiais de identificação”² visavam impedir que essa população se concentrasse num mesmo local. O historiador Vincent Denis afirma que o século XVII viu o avanço da preocupação dos Estados Monárquicos com o registro de seus súditos e com o controle das mobilidades. Segundo Denis, a reforma da Marinha realizada por Colbert, na França, proibiu os membros das profissões marítimas de circular sem um certificado especial. No entanto, segundo o autor, foi no século XVIII “que um modelo coerente de identificação emergiu no seio do Estado real [francês] confrontado ao triplo desafio da luta contra a mendicância, a desmobilização da imensa armada de Luís XIV e a luta contra a peste da Provença de 1720-1723”³. Assim, cada vez mais o Estado avançava no controle da mobilidade da população e no desígnio de conhecê-la.

Em Portugal, o alvará de 6 de setembro de 1645 obrigou a posse de passaporte por qualquer pessoa que saísse do Reino, impondo penas severas aos infratores, tais como: desnaturalização e perda de “fazendas, bens e honras”⁴. Conforme observou Jorge Fernandes

¹ TORPEY, John. *L'invention du passeport*. États, citoyenneté et surveillance. Trad. Élisabeth Lamothe. Paris: Belin, 2005, p. 26. Tradução nossa. No original: “Les politiques mercantilistes poursuivies par ces États reposaient sur la conviction largement répandue que la population équivalait à richesse et puissance militaire”.

² NOIRIEL, Gérard. *État, nation et immigration: vers une histoire du pouvoir*. Paris: Belin, 2001, p. 491. Tradução nossa. No original: “pratique policières d'identification”.

³ DENIS, Vincent. L'encartement: de l'Ancien Régime à l'Empire. In: CRETTEZ, Xavier. *Du papier à la biométrie: identifier les individus*. Paris: Presses de Sciences Po, 2006, p. 39-50, p. 41. Tradução nossa. No original: “La période de la Régence (1715-1724) constitue un tournant essentiel: c'est véritablement à ce moment qu'un modèle cohérent d'identification émerge au sein de l'État royal confronté au triple défi de la lutte contre la mendicité et l'errance, la démobilisation de l'immense armée de Louis XIV et la lutte contre la peste en Provence de 1720-1723”.

⁴ *Ordenações e Leis do Reino de Portugal*. Lisboa, MDCCXLVII (Livro V, apêndice da Coleção das Leis Extravagantes, título 107, nº 4). Apud: ALVES, Jorge Fernandes. *Os brasileiros: emigração e retorno no Porto oitocentista*. Porto: Reunidos, 1994, p. 122.

Alves, tal controle de mobilidade em plena Guerra de Restauração não surpreende, assim como não causam estranhamento outros alvarás que estabeleceram fortes penalidades contra autoridades e capitães de navios coniventes com as saídas indocumentadas de súditos portugueses. Essas medidas, difíceis de serem executadas, foram renovadas pelo alvará de 6 de dezembro de 1660, em que se afirmam ser “grandes os inconvenientes que resultam ao serviço de Deus e meu, e ao crédito e à reputação do Reino, ausentarem-se dele muitas pessoas [...] sem permissão e passaporte”⁵.

No início do século XVIII, quando se espalhou a notícia da descoberta de minas de ouro no Brasil, o deslocamento para a colônia (que antes era praticamente forçado) foi restringido: em 1709, o passaporte passava a ser obrigatório também para quem quisesse se deslocar para aquele destino. Em 1720, ficou decidido que a partida de particulares para a América portuguesa só seria autorizada a negociantes que se comprometessem a regressar ao reino e a outros indivíduos perante prova de urgência⁶. Foram impostas, ainda, buscas nos navios tanto no porto de partida quanto no de chegada para evitar infrações. No entanto, a população, ávida por concretizar o sonho do enriquecimento rápido, encontrou subterfúgios para partir.

Com a lei de 25 de junho de 1760⁷, o marquês de Pombal avançou com o propósito de racionalizar a administração e procurou melhor conhecer a população e vigiar seus deslocamentos. Os ministros dos bairros foram encarregados de registrar o ofício e o modo de subsistência de todos os moradores, as mudanças de domicílio deveriam ser obrigatoriamente notificadas e os estaleiros precisavam ter o registro de todos os hóspedes. Menos de um mês depois, ficou determinado que todas as pessoas que desejassem se ausentar da corte, da cidade de Lisboa ou de qualquer comarca do reino eram obrigadas a portar um passaporte para trânsito interno. Foram dispensados de tal exigência os proprietários que se deslocassem às suas fazendas e aqueles que, vivendo até cinco léguas distante da corte, transportassem mantimentos como lenha, carvão e madeira. O passaporte era também desnecessário a pessoas que se deslocassem dentro das comarcas para locais onde eram conhecidas.

Portugal não foi, portanto, uma exceção à regra observada por Vicent Denis e Gérard Noiriel. De acordo com esses historiadores, na metade do século XVIII, a aceleração da mobilidade das populações levou os representantes do poder real a procurar meios de fazer os indivíduos provarem sua identidade com a ajuda de documentos oficiais, de modo a garantir a

⁵ *Ordenações e Leis do Reino de Portugal*. Lisboa, MDCCXLVII (Livro V, apêndice da Coleção das Leis Extravagantes, título 107, nº 4). *Apud*: ALVES, Jorge Fernandes. *Os brasileiros: emigração e retorno no Porto oitocentista*. Porto: Reunidos, 1994, p. 122.

⁶ ALVES, Jorge Fernandes. *Op. Cit.*, p. 124.

⁷ Lei de 25 de junho de 1760. *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*. D. José (1750-1777), livro 1750-1760.

segurança e a disciplina⁸. Floresceram, então, no período, “projetos grandiosos para registrar o conjunto da população, com a obrigação de todo viajante se deslocar munido de um documento elaborado a partir desses registros”⁹.

Percebe-se, assim, que remonta ao século XVIII o processo pelo qual “os Estados subtraíram aos organismos que aspiravam às mesmas prerrogativas, tal como a igreja e empresas privadas, o monopólio dos meios legítimos de circulação”¹⁰ – ainda que tal monopólio não fosse absoluto naquele momento. Por meio desse processo, no qual o passaporte teve um papel crucial, “os Estados adquiriam a capacidade de ‘abraçar’ seus próprios cidadãos afim de garantir os recursos de que necessitavam para prosseguir”¹¹.

As disposições impostas por Pombal em 1760 foram reforçadas pelo edital de 19 de fevereiro de 1811, quando das turbulências causadas pela invasão napoleônica. O responsável pela Intendência Geral de Polícia determinou que ninguém poderia sair da capital ou de qualquer outra terra do reino sem um passaporte declarando “os sinais individuais do portador, seu nome, filiação, naturalidade, estado, ocupação, lugar da morada e subscrição do portador, quando saiba ler e escrever”¹². Pelo edital, era obrigatório ainda o averbamento do passaporte por quem deixasse as povoações ocupadas pelo exército aliado e por quem nelas adentrasse vindo das terras tomadas pelo inimigo.

Os ventos liberais que inspiraram a Revolução de 1820 – a qual “inaugura o século em que o povo é incorporado no espaço da soberania”¹³ – não provocaram o relaxamento dessas imposições. Pelo contrário, em 1825, foi criada a Secretaria Geral dos Passaportes na Intendência Geral de Polícia para centralizar e padronizar a concessão do documento e impedir irregularidades e falsificações. Pelo regulamento de 25 de maio de 1825, todo indivíduo que se afastasse cinco léguas do local de residência deveria portar o passaporte. Proprietários, feirantes e outras pessoas que se ausentassem regularmente de seu domicílio poderiam solicitar o documento com duração de três, seis ou doze meses. As autoridades ficavam encarregadas de

⁸ NOIRIEL, Gérard. L’identification des personnes. In: CRETTEZ, Xavier. *Du papier à la biométrie: identifier les individus*. Paris: Presses de Sciences Po, 2006, p. 29-37, p. 34.

⁹ DENIS, Vincent. L’encartement: de l’Ancien Régime à l’Empire. In: CRETTEZ, Xavier. *Du papier à la biométrie: identifier les individus*. Paris: Presses de Sciences Po, 2006, p. 39-50, p. 42. Tradução nossa. No original: “Fleurissent alors des projets grandieuses de ‘mise em registre’ de l’ensemble de la population, avec l’obligation pour tout voyageur de se déplacer muni d’un document établi à partir de ces registres”.

¹⁰ TORPEY, John. *L’invention du passeport. États, citoyenneté et surveillance*. Trad. Élisabeth Lamothe. Paris: Belin, 2005, p. 6. Tradução nossa. No original: “[...] les États ont réussi à soustraire à des organismes aspirant aux mêmes prérogatives qu’eux, tels que l’église et les entreprises privées, le monopole des moyens légitimes de circulation”.

¹¹ Idem, *ibidem*. Tradução nossa. No original: “[...] les États doivent acquérir la capacité d’êtreindre’ leurs propres citoyens afin d’en tirer les ressources dont ils ont besoin por perdurer”.

¹² Edital de 19 de fevereiro de 1811. Intendência Geral da Polícia, livro de 1811.

¹³ ALMEIDA, Pedro Tavares de; BRANCO, Rui e SOUSA, Paulo Silveira e. O Estado no Portugal de oitocentos: do imaginado ao realizado. In: GARNEL, Rita e OLIVA, João Luís (orgs.). *Tempo e História. Ideias e Políticas: estudos para Fernando Catroga*. Coimbra: Almedina, 2015, p. 461-493, p. 462.

remeter à Secretaria as listas dos indivíduos a quem fora concedido passaporte, de modo a centralizar o conhecimento das pessoas que circulavam pelo reino, garantindo a ambição de “seguir os viajantes com os olhos”¹⁴ e mantê-los sob vigilância.

A manutenção do passaporte no período liberal não foi, portanto, uma mera continuidade do Antigo Regime. A exigência foi renovada como forma de garantir a revolução e controlar os passos dos absolutistas, mas não só. Como demonstrou Noiriel, o documento se revestiu de novas funções quando da emergência dos Estados nacionais. Segundo o historiador, em 1791, os revolucionários franceses decretaram o fim do passaporte, considerado “símbolo do arbítrio e do autoritarismo do Antigo Regime”¹⁵, e defenderam “a liberdade de cada um se deslocar como bem entender”¹⁶. No entanto, em 1792, a obrigatoriedade do documento foi restituída para proteger a revolução do absolutismo dos países vizinhos e manter sob controle a nobreza suspeita de deflagrar um movimento contrarrevolucionário. Além disso, “a revolução impôs uma nova definição de Estado, fundada sobre o princípio da soberania do povo”¹⁷ e da nação.

Essa mudança significou que os indivíduos deixaram de pertencer a uma determinada ordem ou estamento e passaram a compor a comunidade nacional, na qual todos seriam iguais perante a lei. Essa comunidade, detentora da soberania, além de ser “imaginária”¹⁸, precisava fazer com que as identidades fossem “codificadas e institucionalizadas para serem socialmente significativas”¹⁹. Era preciso materializar a pertença dos cidadãos à nação. O passaporte era a tecnologia então disponível para isso. Sua permanência foi, assim, revestida de uma nova roupagem no mundo que emergiu das revoluções liberais. O documento deixou de ser um instrumento da política mercantilista, que visava a evitar a evasão de artesãos qualificados e a repressão de indigentes, para se transformar numa ferramenta de reconhecimento da pertença nacional dos indivíduos. Por meio desse dispositivo, o Estado-nação pôde ‘abraçar’ seus cidadãos – mesmo que estivessem fora do território nacional – e os distinguir dos estrangeiros.

¹⁴ NOIRIEL, Gérard. *État, nation et immigration: vers une histoire du pouvoir*. Paris: Belin, 2001, p. 458. Tradução nossa. No original: “‘suivre des yeux’ les voyageurs”. Segundo o historiador, “tout le dispositif qui accompagne la législation sur les passeports est mis au service de cette ambition”.

¹⁵ Idem, p. 450. Tradução nossa. No original: “Considéré comme un symbole de l’arbitraire et de l’autoritarisme de l’Ancien Régime”.

¹⁶ Idem, ibidem. Tradução nossa. No original: “[...] la liberté pour chaque individu de se déplacer comme bon lui semble”.

¹⁷ Idem, p. 448.

¹⁸ ANDERSON, Benedict. *L’imaginaire national: réflexions sur l’origine et l’essor du nationalisme*. Trad. Pierre-Emmanuel Dauzat. Paris: La Découverte, 2002, p. 19. Tradução nossa. No original: “[la nation est] une communauté politique imaginaire”.

¹⁹ TORPEY, John. *L’invention du passeport. États, citoyenneté et surveillance*. Trad. Élisabeth Lamothe. Paris: Belin, 2005, p. 6. Tradução nossa. No original: “[...] les identités doivent être codifiées et institutionalisées pour devenir socialement significatives”.

Além de delimitar os membros pertencentes à comunidade nacional, os passaportes deveriam permitir a identificação dos indivíduos fora do seu local de pertença original, de modo a: proteger as comunidades contra a ameaça de forasteiros, resguardar os viajantes desprovidos da proteção do grupo a que pertenciam e assegurar a subordinação de todos os cidadãos às mesmas leis. Num contexto de crescente mobilidade em que os indivíduos se viam livres das amarras tradicionais do Antigo Regime e o pertencimento passava do âmbito local para o nacional, era fundamental à administração estatal conhecer o paradeiro de seus cidadãos e de estrangeiros que adentravam o território. Conforme observou Noiriel: “Dessa maneira, a administração pôde manter contato com os indivíduos suspeitos”²⁰.

O passaporte era, portanto, um dispositivo que possibilitava “as relações diretas entre os representantes do Estado e aqueles que se deslocavam”²¹. Para tanto, era fundamental que o documento permitisse identificar seu portador. Cabia à autoridade do local de origem do indivíduo fornecer indicações da fisionomia do impetrante do documento. Por ser escrito, o passaporte permitia “estabelecer uma relação à distância entre um emissor (a autoridade que entrega o passaporte) e um receptor (a autoridade que, em outro momento e em outro lugar, o controla)”²². Longe ainda do desenvolvimento tecnológico recente, o passaporte no século XIX seguia preso ao face-a-face, ou seja, à lógica da identificação fundada nas redes de conhecimento interpessoal. Isso será particularmente visível no caso português, em que se exigia a presença de um abonador idôneo da identidade do indivíduo no ato da requisição do documento.

Em Portugal, a palavra nação entrou com força no vocabulário revolucionário de 1820 e “foi utilizada com frequência por todos os deputados presentes em Lisboa”²³ entre 1821 e 1822. Apesar de “carregada de significados diferentes conforme quem a utiliza[va]”, a nação estava “associada à ideia de soberania”²⁴. Ela representava “a indissociável união de todos os cidadãos” e estava carregada “de evocações de conteúdo pactício e contratual”, muito embora “a ideia de uma realidade natural por detrás da pertença nacional”²⁵ não tenha desaparecido. A

²⁰ NOIRIEL, Gérard. *État, nation et immigration: vers une histoire du pouvoir*. Paris: Belin, 2001, p. 459. Tradução nossa. No original: “De cette manière, l’administration peut garder le contact avec des individus rendus ‘suspects’”.

²¹ Idem, *ibidem*. Tradução nossa. No original: “[toutes ces dispositions visent à favoriser les ‘mises en présence’], les relations directes entre les représentants de l’État et ceux qui se déplacent”.

²² Idem, p. 461. Tradução nossa. No original: “[En tant que document écrit, un passeport est donc un instrument qui permet d’établir une relation à distance entre un ‘émetteur’ (l’autorité qui délivre le passeport) et un ‘récepteur’ (l’autorité qui, à un autre moment et en autre lieu, le contrôle)”.

²³ BERBEL, Márcia Regina. *A nação como artefato: deputados do Brasil nas Cortes de Lisboa (1821-1822)*. São Paulo: Hucitec: Fapesp, 1999, p. 17.

²⁴ Idem, p. 18.

²⁵ HESPANHA, António Manuel. *Guiando a mão invisível*. Direitos, Estado e lei no liberalismo monárquico português. Coimbra: Almedina, 2004, p. 65.

comunidade nacional “imaginada como intrinsecamente limitada e soberana”²⁶ que emergiu da revolução exigia a identificação dos cidadãos e dos estrangeiros, motivo pelo qual o regulamento de 1825 procurou centralizar e padronizar a concessão de passaportes. Dessa forma, homogeneizava-se também o espaço sobre o qual o Estado português exerceria sua soberania.

Na Europa ocidental, o passaporte caiu em desuso em meados do século XIX. Segundo Gérard Noiriel, os caminhos de ferro, o desenvolvimento industrial e a difusão do liberalismo foram os fatores responsáveis pelo abandono do documento – cuja obrigatoriedade foi retomada quando da eclosão da Grande Guerra. Além disso, a difusão da escrita facilitou o trabalho dos falsificadores e comprometeu a eficácia dos passaportes. Em Portugal, na mesma época em que esses documentos eram abolidos nos países vizinhos, o passaporte de interior foi finalmente extinto, mas manteve-se a obrigatoriedade para quem se deslocasse para fora do reino.

O primeiro projeto defendendo o fim dos passaportes internos foi apresentado pouco depois do fim da guerra civil, na sessão da CD de 26 de fevereiro de 1835, pelos deputados Leonel Tavares e Joaquim Velozo da Cruz²⁷. Apesar de ter sido alvo de um parecer²⁸ positivo elaborado pela comissão da administração pública, o projeto não entrou em discussão. Dois anos depois, a exigência do documento foi renovada por uma portaria do MR de 27 de setembro de 1837. No momento, as autoridades estavam preocupadas com o deslocamento de miguelistas rumo à serra do Algarve onde engrossava uma guerrilha absolutista que ameaçava o regime. O documento era tido, portanto, como fundamental à manutenção das conquistas liberais.

Nas décadas seguintes, muito embora houvesse um entendimento de que o documento contrariava a liberdade de circulação e comércio, ele era considerado um dispositivo importante para a localização de malfeitores e pessoas que atentavam contra a propriedade. No entanto, sua ineficácia foi se tornando patente, sobretudo com o desenvolvimento das estradas de ferro que imprimiam uma velocidade nunca antes vista aos deslocamentos e contrária ao sistema dos passaportes. Por isso, em 1863, os passaportes de interior foram finalmente abolidos.

Os passaportes de exterior, contudo, ainda eram tidos como indispensáveis por serem a única tecnologia disponível capaz de assegurar a relação entre representantes estatais e emigrantes e a proteção desses no país de destino. O peso da emigração e a ideia arraigada de que esses indivíduos precisavam ser tutelados pelo Estado fez com que, em Portugal, a

²⁶ ANDERSON, Benedict. *L'imaginaire national: réflexions sur l'origine et l'essor du nationalisme*. Trad. Pierre-Emmanuel Dauzat. Paris: La Découverte, 2002, p. 19. Continuação da definição de comunidade nacional. Tradução nossa. No original: “[la nation est] imaginée comme intrinsecamente limitée et souveraine”.

²⁷ Projeto de Lei nº 100-A, 24.02.1835. AHP, seção VI, caixa 138, capa 18.

²⁸ Parecer da comissão de administração pública relativo ao projeto de lei nº 100-A, 24.03.1836. AHP, seção VI, caixa 138, capa 18.

exigência de passaporte para deslocamentos externos se mantivesse inalterada até 1907, quando o documento deixou de ser exigido aos viajantes e indivíduos que se deslocavam para as colônias portuguesas. No entanto, os emigrantes seguiram reféns da obrigatoriedade de solicitar um passaporte para deixar o país.

Importa observar que, ao longo de praticamente toda a Monarquia Constitucional, o passaporte deveria ser solicitado no governo civil do distrito de naturalidade ou domicílio do requerente. Para muitos emigrantes, contudo, era mais conveniente emitir o documento no governo civil da cidade de embarque, para onde teriam que se deslocar obrigatoriamente. Essa prática foi coibida por dois motivos. O primeiro porque os salários auferidos pelos funcionários dos governos civis eram baixos e os emolumentos pagos pela emissão dos passaportes eram um importante complemento da renda desses indivíduos. Caso todos os emigrantes do Minho, do Douro ou da Beira Alta, por exemplo, retirassem o documento no governo civil do Porto, a distribuição dos emolumentos seria desigual e prejudicaria os funcionários de Braga ou Viseu. O segundo motivo é que a administração portuguesa no XIX estava, ainda, demasiado dependente do face-a-face. Prevalcia a crença de que o governador civil de um distrito que não o de naturalidade ou residência do indivíduo seria incapaz de identificá-lo e assegurar que cumpria todos os requisitos para emigrar.

Esse fator levanta uma outra questão: por que não se autorizava que os passaportes fossem emitidos pelos administradores dos concelhos que, mais próximos da população local, podiam melhor identificar os impetrantes? Durante um curto período, houve a tentativa de descentralizar a emissão do documento. No entanto, inúmeras suspeitas recaíam sobre as autoridades locais, distantes do poder central e tidas como próximas demais da população para executar as ordens superiores. Os governadores civis eram vistos como autoridades mais confiáveis. Por responderem de forma direta ao ministro do Reino, estavam longe o bastante dos interesses locais para serem facilmente corrompidos por eles, mas ainda suficientemente perto dos moradores para bem identificá-los – especialmente porque as autoridades e os funcionários distritais e locais eram recrutados na região de origem e residência.

Por essa breve apresentação das funções do passaporte e do desenvolvimento da legislação portuguesa referente ao documento, percebe-se que a clivagem entre o emigrante legal e o clandestino não foi uma invenção da Monarquia Constitucional. Desde que a obrigatoriedade do passaporte foi estabelecida, quem se ausentasse do reino sem portar o documento seria considerado clandestino. No entanto, ao longo do século XIX, novos dispositivos legais conferiram outros atributos à categoria do clandestino, como aquele que viajava com documento de outrem ou com documento legal obtido de forma fraudulenta.

Fica evidente, assim, que o passaporte e os clandestinos sobreviveram à Carta Constitucional de 1826, em cujo parágrafo 5º do artigo 145º, lê-se que: “qualquer pode conservar-se ou sair do reino, como lhe convenha, levando consigo seus bens, guardados os regulamentos policiais e salvo o prejuízo de terceiros”. Tal garantia, ausente da Constituição de 1822, está presente na Carta de 1824 do Império do Brasil, também outorgada por D. Pedro, a qual serviu de base ao texto de 1826 entregue a Portugal antes mesmo que o Imperador abdicasse ao trono brasileiro. Indubitavelmente, o parágrafo se opunha à legislação do Antigo Regime, que previa o confisco dos bens de quem se ausentasse do reino sem a devida autorização. Conforme observado, as novas funções atribuídas ao passaporte pelos Estados-nacionais eram compatíveis com o liberalismo da Carta. O documento, previsto nos regulamentos policiais citados, garantiria o vínculo dos indivíduos com a nação e asseguraria que as leis recaíssem de forma igualitária sobre todos os cidadãos.

Antes de prosseguir, importa apresentar a concepção de cidadania que prevaleceu no liberalismo português, fundamental à compreensão da ideia de que o Estado deveria tutelar os emigrantes – surgida na década de 1830 – e ao entendimento das diferentes categorias de emigrantes formuladas durante a Monarquia Constitucional. A definição do conceito de cidadão foi uma questão sensível do liberalismo lusitano, especialmente devido à heterogeneidade do império, como demonstrou Cristina Nogueira da Silva.

Segundo a historiadora, nas Cortes Constituintes, a nação portuguesa foi entendida como bi-hemisférica, composta pelas províncias metropolitanas e pelas províncias ultramarinas que constituíam “um só território, um só povo, uma só vontade política, a da nação, que era também, por definição, uma só”²⁹. Muito embora os deputados reconhecessem a diversidade do império e os elementos de desagregação, repudiavam o sistema colonial (criador de diferenças) e possuíam o intuito de “criar condições para a unidade”³⁰. No entanto, tal concepção levantou problemas e gerou tensão entre as noções de unidade e diversidade, pois, a efetiva participação dos deputados das províncias ultramarinas na representação nacional dependia da criação artificial de condições de igualdade.

Essa ideia foi repudiada por uma parcela dos deputados, para os quais “a igualdade de direitos não obrigava à igualdade de comodidades no acesso aos direitos”³¹. Tratava-se de um grupo que defendia uma concepção radical de igualdade, que tinha no horizonte a universalidade de homens abstratos e que se chocou com outra, defensora de soluções que acomodassem a diversidade. O projeto por fim vitorioso nas Cortes foi o do grupo que

²⁹ SILVA, Cristina Nogueira da. *Constitucionalismo e império*. A cidadania do ultramar português. Coimbra: Almedina, 2009, p. 95.

³⁰ Idem, p. 99.

³¹ Idem, p. 106.

acreditava que “ênfatizar a especificidade das ‘partes’ era desagregador e introduzia na discussão os ‘princípios de federalismo’”,³² recusados por quem apregoava uma nação unitária, que não comportava regras diferenciadas para o ultramar. Assim, a Constituição de 1822 “recebeu princípios radicalmente integracionistas”³³ que visavam a “garantir a igualdade formal, sedimentar a unidade e, em nenhuma ocasião, acolher positivamente a diversidade”³⁴.

No entanto, ainda de acordo com Nogueira da Silva, a opção integracionista adotada para o território não significou a plena integração dos povos do ultramar na cidadania portuguesa. Segundo a historiadora, “as tensões suscitadas pela consideração das diversidades que distinguíam as partes do território único da Monarquia [...] deram lugar a ainda maiores dificuldades quando se discutiu o estatuto das pessoas que habitavam esse território”³⁵.

Pela Constituição, eram portugueses os “homens livres nascidos e domiciliados no território português e os filhos deles”³⁶. Essa “nação alargada” não assegurava os mesmos direitos civis e políticos a todos os portugueses, havendo uma distinção entre ‘nacionais’ e ‘cidadãos’ e entre ‘cidadãos passivos’ e ‘ativos’. Dessa forma, como observou António Manuel Hespanha, o conceito de nação adotado na Constituição de 1822 apontava para uma “definição não geral e não igualitária”, visto que dela foram “excluídos muitos grupos que habitavam o território”³⁷. No mais, no universo abrangido pela nação, “se verificam distinções e não homogeneidade no plano dos direitos”³⁸.

Segundo Nogueira da Silva, essa exclusão foi uma decorrência do fato de que ao entendimento voluntarista da nação,

acrescentou-se, logo nos primórdios da época contemporânea [...] um sentido histórico-cultural concreto, no qual a nação surgia como uma coletividade unida por um passado comum e uma memória partilhada desse passado, pela comunhão da mesma língua, dos mesmos costumes, da mesma religião, uma coletividade cuja identidade era independente de qualquer contrato ou adesão voluntários³⁹.

Foram estabelecidos, assim, limites que demarcavam a quem os princípios do contrato social não se aplicavam e separavam aqueles que “ainda não podiam querer”⁴⁰ aderir às normas contratuais por não partilharem dessa identidade comum. Com isso, o liberalismo oitocentista

³² SILVA, Cristina Nogueira da. *Constitucionalismo e império*. A cidadania do ultramar português. Coimbra: Almedina, 2009, p. 119.

³³ Idem, p. 123.

³⁴ Idem, p. 125.

³⁵ Idem, p. 145.

³⁶ HESPANHA, António Manuel. *Guiando a mão invisível*. Direitos, Estado e lei no liberalismo monárquico português. Coimbra: Almedina, 2004, p. 82.

³⁷ Idem, p. 81.

³⁸ Idem, ibidem.

³⁹ SILVA, Cristina Nogueira da. Op. Cit., p. 146.

⁴⁰ Idem, p. 147.

criou uma antinomia entre “a universalização dos direitos e o adiamento de sua generalização a todos os indivíduos”⁴¹. Os direitos eram concedidos “de acordo com o grau de maturidade (civil, política, econômica) das sociedades relativamente a uma meta para a qual a humanidade caminhava”⁴². A cidadania plena e cosmopolita era, então, um ideal a ser efetivado progressivamente. O exercício da liberdade, por sua vez, podia ser limitado pela lei de acordo com a maturação dos indivíduos – argumento que legitimou a permanência da escravidão nos territórios portugueses e a subtração de direitos à população liberta.

Essa distinção entre portugueses e cidadãos e entre cidadãos ativos e passivos, que marcou a forma como as populações do ultramar foram excluídas dos direitos de cidadania plena no modelo integracionista da Constituição, afetou também os indivíduos da metrópole. Nascidos em Portugal, eram todos considerados portugueses. No entanto, uns eram mais cidadãos que outros – ainda que os metropolitanos estivessem mais próximos da cidadania completa que os povos colonizados. Tanto pela Constituição de 1822, quanto pela Carta de 1826, “nem todos os indivíduos eram capazes de exercer direitos políticos”⁴³ – fossem eles nascidos na metrópole ou nas colônias.

Pela Carta, para serem cidadãos ativos, com plena participação nos destinos da nação, precisavam ser “livres e autônomos”⁴⁴ e dispor, portanto, de independência intelectual, sociológica e econômica e, mais tarde, de habilitações literárias. Eram indubitavelmente cidadãos portugueses ativos aqueles com acesso à propriedade, entendida como “condição da liberdade, da responsabilidade, e da capacidade”⁴⁵. Os demais, considerados dependentes, e por isso, sem direito ao voto, eram cidadãos passivos com alguns direitos civis estabelecidos pelas leis. O lugar ocupado por cada indivíduo nesta escala de cidadania dependia, assim, “do estágio civilizacional” e do lugar ocupado “na hierarquia dos gêneros”⁴⁶.

Essa classificação não deveria, contudo, ser definitiva como eram as “categorias discriminatórias do Antigo Regime”. No liberalismo, “havia uma ideia de transitoriedade implicada no conceito de cidadão passivo”⁴⁷, de modo que era esperado e desejável que os

⁴¹ SILVA, Cristina Nogueira da. *Constitucionalismo e império*. A cidadania do ultramar português. Coimbra: Almedina, 2009, p. 149.

⁴² Idem, p. 151.

⁴³ Idem, p. 154. Importa observar que apesar da diferenciação entre cidadãos passivos e ativos já estar presente em 1822, a Constituição não previa restrições censitárias ao direito de voto. Tais restrições serão impostas pela Carta de 1826 e amenizadas, porém mantidas, após a aprovação do Ato Adicional de 1852. Ver: ALMEIDA, Pedro Tavares de; BRANCO, Rui e SOUSA, Paulo Silveira e. O Estado no Portugal de Oitocentos: do imaginado ao realizado. In: GARNEL, Rita e OLIVA, João Luís (orgs.). *Tempo e História. Ideias e Políticas*: estudos para Fernando Catroga. Coimbra: Almedina, 2015, p. 461-493.

⁴⁴ Idem, p. 155.

⁴⁵ HESPANHA, António Manuel. *Guiando a mão invisível*. Direitos, Estado e lei no liberalismo monárquico português. Coimbra: Almedina, 2004, 167.

⁴⁶ SILVA, Cristina Nogueira da. Op. Cit., p. 155.

⁴⁷ Idem, p. 156.

indivíduos se tornassem autônomos e atingissem a cidadania plena. Até lá, precisavam ser guiados, tutelados e protegidos, como as crianças que “carecem de proteção contra os outros e contra si mesmos”⁴⁸.

A hierarquização dos cidadãos consoante o grau de autonomia é fundamental para o entendimento da manutenção do passaporte em Portugal ao longo de todo o século XIX. Conforme ficará demonstrado nas páginas que se seguem, as condições até então impensáveis pelas quais cidadãos portugueses passaram a ser contratados nos portos brasileiros indignaram os agentes estatais. Para esses, os emigrantes que deixavam o país engajados só poderiam ser desprovidos de racionalidade e autonomia para se sujeitarem à perda (ainda que temporária) de sua liberdade.

Incapazes, portanto, de decidir por si, precisariam ser protegidos e tutelados até que adquirissem autonomia para tomar decisões sem que corressem o risco de se transformarem em ‘escravos brancos’ em terras alheias. Como a diferenciação dos emigrantes contratados nem sempre era possível, o passaporte precisava ser exigido de todos aqueles que saíam do território rumo ao exterior. Ao monopolizar os meios legítimos de emigração, os agentes estatais determinavam, por meio de leis e regulamentos policiais, as condições pelas quais o direito a emigrar seria assegurado consoante o grau de autonomia e liberdade com que a viagem se realizava. Almejava-se, assim, alterar a realidade emigratória e assegurar condições que não comprometessem o *status* dos portugueses na antiga colônia.

No Brasil, a definição da cidadania brasileira, em oposição à portuguesa, tornou-se crucial no pós-independência, quando os portugueses passaram a ser considerados inimigos. O controle da mobilidade dos indivíduos e a preocupação com os estrangeiros são anteriores à independência e datam de 1808, quando a transferência da corte transformou o Rio de Janeiro na capital do Império. Tão logo chegou, o Príncipe Regente ordenou o “alistamento de todos os imigrantes residentes na Corte”⁴⁹, com indicação do nome, ofício que praticavam e país de origem. Os ouvidores das comarcas dos estados foram instruídos a realizar listas semelhantes e a registrar todas as pessoas que chegassem aos portos em embarcações nacionais ou estrangeiras. Dez anos mais tarde, em 1818, realizou-se uma nova matrícula geral e os estrangeiros receberam um atestado com o qual podiam circular livremente.

Dois anos depois, com a eclosão do movimento revolucionário em Portugal, as ameaças liberais levaram à publicação do decreto de 2 de dezembro de 1820, pelo qual a preocupação com forasteiros foi renovada. Assim, capitães e mestres de navios deveriam, obrigatoriamente,

⁴⁸ SILVA, Cristina Nogueira da. *Constitucionalismo e império*. A cidadania do ultramar português. Coimbra: Almedina, 2009, p. 152.

⁴⁹ RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção*. Identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado. Rio de Janeiro: Relume Dumará: FAPERJ, 2002, p. 57.

comunicar o nome e a ocupação dos passageiros transportados ao Brasil, sob pena de multa, e exigia-se também que os passaportes dos estrangeiros fossem visados pelo embaixador português. Com essas medidas, D. João VI pretendia “controlar a má influência vinda especialmente de portos europeus, portugueses ou de regiões afetadas pelas ideias francesas de liberdade”⁵⁰.

A proclamação da independência, em 1822, não levou ao relaxamento dessas medidas e tampouco dignificou a interrupção do “trânsito de portugueses no Atlântico” que “foi constante, apesar da emancipação política”⁵¹. No entanto, a preocupação, agora, não era mais com as ideias liberais, mas com o risco de recolonização representado pelos portugueses. Depois do sete de setembro, os lusos passaram a ser identificados às Cortes de Lisboa e se transformaram em inimigos “absolutistas” e “tirânicos”⁵². Constituíam-se, assim, a barreira que separava brasileiros de portugueses, entendidos não como os nascidos em Portugal, mas como aqueles suspeitos de apoiarem as determinações vindas de Lisboa. O atributo de brasileiro era conferido a quem aderisse à causa da independência, a despeito do local de nascença.

Vale lembrar que a transferência da corte “provocou a vinda para o Brasil de cerca de 15 mil portugueses nos anos 1808-1809, a maior onda imigratória que o país já recebera em tão pouco tempo”⁵³. Nos anos a seguir, mais dez mil portugueses se deslocaram para o Rio de Janeiro. Por isso, “a situação das pessoas nascidas na antiga metrópole que habitavam na ex-colônia despontou como um problema na definição da cidadania brasileira”⁵⁴. Assim, no dia 12 de outubro de 1822, D. Pedro ofereceu o prazo de quatro meses para que os portugueses residentes no Brasil aderissem à causa nacional, apelando aos ‘laços de sangue’ que uniam os dois países.

Como as Cortes de Lisboa se recusavam a reconhecer a independência do Brasil e como o risco da guerra era iminente, no dia 11 de dezembro de 1822, D. Pedro, recém sagrado imperador, determinou a desapropriação dos bens dos portugueses. Segundo José Sacchetta Mendes, o objetivo era prejudicar os negociantes de Portugal. No entanto, “a imprecisão dos termos do decreto, agravada pela ausência de definição legal sobre a nacionalidade e a cidadania brasileira, ameaçava atingir os interesses de comerciantes estabelecidos no país em caráter permanente”⁵⁵.

⁵⁰ RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção*. Identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado. Rio de Janeiro: Relume Dumará: FAPERJ, 2002, p. 59.

⁵¹ RIBEIRO, Gladys Sabina. Prefácio. In: RIBEIRO, Gladys Sabina, TERRA, Paulo Cruz, POPINIGIS, Fabiane. *Portugueses e cidadãos: experiências e identidades nos séculos XIX e XX*. Rio de Janeiro: FAPERJ, 2018, p. 8.

⁵² RIBEIRO, Gladys Sabina. Op. Cit., p. 60.

⁵³ MENDES, José Sacchetta Ramos. *Laços de sangue*. Privilégios e intolerância à imigração portuguesa no Brasil (1822-1945). Porto: Cepese: Fronteira do Caos, 2010, p. 47-48.

⁵⁴ Idem, p. 49.

⁵⁵ Idem, p. 56.

As desconfianças sobre os portugueses motivaram, também, a lei de imigração de 14 de janeiro de 1823, destinada especificamente aos indivíduos provenientes de Portugal. A lei, publicada antes mesmo da instalação da Assembleia Constituinte, determinou que o súdito português que almejasse residir temporariamente no Império deveria “prestar fiança idônea do seu comportamento perante o juiz territorial”. Já, o português que desejasse se estabelecer no país era obrigado a “prestar solene juramento de fidelidade à causa do Brasil”⁵⁶. No entanto, no dia 20 de novembro de 1823, um novo decreto suspendeu a lei de 14 de janeiro por considerá-la “incompatível com a segurança interna do Império”⁵⁷ e delegou à Assembleia Geral o poder para que um português fosse considerado súdito do Império. O fato agravou a indefinição da situação dos lusitanos, ameaçados de expulsão, pelo decreto de 3 de janeiro de 1824, caso não houvessem jurado a causa do Brasil, medida cautelar a ser adotada para os inimigos⁵⁸.

Na Assembleia Constituinte, a situação dos portugueses foi debatida. Conforme demonstrou José Sacchetta Mendes, os dois projetos sobre o assunto então apresentados propunham a naturalização dos portugueses estabelecidos no Brasil antes da independência. Eles encontraram, contudo, a resistência do deputado Francisco Muniz Tavares, que participara da Revolução Pernambucana de 1817, com forte cariz antilusitano.

Para Tavares, Portugal não podia deixar de ser considerado como uma nação estrangeira e os portugueses, mesmo que residentes no Brasil quando da ruptura política, não poderiam ser considerados cidadãos. No entanto, o deputado defendia que, após sete anos de residência, se naturalizassem os “portugueses que estavam por vir” em grande número, visto que “o pequeno Portugal se torna[va] mais pobre e mais vulnerável”⁵⁹. Segundo Gladys Sabina Ribeiro, “o que Muniz Tavares propunha, certamente preocupado com a substituição do trabalho escravo na lavoura, era que só se concedesse carta de naturalização [...] depois do luso ter passado sete anos lavrando a terra”⁶⁰. O deputado antevia, assim, a mudança no *status* dos portugueses no Brasil.

A proposta de Muniz Tavares foi rejeitada e prevaleceu o entendimento de que se distinguíssem os portugueses já residentes daqueles que viessem a ingressar no país no futuro. Para tal compreensão certamente pesou o fato de que o próprio imperador não era brasileiro nato. Assim, pelo projeto da Constituição, seriam considerados brasileiros os “homens livres

⁵⁶ MENDES, José Sacchetta Ramos. *Laços de sangue*. Privilégios e intolerância à imigração portuguesa no Brasil (1822-1945). Porto: Cepese: Fronteira do Caos, 2010, p. 57.

⁵⁷ Decreto de 20 de novembro de 1823. *Apud*: MENDES, José Sacchetta Ramos. *Op. Cit.*, p. 59.

⁵⁸ MENDES, José Sacchetta Ramos. *Op. Cit.*, p. 60.

⁵⁹ *Anais da Assembleia Constituinte*. Sessão de 19 de junho de 1823, tomos 1-2. *Apud*: RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção*. Identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado. Rio de Janeiro: Relume Dumará: FAPERJ, 2002, p. 82.

⁶⁰ RIBEIRO, Gladys Sabina. *Op. Cit.*, p. 82.

habitantes no Brasil e nele nascidos” e os “portugueses residentes no Brasil antes de 12 de outubro de 1822”⁶¹. Como se sabe, o projeto não se concretizou. D. Pedro I, alegando a defesa da “tranquilidade entre brasileiros e portugueses residentes no Brasil”⁶², fechou a Constituinte⁶³ e outorgou ao Brasil a primeira Carta Constitucional.

A Carta não alterou substancialmente o artigo relativo à cidadania brasileira, que conferiu o estatuto de cidadão aos portugueses domiciliados no Brasil à época da emancipação e que aderiram, tácita ou expressamente, à causa nacional ao continuarem a residir no país. A distinção definitiva entre brasileiros e portugueses, contudo, não pôs fim ao sentimento antilusitano, que permaneceu nas décadas seguintes e esteve bastante presente nas revoltas que eclodiram durante a Regência.

A suspeição com que eram enxergados os portugueses, e estrangeiros de forma geral, motivou a portaria nº 144 de 23 de junho de 1824, que não impedia a entrada de forasteiros no país, mas tinha o objetivo de vigiá-los, “vasculhar suas vidas [e] controlá-los no cotidiano”⁶⁴. Foram, então, renovadas as determinações do decreto de 1820. Os estrangeiros deveriam apresentar passaporte para ingressar no país e eram obrigados a declarar residência, estado civil e ofício. As mudanças de domicílio precisavam, também, ser comunicadas. Com essas medidas, o governo procurava mantê-los sob controle e evitar que atuassem “contra a causa do Brasil”⁶⁵.

No entanto, conforme a análise de Gladys Sabina Ribeiro, se o governo brasileiro procurou controlar a entrada de estrangeiros, “facultou o desembarque daqueles que viessem trabalhar, apresentando as devidas garantias”⁶⁶, pois havia a consciência da importância desses portugueses na Corte. Os exemplos apresentados pela historiadora confirmam que, apesar de toda a desconfiança, a independência não pôs fim ao deslocamento de portugueses para o Brasil, que persistiu, ainda que não se saiba ao certo quantos chegaram nos anos após os acontecimentos de 1822. A emigração de rapazes do Minho rumo às cidades brasileiras, onde se empregavam no comércio⁶⁷, era já uma estratégia das famílias minhotas que investiam na

⁶¹ Projeto de Constituição para o Império do Brasil apresentado pelo deputado Antonio Carlos na sessão de 01.09.1823. *Apud*: MENDES, José Sacchetta Ramos. *Laços de sangue*. Privilégios e intolerância à imigração portuguesa no Brasil (1822-1945). Porto: Cepese: Fronteira do Caos, 2010, p. 72.

⁶² MENDES, José Sacchetta Ramos. *Op. Cit.* p. 78.

⁶³ José Sacchetta Mendes questiona a historiografia que atribui o fechamento da Constituinte apenas à vontade do Imperador em assegurar o seu poder. Para o historiador, “essa visão, apesar de essencialmente correta, obscurece a documentação do período, reveladora de um esforço pela salvaguarda dos interesses dos domiciliados portugueses no Brasil [...] ameaçados por um antilusitanismo ferocíssimo” (MENDES, José Sacchetta Ramos. *Op. Cit.*, p. 80).

⁶⁴ RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção*. Identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado. Rio de Janeiro: Relume Dumará: FAPERJ, 2002, p. 90.

⁶⁵ MENDES, José Sacchetta Ramos. *Op. Cit.*, p. 88.

⁶⁶ RIBEIRO, Gladys Sabina. *Op. Cit.*, p. 91.

⁶⁷ Sobre a presença de caixeiros e negociantes portugueses no Brasil na primeira metade do XIX (presença essa que se fortaleceu com a transferência da Corte para o Rio de Janeiro em 1808), bem como sobre o papel desempenhado por essa camada social no processo de emancipação do Brasil, ver: MARTINHO, Lenira Menezes

educação dos caçulas para os enviar ao Brasil aos cuidados de conterrâneos. Nada indica que esse fluxo emigratório tenha estancado nos anos que se seguiram à independência, muito embora, Jorge Fernandes Alves tenha levantado dados que apontam para “uma quase paralização do movimento [emigratório] (com passaporte legal) durante a situação de guerra civil que se desenha a partir de 1828 em Portugal, para logo recuperar depois da vitória liberal”⁶⁸.

No início da década de 1830, a crescente oposição a D. Pedro I exacerbou os ânimos e aumentou a perseguição contra os portugueses, vistos como perigosos e avessos à ordem⁶⁹. Após a abdicação do imperador, a Regência publicou o decreto de 18 de agosto de 1831, que “mandava os chefes das repartições civis, militares e eclesiásticas”⁷⁰ examinarem a cidadania dos indivíduos nascidos em Portugal, orientava as autoridades a investigar os estrangeiros que quisessem se aproveitar das regalias asseguradas aos brasileiros e solicitava ao cônsul de Portugal que enviasse ao intendente geral de polícia uma lista dos portugueses residentes na corte e a relação dos que chegassem com o intuito de estabelecer residência. Assim, “apertava-se o cerco sobre a vida dos estrangeiros na corte e no país”⁷¹. No dia 12 de novembro do mesmo ano, o ministro da Justiça determinou que “não se consentisse o desembarque de pessoas sem ofício e ocupação”⁷² e que, a partir de 1833, não fosse autorizado o desembarque de estrangeiros sem certificado de bons costumes e da atividade a que iria se destinar.

As desavenças provocaram episódios de violência contra portugueses em várias províncias, tendo o episódio mais sangrento, conhecido como a Noite do Mata-Bicudo, ocorrido no Mato Grosso, no dia 30 de maio de 1834. No entanto, o fim da guerra civil, a vitória dos liberais em Portugal em 1834 e a morte de D. Pedro, em Lisboa, em setembro do mesmo ano, ajudaram a acalmar os ânimos. Um mês antes, o Ato Adicional, que introduziu modificações importantes na Carta de 1824, havia concedido às províncias autonomia para promover a

e GORENSTEIN, Riva. *Negociantes e caixeiros na sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1993. Sobre a participação dos portugueses no comércio brasileiro e sobre o associativismo dos caixeiros, ver: POPINIGIS, Fabiane. “Esperança e fraternidade”: o papel do associativismo na defesa do ofício e na reserva do mercado de trabalho no comércio para os portugueses, século XIX. In: RIBEIRO, Gladys Sabina, TERRA, Paulo Cruz, POPINIGIS, Fabiane. *Portugueses e cidadãos: experiências e identidades nos séculos XIX e XX*. Rio de Janeiro: FAPERJ, 2018, p. 101-128.

⁶⁸ ALVES, Jorge Fernandes. Variações sobre o ‘brasileiro’ – Tensões na emigração e no retorno do Brasil. *Revista Portuguesa de História*. Coimbra: tomo XXIII, 1999, p. 191-222, p. 199. Ainda de acordo com os dados coligidos por Alves, em 1836-1837, a emigração portuguesa salta para os três milhares anuais, número superado em 1843 até que, em 1851, chegou aos 5 milhares.

⁶⁹ RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção*. Identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado. Rio de Janeiro: Relume Dumará: FAPERJ, 2002, p. 94.

⁷⁰ Idem, p. 97.

⁷¹ Idem, ibidem.

⁷² Idem, p. 99.

imigração, considerada necessária perante a retração do ingresso de africanos escravizados em decorrência da lei de 7 de novembro de 1831.

Assim, conforme ver-se-á no próximo capítulo, formaram-se as primeiras companhias de colonização com capital nacional para financiar o transporte de estrangeiros despossuídos que deveriam trabalhar no país com contratos regulamentados pela lei de 13 de setembro de 1830. Nesse mesmo ano, o Parlamento suspendeu os gastos do governo com a formação de colônias⁷³ e barrou o avanço de uma lei que previa a concessão de terras a estrangeiros. Estavam criadas, assim, as condições para o ingresso de imigrantes com o propósito de servir de mão de obra no país e não de povoar o vasto território do Brasil.

Por essas páginas iniciais, fica claro que a preocupação com o monopólio dos meios legítimos de circulação (e emigração) não foi uma novidade introduzida pela Monarquia Constitucional portuguesa. Fica nítido, também, que o controle dos deslocamentos não estava em flagrante contradição com os preceitos liberais. Além disso, percebe-se que, se a ruptura política de 1822 foi incapaz de pôr fim à emigração de portugueses ao Brasil, ela alterou o estatuto dos portugueses no novo país, não raro, vistos como inimigos a combater.

Em Portugal, contudo, a permanência dos fluxos emigratórios com destino à ex-colônia não se colocou como um problema até que a emigração de açorianos fosse associada a uma nova forma de escravatura. A partir daí esses indivíduos, entendidos como cidadãos incompletos, desprovidos de autonomia, se tornaram alvo de medidas que visavam assegurar que o direito a emigrar fosse por eles usufruído sem pôr em risco a própria liberdade e sem ameaçar a imagem de Portugal no Brasil. Algumas dessas medidas, contudo, afetavam também o tradicional deslocamento de emigrantes do Minho rumo às cidades brasileiras. Dos embates em torno do conceito de emigrante, surgiram diferentes categorias que, sem contrariar a ideia de cidadania predominante no liberalismo monárquico lusitano, marcaram as políticas emigratórias até, pelo menos, a Primeira Guerra Mundial.

⁷³ Essa medida foi interpretada por José Sacchetta Mendes como resultado do descontentamento da oligarquia rural com a política imperial de concessão de lotes de terras a estrangeiros, que se transformavam em pequenos proprietários. Gladys Sabina Ribeiro, concordando com a análise de Ann Marie Pescatello, afirma que a aprovação da nova lei foi uma “reação ao que D. Pedro I fazia e aos portugueses” (RIBEIRO, Gladys Sabina. Op. Cit., p. 160). De todo modo, a medida deve ser “vista no quadro de disputa que levaria à renúncia do imperador e à tomada do poder pelo grupo político brasileiro e anti-português” (MENDES, José Sacchetta Ramos. *Laços de sangue. Privilégios e intolerância à imigração portuguesa no Brasil (1822-1945)*. Porto: Cepese: Fronteira do Caos, 2010, p. 101).

PARTE I

1. BUSQUEM OS EUROPEUS! A ‘ESCRAVATURA BRANCA’ E AS INCERTEZAS SOBRE O TRÁFICO DE ESCRAVIZADOS

O Brasil, se compararmos a sua superfície de 2.250.000 milhas quadradas com a sua população de menos de quatro milhões de almas, podemos dizer que é um país despovoadíssimo. Sentem, portanto, os brasileiros a necessidade de colonizar os seus desertos para poderem prosperar. Este sentimento criou essas associações colonizadoras que trabalham por atrair da Europa braços industriosos que com a verdadeira riqueza, o trabalho, elevem o Brasil ao grau de prosperidade que ele parece destinado a gozar. [...] Com o prospecto de grandes vantagens, os agentes dessas sociedades deslumbram muitos mancebos da Europa para irem buscar na América o mesmo que na sua terra natal alcançariam sem cruzarem o oceano, isto é, o pão com o suor do seu rosto. [...]

Nós não recorreremos ao argumento sofisticado de generalizar um ou outro caso particular, em que, algum brasileiro, indigno deste nome, se houve com os colonos da Europa como se fossem negros da África, para dizermos que hoje se está fazendo o comércio da escravatura branca. Tal não diremos por certo. Dado o modo, tão mal calculado, de promover a emigração, achamos justo que homens que nenhum outro meio tem de pagar o sustento e o transporte que lhes deram, o paguem por seu trabalho e a isso sejam compelidos, uma vez que não se façam injustiças e violências: uma vez que a ambição sórdida não venha manchar um ato que, em si, é justo e honesto.

Mas sem nos embaraçarmos com os males nascidos do caráter individual das pessoas de quem tratamos [...] resta-nos fazer algumas reflexões sobre este objeto, em relação à emigração portuguesa, que forçoso é confessá-lo, nestes últimos anos tem sido espantosa.

Alexandre Herculano¹

A epígrafe, de autoria do historiador e romancista português, Alexandre Herculano, sintetiza o objeto deste capítulo: a emigração portuguesa para o Brasil na década de 1830, quando as autoridades portuguesas identificaram um movimento emigratório de tipo novo, organizado pelas primeiras companhias colonizadoras formadas com capital privado brasileiro cujo objetivo era promover o transporte de trabalhadores despossuídos ao país num momento em que o tráfico negreiro estava ameaçado. Os esforços da iniciativa privada contaram com o

¹ HERCULANO, Alexandre. A emigração para o Brasil. *Diário do Governo*. Lisboa, nº 12, 13.01.1838, p. 47-48.

apoio do Parlamento brasileiro para a aprovação de leis (como a de 1837, que motivou a reflexão de Herculano) que visavam garantir o retorno do investimento feito por quem se arriscava a buscar, na Europa, a mão de obra livre necessária ao país quando do fim definitivo do tráfico da escravatura.

A chegada de centenas de portugueses – número muito inferior do que o verificado no fim do oitocentos, mas já considerada ‘espantosa’ por Herculano² –, gerou indignação na comunidade lusitana radicada no Brasil. As semelhanças com a escravidão se sobressaíram e o termo ‘tráfico da escravatura branca’ foi acoplado ao conceito de ‘emigração’ – até então utilizado para se referir ao exílio de liberais que fugiram do absolutismo de D. Miguel – como forma de expressar o impensável. O fato de Herculano caracterizar como ‘argumento sofista’ a associação entre a emigração de portugueses e a escravização de africanos evidencia que foi por meio dessa conexão que o tema adentrou o debate público português³ – tanto nos jornais quanto no Parlamento.

A analogia entre ‘emigração’ e ‘escravatura branca’, depois de ter sido reiterada por alguns historiadores, passou a ser entendida como uma construção discursiva retórica que buscava desviar as atenções da audiência e esconder os problemas estruturais de Portugal que motivavam a emigração. Partindo desta premissa (consequência de um nacionalismo historiográfico centrado nas questões internas do país e desatento às conexões externas), poucos pesquisadores lusitanos têm se dedicado a refletir acerca das condições de formação desse discurso e dos mecanismos que o possibilitaram.

A historiografia portuguesa – mesmo aquela atenta às evidentes relações entre abolição do tráfico e da própria escravatura e a emigração – pouco tem refletido sobre o enquadramento dos trabalhadores lusitanos pelo arcabouço legal / institucional do Brasil da década de 1830 e não tem atentado para estudos brasileiros que vêm discutindo o significado do trabalho ‘livre’ dos imigrantes num país escravocrata. Sem olhar mais de perto para a categoria ‘escravo branco’, a historiografia portuguesa ou se limitou a constatar a existência do discurso da

² Importa observar que se o número de pessoas que deixaram Portugal nas décadas de 1830 e 1840 foi bastante inferior àquele verificado no fim do XIX ou início do XX (ver anexos nº 1, 3, 4 e 5), a população portuguesa praticamente duplicou entre 1835 e 1911, aspecto que deve ser considerado quando se comparam as estatísticas de emigração de diferentes momentos do XIX. Segundo Miriam Halpern Pereira, a população portuguesa subiu de 3.061.684 em 1835 para 5.547.708 em 1911. A historiadora chama atenção, contudo, para o fato de que “a multiplicação do número de homens, fenômeno sensível em quase todo o país” assumiu “intensidade variável segundo as regiões consideradas”, sendo no Noroeste Atlântico que “se encontram as mais fortes densidades populacionais”. PEREIRA, Miriam Halpern. *Demografia e desenvolvimento em Portugal na segunda metade do século XIX. Análise Social*. Lisboa, vol. 7, 1969, p. 85-117, p. 90 e 91.

³ Conforme ficará demonstrado, a associação entre emigração e ‘escravatura branca’ já vinha sendo feita em documentos oficiais anos antes do uso da expressão por Alexandre Herculano – a quem, equivocadamente, se tem atribuído a autoria do termo que certamente já havia se difundido quando da redação do artigo de 1838. Herculano não apenas não foi o primeiro a usar a expressão, como se opôs a ela afirmando que, se havia abusos, esses certamente não eram tão disseminados quanto o termo fazia acreditar.

‘escravatura branca’ e a comparar a emigração à condição dos escravizados (reforçando esse mesmo discurso) ou desqualificou a expressão, entendida como desprovida de substância ou espessura, razão pela qual poderia se dobrar aos interesses de uma dada classe social.

A historiografia brasileira da imigração, por sua vez, dedicou-se mais à segunda metade do XIX, quando os fluxos migratórios se adensaram devido ao fim definitivo do tráfico de escravizados. A imigração das décadas precedentes é comumente associada a experiências que visavam a povoar o país, sendo entendida como desvinculada da questão da mão de obra. Os poucos trabalhos que abordaram a relação entre fluxos imigratórios na primeira metade do XIX e a iminência do fim do tráfico de escravizados têm sido retomados recentemente, devido à releitura dos significados da lei de 7 de novembro de 1831, por muito tempo interpretada como ‘lei para inglês ver’. Reconhecidas as reais intenções de pôr fim ao tráfico na década de 1830, as leis de locação de serviços e as primeiras experiências de transporte de estrangeiros ao Brasil, com o objetivo de encontrar alternativas aos africanos escravizados, têm sido objeto de estudo de alguns historiadores. No entanto, as reações geradas, junto às autoridades portuguesas, pela forma como se deu a introdução de imigrantes e o impacto dessas reações para a imagem do Brasil como destino da emigração lusitana no longo prazo não foram avaliados.

Este capítulo tem por objetivo analisar o momento exato em que autoridades portuguesas identificaram um movimento emigratório composto por indivíduos despossuídos que, impossibilitados de arcar com os custos da viagem, estabeleciam acordos com os capitães e mestres dos navios. Procurando identificar as primeiras menções à ‘escravatura branca’ e articulá-las à questão laboral mais ampla no Brasil, o capítulo visa destrinchar acontecimentos e fatores que se entrecruzaram de modo a possibilitar o surgimento da categoria do ‘escravo branco’. Com isso, espera-se demonstrar a densidade e substância de um termo, cuja perenidade e aderência têm sido confirmadas por inúmeros trabalhos.

Para tanto, a primeira parte deste capítulo irá apresentar os relatos enviados pelas autoridades consulares portuguesas, comunicando a chegada de centenas de colonos açorianos aos portos brasileiros, bem como as primeiras medidas tomadas em Portugal em resposta ao fenômeno. Conforme ficará evidenciado, esses relatos – e a preocupação com o fluxo emigratório em Portugal – adensaram-se na sequência da formação das primeiras companhias de colonização nas províncias da Bahia e do Rio de Janeiro por figuras proeminentes da sociedade imperial.

A segunda parte buscará demonstrar que desde a aprovação da lei dos contratos em setembro de 1830, a elite política brasileira já vinha se preparando para conferir garantias aos empresários que se arriscassem a introduzir braços livres no Império. Os mecanismos de coerção extraeconômica previstos nas leis de 1830 e 1837 e a recusa em aprovar uma lei que

possibilitaria a concessão de terras aos imigrantes criaram um ambiente propício às primeiras experiências de angariação e transporte de açorianos que desvaneceram ainda mais as tênues linhas que separavam o trabalho assalariado ‘livre’ e o trabalho ‘escravo’. Conforme ficará claro, é este o contexto em que o termo ‘tráfico da escravatura branca’ deve ser compreendido.

1.1 ZARPAM OS AÇORIANOS, CHEGAM OS ‘ESCRAVOS BRANCOS’

Antes de analisar como as autoridades consulares portuguesas no Brasil lidaram com o desembarque de súditos de Portugal – principalmente açorianos – nos portos brasileiros, na segunda metade da década de 1830, quando foram criadas companhias e sociedades com o objetivo de viabilizar a introdução de europeus no país, importa observar o tratamento dado pela historiografia ao problema da ‘escravatura branca’.

Conforme fora observado pelo já referido trabalho de Gladys Sabina Ribeiro e por um artigo recente⁴, tanto a historiografia portuguesa quanto a brasileira se dedicaram pouco à imigração de lusitanos para o Brasil na primeira metade do XIX. Em Portugal, o livro pioneiro de Miriam Halpern Pereira sobre a política de emigração adotada no país elegeu o ano de 1850 como baliza cronológica inicial para as suas reflexões⁵, deixando de fora da análise os problemas levantados pelo movimento emigratório da década de 1830 – e, portanto, o momento de gênese da associação entre a emigração para o Brasil e a ‘escravatura’. Na sequência do trabalho de Halpern Pereira, o historiador Jorge Fernandes Alves, no capítulo 4 da obra *Os brasileiros: emigração e retorno no Porto oitocentista*, traçou um panorama das políticas emigratórias portuguesas nos séculos XVIII e XIX e identificou, na metade dos anos 1830, o início de um fluxo emigratório de tipo novo. Segundo o autor:

desde logo, ultrapassadas as movimentações da guerra civil, Portugal se deu conta das profundas mudanças que se verificaram na transposição da população para o Brasil, com os primeiros sinais do desaparecimento da posição privilegiada na colocação dos portugueses. O mais imediato é a descoberta do engajamento de colonos para o Brasil, fenômeno que a opinião pública designaria de ‘escravatura branca’, já que surgia como um processo de substituição dos escravos, numa

⁴ GALVANESE, Marina Simões. Imigrantes açorianos na transição da escravatura para o trabalho livre no Brasil (décadas de 1830 e 1840). *Revista de História*. São Paulo. No prelo.

⁵ PEREIRA, Miriam Halpern. *A política portuguesa de emigração (1850-1930)*. Bauru: Edusc, 2002. A escolha pautou-se, certamente, por alguns fatores. Em primeiro lugar, as estatísticas de emigração em Portugal só começaram a ser realizadas na década de 1850. A falta de dados numéricos confiáveis dificulta o trabalho, uma vez que não é possível ter a dimensão real do fenômeno. Em segundo lugar, a primeira lei voltada exclusivamente para regulamentar a emigração só foi aprovada no Parlamento lusitano em 1855. Antes disso, foram publicadas circulares e portarias dispersas, incapazes de conter as saídas. Por fim, essa cronologia dialoga bem com aquela adotada pela historiografia brasileira de imigração, que entende o ano de 1850 como um marco no processo de transição do trabalho escravo para o livre no país.

conjuntura em que, no Brasil, se procurava mão de obra para as plantações e, mais tarde, também para as grandes obras públicas, face à ameaça (realidade a partir de 1850) do fim do tráfico escravagista num contexto mais geral de povoamento, colonização interna e desenvolvimento daquele país⁶.

Alves menciona que a emigração suscitou escândalos que fizeram com que o engajamento de colonos se tornasse uma prática a ser combatida. Tais escândalos levaram à generalização da “imagem do emigrante oitocentista como substituto do escravo, como potencial vítima dos maus tratos, das más condições de trabalho e de ambiente, num registro paternalista”⁷. Por isso, “o discurso social desse tempo histórico descobre na emigração mais um produto patológico para o qual procura encontrar remédio dentro do quadro institucional da época, remédio que se traduz, normalmente, numa regulamentação de caráter restritivo e projetos de esclarecimento”⁸. Muito embora Alves reconheça a importância do fluxo emigratório do pós-guerra civil para a construção do discurso produzido sobre o fenômeno, o historiador não se ateve às circunstâncias em que se deram esses deslocamentos, ao processo de construção desse discurso e à substância de que foi composto para que se forjasse a categoria do ‘escravo branco’.

Fernanda Paula Sousa Maia, ao analisar as relações luso-brasileiras a partir da óptica dos parlamentares portugueses entre 1826 e 1852, identificou o momento exato em que a emigração – associada à ‘escravatura branca’ – adentrou a CD e se transformou em objeto de debate. A historiadora procurou compreender as razões da aderência desse discurso, entendido como uma retórica oficial, distante da realidade e que funcionava como um véu usado para esconder as reais causas da emigração.

De acordo com Maia, criou-se, sobretudo a partir das intervenções dos deputados Passos Manuel e Bernardo Costa Cabral, uma “retórica dominante”⁹ pela qual “evitavam-se também outras explicações para o fenômeno que pudessem evidenciar as dificuldades de um regime incapaz de fixar a sua própria população”¹⁰. Essa retórica seria, a seu ver, “uma visão construída de uma realidade que persistia em evoluir num sentido distinto”¹¹. Para a historiadora, portanto, o discurso político, “na maior parte das vezes autista”¹², preocupava-se em “condenar a emigração” e “ênfaticamente as condições dramáticas que envolviam as partidas, assumindo uma

⁶ ALVES, Jorge Fernandes. *Os brasileiros: emigração e retorno no Porto oitocentista*. Porto: Reunidos, 1994, p. 128.

⁷ Idem, p. 119.

⁸ Idem, *ibidem*.

⁹ MAIA, Fernanda Paula Sousa. *O discurso parlamentar português e as relações Portugal-Brasil: a Câmara dos Deputados (1826-1852)*. Lisboa: Calouste Gulbenkian e FCT, 2002, p. 381.

¹⁰ Idem, *ibidem*.

¹¹ Idem, p. 371.

¹² Idem, p. 386.

defesa desses ‘pobres analfabetos’” de modo a “esquecer deliberadamente a perspectiva dos que partiam”¹³.

Ao focar sua atenção naquilo que os deputados não diziam sobre a emigração, Maia procurou olhar o que se escondia por detrás desse ‘véu discursivo’, desprovido de espessura, que associava a corrente emigratória à escravatura. Abordagem semelhante foi seguida por Victor Pereira numa análise panorâmica das políticas e práticas adotadas em Portugal entre 1822 e 2018 com relação ao tráfico humano. Para o historiador, a elite política portuguesa, ao responsabilizar os engajadores de mão de obra pela emigração, “escondia os diversos fatores que poderiam explicar os níveis massivos de partidas”, tais como: “miséria, desigualdade social, falta de liberdade e rígidas hierarquias sociais”¹⁴.

Ainda segundo Pereira: “representando os futuros empregadores dos emigrantes como exploradores em potencial, os líderes portugueses procuraram legitimar iniciativas governamentais que restringiam as partidas”¹⁵. Criou-se, assim, segundo o autor, uma “retórica da proteção”¹⁶, que autorizava o governo português a ultrapassar os limites constitucionais¹⁷. Além disso, ao lembrar que, na década de 1830, Portugal sofria a pressão britânica para abolir o tráfico da escravatura, Pereira afirma: “denunciando uma suposta escravatura branca, as elites portuguesas buscavam esconder sua atuação no tráfico negreiro e na manutenção de práticas escravistas nos territórios africanos”¹⁸.

Essa abordagem, que vê nos discursos um véu tecido com o intuito de disfarçar ou esconder interesses e assuntos incômodos, tem o mérito de evidenciar os usos feitos deles pelos

¹³ MAIA, Fernanda Paula Sousa. *O discurso parlamentar português e as relações Portugal-Brasil: a Câmara dos Deputados (1826-1852)*. Lisboa: Calouste Gulbenkian e FCT, 2002, p. 371.

¹⁴ PEREIRA, Victor. Portugal and human trafficking (1822-2018). In: Winterdik, J. e Jones, J. (eds.). *The Palgrave International Handbook of Human Trafficking*. New York: Palgrave Macmillan, 2019, p. 2. Tradução nossa. No original: “They were to blame for emigration in order to hide the many factors that could explain the massive levels of departures: misery, social inequality, lack of freedom and rigid social hierarchies”.

¹⁵ Idem, ibidem. Tradução nossa. No original: “Depicting migrants’ future employers as potential exploiters, by denouncing the ‘white slave traffic’, Portuguese leaders sought to legitimize government initiatives that restricted departures”.

¹⁶ Idem, p. 8.

¹⁷ O mesmo argumento foi reproduzido em outro artigo de autoria de Victor Pereira, em que o autor faz, também uma análise panorâmica das políticas emigratórias portuguesas desse o século XVIII. Nele, se lê: “A emigração devia ser limitada – usando a lei, artifícios regulamentares ou práticas administrativas adequadas – para o bem dos próprios emigrantes. A retórica da proteção permitia ultrapassar as limitações constitucionais. Não era o direito à emigração que se cerceava. Era o bem-estar dos emigrantes, e em geral de toda a população, que se protegia. É verdade que os emigrantes no século XIX e XX sofreram inúmeras formas de exploração [...]. Contudo, a ação do Estado não tinha como principal objetivo proteger os emigrantes. Por um lado, muitos dos problemas que eram denunciados pelas elites portuguesas quando tocava os portugueses no estrangeiro, existiam no seu próprio país [...]. Por outro, essas leis tinham por objetivo proteger os interesses da burguesia agrária”. PEREIRA, Victor. O controlo das mobilidades: os movimentos populacionais e a emigração (1736-2011). In: Almeida, Pedro Tavares de e Sousa, Paulo Silveira e (coords.). *Do Reino à Administração Interna: história de um ministério (1736-2012)*. Lisboa: Imprensa Nacional da Casa da Moeda, 2015, pp. 353-386, p. 361.

¹⁸ PEREIRA, Victor. Portugal and the.... Op. cit., p. 3. Tradução nossa. No original: “Denouncing an alleged white slavery, the Portuguese elites wanted to hide their role in the slave trade and the maintenance of slavery practices in African territories”.

agentes estatais em diferentes momentos históricos. No entanto, a preocupação com a ‘apropriação’ dos discursos não elucidada o processo de tessitura desse ‘véu’, a sua materialidade ou densidade. Ou seja, é uma abordagem que não se interessa pelas condições de produção desse discurso, que parece ter saído da mente maligna de alguns deputados interessados em confundir a audiência.

Tal compreensão dos discursos nega que eles foram construídos sobre acontecimentos que, por motivos que importa analisar, impactaram a sociedade de então. Não quer isso dizer que os relatos enviados do Brasil e outros documentos que serão analisados neste capítulo sejam retratos fidedignos da realidade, cuja leitura é sempre ‘mediada’, mas sim que se tratam de documentos que, ao partirem de uma dada leitura dessa realidade, tornaram-se constitutivos do enquadramento do fenômeno migratório.

É importante, portanto, procurar reconstruir e entender o momento de elaboração dos discursos e das categorias relativos à emigração, para avaliar as razões de sua perenidade. Em outras palavras – e recuperando o historiador António Manuel Hespanha – tratar os discursos sobre a emigração portuguesa elaborados na década de 1830 como um véu que esconde certos interesses é negar o caráter criador, *poiético*, das categorias. Mais: é reduzir os discursos a “não coisas”¹⁹ que, portanto, não merecem a atenção do historiador.

Tal procedimento metodológico descarta a possibilidade de averiguar aspectos relevantes da emigração portuguesa, como as redes transatlânticas que a possibilitaram e a inserção dos emigrantes numa sociedade marcada pela escravatura. Além disso, reforça um nacionalismo historiográfico²⁰ cuja consequência é o fortalecimento de uma imagem idílica do Brasil como terra de riquezas fartas e fáceis, ou seja, como um “espaço não concreto”²¹. No caso do trabalho de Maia, o uso exclusivo dos debates parlamentares faz com que eles pareçam completamente distantes e desconectados do que se passava do outro lado do Atlântico, muito embora eles tenham resultado de relatos enviados por agentes consulares e membros da comunidade portuguesa radicada no Brasil.

¹⁹ HESPANHA, António Manuel. Categorias. Uma reflexão sobre a prática de classificar. *Análise Social*, Lisboa, vol. XXXVIII (168), 2003, p. 823-840, p. 825.

²⁰ Vale notar que o nacionalismo historiográfico não está atrelado a posicionamentos políticos específicos, e tampouco é uma característica exclusiva de setores sociais conservadores. Ver: MARTINHO, Francisco Carlos Palomanes. Marcello Caetano: história, historiografia e identidades nacionais. *Topoi*. Rio de Janeiro, 22 (47), mai. / ag. 2021, p. 330-350.

²¹ MACHADO, Igor Renó. O ‘brasileiro de torna-viagens’ e o lugar do Brasil em Portugal. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, n. 35, jan./jun. 2005, p. 47-67. A partir da reflexão desenvolvida por Machado e já apresentada na introdução desta tese, argumenta-se, aqui, que a historiografia portuguesa que entende o discurso da ‘escravatura branca’ como uma retórica deslocada e “autista” reforça essa construção do Brasil como um “espaço não concreto” ao não examinar as condições de trabalho e contratação dos chamados ‘escravos brancos’ num país escravocrata que conviveu com níveis variados de liberdade.

Por sua vez, ao afirmar que “apesar de serem uma das principais fontes para os historiadores, as descrições da emigração feitas por diplomatas não devem ser entendidas de forma literal”²² – já que tendem a esconder mais do que a descrever a realidade –, Victor Pereira ignora a historiografia brasileira que reflete acerca das condições de trabalho de imigrantes europeus no país. É evidente que a ênfase nos aspectos negativos da emigração desconsiderava as motivações dos emigrantes, suas vontades e agência individual. No entanto, não se pode ignorar que esses deslocamentos não seriam possíveis sem a existência de uma rede composta por engajadores, capitães de navios e empresários brasileiros que viram na emigração uma oportunidade de negócio.

Negar-se a refletir sobre o caráter dessa emigração e suas relações com o processo mais amplo de formação do mercado de trabalho ‘livre’ no Brasil é aceitar a oposição simplista entre trabalhadores livres e escravizados. No limite, é crer numa visão liberal dos contratos celebrados entre emigrantes, capitães de navios e empregadores no Brasil, pela qual estes seriam assinados em condições de igualdade entre as partes.

Mais que isso: ver no discurso da ‘escravatura branca’ um véu tecido para encobrir as mazelas da sociedade portuguesa é manter a situação laboral a que eram sujeitos imigrantes portugueses no Brasil no âmbito do ‘impensável’ e se esquivar de compreender os mecanismos que permitiram associar a emigração à escravidão. Nesse sentido, é útil a reflexão sobre o ‘impensável’ apresentada por Michel Trouillot acerca da Revolução Haitiana. Segundo o historiador, a Revolução “entrou para a história [...] com a característica peculiar de ter sido inconcebível mesmo enquanto acontecia”²³. Isso porque, no século XVIII predominava “a ideia de que africanos escravizados e seus descendentes não seriam capazes de conceber a liberdade – menos ainda de formular estratégias para obter e assegurar essa liberdade”²⁴. Essa convicção “era baseada [...] numa ontologia, numa ordenação implícita do mundo e seus habitantes”²⁵, de acordo com a qual existiriam “níveis distintos de humanidade”²⁶. Como se sabe, de acordo com essa forma de organizar o mundo, os africanos pertenceriam ao “nível mais baixo da escala”²⁷.

Da mesma forma que para os europeus do fim do XVIII era impensável uma revolução conduzida por escravizados, era inconcebível aos portugueses do XIX que cidadãos lusitanos

²² PEREIRA, Victor. Portugal and human trafficking (1822-2018). In: WINTERDIK, J. e JONES, J. (eds.). *The Palgrave International Handbook of Human Trafficking*. New York: Palgrave Macmillan, 2019, p. 5. Tradução nossa. No original: “Although they are one of the main sources for historians, descriptions of emigration by diplomats should not be taken literally. Full of miserabilism, these actors use expressions and rhetoric that often tend to obscure rather than describe reality”.

²³ TROUILLOT, Michel-Rolph. *Silenciando o passado: poder e a produção da história*. Trad. Sebastião Nascimento. Curitiba: Huya, 2016, p. 125.

²⁴ Idem, *ibidem*.

²⁵ Idem, *ibidem*.

²⁶ Idem, p. 129.

²⁷ Idem, p. 130.

abandonassem o país para realizar, nas Américas, o trabalho antes reservado aos africanos; e mais: que fossem transportados em navios possivelmente conduzidos por traficantes de escravizados que negociavam o destino desses indivíduos nos portos do Novo Mundo. Pertencia, ainda, ao âmbito do impensável o fato de pessoas livres, que até pouco tempo eram provenientes de uma metrópole, se submeterem ao arbítrio de proprietários habituados à posse de escravizados.

Perante a constatação do improvável, de fatos deslocados do horizonte de possibilidades de então, foi criada a categoria do ‘escravo branco’ como forma de expressar o inexpressável, de pensar sobre o impensável e manifestar a indignação face à inversão da ordem conhecida. Assim, as engrenagens do racismo que naturalizaram a escravização de africanos e geraram indignação com o tratamento dispensado a portugueses são silenciadas pela historiografia que entende o discurso da ‘escravatura branca’ como um mero instrumento retórico para mascarar os problemas nacionais’.

Ainda de acordo com Trouillot, o ‘impensável’, entendido nos termos propostos por Pierre Bourdieu, “é aquilo que não se pode conceber dentro do espectro de alternativas possíveis”²⁸. Nesse sentido, pode-se afirmar que inexistiam, no século XIX, instrumentos de pensamento capazes de acomodar, sem o recurso à comparação com a escravidão naturalizada de africanos, o fato de brancos europeus serem proibidos de desembarcar para serem negociados nos portos brasileiros e ficarem obrigados a trabalhar para um mesmo contratante até sanarem as dívidas contraídas. Essa analogia com a escravidão era, como demonstrou o historiador, uma estratégia fácil, correntemente utilizada para se referir “a uma série de muitos males” ou ao “que quer que houvesse de errado”²⁹ e que não pudesse ser perfeitamente identificado à liberdade.

Assim, a escravidão era o termo disponível para se referir à condição inimaginável de não liberdade plena em que se encontravam portugueses brancos, sujeitos a situações degradantes aceitas apenas para nativos da África e seus descendentes. Se a historiografia que entende o discurso da ‘escravatura branca’ como um véu jogado sobre o que se queria esconder é insuficiente para descortinar as engrenagens que o teceram; historiadores que aderiram à analogia do emigrante ao escravo, como Joel Serrão, reforçaram a oposição estanque entre liberdade e escravidão difundida no XIX.

Nas palavras de Serrão, em meados do XIX, “o colono europeu é solicitado a substituir o escravo nas rudes fainas agrícolas em condições reais de prestação de serviços que se não

²⁸ TROUILLOT, Michel-Rolph. *Silenciando o passado: poder e a produção da história*. Tradução de Sebastião Nascimento. Curitiba: Huya, 2016, p. 139.

²⁹ Idem, p. 144.

afastavam muito das anteriormente existentes e que, muitas vezes, restabeleciam a escravidão de fato”³⁰. Afirmações como essa contribuem para a manutenção da analogia entre emigração e escravidão, dificultam uma reflexão acerca dos limites pouco definidos entre trabalho escravo e trabalho livre no Brasil e reiteram também o caráter impensável do problema.

Ainda no âmbito da historiografia portuguesa, historiadores e historiadoras que se dedicaram à emigração açoriana foram os que mais atenção deram à década de 1830³¹, constatando as condições do fenômeno que originaram o termo ‘escravatura branca’. Carlos Guilherme Riley afirmou que “entre as décadas de 1830 e 1860, a maioria dos açorianos que voltam costas à sua ilha dirige-se, preferencialmente, para as terras brasileiras”³². O autor observou que muitos “chegavam aos portos brasileiros em condições de higiene e saúde absolutamente deploráveis e com a sua própria liberdade pessoal hipotecada aos ‘contratadores’ que tinham pago a viagem de barco”³³. Por essa razão, “sucessivas gerações de intelectuais açorianos” denunciaram “aquilo que designavam sem reboço de ‘escravatura branca’”³⁴.

Sobre a expressão, o autor por um lado confirma as condições desfavoráveis com que os açorianos eram contratados no Brasil – argumentando que ficavam “vitaliciamente” presos às roças de café –, por outro, afirma: “trata-se, bem entendido, de uma expressão [escravatura branca] que os autores desses textos gostavam de afirmar com tonalidades dramáticas, bem ao gosto de uma retórica romântica que, por vezes, lamentava mais o abandono da pátria do que as razões que para isso concorreram”³⁵. Novamente, o tom dramático é ressaltado sem uma reflexão mais aprofundada sobre os limites do trabalho livre no Brasil escravista e a operação das engrenagens que possibilitaram o surgimento da expressão. Acerca dos fatores que empurravam os açorianos a condições tão adversas – escondidos atrás do ‘véu’ do discurso sobre a ‘escravatura branca’ – Riley é categórico: “a verdadeira razão, ou pelo menos a mais

³⁰ SERRÃO, Joel. *Conspecto histórico da emigração portuguesa*. *Análise Social*. Lisboa, XXVIII (32), 1970, p. 597-617, p. 604.

³¹ Dos Açores partiram diversas ondas emigratórias com destino ao Brasil, as quais vêm sendo objeto de estudo de diversos historiadores que, desde a década de 1940, procuram identificar as características e principais causas de um fenômeno que remonta ao período colonial brasileiro. Já nos séculos XVII e XVIII, “quando ao ciclo da pimenta e da Índia se sucede o do açúcar e ouro do Brasil, as ilhas açorianas (que Magalhães Godinho qualifica de *ponto de encontro de todos os regressos*) interpõem-se de forma cada vez mais frequente nas rotas entre as terras de Vera Cruz e Portugal” (RILEY, Carlos Guilherme. *A emigração açoriana para o Brasil no século XIX: braçais e intelectuais*. *Arquipélago-História*, Ponta Delgada, 2ª série, vol. VII, 2003, p. 143-172, p. 144). Inserida, portanto, num projeto colonial, a emigração açoriana contribuiu para o povoamento e proteção das regiões fronteiriças meridionais e setentrionais do Brasil. Para uma síntese da historiografia sobre a emigração açoriana, ver: RILEY. Op. cit.

³² RILEY. Op. cit, p. 147.

³³ Idem, p. 151-2.

³⁴ Idem, p. 154.

³⁵ Idem, *ibidem*.

determinante, é sem dúvida, a fome”, causada pelo “subdesenvolvimento da agricultura e à sua articulação com a excessiva concentração da propriedade”³⁶.

Susana Serpa Silva identificou também a década de 1830, mais especificamente o ano de 1834, como o período a partir do qual se iniciou “nos Açores um novo ciclo de ‘emigração espontânea’ para o Brasil”³⁷. A historiadora procurou quantificar a emigração a partir dos registros de passaporte encontrados, além de traçar um perfil dos ilhéus que embarcavam rumo ao Brasil de posse do documento³⁸. No entanto, Silva lembra que um grande número de açorianos embarcou clandestinamente, o que dificulta a apreensão da real dimensão do fenômeno. Quanto às causas da escolha do Brasil como destino preferencial dos emigrantes do período, a historiadora identifica “as afinidades culturais, a língua, as facilidades a nível dos transportes, a presença de familiares e amigos e as quiméricas promessas e visões de fortuna”³⁹. A autora não descarta, contudo, das políticas imigratórias do Brasil, país que “pretendia criar condições para o seu desenvolvimento econômico” e “absorver mão de obra que ajudasse a explorar as terras”⁴⁰.

Partindo de uma afirmação de autoria de José Guilherme Reis Leite, Silva argumenta:

desde 1835, a *Sociedade de Colonização* foi a resposta governamental brasileira no sentido de prover a essa necessidade [de mão de obra], dispensando todos os meios de aliciamento e sedução de imigrantes. Uma verdadeira campanha de colonização do Brasil foi posta em prática, intensificando-se em meados da centúria, com a abolição da escravatura⁴¹.

Muito embora haja um equívoco – em 1835 não existia uma ‘Sociedade de Colonização’, mas sim a Companhia Colonizadora da Bahia que não resultou de uma iniciativa do governo brasileiro, mas de particulares –, Silva aponta para a importância de uma rede que viabilizou a emigração açoriana na década de 1830, organizada em íntima relação com as ameaças do fim do tráfico da escravatura. Com isso, ela evidencia a necessidade de se observar o fenômeno a partir de uma perspectiva atlântica.

Em outro artigo, a historiadora propôs uma avaliação mais microscópica do termo ‘escravatura branca’ e das razões de sua aderência até fins do XIX. A partir de relatos de jornais

³⁶ RILEY, Carlos Guilherme. A emigração açoriana para o Brasil no século XIX: braçais e intelectuais. *Arquipélago-História*, Ponta Delgada, 2ª série, vol. VII, 2003, p. 143-172, p. 153.

³⁷ SILVA, Susana Serpa. Emigração legal e clandestina nos Açores de oitocentos (da década de 1830 a meados da centúria. In: SOUSA, Fernando et al (eds.). *Nas duas margens: os portugueses no Brasil*. Porto: Edições Afrontamento e CEPESE, 2009, p. 381-400, p. 383.

³⁸ Importa observar que a autora destacou a dificuldade em se compilar dados relativamente ao número de indivíduos que deixaram as ilhas a partir dos registros de passaportes devido à conturbada conjuntura política da década de 1830, quando o arquipélago foi alvo de sucessivas reformas administrativas.

³⁹ SILVA, Susana Serpa. Op. cit., p. 395.

⁴⁰ Idem, ibidem.

⁴¹ Idem, ibidem.

e de considerações acerca das condições de transporte e de trabalho no Brasil, a historiadora negou a existência de um “total desfasamento entre o mundo dos políticos e o mundo real”⁴². Apesar do esforço em olhar para o que acontecia na travessia atlântica e no Brasil, o trabalho de Silva ainda padece do nacionalismo historiográfico que marca a produção portuguesa sobre o assunto. Além de faltar um diálogo mais próximo com a produção brasileira, foram analisadas apenas fontes produzidas em território português – como artigos de imprensa e debates parlamentares. Faltou atravessar para o ‘lado de lá’ do Atlântico e observar a importância das experiências inconcebíveis e impensáveis testemunhadas nas cidades portuárias brasileiras para a força da expressão ‘tráfico da escravatura branca’.

É esse o mérito do artigo do historiador brasileiro Marcus de Carvalho “O ‘tráfico da escravatura branca’ para Pernambuco no ocaso do tráfico de escravos”⁴³, que em 1988 já apontava para a relação entre a assinatura dos tratados com a Inglaterra, a aprovação da lei de locação de serviços de 1830 e a chegada de portugueses aos portos pernambucanos em números que variavam de acordo com as oscilações do tráfico da escravatura. Atento à conjuntura econômica da província, à existência prévia de “uma classe de negociantes especializados no comércio africano de imigrantes forçados”⁴⁴ e à sobreposição da atividade de navios utilizados para transporte de africanos escravizados e imigrantes europeus, o autor refletiu sobre a conveniência do termo ‘tráfico da escravatura branca’. Num diálogo com Pinto dos Santos⁴⁵, que notou “as constantes referências aos imigrantes açorianos como cativos” e considerou essa associação como “um ‘erro crasso’ das fontes”⁴⁶, Carvalho ponderou:

Os termos ‘escravidão’ e ‘escravos’ são ambíguos. É bem conhecido o sentido metafórico dessas palavras que são utilizadas frequentemente para indicar um grau de exploração inaceitável pela moral econômica de uma época. Mas isso não constitui razão para descartarmos o emprego daquelas palavras, pelas fontes, como mera figura de retórica, pois este emprego metafórico decorre da própria natureza do trabalho escravo, que pode assumir uma enorme variedade de formas com múltiplas funções não só econômicas mas também sociais⁴⁷.

Na sequência, o historiador refletiu sobre o significado da ‘liberdade’, noção não menos desprovida de ambiguidades, e sugeriu que se observassem as condições jurídicas das

⁴² SILVA, Susana Serpa. A emigração açoriana para o Brasil por meados do século XIX e a questão da ‘escravatura branca’. *História: questões e debates*. Curitiba, n. 56, jan./jun. 2012, p. 37-61, p. 58.

⁴³ CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de. O ‘tráfico da escravatura branca’ para Pernambuco. *Revista do IHGB*, Rio de Janeiro, 149 (358), jan./mar. 1988, p. 22-51.

⁴⁴ Idem, p. 39.

⁴⁵ SANTOS, Manuel J. Pinto dos. Subsídios para o estudo da emigração açoriana para o Brasil. *Revista da Sociedade Brasileira de Pesquisa Histórica*. São Paulo, 3: 55-56, 1986-87.

⁴⁶ CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel. Op. Cit., p. 42.

⁴⁷ Idem, p. 41.

contratações, bem como a forma como os portugueses eram transportados ao Brasil. Por fim, Carvalho apresentou um argumento que chega ao cerne do problema: “do lado dos açorianos, pode-se inferir que não era a proteção legal, mas a cor da pele, o seu passaporte para a liberdade. Esta era sua vantagem principal face aos africanos entrados depois de 1831”⁴⁸ – momento a partir do qual os indivíduos sequestrados da África deveriam, pela letra da lei, ser considerados livres. As ‘vantagens’ dos imigrantes portugueses brancos sobre os escravizados e libertos, com os quais competiam pelos trabalhos urbanos, foram observadas também por Luís Felipe de Alencastro⁴⁹. Importa mencionar, ainda, que tanto Carvalho quanto Alencastro identificaram traficantes de escravizados que se dedicavam, também, ao transporte de imigrantes para o Brasil, o que reforça as semelhanças entre imigração e escravatura nas décadas de 1830 e 1840.

Do que ficou dito até aqui, percebe-se a complexidade das questões envolvendo trabalhadores livres e escravizados no Brasil oitocentista, bem como a necessidade de uma melhor compreensão do momento histórico em que foi cunhada a categoria de ‘escravos brancos’.

1.1.1 Nos Açores: atenção aos engajadores!⁵⁰

No dia 13 de maio de 1835, o ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal comunicava ao ministro do Reino que recebera do representante português em Londres um ofício informando a chegada, às Antilhas, de “um navio cheio de emigrados dos Açores”⁵¹ que partira do Faial. Ainda segundo as informações apuradas pelo diplomata português, formara-se na Inglaterra uma “espécie de *joint stock company*”⁵² com o objetivo de “promover a emigração de braços europeus para as colônias, com o intuito de se ir suprir a falta que causara a abolição do tráfico da escravatura e mais, agora, a emancipação dos escravos”⁵³.

⁴⁸ CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de. O ‘tráfico da escravatura branca’ para Pernambuco. *Revista do IHGB*, Rio de Janeiro, 149 (358), jan./mar. 1988, p. 22-51, p. 46.

⁴⁹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro (1850-1872). *Novos Estudos*, São Paulo, nº 21, 1998, p. 29-56.

⁵⁰ Parte das fontes utilizadas nesta seção, bem como as reflexões aqui desenvolvidas, foram preliminarmente apresentadas nos artigos: GALVANESE, Marina Simões. Criação e fracasso de um projeto: Sá da Bandeira e a tentativa de regulamentar a emigração portuguesa para o Brasil (1835-1843). *Varia História*. Belo Horizonte, vol. 35, nº 69, p. 825-856, 2019; GALVANESE, Marina Simões. Portugueses no Brasil na década de 1830 e a construção da categoria de ‘escravo branco’. In: XXXVI Semana de História – Direitos na História. Assis: Anais da XXXVI Semana de História, 2020, p. 89-100 e GALVANESE, Marina Simões. Imigrantes açorianos na transição da escravatura para o trabalho livre no Brasil (décadas de 1830 e 1840). *Revista de História*. São Paulo. No prelo.

⁵¹ Transcrição do ofício enviado pelo ministro de Portugal em Londres, citado no ofício enviado pelo ministro dos Negócios Estrangeiros, Conde de Vila Real, ao ministro do Reino, Agostinho José Freire, 13.05.1835. ANTT/MNE – registro de correspondência expedida para o MR, liv. 328, p. 100.

⁵² Idem, ibidem.

⁵³ Idem, ibidem.

A Sociedade, tendo conhecimento de que antigamente “os Açores forneciam muitos braços para o Brasil”⁵⁴, estava empenhada em enviar navios para o arquipélago com o intuito de transportar ilhéus para as Antilhas. Aos olhos do diplomata, este era um assunto da maior importância, pois “os planos de emigração, mesmo aqueles que têm a sanção e apoio deste governo [britânico], não correspondem à expectativa dos infelizes que embarcam nessa empresa”⁵⁵. Davam provas disso as notícias de “miséria e infortúnio dos que partiram para Van Diemen, New South Wales, Canadá”⁵⁶, tanto mais quando se considera que os “infelizes assim angariados têm de ir para um clima dos trópicos, onde somente uma população africana pode resistir ao trabalho em que se empregam”⁵⁷.

Esta é a referência mais antiga encontrada acerca da emigração de açorianos engajados por companhias estrangeiras com o objetivo de substituir a mão de obra africana escravizada, num contexto de fim não apenas do tráfico, mas também do próprio sistema escravista. Apesar de escapar ao recorte geográfico desta pesquisa, o ofício interessa, pois aponta para a necessidade de se considerar os fluxos migratórios, ou ao menos aqueles que partiram do arquipélago dos Açores na década de 1830, numa perspectiva atlântica. Perante os desafios trazidos pela proibição do tráfico negreiro e pelo horizonte abolicionista que se vislumbrava, o transporte de açorianos, tanto para o Brasil quanto para territórios ingleses, foi tido como uma alternativa ao trabalho de escravizados.

O diplomata português dá pistas, ainda, da importância da formação de companhias e sociedades de colonização com o intuito de promover o transporte transatlântico de ilhéus. É este o contexto de surgimento do termo ‘tráfico da escravatura branca’, intimamente relacionado à percepção de um tipo de deslocamento migratório, impensável, que se destinava a locais onde as atividades produtivas viam-se ameaçadas pelo fim do tráfico de escravizados e que só foi possível pela existência de uma rede composta por engajadores, companhias privadas e capitães de navios – eventualmente envolvidos com o tráfico de escravizados.

O fato indicado pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE) certamente foi notado no arquipélago, onde a emigração para o Brasil – que fora, por muito tempo, provocada pela própria Coroa, preocupada com o povoamento da colônia americana – voltava-se a sentir depois de um período de interrupção dos fluxos emigratórios devido às convulsões políticas da

⁵⁴ Transcrição do ofício enviado pelo ministro de Portugal em Londres, citado no ofício enviado pelo ministro dos Negócios Estrangeiros, Conde de Vila Real, ao ministro do Reino, Agostinho José Freire, 13.05.1835. ANTT/MNE – registro de correspondência expedida para o MR, liv. 328, p. 100.

⁵⁵ Idem, ibidem.

⁵⁶ Idem, p. 101.

⁵⁷ Idem, ibidem.

década de 1820 e do início da década de 1830⁵⁸. Tão logo se observou o recrudescimento das saídas, os párocos do Funchal foram encarregados de desestimular a emigração – o que sugere que o fenômeno afetava também a ilha da Madeira.

A medida foi parabenizada pelo ministro dos Negócios Eclesiásticos e da Justiça, João de Sousa Pinto de Magalhães, que a considerou “louvável” por atuar contra a “precipitada emigração que especuladores estrangeiros”⁵⁹ promoviam na região, “diminuindo, assim, consideravelmente o número de classes úteis e laboriosas”⁶⁰. O ministro recomendava a manutenção de tal empenho, de modo a “destruir no ânimo do povo as ilusórias esperanças com que se determina[va]m tantos infelizes a deixar a pátria, a que podiam ser úteis, para irem perecer em países remotos e inóspitos”⁶¹.

No entanto, para o ministro dos Negócios Estrangeiros, duque de Palmela, a ação dos párocos era insuficiente. No dia 13 de outubro, o duque propôs ao ministro do Reino, Rodrigo da Fonseca Magalhães, algumas medidas para “obstar a emigração dos habitantes dos Açores promovida naquelas ilhas por armadores estrangeiros e seus sócios”⁶². O ministro sugeriu um decreto determinando que os governadores civis dos Açores negassem passaporte para fora do reino “a todos os homens menores de 40 anos que não saibam ler ou escrever e não apresentem atestado de que não pertencem à classe dos cultivadores ou habitantes do campo”⁶³.

O duque de Palmela justificou a proposta – contrária ao artigo 145º da Carta de 1826 – alegando a “necessidade evidente de proteger os açorianos contra as especulações de estrangeiros, que traficam com escravos brancos, e de proteger os incautos”⁶⁴. Além de ser um dever do Estado, a medida assegurava “o direito que tem o Estado de não se privar de indivíduos sujeitos ao recrutamento”⁶⁵. Por isso, um “bom remédio” seria “autorizar os governadores a recrutarem imediatamente para o exército alguns mancebos que solicitarem passaporte”⁶⁶. No mais, dever-se-ia exigir uma fiança dos mancebos que requisitassem passaporte para se deslocar

⁵⁸ Segundo José Damião Rodrigues e Gilberta Nunes Rocha, “os problemas políticos decorrentes da Revolução Liberal de 1820 e a independência do Brasil, em 1822, [...] vieram interromper os fluxos emigratórios açorianos. O fato de o Brasil ter se tornado um país estrangeiro acarretou novos problemas de circulação para a mobilidade tradicional existente em direção à América do Sul. Foi somente na década de 1830, após a guerra civil de 1832-34 e a implementação de reformas administrativas, que recomeçou a emigração portuguesa para o Brasil, mas agora com diferenças consideráveis em relação ao passado”. (RODRIGUES, José Damião e ROCHA, Gilberta Nunes. *A emigração açoriana para o Brasil: ritmos e destinos*. In: MATOS, Maria Izilda et al (orgs.). *Deslocamentos e histórias: os portugueses*. São Paulo: Edusc, 2008, p. 245-258, p. 256-7).

⁵⁹ Portaria de 07 de outubro de 1835, *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*, 2º semestre de 1835, p. 453.

⁶⁰ Idem, *ibidem*.

⁶¹ Idem, *ibidem*.

⁶² Duque de Palmela, ministro dos Negócios Estrangeiros. Ofício a Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Lisboa, 13.10.1835. ANTT/MNE, registro de correspondência expedida para o MR, liv. 328, p. 145.

⁶³ Idem, *ibidem*. Grifo nosso.

⁶⁴ Idem, *ibidem*.

⁶⁵ Idem, *ibidem*.

⁶⁶ Idem, *ibidem*.

entre as ilhas do arquipélago. O ministro defendeu que deste modo não seria tolhida a liberdade de “alguns moços” que desejassem “ir como aventureiros buscar fortuna no Brasil”, ao mesmo tempo que se evitaria “a emigração de colonos trabalhadores das terras”⁶⁷.

Reconhecendo que alguns aspectos do decreto proposto ultrapassavam as atribuições do governo, o duque sugeriu que se pressionasse o Parlamento para que a proposta fosse transformada em lei. No entanto, a seu ver, “a necessidade urgente e reconhecida pode[ria] autorizar uma medida provisória”⁶⁸. O ministro recomendou ainda que se incumbissem os párocos de precaverem a população local contra “esta emigração e seus funestos resultados”⁶⁹, além de questionar seu interlocutor sobre as possibilidades de se oferecer trabalho em Portugal aos ilhéus, caso se confirmasse a ausência de ocupação nos Açores. Por fim, para o duque de Palmela as autoridades civis das ilhas deveriam ser responsáveis pela fiel observância das medidas indicadas.

Este ofício chama a atenção por alguns motivos. O primeiro deles deve-se ao uso do termo ‘escravos brancos’, que, até onde as pesquisas chegaram, fazia sua primeira aparição num documento redigido por uma autoridade portuguesa. É possível que antes dos primeiros relatos enviados do Brasil, nos quais a expressão é correntemente utilizada, outras notícias dando conta das condições de transporte e trabalho dos ilhéus tenham partido das Antilhas e chegado às mãos do ministro. Outra hipótese que se pode aventar é que a analogia fora feita primeiramente no reino, por testemunhas atentas à forma como eram acordadas as viagens entre os emigrantes e capitães de navios. De todo modo, importa observar que o duque de Palmela empregou a expressão para se referir a indivíduos transportados por armadores interessados em obter o máximo de lucro com a emigração de açorianos rumo a regiões que, até então, recebiam grande número de escravizados africanos.

Outro aspecto flagrante do ofício é que já em 1835 o duque de Palmela sintetizava as principais questões ligadas ao fenômeno emigratório, com as quais a elite política portuguesa defrontar-se-ia ao longo de todo o XIX. Dentre elas, encontra-se a necessidade de proteger os incautos contra os riscos da ‘escravatura branca’ tida como responsabilidade e obrigação do Estado – ideia que se tornou uma verdade inquestionável repetida ao longo de todo o oitocentos (e não só). Além disso, o ministro abordou o problema do recrutamento militar associado à emigração e a possível falta de trabalhadores agrícolas.

Para fazer frente a essas questões, propôs a não concessão de passaportes a indivíduos menores de 40 anos analfabetos, ou seja, a todos aqueles que poderiam ser econômica e

⁶⁷ Duque de Palmela, ministro dos Negócios Estrangeiros. Ofício a Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Lisboa, 13.10.1835. ANTT/MNE, registro de correspondência expedida para o MR, liv. 328, p. 146.

⁶⁸ Idem, *ibidem*.

⁶⁹ Idem, p. 145.

militarmente úteis ao país e que, a seu ver, mais facilmente seriam enganados por engajadores inescrupulosos. O duque propôs também o aproveitamento, no continente, da mão de obra excedente nas ilhas. As medidas visionárias sugeridas pelo duque de Palmela não foram acatadas pelo ministro do Reino, talvez devido ao caráter inconstitucional de algumas delas.

Meses depois, face à chegada de relatos vindos do Brasil a respeito da emigração açoriana, Agostinho José Freire, recém-empossado ministro do Reino, assinou a portaria de 16 de maio de 1836. Do novo diploma consta uma referência às “sociedades estrangeiras” que “se empregam em promover a emigração de habitantes das ilhas dos Açores tanto para o Brasil, como para as Antilhas e outros países, onde a abolição do tráfico da escravatura, e mais recentemente a emancipação de escravos, faz necessária [...] a importação de novos colonos”⁷⁰. A portaria estabeleceu, ainda, uma analogia entre a situação dos emigrantes e dos escravizados ao afirmar que os primeiros “vendo-se em total desamparo, e privados de meios de se retirar, sujeitam-se a uma sorte tão infeliz como a dos escravos que vão substituir”⁷¹.

À época da publicação da portaria, as companhias de colonização da Bahia e do Rio de Janeiro já haviam dado início às suas atividades. Muito embora os termos ‘escravos brancos’ ou ‘tráfico da escravatura branca’ estivessem ausentes do texto, é nítido o paralelo estabelecido entre a sorte dos portugueses e dos escravizados africanos como forma de expressar a inconcebível situação a que se sujeitavam os primeiros. Uma vez mais, os engajadores estrangeiros eram vistos como responsáveis por incentivar a emigração com o objetivo de assegurar o lucro das sociedades.

Assim, a portaria determinava que as autoridades dos Açores empregassem “todos os meios legítimos” de modo a obstar “tão funesta emigração”⁷². Para tanto, deveriam “zelar [pel]a exata observância de todas as leis, ordens e regulamentos relativos a passaportes e requisitos para a saída do reino na parte em que não forem opostas à liberdade garantida no parágrafo 5º do artigo 145º da Carta Constitucional”⁷³, além de redobrar a vigilância dos portos. Nota-se aqui que, ao contrário do proposto pelo duque de Palmela, o ministro do Reino foi cauteloso em suas recomendações, de modo a não ultrapassar os limites constitucionais.

Cabia, ainda, às autoridades locais informar os habitantes acerca das desgraças a que se sujeitaram os “infelizes” que se deixaram “seduzir pelas ilusórias promessas dos especuladores de semelhante tráfico”, recorrendo ao clero e “aos cidadãos mais acreditados”⁷⁴. Por fim, a portaria recomendava que, para “atenuar quanto [fosse] possível a verdadeira causa impulsiva

⁷⁰ Portaria de 16 de maio de 1836. *Coleção Geral das Leis Portuguesas*. 1º semestre de 1836, p. 159.

⁷¹ Idem, *ibidem*.

⁷² Idem, *ibidem*.

⁷³ Idem, p. 159-160.

⁷⁴ Idem, p. 160.

da emigração”, se promovesse a multiplicação dos meios de subsistência e se assegurassem os direitos civis e políticos, além da “imparcial aplicação das leis”⁷⁵.

Diferentemente do diploma de outubro de 1835, a nova portaria não referiu a redução da mão de obra disponível – o que não significa que tal preocupação tivesse desvanecido de um ano para o outro –, mas mencionou as causas responsáveis pela emigração, como a falta de meios de subsistência. A redação da portaria de 16 de maio permite questionar a historiografia que entende o discurso da ‘escravatura branca’ como uma estratégia retórica cujo objetivo era encobrir as reais causas do fenômeno emigratório e desviar o debate, pois num único texto estão simultaneamente presentes tanto a analogia entre emigrantes e escravizados quanto uma referência (ainda que breve) à ‘verdadeira causa impulsiva da emigração’.

Apenas um mês depois, foi publicada a portaria de 17 de junho de 1836 “obstando a saída dos naturais e habitantes das ilhas dos Açores”⁷⁶. A portaria ordenava que nas ilhas da Madeira e dos Açores se pusesse em prática o Alvará de 4 de julho de 1758, pelo qual se procurava “obstar à saída dos naturais e habitantes daquelas ilhas sem causa justa”, além de limitar “a liberdade garantida pelo parágrafo 5º do art. 145º da Carta Constitucional”⁷⁷. Determinava-se, assim, que não fosse concedido passaporte a mancebos das ilhas sujeitos ao recrutamento. Aqueles livres dessa obrigação, ficavam obrigados a apresentar as causas pelas quais desejavam se ausentar. Quando autorizados a sair, o governador civil deveria examinar o navio e intimar o capitão para que prestasse fiança de que deixaria sair “livremente os passageiros para terra”⁷⁸ logo que chegassem ao porto de destino e de que comunicaria o agente consular português para assistir a celebração dos contratos.

Como se pode perceber, a portaria tinha caráter mais restritivo que as anteriores, mas ainda menos do que propusera o duque de Palmela. O diploma foi justificado pela constatação de que, apesar das ordens expedidas com o fim de evitar danos à agricultura e à indústria, “homens mal-intencionados, com fins ambiciosos e interessados” continuavam a seduzir os ilhéus com “lisonjeiras promessas de lucros que nunca se realizam e a transportá-los para o Brasil, tratando-os a bordo dos navios com inaudita desumanidade; e vendendo seus serviços nos portos daquele império como se fossem escravos da Costa da África”⁷⁹.

Cabia, assim, à rainha a “Suprema Tutela” sobre seus súditos, além de ser sua obrigação “exigir o decoro e a dignidade de nação portuguesa”⁸⁰, ameaçados quando lusitanos eram

⁷⁵ Portaria de 16 de maio de 1836. *Coleção Geral das Leis Portuguesas*. 1º semestre de 1836, p. 160.

⁷⁶ Portaria de 17 de junho de 1836. *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*. 1º semestre de 1836, p. 168.

⁷⁷ Idem, ibidem.

⁷⁸ Idem, ibidem.

⁷⁹ Idem, ibidem.

⁸⁰ Idem, ibidem.

tratados como aqueles que, de acordo com forma como o mundo fora organizado pelo Ocidente europeu, ocupavam a posição mais baixa na escala da humanidade: os negros africanos. É perceptível aqui um aspecto relativo à emigração açoriana que ficará ainda mais evidente: o impacto do fenômeno na honra dos portugueses, habituados a serem os colonizadores e exploradores da mão de obra escrava, mas não os trabalhadores braçais do Brasil.

A portaria de 17 de junho foi publicada poucos meses antes de uma nova reviravolta política levar um novo governo ao poder em Portugal. Com a Revolução de Setembro, e a chegada do visconde de Sá da Bandeira aos Ministérios dos Negócios Estrangeiros e da Marinha e Ultramar, o ‘tráfico da escravatura branca’ viria a se tornar objeto de um projeto legislativo mais amplo – mas isso é assunto para o próximo capítulo.

1.1.2 Portugueses à vista: o desembarque de colonos nos portos da Bahia⁸¹

Enquanto em Portugal as autoridades procuravam tomar providências tendentes a obstar a emigração, os agentes consulares portugueses na Bahia viam aportar navios cheios de conterrâneos que hipotecavam suas vidas, bens e herdeiros em busca de novas oportunidades. No dia 14 de outubro de 1835, o cônsul de Portugal na Bahia, Francisco António Filgueiras, comunicava aos seus superiores em Lisboa a chegada da ‘Escuna Fayalense’, proveniente do Faial rumo ao Rio de Janeiro com 56 passageiros a bordo, além dos indivíduos incluídos na matrícula como fazendo parte da tripulação. De acordo com o cônsul, os passageiros foram “aliciados pelo agente consular brasileiro naquela ilha, segundo a exposição do mestre da dita escuna”⁸².

Segundo o relato, o mestre da escuna entregou a maior parte dos passageiros “a quem lhes pagava a passagem de 50\$000 em prata por cada um”⁸³ e destes, apenas cinco, “todos menores”, se apresentaram ao consulado acompanhados das pessoas que os contrataram para que o cônsul autorizasse “o trato entre eles feito”⁸⁴. Ainda de acordo com Filgueiras, “poucos, ou nenhuns, trouxeram passaporte”⁸⁵. No mesmo ofício, o cônsul informou ter tido

⁸¹ Parte das fontes utilizadas nas próximas seções deste capítulo, bem como as reflexões aqui desenvolvidas, foram preliminarmente apresentadas nos artigos: GALVANESE, Marina Simões. Portugueses no Brasil na década de 1830 e a construção da categoria de ‘escravo branco’. In: XXXVI Semana de História – Direitos na História. Assis: Anais da XXXVI Semana de História, 2020, p. 89-100 e GALVANESE, Marina Simões. Imigrantes açorianos na transição da escravatura para o trabalho livre no Brasil (décadas de 1830 e 1840). Revista de História. São Paulo. No prelo.

⁸² Francisco António Filgueiras, cônsul de Portugal na Bahia. Ofício ao duque de Palmela, ministro dos Negócios Estrangeiros. Salvador, 14.10.1835. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Bahia, cx. 251.

⁸³ Idem.

⁸⁴ Idem.

⁸⁵ Idem.

conhecimento da saída de uma galera da mesma ilha, um mês antes, com destino ao Rio de Janeiro transportando “200 passageiros aliciados da mesma forma”⁸⁶.

Do Porto, de acordo com o cônsul, também chegava “em grande número a mocidade tirada à lavoura que tem vindo para esta província”⁸⁷. No dia 18 de setembro, deu entrada no porto de Salvador o ‘Brigue Porto’ com mais de 30 rapazes que desembarcaram no mesmo dia. O ofício não deixa claro se esses jovens viajaram com as passagens pagas ou se realizaram acordos como aqueles feitos entre o capitão da ‘Fayalense’ e os passageiros vindos dos Açores. Porém, o fato de terem desembarcado no dia da chegada indica que não precisaram aguardar a bordo até que alguém os contratasse e que, portanto, viajaram com as passagens pagas (como era corrente entre os minhotos).

Para além da constatação de que a ‘Fayalense’ não era a primeira embarcação a transportar ilhéus para o Brasil sob a condição da passagem ser paga nos portos brasileiros por quem se interessasse em contratá-los, chama a atenção a denúncia da participação de autoridades consulares brasileiras. Segundo o historiador José Juan Pérez Meléndez⁸⁸, o plano de importar portugueses do reino e das ilhas para substituir os recrutas alemães tão estimados por D. Pedro I – abortado em 1828 quando da eclosão da guerra civil em Portugal – foi retomado pelo corpo diplomático brasileiro depois do fim da guerra.

Assim, no dia 11 de janeiro de 1835, o ministro do Exterior do Brasil, Manoel Alves Branco, teria instruído os recém-nomeados vice-cônsules brasileiros nos Açores a fazerem o possível para ajudar o capitão do Brigue ‘Maria Adelaide’ na missão de “engajar colonos”⁸⁹. No caso da ‘Fayalense’, não é possível afirmar se o engajamento fez parte de algum plano governamental ou se resultou da iniciativa individual do vice-cônsul no Faial, Rodrigo Alves Guerra, juntamente com o capitão da escuna. De todo modo, é evidente o apoio dado por autoridades do Império ao interesse de mestres e capitães de navios que viram no transporte de ilhéus (para os quais a emigração se afigurava como uma solução – individual e atomizada⁹⁰ – a problemas sociais mais amplos) uma oportunidade de negócio.

⁸⁶ Francisco António Filgueiras, cônsul de Portugal na Bahia. Ofício ao duque de Palmela, ministro dos Negócios Estrangeiros. Salvador, 14.10.1835. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Bahia, cx. 251.

⁸⁷ Idem.

⁸⁸ O trabalho de Pérez Meléndez é de suma importância. O historiador foi o primeiro a estudar a fundo as companhias colonizadoras fundadas com capital nacional no Brasil na década de 1830. Ver: PÉREZ MELÉNDEZ, José Juan. *The business of peopling: colonization and politics in Imperial Brazil (1822-1860)*. Tese (Doutorado em História) – Faculty of the Division of Social Sciences, University of Chicago, Illinois, 2016. Ver também: PÉREZ MELÉNDEZ, José Juan. Reconsiderando a política de colonização no Brasil Imperial: os anos da regência e o mundo externo. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, vol. 34, nº 68, 2014, p. 36-60.

⁸⁹ PÉREZ MELÉNDEZ, José Juan, *The business of peopling*. Op. cit. p. 256.

⁹⁰ Nas palavras de Jorge Fernandes Alves: “como lembra Fábio Nusdeo, se houve mecanismos de imigração (muitas vezes extremamente negativos), estimulados ou influenciados pelo governo brasileiro, o que predominou foi o efeito do mercado de trabalho e dos interesses privados a determinarem ‘as múltiplas decisões atomizadas’

A chegada dos portugueses a bordo da ‘Fayalense’ não foi notada apenas pelo cônsul português. No dia 18 de outubro de 1835, Miguel Calmon du Pin e Almeida⁹¹ redigiu a *Memória sobre o estabelecimento de uma companhia de colonização nesta província, oferecida aos baianos*. Nela, Calmon comentou a “chegada da escuna Fayalense com alguns colonos [à província da Bahia] e o empenho com que tantos cidadãos concorreram a contratá-los para o serviço da lavoura, indústria e servidão doméstica”⁹². A seu ver, o fato provava que “também na Bahia já se vai apreciando as vantagens do serviço feito por mãos livres”⁹³. O acontecimento seria revelador da possibilidade de se introduzir um maior número de imigrantes no Brasil, o que justificaria a fundação de uma companhia colonizadora na Bahia.

A epígrafe da obra, na qual se lê que “a tarefa de povoar uma nova região será dirigida com mais vantagem por companhias do que pelos governos”⁹⁴, esclarece desde o início a intenção do autor: criar uma companhia colonizadora com capital privado. Tal iniciativa justificar-se-ia por “dois interesses igualmente poderosos”, assim sintetizados:

-1º o de promover, mediante a introdução de braços livres e prestadios, o aumento da agricultura e da indústria e o melhoramento da servidão doméstica; - 2º o de prevenir, com eficácia e evidente utilidade, a funesta necessidade de africanos, ou os efeitos ainda mais funestos da existência de tantos bárbaros neste abençoado país⁹⁵.

Meses antes, em janeiro de 1835, eclodira nas ruas de Salvador a Revolta dos Malês, que aterrorizou a elite brasileira, o que explica a preocupação de Calmon em encontrar substitutos aos ‘bárbaros africanos’ para trabalhar na agricultura, na indústria e nos serviços domésticos. Ainda de acordo com Calmon, “a prevenção contra estrangeiros [...] principia a ceder à voz da política e ao brado do interesse nacional, que nos manda abrir nossas portas e braços a todo homem civilizado e útil”⁹⁶. Acreditando que o governo Imperial acolheria “tão louváveis projetos”, convinha, a seu ver, “aproveitar o ensejo de promover desde já a colonização desta província”⁹⁷.

que a emigração de massas constituiu” (ALVES, Jorge Fernandes. Variações sobre o ‘brasileiro’ – Tensões na emigração e no retorno do Brasil. *Revista Portuguesa de História*. Coimbra: tomo XXXIII, p. 191-222, p. 201).

⁹¹ Miguel Calmon du Pin e Almeida, o marquês de Abrantes, foi presidente interino da província da Bahia, em 1823, deputado, senador, ministro da Fazenda e do Exterior. Em 1835, estava afastado da vida política do Império, à qual regressou depois que o regente Diogo de Feijó abandonou o cargo. Figura proeminente da elite baiana, fundou a Sociedade de Agricultura da Bahia e presidiu a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional.

⁹² ALMEIDA, Miguel Calmon du Pin e. *Memória sobre o estabelecimento de uma companhia de colonização nesta província, oferecida aos baianos*. Bahia: Tipografia do Diário de G. J. Bezerra & Cia, 1835, p. 5. Sobre essa Memória, ver também: ALVES, Jorge Fernandes. Discursos cruzados entre Brasil e Portugal: emigração, colonização e escravidão branca *Revista Nordestina de História do Brasil*. Cachoeira, v. 1, n. 1, jul./dez. 2018, p. 66-95, p. 72-76.

⁹³ ALMEIDA, Miguel Calmon du Pin e. Op. Cit., p. 5.

⁹⁴ Idem, p. 2. A citação da epígrafe foi retirada da obra *On colonial undertakings*.

⁹⁵ Idem, p. 4.

⁹⁶ Idem, ibidem.

⁹⁷ Idem, p. 5

Para Calmon, os colonos deveriam ser buscados em Portugal e suas ilhas, Espanha, Itália, Suíça, Alemanha e França. Os primeiros, “os nossos colonos naturais”, seriam os mais apreciáveis, pois “têm os nossos costumes e hábitos de frugalidade e temperança”⁹⁸. Reconhecendo que o governo luso poderia preferir colonizar as possessões ultramarinas, Calmon ponderou que o país jamais poderia proibir a emigração para o Brasil “porque a irmandade ainda existente na linguagem, religião, leis, governo e costumes é um imã irresistível que atrairá sempre para aqui a gente desempregada de Portugal e suas ilhas”⁹⁹.

Apesar de antecipar as dificuldades com as quais uma tal empresa certamente deparar-se-ia, como a recusa do colono europeu em “vir misturar-se ou nivelar-se com os bárbaros da África”¹⁰⁰ ou a sofreguidão dos brasileiros pouco propensos a pagar bons salários aos colonos, Calmon estava convencido de que “uma Companhia bem organizada poderá afrontar ousadamente alguns perigos”¹⁰¹. A seguir, apresentou o projeto do funcionamento da Companhia de Colonização da Bahia (CCB), que contaria com um capital de 40:000\$ e seria administrada por “um diretório composto de 1 diretor, 2 vice-diretores, 1 caixa, 1 secretário e 2 vogais, todos anualmente eleitos”¹⁰². Pelo projeto, a companhia teria “agentes seus nos diversos países”¹⁰³ de onde conviesse o transporte de colonos. Os agentes seriam protegidos pelas autoridades consulares brasileiras.

Calmon esperava, ainda, contar com o apoio do governo imperial para obter um edifício público onde os colonos recém-chegados seriam acomodados e para facilitar o desembarque dos estrangeiros e suas bagagens. A CCB obrigava-se a: (i) “pagar de pronto o armador ou capitão do navio”¹⁰⁴ que transportasse os colonos; (ii) acolher estes num depósito até que fossem contratados; (iii) requerer “perante as autoridades competentes a execução das leis favoráveis à colonização”¹⁰⁵; (iv) reclamar a essas mesmas autoridades “a observância dos contratos entre os particulares e os colonos”¹⁰⁶ e (v) a “facilitar o transporte de colonos abastados para as terras que tiverem comprado ou recebido”¹⁰⁷ e (vi) garantir acesso a “sementes, instrumentos e víveres”¹⁰⁸.

⁹⁸ ALMEIDA, Miguel Calmon du Pin e. *Memória sobre o estabelecimento de uma companhia de colonização nesta província, oferecida aos baianos*. Bahia: Tipografia do Diário de G. J. Bezerra & Cia, 1835, p. 5.

⁹⁹ Idem, p. 5-6.

¹⁰⁰ Idem, p. 6.

¹⁰¹ Idem, p. 12.

¹⁰² Idem, p. 13.

¹⁰³ Idem, ibidem.

¹⁰⁴ Idem, p. 14.

¹⁰⁵ Idem, ibidem.

¹⁰⁶ Idem, ibidem.

¹⁰⁷ Idem, p. 15.

¹⁰⁸ Idem, ibidem.

O particular que contratasse um colono por intermédio da CCB ficava obrigado ao pagamento à vista da “despesa feita pelo mesmo colono, assim como da sua passagem e do sustento no depósito”¹⁰⁹, mais 25% do valor total para os gastos com agentes no exterior e outros sinistros. Era ainda obrigação do contratante a assinatura do contrato conforme as leis do país – na época, estava em vigor a lei de 13 de setembro de 1830. Por fim, a CCB deveria, ainda, solicitar à Assembleia Legislativa “a concessão de terras baldias e sesmarias vagas aos colonos abastados”¹¹⁰, bem como comprar terras desaproveitadas para aforar aos colonos que quisessem estabelecer-se às próprias custas.

A empreitada visava a atrair imigrantes europeus para trabalhar ao lado dos escravizados africanos – por ele considerados como ‘bárbaros’ que deveriam deixar de adentrar o país –, ou para os substituir, bem como para ocupar terras baldias e não aproveitadas. A memória foi publicada em jornais do Império – inclusive na capa do *Jornal do Comércio* do Rio de Janeiro¹¹¹ – e, em pouco tempo, Calmon logrou reunir, “num dos salões do Convento de Santa Tereza, sessenta e oito pessoas nacionais e estrangeiras para o fim de se instalar a Companhia de Colonização”¹¹².

A cerimônia contou com a presença do vice-presidente da Bahia, que “convidou as pessoas reunidas”¹¹³ a inscreverem-se na lista dos acionistas, o que se fez, “subscrevendo 143 pessoas por si, ou por procuração, 419 ações de 100\$”¹¹⁴. Na sequência, nomeou-se o diretório da companhia, cujo diretor era o próprio Calmon. Como vice-diretores, foram nomeados José de Cerqueira Lima e o Conselheiro Luiz Paulo de Araújo Bastos. De acordo com Pérez Meléndez, em um mês, a CCB angariou mais 227 membros e um capital de 67:900\$000¹¹⁵ e, até o início de 1837, introduziu 804 colonos na província¹¹⁶.

No exterior, a CCB contava com o apoio do corpo diplomático português para engajar possíveis emigrantes e, na Bahia, Calmon conseguiu junto ao governo local um depósito para abrigar os recém-chegados. A necessidade de um depósito para acolher os recém-chegados não era uma ideia nova, mas sim um “procedimento [que] pode ser explicado devido ao grande foco da preocupação das elites políticas e econômicas da época com a recepção dos negros vindos

¹⁰⁹ ALMEIDA, Miguel Calmon du Pin e. *Memória sobre o estabelecimento de uma companhia de colonização nesta província, oferecida aos baianos*. Bahia: Tipografia do Diário de G. J. Bezerra & Cia, 1835, p. 15.

¹¹⁰ Idem, *ibidem*.

¹¹¹ *Jornal do Comércio*, Rio de Janeiro, nº 248, 09.11.1835. A memória foi também publicada no *Correio Oficial*, Rio de Janeiro, 14.11.1835, nº 115 e no *Jornal de Agricultura, Comércio e Indústria da Bahia*, 15.10.1845, nº 38.

¹¹² “Ata de Instalação da Companhia de Colonização da Província da Bahia”. *Jornal do Comércio*. Rio de Janeiro, 01.12.1835, nº 267.

¹¹³ Idem.

¹¹⁴ Idem.

¹¹⁵ PÉREZ MELÉNDEZ, José Juan. *The business of peopling: colonization and politics in Imperial Brazil (1822-1860)*. Tese (Doutorado em História) – Faculty of the Division of Social Sciences, University of Chicago, Illinois, 2016, p. 260.

¹¹⁶ Idem, p. 264.

da África”¹¹⁷ e que já havia sido experimentado quando da instalação da colônia de Nova Friburgo, como demonstraram Maria Isabel Chrysostomo e Laurent Vidal. No entanto, de acordo com os autores, a iniciativa da CCB representa “um dos primeiros projetos em que se observa a preocupação de criar uma estrutura de acolhimento para receber os imigrantes provisoriamente”¹¹⁸. Assim, passaram a ser comuns anúncios como este nos jornais da Bahia:

No depósito da Companhia de Colonização, no Trem dos Aflitos, existem perto de 90 colonos, de diversas nações, a engajar-se; havendo entre eles: canteiros, carneiros, pedreiros, criados, barbeiros, lavradores, cozinheiros, padeiros e carpinteiros. Bahia – Escritório da Companhia de Colonização, 4 de junho, José de Lima Nobre¹¹⁹.

Muitos dos colonos vinham engajados pelas autoridades consulares ou pelos capitães e mestres das embarcações, que os transportavam de forma autônoma, contando que, ao chegarem à Bahia, a CCB os iria acolher e pagar as respectivas passagens. Esse procedimento afetou a imagem da empresa e do Brasil nos países de origem, porque, não raro, os tratamentos dados a bordo eram inadequados e os preços cobrados pela passagem, elevados.

No início de 1836, a chegada de açorianos a bordo do ‘Cometa’ indignou o cônsul português na Bahia, Francisco José de Noronha Feital, que informou ao marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros, a chegada, no dia 21 de março, de 146 passageiros vindos da ilha de São Miguel. Segundo Feital, os ilhéus viajaram de posse dos respectivos passaportes e “sujeitaram-se a servir aqui a qualquer pessoa, pelo tempo que o capitão ou o consignatário estipulassem”¹²⁰, além de terem se comprometido a não desembarcar “contra a vontade do capitão”¹²¹.

A chegada desses passageiros (“seduzidos pelo mestre da embarcação ou por algum outro agente”) desagradou “todos os portugueses residentes desta praça, porque lhes recordava o que tinha havido com os colonos que vieram a bordo da escuna ‘Fayalense’”¹²². De modo a deixar mais claras a densidade e a substância do termo ‘escravo branco’ que então se forjava e a indignação provocada pelo acontecimento junto à comunidade portuguesa já radicada em Salvador, bem como demonstrar o caráter impensável dos eventos testemunhados pelo cônsul,

¹¹⁷ CHRYSOSTOMO, Maria Isabel de Jesus e VIDAL, Laurent. Do depósito à hospedaria de imigrante: gênese de um ‘território de espera’ no caminho da emigração para o Brasil. *História, Ciências, Saúde Manguinhos*. Rio de Janeiro, vol. 21, n. 1, pp. 1-23, 2014, p. 3.

¹¹⁸ Idem, p. 4.

¹¹⁹ *Diário da Bahia*. Salvador, 06.06.1836, nº 26.

¹²⁰ Francisco José de Noronha Feital, cônsul de Portugal na Bahia. Ofício ao marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Salvador, 27.03.1836. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Bahia, cx. 251.

¹²¹ Idem.

¹²² Idem.

importa transcrever um trecho do ofício, em que são ressaltadas as semelhanças entre a contratação dos colonos e o comércio de escravizados.

Há nesta qualidade de transação alguma analogia com as da escravatura e isso deu motivo a usar-se, geralmente, a respeito dos colonos, a mesma linguagem de que se tivesse chegado um navio com escravos da costa da África. Em muitas partes se ouvia dizer se achar ‘dois colonos portugueses bons até 70\$000 ou 80\$000, compre’. Esta linguagem, e outra ainda mais repugnante, já tinha produzido grandes inconvenientes a alguns dos colonos que vieram pela ‘Fayalense’, porque além de se sujeitarem a três e mais anos de trabalho para pagarem a passagem, são tratados com bastante desprezo, pela ideia errada que a respeito deles se propagou e de que alguns patrões de má índole se aproveitaram¹²³.

Fica claro, aqui, que analogia com a escravatura se devia sobretudo ao espanto com a forma como os portugueses eram transacionados numa sociedade habituada aos mercados e leilões em que africanos eram vendidos e negociados. Prosseguindo com seu relato, o cônsul afirmou que, tentando dissipar a memória do ocorrido com o ‘Fayalense’, foi a bordo da embarcação, onde percebeu que não conseguiria se opor às intenções do capitão. Essas estavam “de acordo com os desejos do governo desta província e de uma associação poderosa de colonização que aqui se estabeleceu”¹²⁴. Na sequência, decidiu redigir uma carta, que leu a bordo e fez publicar nos jornais locais, fato que “mereceu o aplauso geral de todos os portugueses aqui residentes que se achavam como humilhados pelo que se dizia em toda a parte em desabono do bom nome português”¹²⁵.

Ao ler a bordo a carta, pela qual lembrava aos presentes que, na qualidade de súditos de Portugal, eram livres para disporem de si, o cônsul provocou a revolta, tanto dos passageiros quanto da tripulação contra o capitão, Manoel de Sousa Machado. Esse chegou a ser não só “insultado em sua pessoa, como apedrejado”¹²⁶ pelos portugueses residentes na Bahia, indignados com o tratamento dispensados aos conterrâneos. Devido a essa “mais crua guerra”¹²⁷ que se lhe fazia, Machado requisitou a proteção do cônsul, que solicitou a colaboração das autoridades locais. Quanto aos colonos, o cônsul procurou desembarcá-los “para evitar quanto [me] fosse possível qualquer analogia com a escravatura” e para que não crescesse o “clamor

¹²³ Francisco José de Noronha Feital, cônsul de Portugal na Bahia. Ofício ao marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Salvador, 27.03.1836. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Bahia, cx. 251.

¹²⁴ Idem.

¹²⁵ Idem.

¹²⁶ Manoel de Sousa Machado, capitão do patacho português ‘Cometa’. Ofício a Francisco José de Noronha Feital, cônsul de Portugal na Bahia. Salvador, 29.03.1836. Loc. Cit.

¹²⁷ Idem.

contra o capitão”¹²⁸. Não é possível afirmar se o cônsul logrou desembarcar os portugueses antes de serem pagas as passagens.

Ainda de acordo com o relato do cônsul, o capitão foi ao consulado e, na ocasião, a autoridade portuguesa procurou demonstrar-lhe “os males a que aquela pobre e desgraçada gente se tinha sujeitado pela ignorância e boa fé”¹²⁹ e conseguiu fazê-lo reduzir o preço das passagens. Ainda pelo que ficou combinado com o capitão, os contratos dos colonos deveriam ser celebrados na presença do cônsul, que cuidaria para que fossem favoráveis aos colonos. Contudo, o cônsul encontrou dificuldades para fazer valer sua autoridade.

Nas palavras do consignatário do navio, Almeida e Costa, os colonos foram instruídos a “procurarem o consulado para fazerem seus ajustes com as vantagens e regalias compatíveis com as suas circunstâncias”.¹³⁰ No entanto, a seu ver, a proteção consular deveria ser assegurada aos súditos portugueses que a procurassem ou quisessem aceitá-la, não podendo ninguém ser “violentado a receber uma graça ou favor que rejeita”¹³¹. Os colonos achavam-se, então, “em plena liberdade para se engajarem”¹³².

É difícil saber se foram os próprios portugueses que se negaram a celebrar os contratos na presença do cônsul ou se eles foram dissuadidos a fazê-lo pelos correspondentes e pelo capitão. De todo modo, importa observar a disputa em torno do termo ‘liberdade’. Para o correspondente brasileiro, os colonos eram livres para decidir se procuravam, ou não, a autoridade portuguesa para assinar o contrato de locação de serviços. Já, para o cônsul, por serem “ignorantes dos preços, usos e costumes do país”¹³³, aqueles portugueses não eram de fato ‘livres’ e, por isso, dependiam da tutela estatal, a qual deveria ser imposta.

Aquele foi o argumento utilizado pelo cônsul quando o presidente da província da Bahia, Francisco de Sousa Paraíso, pediu esclarecimentos acerca das razões pelas quais se punham embaraços à livre contratação dos colonos. Segundo Paraíso, tanto o capitão do ‘Cometa’ quanto o “diretório da Sociedade de Colonização”¹³⁴ dirigiram-lhe queixas acerca da interferência do cônsul “que os obriga [os colonos] a não fazerem seus contratos senão mediante condições tão onerosas que, se não podendo verificar, se vê com isso prejudicado o capitão do

¹²⁸ Francisco José de Noronha Feital, cônsul de Portugal na Bahia. Ofício ao marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Salvador, 03.04.1836. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Bahia, cx. 251.

¹²⁹ Idem.

¹³⁰ Almeida e Costa, consignatário do patacho ‘Cometa’. Ofício a Francisco José de Noronha Feital, cônsul de Portugal na Bahia. Salvador, 29.03.1836. Loc. Cit.

¹³¹ Idem.

¹³² Idem.

¹³³ Francisco José de Noronha Feital, cônsul de Portugal na Bahia. Ofício ao presidente da província da Bahia, Francisco de Sousa Paraíso. Salvador, 30.03.1836. *Diário da Bahia*. Salvador, nº 34. Loc. Cit.

¹³⁴ Francisco de Sousa Paraíso, presidente da província da Bahia. Ofício a Francisco José de Noronha Feital, cônsul de Portugal na Bahia. Salvador, 30.03.1836. *Diário da Bahia*. Salvador, nº 34. Loc. Cit.

navio”¹³⁵. O cônsul alegou que apenas procurara esclarecer os colonos “ignorantes” quando das assinaturas dos contratos, sem os constranger a seguir os seus conselhos.

Pelo ofício enviado pelo presidente da província e publicado no jornal da cidade ficam evidentes as dificuldades impostas à atuação do cônsul português, uma vez que a ele se opunham as autoridades locais e a CCB. Uma vasta rede formada por capitães de navios, cônsules brasileiros em Portugal, presidentes da província e correspondentes e mercadores da cidade de destino tornava inoperantes quaisquer medidas adotadas tanto em Portugal quanto no Brasil com o objetivo de travar a emigração em curso.

Do relato, percebe-se que a notícia da formação da CCB incentivou um negócio que já vinha ocorrendo: o engajamento e transporte de açorianos para os portos do Brasil. Os capitães e mestres de embarcações não pouparam esforços para transportar o maior número possível de passageiros, com os quais estabeleciam contratos como o assinado por Thereza Jacinta com o capitão do ‘Cometa’. De acordo com o documento, assinado perante o tabelião de Ponta Delgada no dia 21 de janeiro de 1836, o capitão conduziria Thereza Jacinta “ao porto da cidade do Rio de Janeiro ou da Bahia de Todos os Santos, sustentando-a do necessário à custa do mesmo navio”¹³⁶. Logo que chegassem ao destino, “os correspondentes do referido navio” procurariam “um ou mais patrões que por ela” pagassem o frete da passagem no valor de “sessenta e seis mil réis em moeda de prata corrente nas ditas cidades”¹³⁷. A signatária “autoriza[va] aos ditos correspondentes para contratarem com o dito patrão sobre o prazo de tempos que ela” ficava obrigada a “prestar-lhe seus serviços por via de seu ofício, ou trabalho, para a indenização da sobredita quantia”¹³⁸.

Ainda conforme o contrato, Thereza Jacinta se obrigava “por sua pessoa, bens e herdeiros” a “não desembarcar para terra naquelas cidades, salvo com licença dos ditos correspondentes, sem que primeiro lhes tenha pago o sobredito frete [...] ou tenha patrão que o pague”¹³⁹. A signatária concordava ainda a “sujeitar-se ao serviço que [...] lhe for pelo mesmo patrão ordenado e por todo aquele tempo que constar do contrato celebrado entre este e os ditos

¹³⁵ Francisco de Sousa Paraíso, presidente da província da Bahia. Ofício a Francisco José de Noronha Feital, cônsul de Portugal na Bahia. Salvador, 30.03.1836. *Diário da Bahia*. Salvador, nº 34. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Bahia, cx. 251.

¹³⁶ Contrato de frete entre Thereza Jacinta e Manoel de Sousa Machado, capitão do patacho ‘Cometa’. Ponta Delgada, 21.01.1836. Documentos relativos ao patacho ‘Cometa’ enviados pelo cônsul de Portugal na Bahia, Francisco José de Noronha Feital, ao ministro dos Negócios Estrangeiros, marquês de Loulé. Loc. Cit. Vale notar que a signatária não era alfabetizada, razão pela qual o contrato é assinado “a seu rogo” por Joaquim António Bernardes de Abreu e Lima.

¹³⁷ Idem.

¹³⁸ Idem.

¹³⁹ Idem.

correspondentes”¹⁴⁰, em harmonia do disposto na “lei daquele Império de 13 de setembro de 1830”¹⁴¹.

O contrato ajuda a compreender os limites à liberdade dos emigrantes, que tanta indignação causaram entre a população portuguesa residente na Bahia. Os passageiros, obrigados ‘por sua pessoa, bens e herdeiros’, a não desembarcar antes do pagamento dos respectivos fretes, viam-se coagidos a aceitar qualquer tipo de trabalho para se verem livres do capitão. O mesmo vale para aqueles acolhidos e encaminhados para o depósito da CCB, de onde só poderiam sair contratados. Só seriam, portanto, de fato livres, aqueles que viajavam com as passagens pagas e que, ao chegar ao Brasil, podiam escolher para quem trabalhar, sem que se vissem presos ao contrato pela dívida contraída.

Assim, como bem observou Marcus de Carvalho, esses indivíduos, muito embora não fossem escravos, tampouco eram “‘livres’ no sentido burguês do termo, pois faltava-lhes a autonomia própria dos trabalhadores num regime capitalista de produção”¹⁴². Carvalho ponderou ainda que “quando só desembarcados com contratos de engajamento, leiloados no próprio navio, [os açorianos] estavam mais próximos da escravidão”, muito embora, a sua condição fosse “transitória, dependendo do pagamento da dívida”¹⁴³. Essa proximidade entre a situação a que se sujeitavam os açorianos transportados com contratos como o apresentado e aquela imposta aos africanos nos mercados de escravos pertencia à ordem do impensável, cuja apreensão se dava por intermédio da indignação.

No mais, há que observar mais de perto a noção de ‘liberdade’ nesse contexto. Como já mencionado, para os correspondentes brasileiros os colonos eram livres para demandar auxílio e conselhos à autoridade consular. No entanto, para o cônsul, os passageiros “rústicos, miseráveis” não podiam ser considerados cidadãos completos e capazes de tomar decisões de forma livre. Agindo em conformidade com os valores liberais da Carta de 1826, o cônsul entendia que devido à situação de ignorância e ‘incompletude’ dos imigrantes portugueses, era sua função tutelá-los nas suas escolhas para que, posteriormente, desfrutassem da liberdade de escolher as condições de seus contratos de trabalho. O fato de não serem escravos estava longe de significar, aos olhos das autoridades portuguesas, que se tratavam de indivíduos inteiramente livres, capazes de fazer escolhas adequadas sem a interferência estatal.

¹⁴⁰ Contrato de frete entre Thereza Jacinta e Manoel de Sousa Machado, capitão do patacho ‘Cometa’. Ponta Delgada, 21.01.1836. Documentos relativos ao patacho ‘Cometa’ enviados pelo cônsul de Portugal na Bahia, Francisco José de Noronha Feital, ao ministro dos Negócios Estrangeiros, marquês de Loulé. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Bahia, cx. 251.

¹⁴¹ Idem.

¹⁴² CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel. O ‘tráfico da escravatura branca’ para Pernambuco. *Revista do IHGB*, Rio de Janeiro, 149 (358), jan./mar. 1988, p. 22-51, p. 44-5.

¹⁴³ Idem, p. 46.

Poucos meses depois dos acontecimentos envolvendo o ‘Cometa’, um novo patacho chegou à Bahia, transportando 113 colonos proveniente da ilha Graciosa. Tratava-se da embarcação portuguesa ‘Tarujó & Filhos’, cujo mestre era António da Roza e tinha por proprietário o açoriano António Rodrigues Tarujó. Segundo o cônsul naquela província, os colonos viajaram “por conta da Sociedade de Colonização, que os ajustou na [ilha] Graciosa por meio de seu agente José Pereira Campos”¹⁴⁴. Como nem a embarcação e nem os passageiros detinham os documentos necessários à viagem, o cônsul suspeitava que haviam sido iludidas as “providências que o governo tinha dado para que não continue essa emigração”¹⁴⁵. Certamente, Feital referia-se à portaria de 17 de junho de 1836, publicada entre a chegada do ‘Cometa’ e do ‘Tarujó & Filhos’.

Uma vez mais, o cônsul lembrava os inconvenientes desse deslocamento, como “a posição desgraçadíssima e aviltante em que os iludidos açorianos ficam colocados nesta província”¹⁴⁶. Por fim, Francisco Noronha Feital pedia ao ministro de Portugal no Rio de Janeiro orientações, tendo em vista a “barreira insuperável [levantada pelas autoridades brasileiras] contra tudo que não fosse abandonar os colonos” ou que fosse “dirigido contra o capitão e os agentes deste tráfico”¹⁴⁷.

Sem ter recebido as instruções solicitadas, Francisco José de Noronha Feital voltou a informar ao ministro português no Rio de Janeiro que “alguns desses desgraçados [os colonos transportados pelo ‘Tarujó & Filhos’] anda[va]m pedindo esmola”¹⁴⁸ enquanto a CCB não dispunha deles “a seu bel prazer”. De acordo com o cônsul, alguns deles diziam ter “sido forçados a embarcar pelo capitão, que os ameaçou com cadeia”¹⁴⁹. Não foi possível averiguar essas informações e tampouco saber se o cônsul recebeu novas instruções, seja do ministro do Rio de Janeiro ou do governo de Lisboa.

Sabe-se, contudo, que toda essa documentação – desde o ofício de 1835 sobre a ‘Fayalense’, passando pelos relatos acerca do ‘Cometa’ e do ‘Tarujó & Filhos’ – foi encaminhada à CD em Lisboa, muito provavelmente, devido ao pedido feito, em março de 1836, pelo deputado Passos Manuel. Conforme já indicado por Fernanda Paula de Sousa Maia,

¹⁴⁴ Francisco José de Noronha Feital, cônsul de Portugal na Bahia. Ofício a Joaquim António de Magalhães, ministro de Portugal no Rio de Janeiro. Salvador, 06.08.1836. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Bahia, cx. 251.

¹⁴⁵ Idem.

¹⁴⁶ Idem.

¹⁴⁷ Francisco José de Noronha Feital, cônsul de Portugal na Bahia. Ofício a Joaquim António de Magalhães, ministro de Portugal no Rio de Janeiro. Salvador, 06.08.1836. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Bahia, cx. 251.

¹⁴⁸ Francisco José de Noronha Feital, cônsul de Portugal na Bahia. Ofício a Joaquim António de Magalhães, ministro de Portugal no Rio de Janeiro. Salvador, 29.09.1836. Loc. Cit.

¹⁴⁹ Idem.

na sessão de 5 de fevereiro de 1836, a expressão ‘tráfico da escravatura branca’ foi proferida pela primeira vez na CD, chamando a atenção dos parlamentares para a emigração açoriana.

Naquela sessão, Passos Manuel leu uma memória que lhe fora enviada da Bahia acerca “da emigração dos Açores para aquela província”¹⁵⁰. De acordo com o deputado: “a memória expõe o mau tratamento que recebem esses emigrados a bordo dos navios e que, em alguns portos do Brasil, são postos em leilão”¹⁵¹. Com a ressalva de que não conhecia o autor do texto – razão pela qual não podia assegurar a veracidade do relato –, o deputado afirmou ser para lamentar que, enquanto “as nações da Europa procura[va]m meios de estorvar ao tráfico da escravatura dos negros”, tinha início “o tráfico da escravatura dos brancos”¹⁵². Passos Manuel solicitou, então, que se apurassem os fatos e, caso comprovados, fossem tomadas medidas que, por meios indiretos, estorvassem essa emigração. A memória mencionada pelo deputado não foi, ainda, encontrada pelas pesquisas já realizadas. No entanto, pela data, é possível supor que o documento se referisse à chegada da escuna ‘Fayalense’.

Enviados, então, à CD, conforme solicitado por Passos Manuel, esses relatos causaram indignação entre os parlamentares e foram referidos sucessivas vezes por diferentes deputados. Difundiu-se, assim, a má reputação das companhias colonizadoras do Brasil e criou-se uma desconfiança com os engajadores de mão de obra e com os contratos celebrados no Brasil a qual persistiu ao longo de todo o oitocentos. Não se pode saber, contudo, até que ponto essa reputação negativa contribuiu para a decisão tomada por Miguel Calmon de encerrar as atividades da empresa pouco mais de um ano depois de sua fundação.

De acordo com Pérez Meléndez, a CCB vinha enfrentando uma série de dificuldades. Além da deterioração da imagem da empresa nos países de origem dos colonos, muitos subscritores não pagaram as ações dentro do prazo determinado, o que inviabilizava a manutenção dos altos custos com os colonos, que não se resumiam ao pagamento das passagens¹⁵³. Além dos estrangeiros que desertavam logo depois da chegada ao país, havia as despesas dos que não eram imediatamente contratados e tinham que permanecer longos períodos no depósito sob sustento da CCB. Perante tantos desafios, em abril de 1837, Calmon informou os acionistas da decisão de liquidar o espólio da companhia¹⁵⁴.

Em julho, um pedido de ajuda previamente enviado por Calmon ao ministro dos Negócios Estrangeiros do Império foi encaminhado à comissão de comércio, agricultura e

¹⁵⁰ Manuel da Silva Passos. Intervenção na CD. *DCD*, nº 27, 05.02.1836, p. 349.

¹⁵¹ *Idem*, *ibidem*.

¹⁵² *Idem*, *ibidem*.

¹⁵³ PÉREZ MELÉNDEZ, José Juan. *The business of peopling: colonization and politics in Imperial Brazil (1822-1860)*. Tese (Doutorado em História) – Faculty of the Division of Social Sciences, University of Chicago, Illinois, 2016, p. 267.

¹⁵⁴ *Idem*, *ibidem*.

indústria da CD – mas era tarde demais. No mesmo ano, tinha início a Regência do ‘regressista’ Araújo Lima, que convidou Calmon para compor o Ministério das Capacidades e liderar a pasta da Fazenda. Com a chegada de Araújo Lima ao poder ficou assegurada a “política do contrabando”¹⁵⁵, que possibilitou a permanência da entrada ilegal de africanos escravizados no Brasil. O tráfico negreiro ganhava, assim, novo fôlego. No entanto, a emigração de portugueses prosseguiu, bem como a associação discursiva entre os dois fenômenos¹⁵⁶. Pode-se supor que os açorianos transportados por incentivo da CCB ajudaram a construir uma rede informal que estimulava a continuidade dos movimentos migratórios, possibilitada pela atuação de capitães e armadores de navios.

Assim, em 1838, depois de encerradas as atividades da CCB, o cônsul de Portugal na Bahia voltou a comunicar ao governo em Lisboa que no dia 25 de novembro chegara àquela província “o Brigue Escuna Recuperador, de que é mestre Vicente Ferreira da Fraga e proprietário o casal do falecido José Francisco dos Santos Lessa”¹⁵⁷, transportando 105 colonos – todos sem passaporte – que partiram do Faial. Pelas apurações do cônsul, “o encarregado da especulação é João Severino d’Avellar, natural do Faial, que se diz piloto”¹⁵⁸. Segundo Luiz Felipe de Alencastro, o especulador açoriano e possível responsável pelo engajamento dos colonos transportados pelo ‘Recuperador’ era irmão de António Severino d’Avellar, ambos fichados no Brasil pela introdução ilegal de africanos escravizados¹⁵⁹, o que indica a possibilidade da coexistência do tráfico negreiro e do transporte de açorianos, realizados pelos mesmos indivíduos.

Uma vez mais, o cônsul chamou a atenção para as “vilezas e indignidades atrozes praticadas pelos agentes de tais especulações que, na prática, não são menos do que escravatura portuguesa disfarçada debaixo de certas palavras ou formalidades”¹⁶⁰. A despeito da proteção

¹⁵⁵ PARRON, Tâmis P. *A política da escravidão no Império do Brasil (1826-1865)*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

¹⁵⁶ Pela ausência de dados quantitativos suficientes e confiáveis, não é possível afirmar se o crescimento do contrabando de pessoas africanas escravizadas significou uma redução da entrada de trabalhadores europeus no Brasil. Os números de açorianos entrados no Rio de Janeiro entre 1836 e 1849, por nós levantados de forma exploratória, podem ser observados nos anexos nº 3 e 4.

¹⁵⁷ Francisco José de Noronha Feital, cônsul de Portugal na Bahia. Ofício ao visconde de Sá da Bandeira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Salvador, 01.12.1838. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Bahia, cx. 251.

¹⁵⁸ *Idem*.

¹⁵⁹ Nas palavras de Alencastro: “Com seu irmão Antônio e um outro parente chamado Manuel, João Severino d’Avellar foi fichado no Brasil como traficante de escravos [...]. Em 1838, ele já transportava açorianos para a Bahia [...]. Em 1853, o cônsul britânico em São Miguel, Açores, assinala que os irmãos Severino d’Avellar fazem ao mesmo tempo o tráfico de negros e o tráfico de açorianos [...]. Em 1854, ele ainda transporta açorianos para o Rio de Janeiro [...]. No curso de uma introdução clandestina de africanos em Pernambuco, ele será preso em 1856 [...]”. ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *Proletários e escravos. Imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872*. *Revista Novos Estudos*, São Paulo, nº 21, jul. 1988, p. 30-56, p. 37, nota nº 41.

¹⁶⁰ Francisco José de Noronha Feital, cônsul de Portugal na Bahia. Ofício a visconde de Sá da Bandeira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Salvador, 01.12.1838. *Loc. Cit.*

dada “neste país” aos “indignos agentes”, o cônsul garantiu que fazia o possível para “deitar por terra tão infame tráfico”¹⁶¹.

Este foi o último ofício que encontramos enviado pelo consulado de Portugal na Bahia ao MNE informando a chegada de navios com passageiros provenientes dos Açores até o fim da década de 1840. Evidentemente, a ausência de fontes não significa o fim do fenômeno. O caso do Rio de Janeiro é esclarecedor da discrepância entre as informações transmitidas pelos consulados (ou, pelo menos, aquelas encontradas nos arquivos) e a emigração que se fazia para os portos brasileiros.

1.1.3 No Rio de Janeiro, a procura por colonos ‘úteis’

Na capital do Império, foi fundada em 1836 a Sociedade Promotora de Colonização do Rio de Janeiro (SPCRJ). Segundo José Juan Pérez Meléndez, as “discussões para sua fundação se iniciaram em novembro de 1835 durante um encontro da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional (SAIN)”¹⁶². A proposta fora apresentada pelo Conde de Gestas e analisada por uma comissão (de cujo parecer foram relatores Januário da Cunha Barbosa e Joaquim Francisco Vianna)¹⁶³ que foi da opinião de que seria de “grande vantagem” para a agricultura e indústria “a introdução de colonos livres no Brasil”¹⁶⁴.

A sociedade, que animaria “a emigração da Europa, pela certeza de bom acolhimento e pronta distribuição dos que vierem para o nosso país”¹⁶⁵, seria formada pelos membros da SAIN e por “todos aqueles cidadãos que concorrerem para tão importante empresa”¹⁶⁶. A comissão previa o pagamento das despesas dos “colonos que chegarem, pagando-se aos mestres introdutores a passagem razoável por que se tiverem ajustado, recolhendo-os, sustentando-os e curando-os em um depósito enquanto não forem convenientemente distribuídos”¹⁶⁷. Aprovado

¹⁶¹ Francisco José de Noronha Feital, cônsul de Portugal na Bahia. Ofício a visconde de Sá da Bandeira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Salvador, 01.12.1838. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Bahia, cx. 251.

¹⁶² PÉREZ MELÉNDEZ, José Juan, *The business of peopling: colonization and politics in Imperial Brazil (1822-1860)*. Tese (Doutorado em História) – Faculty of the Division of Social Sciences, University of Chicago, Illinois, 2016, p. 274. Tradução nossa. No original: “Discussions for its founding began in November 1835 during a meeting of the Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional”.

¹⁶³ Fica claro aqui que a organização da SPCRJ não foi feita pelo governo, como afirma Gladys Sabina Ribeiro (*A liberdade em construção. Identidade Nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado*. Rio de Janeiro, Relime Dumará, 2002, p. 163) e tampouco foi criada por Nicolau de Campos Vergueiro e seus cunhados, como indicado por André Jorge Melo Nicolau em: *Colonos precisam-se: a ‘escravatura branca’ no quadro da emigração açoriana para o Brasil (1835-1873)*. Dissertação (Mestrado em História Contemporânea) – Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Porto, 2019, p. 54.

¹⁶⁴ “Extrato da sessão da Assembleia Geral da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional reunida no dia 15 de novembro de 1835”. *Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional*. Rio de Janeiro, III, nº 12, 1835.

¹⁶⁵ Idem.

¹⁶⁶ Idem.

¹⁶⁷ Idem.

o parecer, os membros da SAIN deveriam levantar assinaturas de indivíduos interessados em participar da empresa.

Nos dias 12 e 13 de março de 1836, os estatutos da SPCRJ, redigidos no dia 15 de janeiro de 1836 por Diogo Soares da Silva de Bivar, Joaquim Francisco Vianna, Pedro de Araújo Lima e Francisco Cordeiro da Silva Torres, foram publicados no *Diário do Rio de Janeiro*. Pelos estatutos, a SPCRJ tinha por finalidade “promover a vinda de colonos brancos úteis” pagando “a despesa do seu transporte à sua chegada a este porto [...] às pessoas com quem eles tiverem contratado as suas passagens, proporcionando-lhes emprego ou ocupação acomodada às suas faculdades e misteres, amparando-os nas suas necessidades e protegendo-os nas suas pessoas e fazenda”¹⁶⁸.

Ainda conforme os estatutos, a SPCRJ não se obrigava a proteger indivíduos “cuja emigração ela não tiver promovido direta ou indiretamente”¹⁶⁹. Ou seja, a sociedade se desobrigava de arcar com as despesas de todos os passageiros chegados à corte com o intuito de estabelecer domicílio e trabalhar no Brasil. Além disso, não seriam aceitos colonos sem a apresentação de “atestado ou abonação segura da sua moralidade”¹⁷⁰. A SPCRJ teria “armazéns, casa ou depósitos” onde seriam acolhidos e sustentados os colonos até que encontrassem ocupação e poderia, ainda, “fundar diversas oficinas laboratórios ou mesmo estabelecimentos rurais”¹⁷¹ com o fim de empregá-los até que fosse quitada a dívida contraída. Pelos estatutos, ficava prevista, ainda, uma comissão a ser paga pelo empregador.

Pelo Capítulo II dos Estatutos, o fundo da SPCRJ foi estabelecido em 400 contos de réis divididos em 400 ações. As atividades estavam previstas para começar quando se atingisse um número de subscritores correspondente a um décimo do fundo total. O capítulo III estabelecia que a sociedade seria administrada por uma mesa diretora eleita em Assembleia Geral. À mesa caberia “nomear e destituir os empregados e agentes”; definir seus ordenados e solicitar ao governo e ao Corpo Legislativo as medidas convenientes ao bem da associação e dos colonos, “cuja sorte deve zelar e vigiar cuidadosamente, mas de tal arte que sem lhes faltar com o que exigir a justiça e a bem entendida hospitalidade, os conserve sempre naquele espírito de ordem, de indústria e de moralidade”¹⁷², necessário à afeição dos habitantes.

No dia 20 de abril de 1836, o secretário eleito da SPCRJ, Diogo Soares da Silva Bivar, comunicou que a Mesa Diretora, presidida por Pedro Araújo Lima, estava apta a receber

¹⁶⁸ Estatutos da Sociedade Promotora da Colonização do Rio de Janeiro. *Diário do Rio de Janeiro*, nº 11, 12.03.1836.

¹⁶⁹ *Idem*.

¹⁷⁰ *Idem*.

¹⁷¹ *Idem*.

¹⁷² Estatutos da Sociedade Promotora da Colonização do Rio de Janeiro. *Diário do Rio de Janeiro*, nº 12, 14.03.1836.

“quaisquer propostas que lhe sejam dirigidas para mandar vir colonos”¹⁷³. No dia seguinte, a SPCRJ anunciava o interesse em “alugar armazéns ou qualquer outro edifício nesta cidade ou seus arrabaldes que tenha as acomodações necessárias para servir de depósito de colonos”¹⁷⁴. Em julho, a SPCRJ ainda não dispunha de um espaço para alojar os recém-chegados, muito embora suas atividades já estivessem em curso.

Assim, no dia 2 de julho, a Mesa de Direção da SPCRJ comunicava a contratação dos serviços “de vários colonos açorianos, vindos ultimamente da Ilha de São Miguel no patacho inglês John Echlice”¹⁷⁵. Quem os quisesse contratar deveria “ir vê-los a bordo do referido patacho enquanto não se lhes destina local em terra para o seu depósito, devendo depois dirigir-se ao Sr. Secretário da Sociedade para se concertarem os respectivos ajustes na conformidade dos Estatutos”¹⁷⁶. Vale observar que desde o início da atuação da SPCRJ, o patacho inglês não era o primeiro a transportar açorianos para o Rio de Janeiro. No dia 04 de junho de 1836¹⁷⁷, o *Diário do Rio de Janeiro* noticiava que a escuna ‘Fayalense’ dera entrada na capital do Império no dia 2 daquele mês, transportando 95 colonos. Não foi encontrada, contudo, qualquer referência à contratação dos passageiros da escuna pela SPCRJ.

A partir de agosto de 1836, quem quisesse contratar “criados de servir com prendas de maior e menor idade”, rapazes para aprender ofícios, caixeiros e trabalhadores do campo provenientes dos Açores poderia se dirigir ao depósito da SPCRJ no largo da Lapa¹⁷⁸. Anúncios semelhantes tornaram-se frequentes no *Diário do Rio de Janeiro*, à medida em que chegavam embarcações com colonos portugueses. Tais fatos, contudo, não mereceram a atenção ou indignação do cônsul de Portugal no Rio de Janeiro, João Baptista Moreira. Aparentemente, Moreira, que assumiu o consulado na sequência do reconhecimento da independência do Brasil por Portugal, não encaminhou nenhum ofício aos seus superiores em Lisboa entre os anos de

¹⁷³ Seção de “Declarações”. *Diário do Rio de Janeiro*, nº 15, 20.04.1836. O mesmo texto foi novamente publicado no nº 20 de 26.04.1836.

¹⁷⁴ Seção de “Declarações”. *Diário do Rio de Janeiro*, nº 16, 21.04.1836. O mesmo texto foi novamente publicado nos nºs 18 e 20 de 23.04.1836 e 26.04.1836.

¹⁷⁵ Seção de “Declarações”. *Diário do Rio de Janeiro*, nº 02, 02.07.1836.

¹⁷⁶ Idem.

¹⁷⁷ Seção “Movimento do Porto”. *Diário do Rio de Janeiro*, nº 03, 04.06.1836.

¹⁷⁸ Colonos açorianos. *Diário do Rio de Janeiro*, nº 18, 22.08.1836. Segundo Maria Isabel de Jesus Chrysostomo e Laurent Vidal, a SPCRJ possuía dois depósitos para abrigar imigrantes recém-chegados: “o primeiro, localizado no largo da Lapa do Desterro e o segundo em um edifício antes empregado para a fabricação de cartas de jogar. De acordo com o Relatório da Repartição dos Negócios do Império, a ‘sede do depósito dos colonos’ possuía em suas dependências dormitórios (separados por sexo e por condição jurídica), escritório, prisão e enfermaria, ou seja, era um misto de alojamento, prisão e hospital de primeiros socorros”. Ainda segundo os autores, “as preocupações diárias com o custo do imigrante e o cálculo preciso de suas despesas de transporte e permanência no depósito constituíram a base das preocupações dos sócios”. (CHRYSOSTOMO, Maria Isabel de Jesus e VIDAL, Laurent. Do depósito à hospedaria de imigrante: gênese de um ‘território de espera’ no caminho da emigração para o Brasil. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*. Rio de Janeiro, vol. 21, n. 1, pp. 1-23, 2014, p. 4).

1835 e 1836 comunicando as condições de transporte ou de trabalho dos lusitanos que emigravam para a capital do Império.

Foi apenas em janeiro de 1837 que, sem a mesma comoção demonstrada pelo cônsul na Bahia, João Baptista Moreira abordou a emigração de portugueses para o Brasil. Segundo o cônsul, a maior parte desses imigrantes não encontravam a “arrumação que esperavam em consequência de promessas enganosas das pessoas que as têm engajado, principalmente nas ilhas dos Açores”¹⁷⁹. Muitos desses ilhéus, por se encontrarem na “maior miséria”, desejavam regressar à pátria. Por isso, convinha que se tomassem medidas, se não para obstar a emigração, para encaminhá-la a Cabo Verde e Costa da África. Ainda de acordo com Moreira, a “Sociedade de Colonização desta corte” tomava para si a maior parte desses imigrantes, no entanto, encontrava dificuldades em lhes arranjar engajamento – informação que pedia que fosse publicitada em Portugal para que os lusitanos não criassem falsas expectativas.

Em 1838, Moreira fez publicar no *Diário do Rio de Janeiro* um texto endereçado ao ministro dos Negócios Estrangeiros do Brasil, Antônio Peregrino Maciel Monteiro, acerca do tratamento dado aos colonos transportados no patacho ‘Affonso Primeiro’, que partiu do porto de Vianna do Castelo. O texto – que certamente foi também encaminhado ao gabinete do ministro – dava conta de uma reclamação apresentada pelo súdito português António Alves da Cruz sobre “o trato fraudulento feito por João Affonso Vieira do Amorim, súdito brasileiro e proprietário do patacho Affonso Primeiro”¹⁸⁰ com os colonos portugueses por ele engajados. De acordo com Alves da Cruz,

os colonos se queixam sobremaneira do péssimo tratamento que experimentaram a bordo, faltando-lhes aquele proprietário a todas as condições do ajuste, não só pelo que diz respeito à comida, como até pelas comodidades indispensáveis a bordo, pois que sobrecarregou o seu navio com quase o duplo da gente que poderia razoavelmente transportar segundo a sua tonelagem¹⁸¹.

O cônsul chamava ainda a atenção para “a fraude praticada por aquele proprietário, fazendo assinar em alto mar [...] um contrato oneroso, sem as solenidades da lei”, pela qual os signatários se obrigavam a pagar sessenta patações em prata “quando em terra lhes havia dito que somente teriam a pagar sessenta mil réis em moeda do Brasil”¹⁸². Aos olhos de Moreira, que procurara se informar “pessoal e particularmente dos fatos apontados [...], os quais se

¹⁷⁹ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao visconde de Sá da Bandeira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 31.01.1837. AHP/Proposta de Lei nº 22-A/III/3ª, Seção VI, cx.136, mç. 5.

¹⁸⁰ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a Antônio Peregrino Maciel Monteiro, ministro e secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros do Brasil. Rio de Janeiro, 16.03.1838. *Diário do Rio de Janeiro*, nº 65, 22.03.1838.

¹⁸¹ Idem.

¹⁸² Idem.

acha[va]m exatos”¹⁸³, os colonos não poderiam ser obrigados aos termos do contrato por não ter sido assinado em terra.

Por isso, Moreira solicitou providências que forçassem o proprietário da embarcação a aceitar o preço de sessenta mil réis, além de demandar que Amorim fosse “processado e punido segundo as leis pela violação das mesmas”¹⁸⁴. Chama a atenção o fato de João Baptista Moreira ter tornado pública a solicitação de punição do proprietário do patacho. É provável que o assunto tenha indignado a comunidade portuguesa radicada na corte imperial e o cônsul tenha sentido a necessidade de se mostrar empenhado na defesa dos seus conterrâneos.

Ao que tudo indica, contudo, Moreira não se preocupou em comunicar seus superiores em Lisboa acerca do ocorrido¹⁸⁵. O fato de o cônsul de Portugal no Rio de Janeiro evitar gerar alarde em Portugal em torno das condições de transporte de portugueses engajados pode ser explicado pelo fato de ter sido um dos acionistas da SPCRJ, a qual, de acordo com José Juan Pérez Meléndez, tinha uma ampla base de associados. Dentre os nomes levantados pelo historiador, encontram-se brasileiros e estrangeiros de diversas províncias, muitos dos quais eram comerciantes ou políticos com posicionamentos opostos.

Na relação dos acionistas, consta o nome de João Baptista Moreira – que aparece também na lista de acionistas da SPCRJ, publicada no *Jornal do Comércio do Rio de Janeiro*¹⁸⁶. Quer isso dizer que Moreira era um dos interessados no sucesso da sociedade, que dependia da facilidade de engajamento, embarque e transporte dos lusitanos para o Brasil. Notícias como as do ocorrido a bordo do ‘Affonso Primeiro’ contribuiriam para a má imagem da emigração para a capital do Império e levariam à tomada de medidas que cerceariam a atuação de engajadores no reino.

Assim, em junho de 1838, o cônsul remeteu uma relação das embarcações provenientes dos portos do reino e ilhas adjacentes que transportaram passageiros para a corte brasileira em todo o ano de 1837. No total, teriam entrado no porto carioca 1.274 indivíduos provenientes do Porto, 1173 dos Açores e 949 de Lisboa¹⁸⁷. No ofício, Moreira afirmou que “todos esses passageiros se arranjaram mais ou menos bem, principalmente os do Porto que, vindos em geral

¹⁸³ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a Antônio Peregrino Maciel Monteiro, ministro e secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros do Brasil. Rio de Janeiro, 16.03.1838. *Diário do Rio de Janeiro*, nº 65, 22.03.1838.

¹⁸⁴ Idem.

¹⁸⁵ Não foi encontrado nenhum ofício relativo ao assunto na série de correspondência consular recebida pelo MNE.

¹⁸⁶ Seção “Declarações”. *Jornal do Comércio*. Rio de Janeiro, nº 97, 30.04.1839.

¹⁸⁷ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício encaminhado ao visconde de Sá da Bandeira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 20.06.1838. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 311.

com passagens pagas, têm mais facilmente quem os tome, dedicando-se quase exclusivamente ao comércio”¹⁸⁸.

Os açorianos, por sua vez, teriam sido majoritariamente “tomados pela Sociedade de Colonização” e, posteriormente, engajados nos serviços da lavoura. Estando sujeitos ao pagamento das passagens, os “robustos homens do campo, e outros de ofício”¹⁸⁹ não se engajavam por menos de dez mil réis mensais. As mulheres eram “tomadas para criadas, também com vantagens”¹⁹⁰. Quanto aos provenientes de Lisboa, esses seriam os que com mais dificuldade se arranjavam por existir “uma certa prevenção contra eles”. No entanto, “aqueles com ofícios mecânicos foram engajados com vantagem”¹⁹¹.

Ainda de acordo com o ofício – que retrata de forma bastante positiva a imigração portuguesa no Brasil, em nada fazendo-a assemelhar-se a um qualquer tipo de ‘escravatura branca’ – a maioria dos imigrantes trazia passaportes. Por fim, Moreira comunicou a chegada recente do bergantim ‘Formosura’ procedente dos Açores. Os passageiros, contudo, não se ajustaram “com a Sociedade de Colonização (que se encontra em decadência)”, razão pela qual o capitão os estava “engajando a bordo, contra a opinião de muita gente”¹⁹². Por isso, o cônsul encerrou o ofício sugerindo que se proibisse a “vinda de tanta gente”, à exceção dos minhotos, “os únicos que, em geral, fazem fortuna no Brasil”¹⁹³.

Esse ofício chama a atenção por alguns fatores. Em primeiro lugar porque o cônsul não é convincente quando sugere a proibição da emigração, visto que dedicara alguns parágrafos a demonstrar as vantagens encontradas por imigrantes de diferentes regiões. Em segundo lugar, porque contradiz o ofício do ano anterior, em que destacava as dificuldades de engajamento encontradas por muitos ilhéus. Por fim, porque, diferentemente do cônsul na Bahia, que se empenhou em demonstrar as diligências tomadas contra o engajamento de portugueses a bordo dos navios, João Baptista Moreira limitou-se a comunicar esse fato – que desagradava muita gente – sem concorrer para pôr fim a tal procedimento. Importa lembrar que, pela portaria de 16 de junho de 1836, os capitães eram obrigados a autorizar o livre desembarque dos passageiros quando da chegada aos portos de destino.

Nota-se, assim, que a atuação de João Baptista Moreira levanta suspeitas. O mais provável é que não estivesse empenhado em pôr fim à emigração pelas razões já apresentadas

¹⁸⁸ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício encaminhado ao visconde de Sá da Bandeira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 20.06.1838. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 311.

¹⁸⁹ Idem.

¹⁹⁰ Idem.

¹⁹¹ Idem.

¹⁹² João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício encaminhado ao visconde de Sá da Bandeira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 20.06.1838. Loc. Cit.

¹⁹³ Idem.

e que se limitava a comunicar alguns poucos casos de modo a não ser acusado de faltar com suas responsabilidades. O fato de Moreira ter sido envolvido, na década de 1860, num grande escândalo relacionado à contratação de colonos portugueses no Brasil – pelo qual acabou sendo exonerado do cargo – reforça as suspeitas que pairam sobre o cônsul (vide cap. 3).

Apesar do pouco interesse de João Baptista Moreira em chamar a atenção do governo de Lisboa para a emigração de açorianos rumo à capital do Império, não se pode dizer que tal fato não fosse de conhecimento do MNE. Ainda em 1835, o então ministro de Portugal no Rio de Janeiro, Joaquim António de Magalhães, enviou um ofício ao Duque de Palmela, comunicando

o escandaloso procedimento com que se têm havido as autoridades subalternas tanto das províncias do norte de Portugal, como do Arquipélago dos Açores, permitindo a emigração de ambos os sexos para este país, a qual se torna cada vez mais numerosa, de maneira que, em todos os navios provenientes do Porto e dos Açores se expatriam para aqui duzentas e mais pessoas [...] com as quais se trafica na chegada como se fossem africanos¹⁹⁴.

Chama a atenção que, uma vez mais, a analogia entre a emigração e o tráfico da escravidão tenha sido estabelecida em decorrência da forma como eram feitas as contratações dos portugueses “na chegada” – certamente, devido ao fato de não serem autorizados a desembarcar. As queixas de Magalhães juntamente com aquelas fornecidas pelo cônsul na Bahia levaram o governo em Portugal a publicar as portarias já analisadas. No entanto, as referências à entrada de colonos açorianos encontradas no *Diário do Rio de Janeiro* mostram os limites dessas medidas, incapazes de deter por completo o transporte de ilhéus para o Brasil.

De todo modo, o fato de a SPCRJ ter iniciado suas atividades no mesmo mês em que as notícias sobre o patacho ‘Cometa’ eram enviadas ao governo lusitano, provavelmente fez com que a empresa do Rio de Janeiro enfrentasse maior resistência do que a congênere baiana no recrutamento de açorianos. Em 1836, os jornais do arquipélago já se referiam aos emigrantes como ‘escravos’ e estabeleciam paralelos entre o depósito da SPCRJ e os mercados de escravizados¹⁹⁵. A oposição à saída de emigrantes resultou no transporte clandestino de muitos dos indivíduos contratados pela SPCRJ. Fica, assim, ainda mais gritante o silêncio do cônsul no Rio de Janeiro, que não comunicou a chegada de portugueses desprovidos de documentos aos seus superiores.

¹⁹⁴ Joaquim António de Magalhães, ministro de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao duque de Palmela, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 10.11.1835. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Bahia, cx. 251. Sublinhado nosso.

¹⁹⁵ Sobre a difusão, na imprensa açoriana, do discurso da ‘escravidão branca’, ver: NICOLAU, André Jorge Melo. *Colonos precisam-se: a ‘escravidão branca’ no quadro da emigração açoriana para o Brasil (1835-1873)*. Dissertação (Mestrado em História Contemporânea) – Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Porto, 2019.

Ao contrário do que deixa transparecer a historiografia portuguesa, não era apenas em Portugal que crescia uma imagem negativa da forma se organizava a vinda de trabalhadores para o Brasil, conforme é possível observar pelo artigo “Depósito de colonos” publicado no *Diário do Rio de Janeiro* em 1838, de autoria de “O Cincinato”¹⁹⁶. Muito embora o termo ‘escravos brancos’ esteja ausente do artigo, os aspectos observados por “O Cincinato” chamam a atenção não apenas para o tratamento dispensado aos colonos, mas também para o fato de o transporte de açorianos ter se transformado num negócio para os capitães dos navios, mais interessados no lucro do que no bem-estar dos indivíduos transportados.

O texto aponta para a indignação causada pela forma como eram tratados os colonos no depósito da SPCRJ: “mal vestidos, pior alimentados, eles ali se acham lançados em medonha miséria, cobertos de imundice e vítimas da ambição e má fé dos especuladores que os iludiram”¹⁹⁷. O autor criticou, também, a isenção do pagamento do imposto de ancoragem que beneficiava os navios que transportassem “um certo número de braços livres para colonizarem o país”¹⁹⁸. A medida, a seu ver, tinha resultados deploráveis já que

alguns mestres de embarcações, só para completarem o número de indivíduos que os isenta de pagarem a ancoragem, não escolhem a quem trazem, admitem indistintamente bons e maus e por isso tantos peraltas, assassinos e ladrões vêm tornar mais crescido o número de malfeitores, que infestam as nossas grandes cidades marítimas e suas vizinhanças¹⁹⁹.

Para os colonos, a isenção do imposto de ancoragem tampouco se mostrara favorável, pois muitos deles “vêm por sedução dos mestres das embarcações que lhes fazem promessas lisonjeiras para depois lhes levarem um dinheirão pelas passagens e os maltrataram nas viagens e aqui os lançarem no depósito da colonização”²⁰⁰. Segundo “O Cincinato”, ao chegarem ao depósito, os colonos não eram autorizados a sair para procurar como ganhar dinheiro, pois a SPCRJ temia fugas e calotes.

O sistema era, então, péssimo por “lançar no Brasil homens perversos no lugar de colonos úteis”²⁰¹. Esses últimos não viriam por terem conhecimento de como “têm sido tratados no depósito muitos dos que têm vindo”²⁰². “O Cincinato” atribuía a ausência dos colonos de

¹⁹⁶ Diversos outros artigos foram assinados pelo mesmo pseudônimo e publicados no *Diário do Rio de Janeiro*. Na maioria deles, o autor anônimo defendia a importação de trabalhadores livres para o Brasil, como forma de acabar com os efeitos, que considerava perniciosos, do tráfico da escravatura. No entanto, conforme fica claro pelo artigo de 1838, “O Cincinato” se desapontou com o sistema implementado pela SPC e passou a critica-lo e a exigir intervenção estatal para assegurar a qualidade da mão de obra importada.

¹⁹⁷ O Cincinato. Depósito dos colonos. *Diário do Rio de Janeiro*, nº 209, 19.09.1838.

¹⁹⁸ Idem.

¹⁹⁹ Idem.

²⁰⁰ Idem.

²⁰¹ Idem.

²⁰² Idem.

que o Brasil realmente necessitava – os agricultores – à inexistência de leis de colonização, bem como aos “membros influentes da sociedade de colonização que o que querem é especular”²⁰³. Por isso, rogava ao governo que se ocupasse deste “sistema de colonização, que por diversos motivos não pode convir ao país”²⁰⁴. Aproveitando a ocasião, o autor solicitava que se inspecionasse severamente os passageiros que chegavam com o título de ‘colonos’ a bordo das embarcações e que não se autorizasse o desembarque de quem não mostrasse “documentos autênticos de sua moralidade”²⁰⁵.

As críticas de “O Cincinato” foram reforçadas por “Um Brasileiro” numa correspondência enviada ao redator do *Diário do Rio de Janeiro*, publicada no dia 25 de outubro de 1838. O autor, indignado, relatou que há pouco tempo chegara uma embarcação portuguesa, cujos colonos nela transportados foram todos “indistintamente inscritos na Sociedade Promotora da Colonização”²⁰⁶. Segundo suas averiguações, muitos deles vinham sem passaporte e foram, ainda assim, autorizados a desembarcar “porque devemos receber todas as fezes das nações da Europa”²⁰⁷. Como a maioria dos colonos transportados ao Brasil não queria, segundo o autor, nem ouvir falar em trabalhar na lavoura, amontoavam-se na cidade, cujos bairros estavam “cheios de tratantes e vadios”²⁰⁸. Assim como “O Cincinato”, o correspondente anônimo pedia que a polícia examinasse “os passos desses homens”²⁰⁹ e não consentisse no seu desembarque.

Para além das manifestações de clara xenofobia e das críticas à forma como eram engajados no exterior os indivíduos transportados como colonos para o Brasil, a SPCRJ enfrentava outras dificuldades. Nos jornais, o escriturário da sociedade solicitou, inúmeras vezes, que as pessoas que tivessem contratado os serviços de colonos se dirigissem à sede da empresa para efetuar os pagamentos em aberto, bem como para quitar a porcentagem da comissão devida. Encontram-se, assim, nos jornais de 1837 e 1838, avisos como o que se segue:

Roga-se a todas as pessoas que têm em seu poder colonos a jornal, pertencentes à Sociedade Promotora da Colonização, hajam de mandar satisfazer à secretaria da mesma sociedade a importância dos jornais que os mesmos colonos tiverem

²⁰³ O Cincinato. Depósito dos colonos. *Diário do Rio de Janeiro*, nº 209, 19.09.1838.

²⁰⁴ Idem.

²⁰⁵ Idem.

²⁰⁶ Seção de Correspondências. *Diário do Rio de Janeiro*, nº 240, 25.10.1838. É possível que o correspondente se referisse aos colonos transportados de Lisboa na barca ‘Lizia’, os quais, segundo um anúncio da SPC publicado no *Diário do Rio de Janeiro*, nº 203, de 12.08.1838, foram inscritos na sociedade e aguardavam contratação.

²⁰⁷ Seção de Correspondências. *Diário do Rio de Janeiro*, nº 240, 25.10.1838.

²⁰⁸ Idem.

²⁰⁹ Idem.

vencidos; e igualmente, roga-se àquelas pessoas a quem se têm mandado as suas contas, hajam de mandar satisfazê-las²¹⁰.

Muito embora a SPCRJ tenha inscrito 2.112 colonos entre 1836 e 1838²¹¹, os lucros ficaram aquém do desejado. Muitos dos subscritores iniciais venderam suas apólices, o que contribuiu para a queda do valor da SPCRJ. As mudanças administrativas ocorridas quando o primeiro diretor, Pedro de Araújo Lima, assumiu a Regência após a renúncia de Feijó também trouxeram dificuldades adicionais. Com o ‘progressista’ Holanda Cavalcanti à frente da SPCRJ, a sociedade não contou com apoio junto ao gabinete do ‘Regresso’. Em 1839, “a Sociedade parecia estar quebrada”²¹². No ano seguinte, os colonos que restavam no depósito foram confiados ao alemão Henrique Laemmert – responsável pela edição do Almanak administrativo, mercantil e industrial do Rio de Janeiro entre 1844 e 1889 – e foram contratados pelo Departamento de Obras Públicas do Rio de Janeiro. A SPCRJ cessou, então, suas atividades.

Do que foi apresentado até aqui, fica evidente que o termo ‘tráfico da escravatura branca’ e a associação dos emigrantes a ‘escravos brancos’ prendem-se à forma como eram feitos os acordos com capitães dos navios incentivados a transportar o maior número de indivíduos a países e regiões ameaçados pelas perspectivas abolicionistas – ou, mesmo, que já haviam abolido a escravidão. Não raro, esses capitães, assim como os acionistas das companhias colonizadoras, estavam envolvidos também com o tráfico de africanos escravizados, o que reforçava o argumento.

Também contribuiu para dar densidade ao termo, o fato de os emigrantes se comprometerem, ‘por sua pessoa, bens e herdeiros’, a não deixarem o navio enquanto não encontrassem quem arcasse com os valores devidos, os quais seriam ressarcidos por meio de trabalhos prestados pelo tempo necessário ao pagamento das dívidas. As semelhanças entre a restrição da liberdade dos colonos quando da chegada aos portos e os leilões de escravizados, bem como entre os interesses comerciais dos capitães de navios que partiam dos Açores e a avareza dos negociantes de grosso trato chamaram a atenção das autoridades portuguesas no Brasil, indignadas com o tratamento recebido por reinóis na antiga colônia. Essas analogias eram as únicas então disponíveis para a apreensão de um fenômeno da ordem do impensável que invertia a ordem habitual das coisas e ameaçava o *status* dos portugueses no Brasil. Foram

²¹⁰ Seção “Editais”. *Diário do Rio de Janeiro*, nº 269, 27.11.1838. No dia 11 de dezembro de 1838, o escriturário da Sociedade, João Baptista Ferreira, comunicava às pessoas “que têm colonos ao seu serviço e que têm de fazer pagamentos mensais que, não cumprindo pontualmente com aquela obrigação, pagarão o juro de um por cento ao mês”. *Diário do Rio de Janeiro*, nº 280.

²¹¹ PÉREZ MELÉNDEZ, José Juan. *The business of peopling: colonization and politics in Imperial Brazil (1822-1860)*. Tese (Doutorado em História) – Faculty of the Division of Social Sciences, University of Chicago, Illinois, 2016, p. 295.

²¹² Idem, p. 300.

elas que conferiram substância e densidade à expressão ‘tráfico da escravatura branca’ e à categoria ‘escravo branco’ – as quais não podem ser reduzidas a um mero instrumento retórico para desviar as atenções e esconder as mazelas de Portugal.

Importa observar, ainda, que a criação das companhias de colonização no Brasil da década de 1830, responsáveis por estimular o movimento emigratório identificado com o termo ‘tráfico da escravatura branca’, deixa clara a preocupação da elite do país com o futuro das atividades produtivas face à proibição do tráfico de escravizados pela lei de 1831. Assim, não parece se sustentar a tese defendida por José Juan Pérez Meléndez, que rejeita a relação entre imigração e abolição do tráfico da escravatura.

Em sua já citada tese de doutorado, Pérez Meléndez questionou: “por que tantas, e tão frequentes, propostas de colonização apareceram antes da escalada das pressões abolicionistas e antes do tráfico ilegal de escravizados originar o que alguns acadêmicos chamam de ‘segunda escravidão’”²¹³? Ignorando que a superação do trabalho de escravizados já estava entre as preocupações dos memorialistas e projetistas do fim do século XVIII²¹⁴, Pérez Meléndez lista outras questões que, a seu ver, melhor explicariam essas propostas, como: o crescimento demográfico, a defesa do território, contendas diplomáticas com parceiros internacionais e busca por lucro²¹⁵. Assim, o autor dá pouca ênfase às intrínsecas relações entre a preocupação com o fim do tráfico e a formação da CCB e da SPCRJ, que incentivaram o transporte de imigrantes para o Brasil em bases novas a ponto de suscitarem reações em Portugal.

Além disso, ao criticar “os argumentos de inspiração marxista relativos à ‘transição laboral’ do século XIX”²¹⁶, Pérez Meléndez questionou as relações entre as ameaças abolicionistas e o aumento do número de imigrantes no país ao longo do oitocentos. A seu ver, “nenhuma comparação real é possível entre os números de entradas de escravos e imigrantes devido às limitações dos arquivos”²¹⁷. A ausência de dados confiáveis, especialmente para o período de 1830 a 1835, inviabilizaria comparações capazes de evidenciar que o aumento do número de imigrantes entrados no Brasil acompanhou a queda da importação de escravizados.

²¹³ PÉREZ MELÉNDEZ, José Juan. *The business of peopling: colonization and politics in Imperial Brazil (1822-1860)*. Tese (Doutorado em História) – Faculty of the Division of Social Sciences, University of Chicago, Illinois, 2016, p. 7. Tradução nossa. No original: “Why did so many colonization proposals appear – and so frequently – before abolitionist pressures escalated and before the illegal slave trade gave rise to what some scholars call a ‘second slavery’?”.

²¹⁴ Ver: RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção*. Identidade nacional e conflitos antilusitanos no I Reinado. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002, pp. 153-167.

²¹⁵ Idem, p. 8.

²¹⁶ PÉREZ MELÉNDEZ, José Juan. *The business of peopling: colonization and politics in Imperial Brazil (1822-1860)*. Tese (Doutorado em História) – Faculty of the Division of Social Sciences, University of Chicago, Illinois, 2016, p. 5. Tradução nossa. No original: “Marxist-inspired arguments regarding a nineteenth-century ‘labor transition’”.

²¹⁷ Idem, p. 7. Tradução nossa. No original: “No real numerical comparison is possible between slave and migrant entries due primarily to archival limitations”.

É evidente que múltiplos fatores se combinaram para possibilitar a imigração e que diferentes projetos almejavam alcançar distintos objetivos. No entanto, parece indiscutível o impacto da iminência do fim do tráfico para o movimento imigratório de meados da década de 1830, o qual gerou reações negativas no país de origem dos imigrantes.

Uma forma de evidenciar a intrínseca relação entre a imigração promovida na década de 1830 e os receios com o futuro do abastecimento de escravizados africanos no Brasil é analisar os debates que originaram as leis de locação de serviços de 1830 e 1837 – as quais receberam apenas uma breve referência entre as páginas 287-8 de tese de doutorado de Pérez Meléndez. Nesses debates, fica nítido que essas leis visavam preparar o país para a introdução de trabalhadores europeus livres e fornecer segurança aos empregadores. A análise desses diplomas é importante, ainda, porque vigoraram no Brasil até 1879. A lei de 1837, exclusivamente voltada para regulamentar a contratação de imigrantes europeus, foi mencionada repetidas vezes nas fontes portuguesas que discutiram a emigração para a antiga colônia, como será demonstrado ao longo desta tese. Assim, muito embora a questão dos contratos não tenha sido crucial para a formação do discurso da ‘escravatura branca’, a lei de 1837 foi retomada pelo debate público português em diversos momentos²¹⁸, influenciou o enquadramento legal da emigração em Portugal e contribuiu para a perenidade da associação entre emigração e escravidão.

Antes de prosseguir na análise das leis que estabeleceram o enquadramento jurídico dos trabalhadores livres no Brasil, importa observar que entender a abolição do tráfico de escravizados como fator crucial para o incentivo à imigração europeia não significa, necessariamente, uma adesão à tese da ‘transição’ do trabalho escravo para o livre numa perspectiva teleológica. Ou seja, para usar as palavras de Pérez Meléndez, não significa acreditar que a história das relações de trabalho se move “progressivamente rumo a mais ordem e liberdade”²¹⁹.

Pelo contrário: observar as primeiras experiências de importação de imigrantes e as primeiras tentativas de formação de um mercado de trabalho livre no Brasil; reconhecer seus limites e fracassos; analisar as tensões emergentes da convivência entre trabalhadores europeus

²¹⁸ O historiador Ademir Gebara observou, brevemente, que a lei de 1837 foi referida de forma negativa em relatos redigidos pelas autoridades portuguesas e suíças no Brasil nas décadas de 1850 a 1870. Nas palavras do autor: “Esses dois relatórios indicam a dimensão internacional dos problemas do dia-a-dia enfrentados por imigrantes ao mudarem de seus países de origem. É preciso então atentar para esse fato: as questões surgidas entre colonos imigrantes e fazendeiros, mercê da intervenção dos consulados dos países de origem dos colonos, tendem a tornar-se questões de grande repercussão com ampla divulgação na imprensa” (GEBARA, Ademir. *O mercado de trabalho livre no Brasil (1871-1888)*. São Paulo: Brasiliense, 1986, p. 83).

²¹⁹ PÉREZ MELÉNDEZ, José Juan. *The business of peopling: colonization and politics in Imperial Brazil (1822-1860)*. Tese (Doutorado em História) – Faculty of the Division of Social Sciences, University of Chicago, Illinois, 2016, p. 5. Tradução nossa. Na frase original lê-se: “This Brazilian *Gestalt* produces a history that moves progressively toward more order and freedom [...]”.

livres e escravizados africanos e questionar os limites do significado da ‘liberdade’ nesse contexto são formas de avaliar os avanços e recuos; as mudanças e permanências dessa história que não tem nada de linear, progressiva ou evolutiva. Se o entusiasmo original com a formação da CCB e o abandono repentino deste e de outros projetos semelhantes forem analisados em conjunto com a política do contrabando e com a segunda escravidão, fica evidente que às primeiras experiências de fomentar a imigração seguiu-se a escolha pelo tráfico, mesmo que ilegal, de escravizados. Trata-se, portanto, de um processo de tentativas, escolhas, experimentos e fracassos que certamente influenciou e possibilitou a grande imigração do fim do XIX e início do XX, quando o trabalho escravo não estava mais entre as opções e o estímulo à imigração mostrou-se interessante e viável.

1.2 QUE SE BUSQUEM OS IMIGRANTES! AS LEIS DE LOCAÇÃO DE SERVIÇOS DE 1830 E 1837

Para compreender o contexto de elaboração e aprovação das leis de locação de serviços, importa lembrar que, desde a segunda metade da década de 1820, crescia no Brasil a preocupação com o iminente fim do tráfico de africanos escravizados. Conforme demonstrado por Manolo Florentino, verificou-se, neste período, o incremento da importação de africanos em decorrência das pressões inglesas e da assinatura do tratado antitráfico de 23 de novembro de 1826, ratificado em 13 de março de 1827. Três anos depois, a contar desta data, o tráfico passaria a ser ilegal²²⁰. No dia 7 de novembro de 1831, a Lei Feijó determinou que seriam considerados livres os africanos que entrassem no país a partir daquela data. Entre 1831 e 1834, o Brasil registrou números baixíssimos de desembarques de africanos, o que ajuda a explicar a criação, em 1835 e 1836, das companhias da Bahia e do Rio de Janeiro.

Por isso, como bem observou Gladys Sabina Ribeiro, “os debates parlamentares sobre o assunto [imigração] não se resumiram à segunda metade do XIX, vinham de bem antes”, remontando “ao Primeiro Reinado e às primeiras tentativas de abolição do tráfico, estando inseridos dentro do contexto de finais do XVIII, quando se começou a valorizar o trabalho livre e branco como forma de ‘civilização’ e ‘progresso’”²²¹. Em 1829, foi apresentado um projeto de lei para regulamentar os contratos de locação de serviços estabelecidos com trabalhadores

²²⁰ Nas palavras de Florentino: “os dados de que disponho sugerem claramente que os compradores de africanos acreditavam no fim próximo e definitivo do comércio negreiro e que tal crença se refletiu no mercado de africanos entre 1826 e 1830. [...] acompanhando o evoluir das negociações, as camadas escravistas brasileiras passaram, a partir de 1826, à compra desenfreada de africanos”. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Editora UNESP, 2014, p. 42.

²²¹ RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção*. Identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002, p. 165.

nacionais ou estrangeiros, de modo a assegurar os interesses dos proprietários e solucionar o problema que se avizinhava. Ao que tudo indica, portanto, no início da década de 1830, as elites político-econômicas do Brasil se preparavam para as futuras consequências da inevitável interrupção do tráfico e para a importação de trabalhadores livres da Europa.

No entanto, a historiografia brasileira sobre os fluxos imigratórios que não os dedicados ao povoamento e à defesa do território (incentivados pela política colonial de D. João VI e D. Pedro I) ocupou-se sobretudo da segunda metade do XIX. A escolha pelo ano de 1850 como baliza cronológica inicial para muitos estudos não é arbitrária e prende-se à aprovação, naquele ano, de duas importantes leis que marcaram a história da imigração europeia no país: a Lei Eusébio de Queiroz, que pôs um fim definitivo ao tráfico da escravatura, forçando os grandes proprietários de terras a encontrar novas fontes de mão de obra e a Lei de Terras, que resultou de uma preocupação da elite agrária com a preparação do país para receber um elevado número de europeus. Poucos anos antes, em 1847, o senador Nicolau de Campos Vergueiro experimentava o modelo de ‘colônias de parceria’, amplamente estudado por historiadores, economistas e sociólogos brasileiros.

A atenção dada ao sistema de parcerias e aos esforços que se seguiram à experiência de Vergueiro, bem como a ênfase na introdução de trabalhadores estrangeiros na cafeicultura paulista, tem ofuscado as tentativas anteriores de introduzir imigrantes não com o objetivo de ocupação do vasto território nacional, mas principalmente de assegurar um fluxo regular de mão de obra europeia para o Brasil; experiências essas realizadas pelas companhias colonizadoras da Bahia e do Rio de Janeiro que, apesar de particulares, contavam com o apoio do governo imperial, como se viu.

A lacuna de estudos sobre as décadas de 1830 e 1840 pode ter duas explicações. A primeira relaciona-se à promulgação da Lei do Orçamento, de 15 de dezembro de 1830, que suspendeu o crédito para a colonização estrangeira e marcou o fim da imigração subsidiada para a implantação de núcleos coloniais²²². Assim, à exceção do estudo de José Juan Pérez Meléndez, verifica-se um vazio na historiografia brasileira que não se dedicou a estudar a imigração durante o Período Regencial e os primeiros anos do Segundo Reinado. Pérez

²²² Para Luíza Horn Iotti, a lei de 1830 resultou da reação dos grandes latifundiários, insatisfeitos com a política colonial de concessão de terras a estrangeiros seguida por D. Pedro I. Para a historiadora, a lei encerrou uma fase da imigração brasileira, de modo que “durante a Regência (1831-1840), a política imigratória subvencionada pelos cofres públicos, baseada na implantação de núcleos coloniais, foi abandonada, assim como as colônias fundadas durante o I Reinado”. A imigração só seria retomada, para Iotti, em 1848. Ver: IOTTI, Luíza Horn. A política imigratória brasileira e a sua legislação (1822-1914). In: HARES, Marluza Marques e SCOTT, Ana Silvia Volpi. *O Brasil no Sul: cruzando fronteiras entre o regional e o nacional*. Anais Eletrônicos do X Encontro Regional de História do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: ANPUH-RS, 2010, p. 3.

Meléndez²²³, ao sustentar que não houve um completo abandono da questão migratória pela Regência, confirmou a hipótese levantada por Gladys Sabina Ribeiro²²⁴, que, sem aprofundar a questão, afirmou que a Regência não enterrou as discussões e projetos relativos ao povoamento do Brasil e à entrada de imigrantes.

A segunda explicação, deve-se à interpretação da lei de 7 de novembro de 1831, pela qual a elite política do país não tinha intenção de abolir o tráfico da escravatura e aprovou uma ‘lei para inglês ver’. Essa interpretação obscurece as discussões acerca do problema da mão de obra ocorridas na primeira metade do século XIX por entender que, a seguir à lei de 1831, não houve uma modificação significativa no abastecimento de escravizados no Brasil. Dentro desse quadro interpretativo, não havia espaço para se compreender as leis de locação de serviços de 1830 e 1837 que regulamentaram as relações de trabalho entre brasileiros e estrangeiros e, tampouco, o fluxo migratório de estrangeiros que chegaram ao Brasil nas duas décadas que separam a Lei Feijó da Lei Eusébio de Queiroz.

Porém, estudos mais recentes acerca da lei de 1831 – os quais demonstram que quando da sua aprovação a lei era para ser cumprida²²⁵ –, permitem melhor enquadrar a emigração de portugueses para o Brasil que tanto chamou a atenção das autoridades lusitanas e possibilitam a recuperação de trabalhos como o de Maria Lúcia Lamounier²²⁶. O trabalho de Lamounier, apesar de ter como objeto central a lei de 1879, apontou para a importância das leis de 1830 e 1837, que, ao providenciarem sobre os contratos a serem firmados com nacionais e estrangeiros, buscavam estruturar e regulamentar um mercado de trabalho livre no Brasil. Segundo a autora, essas leis evidenciam a preocupação com a organização das relações laborais não escravistas e receberam pouca atenção pela historiografia devido à pouca eficácia que tiveram. Ainda de

²²³ Nas palavras do autor: “é importante colocar de lado a alegação generalizada de que os esforços da colonização foram oficialmente suspensos depois da supressão das verbas provinciais para a colonização na lei orçamentária de 15 de dezembro de 1830. Ao contrário do que historiadores vêm sustentando durante muito tempo, os empreendimentos de colonização continuaram sob diferentes formas ao longo da primeira metade da Regência”. PÉREZ MELÉNDEZ, José Juan. Reconsiderando a política de colonização no Brasil Imperial: os anos da regência e o mundo externo. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, vol. 34, nº 68, 2014, p. 36-60, p. 43.

²²⁴ RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002, p. 103 e 163

²²⁵ Ver: PARRON, Tâmis Peixoto, *A política da escravidão no Império do Brasil (1826-1865)*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2009; PARRON, Tâmis Peixoto. Política do tráfico negreiro: o Parlamento imperial e a reabertura do comércio de escravos na década de 1830. *Estudos Afro-Asiáticos*. Rio de Janeiro, ano 29, nº 1/2/3, jan./dez. 2007, p. 91-121. Ainda sobre a lei de 7 de novembro de 1831, ver o dossiê: MAMIGONIAN, Beatriz e GRINBERG, Keila (orgs.). ‘Para inglês ver’? Revisitando a lei de 1831. *Estudos Afro-Asiáticos*. Rio de Janeiro, ano 29, nº 1/2/3, jan./dez. 2007.

²²⁶ LAMOUNIER, Maria Lúcia, *Formas da transição da escravidão ao trabalho livre: a lei de locação de serviços de 1879*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, 1986.

acordo com Lamounier, a lei de 1830 foi erroneamente interpretada como “mais uma das medidas puramente administrativas então aprovadas”²²⁷.

Alguns historiadores afastaram-se, contudo, dessa tendência de negligenciar o estudo de um texto legal por não ter sido seguido. São os casos de Henrique Espada Lima²²⁸, Joseli Maria Nunes Mendonça²²⁹, Paulo Cesar Gonçalves²³⁰ e Télió Anísio Cravo et al²³¹. A partir da análise dos debates e do próprio conteúdo das leis de locação de serviços, esses historiadores refletiram sobre o significado do trabalho ‘livre’ no Brasil oitocentista. Essas reflexões são fundamentais para que o Brasil deixe de ser esse espaço não-concreto desenhado pela historiografia portuguesa, que reforça o mito do Eldorado brasileiro, pelo qual o país seria uma terra de fortunas fáceis.

1.2.1 Trabalhadores, sim; proprietários, não: a lei dos contratos de 1830

No contexto de busca por soluções viáveis e economicamente rentáveis para problema da mão de obra que se avizinhava, o senador Nicolau de Campos Vergueiro apresentou na sessão de 6 de agosto de 1829²³² o “projeto de lei sobre contratos, pelos quais um brasileiro ou estrangeiro se obrigava a prestar serviços dentro e fora do Império por tempo determinado”²³³. O projeto entrou em discussão no Senado no dia 22 de maio de 1830. A proposta foi considerada de grande utilidade pelo senador José Inácio Borges, para quem:

²²⁷ Idem, p. 55. Aqui, a historiadora estabelece um diálogo direto com Ademir Gebara. Em seu estudo sobre o processo de formação do mercado de trabalho livre no Brasil associado à desescravização iniciado com a Lei do Ventre Livre, de 1871, o historiador recupera as leis de contratos e locação de serviços de 1830 e 1837 e afirma que a primeira “não pode ser considerada como tendo sido adequada à atração de imigrantes, ou mesmo capaz de organizar, minimamente, o mercado de trabalho livre”. Gebara prossegue: “Como se sabe, durante a primeira metade do século passado [XIX], o país estava, antes de tudo, organizando a sua vida institucional e formando sua própria administração” (GEBARA, Ademir. *O mercado de trabalho livre no Brasil (1871-1888)*. São Paulo: Brasiliense, 1986, p. 77). Ou seja, para o historiador, “a lei de 1830 foi aprovada em um momento no qual o suprimento da mão de obra não estava ainda ameaçado” (idem, p. 79). Já, a lei de 1837, teria tido “uma significação diferente” (idem, p. 78) e teria resultado da “ameaça de pressões inglesas e de medidas iniciais tomadas pelo governo brasileiro para combater o tráfico africano de escravos” (idem, ibidem) num período em que “a expansão da economia provocou uma maior demanda por braços” (idem, p. 79). Lamounier discorda dessa análise. Sobre esse debate ver: GALVANESE, Marina Simões. Imigrantes açorianos na transição da escravatura para o trabalho livre no Brasil (décadas de 1830 e 1840). *Revista de História*. São Paulo. No prelo.

²²⁸ LIMA, Henrique Espada. Sob o domínio da precariedade: escravidão e os significados da liberdade de trabalho no século XIX. *Topoi*. Rio de Janeiro, vol. 6, n. 11, 2005, p. 289-326.

²²⁹ MENDONÇA, Joseli Maria N., Leis para ‘os que se irão buscar’ – imigrantes e relações de trabalho no século XIX brasileiro. *História: questões e debates*. Curitiba, n. 56, jan./jun. 2012, p. 63-85.

²³⁰ GONÇALVES, Paulo Cesar. Escravos e imigrantes são o que importam: fornecimento e controle da mão de obra para a economia agroexportadora oitocentista. *Almanack*. Guarulhos, n. 17, 2017, p. 307-361.

²³¹ CRAVO, Télió Anísio et al. Imigração internacional e contratos de trabalho no Império do Brasil: colonos europeus na construção de estradas na década de 1830. *Almanack*, Guarulhos, n. 25, 2020, p. 1-34.

²³² Projeto de lei, sessão de 6 de agosto de 1829. *Anais do Senado do Império do Brasil* – segunda sessão da 1ª Legislatura, Tomo II. Rio de Janeiro, 1914, p. 187.

²³³ Sessão de 17 de junho de 1830. *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1830, livro 1. Rio de Janeiro, 1914, p. 275.

a Assembleia deve mesmo ocupar-se de uma lei tal como esta; e é recomendado pelo Tesouro que cuidemos em suprir a falta dos braços africanos, e para este fim convém uma lei de colonização que chame esses braços: é esta uma lei que, aparecendo fora do Império, já há de assegurar ao estrangeiro que quiser vir ao Império na qualidade de simples trabalhador, os socorros que achará no governo; e aplica aos proprietários brasileiros o modo de os mandar procurar²³⁴.

Na sequência da intervenção do senador, a matéria foi aprovada para passar à segunda discussão – muito embora o projeto em causa silenciasse sobre os ‘socorros’ que o trabalhador estrangeiro encontraria no Brasil, bem como sobre a forma de os procurar. No dia 17 de junho de 1830, iniciou-se, então, a discussão de cada um dos artigos do projeto apresentado por Nicolau Vergueiro.

Aberto o debate, o marquês de Barbacena pediu a palavra para reforçar a enorme utilidade do projeto em pauta. Nas palavras do senador, era grande o “furor de emigrar” na Europa, bastando apenas que se proporcionassem os meios de transporte para que chegassem “aos nossos portos mais homens brancos do que pretos”²³⁵. No entanto, o marquês advertia ser “preciso, sobretudo, que assim como os empenhadores de homens escravos tinham seguro o lucro do seu trabalho, também estes, que transportam homens livres, tenham certo o pagamento das despesas e dinheiro que adiantam”²³⁶.

O projeto, ainda de acordo com o marquês, tinha o mérito de obrigar, com pena de prisão, os estrangeiros a trabalhar para pagar as despesas e o dinheiro adiantados. Por todas essas razões, em suas palavras, “teremos homens industriosos e devemos então fazer desaparecer essa ideia de preocupação de escravos, que é um prejuízo; só então nós seremos ricos e removeremos de nossas famílias o contato dos escravos, que é imoral”²³⁷.

Pelo projeto, ficava determinada a manutenção, pela autoridade pública, do “contrato pelo qual um brasileiro ou estrangeiro, dentro ou fora do Império, se obriga a prestar serviços por tempo determinado ou empreitada, havendo adiantamento no todo ou em parte dos jornais, soldada ou preço estipulados”²³⁸. Muito embora o projeto oferecesse garantias aos trabalhadores contratados, a principal preocupação, evidentemente, era assegurar os interesses dos empresários que os contratassem.

²³⁴ José Inácio Borges, sessão de 22 de maio de 1830. *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1830, livro 1. Rio de Janeiro, 1914, p. 125.

²³⁵ Marquês de Barbacena, sessão de 17 de junho de 1830. *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1830, livro 1. Rio de Janeiro, 1914, p. 276.

²³⁶ Idem, *ibidem*.

²³⁷ Idem, *ibidem*.

²³⁸ Artigo 1º do projeto de lei sobre contratos, sessão de 17 de junho de 1830. *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1830, livro 1. Rio de Janeiro, 1914, p. 275.

Assim, pelo artigo 2º, o contrato seria transferível a terceiros, desde que não piorasse a condição do trabalhador e mediante o pagamento “dos serviços prestados pelo preço contratado mais a metade”²³⁹. Caso não fossem satisfeitas as condições do contrato, o empresário poderia ser preso “se em dois dias depois da condenação, não fize[sse] efetivamente o pagamento ou não presta[sse] caução suficiente”²⁴⁰. De acordo com o autor do projeto, a possibilidade de transferência do contrato era importante “porque o principal objeto da lei é mandar vir colonos de fora”²⁴¹, e poderia acontecer de o contratante prescindir dos serviços contratados.

Ainda segundo o projeto em discussão, o trabalhador também poderia “negar-se à prestação dos serviços” uma vez restituídos “os recebimentos adiantados, descontados os serviços prestados” e mediante o pagamento da “metade do que ganharia se cumprisse o contrato por inteiro”²⁴². Se não fossem satisfeitas as condições legais, o contratado poderia ser constrangido, pelo juiz de paz, “à prestação dos serviços estipulados, castigando-o correccionalmente com prisão; e depois de três correções ineficazes”²⁴³, seria condenado a “trabalhar em prisão até indenizar o empresário”.

O artigo, tido pelo marquês de Barbacena como uma consequência do anterior, dificilmente pode ser visto como uma forma de equilibrar a balança entre as partes do contrato, já que o contratado provavelmente não teria condições de restituir os valores adiantados mais 50% do total que receberia. Este fator foi lembrado por Vergueiro, que observou que os trabalhadores não tinham dinheiro para pagar a rescisão do contrato, do contrário, não se sujeitariam a ele²⁴⁴. Por essa razão, seriam obrigados a pagar com a própria pessoa e, depois de aplicados os meios correccionais, pagariam na prisão. O marquês de Barbacena, defendendo o projeto, afirmou estar certo de que o “homem recolhido à prisão”²⁴⁵ preferiria trabalhar em liberdade, razão pela qual não haveria o risco de superlotação ou falta de praças onde alocar os infratores.

O projeto previa, ainda, que o trabalhador que se evadisse ao contrato ou se ausentasse do local de trabalho “seria a ele reconduzido preso por deprecada do juiz de paz, provando-se

²³⁹ Artigo 2º do projeto de lei sobre contratos. *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1830, livro 1. Rio de Janeiro, 1914, p. 276.

²⁴⁰ Idem, *ibidem*.

²⁴¹ Nicolau de Campos Vergueiro, sessão de 17 de junho de 1830. *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1830, livro 1. Rio de Janeiro, 1914, p. 276.

²⁴² Artigo 3º do projeto de lei sobre contratos. *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1830, livro 1. Rio de Janeiro, 1914, p. 276.

²⁴³ Artigo 4º do projeto de lei sobre contratos. *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1830, livro 1. Rio de Janeiro, 1914, p. 276.

²⁴⁴ Nicolau de Campos Vergueiro, sessão de 17 de junho de 1830. *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1830, livro 1. Rio de Janeiro, 1914, p. 277.

²⁴⁵ Marquês de Barbacena, sessão de 17 de junho de 1830. *Loc. Cit.*, p. 277.

na presença deste o contrato e a infração”²⁴⁶. Durante a discussão, o senador Carlos Carneiro de Campos observou ser necessário estabelecer a natureza da prova²⁴⁷. Vergueiro, então, respondeu que não especificara o caráter escrito do contrato por ter se lembrado que seriam celebrados com “pessoas que não sabem escrever”²⁴⁸. Além disso, o senador alegou querer que a lei compreendesse não apenas os contratos celebrados fora do Império, mas também aqueles feitos com “os que cá estão”²⁴⁹. Com esses, os contratos nem sempre eram escritos. Era preciso, contudo, sujeitá-los também ao rigor das leis, pois “esta gente, que se aluga, ordinariamente não cumpre o que diz: vão-se embora, vão gastar o dinheiro que receberam”²⁵⁰. Carneiro de Campos reforçou a necessidade de se fixar a forma escrita dos contratos, uma vez que, em sua opinião: “se for rústico o homem, quanto mais rústico for, tanto mais segurança deve ter. As palavras se esquecem”²⁵¹. Por fim, então, consagrou-se a formalidade do contrato escrito.

Antes de ser dada por encerrada a discussão, o marquês de Barbacena observou que “esta lei, que tão útil é, não preenche os seus fins sem haver sociedades que se encarreguem da sua execução, o que eu espero que se faça em breve”²⁵². Dessa última frase e de tudo o mais que se pôde observar até aqui, fica claro que o projeto visava especialmente regulamentar o trabalho de imigrantes europeus²⁵³ que as companhias ou sociedades – que se haveriam de fundar – iriam buscar, sem esquecer o trabalhador nacional, cujo serviço era, por vezes, alugado. De todo modo, a preocupação era com a formação de um mercado de trabalho composto por indivíduos que não os africanos escravizados. Perante a desconfiança das elites políticas e econômicas do Brasil com relação ao trabalhador ‘livre’, o projeto oferecia mecanismos de coerção não-econômica capazes de assegurar que, findo o tráfico negreiro, não fossem paralisadas as atividades produtivas do país.

No dia 12 de julho de 1830, realizou-se, finalmente, a terceira e última discussão do projeto no Senado. Neste momento, o objetivo era aprová-lo com a emenda feita durante a segunda discussão, quando se considerou necessário explicitar que os contratos celebrados com

²⁴⁶ Artigo 5º do projeto de lei sobre contratos. *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1830, livro 1. Rio de Janeiro, 1914, p. 277.

²⁴⁷ Carlos Carneiro de Campos, sessão de 17 de junho de 1830. Loc. Cit., p. 277.

²⁴⁸ Nicolau de Campos Vergueiro, sessão de 17 de junho de 1830. Loc. Cit., p. 278.

²⁴⁹ Idem, *ibidem*.

²⁵⁰ Idem, *ibidem*.

²⁵¹ Carlos Carneiro de Campos, sessão de 17 de junho de 1830. Loc. Cit., p. 278.

²⁵² Marquês de Barbacena, sessão de 17 de junho de 1830, *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1830, livro 1. Rio de Janeiro, 1914, p. 278.

²⁵³ Estamos, portanto, de acordo com a afirmação de Mendonça: “Embora o projeto apresentado por Nicolau Pereira de Campos Vergueiro abrangesse contratos feitos com brasileiros ou estrangeiros, indistintamente, o que ele e seus colegas de Senado tinham de fato em vista ao debaterem a proposta eram situações envolvendo estrangeiros que, uma vez suprimido o tráfico, dividissem com os escravos as tarefas por estes realizadas”. MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. Leis para ‘os que se irão buscar’: imigrantes e relações de trabalho no século XIX brasileiro, *História: questões e debates*, n. 56, p. 63-85, jan./jun. 2012, p. 67.

trabalhadores nacionais ou estrangeiros só teriam valor caso fossem escritos. Na sessão de 12 de julho, o senador Nicolau Vergueiro, autor da proposta original, justificou a emenda argumentando que, ao se dizer ‘contrato escrito’, o verbal deixava de ter valor. Desta forma, dava-se “uma garantia a esses contratos, estabelecendo para isso a pena de prisão, que as nossas leis não admitem por dívidas; visto que aqueles que contratam serviços pessoais não têm de ordinário outra hipoteca a dar além de sua pessoa”²⁵⁴. Ou seja, quando aprovada, a lei forneceria aos contratantes um dispositivo capaz de coagir os contratados à execução das tarefas acordadas como forma de devolver as quantias adiantadas. A possibilidade de encarceramento por não cumprimento do contrato escrito era tida como necessária para os empresários terem a certeza do retorno do investimento, uma vez que não podiam recorrer à prisão por endividamento. Assim defendida a emenda, o projeto foi aprovado e encaminhado à Câmara dos Deputados.

Na Câmara, foram propostas emendas debatidas no dia 25 de agosto de 1830. Discutiu-se a possibilidade de empresários irem à África contratar, ao abrigo da lei, indivíduos africanos para trabalharem no Brasil de forma livre. A ideia foi rejeitada sob diferentes argumentos. O deputado Evaristo Ferreira da Veiga afirmou que “muitas pessoas saberão abusar da lei sob pretexto de chamar gente trabalhadora”²⁵⁵ e prosseguiu: “por esta razão julgo que esta emenda que estende os contratos aos bárbaros africanos é uma emenda que não deve passar na lei”²⁵⁶. O deputado Paulino de Albuquerque direcionou seu argumento em outro sentido. Em suas palavras: “quanto à emenda sobre os bárbaros africanos, eu me pronuncio contra ela, estou persuadido que a raça do Brasil venha a ser algum dia a única a fazer desaparecer esta raça de homens pardos: pois que eles não são nocivos ao Brasil na qualidade de escravos, mas sim na qualidade de pardos”²⁵⁷.

Outro aspecto debatido relacionava-se à ignorância dos estrangeiros quanto ao conteúdo da lei. José Antônio da Silva Maia, buscando um mecanismo que impedisse os imigrantes de alegarem desconhecimento da lei, propôs que fosse, obrigatoriamente, traduzida para a língua do país onde o contrato fosse celebrado e anexada a este²⁵⁸. A proposta encontrou resistência de alguns deputados, como Antônio Rebouças, para quem a obrigatoriedade de tradução do texto legal seria inexecutável e poderia inviabilizar a celebração dos contratos em alguns países²⁵⁹. Numa linha de preocupação semelhante àquela apresentada por Maia, o deputado

²⁵⁴ Nicolau de Campos Vergueiro, sessão de 12 de julho de 1830. *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1830, livro 1. Rio de Janeiro, 1914, p. 391-2.

²⁵⁵ Evaristo Ferreira da Veiga, sessão de 25 de agosto de 1830. *Anais do Parlamento Brasileiro – Câmara dos Deputados*, ano de 1830, tomo II. Rio de Janeiro: Tipografia de H.J. Pinto, 1878, p. 422.

²⁵⁶ Idem, *ibidem*.

²⁵⁷ Paulino de Albuquerque, sessão de 25 de agosto de 1830. *Loc. Cit.*, p. 426.

²⁵⁸ José Antônio da Silva Maia, sessão de 25 de agosto de 1830. *Loc. Cit.*, p. 422.

²⁵⁹ Antônio Pereira Rebouças, sessão de 25 de agosto de 1830. *Loc. Cit.*, p. 422-3.

Ferreira França propôs que a lei estabelecesse que os contratados soubessem ler e escrever, como forma de se evitar que os contratos fossem celebrados “sobre a sua ignorância”²⁶⁰.

Ainda buscando garantir alguma proteção aos contratados, Ferreira França sugeriu que pela lei “o salário do prestador de serviços deve[ria] ser pelo menos o dobro que o salário do homem escravo no Brasil”²⁶¹. O deputado defendeu sua proposta alegando que “alguns contratos com que têm vindo para o Brasil homens livres” estabeleciam “salários tão pequenos que eles têm valor para desfazerem os seus contratos e alguns têm feito anulação”²⁶². Ferreira França argumentou ainda dizendo ter visto na sua “terra alguns [colonos] impossibilitados pela doença e depois pela morte”²⁶³. Era necessário, aos olhos do deputado, que se dessem garantias ao contratado “porque de certo ele arrisca muito, pois que arrisca a perder a vida na viagem, perde as funções da pátria, ausenta-se do lugar onde tem crescido com força e com saúde”²⁶⁴. E arrematou: “Aquele que se vai ajustar, vai-se entregar à escravidão”²⁶⁵.

A preocupação de Ferreira França com o bem-estar dos contratados não foi partilhada pelos demais deputados. Bernardo Pereira de Vasconcellos, que já tinha declarado ser contra quaisquer emendas por julgar urgente a aprovação da lei sem que precisasse retornar ao Senado, tomou a palavra para defender o contratante que se arriscava, evidenciando a desconfiança com o trabalho livre: “Ajusto um criado por 10\$ e dou-lhos, adiantados, o criado emprega desses 10\$, 8\$ ou 4\$, e lucrando com eles, vem depois de alguns dias dar-me os 10\$ e diz: passe muito bem, e fica com o lucro dos 10\$ e desonera-se assim da sua palavra?”²⁶⁶.

Por fim, o projeto com algumas emendas retornou ao Senado, onde foi aprovado sem mais discussão e enviado ao Imperador²⁶⁷. No dia 13 de setembro de 1830 foi, então, publicada a lei que “regula o contrato por escrito sobre prestação de serviços feitos por brasileiro ou estrangeiro dentro e fora do Império”²⁶⁸. A redação final manteve-se muito semelhante ao texto original de autoria de Nicolau Vergueiro. Importa observar a possibilidade de transferência do contrato, estabelecida no artigo 2º, mediante pagamento dos serviços prestados mais a metade

²⁶⁰ Antônio Ferreira França, sessão de 25 de agosto de 1830. Loc. Cit., p. 424.

²⁶¹ Idem, p. 425.

²⁶² Idem, ibidem.

²⁶³ Idem, ibidem.

²⁶⁴ Idem, ibidem.

²⁶⁵ Idem, ibidem.

²⁶⁶ Bernardo Pereira de Vasconcelos, sessão de 25 de agosto de 1830. *Anais do Parlamento Brasileiro – Câmara dos Deputados*, ano de 1830, tomo II. Rio de Janeiro: Tipografia de H.J. Pinto, 1878, p. 425.

²⁶⁷ Na sessão de 25 de agosto de 1830 da Câmara dos Deputados “aprovou-se a redação da emenda ao projeto de lei vindo do Senado, sobre prestação de serviços, para se remeter ao Senado com o respectivo projeto”. Loc. Cit., p. 431. Na sessão de 31 de agosto de 1830 do Senado, foram aprovadas sem impugnação as emendas feitas pela Câmara dos Deputados ao projeto de lei relativo ao contrato de locação de serviços e remetidas com o projeto afim de subirem à sanção imperial. *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1830, livro 2. Rio de Janeiro, 1914, p. 241.

²⁶⁸ Lei de 13 de setembro de 1830. *Coleção das leis do Império do Brasil – 1830*, vol. I, pt. I, p. 33.

do preço contratado e a obrigatoriedade de o contratado restituir os valores adiantados mais a metade do que ainda receberia, caso se negasse a cumprir o contrato – do contrário, poderia ser obrigado a trabalhar em prisão.

Em decorrência do debate ocorrido na Câmara dos Deputados, o artigo 7º esclarecia que “o contrato mantido pela presente lei não poderá celebrar-se, debaixo de qualquer pretexto que seja, com os africanos bárbaros, à exceção daqueles que atualmente existem no Brasil”²⁶⁹. As demais emendas propostas, como a obrigatoriedade de se traduzir a lei para a língua do país onde o contrato fosse celebrado, ou a determinação de que o salário fosse maior do que aquele pago aos escravizados ficaram de fora da redação final da lei. Ou seja, por um lado, foram recusadas as medidas que previam uma maior garantia aos trabalhadores contratados ao abrigo da lei de 1830; por outro, o diploma legalizou “a prisão por dívida contraída pelos trabalhadores e reconhecida em contratos de trabalho”²⁷⁰ – muito embora o código criminal aprovado em dezembro daquele mesmo ano não caracterizasse as dívidas como um crime contra a propriedade.

Importa, agora, chamar a atenção para a concomitância entre a aprovação da lei dos contratos e o adiamento (equivalente à não aprovação), no Senado, de um projeto de lei relativo ao estabelecimento de colônias de estrangeiros formulado em 1827 e recuperado por sugestão do marquês de Barbacena. Juntos os dois acontecimentos – a publicação da lei e o adiamento do debate do projeto – consagraram os moldes em que deveria ocorrer a imigração de mão de obra europeia no Brasil. A discussão, em 1830, do projeto de 1827 parece não ter chamado a atenção da historiografia. Nem mesmo Pérez Meléndez, que analisou esse projeto, constatou que ele foi recuperado quando da discussão da lei dos contratos, tendo chegado à terceira discussão, quando foi adiado.

Na sessão de 17 de junho, finda a 2ª discussão do projeto relativo aos contratos, o marquês de Barbacena apresentou o seguinte requerimento:

Ouvi dizer que há outra lei de colonização, proposta aqui há dois anos e que ainda não foi discutida, e que tem artigos muito bons e conexos com a matéria desta lei [dos contratos]. Assim, enquanto esperamos pela 3ª discussão desta, poderia V. Ex. fazer que discutíssemos a outra e que, combinada com esta, talvez saísse uma lei mais perfeita; porque esta lei, que tão útil é, não preenche os seus fins sem haver sociedades que se encarreguem de sua execução, o que espero que se faça em breve²⁷¹.

²⁶⁹ Artigo 7º da lei de 13 de setembro de 1830. Loc. Cit., p. 33.

²⁷⁰ MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. Leis para ‘os que se irão buscar’ – imigrantes e relações de trabalho no século XIX brasileiro. *História: questões e debates*. Curitiba, nº 56, jan./jun. 2012, p. 63-85, p. 77.

²⁷¹ Marquês de Barbacena, sessão de 17 de junho de 1830. *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1830, livro 1. Rio de Janeiro, 1914, p. 278.

O senador referia-se ao “plano para atrair e estabelecer colonos estrangeiros no Brasil”²⁷², redigido por Pedro Machado de Miranda Malheiro, administrador da colônia de Nova Friburgo, o qual foi levado ao conhecimento do Senado pelo ministro do Império, Visconde de São Leopoldo, na sessão de 7 de maio de 1827. No mesmo dia, o ministro remeteu também o Projeto de Colonização, “assinado por três membros da comissão criada em 2 de dezembro de 1825 para propor algum [projeto] aplicável a todas as províncias do Império”²⁷³. Os signatários do projeto eram João Antônio Rodrigues de Carvalho, Manuel José de Souza França e Januário da Cunha Barbosa. A referida comissão fora formada por iniciativa do marquês de Barbacena, então ministro do Tesouro, com o objetivo de “esboçar uma política de colonização para todo o Império”²⁷⁴. No entanto, devido a desentendimentos entre os membros participantes²⁷⁵, foram elaborados dois projetos distintos, ambos enviados à Comissão sobre Catequese Indígena, Estatística e Colonização do Senado.

No dia 18 de junho de 1827, o marquês de Santo Amaro solicitou que os membros da Comissão de Estatística apresentassem o parecer acerca dos projetos remetidos pelo governo. A seu ver, era fundamental que se desse “andamento a este negócio”²⁷⁶, pois “o tráfico da escravidão brevemente vai expirar” e era “necessário cuidar em suprir a falta dos braços que tirávamos da Costa da África”²⁷⁷. O projeto de lei de autoria de Pedro Miranda Malheiro foi finalmente lido na sessão de 30 de junho de 1827²⁷⁸.

Composta por 18 artigos, a proposta previa que os agentes diplomáticos brasileiros facilitassem a emigração de europeus para o Brasil, assegurando os bons costumes e a robustez dos voluntários. Os interessados seriam divididos entre os que quisessem se estabelecer em terras fornecidas pelo Estado e aqueles que emigrassem para prestar serviços a quem os encomendasse. Os primeiros poderiam escolher onde se instalar a partir dos mapas de terras devolutas da província onde aportassem. O projeto estabelecia o tamanho das datas a serem concedidas, bem como as condições da concessão de terras, mas silenciava sobre as obrigações ou direitos dos estrangeiros que entrassem no Brasil como ‘prestadores de serviços’.

²⁷² Visconde de São Leopoldo, sessão de 7 de maio de 1827. *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1827, livro 1. Rio de Janeiro, 1910, p. 21.

²⁷³ Idem, *ibidem*.

²⁷⁴ PÉREZ MELÉNDEZ, José Juan. Reconsiderando a política de colonização no Brasil Imperial: os anos da Regência e o mundo externo. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 34, nº 68, 2014, p. 35-60, p. 40.

²⁷⁵ Segundo Pérez Meléndez, Miranda Malheiro, que também fazia parte da comissão originalmente formada, se opôs à proposta dos demais membros, razão pela qual enviou uma proposta à parte. PÉREZ MELÉNDEZ, José Juan. *The business of peopling: colonization and politics in Imperial Brazil, 1822-1860*. Tese (Doutorado em História) – Faculty of the Division of Social Sciences, University of Chicago, Illinois, 2016, p. 137.

²⁷⁶ Marquês de Santo Amaro, sessão de 18 de junho de 1827. *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1827, livro 1. Rio de Janeiro, 1910, p. 263.

²⁷⁷ Idem, *ibidem*.

²⁷⁸ Projeto de lei sobre colonização, sessão de 30 de junho de 1827. *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1827, livro 1. Rio de Janeiro, 1910, p. 330-1.

No dia 19 de julho de 1827, o projeto, cujo objetivo era “chamar ao Brasil os braços que desgraçadamente lhe faltam”, foi aprovado para a segunda discussão. No dia seguinte, foi lido, pelo relator da comissão de colonização, o Regimento da Direção Central e Comissões Coloniais²⁷⁹, em aditamento ao projeto de lei de colonização de estrangeiros. Este detalhava a forma de administração das colônias de estrangeiros, a divisão das terras coloniais, bem como as exigências a serem cumpridas pelos interessados junto às autoridades diplomáticas brasileiras nos países da Europa. Apesar de serem consideradas propostas urgentes e fundamentais, a discussão não foi adiante²⁸⁰, até que o marquês de Barbacena se lembrasse de recuperá-las em 1830.

No dia 22 de junho de 1830, apenas cinco dias depois do requerimento apresentado pelo senador, o projeto de lei de colonização, elaborado em 1827 por Pedro Miranda Malheiro, entrou em discussão no Senado. O debate opôs visões distintas quanto aos objetivos da introdução de europeus no território brasileiro e quanto às estratégias para incentivar a imigração. Alguns senadores, como Nicolau de Campos Vergueiro, se opuseram à concessão de terras aos estrangeiros, que deveriam apenas prover braços e suprir a ausência de escravizados – e não se tornarem proprietários. Outros defenderam a necessidade de se oferecerem privilégios e benefícios capazes de atrair os europeus industriais ao Brasil, não apenas para substituir os escravizados, mas também para ocupar e povoar o país. Assim, pode-se afirmar que o debate sobre a imigração no início da década de 1830 opôs aqueles preocupados com o controle e manutenção dos trabalhadores livres e os que defendiam estratégias de atração de estrangeiros para povoar o vasto território nacional.

Aberta a discussão do projeto de colonização na sessão do dia 22 de junho de 1830, o primeiro senador a se posicionar foi Nicolau de Campos Vergueiro, que logo afirmou: “Eu não vejo coisa alguma por que este projeto deve ser admitido. Pois nós temos agora de ir dando

²⁷⁹ Assinado pelo visconde de Alcântara, Antônio Vieira da Soledade e por Antônio Gonçalves Gomide, o Regimento foi elaborado com base no Projeto de Colonização, redigido pelos membros da comissão de 1825 e apresentado em maio de 1827 pelo ministro do Império ao Senado. PÉREZ MELÉNDEZ, José Juan. *The business of peopling: colonization and politics in Imperial Brazil, 1822-1860*. Tese (Doutorado em História) – Faculty of the Division of Social Sciences, University of Chicago, Illinois, 2016, p. 138.

²⁸⁰ Segundo Pérez Meléndez: “protelações costumeiras travavam a audiência do plano no Senado: a Comissão sobre Catequese Indígena, Estatística e Colonização afirmava necessitar de mais informações antes de apresentar seu parecer sobre essa proposta de colonização, a primeira que abrangia todo o Império”. PÉREZ MELÉNDEZ, José Juan. Reconsiderando a política de colonização no Brasil Imperial: os anos da Regência e o mundo externo. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 34, nº 68, 2014, p. 35-60, p. 40. Em sua tese de doutorado, Pérez Meléndez apresenta outra razão para o abandono dos projetos de 1827. Segundo o autor, pouco depois da proposta de colonização ter sido recuperada para a discussão em abril de 1828, o regimento irlandês da Corte iniciou um motim armado o que alterou o tom das discussões sobre o assunto no Parlamento. PÉREZ MELÉNDEZ, José Juan. *The business of peopling: colonization and politics in Imperial Brazil, 1822-1860*. Tese (Doutorado em História) – Faculty of the Division of Social Sciences, University of Chicago, Illinois, 2016, p. 139.

terras a quem as quiser?”²⁸¹. Vergueiro prosseguiu argumentando, enfaticamente: “o que nós precisamos é de braços para os trabalhos e é disto que devemos cuidar, porque é necessário suprir a falta da escravatura, e não é por este modo que este fim se há de conseguir”²⁸². Fica evidente, assim, que o senador – responsável pelo projeto sobre os contratos a serem estabelecidos com trabalhadores nacionais ou estrangeiros – se opunha à concessão de terras a colonos, os quais deveriam trabalhar para outrem de modo a assegurar a mão de obra que faria falta ao país quando da interdição do ingresso de africanos escravizados.

Vergueiro foi, contudo, voto vencido. Os demais senadores que interviram no debate – mesmo aqueles que apresentaram ressalvas ao projeto – defenderam que se passasse à segunda discussão para que se emendassem os artigos menos vantajosos. Aos argumentos apresentados por Vergueiro, para quem o país precisava “de mais braços para os [nossos] proprietários poderem trabalhar”²⁸³, opuseram-se os senadores para os quais era necessário um plano de ocupação e povoamento do território brasileiro. Para Antônio Gonçalves Gomide, o projeto redigido em 1827 era de grande vantagem por entender que “da rotação do terreno que temos inculto [...] há de resultar grande riqueza”²⁸⁴.

O conde de Lages defendeu também que se aprovasse o projeto, o qual teria “por fins objetos de tanta importância” como “o aumento da população e civilização”²⁸⁵ do Brasil. Da mesma forma, para o marquês de Caravelas era preciso que o projeto fosse adiante porque o Brasil não precisava apenas de braços, “mas de braços industriosos”²⁸⁶, os quais não viriam sem que lhes fossem concedidos favores e “graças maiores”. A seu ver, passara já o tempo em que se gastava um “imenso capital” para buscar “bárbaros”²⁸⁷. Enquanto o conde e o marquês enfatizavam a importância de se encontrar formas de atrair os europeus para o Brasil, a preocupação de Vergueiro – evidente com o projeto de lei dos contratos – referia-se aos mecanismos de manutenção dos trabalhadores livres (preferencialmente estrangeiros) pelos empresários que os contratassem.

O marquês de Barbacena, que ‘desengavetou’ a proposta, votou favoravelmente à continuação do debate por considerar “toleráveis” alguns dos artigos do projeto que, em suas

²⁸¹ Nicolau de Campos Vergueiro, sessão de 22 de junho de 1830. *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1830, livro 1. Rio de Janeiro, 1914, p. 298.

²⁸² Idem, *ibidem*.

²⁸³ Idem, p. 299.

²⁸⁴ Antônio Gonçalves Gomide, sessão de 22 de junho de 1830. *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1830, livro 1. Rio de Janeiro, 1914, p. 298.

²⁸⁵ Conde de Lages, sessão de 22 de junho de 1830. *Loc. Cit.*, p. 300.

²⁸⁶ Marquês de Caravelas, sessão de 22 de junho de 1830. *Loc. Cit.*, p. 301.

²⁸⁷ Idem, *ibidem*.

palavras, pensara “que tivesse alguma coisa útil”²⁸⁸; e alegou que mostraria “a seu tempo, que este não é o meio de procurar homens de trabalho para suprimirem a falta da escravatura”²⁸⁹.

Aprovado quanto aos objetivos e princípios gerais, o projeto voltou a ser discutido no Senado nas sessões de 5 a 9 de julho de 1830. Não cabe aqui a análise da discussão de cada um dos 18 artigos. Interessa, contudo, observar alguns pontos de discórdia. Uma vez mais, debateram-se os diferentes objetivos almejados com a introdução de estrangeiros no país. O senador Saturnino de Souza e Oliveira bem sintetizou a contenda: “Diz[-se] que [o projeto] é para vir convidá-los [os estrangeiros] a vir, afim de suprirem a falta de braços consequente da abolição da escravatura; mas é um engano, porque estes não vêm cá fazer as vezes dos escravos; vêm ser proprietários e fazendeiros, como podem ser os nacionais”²⁹⁰. O marquês de Palma lembrou que “o fim deste projeto não é só chamar braços para ao Brasil, como também a indústria e capitais”²⁹¹ e apontou para o caminho que, naquele momento, ao que tudo indicava, viria a ser adotado para a efetiva atração de europeus ao Brasil.

Restava, no entanto, estabelecer o meio pelo qual esses estrangeiros seriam mobilizados. Duvidando do interesse e habilidade dos agentes diplomáticos brasileiros para realizarem a tarefa, o marquês de Caravelas defendeu a criação de empresas e companhias, como fizeram os Estados Unidos. De acordo com a descrição fornecida pelo senador, “nos Estados Unidos assim se faz: formam-se Companhias e estas respondem pela qualidade da gente que se vai buscar, isto é, que tenham robustez, indústria, atividade, etc”²⁹². Para o marquês, não se deveria duvidar da possibilidade de se formarem companhias semelhantes no Brasil. Em suas palavras:

Não desanimemos na formação dessas companhias. Não se formavam elas para irem buscar estrangeiros à Costa da África? Pois o mesmo acontecerá agora com esses estrangeiros livres, porque nisto elas também têm interesse; e o interesse que movia aquela expedição há de mover essa. O que os nossos diplomatas podem fazer é cooperar fazendo desaprovar na Europa esses prejuízos espalhados de propósito por nações que, receosas de diminuir a sua população, assim fazem uma terrível pintura das terras do Brasil²⁹³.

A intervenção do marquês de Caravelas levantou uma questão que marcou o debate sobre a imigração no Brasil pelas cinco décadas seguintes até que, depois de diversas experiências, se consagrasse o modelo de imigração subvencionada no fim do XIX. Em julho de 1830, apesar da defesa da iniciativa privada feita pelo marquês de Caravelas, o Senado

²⁸⁸ Marquês de Barbacena, sessão de 22 de junho de 1830. Loc. Cit., p. 301.

²⁸⁹ Idem, *ibidem*.

²⁹⁰ Saturnino de Souza e Oliveira, sessão de 6 de julho de 1830. Loc. Cit., p. 373.

²⁹¹ Marquês de Palma, sessão de 6 de julho de 1830. Loc. Cit., p. 373.

²⁹² Marquês de Caravelas, sessão de 6 de julho de 1830. *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1830, livro 1. Rio de Janeiro, 1914, p. 374.

²⁹³ Idem, *ibidem*.

inclinava-se a conferir ao Estado a responsabilidade de atrair os europeus, os quais deveriam vir não apenas para prestar serviços a quem os quisesse contratar, mas também para que contribuíssem com a povoação do território brasileiro por meio da aquisição de terras devolutas.

Em agosto de 1830, o projeto de 1827 finalmente chegava à terceira discussão. No entanto, o adiamento foi opinião consensual entre todos os senadores que intervieram no debate. O marquês de Palma lembrou que já na primeira discussão mencionara a necessidade de se aprovar, primeiro, uma lei de sesmarias, visto que a doação destas estava suspensa, sendo, portanto, impossível concederem-se terras a estrangeiros²⁹⁴. Nicolau de Campos Vergueiro, que desde o início se opusera veementemente à lei de colonização, apoiou o adiamento argumentando ser necessário, primeiro, cuidar dos interesses dos nacionais para depois estender as benesses aos estrangeiros.

Para o senador, não era necessário oferecer vantagens aos estrangeiros, mas boas leis, pois que a emigração de europeus para a América seria um fenômeno natural, decorrente da situação em que se encontrava o velho continente²⁹⁵. Também o marquês de Caravelas foi favorável ao adiamento da votação do projeto. Apesar de discordar de Vergueiro, quanto a ser desnecessário oferecer regalias aos estrangeiros, o marquês afirmou que havia, ainda, um grande desconhecimento sobre o Brasil e perguntou: “como é que nós temos de dar o que não conhecemos?”²⁹⁶. Na sequência da intervenção do marquês de Caravelas, a sessão foi encerrada. O adiamento da discussão do projeto foi, então, votado no dia 7 de agosto, sem qualquer impugnação²⁹⁷.

Não foi possível identificar os motivos que levaram o Senado a não dar prosseguimento à discussão do projeto, visto que, menos de um mês antes, muitos dos senadores que se levantaram para defender o adiamento haviam votado a favor da proposta elaborada em 1827. De todo modo, interessa observar que, da contenda envolvendo uma possível concessão de terras a estrangeiros, foi a proposta do senador Nicolau Vergueiro que saiu vitoriosa.

Assim, ainda antes da lei do orçamento de 15 de dezembro, o Senado barrava um modelo de colonização com base no povoamento do território e na transformação de imigrantes em proprietários, como forma de atraí-los ao país. Enquanto isso, o projeto de autoria de Vergueiro, relativo aos contratos a serem estabelecidos com nacionais e estrangeiros, era aprovado na Câmara dos Deputados. Consagrava-se, então, a ênfase nas formas de controle dos

²⁹⁴ Marquês de São João de Palma, sessão de 05 de agosto de 1830. *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1830, livro 2. Rio de Janeiro, 1914, p. 94.

²⁹⁵ Nicolau de Campos Vergueiro, sessão de 05 de agosto de 1830. *Anais do Senado do Império do Brasil*, ano de 1830, livro 2. Rio de Janeiro, 1914, p. 95.

²⁹⁶ Marquês de Caravelas, sessão de 05 de agosto de 1830. *Loc. Cit.*, p. 96.

²⁹⁷ Sessão de 7 de agosto de 1830. *Loc. Cit.*, p. 108.

trabalhadores livres em detrimento das preocupações relativas à atração dos estrangeiros e ao povoamento do território. Dessa forma, o Parlamento brasileiro optava por um modelo de imigração muito semelhante ao anglo-saxão que ficou conhecido como *indentured labor*²⁹⁸.

Assim, conforme já demonstrado em outra ocasião²⁹⁹, duas décadas antes de a Lei de Terras assegurar que os imigrantes europeus servissem de mão de obra nas lavouras de café para só depois adquirirem as próprias terras, o Parlamento brasileiro já estabelecera que os estrangeiros participariam da formação de um mercado de mão de obra composto por indivíduos despossuídos, controlados e coagidos ao cumprimento dos contratos sob pena de prisão, de modo a garantir as atividades produtivas num cenário de escassez de africanos escravizados. A política do contrabando, juntamente com a segunda escravidão, retardou esse processo ao manter o tráfico negreiro por mais duas décadas. No entanto, pode-se afirmar que, em 1830, já estavam dadas as cartas do modelo de imigração que viria, posteriormente, a ser seguido pelo Brasil.

²⁹⁸ As semelhanças entre a contratação de imigrantes açorianos presos a um contrato pelo qual se obrigavam a trabalhar para quitar as dívidas da viagem e o *indentured labor* foram bem examinadas por André Jorge Melo Nicolau (*Colonos precisam-se: a ‘escravatura branca’ no quadro da emigração açoriana para o Brasil, 1835-1873*. Dissertação [Mestrado em História Contemporânea] – Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Porto, 2019). As semelhanças entre o “contrato *enganchado*” e a “mão de obra contratada para a América do Norte no século XVIII e o princípio do XIX” foram observadas também por: KLEIN, Herbert S. A integração social e económica dos imigrantes portugueses no Brasil nos finais do século XIX e no século XX. *Análise Social*. Lisboa, vol. XXVIII (121), 1993, p. 235-265, p. 243. O termo *indentured labor* tem sido traduzido como trabalho contratado e refere-se a um modelo de imigração largamente utilizado nas colônias britânicas tanto nos séculos XVII e XVIII quanto no XIX e início do XX, pelo qual o imigrante era compelido ao trabalho pelo contrato. Sob esse sistema foram transportados milhares de asiáticos para inúmeros territórios, como: Estados Unidos, Canadá, Caribe Britânico, Caribe Francês, Austrália e Havaí. Sobre o *indentured labor* no século XIX, importa notar a observação feita por David Northrup, de acordo com a qual, muito embora esse modelo de imigração tenha uma longa história na colonização britânica nas Américas (segundo o autor, mais da metade dos europeus que migraram para as colônias britânicas nos séculos XVII e XVIII seriam *indentured*), aqueles que chegaram a partir da década de 1830 encontraram situações distintas das verificadas nos séculos precedentes. Enquanto estes últimos recebiam apenas o necessário à manutenção, os *indentured servants* do XIX recebiam salário além de hospedagem, cuidados médicos, roupas e alimentação. Além disso, segundo o autor, os novos *indentured* não eram sucessores diretos dos antigos, visto que entre uns e outros disseminou-se a escravização de africanos. Por essa razão, o *indentured labor* do XIX seria visto não como um sucessor da escravidão, mas como uma continuação disfarçada dessa instituição – o que indica que a associação entre o sistema de imigração contratada e a escravidão não era exclusividade portuguesa. (NORTHRUP, David. *Indentured labor in the age of Imperialism, 1834-1922*. New York: Cambridge University Press, 1995). Essa constatação foi feita também por Marco Aurélio dos Santos que, afirma: “o tráfico de *coolies* [generalização utilizada para se referir a várias culturas de asiáticos], ou, em outros termos, o transporte por meios coativos de mão de obra de um lugar para outro, foi comparado ao tráfico africano de escravos por muitos periodistas e analistas do século XIX”. (SANTOS, Marco Aurélio dos. Migrações e trabalho sob contrato no século XIX. *História*. São Paulo, vol. 36, ed. 12, 2017, p. 1-24, p. 6). Paulo Cesar Gonçalves, num artigo em que analisa a presença de trabalhadores engajados de Moçambique na Ilha Reunião, sublinhou que “apesar de o trabalho sob contrato expandir-se muito após a abolição do tráfico e da escravidão [...], cabe lembrar que essa forma de trabalho coexistiu com a escravidão e o infame comércio no Atlântico e, sobretudo, no Índico” (GONÇALVES, Paulo Cesar. Na vaga do trabalho escravo: o tráfico de trabalhadores engajados de Moçambique para a Ilha Reunião no pós-abolição da escravidão colonial francesa. *Topoi*. Rio de Janeiro, vol. 20, n° 42, set./dez. 2019, p. 578-603, p. 581).

²⁹⁹ GALVANESE, Marina Simões. Imigrantes açorianos na transição da escravatura para o trabalho livre no Brasil (décadas de 1830 e 1840). *Revista de História*. São Paulo. No prelo.

²⁹⁹ GALVANESE, Marina Simões. Imigrantes açorianos na transição da escravatura para o trabalho livre no Brasil (décadas de 1830 e 1840). *Revista de História*. São Paulo. No prelo.

1.2.2 Direitos e garantias aos empresários: a lei de locação de serviços de 1837

Ao contrário do que acreditava o senador Nicolau Vergueiro, os europeus não se deslocariam para o Brasil de forma natural. O transporte de trabalhadores despossuídos e dispostos aos riscos da travessia atlântica dependia da existência de uma rede organizada que viabilizasse as operações de recrutamento dos emigrantes nos países de origem e de transporte para o Brasil.

Conforme preconizado pelo marquês de Caravelas, o transporte de trabalhadores livres – assim como o de escravizados – mostrou-se um negócio potencialmente lucrativo que mobilizou figuras importantes da sociedade imperial e capitães de navios que passaram a conduzir um número crescente de colonos para os portos brasileiros. A lei de 1830, ao instituir formas de coação extra econômicas e ao possibilitar a transferência dos contratos a terceiros, criou condições favoráveis à contratação de trabalhadores e deu alguma garantia aos capitães de que, ao chegarem aos portos brasileiros, receberiam o valor da passagem adiantado aos indivíduos transportados.

No entanto, pouco tempo depois de formadas as primeiras companhias colonizadoras – da Bahia e do Rio de Janeiro –, ficaram evidentes as dificuldades de tal empresa. Almejando maiores garantias a quem contratasse os imigrantes transportados às custas da sociedade, a SPCRJ, ressentindo-se “de maiores proteções para o desempenho de suas atividades”³⁰⁰, reivindicou a aprovação de uma nova lei de locação de serviços capaz de “assegurar plenamente os direitos dos contratantes”³⁰¹. A representação enviada pela SPCRJ à Câmara dos Deputados, “propondo um projeto de lei sobre locação de serviços e pedindo a concessão de seis a oito léguas quadradas, divididas em seis sesmarias”³⁰², foi encaminhada à comissão de justiça civil.

da SPCRJ, pelos quais: (i) considerava conveniente que o projeto de locação de serviços proposto pela sociedade entrasse em discussão e (ii) sugeria a concessão das sesmarias.

Quanto ao projeto de concessão de terras, a comissão propôs uma resolução composta de quatro artigos, pela qual o governo ficava autorizado a conceder seis léguas de terras quadradas à SPCRJ, onde houvesse terras devolutas na província. Caberia à sociedade realizar a medição e demarcação das terras dentro de um prazo de quatro anos, bem como povoá-las e cultivá-las em dez anos. Caso não fossem satisfeitas essas condições, as terras poderiam ser

³⁰⁰ CRAVO, Télió A. et al. Imigração internacional e contratos de trabalho no Império do Brasil: colonos europeus na construção de estradas na década de 1830. *Almanack*. Guarulhos, nº 25, 2020, p. 1-34, p. 18.

³⁰¹ Idem, *ibidem*.

³⁰² Parecer da comissão de justiça civil, sessão de 1º de setembro de 1836. *Anais do Parlamento Brasileiro – Câmara dos Deputados*, ano de 1836, tomo II. Rio de Janeiro: Tipografia de Viúva Pinto & Filho, 1887, p. 237.

aforadas pelo governo³⁰³. Com relação à locação de serviços, a comissão apresentou um projeto de decreto com 18 artigos voltado especificamente para a contratação de estrangeiros, excetuando-se aqueles que se estabelecessem no Império por conta própria “sem precedência de contrato escrito por tempo determinado”³⁰⁴.

O projeto almejava dar maior garantia aos empresários que se arriscassem a introduzir imigrantes no país e àqueles que os contratassem. Pelo projeto, os contratados que se ausentassem do serviço antes do fim do tempo estipulado seriam presos onde quer que fossem encontrados e ficariam sob custódia até que fossem restituídos, em dobro, os valores devidos. Caso não pudessem pagar, seriam obrigados a servir o locatário de graça até o fim do tempo contratado. A proposta apresentada tinha, portanto, caráter ainda mais repressivo que a lei então vigente, e visava “assegurar que os imigrantes de fato trabalhariam para ressarcir as despesas de viagens pagas por quem os trouxera”³⁰⁵.

O projeto determinava, ainda, que seria considerada como justa causa a demissão do trabalhador antes do tempo estipulado no contrato por: (i) doença que o incapacitasse para o trabalho; (ii) condenação à prisão; (iii) embriaguez habitual; (iv) injúria proferida contra o locatário ou sua família; (v) inabilidade para o desempenho da função contratada. Nos dois primeiros casos, o contratado ficava isento de restituir qualquer valor adiantado ao locatário. Em todos os outros, o trabalhador deveria pagar a dívida restante sob pena de ser preso e obrigado a trabalhar em obras públicas até que saldasse a dívida. Na falta de obras públicas, poderia ser condenado à prisão com trabalho por um período nunca superior a dois anos. Apenas se a demissão ocorresse sem justa causa e antes do período determinado, o locatário deveria pagar os valores restantes ao contratado.

A proposta trazia também artigos que conferiam maior proteção aos imigrantes, provavelmente devido à resistência imposta pelas autoridades dos países de origem. Assim, o trabalhador ficava isento de pagamentos ou penas nos seguintes casos: (i) se o locatário não cumprisse com o contrato; (ii) se o locatário ferisse o trabalhador ou injuriasse sua mulher e filhos; (iii) se fossem dele exigidos serviços não compreendidos no contrato. Findo o tempo de serviço, ou rescindido o contrato por justa causa, o locador deveria receber do locatário um atestado que comprovasse estar quite com suas obrigações – no entanto, o projeto determinava

³⁰³ Proposta de resolução, sessão de 1º de setembro de 1836. Loc. Cit., 237.

³⁰⁴ Projeto de decreto, sessão de 1º de setembro de 1836. Loc. Cit., p. 237-9.

³⁰⁵ MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. Leis para ‘os que se irão buscar’ – imigrantes e relações de trabalho no século XIX brasileiro. *História: questões e debates*. Curitiba, nº 56, jan./jun. 2012, p. 63-85, p. 75.

que: “a falta deste título ser[ia] razão suficiente para presumir-se que o locador se ausentou indevidamente”³⁰⁶.

Ainda visando dar uma resposta à imagem negativa do Brasil que circulava nas regiões de origem dos imigrantes, o projeto apresentava condições para a contratação de menores de 21 anos. A proposta determinava que, no caso dos menores que viajavam desacompanhados de pais ou tutores, os contratos só seriam autorizados se assinados na presença de um curador. Para tanto, em todos os municípios onde fossem formadas sociedades de colonização deveria ser nomeado um curador pelo governo. Nos demais municípios, recorrer-se-ia ao curador dos órfãos.

Ficava estabelecido também que os menores não poderiam ser contratados por período que excedesse a menoridade e que só receberiam, durante o período do cumprimento do contrato, a metade do valor acordado; a outra metade seria entregue quando findo o tempo de serviço. Joseli Mendonça observou que, “à primeira vista, [as disposições relativas à contratação de menores], pareciam destinadas a protegê-los; mas [...] as companhias eram as mais amparadas”³⁰⁷. Isso porque se estabeleceu que quando o menor não apresentasse documento “a sua idade seria aquela que ele declarasse ter ou a que parecesse ter”³⁰⁸. Uma vez inserida essa informação no contrato, “nenhuma afirmação contraditória (nem mesmo se fosse documentada) poderia alterar a idade constante no contrato”³⁰⁹.

Além de determinar as situações de demissão por justa causa, bem como as penas previstas a quem infringisse os contratos, o projeto estabelecia as condições de transferência dos mesmos. Assim, qualquer pessoa que admitisse em seu estabelecimento ou casa algum estrangeiro contratado por outrem pagaria ao locatário a quantia devida pelo locador – mesmo alegando desconhecimento do contrato. Se provado que a pessoa estava ciente que o estrangeiro havia sido contratado por outro, ficava obrigada a pagar 50% do valor devido a mais.

Se alguém, conscientemente, aliciasse um estrangeiro contratado por outrem, deveria pagar ao locatário original o dobro da dívida do devedor. Caso não pagasse e não possuísse bens, ficaria condenado a trabalhar nas obras públicas até que a dívida fosse satisfeita. Dessa forma, “a lei de 1837 procurou solucionar o problema do ‘olho gordo’ dos vizinhos de forma mais eficiente”³¹⁰ do que a lei de 1830. Assim, como bem observou Mendonça, “além de

³⁰⁶ Projeto de decreto, sessão de 1º de setembro de 1836. *Anais do Parlamento Brasileiro – Câmara dos Deputados*, ano de 1836, tomo II. Rio de Janeiro: Tipografia de Viúva Pinto & Filho, 1887, p. 238.

³⁰⁷ MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. Leis para ‘os que se irão buscar’ – imigrantes e relações de trabalho no século XIX brasileiro. *História: questões e debates*. Curitiba, nº 56, jan./jun. 2012, p. 63-85, p. 74.

³⁰⁸ Idem, *ibidem*.

³⁰⁹ MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. Leis para ‘os que se irão buscar’ – imigrantes e relações de trabalho no século XIX brasileiro. *História: questões e debates*. Curitiba, nº 56, jan./jun. 2012, p. 63-85, p. 74.

³¹⁰ Idem, p. 79.

estabelecer a possibilidade de aprisionar o trabalhador que não cumprisse com o contrato”³¹¹, a proposta visava prendê-lo ao patrão, “impondo dificuldades para que se livrasse da obrigação que tinha em relação a este, reduzindo drasticamente sua margem de autonomia”³¹².

Como já apontado³¹³, é evidente que o projeto buscava evitar os prejuízos daqueles que se arriscassem a transportar imigrantes ao Brasil. Essa era uma preocupação compreensível numa sociedade escravista, em que a violência privada garantia a produtividade. Se as companhias de colonização desejavam lucrar com a introdução de europeus no Brasil, precisavam assegurar a intervenção dos agentes estatais, caso os trabalhadores tentassem se esquivar dos contratos.

O parecer da comissão começou a ser discutido na sessão de 11 de outubro de 1836, quando o deputado Henriques de Rezende solicitou urgência por considerar que a SPCRJ poderia oferecer grandes vantagens ao Brasil, desde que auxiliada nos seus esforços, visto que “luta[va] com dificuldades”³¹⁴. Segundo o deputado, muitos europeus desejavam vir ao Brasil “para trabalhar em agricultura e não para servir”³¹⁵. Outros, por sua vez, queriam “garantias dos contratos”³¹⁶ feitos com os empresários. Por essas razões, era imperativo que os projetos de resolução e de decreto elaborados pela comissão fossem logo debatidos. Aprovada a urgência, o projeto de locação de serviços foi aprovado para segunda discussão sem qualquer dificuldade³¹⁷. No entanto, a resolução relativa à concessão de terras enfrentou alguma resistência – o que, uma vez mais, demonstra a pouca vontade dos parlamentares em permitir que os estrangeiros ocupassem terras ao invés de prestar serviços nas terras de outrem.

O primeiro a se opor à concessão das terras pedidas pela SPCRJ foi o deputado Bernardo Vasconcellos, para quem a SPCRJ nada faria com seis léguas de terras, que poderiam, mais convenientemente, ser cedidas a algum cidadão brasileiro. Vasconcellos declarou ainda “não poder anuir a tal mania de braços livres em que se persuade ser fundada tal matéria”³¹⁸ e prosseguiu afirmando ser contra o sistema de colonização seguido no Brasil, que ia “procurar presos nas cadeias da Europa para virem povoar o país”³¹⁹. Assim, Vasconcellos votou contra a resolução. O deputado Carneiro Leão, por sua vez, opôs-se à resolução por julgar ser “mais

³¹¹ Idem, p. 80.

³¹² Idem, *ibidem*.

³¹³ GALVANESE, Marina Simões. Imigrantes açorianos na transição da escravatura para o trabalho livre no Brasil (décadas de 1830 e 1840). *Revista de História*. São Paulo. No prelo.

³¹⁴ Henriques de Rezende, sessão de 11 de outubro de 1836. *Anais do Parlamento Brasileiro – Câmara dos Deputados*, ano de 1836, tomo II. Rio de Janeiro: Tipografia de Viúva Pinto & Filho, 1887, p. 408.

³¹⁵ Idem, *ibidem*.

³¹⁶ Idem, *ibidem*.

³¹⁷ A seguir à primeira discussão, o projeto foi novamente debatido na CD na sessão de 9 de maio de 1837, onde foram apresentadas pequenas emendas.

³¹⁸ Bernardo Vasconcellos, sessão de 11 de outubro de 1836. *Anais do Parlamento Brasileiro – Câmara dos Deputados*, ano de 1836, tomo II. Rio de Janeiro: Tipografia de Viúva Pinto & Filho, 1887, p. 409.

³¹⁹ Idem, *ibidem*.

útil que ela [SPCRJ] se limitasse a pagar a passagem dos colonos”³²⁰, os quais, uma vez no Brasil, procurassem os proprietários de terras e se entendessem com eles para depois indenizar a sociedade. Nas falas de ambos os deputados é nítido o descontentamento com a ideia de atrair estrangeiros para serem proprietários.

Em resposta, o deputado Henriques de Rezende afirmou não se tratar de uma mania de braços livres, muito embora preferisse essa à “mania da introdução de escravos, a qual não só é nociva à segurança pública, como à moralidade”³²¹. Quanto à concessão de terras, defendeu que fossem cedidas à SPCRJ, visto que os particulares não ofereciam quaisquer garantias, e foi adiante: apresentou uma emenda pela qual o governo poderia conceder à SPCRJ terras contínuas ou separadas em qualquer parte do Império. No dia seguinte, a resolução foi aprovada³²².

No Senado, o projeto de locação de serviços (que entrou na Casa como projeto de lei nº 158 de 1836) começou a ser discutido na sessão de 21 de junho de 1837. Aprovado, passou-se, no mesmo dia, à segunda discussão. Feitas algumas emendas, o projeto foi levado à terceira discussão no dia 1º de julho de 1837³²³. Finalmente, a nova lei de locação de serviços com validade exclusiva para estrangeiros foi assinada pelo regente Pedro de Araújo Lima e por Bernardo Pereira de Vasconcelos³²⁴.

A lei vigorou no Brasil até 1879, quando um novo diploma a substituiu. Ao longo de mais de quatro décadas, portanto, os trabalhadores assalariados ‘livres’ no Brasil estiveram sujeitos a uma legislação que, feita para assegurar os investimentos dos empresários brasileiros na operação de contratação e transporte de imigrantes, mantinham os trabalhadores presos aos contratos por mecanismos coercitivos extra econômicos, como pena de prisão. Apesar de ser bastante evidente que, como bem colocou Joseli Mendonça, “os homens de leis dos anos 1830 estavam conectados com a escravidão ou, no mínimo, com os elementos de compulsoriedade que ela comportava”³²⁵, importa observar que tais mecanismos não eram uma anomalia exclusiva do Brasil.

Ao contrário do que parecem crer os defensores da tese de que a ênfase na ‘escravatura branca’ não passava de uma retórica para encobrir os problemas estruturais da sociedade portuguesa, a oposição entre trabalho ‘forçado’ e ‘livre’ é menos estanque do que pode parecer.

³²⁰ Carneiro Leão, sessão de 11 de outubro de 1836. Loc. Cit., p. 409.

³²¹ Henriques de Rezende, sessão de 11 de outubro. Loc. Cit., p. 409.

³²² Apesar de aprovada a resolução, não se tem notícias da concessão de terras à SPCRJ.

³²³ As páginas relativas a essa sessão foram mutiladas, razão pela qual não é possível conhecer o teor dessa discussão.

³²⁴ Lei nº 108, de 11 de outubro de 1837. Disponível em: <http://legis.senado.leg.br/norma/541072/publicacao/15632760>. Consultada em outubro de 2020.

³²⁵ MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. Leis para ‘os que se irão buscar’ – imigrantes e relações de trabalho no século XIX brasileiro. *História: questões e debates*. Curitiba, nº 56, jan./jun. 2012, p. 63-85, p. 81.

Ou seja, a constatação de que os açorianos não eram escravos no Brasil, não implica, automaticamente, que fossem livres. Conforme mostram alguns historiadores, o fato do trabalho se basear num contrato e ser remunerado não constituiu critério suficiente para assegurar a liberdade dos trabalhadores, nem mesmo nos países do centro do sistema capitalista. É preciso, portanto, problematizar o trabalho ‘livre’ antes de assumir que, por ser assalariado, o trabalhador não estava sujeito a outras formas de coerção restritivas de sua liberdade.

Robert Steinfeld, na obra *Coercion, Contract and Free Labor in Nineteenth Century*, mostrou ser um equívoco acreditar que os trabalhadores assalariados foram sempre apenas expostos a pressões pecuniárias que os forçavam ao trabalho. Refletindo sobre os inúmeros avanços sofridos nos estudos acerca da escravidão – os quais têm demonstrado a capacidade de negociação do escravizado, bem como as dinâmicas partilhadas pelo trabalho escravo com o assalariado – o historiador observou que a imagem do trabalho assalariado não tem sido revista. Segundo Steinfeld, mesmo estudos que demonstraram que “os trabalhadores assalariados ingleses eram punidos criminalmente durante o século XIX por quebrar os acordos contratuais”³²⁶ entenderam as punições penais como meras “práticas primitivas de trabalho que inexplicavelmente sobreviveram no século XIX”³²⁷. Assim, a “visão tradicional do trabalho livre assalariado como uma característica natural do livre mercado continua a moldar nosso entendimento da natureza fundamental do trabalho assalariado no século XIX”³²⁸.

Deixando claro que o reconhecimento dessas características partilhadas não significa dizer que “o trabalho assalariado é uma forma de escravidão”³²⁹, o autor propôs o abandono da ideia de que “os assim chamados trabalhos livre e forçado habitam universos completamente separados”³³⁰. Para tanto, sugeriu o reconhecimento de que “empregadores de todas as formas de trabalho foram confrontados com certos problemas básicos que derivavam da habilidade dos trabalhadores contrariarem seus objetivos econômicos”³³¹, de modo que todos eles recorreram ao uso de mecanismos de coerção não pecuniários para lidar com o problema.

³²⁶ STEINFELD, Robert J. *Coercion, Contract and Free Labor in Nineteenth Century*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001, p. 5. Tradução nossa. No original: “there is now a small literature showing that English wage workers had been punished criminally during the nineteenth century for breaking their labor agreements”.

³²⁷ Idem, ibidem. Tradução nossa. No original: [...] primitive labor practices of an earlier stage of historical development that had inexplicably survived into the nineteenth century”.

³²⁸ Idem, p. 6. Tradução nossa. No original: “Meanwhile, the traditional view of free wage labor as a natural feature of free markets has continued to shape our understanding of the fundamental nature of wage labor in the nineteenth century”.

³²⁹ Idem, p. 8. Tradução nossa. Nas palavras do autor: “I do not want to be misunderstood. This is not an argument that wage labor was a form of slavery. It was not”.

³³⁰ Idem, ibidem. Tradução nossa. No original: “We have to give up the idea that so-called free and coerced labor inhabited completely separate universes and try to understand both in terms of common framework”.

³³¹ Idem, ibidem. “We should recognize that employers of all forms of labor confronted certain basic problems that derived from the ability of workers to thwart their economic objectives and that employers of all forms of labor, including wage labor, found nonpecuniary pressures useful in trying to deal with these problems”.

No Brasil, Henrique Espada Lima, procurando melhor compreender o significado da liberdade dos trabalhadores assalariados no século XIX, analisou contratos de locação de serviços firmados por ex-escravos na cidade do Desterro entre 1840 e 1880 e refletiu sobre os significados do termo ‘liberdade de trabalho’. Importa, aqui, notar que o autor questionou o modelo ideal do mercado de trabalho livre e, seguindo os passos de Steinfeld, avaliou que “essa configuração do mercado de trabalho é largamente irreal”³³². Em suas palavras,

a realidade empírica traduziu-se em configurações que variam desde a situação ideal-típica do trabalhador independente assalariado até uma miríade de arranjos de trabalho que recombinaavam graus diversos de liberdade e compensação financeira pelo trabalho, com elementos de coerção (física e pecuniária), tutela, trabalho compulsório e contratado, e ainda formas análogas à escravidão, como a servidão por dívida³³³.

O questionamento do que chamou de “narrativa oficial do trabalho livre” mostra-se, segundo Lima, fundamental no contexto das transformações ocorridas nas sociedades escravistas americanas do século XIX, em que “liberdade de trabalho se apresenta como oposição radical ao trabalho escravo”³³⁴. Como bem observou, nessas sociedades, “‘liberdade’ e ‘escravidão’ são termos sobretudo jurídicos que se referem à propriedade e não são automaticamente traduzíveis como ‘trabalho livre’ e ‘trabalho escravo’”³³⁵.

Numa linha muito semelhante, Paulo Cesar Gonçalves buscou também evitar “as amarras da dualidade trabalho escravo / trabalho livre”³³⁶. Partindo das análises da História Global do Trabalho nos moldes propostos por Marcel van der Linden, Gonçalves constatou que “a história do capitalismo, desde a expansão do mercado mundial no século XIV, foi sempre a história do trabalho compulsório, por coerção tanto física quanto econômica”³³⁷. No caso do Brasil do oitocentos, em que o trabalho ‘livre’ de imigrantes e ex-escravizados coincidiu com a reformulação do sistema escravista na chamada ‘segunda escravidão’, agentes públicos e privados buscaram “estabelecer as condições necessárias das múltiplas formas de coerção – física, econômica e legal – ao trabalho contínuo, sistemático e disciplinado, fosse ele ‘livre’ ou compulsório na tentativa de reduzir os custos da mão de obra”³³⁸.

³³² LIMA, Henrique Espada. Sob o domínio da precariedade: escravidão e os significados da liberdade de trabalho no século XIX. *Topoi*. Rio de Janeiro, v. 6, n° 11, jul./dez. 2005, p. 289-326, p. 296.

³³³ LIMA, Henrique Espada. Sob o domínio da precariedade: escravidão e os significados da liberdade de trabalho no século XIX. *Topoi*. Rio de Janeiro, v. 6, n° 11, jul./dez. 2005, p. 289-326, p. 295.

³³⁴ Idem, p. 296.

³³⁵ Idem, p. 299.

³³⁶ GONÇALVES, Paulo Cesar. Escravos e imigrantes são o que importam: fornecimento e controle da mão de obra para a economia agroexportadora oitocentista. *Almanack*. Guarulhos, n° 17, dez. 2017, p. 307-361, p. 310.

³³⁷ Idem, *ibidem*.

³³⁸ Idem, p. 317.

Segundo o historiador, muito embora houvesse uma “diferença abissal” entre as relações com os escravos e com os trabalhadores ‘livres’, uma vez que “a mediação entre as partes não se fazia mais pelo direito de propriedade [...], mas através de um contrato escrito e assinado em comum acordo e dentro dos parâmetros legais”³³⁹, os grandes proprietários “buscavam impor condições contratuais na tentativa de garantir seus lucros, recuperar os investimentos, mas principalmente, obrigar ao trabalho sistemático, ordeiro e produtivo, ainda dentro da lógica escravista”³⁴⁰. Abordando especificamente as leis de locação de serviços, Gonçalves ponderou que

em uma sociedade na qual a escravidão fornecia os parâmetros do trabalho sistemático, não deixa de ser emblemático que a maior punição aos trabalhadores, que por algum motivo não cumpriam os acordos de locação de serviços, fosse a privação da liberdade combinada com trabalho forçado. As relações de trabalho supostamente livres estipuladas em contrato encontravam na lei seus limites, sobretudo para o lado mais frágil³⁴¹.

A conclusões semelhantes chegaram Télió Cravo, Pedro Rodrigues e Marcelo Godoy que analisaram a trajetória de oito colonos contratados em janeiro de 1838 para trabalhar nas obras da Estrada do Paraibuna. Conforme demonstrado pelos autores, os contratos foram celebrados em harmonia com a lei de 1837 e estabeleciam os salários a serem auferidos pelos trabalhadores, bem como os valores abatidos como parte do pagamento das despesas feitas pelos contratantes. Para além do registro formal, os historiadores observaram “a operacionalização das condições de contratação” e identificaram o uso de “dispositivos fundados na ameaça de prisão e na coação dos trabalhadores livres para cederem parcela de seu tempo de trabalho sem remuneração”³⁴². De acordo com Cravo et al: “os instrumentos jurídicos da lei de locação de serviços de 1837, no caso dos oito imigrantes, revelaram-se extremamente propícios à intromissão senhorial no Judiciário, deslegitimando eventuais reivindicações trabalhistas”³⁴³.

Pelas reflexões apresentadas, ficam claros os limites da liberdade dos trabalhadores ‘livres’ e assalariados no Brasil oitocentista. É notório, também, que o enquadramento legal desses indivíduos foi construído de modo a conferir as maiores garantias aos contratantes do que aos contratados, que não negociavam em pé de igualdade. É bastante provável que, em

³³⁹ Idem, p. 329.

³⁴⁰ Idem, *ibidem*.

³⁴¹ GONÇALVES, Paulo Cesar. Escravos e imigrantes são o que importam: fornecimento e controle da mão de obra para a economia agroexportadora oitocentista. *Almanack*. Guarulhos, nº 17, dez. 2017, p. 307-361, p. 326.

³⁴² CRAVO, Télió et al. Imigração internacional e contratos de trabalho no Império do Brasil: colonos europeus na construção das estradas na década de 1830. *Almanack*. Guarulhos, n. 25, 2020, p. 1-34, p. 29.

³⁴³ Idem, *ibidem*.

Portugal, a sorte daqueles que preferiam permanecer no país não fosse melhor. Recuperando uma vez mais as palavras de Alexandre Herculano transcritas na epígrafe deste capítulo, o historiador português, no artigo de 1838, não viu excessos na lei brasileira de 1837 e entendeu-a como justa por combater os abusos cometidos por muitos colonos. A posição assumida por Herculano é elucidativa da desconfiança que pairava sobre as camadas populares também em Portugal, onde dificilmente as relações de trabalho seriam mais igualitárias.

Conforme explicitado neste capítulo, o termo ‘escravatura branca’ foi forjado em Portugal como forma de expressar a indignação causada quando diagnosticado um fenômeno da ordem do impensável: o transporte de trabalhadores portugueses para o Brasil, em condições semelhantes ao transporte de escravizados, para trabalhar ao lado de africanos na antiga colônia, onde os lusitanos deixavam de ser os colonizadores. O discurso do ‘tráfico da escravatura branca’ surgiu, portanto, em intrínseca relação com os esforços feitos no Brasil da década de 1830 para solucionar o problema da iminente crise de mão de obra, decorrente das pressões pela interrupção do tráfico de africanos escravizados. Desses esforços, resultaram a regulamentação do trabalho de imigrantes e a formação de companhias privadas, cujo objetivo era assegurar um fluxo de entrada de trabalhadores capaz de formar um mercado de trabalho livre no país – objetivo que acabou parcialmente relegado devido à política do contrabando e ao advento da segunda escravidão.

Se num primeiro momento os mecanismos coercitivos extra econômicos das leis de 1830 e 1837 conferiram pouca densidade à categoria de ‘escravos brancos’, o mesmo não se pode dizer do fato dos imigrantes serem proibidos de desembarcar à chegada aos portos brasileiros. A atuação desonesta de engajadores – associados a traficantes de escravizados –, o fato dos portugueses hipotecarem ‘sua pessoa, bens e herdeiros’ nos acordos assinados com capitães de navios e a falta de liberdade desses indivíduos para contratarem seus serviços foram os fatores que, combinados, possibilitaram a emergência das expressões ‘escravos brancos’ e ‘tráfico da escravatura branca’. A analogia com a escravidão era a única então disponível para conferir sentido e permitir a apreensão de fatos até então inconcebíveis.

Esclarecidas as condições que levaram à constatação, em Portugal, de um fluxo emigratório de tipo novo, distinto daqueles verificados até então, e evidenciadas as conexões entre ele e as incertezas relativas ao futuro da escravatura no Brasil devido à proibição do tráfico em 1831, importa observar como, do lado português do Atlântico, esses fenômenos se articularam. Vale lembrar que Portugal também esteve sujeito às pressões britânicas pelo fim do tráfico e que havia quem defendesse que o país construísse um novo Brasil na África.

Interessa, então, analisar como os agentes estatais em Portugal agiram tendo em conta essa nova conjuntura oitocentista.

2. ESCRAVOS BRANCOS, COLONOS EM ÁFRICA OU COMERCIANTES NO BRASIL?

Depois seguiu-se uma questão entre ele [marquês de Maceió] e mim sobre a escravatura, em que eu sustentava que era impossível civilizar a África enquanto durasse o tráfico, e ele, que os negros eram mais bem tratados e mais felizes no Brasil como escravos do que na sua própria terra livres, onde estavam sujeitos a tiranos, etc. e etc., durou a questão muito tempo e o capitão Norton também falou a favor do tráfico, dizendo que se fosse legal não seriam carregados tantos negros num navio, dos quais morrem muitos, etc., etc.

Sá da Bandeira¹

O tenente disse-me que havia estado muitos anos cruzando na costa oriental da África, que seu navio registrara três vezes navios portugueses com escravatura, que estivera na baía de Lourenço Marques, que lá vira o estabelecimento português, que tem um forte, que estivera em Moçambique, que o porto é muito bom e muito forte, que lá se faz um imenso tráfico da escravatura; que neste comércio, um homem que faz duas viagens, fica rico. Aqui terminou a nossa conversa, com pena minha, porque tencionava fazer rendre gorge ao tenente do que soubesse a respeito das colônias portuguesas na África.

Sá da Bandeira²

A assinatura da convenção de Évora-Monte, em 1834, não encerrou as convulsões políticas em Portugal, inauguradas com a Revolução Liberal do Porto de 1820. Alguns meses depois do fim da guerra civil que opôs liberais e absolutistas, D. Pedro IV faleceu e deixou como herdeira sua filha Maria da Glória com apenas 15 anos. A jovem Rainha foi envolvida nas disputas entre diferentes alas e facções do liberalismo lusitano, que se mostrou plural e heterogêneo após a derrota de D. Miguel.

Sem se organizar em partidos, os liberais se dividiam em radicais e moderados ou conservadores. Os primeiros defendiam a soberania nacional e um regime monárquico

¹ BANDEIRA, Sá da. Diário. 20.03.1829, de volta à Inglaterra (partindo do Rio de Janeiro), a bordo da fragata Isabel. Retirado de: BANDEIRA, Sá da. *Diário da Guerra Civil: recolha, notas e prefácio de José Tengarrinha* – vol. 1. Lisboa: Seara Nova, 1975, p. 186.

² BANDEIRA, Sá da. Diário. 16.08.1829, nos Açores, a bordo do *Britomart*. Retirado de: BANDEIRA, Sá da. *Diário da Guerra Civil: recolha, notas e prefácio de José Tengarrinha* – vol. 2. Lisboa: Seara Nova, 1975, p.130.

em que o rei se limitasse a chancelar a vontade da nação. Os moderados compunham a direita do liberalismo e entendiam que o poder emanava do soberano, cabendo às Cortes apenas aprovar o orçamento e a legislação. Face às incertezas causadas pelas reformas liberais, pela guerra civil e pelos embates político-ideológicos, quem sustentava o governo eram as forças armadas, no seio das quais se verificavam dissensos, insatisfação e indisciplina.

Assim, em setembro de 1836, uma nova revolução irrompeu nas ruas de Lisboa³. Na noite do dia 9 de setembro, a população recebeu em Lisboa os deputados ‘patriotas’⁴, vencedores das eleições no Porto, com vivas à Constituição de 1822, numa clara demonstração de desobediência civil, visto que ovações populares e manifestações estavam proibidas. Apaziguada a situação e dispersos os populares, os batalhões da Guarda Nacional lisboeta se concentraram no Rossio, exigiram que a Rainha anuísse à Constituição de 1822 e demitisse o Ministério. O novo governo, composto no dia seguinte, tinha o visconde de Sá da Bandeira como líder e o radical Passos Manuel como ministro do Reino.

No poder, os *setembristas*, como passaram a ser chamados os adeptos da Revolução de Setembro, se propuseram a “sujeitar o governo à ‘nação’”⁵, transformaram em diretas as eleições e aboliram a Câmara dos Pares do Reino (CPR). Em 22 de novembro de 1836 foram eleitos os deputados das Cortes Constituintes, que começaram a se reunir no dia 18 de janeiro de 1837, sem deixar de legislar sobre outros assuntos. A nova Constituição, uma espécie de meio termo entre a de 1822 e a Carta de 1826, foi aprovada em abril de 1838, mas teve vida curta: em 1842, um novo golpe – dado por Bernardo da Costa Cabral – restituiu a Carta e devolveu o governo à direita.

³ Sobre a Revolução de Setembro de 1836, seu caráter ‘espontâneo’ e popular e suas motivações, ver: BONIFÁCIO, Maria de Fátima. A Revolução de 9 de setembro de 1836: a lógica dos acontecimentos. *Análise Social*. Lisboa, vol. XVIII (71), 1982, p. 331-370. No artigo, a historiadora apresenta uma importante reflexão acerca da ideia de que os acontecimentos de setembro de 1836 foram obra do “povo”. Segundo Bonifácio, o discurso de que o “povo” fez a revolução foi uma forma de obliterar as lideranças por trás de um movimento inconstitucional, as quais não lograriam chegar ao poder de outra forma e que recorreram, então, à deposição da Carta para modificar o governo. Isso não quer, contudo, dizer que o movimento resultou de um golpe de Estado sem apoio popular. Segundo a autora, havia um descontentamento latente com o liberalismo que emergiu do fim da guerra civil que pôde ser “canalizado para uma ação concertada contra o poder estabelecido” (p. 357).

⁴ Nomenclatura utilizada para se referir aos deputados da oposição mais próximos aos radicais.

⁵ MONTEIRO, Nuno Gonçalves; SOUSA, Bernardo Vasconcelos e; RAMOS, Rui. *História de Portugal*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2012, p. 735.

Iniciava-se o período do ‘cabralismo’, “regime que se serviu frequentemente da repressão e da violência”⁶.

Aos governos setembristas coube buscar formas de sanar as receitas do Estado, o que resultou numa pauta alfandegária protecionista instituída em 1837. À frente do governo, Sá da Bandeira procurou administrar a pressão britânica pelo fim do tráfico de escravizados, bem como responder aos clamores contrários ao ‘tráfico da escravatura branca’. O visconde, que entre 1836 e 1842 assumiu também os Ministérios da Marinha e Ultramar, da Guerra, do Reino e dos Negócios Estrangeiros, tratou de articular as duas questões ao plano de construção de um novo Brasil em África.

Assim, além de assinar o decreto de 10 de dezembro de 1836, proibindo o tráfico de africanos escravizados, Sá da Bandeira elaborou o primeiro projeto que asseguraria o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração: a proposta colocava sob as teias do Estado os mancebos que almejassem emigrar, bem como os capitães e mestres de navios, obrigados a uma série de condições para poder transportar emigrantes para os portos da América. Diversas vezes adiado, o projeto originou uma portaria publicada pouco depois da assinatura do tratado luso-britânico pelo fim do tráfico de escravizados. A ‘coincidência’ de datas reforça a necessidade de se analisar conjuntamente a ‘escravatura branca’ e a abolição do tráfico negreiro. Em 1843, o projeto de Sá da Bandeira sobre emigração finalmente entrou para a ordem do dia da CPR, onde foi considerado inconstitucional e adiado por tempo indeterminado, o que significou sua reprovação.

Entre a publicação da portaria e o debate do projeto de Sá da Bandeira na Câmara Alta, a associação entre ‘emigração’ e ‘escravatura branca’ foi questionada pelos comerciantes portuenses. A Associação Comercial do Porto (ACP) se esforçou por atrelar ao termo ‘emigração’ uma outra camada de experiência, obscurecida pelas denúncias de que os portugueses eram indistintamente transportados como ‘escravos brancos’ ao Brasil. Em suas representações à Rainha, a ACP lembrou os rapazes minhotos que emigravam com passagens pagas para trabalhar nas casas comerciais da ex-colônia, enriqueciam e regressavam à pátria onde investiam o ‘ouro’ ganho no Brasil. A disputa entre uma visão negativa e outra positiva do fenômeno impossibilitou o consenso e a aprovação do projeto idealizado por Sá da Bandeira. Se algumas das medidas restritivas nele previstas foram incorporadas à portaria de 19 de agosto de 1842, outras tiveram que

⁶ MARQUES, A. H. de Oliveira. *Breve História de Portugal*. 5ª ed. Lisboa: Editorial Presença, 2003, p. 457.

esperar até que novos escândalos envolvendo o transporte de portugueses para o Brasil forçassem a adoção de providências legais relativas ao assunto.

Este capítulo, que cronologicamente aborda os governos setembristas e cabralistas⁷ até o início da Regeneração, tem alguns objetivos. O primeiro consiste em lançar luz sobre o impacto do ‘tráfico da escravatura branca’ em Portugal e em evidenciar que esse discurso motivou um projeto de lei redigido paralelamente ao decreto de 10 de dezembro de 1836 para proibir o tráfico de escravizados. O segundo objetivo é demonstrar as finalidades do projeto elaborado por Sá da Bandeira que, por um lado, servia de escudo contra as acusações nacionalistas e patrióticas em que estava envolto o debate abolicionista no país; e, por outro, de estratégia para promover o povoamento branco dos domínios portugueses.

O terceiro objetivo deste capítulo é observar os limites da associação genérica, estabelecida em 1835 entre o fenômeno emigratório e uma nova forma de escravidão que inviabilizaram a aprovação do projeto de Sá da Bandeira. O quarto e último objetivo é examinar as consequências do esvaziamento da portaria de 1842 para o transporte de emigrantes e para as autoridades que, na ponta, eram encarregadas de combater a emigração feita ao arpejo das disposições vigentes.

Para atingir esses objetivos, este capítulo se divide em três partes. Na primeira, são apresentados o plano de Sá da Bandeira e a inserção do projeto para pôr fim à ‘escravatura branca’ no âmbito de sua ambição de construir um novo Brasil na África. A segunda parte aborda a iniciativa do governo cabralista para transformar o projeto contrário à ‘escravatura branca’ numa portaria do governo; bem como os embates em torno da publicação do diploma e o derradeiro fracasso da proposta de lei de Sá da Bandeira na CPR. A terceira parte põe em foco as medidas adotadas pelas autoridades insulares para lidar com o fenômeno emigratório e as consequências (algumas trágicas) das dificuldades de colocar os capitães e mestres de navios sob as teias do Estado.

Antes de prosseguir, há que sublinhar que os embates travados em torno da categoria ‘emigrante’ e a experiência do fracasso do projeto de Sá da Bandeira na CPR são fundamentais ao entendimento das linhas centrais das políticas emigratórias adotadas posteriormente, bem como para a compreensão dos limites da percepção do Estado

⁷ Em 1846, o governo cabralista chegou ao fim em decorrência da insurreição da Maria da Fonte, “que imortalizou os ‘cabrais’ como símbolo da violência espoliadora do Estado” (BONIFÁCIO, Maria de Fátima. *O século XIX português*. 2ª ed. Lisboa: ICS, 2005, p. 44). Seguiu-se um período conturbado e uma guerra civil, que se encerrou com a Convenção de Gramido, cuja consequência foi o regresso de Cabral e de um cabralismo moderado ao poder em 1849, definitivamente derrotado por Saldanha em 1851.

português como um todo homogêneo à disposição de uma única camada social que recorria ao uso do discurso do ‘tráfico da escravidão branca’ para restringir a emigração à revelia das garantias constitucionais.

2.1 O PROJETO COLONIAL DE SÁ DA BANDEIRA E O ‘TRÁFICO DA ESCRAVATURA BRANCA’

Conforme explicitado no capítulo anterior, a emigração para o Brasil na década de 1830 e a expressão ‘tráfico da escravidão branca’ devem ser inseridas no contexto mais amplo da abolição do tráfico de africanos no Brasil e dos preparativos para assegurar as atividades produtivas quando da escassez de escravizados. Da mesma forma, as primeiras tentativas de regulamentar esse fluxo emigratório e colocá-lo sob as teias do Estado devem ser inseridas no âmbito da discussão sobre a abolição do tráfico de escravizados em Portugal. Não é uma mera coincidência que o primeiro projeto que visava regulamentar o transporte de emigrantes para o Brasil tenha sido elaborado praticamente ao mesmo tempo e pelo mesmo político responsável pela assinatura do decreto que proibiu o ‘odioso comércio’ nos domínios portugueses: o visconde de Sá da Bandeira.

2.1.1 Sá da Bandeira e a abolição do tráfico de africanos escravizados

As pressões britânicas sobre Portugal pela abolição do tráfico de escravizados remontam ao primeiro quartel do XIX. Apesar da resistência decorrente da relevância do tráfico para a economia do Brasil, Portugal foi forçado a ceder e, em 1810, prometeu abolir o tráfico de escravizados no futuro, além de ser obrigado a limitá-lo à Costa da Mina e às próprias colônias. No Congresso de Viena, em 1815, concordou em declarar ilegal o tráfico ao Norte do Equador e, em 1817, concedeu o direito de visita à marinha britânica sobre navios portugueses suspeitos de transportarem africanos na região interdita. Após a independência do Brasil, o foco da Inglaterra recaiu sobre o novo país, cuja economia seguiu dependente da escravidão. Contudo, com a ascensão da política do contrabando na segunda metade da década de 1830, o pavilhão português passou a ser

utilizado pelos negreiros brasileiros como forma de se esquivarem da lei de 7 de novembro de 1831⁸.

Por isso, na década de 1830, a Inglaterra voltou a pressionar Portugal para que declarasse ilegal o transporte de escravizados em navios de bandeira portuguesa. No entanto, durante a guerra civil os apelos britânicos não encontravam um interlocutor. Em 1834, já com o país estabilizado, o embaixador inglês em Portugal, Howard de Walden, encaminhou ao governo em Lisboa um projeto de convenção a ser assinado pelos dois países. O empenho da Inglaterra em contar com o apoio português para abolir o tráfico chegava, contudo, a um país onde “os rios de ideais abolicionistas não desaguaram”⁹, em que predominava uma postura tolerante quanto ao assunto. Segundo Valentim Alexandre, “os estadistas portugueses mostraram-se, em geral, pouco sensíveis aos aspectos éticos da questão”¹⁰. Muitos fizeram suas carreiras no Brasil e partilhavam da ideia de inevitabilidade da escravatura. Em meio a um “pacto de silêncio”¹¹, pelo qual não se defendia o tráfico nem sua supressão e predominava o argumento de que a abolição seria lesiva às colônias na África, Valentim Alexandre identificou duas exceções: o duque de Palmela e o visconde de Sá da Bandeira. Apesar de os abolicionismos de ambos não coincidirem “nem nas motivações nem nos objetivos”¹², encontravam-se nos resultados almejados: o fim do tráfico feito a partir das colônias lusitanas.

Após o fim da guerra civil, a diplomacia britânica finalmente tinha um interlocutor no MNE que testemunhara a campanha abolicionista na Grã-Bretanha e que, convencido da iminência do fim do tráfico, estava aberto a negociações. Palmela, para quem o tráfico já estava proibido em Portugal desde a convenção de 1817 e do Alvará de 1818, recomendou aos cônsules portugueses que cumprissem os referidos diplomas e os autorizou a tomar as medidas necessárias para a boa execução das leis em vigor.

Ainda assim, o ministro não se recusava a assinar um novo acordo. As negociações foram retomadas e o tratado só não foi assinado nos termos pretendidos pela Inglaterra porque o governo caiu e Palmela deixou o MNE. Pelo projeto enviado por

⁸ A prática dos ‘embandeiramentos’, ou seja, do uso de bandeiras de outros países para transportar africanos ilegalmente era protegida, no Brasil, pelo cônsul de Portugal no Rio de Janeiro, João Baptista Moreira – o mesmo que fora acionista da SPCRJ. Pelo subterfúgio, os navios negreiros passavam, no consulado, à propriedade de um súdito português para irem à África providos da bandeira de Portugal levando gêneros diversos e regressarem ao Brasil carregados de escravizados.

⁹ MARQUES, João Pedro. *Os sons do silêncio: o Portugal de oitocentos e a abolição do tráfico de escravos*. Lisboa: ICS, 1999, p. 57.

¹⁰ ALEXANDRE, Valentim. Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834-51). *Análise Social*. Lisboa, vol. XXVI (III), p. 293-333, 1991, p. 302.

¹¹ MARQUES. Op. Cit., p. 89.

¹² ALEXANDRE, Valentim. Op. Cit., p. 302.

Howard de Walden, o tratado teria duração ilimitada; Portugal anuía com o direito de visita em navios portugueses a Norte e Sul do Equador e com o apresamento de navios equipados para o transporte de escravizados; os julgamentos seriam feitos por comissões mistas e as leis penais portuguesas relativas ao tráfico seriam análogas às britânicas. Segundo Alexandre, é possível conjecturar que a concordância de Palmela com tais termos fosse uma forma de “desanuviar o horizonte das negociações de revisão do tratado de comércio de 1810”¹³.

Com a Revolução de Setembro, a pasta dos Negócios Estrangeiros ficou sob responsabilidade do visconde de Sá da Bandeira, defensor de um projeto colonial que aproveitasse o potencial das colônias africanas. Esse projeto foi apresentado em um relatório enviado à CD em 19 de fevereiro de 1836, quando Sá da Bandeira ocupava o MMU, e originou uma proposta de lei para abolir o tráfico de escravizados, entregue à CPR em março daquele mesmo ano. No relatório, o visconde mostrou-se convencido do potencial das “províncias do Ultramar” onde existiam “ricas minas de ouro, cobre, ferro e pedras preciosas” e onde se poderia “cultivar tudo quanto se cultiva na América”, como “o arroz, o anil, o algodão, o café, o cacau [...] e todas as especiarias”¹⁴.

Para fazer das colônias africanas esse novo Eldorado, bastaria promover-se “o estabelecimento dos europeus, o desenvolvimento de sua indústria, o emprego dos seus capitais” e “numa curta série de anos” seriam obtidos os “grandes resultados que outrora obtivemos das nossas colônias”¹⁵. Para isso, eram necessárias algumas reformas de maior ou menor monta, tais como a abolição do tráfico da escravatura. Para Sá, “sem a abolição deste abominável comércio, inútil seria legislar”, pois a população à qual se destinariam tais leis continuaria a ocupar-se do tráfico e das “guerras intestinas”¹⁶. Sem o fim do tráfico, os capitais não seriam investidos em outras indústrias. Segundo Alexandre, Sá era dos poucos que entendia a “supressão da exportação de mão de obra negra para o Brasil” como “passo prévio indispensável ao desenvolvimento das próprias colônias portuguesas de África”¹⁷.

¹³ ALEXANDRE, Valentim. Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834-51). *Análise Social*. Lisboa, vol. XXVI (III), p. 293-333, 1991, p. 302.

¹⁴ Sá da Bandeira. Relatório publicado no *Arquivo das Colônias*, vol. I, *apud* ALEXANDRE, Valentim. Op. Cit., p. 304.

¹⁵ *Idem*, *ibidem*.

¹⁶ *Idem*, *ibidem*.

¹⁷ ALEXANDRE, Valentim e DIAS, Jill (coords.), *O Império Africano (1825-1890)*. SERRÃO, Joel e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa* (vol. X). Lisboa: Editorial Estampa, 1998, p. 57.

Por isso, no dia 26 de março de 1836, Sá apresentou um projeto de lei para a “abolição do comércio da escravatura nos domínios portugueses”¹⁸. O projeto, que previa “penas de galés e multas aos traficantes e demissão, multa e inabilidade para as autoridades que permitissem tal comércio”, além de decretar “a liberdade do ventre”¹⁹, encontraria obstáculos que ficaram claros já no momento em que foi encaminhado para a mesa da CPR.

Durante a discussão acerca de qual seria a comissão responsável pelo parecer do projeto (ultramar, administração, relações exteriores ou uma especial a se formar), o sr. Botelho argumentou que muito embora fosse favorável à abolição da escravatura, temia as consequências da decisão nos domínios ultramarinos²⁰. Posição semelhante foi adotada pelo visconde do Banho, para quem se deveria tratar desse assunto com “extrema delicadeza”²¹, para evitar agitações nas colônias. Nota-se, assim, que o debate abolicionista em Portugal, muito embora moldado pelos argumentos humanitários do abolicionismo britânico, era marcado pela predominância de outros princípios – como a integridade do Império. Por fim, o projeto foi enviado para uma comissão especial “de onde não mais voltou”²².

Após a Revolução de Setembro, Sá da Bandeira, governando ‘em ditadura’, assinou no dia 10 de dezembro de 1836, um decreto que punha fim ao tráfico, mas silenciava sobre a ‘liberdade de ventre’²³. Num primeiro momento, a atitude tranquilizou os britânicos que voltaram a pressionar pela assinatura de um acordo quando verificaram que as disposições do decreto não eram executadas. Sá da Bandeira, no entanto, protelou enquanto pôde a assinatura do tratado – indispensável à efetiva execução do disposto no diploma de dezembro. As motivações e consequências da assinatura desse decreto e da recusa em assinar o tratado foram alvo de um debate historiográfico do qual participaram José Capela, Valentim Alexandre e João Pedro Marques.

¹⁸ Sá da Bandeira, ministro da Marinha e do Ultramar. Intervenção na CPR. *DCPR*, nº 60, 26.03.1836, p. 561.

¹⁹ ALEXANDRE, Valentim. Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834-51). *Análise Social*. Lisboa, vol. XXVI (III), p. 293-333, 1991, p. 305.

²⁰ José Luís de Sousa Botelho, par do reino. Intervenção na CPR. *Loc. cit.*, p. 561.

²¹ Visconde do Banho, par do Reino. Sessão de 26.03.1836. *Loc. Cit.*, p. 561.

²² ALEXANDRE, Valentim. *Op. Cit.*, p. 305.

²³ João Pedro Marques aponta que a ressurreição do projeto abolicionista no decreto de 10 de dezembro era “ambígua e apenas parcial”, já que Sá “abdicara inteiramente de tudo o que dizia respeito à liberdade do ventre e de grande parte do que respeitava à matrícula dos escravos – ou seja, abdicara de qualquer avanço no sentido da emancipação”, o que evidencia a resistência ao avanço do abolicionismo enfrentada por Sá da Bandeira. (MARQUES, João Pedro. *Sá da Bandeira e o fim da escravidão*. Vitória da moral, desforra do interesse. Lisboa: ICS, 2008, p. 38).

A despeito da divergência de opiniões, nenhum dos historiadores questionou a veracidade da postura abolicionista assumida por Sá da Bandeira. Para Marques, Sá era um ‘quimérico’²⁴, ou seja, um entusiasta da colonização africana, cuja prosperidade seria atingida tão logo acabasse o tráfico e se desviasse a emigração do Brasil para as colônias. Para Alexandre, o visconde era um defensor do “mito do Eldorado” que via na África a tábua de salvação de Portugal depois da perda do Brasil²⁵. Capela, por sua vez, não duvida que Sá estava consciente da necessidade da “extinção não apenas do tráfico, mas também da escravatura, para que as colônias pudessem vir a ser a alternativa para o Brasil perdido”²⁶.

Muito embora o abolicionismo de Sá da Bandeira seja ponto pacífico entre os historiadores, as interpretações do decreto de 10 de dezembro divergem em alguns pontos – ainda que não sejam inconciliáveis²⁷. Para José Capela, a assinatura do decreto foi uma manobra ‘para inglês ver’, e não para ser cumprida. A seu ver, Sá estava consciente da impossibilidade de extinguir o tráfico nos termos propostos pelos ingleses em função dos interesses da burguesia colonial e de eventuais interesses indiretos da elite metropolitana. Sendo incontestes os primeiros, os segundos ainda carecem de análises mais aprofundadas, apesar de Capela não descartar o peso dos negreiros portugueses da praça do Rio de Janeiro nas decisões em Lisboa, nem o apoio da burguesia lisboeta aos negreiros do Brasil. De todo modo, afastada a Inglaterra do assunto, os interessados no tráfico teriam tempo para se reorganizar e canalizar os capitais para outros investimentos.

Valentim Alexandre, por sua vez, acredita nas reais intenções de Sá da Bandeira. Para o historiador, o visconde fez o que estava a seu alcance para impedir o tráfico, que persistiu devido aos interesses coloniais na preservação do ‘odioso comércio’. Mas não

²⁴ João Pedro Marques identificou alguns grupos com imagens mais ou menos distintas da África no período de 1820 a 1865: os quiméricos, que acreditavam que as colônias africanas viriam a formar um novo Brasil; os defensores das possessões coloniais que, muito embora céticos quanto ao potencial econômico das colônias, acreditavam ser fundamental mantê-las por serem um monumento das glórias passadas portuguesas; e os que viam na África o ‘sepulcro do Europeu’ e por isso questionavam a viabilidade de quaisquer projetos coloniais no continente. Ver: MARQUES, João Pedro. *Os sons do silêncio: o Portugal de oitocentos e a abolição do tráfico de escravos*. Lisboa: ICS, 1999, p. 361 a 399.

²⁵ Para Valentim Alexandre e Jill Dias, havia dois tipos de defensores do projeto colonial: aqueles que o defendiam por ver na África a tábua de salvação para os problemas portugueses, ou seja, os que acreditavam estar diante de um novo Eldorado; e os que o defendiam por verem nas colônias uma espécie de herança sagrada da qual não se podia desfazer. ALEXANDRE, Valentim e DIAS, Jill (coords.), *O Império Africano (1825-1890)*. SERRÃO, Joel e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa* (vol. X). Lisboa: Editorial Estampa, 1998, p. 38 a 49.

²⁶ CAPELA, José. *As burguesias portuguesas e a abolição do tráfico da escravatura (1810-1842)*. Porto: Edições eletrônicas do Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 1987, p. 161.

²⁷ O tema foi alvo de um longo debate entre Valentim Alexandre e João Pedro Marques na revista *Penélope*. Ver: *Penélope: revista de História e Ciências Sociais*. Lisboa, nº 14, 1994; 15, 1995 e 17, 1997.

só. Alexandre recorda que, para fazer frente ao tráfico, “a metrópole não dispunha senão de escassíssimos meios: um estado em bancarrota [...]; uma marinha composta por um muito reduzido número de navios operacionais; um exército dividido em facções – tudo isso num país em convulsão”²⁸. Assim, para Alexandre, Sá desejava ver, de fato, o decreto sendo executado, mesmo porque suas disposições estavam de acordo com os seus escritos dos anos 1820 e com os objetivos do relatório apresentado às cortes.

Quanto ao fato de Sá não ter assinado um tratado com a Inglaterra, Valentim Alexandre descobre nesta postura o peso do nacionalismo anti-britânico como fator de aglutinação dos setembristas²⁹. Assinar um tratado nos termos em que os ingleses pretendiam era difícil para o governo que emergiu em setembro. Assim, “recusando-se a cooperar com a Grã-Bretanha em condições tidas por lesivas da soberania nacional, Sá da Bandeira pressupunha que o Estado português seria por si só capaz, se não de extinguir, pelo menos de limitar eficazmente o comércio escravagista”³⁰.

Para Alexandre, a pressão dos interesses locais, evidenciada na circular assinada pelo marquês de Aracaty³¹, explicaria por que Sá da Bandeira mudou de ideia na última hora e condicionou a assinatura do tratado a uma garantia britânica aos “domínios de África à Coroa de Portugal contra qualquer sublevação”³². Perante a negativa inglesa, as negociações não foram adiante – e a retirada de Howard deu a Sá da Bandeira a desculpa de que as dificuldades na assinatura do acordo deviam-se à má vontade da Inglaterra³³. Em resumo, para Valentim Alexandre, o voluntarismo de Sá da Bandeira esbarrava nos interesses dos negreiros, no nacionalismo anti-britânico dos setembristas e no risco de perda das colônias.

Para João Pedro Marques, que não questiona as convicções pessoais de Sá da Bandeira, o decreto de 10 de dezembro deve ser lido como uma estratégia do visconde e

²⁸ ALEXANDRE, Valentim. ‘Crimes and misunderstandings’: réplica a João Pedro Marques. *Penélope*: revista de História e Ciências Sociais. O abolicionismo em debate (II). Lisboa, nº 15, p. 157-170, 1995, p. 162.

²⁹ ALEXANDRE, Valentim. Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834-51). *Análise Social*. Lisboa, vol. XXVI (III), p. 293-333, 1991, p. 307.

³⁰ Idem, p. 308.

³¹ O marquês de Aracaty foi enviado como governador de Moçambique em outubro de 1837 com a missão de mandar publicar e fazer executar o decreto de 10 de dezembro de 1836 naquela província. No entanto, apenas alguns dias depois, emitiu uma nova circular autorizando a exportação de escravizados com o argumento de que o devido cumprimento das ordens que lhe foram dadas levaria à ruína da província de Moçambique e traria funestos efeitos. Evidentemente, o marquês foi pressionado pelos negreiros de Moçambique a autorizar o tráfico.

³² ALEXANDRE, Valentim. Portugal... Op. Cit., p. 314.

³³ Para os argumentos de Sá da Bandeira, ver: BANDEIRA, Sá da. *O tráfico da escravatura e o bill de Lord Palmerston*. Rio de Janeiro: Typographia de J. Villeneuve e Companhia, 1840.

uma resposta à pressão britânica com o objetivo de afastar a Inglaterra e assegurar que a abolição fosse feita ao ritmo português. Nas suas palavras: “o decreto foi, simultaneamente, o primeiro passo para o lançamento de uma política colonial africana e estratégia destinado a evitar que tais pressões [britânicas] se repetissem”³⁴. Tal estratégia, contudo, estava marcado por uma contradição à partida: sem a Inglaterra, era impossível pôr fim ao tráfico; com a Inglaterra – nos termos propostos por esse país –, Sá da Bandeira ameaçava o próprio governo. Movendo-se em meio a um nacionalismo anti-britânico da imprensa setembrista³⁵, o visconde via-se de braços atados e promovia um “abolicionismo suave”³⁶ e sem resultados.

As dificuldades de execução do decreto, seriam, para o historiador, uma evidência de que não fora assinado para ser cumprido, pelo menos não imediatamente. Aqui, Marques discorda de Valentim Alexandre e entende a debilidade da aplicação da lei como parte da estratégia. Para João Pedro Marques, Sá da Bandeira estava ciente “das disponibilidades navais [de Portugal]; conhecia perfeitamente as queixas inglesas acerca da convivência das autoridades portuguesas no tráfico e a dificuldade de lhe pôr cobro”³⁷. No entanto, mesmo sabendo da impossibilidade de levar adiante a abolição sem o apoio da Inglaterra, “acabou por prescindir da ajuda britânica, assentando a sua política supressora na ação dos governadores coloniais, isto é, escolhendo um método abolicionista débil”³⁸.

Tal opção teria a vantagem “de permitir fazer a supressão à medida das necessidades, possibilidades e vontades do país”³⁹. Para Marques, portanto, Sá da Bandeira procurou efetuar “uma supressão moderada do comércio negreiro”, que “sem hostilizar de forma disruptiva os interesses negreiros e a vida nas colônias, permitisse obter os resultados necessários ao seu projeto colonial e suficientes para legitimar uma atitude de resistência a ulteriores pressões abolicionistas britânicas”⁴⁰. Assim, no que diz respeito às intenções de Sá da Bandeira com a assinatura do decreto de 10 de dezembro, Marques apresenta uma hipótese intermediária, mais sofisticada do que as análises de

³⁴ MARQUES, João Pedro. Avaliar as provas. Resposta a Valentim Alexandre. *Penélope*: revista de História e Ciências Sociais. O abolicionismo em debate (II). Lisboa, nº 15, p. 143-156, 1995, p. 144.

³⁵ Sobre a atuação da imprensa no debate, ver: MARQUES, João Pedro. Adesão ou resistência à ‘causa da humanidade’? Os setembristas e a supressão do tráfico de escravos. *Análise Social*. Lisboa, vol. XXX (131-132), p. 374-402, 1995.

³⁶ MARQUES, João Pedro. *Os sons do silêncio*: o Portugal de oitocentos e a abolição do tráfico de escravos. Lisboa: ICS, 1999, p. 211.

³⁷ Idem, ibidem.

³⁸ Idem, ibidem.

³⁹ Idem, ibidem.

⁴⁰ Idem, ibidem.

Capela e Alexandre: o decreto nem era apenas para ‘inglês ver’ e nem para ser imediatamente cumprido.

Quanto aos motivos que impediram o visconde de assinar o acordo com a Inglaterra, Marques questiona a tese do risco de perda das colônias, argumento utilizado pelo próprio Sá da Bandeira. Para o historiador, “era pouco plausível que, não obstante os tempos conturbados que se viviam em 1838, Portugal não dispusesse de meios militares [...] para fazer face a uma eventual sublevação em Angola ou Moçambique”⁴¹. A ausência de meios nada mais seria, para Marques, do que “um dos mais persistentes mitos do processo abolicionista português”⁴². A seu ver, a recusa de Sá da Bandeira em assinar o tratado tal como vinha sendo negociado não se deveu ao conhecimento da circular de Aracaty (conforme acredita Alexandre). Pelo contrário, a circular apenas forneceu o pretexto que Sá precisava para não assinar o tratado, seguir com seu “abolicionismo suave” e se esquivar da reação contrária que emergiria dos nacionalistas anti-britânicos.

João Pedro Marques resumiu, então, os motivos pelos quais Sá da Bandeira deixou o governo em 1839 sem assinar o tratado anti-tráfico com a Inglaterra: “Não foi, portanto, apenas a pressão dos traficantes que obstou à assinatura do tratado. Foi a pressão desses traficantes, mais a dos anti-britânicos e a dos toleracionistas, uma coligação de vontades (ou de más vontades) demasiado ampla para ser afrontada pelo chefe do governo”⁴³. Sem apoio, a assinatura do tratado com os ingleses arriscava não a perda das colônias, mas a queda do governo. Para Marques, portanto, ao contrário do que se afirma, o problema da abolição “residia mais na falta de empenho da metrópole do que na oposição das colônias”⁴⁴.

Não cabe aqui averiguar até que ponto havia ou não risco real de perda das colônias e até que ponto Sá da Bandeira se empenhou de fato na execução do decreto. No entanto, a partir das análises brevemente apresentadas, percebe-se que o abolicionismo convicto de Sá da Bandeira não foi suficiente para implementar a abolição do tráfico de escravizados – e tampouco o projeto colonial – num país em que inexistia um movimento

⁴¹ MARQUES, João Pedro. *Os sons do silêncio: o Portugal de oitocentos e a abolição do tráfico de escravos*. Lisboa: ICS, 1999, p. 227.

⁴² Idem, *ibidem*.

⁴³ Idem, p. 238.

⁴⁴ MARQUES, João Pedro. Avaliar as provas. Resposta a Valentim Alexandre. *Penélope: revista de História e Ciências Sociais. O abolicionismo em debate (II)*. Lisboa, nº 15, p. 143-156, 1995, p. 146.

abolicionista e onde o debate misturou-se com questões nacionalistas atreladas ao sentimento anti-britânico.

É justamente esse nacionalismo que importa para se compreender a insistência de Sá da Bandeira na regulamentação do transporte de portugueses para países estrangeiros (especialmente, para o Brasil e colônias britânicas). O visconde estava ciente de que encontraria ainda mais resistência ao seu projeto abolicionista se não tomasse providências quanto ao ‘tráfico da escravatura branca’, que mobilizava mais indignação e intolerância do que o tráfico de escravizados. Isso porque, num país marcado pelo colonialismo, era inconcebível e impensável que um tratamento semelhante ao dispensado aos negros fosse direcionado aos brancos europeus. No mais, acatando a interpretação de João Pedro Marques, é possível afirmar que com a regulamentação do transporte de emigrantes para países estrangeiros, Sá almejava levar adiante seu projeto colonial enquanto ganhava tempo junto à Inglaterra. Antes de abolir de vez o tráfico, o visconde procurava adensar a colonização branca nos domínios africanos e dinamizar a economia local de modo que o impacto do fim do tráfico fosse menos prejudicial às colônias.

2.1.2 A tentativa de monopolizar os meios legítimos de emigração para o Brasil⁴⁵

No dia 10 de setembro de 1836, logo a seguir aos acontecimentos que levaram os setembristas ao poder, o visconde de Sá da Bandeira assumiu o MNE, tendo sido substituído, em junho de 1837, por Manuel de Castro Pereira. Em novembro, o visconde voltou a acumular a chefia do governo e a pasta dos Negócios Estrangeiros. No cargo, Sá da Bandeira não teve apenas que lidar com as pressões britânicas pela extinção do tráfico de escravizados. Conforme observado no capítulo anterior, ao ministro dos Negócios Estrangeiros eram encaminhados ofícios redigidos pelas autoridades consulares no Brasil, dando conta da situação dos portugueses emigrados na ex-colônia.

Quando Sá chegou ao MNE, a associação entre a emigração – principalmente de insulares – e a ‘escravatura branca’ já estava consolidada. A expressão já havia sido utilizada por autoridades estatais em documentos oficiais e, na CD, Passos Manuel já chamara a atenção para o assunto. As companhias de colonização brasileiras estavam

⁴⁵ Parte das fontes e reflexões aqui apresentadas foi preliminarmente desenvolvida no artigo: GALVANESE, Marina Simões. Criação e fracasso de um projeto: Sá da Bandeira e a tentativa de regulamentar a emigração portuguesa para o Brasil (1835-1843). *Varia História*. Belo Horizonte, vol. 35, nº 69, p. 825-856, 2019.

formadas e os capitães dos navios seguiam transportando passageiros impossibilitados de pagar a passagem com a certeza de que seriam reembolsados ao atracar nos portos brasileiros. Os jornais, principalmente dos Açores, denunciavam o novo tráfico e, no Parlamento, questionava-se a condescendência com a ‘escravatura’ de súditos portugueses quando se faziam esforços para encerrar o ‘odioso comércio’ feito com africanos.

De fato, como observou João Pedro Marques, a ‘escravatura branca’ foi mais denunciada e debatida do que o tráfico negreiro⁴⁶. Os parlamentares portugueses oitocentistas podiam facilmente tolerar a escravização de africanos como um ‘mal necessário’, mas consideravam inadmissível que reinóis fossem associados à condição de escravos. Essa ‘intolerância seletiva’ certamente não escapou à observação de um político perspicaz como Sá da Bandeira, ciente da necessidade de se blindar de acusações de estar mais preocupado com os africanos do que com cidadãos portugueses.

Tal acusação foi proferida pelo deputado Bernardo da Costa Cabral, quando da discussão do projeto de lei nº 08 que propunha isentar os Açores do recrutamento militar ordenado pelo decreto de 25 de novembro de 1836⁴⁷. O projeto, de autoria da comissão de administração pública, foi elaborado na sequência de representações apresentadas pelas câmaras municipais da Ilha Terceira que solicitavam isenção do recrutamento pelo espaço de dez anos. No relatório, a comissão reconhecia serem “verdadeiros os fundamentos em que se estriba[va]m essas representações”⁴⁸ por considerar que “os povos açorianos deram um contingente de sofrimentos, de dinheiro e de sangue para a obra da regeneração da liberdade portuguesa e restauração do trono legítimo”⁴⁹.

A comissão ponderou que “o presente recrutamento iria aumentar a emigração para o continente da América e concorrer para a despolação [sic] de três belas

⁴⁶ MARQUES, João Pedro. *Os sons do silêncio: o Portugal de oitocentos e a abolição do tráfico de escravos*. Lisboa, ICS, 1999, p. 429.

⁴⁷ O decreto, assinado por Sá da Bandeira e Passos Manuel, visava ampliar a força do Exército. Para tanto, determinava o recrutamento de 8700 homens por alistamento voluntário. Caso não fosse atingido o contingente estipulado para cada distrito, concelho e freguesia, sortear-se-iam os recrutas dentre os mancebos compreendidos no recenseamento. Ficavam isentos os casados quando da publicação do diploma, bem como clérigos, estrangeiros, os que não tivessem a altura exigida, os enfermos, os empregados e operários ocupados em serviços de contratos ou em empresas estipuladas com o governo, os compositores e impressores das oficinas de tipografia e aqueles cujos irmãos morreram ou ficaram feridos na luta contra o usurpador, bem como os marinheiros sujeitos ao serviço da Armada. Decreto de 25 de novembro de 1836. *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*, 2º semestre de 1836, p. 165-167.

⁴⁸ Comissão de administração pública. Relatório. *Diário das Cortes Gerais, Extraordinárias e Constituintes da Nação Portuguesa*, Lisboa, nº 47, 17.03.1837, p. 55.

⁴⁹ Idem, ibidem.

províncias portuguesas”⁵⁰, razão pela qual os fluxos emigratórios foram tema de destaque ao longo das sessões em que o projeto esteve na ordem do dia. Durante o debate, discutiram-se as causas da emigração açoriana. Contra Leonel Tavares e César de Vasconcellos, que defenderam que a emigração no arquipélago decorria de uma ‘mania’⁵¹, levantou-se Manuel Santos Cruz. O deputado atribuiu a emigração ao feudalismo das ilhas, as quais, a seu ver, eram “quase todo um morgado”⁵², onde ninguém tinha propriedades. Por isso, seria natural que os insulares, “sendo quase todos colonos ou jornaleiros”⁵³, fossem em busca de melhores salários.

Argumento semelhante foi apresentado por Bernardo da Costa Cabral, para quem a emigração era consequência da “ambição dos morgados das ilhas”⁵⁴. Aos fatores de expulsão, Cabral acrescentou “as falsas promessas que lhes são feitas [aos insulares] por essas sociedades ou companhias que, não podendo fazer escravatura negra nas costas d’África, a vem hoje fazer a branca nos Açores”⁵⁵. O deputado questionou o governo que há pouco tempo publicara “um decreto que aboliu a escravatura negra”, mas que consentia com “a branca”.

Indignado, Costa Cabral provocou o governo a propor uma lei que proibisse a continuação do ‘tráfico da escravatura branca’ e questionou: “Quer V. Exa, o Congresso, saber como se fazem os contratos entre as tais companhias e os que se propõem a emigrar?”⁵⁶. Em resposta, afirmou: “como estes [emigrantes] não têm dinheiro para pagar as passagens para o Brasil, obrigam-se por uma escritura pública a todo o serviço que lhe for designado, e por tanto tempo quanto for necessário para pagar a passagem”⁵⁷. No Brasil, “eis os açorianos no mercado, a quem mais dá, e lá vão os brasileiros comprá-los temporariamente”⁵⁸. Preocupando-se com a honra de Portugal, Cabral arrematou o

⁵⁰ Comissão de administração pública. Relatório. *Diário das Cortes Gerais, Extraordinárias e Constituintes da Nação Portuguesa*, Lisboa, nº 47, 17.03.1837, p. 55.

⁵¹ Para Leonel Tavares, a emigração nos Açores não decorria do recrutamento, sendo certo que “existe lá o espírito de emigração, e todo o rapaz que pode ser soldado, e lhe constar que há de ser recrutado, foge e vai aumentar povoações estranhas, diminuindo a povoação de uma província nossa” (Leonel Tavares. Intervenção nas Cortes Constituintes. Loc. Cit., p. 57). César de Vasconcellos procurou persuadir os demais de que “a emigração nos Açores é uma mania” à qual entregavam-se “não só os que nada têm, mas até quem é senhor de uma tal ou qual fortuna”, incentivados pelo regresso de emigrantes enriquecidos (César de Vasconcellos. Intervenção nas Cortes Constituintes Loc. Cit., p. 58).

⁵² Manuel Santos Cruz. Intervenção nas Cortes Constituintes. *Diário das Cortes Gerais, Extraordinárias e Constituintes da Nação Portuguesa*, Lisboa, nº 48, 18.03.1837, p. 73.

⁵³ Idem, ibidem.

⁵⁴ Bernardo da Costa Cabral. Intervenção nas Cortes Constituintes, nº 48. Loc. Cit., p. 71.

⁵⁵ Idem, ibidem.

⁵⁶ Idem, ibidem.

⁵⁷ Idem, ibidem.

⁵⁸ Idem, ibidem.

discurso perguntando: “E não é isto vergonhoso ao nome português? E há de consentir-se tal?”⁵⁹

Sá da Bandeira – à época, ministro da Guerra – concordou com as palavras do colega. Depois de se posicionar contrariamente à isenção dos açorianos por considerar que o recrutamento de 8700 homens era insuficiente para suprir as necessidades do exército, o ministro demonstrou estar ciente do problema emigratório. Em suas palavras: “esta emigração tem aumentado depois que no Brasil se estabeleceram companhias de colonização, a fim de seduzirem os homens da Europa a irem para aquele Império, para o que se tem estabelecido comissões das companhias em toda parte”⁶⁰.

Reconhecendo ser “um fato que os habitantes dos Açores têm sido conduzidos ao Brasil da maneira mais vergonhosa”⁶¹, Sá afirmou que tão logo assumira a direção dos Negócios Estrangeiros, organizara “um decreto estabelecendo uma medida para que esse fato não fosse tão odioso para a nação e para que os emigrados fossem conduzidos de uma maneira mais cômoda, e não vendidos como escravos nas praças públicas do Brasil”⁶². Esse decreto seria “em poucos dias apresentado à sabedoria do Congresso”⁶³. Antecipando os termos do projeto, Sá da Bandeira ponderou que uma vez proibida a concessão de passaportes a pessoas que não provassem “estar isentas do recrutamento [...], então aí teremos, por esse meio, evitada a emigração”⁶⁴.

O referido projeto fora redigido no dia 3 de novembro de 1836, quando Sá da Bandeira era o ministro interino dos Negócios Estrangeiros. Inicialmente pensado para ser publicado como decreto, o projeto foi enviado ao Parlamento, onde se formou uma comissão especial para apreciá-lo. O texto final foi assinado pelos membros da comissão em janeiro de 1838, mas não foi lido nem discutido até 1843, muito embora tenha sido parcialmente adotado pela portaria de 19 de agosto de 1842. A tabela nº 2.1 mostra as inúmeras transformações sofridas pelo projeto até sua derrocada final em 1843.

⁵⁹ Bernardo da Costa Cabral. Intervenção nas Cortes Constituintes. *Diário das Cortes Gerais, Extraordinárias e Constituintes da Nação Portuguesa*, Lisboa, nº 48, 18.03.1837, p. 71.

⁶⁰ Visconde de Sá da Bandeira, ministro da Guerra. Intervenção nas Cortes Constituintes. *Diário das Cortes Gerais, Extraordinárias e Constituintes da Nação Portuguesa*. Lisboa, nº 49, 20.03.1837, p. 89.

⁶¹ Idem, ibidem.

⁶² Idem, ibidem.

⁶³ Idem, ibidem.

⁶⁴ Idem, ibidem.

TABELA Nº 2.1. TRANSFORMAÇÕES DO PROJETO DE SÁ DA BANDEIRA

PROJETO	1836	Nº 122/ 1838	Nº 05/1842	1843
Ato Legislativo	Decreto	Lei	Lei	Lei
Autoria	MNE	Comissão especial da CD	Comissão especial da CD	Comissão do Ultramar da CPR
Destino	Encaminhado à CD	--- *Originou a Portaria de 19.08.1842	Apresentado à CPR por Sá da Bandeira. Lido no dia 18.08.1842	Apresentado à CPR, lido no dia 22.06.1843 e debatido no dia 22.11.1843

No relatório que antecede o projeto de decreto de 1836⁶⁵, lê-se que chegara ao conhecimento do governo que muitos portugueses se ausentavam do reino e de seus domínios para “se evadirem do recrutamento a que estavam sujeitos” e reconhecia-se o direito, sancionado pela lei fundamental da monarquia, de que dispõem os cidadãos de “poder sair destes reinos e de seus domínios quando lhes convenha”⁶⁶. No entanto, tal direito não poderia ser ilimitado, sobretudo quando dele resultasse “o comprometimento da segurança ou mesmo da prosperidade da pátria”⁶⁷. Ainda de acordo com o relatório, constava também ao governo que

muitos dos que têm emigrado, principalmente das ilhas dos Açores, pela maior parte camponeses destituídos das luzes necessárias para evitarem os laços que a astúcia e a cobiça, de mãos dadas, armaram à sua singeleza, têm sido vítimas da avareza e prepotência dos donos e capitães dos navios que os conduzem, não só durante a viagem como depois de chegados aos lugares de seu destino. [Nestes], pela inexperiência e ignorância das leis do país, e mais ainda pelo desvalimento e desamparo em que muitas vezes se têm visto, têm sido forçados no meio de uma irremediável combinação de penosas circunstâncias a aceitarem todas as duras e severas condições que lhes têm querido impor para, do improbo trabalho a que os cativam, lhes extorquirem o preço das passagens e os excessivos lucros de tais empresas⁶⁸.

A publicação do decreto justificava-se, assim, pela deserção “daqueles a quem incumbe a defesa da pátria” e pela reprodução de um discurso que vinha sendo construído

⁶⁵ Projeto de Decreto, 03.11.1836. AHP. Proposta de Lei nº 22-A/III/3ª, liv. 3263, seção VI, cx. 136, mç. 5. Importa observar que no projeto de 1838, que consta do maço com a cota referida, lê-se “nº 122”, no entanto, a documentação foi registrada no arquivo com número 22. Manteve-se aqui a numeração tal como aparece na base do AHP para facilitar a consulta por quem se interessar.

⁶⁶ Idem.

⁶⁷ Idem.

⁶⁸ Idem.

como uma verdade inquestionável, pelo qual cabia ao Estado proteger os emigrantes da exploração no exterior, onde eram vítimas da “sórdida cobiça de especuladores”⁶⁹ – verdade que estava em harmonia com os diferentes níveis de cidadania previstos na Carta de 1826. É nítido no relatório – do qual consta apenas, como assinatura, a Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros – um diálogo com os relatos enviados do Brasil. Muito embora não se possa assegurar, é possível que Sá da Bandeira, ao assumir o Ministério, tenha tomado conhecimento dos ofícios enviados pelo cônsul de Portugal na Bahia acerca dos acontecimentos envolvendo a escuna ‘Fayalense’ ou o patacho ‘Cometa’.

Apesar de estar ausente o termo ‘escravatura branca’, a caracterização dos emigrantes e das circunstâncias em que então se dava a emigração para o Brasil guardam inúmeras semelhanças com os relatos do cônsul. É possível que tais relatos tenham gerado indignação no visconde. É também bastante plausível que o projeto de decreto tenha sido redigido com o objetivo de ser publicado juntamente com o decreto de 10 de dezembro de 1836, de modo a proteger o governo de acusações de que os setembristas estavam mais preocupados com a escravização dos africanos do que dos portugueses. Além disso, havia suspeitas de que os traficantes de grosso trato dedicar-se-iam ao transporte de emigrantes – conforme enunciado por Costa Cabral –, quando proibidos de prosseguir com o ‘odioso comércio’. Por isso, era importante regulamentar as condições de transporte de emigrantes ao mesmo tempo em que se decretasse a abolição do tráfico, afastando assim o risco de se responsabilizar o governo pelo aumento da ‘escravatura branca’.

O projeto contava com 21 artigos. O primeiro, cujas linhas gerais foram anunciadas por Sá da Bandeira no Parlamento, estabelecia que não poderiam ser concedidos passaportes para sair do reino, das ilhas ou dos domínios ultramarinos portugueses a quaisquer súditos que não provassem, por documentos autênticos, estarem isentos do recrutamento militar. O artigo 1º determinava, ainda, que aqueles que se ausentassem sem o respectivo passaporte, bem como os capitães e mestres dos navios que os transportassem, ficariam sujeitos às penas impostas pela lei. Temendo a reação de negociantes que precisassem se deslocar, o artigo previa a possibilidade de concessão de passaporte em caráter de urgência em situações devidamente comprovadas.

Essa era a única medida que visava limitar a concessão de passaportes e, portanto, o direito de que dispunham os cidadãos de sair do reino levando consigo seus bens. Importa lembrar que, esse direito, muito embora tenha sido mencionado no relatório

⁶⁹ Projeto de Decreto, 03.11.1836. AHP. Proposta de Lei nº 22-A/III/3ª, liv. 3263, seção VI, cx. 136, mç. 5.

justificativo do projeto, não constava da Constituição de 1822, restituída pela revolução de 9 de setembro. No mais, a restrição prevista no artigo 1º fora justificada no relatório como uma forma de evitar as evasões e assegurar a segurança da pátria.

Os demais artigos buscavam assegurar boas condições de transporte e garantir o monopólio estatal dos meios legítimos de condução de emigrantes, de modo a afastar quaisquer analogias com o tráfico de escravizados. Assim, o projeto estabeleceu o limite de passageiros que poderiam ser transportados, bem como as condições sanitárias a serem observadas nas embarcações. Pelo artigo 2º, nenhum navio “saído destes reinos ou das ilhas dos Açores, Madeira, porto Santo ou Cabo Verde” para qualquer porto não europeu ou “que sair de qualquer dos outros domínios portugueses para portos que não sejam dos ditos domínios” poderia levar mais de 3 passageiros para cada 5 toneladas de seu porte.

Pelo artigo 3º, os navios não obteriam despacho de saída se não contassem com bons mantimentos e boa água para consumo dos passageiros. A quantidade de alimento seria calculada em função do tempo da viagem e do número de passageiros. O artigo 4º estimava o tempo de viagem para efeito de cálculo de alimentos – para a América do Norte, a viagem foi estimada em dez semanas, para a América do Sul e costa oeste da África em doze semanas, para o Cabo da Boa Esperança em 15 semanas e demais destinos em 24 semanas.

O artigo 6º determinava que os preços dos mantimentos fossem tabelados e que estivessem à vista dos passageiros para serem consultados no ato dos arranjos do valor da passagem. Pelo projeto, ficava ainda decretado que nenhum navio com mais de 50 passageiros poderia seguir viagem para os destinos estabelecidos no artigo 4º sem levar a bordo um médico ou cirurgião, bem como uma caixa de botica com drogas, remédios e instrumentos necessários à viagem. Caberia, ainda, ao capitão do navio entregar ao administrador da alfândega a relação duplicada dos passageiros transportados, constando seus nomes, idade e profissão, bem como a identificação do porto ou lugar onde combinou desembarcar cada um deles. A duplicada deveria ser assinada pelo administrador da alfândega e devolvida ao capitão, que se obrigava a apresentá-la ao cônsul português do local onde desembarcasse os passageiros.

Pelo artigo 12º, os capitães eram proibidos de fazer desembarcar os passageiros, sem consentimento dos mesmos, em porto distinto do acordado. Caso o navio não zarpassse no dia assinalado no contrato o dono, capitão ou fretador do navio ficava obrigado a pagar uma multa de 240 réis por cada dia de atraso para cada passageiro que se apresentasse pronto para o embarque – salvo em caso de mau tempo ou outras causas

inevitáveis. À chegada ao porto de destino, os passageiros teriam o direito de permanecer a bordo e de serem mantidos pelo capitão por até quarenta e oito horas.

Os artigos 16º a 19º estabeleciam as penas a que ficavam sujeitos os infratores. O artigo 16º fixava uma multa de 20 a 80 mil réis para cada infração e o 17º estabelecia que em nenhuma das disposições do decreto considerar-se-ia destituído o direito dos passageiros e seus herdeiros para intentarem ações em juízo contra o capitão, dono ou fretador do navio. Pelo artigo 18º, o capitão era obrigado a prestar fiança idônea, no valor de 4 contos de réis, de que o navio estava em condições de navegar e de que seriam cumpridas as exigências decretadas. A fiança poderia ser levantada 18 meses depois do retorno do navio ao porto de partida. O artigo 19º obrigava o capitão a celebrar no consulado ou vice-consulado português os contratos de locação de serviços e determinava que cabia ao capitão afiançar os “habitantes do país que tomaram a seu serviço os ditos passageiros”⁷⁰.

Por fim, o artigo 20º obrigava os cônsules portugueses dos distritos a que chegassem navios transportando passageiros lusitanos a “fazerem todas as diligências para obterem vantajosas condições para os ditos passageiros nos contratos”⁷¹ por eles firmados. Caberia, ainda, às autoridades consulares vigiarem o exato cumprimento desses contratos, bem como comunicar ao MNE as infrações cometidas pelos capitães dos navios, observadas quando da chegada dos mesmos. Pelo artigo 21º ficavam excluídos do decreto os navios da Armada Nacional bem como as embarcações que transportassem passageiros por conta do Estado.

A longa exposição do decreto proposto por Sá da Bandeira na condição de ministro interino dos Negócios Estrangeiros visa evidenciar a preocupação do visconde com as condições de transporte de portugueses, que deveriam ser regulamentadas pelo Estado. Importa observar que a ‘avareza’ dos capitães de navios foi referida no projeto de decreto em termos bem semelhantes aos constantes do alvará de 24 de novembro de 1813⁷², sobre o transporte de africanos escravizados.

O alvará, assinado pelo Príncipe Regente e pelo conde das Galveas, visava garantir o transporte de grande número de africanos para o Brasil para “auxiliar e promover o

⁷⁰ Projeto de Decreto. MNE. 03.11.1836. AHP. Proposta de Lei nº 22-A/III/3ª, liv. 3263, seção VI, cx. 136, mç. 5.

⁷¹ Idem.

⁷² Alvará com força de lei do Príncipe Regente de 24 de novembro de 1813 – providências sobre a condução dos escravos para o Brasil. *Coleção das Leis Portuguesas*, livro 1812-1813.

aumento da agricultura e da indústria”⁷³. O diploma procurava, ainda, reduzir a mortalidade de escravizados a bordo, limitando “a barbaridade e sórdida avareza de muitos dos mestres de embarcações que os conduzem que, seduzidos pela fatal ambição de adquirir fretes e de fazer maiores ganhos, sobrecarregam os navios”⁷⁴. Assim, pelo alvará de 1813, os navios empregues no transporte de africanos escravizados não poderiam levar mais de 5 passageiros para cada 2 toneladas de sua capacidade. Os capitães eram, ainda, obrigados a garantir a qualidade dos alimentos e da água para consumo dos escravizados, bem como a boa ventilação dos navios, além de levar a bordo um médico ou cirurgião.

Cabe notar que o projeto de 1836 estabelecia um limite menor de passageiros do que o estipulado em 1813 para o transporte de escravizados⁷⁵. O número máximo de 3 passageiros para cada 5 toneladas do navio visava, a um só tempo, o maior conforto dos viajantes portugueses, a imposição de limites à ‘avareza’ dos capitães, bem como um controle maior do número de indivíduos que deixariam o país – objetivo visado também nas restrições à concessão de passaportes. Com isso, Sá da Bandeira esperava monopolizar os meios legítimos de emigração, reduzindo a evasão de mancebos, garantindo os efetivos militares e restringindo a liberdade de ação dos capitães e donos de navios, tidos como indivíduos inescrupulosos que enganavam os portugueses ingênuos para ‘vendê-los’ como ‘escravos brancos’ nos portos do Brasil.

Não foi possível identificar as razões que levaram o governo a desistir de publicar o decreto e a optar por enviar o projeto à apreciação do Parlamento. O mais provável é que algumas de suas disposições ultrapassassem a alçada do poder executivo. O parecer do conselheiro António da Silva Lopes Rocha sustenta essa hipótese. Nele, lê-se que “como o projeto tendente a evitar a emigração das ilhas”⁷⁶ seria proposto ao poder legislativo, cessaram as objeções aos artigos 6º e 10º, relativos à obrigatoriedade de tabelamento dos preços dos alimentos servidos a bordo e à proibição de venda de bebidas espirituosas. As restrições comerciais, que segundo o Conselheiro não cabiam na “alçada do poder executivo”⁷⁷ poderiam, contudo, ser feitas pelo legislativo. Ainda segundo o

⁷³ Alvará com força de lei do Príncipe Regente de 24 de novembro de 1813 – providências sobre a condução dos escravos para o Brasil. *Coleção das Leis Portuguesas*, livro 1812-1813, p. 1.

⁷⁴ *Idem*, p. 2

⁷⁵ Um mesmo navio, hipotético, com 100 toneladas, poderia transportar 250 africanos escravizados, mas apenas 60 portugueses.

⁷⁶ Conselheiro António da Silva Lopes Rocha. Parecer ao visconde de Sá da Bandeira, ministro do Reino. Lisboa, 25.03.1837. AHP. Proposta de Lei nº 22-A/III/3ª, liv. 3263, seção VI, cx. 136, mc. 5.

⁷⁷ *Idem*.

parecer, o projeto fora trabalhado sobre o alvará de 24 de novembro de 1813 (relativo ao transporte de africanos escravizados para o Brasil), do qual se tirara tudo o que “poderia ser aplicado ao caso presente”, podendo o projeto ser aprovado como lei.

O projeto foi encaminhado às Cortes em data não identificada, juntamente com uma carta que reforçava a relevância da proposta⁷⁸. Nesta, afirmava-se a necessidade de “obviar aos males que da emigração dos súditos portugueses para países estrangeiros resultam a Portugal”⁷⁹, bem como de “prevenir os incautos e enganados emigrados” que encontravam, “à sua chegada às terras da América, uma espécie de escravidão”⁸⁰. Além disso, seria “igualmente importante ao decoro nacional, evitar que os mesmos portugueses emigrados, aportando às cidades para onde os conduzem os especuladores inumanos não continu[ass]em a ser tratados como se fossem escravos”⁸¹. A carta sublinhou, ainda, “a mesquinha sorte que partilham aqueles infelizes” e a “prepotência dos carregadores e capitães dos navios que os transportam àquele país onde os mesmos especuladores e agentes das companhias de colonização, movidos pelo mais sórdido e abjeto interesse, os tratam da maneira a mais degradante e inumana”⁸².

Por essas razões e “pelos mesmos princípios de filantropia que presidiram à promulgação do decreto de 10 de dezembro último, que aboliu totalmente da monarquia portuguesa o iníquo tráfico da escravatura”, o governo propunha o projeto que visava a “indiretamente, diminuir a emigração”, melhorar a sorte dos emigrantes e garantir que o “bom nome português não fosse desacatado em terras estranhas”⁸³. Por fim, o governo reconhecia que “o meio mais eficaz de minorar tão grande mal seria empregar profissionalmente os braços da população portuguesa”⁸⁴ que desejava melhorar de fortuna. Percebe-se, assim, que os emigrantes eram, já naquele momento, entendidos como cidadãos passivos que precisavam ser tutelados pelo Estado para não serem ludibriados a ponto de perderem, ainda que temporariamente, a liberdade e os direitos civis no Brasil – fato que ameaçava o ‘bom nome português’ no exterior.

Ao longo do ano de 1837, Sá da Bandeira encaminhou aos deputados responsáveis pela avaliação do projeto outros ofícios, notas e documentos relativos à matéria, para

⁷⁸ No referido maço do AHP encontra-se uma carta sem data ou remetente, cujo conteúdo permite afirmar, com alguma certeza, que foi redigida pelo governo às Cortes Constituintes no primeiro semestre de 1837.

⁷⁹ Carta às Cortes Constituintes, sem data (1837). AHP. Proposta de Lei nº 22-A/III/3ª, liv. 3263, seção VI, cx. 136, mç. 5.

⁸⁰ Idem.

⁸¹ Idem.

⁸² Idem.

⁸³ Idem.

⁸⁴ Idem.

reforçar a relevância da proposta. Além de um ofício de João Baptista Moreira, de 1837, referido no capítulo anterior, o visconde encaminhou outro, de autoria do cônsul de Portugal em Pernambuco, Joaquim Baptista Moreira, cuja postura contrária ao ‘tráfico da escravatura branca’ era bastante enfática. No ofício de 18 de fevereiro de 1837, o cônsul mencionou o “escandalosíssimo tráfico no transporte de pessoas úteis para este Império” e afirmou que “para este fim, tanto nos Açores como no Porto se emprega[va]m todos os meios de ilusão e fraude para os especuladores obterem o fim desejado”⁸⁵.

Referindo-se à forma como se fazia o transporte e a contratação de emigrantes, Joaquim Baptista Moreira afirmou que esse procedimento “nada menos é do que reduzir à escravidão por tempo determinado uma pessoa livre, dispondo dela a seu arbítrio”⁸⁶. Para Moreira, era “repugnante aos bons princípios” e “indecoroso para a nação portuguesa” tolerar que seus súditos “se apresentem em país estrangeiro de forma tão humilhante”⁸⁷. Por isso, o cônsul solicitava que as medidas publicadas na portaria de 17 de junho de 1836, relativamente à emigração dos Açores, fossem estendidas a todo o reino⁸⁸.

No fim do ano de 1837, o Parlamento ainda não havia apreciado o projeto. Assim, Sá da Bandeira, de volta ao MNE, solicitou ao administrador geral do distrito de Lisboa que, confidencialmente, encarregasse alguém de sua confiança a se dirigir à Travessa do Atayde, nº 15, em Lisboa, onde, segundo um anúncio publicado no *Diário dos Pobres*, se ajustava “gente para o Rio de Janeiro”⁸⁹. Com isso, o visconde esperava conhecer “as condições que são presentes” aos interessados. Uma semana depois, o administrador oficiou ao ministro, relatando as informações apuradas⁹⁰.

De acordo com o informante, as condições eram ajustadas oralmente. Os carregadores se comprometiam a “concorrer com as despesas dos passaportes dos angariados, como as despesas de médico, cirurgião e botica e a darem-lhes passagem”⁹¹. Os angariados, que desconheciam o mister em que seriam empregados no Rio de Janeiro,

⁸⁵ Joaquim Baptista Moreira, cônsul de Portugal em Pernambuco. Ofício ao visconde de Sá da Bandeira ministro dos Negócios Estrangeiros. Pernambuco, 17.02.1836. AHP. Proposta de Lei nº 22-A/III/3ª, liv. 3263, seção VI, cx. 136, mç. 5.

⁸⁶ Idem.

⁸⁷ Idem.

⁸⁸ Essa portaria proibiu a concessão de passaporte aos mancebos açorianos sujeitos ao recrutamento.

⁸⁹ Visconde de Sá da Bandeira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Cópia de ofício enviado a Francisco Soares Caldeira, administrador geral interino do distrito de Lisboa. Lisboa, 13.12.1837. Loc. cit.

⁹⁰ Francisco Soares Caldeira, administrador geral interino do distrito de Lisboa. Cópia do ofício encaminhado ao visconde de Sá da Bandeira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 21.12.1837. Loc. Cit.

⁹¹ Idem.

obrigavam-se a pagar-lhe a quantia de 50\$000 réis, [a serem] deduzidos de suas soldadas”⁹². Essas informações foram, também, enviadas ao Congresso e anexadas aos documentos relativos ao projeto de emigração. Em janeiro de 1838, Sá da Bandeira enviou uma nota sugerindo o exame da “lei brasileira de locação de serviços, transcrita no *Sete de Abril*”⁹³.

De posse dessa documentação, uma comissão especial elaborou o projeto de lei nº 122, com base naquele redigido pelo MNE. Mais enxuto, o projeto visava “pôr termo à emigração e tráfico vergonhoso que, com escândalo das leis e da moral, se está fazendo tanto no reino como nas províncias insulares na nova espécie de escravatura de súditos portugueses”⁹⁴. Na essência, o projeto manteve-se muito semelhante àquele de novembro de 1836, conforme se pode observar na tabela nº 2.2.

A principal modificação foi a redução do número de indivíduos que poderiam ser transportados para cada 5 toneladas do navio. Além disso, o novo projeto retirou dos capitães a obrigatoriedade de apresentarem os passageiros ao consulado quando da celebração dos contratos de locação de serviços, bem como de afiançarem quem contratasse os portugueses. Também não consta do novo projeto a responsabilidade dos cônsules em assegurar condições vantajosas na contratação dos passageiros e, tampouco, a obrigatoriedade de comunicarem ao MNE eventuais infrações cometidas pelos capitães. Contudo, o projeto da comissão previa a concessão de 4 contos de réis ao governo para a repatriação de colonos iludidos pela cobiça dos engajadores.

⁹² Francisco Soares Caldeira, administrador geral interino do distrito de Lisboa. Cópia do ofício encaminhado ao visconde de Sá da Bandeira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 21.12.1837. AHP. Proposta de Lei nº 22-A/III/3ª, liv. 3263, seção VI, cx. 136, mç. 5.

⁹³ Visconde de Sá da Bandeira. Nota, sem data. Loc. Cit. A nota referia-se à lei de locação de serviços de 1837.

⁹⁴ Projeto nº 122. Justificativa. Lisboa, 31.01.1838. Loc. Cit.

TABELA Nº 2.2. COMPARAÇÃO: PROJETOS DE 1836, 1838, PORTARIA DE 1842 E

QUESITO	PROJETO DE 1843			
	PROJETO DE DECRETO DE 1836	PROJETO DE LEI DE 1838	PORTARIA DE 19 DE AGOSTO DE 1842	PROJETO DE LEI Nº 5, DE 1843
Embarcações sujeitas às disposições previstas no diploma	---	---	Navios mercantes rumo aos portos estrangeiros ao Sul de 30° de latitude Norte com mais de 24 passageiros ⁹⁵ .	Navios mercantes que transportassem mais de 30 passageiros.
Concessão de passaporte	Proibida a quem não provasse estar isento do recrutamento militar, salvo casos urgentes e justificados.	Proibida a quem não provasse estar isento do recrutamento militar, salvo casos urgentes e justificados.	---	Proibida a quem não provasse estar isento do recrutamento militar.
Fiança a ser paga pelos sujeitos ao recrutamento para obtenção de passaporte	---	---	---	240\$000 réis.
Multa ao capitão que transportasse clandestinos	---	---	---	50\$000 réis por passageiro sem passaporte
Preço do passaporte	---	---	---	Porto português 200 réis Europa e África réis Porto estrangeiro 4\$000 réis
Limite de passageiros	3 para cada 5 toneladas do navio	2 para cada 5 toneladas do navio	2 para cada 5 toneladas do navio	2 para cada 5 toneladas do navio
Mantimentos e água para os passageiros	Água: calculada pelo tempo de viagem e passageiros a bordo. Mantimentos: pão, bolacha, farinha de milho ou de aveia.	Água: calculada pelo tempo de viagem e passageiros a bordo. Mantimentos: calculados como se os passageiros fossem soldados.	Água: calculada pelo tempo de viagem e passageiros a bordo. Mantimentos: calculados como se os passageiros fossem soldados.	Água: calculada pelo tempo de viagem e passageiros a bordo. Mantimentos: calculados como se os passageiros fossem soldados.
Autoridade encarregada de fiscalizar as	Administrador da Alfândega, ou quem suas vezes fizer.	Capitão do porto em Lisboa e no Porto. Nos demais portos:	Intendente da Marinha ou capitão do porto.	Capitão do porto – que será um oficial da Armada – e

⁹⁵ Artigo alterado pela portaria de 9 de dezembro de 1842 (ANTT/MNE/correspondência recebida do MMU, cx. 384.), pela qual ficariam sujeitos à portaria de 19 de agosto os navios mercantes saídos dos portos do reino, ilhas adjacentes e províncias ultramarinas para portos estrangeiros situados ao Sul de 30° de latitude Norte com mais de 30 passageiros a bordo.

condições do navio	primeira autoridade administrativa			autoridade superior da Alfândega.
Obrigatoriedade de uma tabela com preços de mantimentos	Sim	Sim.	---	Interdição de venda de comida ou bebida a bordo.
Obrigatoriedade de médico ou cirurgião a bordo	Válida para navios que transportem 50 ou mais passageiros	Válida para navios cujos passageiros ocupem um terço da lotação máxima.	Válida para navios que transportem mais de 30 passageiros.	Válida para navios cujo número de passageiros ocupe 1/3 da lotação registrada.
Obrigatoriedade de apresentação da lista de passageiros	Sim.	Sim.	Sim.	Sim.
Interdição de desembarque de passageiros em portos distintos do acordado	Sim.	Sim.	Sim.	---
Valor da multa a ser paga no caso do navio não sair do porto no dia definido	240 réis para cada passageiro por dia de atraso, salvo em virtude de causa inevitável.	240 réis para cada passageiro por dia de atraso, salvo em virtude de causa inevitável.	--- *O capitão devia sustentar os passageiros nos dias de atraso.	240 réis para cada passageiro por dia de atraso, salvo em virtude de causa inevitável e sustento dos passageiros durante os dias de atraso.
Tempo máximo de permanência dos passageiros a bordo depois da chegada ao porto de destino.	Quarenta e oito horas.	Quarenta e oito horas.	Quarenta e oito horas ⁹⁶ .	Setenta e duas horas. O capitão é proibido de reter os passageiros a bordo contra a vontade dos mesmos.
Validade do contrato de prestação de serviços	---	---	---	Apenas quando celebrado depois da chegada ao porto de destino.
Interdição de pagamento de passagem depois da saída do navio	---	---	---	Sim.
Valor da multa por infração cometida pelo capitão	Vinte a oitenta mil réis	Vinte a oitenta mil réis	---	Vinte e oito mil réis.
Obrigatoriedade de fiança a ser paga pelos capitães de navios empregues no	Sim. O valor da fiança é de quatro contos de réis.	Sim. O valor da fiança é de quatro contos de réis.	Sim. O valor da fiança é de quatro contos de réis ⁹⁷ .	Sim. Para porto estrangeiro: quatro contos de réis. Para porto português: dois contos de réis.

⁹⁶ Pela portaria de 2 de março de 1843, os passageiros deveriam desembarcar à chegada ao porto de destino. Joaquim José Falcão, ministro da Marinha e Ultramar. Ofício a José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 02.03.1843. ANTT/MNE/correspondência recebida do MMU, cx. 384.

⁹⁷ Artigo suspenso pela portaria de 9 de dezembro de 1842. Loc. Cit.

transporte de passageiros					Se transportar mais de 14 e menos de 30 passageiros: 1 conto de réis para porto português e 2 contos de réis para porto estrangeiro.
Obrigatoriedade de os capitães celebrarem os contratos de locação de serviços nos consulados portugueses	Sim. Os capitães seriam fiadores de quem contratasse portugueses no exterior.	---	---	---	
Responsabilidade dos agentes consulares portugueses nos países de destino dos passageiros	Assegurar boas condições de contrato Zelar pelo cumprimento dos contratos. Comunicar, ao MNE, infrações cometidas pelo capitão.	---	---		Assinar os contratos de locação de serviços por no máximo um ano. Comunicar queixas dos passageiros ao MNE. Afiarçar o desembarque de todos os passageiros. Atuar como procurador dos emigrados para caso de indenização.
Destino a ser dado pelos valores pagos pelos passaportes e pelo pagamento das multas		---	---	---	Criação de um fundo para ajudar a emigração para as colónias portuguesas.

Fontes: Projeto de Decreto. MNE. 03.11.1836. AHP. Proposta de Lei nº 22-A/III/3ª, liv. 3263, seção VI, cx. 136, mç. 5; Projeto nº 122. Lisboa, 31.01.1838. AHP. Proposta de Lei nº 22-A/III/3ª, liv. 3263, seção VI, cx. 136, mç. 5; Portaria de 19 de agosto de 1842, providenciando a restrição do tráfico da escravatura branca. *DG*, Lisboa, nº 196, 20.08.1842; Projeto nº 05, apresentado na sessão de 22.06.1843, na CPR. *DG*. Lisboa, nº 146, 24.06.1843.

Em abril de 1838, o conselheiro Lourenço de Oliveira Grijó, do Tribunal Comercial de 2ª Instância, remeteu um parecer sobre o projeto nº 122 ao visconde de Sá da Bandeira. Aos olhos do conselheiro, apenas o artigo 1º, relativo à concessão de passaportes, seria útil aos fins que se desejava obter. A seu ver, se o objetivo era evitar a emigração, mais valia tornar geral a disposição da portaria de 17 de junho de 1836 e garantir que a evasão ao recrutamento não ficasse impune. Com isso, “muito diminuirá a emigração, pois é certo que a maior parte das pessoas deixa a pátria [...] sujeita ao recrutamento e, como tais, inibidas de obter passaporte”⁹⁸.

⁹⁸ Conselheiro Lourenço d’Oliveira Grijó, presidente do Tribunal Comercial de 2ª Instância. Parecer ao visconde de Sá da Bandeira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 21.04.1838. AHP. Proposta de Lei nº 22-A/III/3ª, liv. 3263, seção VI, cx. 136, mç. 5.

Os demais artigos, muito embora estivessem “conformes aos princípios de humanidade” e em harmonia com “aquele benéfico espírito” que inspirara “a respeito dos negros da África, o decreto de 24 de novembro de 1813”⁹⁹, seriam prejudiciais aos fins desejados. Se a emigração era volumosa mesmo com “os incômodos e sofrimentos das viagens”¹⁰⁰, ela seria tanto maior quanto mais confortável fosse a travessia atlântica. No mais, o conselheiro levantou a possibilidade de medidas filantrópicas gerarem a suspeita de que, “dourando os ferros”, o governo incentivava a escravidão de portugueses. Por isso, sugeria a publicação de uma portaria geral relativa aos limites à concessão dos passaportes, acreditando que “o patriotismo de V. Exa [o visconde de Sá da Bandeira] e sua devoção pelo melhoramento das nossas conquistas conseguiriam o resto, criando ali interesses que atraíam as vistas aventureiras que hoje só se fixam no Brasil”¹⁰¹.

Sá da Bandeira não seguiu as considerações do conselheiro, talvez por estar ciente de que os limites à concessão de passaportes a rapazes sujeitos ao recrutamento militar haviam sido incapazes de conter a emigração nos Açores na sequência da portaria de 17 de junho de 1836. É possível, ainda, que o visconde tenha rejeitado as sugestões do conselheiro porque a redução do fluxo emigratório não era a única finalidade do projeto, que deveria afastar as suspeitas de que sua filantropia se dirigia apenas aos africanos.

O projeto da comissão foi encaminhado às Cortes Constituintes e, na sessão de 23 de fevereiro de 1838, o deputado Oliveira Baptista apresentou um requerimento para que entrasse para a ordem do dia, tendo em vista que se encontravam “três navios, no Tejo, carregando gente”¹⁰². O Barão de Ribeira Sabrosa reforçou a urgência em se tratar do assunto e confirmou a existência dos navios que faziam “aqui o mesmo tráfico com brancos que, em outro tempo, se fazia na Costa da África com os pretos”¹⁰³. As Cortes votaram a favor de que o parecer e o projeto nº 122 fossem debatidos na sessão de 28 de fevereiro. No entanto, a discussão não aconteceu.

De acordo com o *Diário do Governo*, o deputado Ferreira de Castro solicitou que “se passasse à discussão do projeto tendente a obstar a emigração”¹⁰⁴, no que foi apoiado. Porém, “depois de alguma discussão a este respeito, em que os Srs. Gorjão e Ferreira de

⁹⁹ Conselheiro Lourenço d’Oliveira Grijó, presidente do Tribunal Comercial de 2ª Instância. Parecer ao visconde de Sá da Bandeira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 21.04.1838. AHP. Proposta de Lei nº 22-A/III/3ª, liv. 3263, seção VI, cx. 136, mc. 5.

¹⁰⁰ Idem.

¹⁰¹ Idem.

¹⁰² Oliveira Baptista. Intervenção nas Cortes Constituintes. *Diário das Cortes Extraordinárias e Constituintes da Nação Portuguesa*, nº 44, 23.02.1838, p. 195.

¹⁰³ Barão de Ribeira Sabrosa. Intervenção nas Cortes Constituintes. Loc. Cit., p. 195.

¹⁰⁴ *DG*, Lisboa, nº 52, 01.03.1838, p. 210.

Castro mostraram a necessidade de se tratar deste projeto, as Cortes resolveram passar à lei eleitoral”¹⁰⁵. Semanas depois, a necessidade de se discutir o projeto foi lembrada pelo deputado Sr. Vasconcellos, que afirmou que, enquanto o projeto se encontrava parado sobre a mesa, “a emigração vai andando”¹⁰⁶. O deputado pediu ao “Sr. Presidente que tomasse isto em consideração para o dar para a ordem do dia o quanto antes”, porque lhe constava haver um navio “carregado com duzentas e tantas pessoas para o Brasil”¹⁰⁷. Uma vez mais, contudo, o tema foi preterido e entrou em debate o projeto sobre a venda dos foros. Uma semana depois, encerraram-se as Cortes Constituintes e o projeto nº 122 ficou por ser debatido. O fato demonstra que, a despeito da indignação expressa e fomentada pela expressão ‘escravatura branca’, não havia urgência em discutir o assunto. No mais, muito embora esse discurso já estivesse difundido e fosse já inquestionável a necessidade de proteger os emigrantes, a liberdade de emigração foi assegurada pela Constituição de 1838.

No parágrafo 5º do artigo 11º do projeto de Constituição debatido em 1837, declarava-se que “qualquer pode sair do reino, como lhe convenha, levando consigo seus bens, guardados os regulamentos policiais e salvo o prejuízo particular do público”¹⁰⁸. Posto em discussão, o parágrafo foi questionado pelo deputado Santos Cruz, que o julgou inútil por considerar que “em todas as nações, qualquer que seja a forma de governo, é isto permitido; em todo governo de liberdade, os homens estão sujeitos a leis policiais; em todo governo de absolutismo, os homens estão sujeitos a essas leis policiais”¹⁰⁹. O deputado lembrou, ainda, que os homens são livres para fazer tudo aquilo que não proibem as leis, razão pela qual, o parágrafo seria redundante. Opondo-se a “repetições inúteis” que retirariam “a elegância”¹¹⁰ da Constituição, o deputado propôs que se eliminasse o parágrafo.

Em resposta, o deputado Leonel alegou preferir uma constituição útil a uma elegante, afirmou existirem países dos quais não se pode sair sem licença e lembrou que “essa disposição existia mesmo em Portugal”, tendo sido “a título dessa legislação que D. Miguel mandou sequestrar os bens de tanta gente”¹¹¹. Lamentando a “emigração que, em

¹⁰⁵ DG, Lisboa, nº 52, 01.03.1838, p. 210.

¹⁰⁶ Sr. Vasconcellos. Intervenção nas Cortes Constituintes. *Diário das Cortes Extraordinárias e Constituintes da Nação Portuguesa*, nº 67, 23.03.1838, p. 293.

¹⁰⁷ Idem, ibidem.

¹⁰⁸ Projeto de Constituição. Parágrafo 5º do artigo 11º. *Diário das Cortes Extraordinárias e Constituintes da Nação Portuguesa*, Lisboa, nº 92, 17.05.1837, p. 356.

¹⁰⁹ Santos Cruz. Intervenção nas Cortes Constituintes. Loc. Cit. p. 356.

¹¹⁰ Idem, ibidem.

¹¹¹ Sr. Leonel. Intervenção nas Cortes Constituintes. Loc. Cit., p. 356-7.

diversos pontos da Monarquia Portuguesa se tem estabelecido para diversos países estrangeiros”¹¹², o deputado afirmou que jamais proporia que ela fosse “suspensa por meios violentos”¹¹³. A seu ver, era necessário procurar “outros meios de conservar os portugueses no território pátrio”¹¹⁴, dando-lhes “trabalho para ganharem suas subsistências”¹¹⁵. Enquanto tal não se fizesse, o deputado acreditava que “seríamos bárbaros se disséssemos a esses homens que não saíssem de Portugal, que morressem à fome dentro do Reino, e que não fossem para um país onde esperam, com razão ou sem ela, achar meios de subsistência”¹¹⁶.

Lopes de Moraes apoiou o colega e afirmou que às Cortes Constituintes não cabia apenas “declarar direitos”, mas também, garantias e argumentou que “o princípio de direito natural pode ser tão vulgar que esteja em todos os livros que tratam dele; mas isso não dá garantia nenhuma”. E reforçou: “nós queremos garantir esse direito, e é o que se faz na disposição de uma lei: mas deve-se garantir de maneira que se não abuse dele; e é isso o que faz o artigo, guardando os regulamentos e não ofendendo os interesses de terceiro, etc”¹¹⁷.

Por fim, o parágrafo foi aprovado. No texto final da Constituição, publicada no *Diário do Governo* de 24 de abril de 1838, lê-se, no artigo 12º: “todo o cidadão pode conservar-se no Reino, ou sair dele e levar consigo seus bens, uma vez que não infrinja os regulamentos de polícia e salvo o prejuízo público ou particular”¹¹⁸.

2.1.3 O projeto colonial em ação: o transporte de açorianos do Brasil para Angola

Apesar dos projetos dos quiméricos, convictos de que o futuro de Portugal estava nas colônias africanas, a realidade é que a África não atraía capital nem portugueses o suficiente para que se construísse um novo Brasil naquele continente. Como bem observaram Valentim Alexandre e Jill Dias, “os mitos ligados ao projeto colonial dificilmente tocariam a grande massa do campesinato e os não alfabetizados em geral”¹¹⁹,

¹¹² Sr. Leonel. Intervenção nas Cortes Constituintes. *Diário das Cortes Extraordinárias e Constituintes da Nação Portuguesa*, Lisboa, nº 94, 19.05.1837, p. 363.

¹¹³ Idem, ibidem.

¹¹⁴ Idem, ibidem.

¹¹⁵ Idem, ibidem.

¹¹⁶ Idem, ibidem.

¹¹⁷ Sr. Lopes de Moraes. Intervenção nas Cortes Constituintes. Loc. Cit., p. 364.

¹¹⁸ Constituição Política da Monarquia Portuguesa, 1838. *DG*, nº 98, 24.04.1838.

¹¹⁹ ALEXANDRE, Valentim e DIAS, Jill (coords.), *O Império Africano (1825-1890)*. SERRÃO, Joel e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa* (vol. X). Lisboa: Editorial Estampa, 1998, p. 48.

que preferiam se dirigir para países estrangeiros. Para o grosso da população portuguesa, o continente africano “continuava a ser terra de degredo e de morte”¹²⁰. Apesar da empolgação dos quiméricos, a malária, a febre amarela e as “listas de europeus vitimados no ultramar”¹²¹, frequentemente publicadas nos jornais, faziam com que a região fosse descrita como um “‘cemitério’ de onde qualquer pessoa devia ‘sair logo que pudesse’”¹²².

Assim, no início de 1839, Sá da Bandeira pouco tinha avançado no seu plano colonial. O projeto relativo ao ‘tráfico da escravatura branca’ não avançara, da mesma forma que o tratado com a Inglaterra estava por assinar. Essa questão assumira um forte caráter nacionalista e a imprensa setembrista fazia uma “apologia incessante do gradualismo”¹²³. Assim, apesar de defender a urgência do acordo com os ingleses, Sá da Bandeira estava sob pressão e temia “fortemente que sua anuência ao tratado abolicionista com a Inglaterra pudesse levar à queda do governo”¹²⁴.

Em fevereiro de 1839, durante as discussões da resposta ao discurso do Trono, tanto no Senado quanto na CD, cartistas e setembristas discutiram o parágrafo relativo ao tráfico de escravizados. No projeto de resposta, redigido pelo deputado José Estevão na CD, lia-se:

o tráfico da escravatura é sem dúvida um escândalo à face do mundo civilizado e a Câmara aprovará quaisquer negociações entabuladas para a sua extinção, uma vez que nelas se atenda à liberdade do comércio, à dignidade da nossa bandeira e aos interesses de nossas províncias ultramarinas¹²⁵.

Conforme bem observou João Pedro Marques, a segunda parte do parágrafo significava um “travão ao ritmo abolicionista britânico, e foi naturalmente em torno dela que as discordâncias se estabeleceram”¹²⁶. Enquanto os deputados setembristas defendiam o gradualismo, os cartistas argumentavam a favor da imediata assinatura do tratado anglo-português, tida como necessária à honra nacional e à recuperação da imagem de Portugal, acusado de acobertar o tráfico. Preso entre o avanço das pressões britânicas, os argumentos em prol da honra nacional e a defesa da soberania portuguesa,

¹²⁰ Sr. Leonel. Intervenção nas Cortes Constituintes. *Diário das Cortes Extraordinárias e Constituintes da Nação Portuguesa*, Lisboa, nº 94, 19.05.1837, p. 363.

¹²¹ MARQUES, João Pedro. *Os sons do silêncio: o Portugal de oitocentos e a abolição do tráfico de escravos*. Lisboa, ICS, 1999, p. 385.

¹²² Idem, *ibidem*.

¹²³ Idem, p. 252.

¹²⁴ Idem, p. 250.

¹²⁵ Parágrafo 5º da proposta de resposta ao discurso do trono. *DCD*, nº 32, 09.02.1839, p. 233.

¹²⁶ MARQUES, João Pedro. *Loc. Cit.*, p. 266-7.

Sá da Bandeira proferiu um longo discurso em defesa do seu projeto colonial, cuja tradução foi enviada ao jornal *Times*.

No discurso¹²⁷, o visconde lembrou o decreto de 10 de dezembro de 1836, reconheceu que uma eficaz execução do diploma dependia de ajustes com as províncias marítimas e alegou que a demora na assinatura de tratados nesse sentido não se devia à má vontade de Portugal – que, a seu ver, já dera provas de colaborar com o desiderato abolicionista britânico. Por fim, anuiu à proposta do deputado Silva Carvalho, pela qual dever-se-ia mencionar, na resposta ao discurso do Trono, a urgência na conclusão do tratado com a Inglaterra. Ainda durante o discurso, Sá da Bandeira enfatizou as providências a serem tomadas para desenvolver os domínios africanos. Nas palavras do chefe do governo, a supressão do tráfico era “condição indispensável para o melhoramento das nossas possessões africanas”¹²⁸. Outras medidas deveriam ser adotadas, como “dirigir para a África a emigração do reino e ilhas, que hoje vai para o Brasil; embarçar, quanto for possível, por meios legais, a emigração para fora dos domínios portugueses; e dar todo o impulso à cultura, à mineração e ao comércio das nossas províncias africanas”¹²⁹.

No Senado, também no âmbito da discussão da resposta ao discurso do trono, Sá da Bandeira chamou a atenção para a emigração e defendeu que, “sem ofender a liberdade que cada um tem de ir para onde lhe convenha”¹³⁰, se restringisse a emigração, facilitando seu desvio para as colônias. Demonstrando conhecimento dos navios utilizados pelos ‘traficantes de escravos brancos’, afirmou que “entre eles [os navios], há um chamado Senador Vergueiro (pertencente a quem efetivamente o é) e outro chamado Tarujo”¹³¹ e ponderou que esse comércio era “protegido pelos hábitos açorianos, porque a gente dali prefere ir para o Brasil, onde esperam achar minas de ouro, a serem soldados”¹³². Por isso, a única forma de o combater seria por meios indiretos, aprovando-se o projeto de lei, e “fazendo com que a emigração se dirija para a África”¹³³.

¹²⁷ Sá da Bandeira, presidente do Conselho de Ministros. Intervenção na CD. *DCD*, nº 33, 13.02.1839, p. 246.

¹²⁸ *Idem*, p. 247.

¹²⁹ *Idem*, *ibidem*.

¹³⁰ Sá da Bandeira, presidente do Conselho de Ministros. Intervenção no Senado, 26.02.1839. *DG*, Lisboa, nº 54, 04.03.1839, p. 282.

¹³¹ *Idem*, *ibidem*.

¹³² *Idem*, *ibidem*.

¹³³ *Idem*, *ibidem*.

Na sessão da CD, de 7 de março de 1839, Sá da Bandeira voltou a afirmar a necessidade de se “obstar à emigração para o Brasil”¹³⁴ e dirigi-la para as colônias africanas. A seguir, comunicou que recebera “uma carta do nosso cônsul no Maranhão, com um requerimento dirigido à sua Majestade, assinado por 60 portugueses, a maioria dos Açores”, solicitando transporte “por conta do governo para Angola”¹³⁵ por se acharem em estado desgraçado naquele país. Tal providência já estava em andamento.

As intervenções de Sá da Bandeira no Congresso no início de 1839 reforçam a hipótese aventada anteriormente. Para levar adiante seu projeto colonial, o visconde precisava desviar para as colônias a emigração que seguia para o Brasil e avançar com a abolição do tráfico da escravatura sem ser acusado de falta de patriotismo ou de negligência com os ‘escravos brancos’. O projeto de decreto por ele enviado às Cortes em 1837 servia, então, de escudo e de estratégia. A primeira função estava cumprida. Sá da Bandeira não poderia ser acusado de descurar da emigração açoriana, visto que propusera medidas para lidar com o assunto, as quais aguardavam a aprovação do Congresso. A demora dos deputados em avançarem com o debate comprometia, contudo, a segunda função do projeto: enfraquecer a atuação dos capitães de navios e agentes que promoviam a emigração para o Brasil, de tal modo que os açorianos fossem forçados a se dirigir para a África. Como o Congresso não dava sinais de que aprovaria, em pouco tempo, o projeto final elaborado pela comissão especial em 1838, Sá da Bandeira aproveitou o descontentamento de emigrados no Brasil para promover a colonização branca em Angola e dinamizar a economia colonial.

No dia 3 de novembro de 1838, Sá da Bandeira – que ocupava interinamente o cargo de ministro da Marinha e Ultramar – informou ao MNE – pasta também dirigida por ele – que, para melhorar a sorte dos açorianos emigrados no Brasil, Sua Majestade ordenara “a passagem para Angola de todos os portugueses faltos de meios”¹³⁶ que assim o desejassem. Cabia aos cônsules divulgarem a medida aos lusitanos residentes no Brasil, ajustarem o transporte e recomendarem os passageiros ao governador daquela província. Caberia ao último dar toda a “proteção aos indivíduos, concedendo terras que possam ser cultivadas àqueles que assim o requeressem”¹³⁷, além de “sementes e algumas

¹³⁴ Sá da Bandeira, presidente do Conselho de Ministros. Intervenção na CD. *DCD*. Lisboa, nº 52, 07.03.1839, p. 496. Tais papéis não foram encontrados no âmbito desta pesquisa.

¹³⁵ *Idem*, *ibidem*.

¹³⁶ Visconde de Sá da Bandeira, ministro (interino) da Marinha e Ultramar. Ofício ao MNE. Lisboa, 03.11.1838. ANTT/MNE/Correspondência recebida do MMU, cx. 382.

¹³⁷ *Idem*.

ferramentas de agricultura e sustento”¹³⁸. Cabia também à Junta da Fazenda de Angola arcar com as despesas de transporte contraídas pelos cônsules no Brasil.

Antes de verificar o cumprimento dessas ordens pelos agentes consulares no Brasil, importa observar que, no ofício enviado por Sá da Bandeira ao MNE, já não são apenas as condições de transporte que conferem substância ao termo ‘escravatura branca’. Interessa, por isso, transcrever um trecho do documento e ressaltar que a lei de locação de serviços de 1837 contribuía para dar ainda mais densidade à categoria de ‘escravo branco’.

Um número muito considerável de portugueses, especialmente dos habitantes das ilhas dos Açores, tem nestes últimos anos abandonado seus lares e emigrado para o Brasil [...]. Chegando lá, aqueles iludidos [emigrantes], destituídos de meios de pagarem as suas passagens a bordo dos navios, e de subsistirem, têm sido forçados a engajarem seus serviços por diversos prazos de tempo, sendo os contratos de tal maneira feitos que eles, debaixo do nome de colonos, se têm tornado uns verdadeiros escravos, talvez por toda a vida à vontade e segundo os interesses dos proprietários que os ajustaram¹³⁹.

Nota-se que, se a atuação dos engajadores e os acordos travados com os capitães dos navios seguiam sendo um fator de preocupação, em 1838 a lei brasileira de locação de serviços conferiu mais uma camada de significado ao termo ‘escravo branco’. Os açorianos já não eram associados a africanos escravizados apenas devido à forma como eram contratados a bordo dos navios, mas também em decorrência do teor dos contratos assinados, que beneficiavam os proprietários brasileiros. Assim, se a SPCRJ, ao propor a aprovação de uma nova lei de contratos, almejava melhorar a imagem do Brasil nos países de origem dos imigrantes, a medida parece não ter alcançado o objetivo.

O ofício de Sá da Bandeira originou a circular de 6 de novembro de 1838, encaminhada aos agentes consulares portugueses no Brasil, solicitando que se tomassem providências para direcionar os súditos lusitanos, que assim o desejassem, para Angola. Obedecendo às ordens, o cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro, João Baptista Moreira, publicou a circular do MNE no *Jornal do Comércio* de 28 de janeiro de 1839 e informou que “todos e quaisquer súditos portugueses”¹⁴⁰ que desejassem “aproveitar-se

¹³⁸ Visconde de Sá da Bandeira, ministro (interino) da Marinha e Ultramar. Ofício ao MNE. Lisboa, 03.11.1838. ANTT/MNE/Correspondência recebida do MMU, cx. 382.

¹³⁹ Idem.

¹⁴⁰ Edital. *Jornal do Comércio*. Rio de Janeiro, nº 23, 28.01.1839.

da munificência do governo de S. M. Fidelíssima”¹⁴¹ deveriam se inscrever na chancelaria do consulado para embarcar no bragantim ‘Valeroso’.

Os interessados deveriam provar serem súditos portugueses “livres de quaisquer embaraços no país [Brasil], como dívidas, questões judiciais ou pagamento de sua passagem à Sociedade Promotora da Colonização”¹⁴². Ficavam, ainda, obrigados a embarcar logo que se anunciasse a partida do bragantim, levando apenas “uma caixa ou baú de quatro palmos de comprimento e dois de alto”¹⁴³. Ainda segundo o edital eram gratuitos os emolumentos e expedientes devidos ao consulado, cabendo aos interessados arcar somente com a emissão do passaporte “se, por ventura, o governo imperial os não conceder gratuitamente, como se tem solicitado pela legação de S. M. Fidelíssima”¹⁴⁴.

As providências até então tomadas foram explicadas por João Baptista Moreira. De acordo com o cônsul, a necessidade de os interessados provarem estarem livres de obrigações no Brasil foi uma forma de tranquilizar a SPCRJ. Temendo perder as somas pagas pelas passagens de muitos colonos, a sociedade estaria criando “dificuldades e embaraços”¹⁴⁵ à transferência de portugueses para Angola. Ainda segundo o cônsul, após a publicação do edital nos jornais da corte, apareceram cerca de 200 interessados “de todas as idades, ocupações e ofícios”¹⁴⁶. A principal dificuldade, contudo, era encontrar quem aceitasse transportá-los, visto que o dinheiro de Angola “só serve para ser empregado no comércio da escravatura”¹⁴⁷.

Foi necessário, então, fretar uma embarcação – o brigue ‘Valeroso’ – que, com essa finalidade exclusiva, conduziria 150 passageiros. Para o transporte dos demais, o cônsul estava tentando chegar a um acordo com o comandante da corveta ‘D. Isabel Maria’. Quanto à gratuidade dos passaportes exigidos pelas leis do Império para que os indivíduos deixassem o Brasil, as autoridades brasileiras negaram a solicitação feita pela Legação de Portugal, sendo necessário que essa despesa também fosse coberta pela Junta da Fazenda de Angola.

No dia 28 de fevereiro, Moreira redigiu diversos ofícios ao MNE comunicando a partida de portugueses para Angola. Dentre os passageiros, havia “oficiais e mestres de

¹⁴¹ Edital. *Jornal do Comércio*. Rio de Janeiro, nº 23, 28.01.1839.

¹⁴² Idem.

¹⁴³ Idem.

¹⁴⁴ Idem.

¹⁴⁵ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao visconde de Sá da Bandeira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 31.01.1839. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 312.

¹⁴⁶ Idem.

¹⁴⁷ Idem.

todos os ofícios, homens lavradores e trabalhadores do campo, em geral robustos, fortes e sadios”¹⁴⁸. O número exato de passageiros a bordo do ‘Valeroso’, contudo, não está claro. Em ofício de 16 de fevereiro de 1839, o cônsul refere o embarque de 150 indivíduos¹⁴⁹. O *Diário do Rio de Janeiro* noticiou que, no dia 19 de fevereiro, partiram “141 portugueses e uma preta forra”¹⁵⁰ para Angola a bordo do ‘Valeroso’. Em outro ofício¹⁵¹, também de 28 de fevereiro de 1839, o cônsul afirma terem se deslocado para Angola 189 portugueses entre o ‘Valeroso’ e a corveta ‘D. Isabel Maria’. Jorge Fernandes Alves encontrou, no *Periódico dos Pobres do Porto* a informação de que 139 pessoas teriam se deslocado para Angola a bordo do ‘Valeroso’¹⁵².

Em 07 de junho de 1839, Moreira comunicou o embarque, no bergantim português ‘Duque de Vitória’, de 82 passageiros rumo a Angola. Destes, constavam oficiais e trabalhadores do campo, em sua maioria “homens moços e robustos [que] pareciam animados da maior vontade de se entregar ao trabalho”¹⁵³. Pelos ofícios encontrados é possível, portanto, afirmar que cerca de 270 portugueses partiram do Rio de Janeiro para Angola no primeiro semestre de 1839.

Da Bahia, partiu uma embarcação transportando 24 portugueses para Angola. De acordo com o cônsul Francisco José de Noronha Feital, o brigue ‘Intrépido’ fora o único a se apresentar para levar passageiros para aquele domínio de Portugal. A falta de navios não foi o único desafio enfrentado pelo cônsul¹⁵⁴. Isso porque perto de 80 pessoas se inscreveram para embarcar, mas não apareceram na data agendada e das mais de duas dezenas que embarcaram, muitos se apresentaram com mais de um dia de atraso. Ainda mais grave foi o que se passou com o Intrépido depois da partida. Segundo Noronha Feital, um dos marinheiros, de volta à província, relatou o apresamento do navio, no dia 18 de agosto, pelo “brigade de guerra inglês ‘Delfim’, que levava a embarcação para Serra

¹⁴⁸ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao visconde de Sá da Bandeira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 28.02.1839. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 312.

¹⁴⁹ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao visconde de Sá da Bandeira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 16.02.1839. Loc. Cit.

¹⁵⁰ Movimento do Porto. *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, nº 42, 20.02.1839.

¹⁵¹ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao visconde de Sá da Bandeira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 28.02.1839. Loc. Cit.

¹⁵² ALVES, Jorge Fernandes. *Os brasileiros: emigração e retorno no Porto oitocentista*. Porto: Reunidos, 1994, p. 131, nota nº 23.

¹⁵³ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao visconde de Sá da Bandeira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 07.06.1839. Loc. Cit.

¹⁵⁴ Francisco José de Noronha Feital, cônsul de Portugal na Bahia. Ofício ao visconde de Sá da Bandeira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Salvador, 24.07.1839. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Bahia, cx. 251.

Leoa depois de pôr em terra sete dos passageiros e toda a tripulação (exceto o capitão e o contramestre) num pequeno lugar, a 30 léguas de Ajuda para onde [...] seguiram”¹⁵⁵.

Na caminhada de cerca de dez dias, morreram dois indivíduos devido a “fome, fadigas ou intempéries do tempo”¹⁵⁶. Numa carta posteriormente encaminhada, o capitão e proprietário da embarcação, João Ramos de Souza, confirmou o ocorrido e solicitou a reclamação do ministério junto às autoridades inglesas contra “esta manifesta violação de propriedade”¹⁵⁷. Segundo Souza, o capitão do brigue britânico, julgando se tratar de navio empregue no transporte de escravos, “praticou os atos mais bárbaros acerca da tripulação e passageiros”, deixando a bordo apenas o capitão e 19 passageiros que seguiram para Serra Leoa. Devido a todos esses inconvenientes, é provável que esta tenha sido a única experiência de transporte de colonos portugueses da Bahia para Angola em conformidade com a circular de 6 de novembro de 1838.

De Pernambuco, o cônsul Joaquim Baptista Moreira acusou a recepção da circular de 6 de novembro de 1838 no dia 25 de janeiro de 1839 num ofício pelo qual afirmava tê-la tornado pública para conhecimento dos portugueses “residentes nesta província que queiram aproveitar-se de tão benéfica e prudente medida”¹⁵⁸. No entanto, o cônsul ponderou que “nesta província, pouco efeito poderá produzir, porquanto ela oferece bastantes recursos e a terra não é ingrata para aqueles que querem trabalhar”¹⁵⁹.

Se Joaquim Baptista Moreira reconhecia a possibilidade de enriquecimento dos portugueses em terras pernambucanas, ele evidenciava, na frase seguinte, que nem todos se “depara[va]m facilmente com essas preconizadas vantagens e felicidades, com as quais agentes assalariados no reino procura[va]m, por meios de ilusão e fraude, persuadir a gente incauta e ignorante a abandonar os seus lares”¹⁶⁰. Esses abusos foram enfatizados no restante do ofício, com o fim de chamar a atenção do governo para a

constante emigração de pessoas úteis que vêm para esta província [...] no estado mais humilhante e indecoroso, por meio de engajamentos fraudulentos

¹⁵⁵ Francisco José de Noronha Feital, cônsul de Portugal na Bahia. Ofício ao barão da Ribeira da Sabrosa, ministro dos Negócios Estrangeiros. Bahia, 28.10.1839. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Bahia, cx. 251.

¹⁵⁶ João Ramos de Souza, capitão e proprietário do ‘Intrépido’. Carta ao barão da Ribeira da Sabrosa, ministro dos Negócios Estrangeiros, 01.11.1839. Loc. Cit.

¹⁵⁷ Idem. Não foram encontradas mais informações referentes ao apresamento do brigue ‘Intrépido’ pela marinha britânica.

¹⁵⁸ Joaquim Baptista Moreira, cônsul de Portugal em Pernambuco. Ofício ao visconde de Sá da Bandeira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Pernambuco, 25.01.1839. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Pernambuco, cx. 309.

¹⁵⁹ Idem.

¹⁶⁰ Idem.

e ilegais, sujeitando os seus serviços por tempo determinado ao pagamento da passagem, o que nada menos é do que reduzir à escravidão uma pessoa livre¹⁶¹.

É flagrante a contradição do cônsul que, a um só tempo, comunica as boas condições para trabalhadores na província e denuncia a ‘escravatura branca’. Uma hipótese que pode ser aventada para explicar tal ambiguidade é que o cônsul temia que poucos portugueses desejassem partir para Angola e alertava antecipadamente um eventual fracasso da medida estipulada por Sá da Bandeira. Outra possibilidade, mais plausível, é que a despeito das condições de transporte e de contrato, a província vivia um momento favorável aos imigrantes que, depois de pagas as passagens aos contratantes, conseguiam celebrar bons acordos. Tal fato, contudo, não alterava a imagem negativa causada no cônsul pela chegada de centenas de açorianos¹⁶².

Se a situação em Pernambuco era vantajosa aos trabalhadores, o mesmo não se podia dizer do Ceará. No dia 4 de maio de 1839, Joaquim Baptista Moreira comunicou ao MNE que, naquela província, havia “habitantes portugueses em estado de extrema miséria e com os quais [Gouvêa] esta[va] fazendo excessivas despesas”¹⁶³. Por isso, Moreira sugeriu que os navios saídos de Pernambuco com direção a Angola parassem no porto do Ceará.

Os planos coloniais de Sá da Bandeira enfrentavam outras dificuldades, para além daquelas relatadas pelos cônsules, como a limitação orçamentária imposta pela Junta da Fazenda Pública de Angola, que comunicou a Joaquim Moreira que só seriam pagas passagens no valor máximo de 30 mil réis. No entanto, segundo o cônsul, só havia sido possível arranjar passagem para 13 súditos portugueses pelo valor de 35 mil réis¹⁶⁴. Essa questão foi tema de um ofício encaminhado pelo ministro da Marinha e Ultramar ao MNE. Pelo documento, eram reforçadas as instruções “aos cônsules portugueses no Brasil, e especialmente ao do Rio de Janeiro”¹⁶⁵ para que fossem devidamente observadas

¹⁶¹ Joaquim Baptista Moreira, cônsul de Portugal em Pernambuco. Ofício ao visconde de Sá da Bandeira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Pernambuco, 25.01.1839. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Pernambuco, cx. 309.

¹⁶² Ainda no mesmo ofício, Moreira relatou a entrada, naquela província, do bragantim ‘Pedro Segundo’, mestre Manoel Inácio Corrêa, procedente do Faial. Os 118 passageiros sem passaporte foram seduzidos “na forma de costume” e estabeleceram um acordo com o capitão, “por meio de um papel ilegal e fraudulento feito a bordo, no qual esses infelizes se sujeita[va]m à dura condição de pagarem a passagem com seus serviços”. Joaquim Baptista Moreira, cônsul de Portugal em Pernambuco. Ofício ao visconde de Sá da Bandeira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Pernambuco, 25.01.1839. Loc. Cit..

¹⁶³ Joaquim Baptista Moreira, cônsul de Portugal em Pernambuco. Ofício ao barão da Ribeira de Sabrosa, ministro dos Negócios Estrangeiros. Pernambuco, 04.05.1839. Loc. Cit.

¹⁶⁴ Joaquim Baptista Moreira, cônsul de Portugal em Pernambuco. Ofício ao barão da Ribeira de Sabrosa, ministro dos Negócios Estrangeiros. Pernambuco, 12.08.1839. Loc. Cit.

¹⁶⁵ Barão da Ribeira de Sabrosa, ministro interino da Marinha e Ultramar. Ofício ao MNE. Lisboa, 27.08.1839. ANTT/MNE/Correspondência recebida do MMU, cx. 382.

as recomendações da Junta da Fazenda de Angola relativas às despesas feitas com os indivíduos enviados como colonos. O ministro esperava, assim, que no futuro essas despesas fossem feitas com “a maior economia possível”¹⁶⁶.

Em novembro de 1839, o cônsul de Portugal no Rio de Janeiro confirmou ter recebido o ofício relativo ao limite de 30 mil réis a ser pago pelas passagens para Angola, pelo qual ficava proibido “fretar um navio com o único propósito de tais transportes”¹⁶⁷. Na sequência, relatou as “desfavoráveis notícias que têm vindo daquela província [de Angola]”¹⁶⁸ como a “falta de emprego e meios de subsistência para os colonos idos do Brasil e, ainda, a insalubridade do clima e a grande mortalidade que tem havido”¹⁶⁹. Por essa razão, “não tem se apresentado neste consulado pessoa alguma que queira gozar dos benefícios da circular”. Além disso, o cônsul atribuía o desinteresse dos portugueses “ao estado de prosperidade, engrandecimento e sossego que goza esta província”¹⁷⁰.

Jorge Fernandes Alves encontrou um relato acerca da experiência de 1839 que confirma a declaração de João Baptista Moreira sobre o assunto:

Aqueles muitos centos de infelizes, dos que acreditaram nos noveleiros que se lhes apresentavam a África como um Eldorado, ali aportaram e dentro de seis meses, talvez, não existia uma décima parte; tendo os outros morrido vítimas das febres, do desconforto o mais trivial que existia. Os que foram para os presídios do interior, lá morreram miseravelmente, e os que assentaram praça de soldados, a que a necessidade os obrigara, foram morrer nas enxergas dos hospitais¹⁷¹.

Faz-se necessária uma pesquisa mais aprofundada para averiguar as afirmações acerca das condições encontradas pelos portugueses encaminhados do Brasil para Angola em decorrência da iniciativa de Sá da Bandeira. O que se sabe é que, se a iniciativa enfrentou inúmeros obstáculos, a experiência foi responsável pela “consolidação e

¹⁶⁶ Barão da Ribeira de Sabrosa, ministro interino da Marinha e Ultramar. Ofício ao MNE. Lisboa, 27.08.1839. ANTT/MNE/Correspondência recebida do MMU, cx. 382.

¹⁶⁷ José Marcelino da Rocha Cabral, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao barão da Ribeira de Sabrosa, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 27.11.1839. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 312.

¹⁶⁸ Idem.

¹⁶⁹ Idem.

¹⁷⁰ Idem.

¹⁷¹ SEIXAS, António José. *A questão colonial portuguesa em presença das condições de existência da metrópole*. Lisboa: Tipografia Universal, 1881, p. 32, *apud*: ALVES, Jorge Fernandes. *Os brasileiros: emigração e retorno no Porto oitocentista*. Porto: Reunidos, 1994, p. 131, nota nº 23.

expansão de Moçâmedes, no sul de Angola”¹⁷². Segundo Alexandre e Dias: “a partir da fundação da vila, em 1839, os esforços de colonização branca foram progressivamente concentrar-se no seu *hinterland* e, mais para o interior, no planalto de Huíla – também sem resultado”¹⁷³.

Sabe-se, também pelos ofícios supracitados, que o número de colonos que aderiram ao chamado no ano de 1839 não passou de três centenas, número insuficiente para dinamizar a economia colonial. Certamente, não bastava encaminhar os portugueses para Angola. Era necessário que houvesse um grande investimento de capitais, capazes de absorver esses colonos e sua produção, além de criar a estrutura necessária para que a região deixasse de ser vista como o ‘sepulcro do europeu’. Mas mais importante: era necessário pôr fim ao tráfico de escravizados. Sem isso, os sonhos de Sá da Bandeira não concretizar-se-iam e o projeto colonial ficaria por implementar.

Do que ficou dito até aqui, é evidente que, se o discurso da ‘escravatura branca’ surge intimamente relacionado às preocupações verificadas no Brasil com o futuro da mão de obra, a indignação gerada em Portugal com a forma como eram transportados e contratados os portugueses na antiga colônia obrigou Sá da Bandeira a combater a um só tempo o tráfico de escravizados e o ‘tráfico da escravatura branca’ para concretizar seu projeto colonial. No entanto, o silêncio ensurdecedor que pairava em Portugal acerca da abolição, somado à pouca atração que as colônias africanas exerciam sobre os portugueses, à falta de urgência em combater a ‘escravatura branca’ (que afetava especialmente o arquipélago dos Açores) e à concepção consagrada da liberdade de emigrar inviabilizaram a concretização dos planos de Sá da Bandeira. Quando o visconde deixou o governo, o máximo que havia conseguido fora o transporte de emigrados portugueses no Brasil para Angola, onde a maioria pereceu.

¹⁷² ALEXANDRE, Valentim e DIAS, Jill (coords.). *O Império Africano (1825-1890)*. SERRÃO, Joel e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.). *Nova História da Expansão Portuguesa* (vol. X). Lisboa: Editorial Estampa, 1998, p. 64.

¹⁷³ Idem, *ibidem*.

2.2 O CABRALISMO E OS ‘BRASILEIROS DE TORNA-VIAGENS’

2.2.1 A portaria de 19 de agosto de 1842

Em 1840, o projeto sobre a ‘escravatura branca’, apresentado em 1837 por Sá da Bandeira e reformulado pela comissão especial em 1838, foi lembrado tanto na CD, quanto no Senado. Na primeira Casa, foi o deputado Sá Nogueira quem solicitou a retomada dos trabalhos da comissão “encarregada de propor meios que obviem o tráfico da escravatura branca que se está fazendo nas ilhas dos Açores”¹⁷⁴. O deputado defendeu a proposta lembrando que “está saindo uma imensidade de cidadãos portugueses para o Brasil, que vão para ali ser vendidos e ser escravos dos brasileiros, substituindo os lugares dos negros”¹⁷⁵. Para Sá Nogueira, uma vez que todas as nações da Europa estavam empenhadas em evitar o tráfico da escravatura negra, mais direito teria Portugal de evitar o tráfico da escravatura branca¹⁷⁶.

Em resposta, o deputado Ávila afirmou ter ido aos Açores, onde verificara que “esse horroroso tráfico, que em algumas ilhas foi tão escandaloso” encontrava-se, já, “consideravelmente diminuído”¹⁷⁷. Contudo, Ávila apoiou a proposta por julgar que podia ainda ser necessária alguma nova medida. Consultada a Câmara, por sugestão do deputado Almeida Garrett, confirmaram-se os poderes da antiga comissão.

No Senado, enquanto se discutia o parágrafo 10º da resposta ao discurso do Trono relativo à consolidação das “relações de comércio e amizade com o Brasil” por meio de “ajustes diplomáticos mutuamente vantajosos”¹⁷⁸, Sá da Bandeira abordou a questão da “importação de colonos portugueses”¹⁷⁹ naquele país e defendeu ser necessário “prevenir-se os abusos escandalosos”¹⁸⁰ a que a emigração dava lugar. Por isso, lembrou o projeto apresentado nas Cortes Constituintes a esse respeito e sugeriu que o mesmo fosse retomado de modo a se regulamentar essa emigração, causadora de “tantos males aos pobres e enganados colonos que, vítimas da sórdida cobiça, depois de maltratados na

¹⁷⁴ Sá Nogueira. Intervenção na CD. *DCD*, nº 10, 14.01.1840 p. 20.

¹⁷⁵ Idem, *ibidem*.

¹⁷⁶ Idem, *ibidem*.

¹⁷⁷ Sr. Ávila. Intervenção na CD. *Loc. Cit*, p. 20.

¹⁷⁸ Parágrafo 10º da proposta de resposta ao discurso do Trono. *DG*, nº 190, 12.08.1840, p. 990.

¹⁷⁹ Sá da Bandeira. Intervenção no Senado, sessão de 21.07.1840. *DG*, nº 190, 12.08.1840, p. 990.

¹⁸⁰ Idem, *ibidem*.

viagem”, eram-no também nos portos onde eram “vendidos como se fossem negros africanos”¹⁸¹.

Devido à escassez de dados, é difícil confirmar a redução da emigração no início da década de 1840. No entanto, pode-se afirmar que entre 1840 e 1842 o tema foi poucas vezes referido no Parlamento. Em junho de 1841, durante uma discussão acerca das pautas aduaneiras, alguns deputados referiram a emigração de madeirenses para Demerara, de modo a responsabilizar as tarifas protecionistas e a queda do comércio pelo crescente abandono da ilha pelos madeirenses. A emigração para o Brasil, contudo, não foi mencionada.

A entrada de portugueses na antiga colônia tampouco motivou o envio de ofícios pelos cônsules no Brasil, muito embora, em dezembro de 1840, Joaquim Baptista Moreira tenha dado a conhecer ao ministro dos Negócios Estrangeiros a chegada do bragantim brasileiro ‘Nova Sociedade’. Este teria transportado 186 passageiros procedentes das ilhas do Faial e Terceira, dos quais 54 desembarcaram em Pernambuco e os demais seguiram viagem para a Bahia e o Rio de Janeiro. Vinte e um deles haviam pago antecipadamente pelas passagens, estando livres para deixarem a embarcação. Os demais celebraram os contratos de locação de serviços perante o cônsul que, em suas palavras, não admitiu “de forma alguma, algumas condições onerosas que alguns dos contratantes desejavam”¹⁸².

Na lateral do ofício, foram feitas algumas anotações, provavelmente pelo secretário do MNE, nas quais se lê que “são precisas prontas providências dirigidas às autoridades” ou “ficarão despovoadas as ilhas”, e ainda que: “a querer-se aproveitar esse êxito de emigração, ele poderia ser transferido para as nossas colônias em África”¹⁸³. A essa altura, no entanto, já malograra a experiência de transferir para Angola os portugueses emigrados no Brasil. Além disso, à exceção dessa nota, não houve maiores manifestações contrárias à emigração.

No dia 3 de julho de 1842 foi finalmente assinado o Tratado luso-britânico, que motivou a publicação do decreto de 25 de julho de 1842¹⁸⁴, o qual considerou pirataria o

¹⁸¹ Sá da Bandeira. Intervenção no Senado, sessão de 21.07.1840. *DG*, nº 190, 12.08.1840, p. 990.

¹⁸² Joaquim Baptista Moreira, cônsul de Portugal em Pernambuco. Ofício a Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro dos Negócios Estrangeiros. Pernambuco, 22.12.1840. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Pernambuco, cx. 309.

¹⁸³ Anotações sobre o ofício encaminhado pelo cônsul de Portugal em Pernambuco, Joaquim Baptista Moreira, ao ministro dos Negócios Estrangeiros, Rodrigo da Fonseca Magalhães, 22.12.1840. *Loc. Cit.*

¹⁸⁴ Decreto de 25 de julho de 1842, acerca do tráfico da escravatura. *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*, 1842, p. 280.

crime de tráfico da escravatura e determinou a aplicação das penas previstas no decreto de 10 de dezembro de 1836. Antes de publicado o novo decreto, na sessão de 20 de julho de 1842, Sá da Bandeira anunciou que apresentaria, em breve, um projeto com vistas a regularizar a “emigração que tem lugar tanto no continente, como nos Açores”¹⁸⁵.

Na sessão de 16 de agosto, quando já fora determinado o fim do tráfico, o visconde avançou com seu projeto abolicionista e apresentou o projeto nº 4¹⁸⁶, que propunha a gradual abolição da escravidão nos territórios portugueses de Goa e Timor. No mesmo dia, Sá da Bandeira voltou a apresentar o projeto redigido em 1838 relativo à ‘escravatura branca’ e solicitou que fosse enviado a uma comissão com a participação do ministro da Marinha. Não é possível saber as motivações de Sá da Bandeira para recuperar o projeto, passados seis anos desde sua primeira versão, num momento em que a emigração não suscitava maiores preocupações. O fato de tê-lo feito pouco depois da assinatura do tratado com a Inglaterra pode estar relacionado ao receio de que os traficantes de ‘grosso trato’, impossibilitados de prosseguirem com aquela atividade ilícita, se dedicassem a transportar ainda mais portugueses para o Brasil – o que inviabilizaria de vez o desvio da emigração portuguesa para as colônias na África e suscitaria ainda mais indignação em Portugal.

Após a leitura do projeto, o ministro da Marinha, António José Maria Campêlo, declarou: “pelo que respeita ao tráfico da escravatura branca, [...] amanhã ou depois deve sair uma portaria do governo, modelada sobre uma proposta do Digno Par que hoje foi lida nesta Câmara” para que, por meios indiretos, se obstasse “a tamanho mal, ao menos enquanto não há uma lei positiva a este respeito”¹⁸⁷.

Apenas três dias depois realizou-se a segunda leitura do projeto e, conforme anunciado por Maria Campêlo, no mesmo dia 19 de agosto foi publicada a “portaria

¹⁸⁵ Visconde de Sá da Bandeira. Intervenção na CPR. *DCPR*, nº 06, 20.07.1842, p. 27.

¹⁸⁶ *DCPR*, nº 17, 16.08.1842, p. 163-166. Sobre esse projeto, João Pedro Marques escreveu: “logo em 1842, Lavradio e Sá da Bandeira – agora na oposição e mais liberto dos compromissos partidários que haviam limitado a sua ação no final da década de 1830 – apresentaram na Câmara dos Pares um projeto de lei para abolir gradualmente o estado de escravidão na Ásia Portuguesa. Para tanto, propunham a liberdade de ventre e que no prazo de quinze anos cessasse completamente o estado de escravidão nos territórios de Goa, Damão, Diu, Macau, Timor e Solor” (MARQUES, João Pedro. *Sá da Bandeira e o fim da escravidão*. Vitória da moral, desforra do interesse. Lisboa: ICS, 2008, p. 39). O projeto foi enviado a uma comissão, cujo parecer foi positivo. No entanto, quando o projeto entrou em discussão, “vários pares se pronunciaram em sentido contrário” (Idem, p. 40), de modo que o debate foi adiado. De volta à ordem do dia em 1844, a discussão foi novamente adiada.

¹⁸⁷ António José Maria Campêlo, ministro da Marinha e Ultramar. Intervenção na CPR. *DCPR*, nº 17, 16.08.1842, p. 173.

providenciando a restrição do tráfico da escravatura branca”¹⁸⁸. A coincidência das datas permite conjecturar que Sá da Bandeira e Campêlo tenham combinado uma estratégia, pela qual o ministro publicava a portaria, retirando do texto os artigos que dependiam da aprovação parlamentar, enquanto o par do reino lutava pela discussão do projeto e sua aprovação como lei. Assim, o diploma do governo, apesar de claramente inspirado no projeto redigido pela comissão especial da CD em 1838, divergia deste em alguns pontos centrais – conforme se pode observar no quadro comparativo nº 2.2.

Antes de examinar com mais atenção algumas das principais modificações realizadas no projeto de 1838 para a sua publicação como portaria, importa analisar a justificativa do diploma de 19 de agosto, na qual se lê:

Convindo restringir pelo modo possível o tráfico da escravatura branca, que sob o plausível nome de emigrados, ou passageiros, vai despovoando não somente as ilhas adjacentes, mas também o reino de Portugal no Continente; tráfico tanto mais difícil de ser diretamente impedido, quanto nenhuma lei proíbe a mudança de domicílio; e não sendo possível, por outro lado, compreender aquela espécie nos decretos e regulamentos que impõem severas penas contra o tráfico da escravatura negra; manda a Rainha, pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, que enquanto não há lei que remova essa dificuldade fiquem provisoriamente em inteira observância os artigos constantes da nota junta, os quais (com algumas alterações) faziam parte de um projeto de lei apresentado às Cortes em uma das passadas legislaturas¹⁸⁹.

A justificativa sustenta a hipótese de que a decisão de publicar a portaria prendeu-se a uma estratégia, cujo fim não era exatamente proibir a emigração, mas cercar uma atividade que, muito embora fosse entendida à época como semelhante ao tráfico negreiro, não poderia estar sujeita ao mesmo tipo de sanções. Assim, a portaria visava colocar o transporte de emigrantes sob a alçada do Estado, aprofundando o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração por meio da regulamentação das condições de viagem; além de afastar suspeitas de que o governo era conivente com a ‘escravatura branca’.

A primeira diferença importante entre a portaria e os projetos anteriores é que, pelo artigo 1º, só estariam sujeitos às disposições do diploma de 19 de agosto de 1842 os

¹⁸⁸ Portaria de 19 de agosto de 1842, providenciando a restrição do tráfico da escravatura branca. *DG*, Lisboa, nº 196, 20.08.1842.

¹⁸⁹ *Idem*.

navios que saíssem “dos portos desse reino, ilhas adjacentes ou das províncias ultramarinas para qualquer dos portos estrangeiros, situados ao sul de 30° de latitude Norte” e que admitissem “mais de 24 passageiros portugueses”¹⁹⁰ a bordo. O artigo excluía, portanto, navios que se dirigissem às possessões portuguesas na África ou a portos estrangeiros da América do Norte, por exemplo. Desta forma, o alvo do diploma eram as embarcações que transportavam portugueses para a América Central e do Sul – destinos afetados pela abolição do tráfico de africanos escravizados e que procuravam atrair imigrantes europeus.

É possível entender a exclusão de navios que se dirigiam à África portuguesa da portaria como uma forma de estimular a emigração para aquele continente¹⁹¹. No entanto, parece mais plausível que Campêlo estivesse menos interessado em redirecionar os fluxos emigratórios e mais preocupado em regulamentar um trânsito que poderia recrudescer; no mais, não havia qualquer razão para regulamentar o transporte de passageiros para a África, quando o ‘tráfico da escravatura branca’ que se visava impedir não se dirigia para o continente africano.

Também não constam da portaria de 19 de agosto de 1842 os artigos cujas disposições ultrapassavam os limites do poder executivo. Pela recuperação dos pareceres sobre o projeto, percebe-se claramente que foram retirados os artigos que contrariavam disposições legais já existentes. É o caso do artigo que previa a obrigatoriedade de anexação no navio de uma lista com os preços dos víveres, ou daqueles que previam multas e penas distintas das já previstas. Por essa razão, na portaria lê-se apenas que infratores ficariam sujeitos às penas já dispostas nas leis.

Outra diferença relevante é a ausência, na portaria de 19 de agosto, do artigo 1º dos projetos de 1836 e 1838, pelo qual não seria concedido passaporte para sair do país para indivíduos que não provassem isenção do recrutamento militar. A exclusão desse artigo provavelmente deve-se ao fato de a portaria ter sido assinada pelo ministro da Marinha e Ultramar, que não tinha ingerência sobre a concessão de passaportes. As autoridades sob alçada desse Ministério podiam, contudo, solicitar o documento aos passageiros quando da fiscalização do navio. Por isso, pelo artigo 2º, “nenhum súdito português poderá ser admitido como passageiro a bordo dos navios mercantes sem que

¹⁹⁰ Portaria de 19 de agosto de 1842, providenciando a restrição do tráfico da escravatura branca. *DG*, Lisboa, nº 196, 20.08.1842. Artigo 1º.

¹⁹¹ Essa é a interpretação apresentada por Jorge Fernandes Alves, para quem o mais importante da portaria de 1842 era “mudar a direção do fluxo emigratório” e canalizá-lo para a África. ALVES, Jorge Fernandes. *Os brasileiros: emigração e retorno no Porto oitocentista*. Porto: Gráfica Reunidos, 1994, p. 131.

apresente o respectivo passaporte passado pela autoridade competente”¹⁹². Por fim, vale ressaltar que, pela portaria – assim como pelo projeto de 1838 –, a lotação do navio ficava limitada a 2 passageiros para cada 5 toneladas e que todas as embarcações com mais de 30 passageiros seriam obrigadas a levar um cirurgião a bordo.

Tão logo a portaria foi publicada, levantaram-se vozes contrárias a algumas de suas disposições. Por um lado, havia quem as considerasse insuficientes para encerrar o ‘tráfico da escravidão branca’; por outro, quem pedisse a revogação de alguns artigos, pois nem todo emigrante ia engajado ou era um ‘escravo branco’. No primeiro grupo estava o cônsul de Portugal em Pernambuco, Joaquim Baptista Moreira que, em novembro de 1842, sugeriu ao MNE outras medidas a serem incorporadas ao diploma.

Para o cônsul, as providências previstas na portaria seriam iludidas se os capitães ou os mestres das embarcações não fossem obrigados “a fazer desembarcar os passageiros livremente nos portos logo à chegada, sem o vexame e o notório escândalo de os terem a bordo até contratarem os seus serviços, para serem indenizados das passagens que deveriam ter sido pagas no porto de saída”¹⁹³. Moreira lembrava, assim, a substância que dera densidade ao termo ‘tráfico da escravidão branca’: a manutenção dos passageiros a bordo, proibidos de desembarcar, até que encontrassem quem os contratasse e adiantasse o valor da passagem ao capitão.

Esse ‘comércio’ feito a bordo, que a muitos lembrava os mercados de escravizados africanos, seria evitado se os capitães autorizassem o desembarque imediato dos passageiros ou se estes fossem impedidos de viajar sem as passagens pagas. O cônsul lembrava, ainda, que a obrigatoriedade de desembarque imediato dos emigrantes portugueses dependia da fiscalização no porto de destino e que as autoridades consulares lusitanas não tinham autoridade sobre navios estrangeiros. Depreende-se, daí, que a medida mais eficaz seria a proibição do embarque de passageiros sem o pagamento prévio das passagens.

Em fevereiro de 1843, o ministro dos Negócios Estrangeiros, José Joaquim Gomes de Castro, encaminhou as propostas de Joaquim Baptista Moreira ao ministro da Marinha e Ultramar. No ofício, Gomes de Castro afirmou que Moreira lembrara “a conveniência de obrigar os capitães e mestres das embarcações que se destina[va]m aos portos daquele

¹⁹² Portaria de 19 de agosto de 1842, providenciando a restrição do tráfico da escravidão branca. *DG*, Lisboa, nº 196, 20.08.1842. Artigo 2º.

¹⁹³ Joaquim Baptista Moreira, cônsul de Portugal em Pernambuco. Ofício a José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Pernambuco, 30.11.1842. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Pernambuco, cx. 309.

império a fazer desembarcar livremente os passageiros logo à chegada, único meio de evitar o notório escândalo de os terem a bordo para traficar os seus serviços”¹⁹⁴. O ministro recordou, ainda, que “o governo de Sua Majestade” tentava “impedir, pelos meios possíveis, a emigração de portugueses que, deste reino e ilhas adjacentes, passam àquele império, iludidos por sedutoras promessas e em detrimento de nossa agricultura e comércio”¹⁹⁵.

Em resposta, o ministro da Marinha e Ultramar, Joaquim José Falcão, encaminhou no dia 2 de março de 1843 a portaria expedida na mesma data, recomendando que os capitães dos portos de embarque exigissem dos mestres das embarcações um termo legal se comprometendo a autorizar o desembarque dos passageiros que assim o desejassem tão logo chegassem ao destino¹⁹⁶. Na sequência, José Joaquim Gomes de Castro remeteu aos diversos consulados portugueses a circular de 15 de março, determinando que os cônsules providenciassem o imediato desembarque dos passageiros portugueses que, sob pretexto algum, poderiam ficar retidos nos navios.

Algumas observações podem ser feitas a partir dessa troca de correspondências, na qual informações relevantes se perderam e não receberam a devida atenção. Joaquim Baptista Moreira indicara a necessidade de as passagens serem previamente pagas, visto que as autoridades consulares portuguesas não possuíam jurisdição sobre embarcações estrangeiras. Sem dar maior ênfase a essa questão, o ministro dos Negócios Estrangeiros sequer a referiu no ofício encaminhado ao MMU. No mesmo ofício, Gomes de Castro deixou transparecer a sua interpretação pessoal do assunto: a necessidade de barrar a emigração, visto que essa se fazia em detrimento da agricultura e do comércio português. A negligência de uma das sugestões do cônsul em Pernambuco resultou na mera repetição de uma providência inócua prevista desde 1836. Percebe-se que no emaranhado de ordens e sugestões passadas por diversas instâncias hierárquicas, informações se perdiam e interpretações eram adicionadas, o que certamente prejudicava a adoção de medidas para solucionar os problemas ligados aos deslocamentos migratórios.

A fiel execução das demais medidas previstas na portaria de 19 de agosto de 1842 já estava prejudicada à partida. Isso porque alguns meses antes, Joaquim José Falcão

¹⁹⁴ José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Ofício a Joaquim José Falcão, ministro da Marinha e Ultramar. Lisboa, 01.02.1843. ANTT/MNE/Correspondência expedida ao MMU, liv. 317.

¹⁹⁵ Idem.

¹⁹⁶ Joaquim José Falcão, ministro da Marinha e Ultramar. Ofício a José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 02.03.1843. ANTT/MNE/correspondência recebida do MMU, cx. 384.

atendeu à solicitação dos comerciantes do Porto e anulou a obrigatoriedade de prestação de fiança pelos mestres e capitães dos navios empregados no transporte de passageiros. Sem correrem o risco de perderem os quatro contos de réis afiançados, os capitães não se viam forçados a cumprir com o disposto na portaria de 19 de agosto e tampouco com a disposição do diploma de 2 de março de 1843.

A concessão feita à Associação de Comerciantes do Porto (ACP) demonstra a influência dessa organização, cujos associados, segundo apurou Jorge Fernandes Alves, “contribuíram, de modo determinante, para o êxito do golpe de Estado de 27 de janeiro de 1842, no Porto”¹⁹⁷, o qual levou Bernardo Costa Cabral ao poder. Ainda de acordo com o historiador, alguns dos associados que providenciaram os fundos necessários ao golpe cabralista foram “elevados ao pariato e ao baronato”¹⁹⁸ logo a seguir à vitória de Cabral, como Joaquim Ferreira dos Santos (o barão de Ferreira) e José Henrique Soares (barão de Ancede), que presidiu a ACP de 1841 a 1844.

Para esta tese, mais relevante do que evidenciar a ingerência da ACP na portaria de 19 de agosto de 1842, é analisar a representação enviada à rainha e avaliar o impacto dos argumentos expostos para a formatação do discurso possível sobre a emigração e para a elaboração das políticas emigratórias portuguesas. Temendo que as medidas previstas diminuíssem o transporte de passageiros realizado pela marinha mercante portuense e acarretassem, assim, prejuízos a diversos associados, a ACP redigiu diversas propostas e representações.

Pelo que foi possível averiguar, a primeira representação foi enviada pela ACP pouco depois de publicada a portaria. Assim, no dia 13 outubro de 1842, o ministro da Marinha e Ultramar, Joaquim José Falcão, acusou estar ciente “das instantes solicitações” da ACP “para o fim de promover o deferimento da representação que a mesma associação dirigiu a este Ministério [MNE], pedindo a revogação ou alteração dos artigos 6º, 9º e 11º da portaria de 19 de agosto próximo passado”¹⁹⁹. Segundo o ofício enviado ao MNE,

¹⁹⁷ ALVES, Jorge Fernandes. Emigração portuguesa: o exemplo do porto nos meados do século XIX. *Revista de História*, Porto, vol. 9, p. 267-290, 1991, p. 274, nota nº 11.

¹⁹⁸ Idem, *ibidem*.

¹⁹⁹ Joaquim José Falcão, ministro da Marinha e Ultramar. Ofício a José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 13.10.1842. ANTT/MNE/Correspondência recebida do MMU cx. 384. O artigo 6º instituiu a obrigatoriedade da presença de cirurgião a bordo dos navios que transportassem mais de 30 passageiros; o 9º determinava a responsabilidade do dono, capitão ou fretador dos navios com o sustento dos passageiros em caso de atraso na partida e o 11º estabelecia a fiança de quatro contos de réis pelo capitão de qualquer navio mercante que se empregasse no transporte de passageiros portugueses.

Falcão mandara “reconsiderar a citada portaria”²⁰⁰, tendo informado o Major General da Armada e o Procurador Geral da Coroa acerca dessa intenção.

No entanto, recebeu “em resultado dois pareceres” pelos quais ficava “fora de dúvida que as ditas providências não são, como se representa [pela ACP], um estorvo ao comércio”²⁰¹. Ainda de acordo com os pareceres, a revogação dos mencionados artigos impediria que se conseguissem os fins “que a mesma portaria teve em vista”²⁰². No âmbito desta pesquisa, não foram encontradas nem a representação e nem os pareceres referidos. No entanto, o ofício assinado por Joaquim José Falcão evidencia, a um só tempo, a insistência dos comerciantes do Porto em alterarem a portaria de 19 de agosto de 1842 e a resistência existente, num primeiro momento, às suas demandas.

Face à recusa do ministro da Marinha e Ultramar em alterar a portaria, a ACP encaminhou uma nova representação juntamente com um ofício assinado por Henrique Soares, presidente da ACP, que rogava que a execução da portaria de 19 de agosto ficasse suspensa até que medidas legislativas regulassem o assunto²⁰³. O ministro dos Negócios Estrangeiros chamou a atenção do ministro da Marinha para “um objeto que tão imediatamente interessa à navegação portuguesa de longo curso, como mui especialmente o bem-estar e a prosperidade da mais populosa província de Portugal”²⁰⁴.

A nova representação foi encontrada e transcrita pelo historiador Jorge Fernandes Alves e anexada ao artigo “Emigração portuguesa: o exemplo do Porto nos meados do século XIX”. Importa analisá-la não apenas devido às modificações que a associação logrou impor à portaria – o que demonstra o poder da classe mercantil do Porto –, mas principalmente porque ela recuperou uma camada de significado do termo ‘emigração’ de grande importância para o Minho.

Na representação, a ACP opôs-se, novamente, à portaria de 19 de agosto de 1842, afirmando ser o assunto “de tal importância que a Direção não podia deixar de elevar-se não só acima de interesses individuais, mas mesmo acima dos da classe que esta

²⁰⁰ Joaquim José Falcão, ministro da Marinha e Ultramar. Ofício a José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 13.10.1842. Loc. Cit.

²⁰¹ Joaquim José Falcão, ministro da Marinha e Ultramar. Ofício a José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 13.10.1842. ANTT/MNE/Correspondência recebida do MMU cx. 384.

²⁰² Idem.

²⁰³ Henrique Soares, presidente da ACP. Ofício a José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Porto, 18.11.1842. Loc. Cit.

²⁰⁴ José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Ofício a Joaquim José Falcão, ministro da Marinha e Ultramar. Lisboa, 23.11.1842. ANTT/MNE/Correspondência expedida ao MMU, liv. 317.

associação representa”²⁰⁵. Conforme indicado, a ACP temia as consequências da portaria para a navegação portuguesa. Procurando convencer o governo, os comerciantes empenharam-se em distinguir o ‘tráfico da escravatura branca’ da ‘emigração’ e alegaram que o diploma, ao denominar de “escravatura branca a voluntária saída do país que se pratica há imensos anos”²⁰⁶, violava o direito a emigrar consagrado na Carta de 1826.

A associação defendeu o direito à “voluntária ausência do reino” e identificou como principal causa da emigração a “falta de emprego de braços no país”²⁰⁷. Além deste motivo, “a concorrência de muitas outras circunstâncias conduz àquele resultado”, como as antigas relações comerciais entre Brasil e Portugal, a semelhança de linguagem, hábitos, educação e os laços de “parentesco entre seus habitantes”²⁰⁸. A província do Minho seria “aquela que mais trato e ligações sustenta[va] com o Brasil”, não havendo “talvez uma única freguesia aonde se não recebam mensalmente valiosos e importantes recursos de parentes estabelecidos no Império”²⁰⁹.

Os signatários abordavam, assim, um fenômeno que era já recorrente e que, por isso mesmo, não constituía uma surpresa ou novidade e que acabou, então, sendo ofuscado pela indignação provocada pelo ‘tráfico da escravatura branca’: os volumosos investimentos dos ‘brasileiros de torna-viagens’. A tão ridicularizada figura dos portugueses enriquecidos no Brasil e que tornavam à pátria esbanjando a riqueza acumulada além-mar foi lembrada e valorizada na representação enviada à Rainha como forma de demonstrar o aspecto positivo dos deslocamentos migratórios rumo à antiga colônia.

Como bem observou Fernandes Alves, tal valorização é compreensível quando se considera que “na praça comercial da cidade estavam estabelecidos cerca de duas centenas de negociantes de nacionalidade brasileira, quase todos ex-emigrantes retornados, gerindo à distância negócios no Brasil”²¹⁰. Por isso, a representação lembrou que “não se caminha uma légua nesta província sem contemplar uma quinta – uma

²⁰⁵ Representação da ACP contra a legislação restritiva da emigração. 18.11.1842. Arquivo da ACP, Copiador de Correspondência, 1842, ofício nº 95. Retirado de: ALVES, Jorge Fernandes. Emigração portuguesa: o exemplo do porto nos meados do século XIX. *Revista de História*, Porto, vol. 9, 1991, p. 267-290.

²⁰⁶ Representação da ACP contra a legislação restritiva da emigração. 18.11.1842. Arquivo da ACP, Copiador de Correspondência, 1842, ofício nº 95. Retirado de: ALVES, Jorge Fernandes. Emigração portuguesa: o exemplo do porto nos meados do século XIX. *Revista de História*, Porto, vol. 9, 1991, p. 267-290.

²⁰⁷ Idem.

²⁰⁸ Idem.

²⁰⁹ Idem.

²¹⁰ ALVES, Jorge Fernandes. Op. Cit., p. 274-5.

habitação – uma herdade que não se diga, pertence ao brasileiro F.²¹¹ que tendo em tenra idade ido para o Brasil e ali adquirido fortuna, voltando, veio empregá-la no saudoso torrão de seu natal”²¹². Ainda de acordo com a ACP,

não chega daquele Império um único navio a este porto que deixe de conduzir algum dos chamados brasileiros que volta a pátria a descansar de suas fadigas e gozar o produto delas; e capitais empregados em gêneros que vêm aumentar a riqueza pública, ou inúmeros presentes de parentes e amigos estabelecidos naquele país. A navegação portuguesa, principalmente desta praça, é hoje apenas alentada por aquelas conduções de volta; não é o equivalente produto das mesquinhas mercadorias que para lá exportamos de nossa indústria ou agricultura que preenche a carregação dos navios do Brasil para Portugal; são capitais ali adquiridos por portugueses, por indivíduos dessa emigração que se pretende tolher: não se contrabalança esta valiosa importação com capitais para o estrangeiro, mais ainda além dela numerosos capitais em espécie vêm aumentar a desproporção entre a exportação para o Brasil e a importação dali²¹³.

Fica claro que a ACP chamava a atenção do governo para um fluxo emigratório com origem no Norte de Portugal, distinto daquele observado nos Açores. Os signatários trataram de lembrar a história de vida de muitos comerciantes do Minho, onde a emigração era uma empreitada familiar²¹⁴. Assim, a associação se empenhou em marcar a diferença entre a emigração dos caixeiros e dos ‘escravos brancos’, bem como em demonstrar a importância da emigração minhota rumo ao Brasil, a qual “sustenta e reproduz, sucessivamente, relações comerciais e civis com aquele país”²¹⁵. Nesse sentido,

²¹¹ É provável que “o brasileiro F.” se refira a Joaquim Ferreira dos Santos (conde e barão de Ferreira), brasileiro de torna-viagens cuja trajetória é idêntica à relatada no trecho citado. Natural de Campanhã (Porto), filho de lavradores, Ferreira emigrou com 14 anos para o Brasil nos primeiros anos do século XIX. Depois de trabalhar como caixeiro viajante, investiu no tráfico de escravizados e enriqueceu. No início dos anos 1840, regressou a Portugal e investiu na navegação mercante. Em testamento, solicitou que sua fortuna fosse investida em escolas que, depois de prontas, ficariam a cargo da administração pública.

²¹² Representação da ACP contra a legislação restritiva da emigração. 18.11.1842. Arquivo da ACP, Copiador de Correspondência, 1842, ofício nº 95. Retirado de: ALVES, Jorge Fernandes. Emigração portuguesa: o exemplo do porto nos meados do século XIX. *Revista de História*, Porto, vol. 9, p. 267-290, 1991. Sobre a trajetória de indivíduos do Norte de Portugal que emigraram para o Brasil e a reinserção dos mesmos na sociedade de origem após o regresso, ver: ALVES, Jorge Fernandes. O ‘brasileiro’ oitocentista e o seu papel social. *Revista de História*. Porto: vol. 12, 1993, p. 257-296.

²¹³ Representação da ACP contra a legislação restritiva da emigração. 18.11.1842. Arquivo da ACP, Copiador de Correspondência, 1842, ofício nº 95. Loc. Cit.

²¹⁴ Naquela região do norte de Portugal, era comum os pais investirem na travessia atlântica de um dos filhos, contando com o rápido enriquecimento do rapaz no comércio das cidades brasileiras.

²¹⁵ Representação da ACP contra a legislação restritiva da emigração. 18.11.1842. Loc. Cit.

é evidente a disputa em torno da categoria do ‘emigrante’, que, para a ACP, deveria ser diferenciada daquela do ‘escravo branco’.

Concorda-se, aqui, portanto, com a síntese apresentada por Alves, para quem

o que em 1842 estava em causa era a divergência de interpretação sobre o fenômeno emigratório, face à luz dos acontecimentos recentes, nomeadamente, as notícias sobre o engajamento de colonos nas ilhas dos Açores, num processo de reciclagem dos negociantes de escravos e seus navios negreiros, em resposta às novas políticas brasileiras de atração de europeus²¹⁶.

Estabelecidas as diferenças entre ‘emigrante’ e ‘escravo branco’, entre a ‘emigração’ de caixeiros e o ‘tráfico da escravatura branca’ e entre os fenômenos emigratórios com origem no Minho e nos Açores, a ACP aderiu ao discurso do ‘tráfico da escravatura branca’, afirmando que os ilhéus iam iludidos escravizar-se voluntariamente. Na representação, a ACP afirma ser notória “a maneira por que ali [no arquipélago dos Açores] se aliciam portugueses, iludindo-os com promessas [...], e obrigando-os a trabalho pessoal por certo número de anos”²¹⁷. A despeito de ser “direito de qualquer português dispor de seu trabalho pessoal, e até de sua liberdade temporária”, a associação afirmava que, no caso dos açorianos, era “uma ilusão” o que obrigava “o desventurado português a escravizar-se na esperança de melhorar de sorte”²¹⁸, razão pela qual deveriam ser tomadas providências que protegessem esses emigrantes.

Assim, além de apresentar reivindicações para amenizar o eventual impacto da portaria de 19 de agosto na atividade mercante daquela praça, a ACP sugeriu medidas para reduzir os abusos praticados nas ilhas – de modo que esses não fossem confundidos com a tradicional emigração minhota. Os signatários propuseram que: (i) fosse criminalizada a aliciação ou o engajamento de portugueses para trabalhar fora do reino por qualquer período; (ii) se responsabilizassem os agentes estatais pelos atos de aliciamento ou engajamento de portugueses quando se provasse conivência com os engajadores e (iii) se encarregassem os cônsules portugueses de averiguar se iam engajados a bordo dos navios.

²¹⁶ ALVES, Jorge Fernandes. Emigração portuguesa: o exemplo do Porto nos meados do século XIX. *Revista de História*, Porto, vol. 9, p. 267-290, 1991, p. 272.

²¹⁷ Representação da ACP contra a legislação restritiva da emigração. 18.11.1842. Arquivo da ACP, Copiador de Correspondência, 1842, ofício nº 95. Retirado de: ALVES, Jorge Fernandes. Loc. Cit.

²¹⁸ Idem.

Com relação à portaria de 19 de agosto, a ACP reivindicou a alteração dos artigos 6º e 11º que determinavam, respectivamente, a presença obrigatória de cirurgião a bordo de navios com mais de 30 passageiros e a fiança de 4 contos de réis. A exigência de cirurgião, segundo os signatários, teria sido “suscitada pela recordação de antigas e revogadas ordens que obrigavam os navios mercantes a levar, além de botica, cirurgião e até capelão”²¹⁹. Tal obrigatoriedade fora anulada devido às “ocorrências motivadas por esses homens ociosos que se julgavam ali indispensáveis, e cuja proteção ou antipatia causava repetidas intrigas e desordens entre a tripulação, passageiros e etc”²²⁰. Assim, os comerciantes afirmavam não se opor à presença dos cirurgiões apenas devido “ao salário e mantimentos com que vai sobrecarregar o navio”, mas por desejar evitar “a repetição daquelas desordens”²²¹.

Quanto ao artigo 11º, a ACP alegava que a exigência da fiança “arrasaria a navegação portuguesa” por ser um “imposto tão forte” que “primeiro cessará de existir esta do que poderá dar-se cumprimento àquela”²²². Além disso, segundo os comerciantes, não se podia aceitar o argumento de ser a fiança uma cautela contra eventuais multas: “se tal teoria fosse adotada, então teria o governo de V. M. de exigir de cada um de seus súditos uma fiança para com ela responder pela multa que haja de lhes ser imposta por algum crime ou crimes que por acaso pratique”²²³. Ainda de acordo com a representação: “não infringindo o capitão o disposto nos regulamentos, a fiança torna-se inútil, mas o afiançado e o fiador sofrerão, inocentes, uma pena de crime que não cometeram”²²⁴.

Finalmente, no dia 9 de dezembro o ministro da Marinha mandou publicar uma nova portaria, cuja cópia foi remetida ao MNE juntamente com um ofício em que comunicava ter suspenso a disposição do artigo 11º (relativo à fiança obrigatória) até que o assunto fosse “resolvido pelo poder legislativo”²²⁵. Dessa forma, ficava “respondido o ofício de 23 de novembro último e deferida, em parte, a representação da Associação Comercial da Cidade do Porto”. Além disso, pela nova portaria, apenas os navios que transportassem mais de 30 passageiros – não mais 24 – ficavam sujeitos às

²¹⁹ Representação da ACP contra a legislação restritiva da emigração. 18.11.1842. Arquivo da ACP, Copiador de Correspondência, 1842, ofício nº 95. Retirado de: ALVES, Jorge Fernandes. Emigração portuguesa: o exemplo do Porto nos meados do século XIX. *Revista de História*, Porto, vol. 9, p. 267-290, 1991.

²²⁰ Idem.

²²¹ Idem.

²²² Idem.

²²³ Idem.

²²⁴ Idem.

²²⁵ Joaquim José Falcão, ministro da Marinha e Ultramar. Ofício a José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 09.12.1842. ANTT/MNE/Correspondência recebida do MMU, cx. 384.

disposições do diploma de 19 de agosto. A concessão à exigência da camada mercantil do Porto esvaziou a portaria, muito embora ela tenha permanecido como um importante diploma na matéria.

A redução da eficácia da portaria de 19 de agosto pela publicação da portaria de 9 de dezembro foi constatada num parecer redigido pelo procurador geral da Coroa em maio de 1844²²⁶. O procurador expôs sua posição contrária ao parágrafo 5º do artigo 145º da Carta Constitucional Portuguesa, mas reconheceu se tratar de um direito “facultado pelo Direito Público”, que precisava ser “guardado e respeitado pelas leis civis e pelo governo, cumprindo apenas atacar as suas funestas consequências por meios indiretos”²²⁷. O procurador afirmou, resignadamente, que só se podia coibir a “fatal tendência a emigrar” por meio de estorvos que não ferissem “o princípio constitucional” e que fossem contrários aos “artifícios da fraude e desumanidade dos especuladores”²²⁸. Nesse sentido, providências haviam sido dadas pela portaria de 19 de agosto de 1842. Entretanto, a portaria de 9 de dezembro do mesmo ano “mandou suspender a disposição do artigo 11º [...], pela qual se exigia do capitão do navio de transporte dos emigrados uma fiança de quatro contos de réis”. Com isso, tornaram-se “improficuas todas as outras providências, as quais (no meu conceito) serão sempre ineficazes sem a devida garantia”²²⁹.

Mais adiante, demonstrar-se-ão as consequências da ineficácia das disposições da portaria de 19 de agosto. Por ora, há que sublinhar que, além de atingir seu objetivo inicial, a ACP deu visibilidade aos ‘brasileiros de torna-viagens’ e acionou uma camada de significado importante ao termo ‘emigrante’, de tal modo que quando Sá da Bandeira conseguiu que o projeto de 1838 fosse discutido na CPR, ele foi considerado inadequado. Importa, ainda observar que a emigração tradicional de rapazes do Minho não era ignorada em ofícios enviados pelos cônsules no Brasil.

Em março de 1842, o cônsul Francisco João Moniz afirmou que a emigração de lusitanos provenientes do Minho e dos Açores (que, anualmente, excedia o número de 1500 pessoas), não era “um mal para o reino”²³⁰, ao contrário do que poderia parecer. Isso porque, para Moniz (que ocupou, também a presidência do Real Gabinete Português de

²²⁶ Procurador geral da Coroa. Parecer acerca da emigração de súditos portugueses para os estados do Brasil. Lisboa, 20.05.1844. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., mç. 3192, proc. 123.

²²⁷ Procurador geral da Coroa. Parecer acerca da emigração de súditos portugueses para os estados do Brasil. Lisboa, 20.05.1844. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., mç. 3192, proc. 123.

²²⁸ Idem.

²²⁹ Idem.

²³⁰ Francisco João Moniz, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 16.03.1842. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 313.

Leitura do Rio de Janeiro entre 1842 e 1843), a emigração poderia promover o comércio de que dependiam “a agricultura e as artes”²³¹.

No ano seguinte, Moniz distinguiu claramente a emigração minhota da açoriana. Segundo o cônsul, os minhotos constituíam “a porção mas feliz dos súditos de Sua Majestade. Submetendo-se a um serviço laborioso, acreditam na atividade, subordinação, obediência e por esses e outros feitos, com que se distinguem, tornam-se bons cidadãos”²³². Já, os açorianos seriam “os que em estado mais infeliz chegam aqui”²³³ por trazerem a dívida do frete. No entanto, “bem se pode dizer que não pioram a sua condição”, pois contratando seus serviços “não arriscam a subsistência”, e prestando “de bom grado os serviços de que se encarregam [...] têm a vida bem encaminhada”²³⁴.

Se a diversidade dos fluxos emigratórios portugueses já era percebida por algumas autoridades, foi apenas depois das questões colocadas pela ACP que, no Parlamento, se questionou a equiparação de toda emigração ao ‘tráfico da escravatura branca’.

2.2.2 No Parlamento, o fracasso do projeto contra o ‘tráfico da escravatura branca’

Enquanto os ministros da Marinha e Ultramar e dos Negócios Estrangeiros contemporizavam as sugestões do cônsul em Pernambuco e as solicitações dos comerciantes do Porto; no Parlamento, Sá da Bandeira insistia para que se discutisse o projeto relativo à emigração de 1838, recuperado em 1842. No início de 1843, o projeto foi mencionado algumas vezes pelo visconde, que seguiu compilando dados para aprimorá-lo²³⁵.

²³¹ Francisco João Moniz, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 16.03.1842. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 313.

²³² Francisco João Moniz, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 31.01.1843. Loc. Cit. Ainda sobre as diferentes inserções de minhotos e açorianos no Rio de Janeiro na década de 1840, ver: GALVANESE, Marina Simões. Imigrantes açorianos na transição da escravatura para o trabalho livre no Brasil (décadas de 1830 e 1840). *Revista de História*. São Paulo. No prelo.

²³³ Idem.

²³⁴ Idem.

²³⁵ Na sessão do dia 24 de janeiro de 1843, Sá da Bandeira lembrou que apresentara na legislatura anterior “um projeto de lei com o fim de dificultar a emigração das Ilhas dos Açores e de Portugal para o Brasil”, o qual foi “mandado à comissão do ultramar em 22 de agosto” (*DCPR*, Lisboa, nº 15, 24.01.1843, p. 11). Em abril, Sá da Bandeira queixava-se que a comissão não havia, ainda, apresentado o parecer sobre a proposta apresentada em agosto de 1842 (*DCPR*, Lisboa, nº 61, 18.04.1843, p. 281). No dia 26 de janeiro, Sá da Bandeira apresentou um requerimento para que o governo fornecesse “informações sobre a emigração que de Portugal e ilhas tem continuado a ter lugar para países estrangeiros”, bem como outros documentos que pudessem servir à redação de um projeto de lei com o objetivo de “dar aos portugueses que emigram garantias de que não serão maltratados por especuladores que, por ventura, hajam abusado de sua credulidade” (Visconde de Sá da Bandeira. *DCPR*, Lisboa, nº 17, 26.01.1843, p. 123).

Em junho de 1843, a comissão do Ultramar apresentou o parecer sobre o projeto, bem como uma nova proposta, assinada pelos pares duque de Palmela, conde de Linhares, conde de Vila Real e pelo próprio Sá da Bandeira (relator). Antes de discuti-los, importa observar o efeito dos esforços da ACP para a compreensão do fenômeno emigratório no Parlamento e demonstrar que, quando o parecer foi finalmente lido, o próprio Sá da Bandeira já havia reconhecido que nem toda emigração se resumia ao ‘tráfico da escravidão branca’. Em outras palavras, a ACP logrou reconfigurar as possibilidades do discurso sobre a emigração – que já não podia ser toda associada à ‘escravidão branca’.

Em abril de 1843, o par do reino visconde do Lavradio manifestou a intenção de interpelar o ministro dos Negócios Estrangeiros sobre uma carta publicada no *Diário do Governo*²³⁶, na qual se denunciava que súditos portugueses estavam “a ser agarrados, ou por violência ou por sedução, e levados para o Brasil” para serem “vendidos e açoitados como eram, antiga e desgraçadamente, os escravos africanos”²³⁷. Lamentando atos tão atrozes contra súditos portugueses, Lavradio desejava conhecer as medidas empregadas pelo governo na matéria, bem como as reclamações dirigidas ao governo imperial.

Uma semana depois, o ministro dos Negócios Estrangeiros compareceu à CPR e alegou não entender “muito bem a expressão de ‘escravos brancos’”²³⁸, muito embora estivesse persuadido de que Lavradio se referia à emigração dos portugueses. Duvidando da veracidade das informações contidas na carta publicada no *Diário do Governo*, o ministro apontou as diferenças entre a emigração dos Açores e aquela que se fazia a partir do Minho, considerada “natural, porque quase todos [os emigrantes] têm ali [no Brasil]

²³⁶ A mencionada carta foi enviada de Pernambuco por um português chamado Manoel José Coelho de Freitas ao governador civil de Angra do Heroísmo e dava conta da sorte dos portugueses que “afluem para este império, fascinados pelas falsas promessas dos agentes desses traficantes de carne humana que, consultando unicamente sua sórdida avareza, enganam esses infelizes, pintando-lhes fortunas e felicidades”. Segundo o relato, em dezembro de 1842, chegaram mancebos do arquipélago dos Açores que, para não morrerem de fome, precisaram “conduzir canoas de areia cavadas por eles mesmos de noite e dia para aterrarem pântanos, servindo-se-lhes as mesmas de moradia, onde, além de dormirem expostos ao sereno [...], são perseguidos por inumeráveis mosquitos, que em nuvens se levantam dos mesmos pântanos”. Mas não era apenas isso que obrigava o autor a “contar os fatos tal quais se passam”. Uma semana antes, chegara de São Miguel a Pernambuco um navio com “cento e quarenta e tantos passageiros, homens e mulheres, os quais foram vendidos aqui como aí se vende o gado e aqui os escravos. Alguns homens foram vendidos a cento e sessenta mil réis (frase ordinária). Cinco desses infelizes foram para o poder de um senhor de engenho [...] que os pôs a cortar cana com um feitor negro, seu escravo, a tomar conta deles”. Além disso, ainda segundo o autor do relato “moças houve que foram vendidas a duzentos mil réis, unicamente para satisfazerem os apetites brutais e lascivos de seus infames compradores”. Por tudo isso, ficava “o nome português infamado”, sendo necessário que o governo tomasse “providências energéticas para embaraçar uma tão vergonhosa emigração”. *DG*, Lisboa, nº 87, 15.04. 1843, p. 645-6.

²³⁷ Visconde do Lavradio. Intervenção na CPR. *DCPR*, Lisboa, nº 61, 18.04.1843, p. 281.

²³⁸ José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Intervenção na CPR. *DCPR*, Lisboa, nº 66, 26.04.1843, p. 353.

parentes”²³⁹. Por essa razão, acreditava que “tudo o que se fizesse para impedir a emigração desta província seria fazer-lhe um grande prejuízo”²⁴⁰ e afirmou que, por isso, o governo tomaria apenas medidas indiretas.

A resposta do ministro provocou um debate em que as diferenças entre os fluxos emigratórios do Minho e dos Açores foram reafirmadas. Sá da Bandeira, concordou ser útil “a emigração da província do Minho para o Brasil”, pois iam “para lá rapazes dirigidos a pessoas conhecidas”, dos quais “muitos se emprega[va]m logo como caixeiros de casas de comércio bastante prósperas”²⁴¹. O visconde do Lavradio, por sua vez, afirmou que sua interpelação não se referia à emigração porque “é quase impossível [...] impedir aos indivíduos a liberdade de mudarem de país”²⁴². Segundo Lavradio, ele se referia “a um verdadeiro tráfico que existe nas nossas ilhas”, por isso, recomendou “ao governo que não abandon[ass]e este negócio” e pediu “medidas extraordinárias a bem de humanidade”²⁴³. Esse reconhecimento da heterogeneidade dos fluxos emigratórios em decorrência dos esforços da ACP para que se revogassem alguns dispositivos da portaria de 19 de agosto inviabilizou o consenso necessário à aprovação do projeto elaborado pela comissão do ultramar com base naquele recuperado por Sá da Bandeira em 1842.

No parecer apresentado em junho, os membros da comissão afirmavam ter examinado o projeto de lei que visava “estabelecer garantias em favor dos numerosos súditos portugueses, tanto do reino como das ilhas” embarcados como “emigrados para países estrangeiros”²⁴⁴. Tal proposta seria justificável, pois

a experiência de muitos anos tem mostrado que a maior parte destes indivíduos, pertencentes às classes mais rudes da sociedade, são angariados por especuladores fraudulentos que, por meio de boas promessas, excitando neles o desejo de melhorar de sorte, os persuadem a embarcarem, e os conduzem a terras estranhas, onde, por práticas igualmente fraudulentas, os reduzem a contratar os seus futuros serviços, de modo que ficam em uma condição pouco diversa da dos escravos africanos²⁴⁵.

²³⁹ José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Intervenção na CPR. *DCPR*, Lisboa, nº 66, 26.04.1843, p. 353.

²⁴⁰ *Idem*, *ibidem*.

²⁴¹ Visconde de Sá da Bandeira. Intervenção na CPR. *DCPR*. Loc. Cit., p. 354.

²⁴² Visconde do Lavradio. Intervenção na CPR. *DCPR*. Loc. Cit., p. 354.

²⁴³ *Idem*, *ibidem*.

²⁴⁴ Parecer da comissão do ultramar da CPR acerca do projeto nº 05. Sessão de 22.06.1843. *DG*. Lisboa, nº 146, 24.06.1843, p. 1073.

²⁴⁵ *Idem*, *ibidem*.

Apesar de a comissão mencionar a “numerosa emigração” de Portugal e ilhas da Madeira e dos Açores, nota-se que o parecer foi elaborado a partir da experiência associada à ‘escravatura branca’, sem considerar os deslocamentos dos jovens minhotos. Tanto assim que, no parecer, a comissão referiu os “milhares de braços portugueses que, em cada ano, vão concorrer para a produção de valores em terras estranhas”²⁴⁶, ignorando a importância das remessas dos emigrantes radicados no Brasil e das fortunas investidas no país pelos ‘brasileiros de torna-viagens’.

O projeto elaborado pela comissão do ultramar e apresentado no dia 22 de junho de 1843²⁴⁷ é, sem dúvida, a versão mais completa e madura da proposta redigida em 1836 e tantas vezes modificada. Se aprovado, o projeto resultaria em um código de transporte marítimo de passageiros composto por 25 artigos. Não cabe aqui analisar cada um deles em detalhe, mas importa abordar brevemente algumas das suas principais disposições, de modo a complementar os dados apresentados no quadro comparativo nº 2.2.

Como já estava previsto nos projetos anteriores, o de 1843 tampouco autorizava a concessão de passaportes a indivíduos que não provassem estarem isentos do recrutamento militar. No entanto, a proposta da comissão do ultramar previa a possibilidade de fiança, no valor de 240\$000 réis, pela qual o impetrante sujeito ao recrutamento se comprometia a se apresentar caso fosse recrutado, ou a se fazer substituir. Além disso, o projeto previa os valores a serem pagos pelo passaporte em função do lugar de destino do requerente e considerava como navios empregues no transporte de passageiros aqueles que levassem mais de 30 indivíduos a bordo.

Para evitar a superlotação das embarcações e assegurar o conforto dos passageiros, o projeto mantinha o limite máximo de 2 adultos por cada 5 toneladas da capacidade máxima do navio, já estabelecido pela portaria de 19 de agosto. O projeto também determinava a distância mínima entre as cobertas dos navios, o tamanho dos beliches e a maneira pela qual dever-se-ia calcular a quantidade de água e alimentos a bordo. Caso o projeto fosse aprovado, seria obrigatória a presença de cirurgião a bordo dos navios cuja terça parte da lotação máxima estivesse ocupada. Pelo artigo 14º, nenhum contrato de locação de serviços poderia ser celebrado antes da chegada ao porto de destino, onde seriam firmados na presença do cônsul, a quem caberia zelar para que o contrato não excedesse o prazo de um ano.

²⁴⁶ Parecer da comissão do ultramar da CPR acerca do projeto nº 05. Sessão de 22.06.1843. *DG*. Lisboa, nº 146, 24.06.1843, p. 1073.

²⁴⁷ Projeto nº 05, apresentado na sessão de 22.06.1843, na CPR. *DG*. Lisboa, nº 146, 24.06.1843.

Pelo artigo 15º, ficava proibido o pagamento das passagens depois da partida dos navios e os capitães dos navios que transportassem mais de 30 passageiros seriam obrigados, pelo artigo 18º, a prestarem uma fiança de quatro contos de réis, a qual responderia “por qualquer falta de execução das disposições da lei”²⁴⁸ – esse valor variava em função do número de indivíduos transportados e da nacionalidade dos portos de destino. A fiança poderia ser levantada perante um certificado passado pelo cônsul português que assegurasse o cumprimento dos termos acertados com os passageiros. Por fim, importa referir que, pelo artigo 22º, os valores arrecadados pela concessão de passaportes e pela aplicação das multas aos capitães que transgredissem o disposto na lei seriam aplicados num fundo “para ajudar a emigração para as colônias portuguesas”²⁴⁹.

Com o projeto, a comissão visava regular as condições de transporte dos portugueses e de contrato desses indivíduos em países estrangeiros, assegurando o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração, de modo a pôr fim à desonrosa analogia entre o transporte de emigrantes e o tráfico de escravizados. Além disso, a comissão procurava avançar com o projeto colonial de Sá da Bandeira ao prever a formação de um fundo para financiar a colonização das possessões portuguesas na África.

Além do projeto, a comissão propôs: (i) que o governo empregasse navios do Estado para transportar gratuitamente habitantes da Madeira e dos Açores para o continente do reino, onde poderiam trabalhar na vitivinicultura do Alto Douro e nas cidades de Lisboa e Porto; (ii) que se desse transporte gratuito para as províncias portuguesas na África a quem assim o desejasse depois de estudados os melhores lugares para assentar um número considerável de colonos e (iii) que o governo fizesse examinar, pelas juntas gerais dos distritos, as causas reais da emigração do reino e das ilhas adjacentes²⁵⁰.

²⁴⁸ Parecer da comissão do ultramar da CPR acerca do projeto nº 05. Sessão de 22.06.1843. *DG*. Lisboa, nº 146, 24.06.1843.

²⁴⁹ Parecer da comissão do ultramar da CPR acerca do projeto nº 05. Sessão de 22.06.1843. *Loc. Cit.*

²⁵⁰ Sá da Bandeira levou adiante esta última sugestão e apresentou um requerimento ao governo (aprovado na CPR em 28.06.1843) solicitando que os governos civis respondessem a quatro questões: (i) quais eram as causas da emigração em cada distrito? (ii) quais os fatores que impediam o aproveitamento dos baldios? (iii) que medidas legislativas eram necessárias ao aproveitamento agrícola desses terrenos? (iv) qual seria o modo mais adequado para substituir a mão-de-obra estrangeira utilizada nos trabalhos agrícolas por mão-de-obra portuguesa? As questões foram encaminhadas pelo MR por meio da portaria de 7 de julho de 1843 e as principais causas da emigração apontadas pelos governadores civis foram: a falta de meios de vida (Porto, Viseu, Horta), o exemplo de familiares e conhecidos que regressavam abastados do Brasil (Viana do Castelo, Angra do Heroísmo) e o recrutamento militar (Angra do Heroísmo). Sobre esse inquérito, ver: SOUSA, Fernando de. *O Primeiro Inquérito Português à Emigração* (1843). In: SARGES, M. Nazaré; SOUSA, Fernando de; MATOS, M. Izilda (Orgs.). *Entre mares: o Brasil dos portugueses*. Belém: Paka Tatu, 2010, p.275-284 e GALVANESE, Marina Simões. *Criação e fracasso de um projeto: Sá da Bandeira e a tentativa de regulamentar a emigração portuguesa para o Brasil (1835-1843)*. *Varia História*. Belo

Conforme referido, o projeto de 1843, apesar de bastante completo, foi elaborado a partir da experiência emigratória de indivíduos despossuídos, dispostos a pagar com seus serviços o valor da viagem transatlântica. A comissão não considerou a heterogeneidade da emigração e tampouco as reivindicações dos comerciantes do Porto, tendo mantido alguns dos artigos que motivaram as representações redigidas pela ACP, o que criou obstáculos à aprovação do projeto.

Na sessão do dia 22 de novembro de 1843, foi aberta a discussão na generalidade do projeto de lei, “redigido pela comissão do ultramar (sobre outro do sr. visconde de Sá), cujo fim é reprimir a emigração que se está fazendo para países estrangeiros”²⁵¹. Como não houve qualquer manifestação contrária, passou-se à discussão na especialidade. A seguir à leitura do parágrafo 1º do artigo 1º²⁵², Sá da Bandeira rapidamente defendeu a medida, afirmando que “não tinha em vista impedir a emigração, nem a proibir”, visto que a proposta geral tinha o fim de “dar uma espécie de garantia aos indivíduos que emigram, principalmente das ilhas”, para as possessões britânicas e para o Brasil “onde os vendem como escravos”²⁵³.

Aprovado, passou-se, à discussão dos demais parágrafos do artigo 1º. A fiança a ser paga pelos mancebos sujeitos ao recrutamento que impetrassem passaporte para fora do reino foi considerada excessiva pelo visconde de Fonte Arcada, que sugeriu um valor mais baixo. Votado, o parágrafo foi rejeitado. Os parágrafos seguintes foram aprovados sem discussão, exceto o 6º, que estabelecia os diferentes valores a serem cobrados pelos passaportes (ver quadro nº 2.2). Sá da Bandeira defendeu a diferença – questionada pelo par Silva Carvalho –, afirmando que com ela a comissão visava desviar a corrente da emigração que se fazia das ilhas para o Brasil e direcioná-la para o reino, de forma a solucionar “a falta de braços [...] na província do Alentejo”²⁵⁴.

Apesar da resistência de Silva Carvalho, o parágrafo foi aprovado e passou-se à discussão do artigo 2º. Aprovada a maior parte dos parágrafos deste artigo, a discussão foi interrompida devido ao horário e a continuação foi agendada para o dia 24 de novembro. Tão logo foi anunciada a retomada do debate, o cabralista visconde de

Horizonte, vol. 35, nº 69, 2019, p. 825-856, p. 848. As respostas fornecidas ao inquérito encontram-se em: Inquérito Parlamentar, Offícios dirigidos ao MR, 1843, AHP, seção VI, cx. 2, nº 1.

²⁵¹ *DCPR*. Lisboa, nº 116, 22.11.1843, p. 1689.

²⁵² Pelo qual não seria autorizada a concessão de passaporte para o estrangeiro a nenhum súdito português que não provasse, por documento autêntico, estar isento do recrutamento militar.

²⁵³ Visconde de Sá da Bandeira. Intervenção na CPR. *DCPR*. Loc. Cit., p. 1689.

²⁵⁴ *Idem*, p. 1690.

Laborim solicitou o adiamento indefinido do projeto. Seus argumentos foram publicados no *Diário do Governo*:

[o visconde afirmou] que não se achava presente quando se começara a discutir este projeto na generalidade, porque, aliás, desde logo se lhe oporia quanto coubesse nas suas débeis forças a que ele transitasse; conquanto conhecesse que o digno par (V. de Sá), quando o exarou, dera mais uma prova de seu talento, do seu zelo e do seu ardente desejo a favor da causa da pátria. [afirmou, ainda] que parecia-lhe que o projeto havia de encontrar embaraços, assim numa como na outra câmara, ao seu andamento, parecendo-lhe portanto que se ocupar dele era estar a *legislar para a lua*, [e que] nem mesmo sabia se um tal projeto não era contrário à Carta²⁵⁵.

Feitas essas ponderações iniciais, Laborim lembrou ser direito de qualquer um ausentar-se do reino de posse de seu passaporte e afirmou que não cabia à câmara legislar contra a determinação do artigo 145º da Carta. Além disso, o visconde julgava que, muito embora fosse “grave a moléstia”, Sá da Bandeira e a comissão queriam aplicar um “remédio radical”²⁵⁶. Sá da Bandeira, naturalmente, levantou-se contra o adiamento do debate e alegou que no projeto “havia disposições que o governo não podia tomar sobre si”²⁵⁷. Retomando argumentos já tantas vezes apresentados, Sá afirmou haver “um clamor geral” contra a emigração e ser vergonhoso que uma “nação na Europa consentisse que seus súditos emigrassem para serem tratados como escravos”²⁵⁸.

Manifestaram-se favoravelmente ao adiamento o marquês de Ponte de Lima e o Conde de Vila Real (um dos autores do projeto em discussão). O primeiro, cabralista, considerava que “a emigração, longe de ser uma moléstia, era um remédio e que a moléstia seria impedir os homens que vão ganhar a vida”²⁵⁹. Recusando a ideia de que os emigrantes eram vendidos, afirmou (com certa ironia) que “em Lisboa se estava vendendo gente todos os dias e que até na sua própria casa o digno par terá gente que comprava para lhe fazer o jantar”²⁶⁰. Ponte de Lima se referia, obviamente, à livre venda de um serviço, razão pela qual julgava o projeto desnecessário e até inconstitucional. O conde de Vila Real justificou sua votação favorável ao adiamento por entender “que na atualidade, este

²⁵⁵ Visconde de Laborim. Intervenção na CPR, sessão de 24.11.1843. *DCPR*. Lisboa, nº 117, 24.11.1843, p. 1700.

²⁵⁶ Idem, *ibidem*.

²⁵⁷ Visconde de Sá da Bandeira. Intervenção na CPR, sessão de 24.11.1843. *Loc. Cit.*, p. 1700.

²⁵⁸ Idem, *ibidem*.

²⁵⁹ Marquês de Ponte de Lima. Intervenção na CPR, sessão de 24.11.1843. *Loc. Cit.*, p. 1701.

²⁶⁰ Marquês de Ponde de Lima. Intervenção na CPR, sessão de 24.11.1843. *Loc. Cit.*, p. 1701.

projeto havia tomado um caráter diferente do que se lhe devia dar”²⁶¹. Por fim, aprovou-se o adiamento por tempo indeterminado, consagrando o malogro do projeto.

Conforme observado em outro lugar, “é difícil saber se outras motivações que não aquelas apresentadas levaram o visconde de Laborim (e os demais pares que acataram sua proposta) a derrubar o projeto”²⁶². É possível que “o fato de ser natural do Porto” explique “sua simpatia pelos interesses dos comerciantes portuenses”²⁶³, a quem certamente desagradava a aprovação do projeto. É provável, ainda, que sua intervenção traduzisse o desejo do governo cabralista de não se indispor, uma vez mais, com a ACP.

No entanto, independentemente das razões que poderiam estar por trás da impugnação do projeto, a breve justificativa apresentada pelo conde de Vila Real indica que o projeto assumira “contornos de cerceamento da liberdade de emigrar”²⁶⁴, pois não restringia apenas o fluxo associado ao ‘tráfico da escravatura branca’. Como ficou demonstrado, entre a redação da primeira versão da proposta e o debate na CPR, ampliou-se “o espaço de experiência atrelado ao conceito”²⁶⁵ de ‘emigrante’. Os esforços da ACP evidenciaram não ser possível que essa categoria abrangesse apenas os ‘escravos brancos’ e deixasse de fora os jovens comerciantes minhotos. Assim, “as expectativas de ação política associadas à ‘emigração’ [...] se alteraram”²⁶⁶ e o consenso necessário à aprovação do projeto não foi atingido.

Importa observar que se o governo cabralista, publicamente, não se posicionou a favor do projeto e tampouco remeteu à CPR documentos que poderiam reforçar a necessidade de aprová-lo, circulavam pelos ministérios cartas, ofícios e pareceres relativos à ‘escravatura branca’ que preocupavam os ministros. Em outras palavras, se o apoio ao projeto de Sá da Bandeira poderia gerar problemas para um governo sustentado pelos comerciantes portuenses, nos ‘bastidores’, reconhecia-se a necessidade de agir contra o tráfico de ‘escravos brancos’. Assim, em julho de 1843, José Joaquim Gomes de Castro comunicou ao ministro da Marinha e Ultramar que solicitara ao ministro do Reino providências “tendentes a minorar os vexames” sofridos pelos súditos portugueses, os

²⁶¹ Conde de Vila Real. Intervenção na CPR, sessão de 24.11.1843. *DCPR*. Lisboa, nº 117, 24.11.1843, p. 1701.

²⁶² GALVANESE, Marina Simões. Criação e fracasso de um projeto. Sá da Bandeira e a tentativa de regulamentar a emigração para o Brasil (1835-1843). *Varia História*. Belo Horizonte, vol. 35, nº 69, p. 825-856, set./dez. 2019, p. 849.

²⁶³ Idem, *ibidem*.

²⁶⁴ Idem, p. 850.

²⁶⁵ Idem, *ibidem*.

²⁶⁶ Idem, *ibidem*.

quais, “na expectativa de melhoramento da sua situação passa[va]m ao Brasil, onde pela irregularidade de seus contratos experimenta[va]m uma penosa escravidão”²⁶⁷.

O ofício era uma resposta a Joaquim José Falcão que, em aditamento a um ofício do dia 11 de maio de 1843 – relativo ao ‘tráfico da escravatura branca’²⁶⁸ – encaminhara uma carta endereçada do Rio de Janeiro pelo comandante da escuna Tâmega, Joaquim José Gonçalves de Mattos Corrêa²⁶⁹. O conteúdo desta carta se assemelha muito ao de outras já aqui transcritas. No entanto, a carta de Corrêa importa pelo fato de ter circulado por vários ministérios, talvez devido à afirmação categórica de que traficantes de grosso trato se empenhavam no transporte de ilhéus para o Brasil. Segundo o comandante:

A emigração efetua-se ordinariamente em navios portugueses e é promovida por especuladores portugueses comumente os mesmos que se empregam no tráfico da escravatura, e que têm sido disto desviados em consequência de não ser já a bandeira portuguesa a que melhor cobre aquele tráfico: um de tais traficantes dirige-se ordinariamente às ilhas dos Açores e Madeira onde previamente outros colaboradores têm angariado números suficientes de colonos e ali os embarca, iludindo a vigilância das autoridades e contrariando as sábias disposições do governo de Sua Majestade²⁷⁰.

Ainda de acordo com a carta, o valor a ser pago pela passagem correspondia a três anos de serviço no caso de cultivadores e emigrantes sem ofício. Ao “tempo de servidão”, somava-se “o necessário para pagar ao senhor o valor dos adiantamentos indispensáveis para o vestuário”²⁷¹. Além disso, segundo Corrêa, o senhor tinha “autoridade para castigar o colono a seu arbítrio [...] excetuando o ferimento que a lei proíbe”²⁷². Sem economizar nas comparações, o comandante encerrou o relato afirmando que “os portugueses chegam a ser escravos no país que seus avós descobriram” e que, no Brasil, existia “escravidão

²⁶⁷ José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Ofício a Joaquim José Falcão, ministro da Marinha e Ultramar. Lisboa, 28.07.1843. ANTT/MNE/Correspondência expedida ao MMU, liv. 317.

²⁶⁸ No ofício encaminhado ao ministro dos Negócios Estrangeiros, José Joaquim Gomes de Castro, Joaquim José Falcão afirmava ser “espantoso o número de passageiros portugueses que a título de procurarem fortuna no Brasil, tem deixado as terras de seu nascimento, engajando-se sob vãs promessas com os traficantes de tão infame comércio”. De modo a demonstrar o que afirmava, encaminhou a relação dos navios que transportavam passageiros portugueses e que entraram no porto do Rio de Janeiro entre 23 de dezembro de 1842 e 13 de fevereiro de 1843. De acordo com o documento, em um mês e meio, 13 embarcações transportaram 1673 portugueses. ANTT/MNE/Correspondência recebida do MMU, cx. 384.

²⁶⁹ Joaquim José Falcão, ministro da Marinha e Ultramar. Ofício a José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 05.07.1843. Loc. Cit.

²⁷⁰ Comandante da Escuna ‘Tâmega’. Carta a Joaquim José Falcão, ministro da Marinha e Ultramar. Montevidéu, 04.04.1843 – anexo ao ofício de 05.07.1843 enviado ao MNE. Loc. Cit. Sublinhado nosso.

²⁷¹ Idem.

²⁷² Idem.

para portugueses inteira e tão completa como a dos negros”²⁷³ com a única diferença de ser limitada por certo período.

O relato foi remetido a diversos ministérios – dos Negócios Estrangeiros, do Reino, da Fazenda – o que demonstra o impacto por ele causado em Joaquim José Falcão, que se deparava com um fenômeno impensável, que desafiava a ordem do mundo criada pelos europeus. No entanto, o relato não foi citado uma única vez no Parlamento e tampouco encaminhado aos parlamentares como forma de pressionar a aprovação do projeto apresentado pela comissão do ultramar na CPR.

Antes da carta redigida pelo comandante da escuna Tâmega, o ministro dos Negócios Estrangeiros recebeu as ponderações e sugestões feitas pelo procurador Régio, José Maximo de Castro Neto Leite e Vasconcelos, que havia estado no Rio de Janeiro e dava a conhecer ao ministro as medidas tomadas pelo império do Brasil para “promover a emigração da Europa”²⁷⁴:

Uma [medida] foi a promulgação de uma lei acerca dos contratos sobre serviço pessoal autorizando, a qualquer que no Brasil contratar com outrem para lhe prestar por certa paga certos serviços, a prisão e outros meios de coação quando esses serviços não lhe forem prestados, lei a que Vexe vê a que abusos e tiranias deve dar ocasião, maiormente se reparar em que aqueles contra quem a lei deu estas facultades são gente miserável e desvalida naquele país; a outra medida foi de se criarem sociedades fortes com fundos consideráveis para promover a emigração da Europa para o Brasil, sociedades que além de ajudadas pelo governo brasileiro por meio de repetidas insinuações e recomendações aos agentes consulares e diplomáticos daquele Império para que promovam por todos os meios a emigração não podiam deixar de produzir grandes resultados pelo interesse que daí provinha à mesma sociedade²⁷⁵.

Segundo o procurador, um navio poderia transportar 200 colonos ao Rio de Janeiro, onde seriam “vendidos à Sociedade Promotora da Colonização à razão de 50\$00 ou 60\$00 por cabeça”²⁷⁶. Desse modo, “o transporte de 200 colonos produz[iria] 8:000\$000 líquidos para o navio – lucro que não se alcança[ria] nem uma metade com

²⁷³Comandante da Escuna ‘Tâmega’. Carta a Joaquim José Falcão, ministro da Marinha e Ultramar. Montevideo, 04.04.1843 – anexo ao ofício de 05.07.1843 enviado ao MNE.ANTT/MNE/Correspondência recebida do MMU, cx. 384.

²⁷⁴ José Maximo de Castro Neto Leite e Vasconcelos, procurador Régio. Ofício a José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 16.05.1843. Loc. Cit.

²⁷⁵ Idem.

²⁷⁶ Idem.

qualquer outra especulação para o Brasil”²⁷⁷. Prosseguindo, o procurador afirmou que “o serviço de gente livre” era “mais mal pago que o dos escravos”, os quais poderiam alugar seu trabalho no Rio de Janeiro por 8 ou 10 mil réis mensais contra os 4 ou 6 mil réis pagos aos portugueses. Por tudo isso, fazia-se necessário o emprego de medidas enérgicas capazes de, ao menos, reduzir esta emigração. A seu ver, não se tratava de impedir “o direito que cada um deve ter de transportar-se para onde lhe fizer conta”, mas de obstar que, com enganos e falsas promessas feitas “à gente ignorante por especuladores imorais” se despovoasse o reino.²⁷⁸

O procurador propôs, então, um tributo aos navios mercantes que transportassem passageiros para fora do país. Tal tributação deveria se fazer da seguinte forma: “pelo primeiro passageiro a cada cem toneladas, [o capitão ou proprietário do navio] há de pagar ao Estado 5:000, pelo segundo, 10:000, pelo terceiro 20:000 e assim por diante sempre a dobrar”²⁷⁹. Esse seria o meio de “obstar à emigração para o Brasil”.

A proposta do procurador tampouco foi encaminhada aos parlamentares e à comissão que apresentara um projeto de lei com medidas para regular o transporte de passageiros ao Brasil. Pode-se, assim, conjecturar que o governo cabralista, temendo as represálias dos comerciantes do Porto, seguiu informações a respeito da emigração, as quais poderiam persuadir os pares do reino e deputados a aprovarem o projeto. Desse modo, quando finalmente a proposta de Sá da Bandeira entrou para a ordem do dia da CPR, o debate público havia sido desviado do ‘tráfico da escravatura branca’ para o ‘ouro dos brasileiros’.

2.3 TAPANDO O SOL COM A PENEIRA: A ATUAÇÃO DAS AUTORIDADES LOCAIS

Enquanto medidas legais não eram superiormente adotadas, cabia às autoridades insulares, aos cônsules e ao poder executivo adotarem as providências que julgavam necessárias para colocar a emigração sob a alçada do Estado e impedir o ‘tráfico da escravatura branca’.

²⁷⁷ José Maximo de Castro Neto Leite e Vasconcelos, procurador Régio. Ofício a José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 16.05.1843. ANTT/MNE/Correspondência recebida do MMU, cx. 384.

²⁷⁸ Idem.

²⁷⁹ Idem.

2.3.1 Na Ilha Terceira, uma interpretação pessoal da Constituição de 1838

Em 1837, o administrador geral de Angra do Heroísmo, o proeminente setembrista visconde de Bruges²⁸⁰, relatou ao ministro do Reino, Júlio Gomes da Silva Sanches, as dificuldades vividas pelo distrito que administrava. Segundo o visconde, desde que assumira o cargo (em 1836) duas embarcações carregaram passageiros de ambos os sexos para o Rio de Janeiro. Muitos deles, impossibilitados de retirar passaporte para o Brasil, solicitaram documento para as outras ilhas do arquipélago, onde os navios fariam escala, razão pela qual o administrador suspeitava terem emigrado clandestinamente. A situação vivida pelo distrito colocava-o, de acordo com suas palavras, numa terrível posição:

[é a situação mais dolorosa que se pode imaginar:]ver, de um lado, todos os empregados públicos e mais famílias que dependem dos cofres do Estado envoltos na maior miséria, sem ter nem o próprio sustento e até falta de esperanças (porque o triste exemplo do passado os faz desesperar do futuro); e, de outro lado, os habitantes do campo a emigrar, deixando o seu próprio país para ir buscar meios de subsistência em climas estranhos, onde, para não perecer de fome, vão sacrificar a liberdade²⁸¹.

Perante tais condições, o visconde entendia que quaisquer meios indiretos para obstar a emigração seriam insuficientes. A população, empobrecida, haveria de tentar sair e muitos funcionários públicos não recusariam a concessão de passaportes que os permitissem auferir parte dos emolumentos pagos pelo documento. Segundo o administrador, “os esforços da persuasão” nada conseguiam, visto que a “opressão em que a miséria” colocava os açorianos os tornava “incapazes de convencerem-se”²⁸².

Para Bruges, as disposições do alvará de 1758, postas em vigor pela portaria de 17 de junho de 1836 (pela qual era necessário que os impetrantes justificassem a solicitação de passaporte para fora do reino) eram inúteis pois “nada mais fácil para pessoas indigentes do que justificar essa mesma indigência e a necessidade de ir procurar uma sorte menos violenta”²⁸³. Os menos desafortunados pediam passaporte temporário

²⁸⁰ Teotónio de Ornelas Bruges Paim da Câmara, 1º visconde de Bruges, era o primogênito de um grande terratenente da Ilha Terceira, que tinha a maior parte dos lavradores da ilha como seus rendeiros e foreiros. O visconde aderiu cedo à causa liberal e liderou a restauração do liberalismo na ilha, que se tornou o último bastião do liberalismo lusitano. Com a fortuna herdada, o visconde sustentou as tropas liberais na ilha até a chegada de reforços.

²⁸¹ Visconde de Bruges, administrador geral do distrito de Angra do Heroísmo. Ofício encaminhado a Júlio Gomes da Silva Sanches, ministro do Reino. Angra do Heroísmo, 05.11.1837. ANTT/MR/3ª Rep., mç. 2039.

²⁸² Idem.

²⁸³ Idem.

para outra ilha e seguiam na embarcação até a América. No entanto, o visconde reconhecia que lhes negar o passaporte seria “um delito contra a liberdade individual”²⁸⁴. Por isso, pediu ao governo “alguma medida legislativa” para “pôr termo à emigração destas ilhas” que ficariam “brevemente despovoadas”²⁸⁵.

Juntamente ao ofício, o visconde de Bruges remeteu cópias das listas de passageiros embarcados no patacho ‘Amélia’ e no patacho ‘Dois Irmãos’, das quais constam os nomes dos mesmos e o porto a que se destinavam (Rio de Janeiro ou Faial). Consta, ainda, a cópia de um ofício em que o visconde comunicava à autoridade da Horta a suspeita de que os indivíduos que se destinavam à ilha do Faial, na verdade seguiriam viagem clandestinamente para o Brasil. Por isso, recomendou “as convenientes medidas para que não escap[ass]e alguém sem o passaporte legítimo”²⁸⁶. De acordo com a relação de passageiros embarcados no ‘Amélia’, apenas 37 deles se dirigiam ao Rio de Janeiro, enquanto os outros 115 iriam para o Faial. Contudo, segundo o *Diário do Rio de Janeiro*, a barca deu entrada no porto daquela cidade no dia 15 de outubro de 1837 com 237 colonos a bordo²⁸⁷.

O fato foi explicado pelo próprio visconde de Bruges, que voltou a solicitar “providências terminantes para que a extraordinária emigração para o Brasil tivesse um termo”, de modo que não se vissem “despovoadas todas as ilhas dos Açores”²⁸⁸. No ofício, Bruges lamentava não ter tido outra opção senão conceder passaporte diretamente ao Brasil a quem tinha direito incontestável ao documento. Contudo, o número desses indivíduos era tão baixo que “não chegou à metade dos passageiros que os navios admitiam, segundo a sua lotação”²⁸⁹. Muitos ilhéus, então, tiraram passaporte para o

²⁸⁴ Visconde de Bruges, administrador geral do distrito de Angra do Heroísmo. Ofício encaminhado a Júlio Gomes da Silva Sanches, ministro do Reino. Angra do Heroísmo, 05.11.1837. ANTT/MR/3ª Rep., mç. 2039.

²⁸⁵ Idem.

²⁸⁶ Visconde de Bruges, administrador geral do distrito de Angra do Heroísmo. Cópia do ofício a António Mariano de Lacerda. Angra do Heroísmo, 21.08.1837. Loc. Cit.

²⁸⁷ No *Diário do Rio de Janeiro* de 15 de outubro de 1837, lê-se que dera entrada no porto daquela cidade o patacho português ‘Amélia’, vindo da Ilha Terceira com 50 dias de viagem, mestre João Ignacio Menezes, com 237 colonos e o passageiro Roberto João Telles de Saldanha. *Diário do Rio de Janeiro*, nº 14, 17.10.1837, p. 4. Importa notar que as informações relativas ao patacho são exatamente as mesmas descritas na documentação portuguesa consultada e que as datas, de saída e entrada, são correspondentes, o que nos permite afirmar com certeza tratar-se da mesma embarcação. É provável que muitos dos passageiros nele transportados tenham sido acolhidos pela SPCRJ. Vale observar, ainda, que o patacho ‘Amélia’, cujo mestre era João Ignacio Menezes, deixou o porto do Rio de Janeiro no dia 18 de dezembro com carga de açúcar e café. *Diário do Rio de Janeiro*, nº 15, 19.12.1837, p. 4.

²⁸⁸ Visconde de Bruges, administrador geral de Angra do Heroísmo. Ofício a António Fernandes Coelho, ministro do Reino. Angra do Heroísmo 10.05.1838. Loc. Cit.

²⁸⁹ Idem.

Faial, onde provavelmente desembarcaram e tiraram “passaporte diretamente para o Brasil, para onde [me] consta que se transportaram”²⁹⁰.

Pelo relato, não houve conivência das autoridades com a emigração clandestina, mas a impossibilidade de se empregarem outros meios capazes de obstar o transporte dos passageiros para o Brasil. Responsabilizando a inoperância das leis vigentes, Bruges afirmou que foram empregues “os meios de fiscalização direta e indireta que as leis, regulamentos policiais e ordens expressas de Sua Majestade podiam consentir. Se essas medidas foram iludidas, essa ilusão não proveio, de certo da autoridade, mas da insuficiência dessas leis”²⁹¹.

No mesmo ofício, o visconde voltou a comunicar que “depois que assumi[ra] a administração geral deste distrito, dois navios se propuseram aqui a carregar passageiros para o Brasil: o patacho ‘Amélia’ e o bragantim ‘Dois Irmãos’”²⁹². Ou seja, entre 1836 e maio de 1838, o número de angareses que se dirigiu ao Brasil não chegou a cinco centenas. Ainda assim, o administrador temia o despovoamento da ilha Terceira. Considerando-se que as propriedades de sua família compunham um importante morgado daquela região, é provável que a ação política do visconde, ao menos no que dizia respeito à emigração, fosse motivada por interesses pessoais e de classe: o temor de ver suas terras sem ter quem nelas trabalhasse.

Perseguindo tal interesse, o visconde recorreu às “ilusórias providências indiretas”: deu início a uma campanha de persuasão e “pela imprensa e pelas autoridades das freguesias” deu a conhecer “aos povos, a falsidade das promessas com que procuravam arrastá-los a um país estranho, onde em vez da felicidade permanente” só encontrariam “a escravidão e a desgraça”²⁹³. Como tais medidas não surtiram o efeito desejado, lançou mão de “uma série de obstáculos”²⁹⁴.

O administrador passou a exigir, de quem pedia passaporte para o Brasil, “justificações judiciais ou informações das juntas e dos regedores de paróquias sobre a veracidade dos motivos que obrigavam o pretendente a mudar de domicílio para país estranho”²⁹⁵. Seguindo as disposições do alvará de 1758, que a “portaria de 17 de junho

²⁹⁰ Visconde de Bruges, administrador geral de Angra do Heroísmo. Ofício a António Fernandes Coelho, ministro do Reino. Angra do Heroísmo 10.05.1838. ANTT/MR/3ª Rep., mç. 2039.

²⁹¹ Idem.

²⁹² Idem.

²⁹³ Idem.

²⁹⁴ Idem.

²⁹⁵ Idem.

de 1836 mandou respeitar”, solicitavam-se provas de que o impetrante não estava sujeito ao recrutamento. Porém, o visconde de Bruges questionava:

que dificuldade poderá achar [para retirar o passaporte] um mísero jornaleiro, carregado de família, sem ter com que sustentá-la mais do que seis ou oito vinténs do trabalho de um dia, quando há quem o dê, em provas, que a sua extrema indigência, não podendo tornar pior o seu estado, o obriga a tentar a sorte em um país estranho? Que inconveniente pode encontrar uma pobre viúva rodeada de filhos impúberes, a quem faltou o marido que os sustentava do seu jornal, em justificar que está padecendo de fome e que, tendo parentes no Brasil, quer ir, ou por chamamento desses ou por tentativa própria, procurar o auxílio que lhe prometem para não perecer de miséria? E à vista da certeza dessas circunstâncias, com que direito se atreverá qualquer autoridade a negar o passaporte a pessoas tais? Quem salvaria essa autoridade, que se atrevesse a denegar tal licença, da grave responsabilidade de atacar a liberdade individual de um cidadão que, satisfazendo aos preceitos policiais, pede passaporte para sair do país como as leis lhe permitem?²⁹⁶

Como as Cortes Constituintes não discutiram o projeto elaborado pela comissão especial nomeada em 1837, Bruges interpretou à sua maneira o artigo nº 12 da Constituição de 1838, que assegurava o direito à emigração. Nas suas palavras, o referido artigo só permitiria “ao cidadão português a liberdade de sair do reino” quando não houvesse prejuízo público. Entendendo a “despovoação do país” como um prejuízo, o visconde estava “determinado a recusar os passaportes, mandando recorrer os requerentes à Sua Majestade”²⁹⁷. Além disso, para evitar que os ilhéus obtivessem o documento para outras ilhas ou mesmo para o Reino e assim se evadissem para portos brasileiros, decidiu proibir “expressamente que os navios destinados para o Brasil” levassem “passageiros com passaportes para outras ilhas”²⁹⁸. O visconde solicitou a aprovação dessas medidas para que ficasse a salvo de “qualquer responsabilidade” caso não fosse essa a “verdadeira inteligência do artigo constitucional”²⁹⁹.

Sem resposta, o visconde voltou a solicitar ao MR uma decisão acerca dos “passaportes para o Brasil a indivíduos engajados pelos agentes da Sociedade de

²⁹⁶ Visconde de Bruges, administrador geral de Angra do Heroísmo. Ofício a António Fernandes Coelho, ministro do Reino. Angra do Heroísmo, 10.05.1838. ANTT/MR/3ª Rep., mc. 2039.

²⁹⁷ Idem.

²⁹⁸ Idem.

²⁹⁹ Idem.

Colonização daquele Império”³⁰⁰. Afirmando que a emigração ou se considerava lícita ou ilícita, argumentou que uma declaração incontestável se fazia urgente, visto que duas embarcações (a escuna ‘Victoria’ e o patacho ‘Paquete da Terceira’) se preparavam para transportar passageiros. O visconde declarou, ainda, estar “deliberado a negar absolutamente passaporte para o Brasil”³⁰¹, caso nada fosse superiormente decidido.

Dando prosseguimento à sua promessa, em junho de 1838, o visconde publicou um edital para impedir a emigração para o Brasil. Pelo documento, a emigração, tornara-se “vedada pela Constituição Política da Monarquia, cujo artigo 12º só permite a saída de cidadãos para fora do Reino quando nisso não haja prejuízo público”³⁰². Por isso:

[o administrador geral de Angra do Heroísmo] manda fazer público, a todos os habitantes deste distrito, que em virtude daquela disposição constitucional [o artigo 12º da Const. 1838], nenhuma embarcação conseguirá, em porto algum dependente de sua administração, carregar gente para fora do arquipélago; e que para evitar todo e qualquer estratagem que se queira empregar para conseguir a ilusão da lei e a vigilância das autoridades, estão tomadas todas as medidas previstas, de maneira que nem direta e nem indiretamente se poderão verificar as carregações projetadas³⁰³.

Ao tornar pública tal disposição, o visconde visava evitar que “pessoas seduzidas pelas promessas” dos agentes “da Companhia de Colonização Brasileira” dessem início aos preparativos da viagem, “fazendo despesas supérfluas e vendendo até mesmo o que aqui possuem”³⁰⁴, para serem, posteriormente, impedidas de embarcar.

Em ofício posteriormente enviado ao MR, o visconde justificou o edital alegando que inúmeras embarcações procedentes de Lisboa entraram na Ilha Terceira com a ambição de “levar destas ilhas, para o Rio de Janeiro, novas carregações de gente”³⁰⁵. Por isso, o visconde decidiu “extinguir, nos ânimos dos especuladores e de suas vítimas, toda a esperança que lhes restasse de conseguir a saída que intentavam”³⁰⁶. Contudo, esses especuladores recorreram a outro estratagem: “figurar uma escala ou uma viagem em direitura a algumas das outras ilhas, para, com esse salvo-conduto, carregarem a gente e

³⁰⁰ Visconde de Bruges, administrador geral de Angra do Heroísmo. Ofício a António Fernandes Coelho, ministro do Reino. Angra do Heroísmo, 28.05.1838. ANTT/MR/3ª Rep., mc. 2039.

³⁰¹ Idem.

³⁰² Edital de 19.06.1838, publicado por ordem do administrador geral de Angra do Heroísmo. Loc. Cit.

³⁰³ Idem.

³⁰⁴ Idem.

³⁰⁵ Visconde de Bruges, administrador geral de Angra do Heroísmo. Ofício a António Fernandes Coelho, ministro do Reino. Angra do Heroísmo, 03.08.1838. Loc. Cit.

³⁰⁶ Idem.

levarem-na ao seu primitivo destino”³⁰⁷. Assim, um grande número de passaportes para a ilha de São Miguel passou a ser solicitado ao administrador do concelho. Buscando “baldar a fraude”, o visconde determinou pela portaria de 17 de junho de 1838 que a escuna ‘Victoria’ não poderia receber mais de vinte indivíduos a bordo.

Como a medida gerou pronta reação, tanto dos habitantes da ilha quanto do capitão do navio, o visconde solicitou ao responsável pela Divisão Militar de Angra do Heroísmo, Joaquim Zeferino de Siqueira, uma escolta militar para acompanhar a escuna ‘Victoria’ até a ilha de São Miguel e garantir o desembarque dos passageiros naquele porto³⁰⁸. Em resposta, Siqueira informou que um grande número de praças do seu batalhão fora engajado pelos “agentes que carregam os colonos na escuna ‘Victoria’” e despedira-se declarando se dirigir ao Brasil. Julgando a escolta insuficiente “para obrigar o navio a entrar em São Miguel e desembarcar os passageiros”³⁰⁹, Siqueira sugeriu a cobrança do depósito de uma fiança a ser empregue pelo Estado caso os passageiros não fossem desembarcados na referida ilha. O administrador, contudo, manteve firme a decisão de escoltar o navio para impedir a evasão clandestina de ilhéus para os portos brasileiros.

Em resposta às medidas determinadas pelo visconde de Bruges, os passageiros enviaram uma representação solicitando a autorização para embarcar para Lisboa – certamente para emigrar para o Brasil a partir do continente – e ameaçaram dirigirem-se diretamente à Rainha. Os signatários questionaram o fato de, “em todas as partes do reino”, saírem constantemente “muitos milhares de portugueses, legalmente habilitados com seus passaportes”³¹⁰. Confessando o ajuste do transporte para si e suas famílias para o Rio de Janeiro com o consignatário da escuna ‘Victoria’, os signatários, impedidos de retirar o passaporte para o Brasil, combinaram com uma viagem para a ilha de São Miguel, pois constava-lhes que “na administração geral do distrito de Ponta Delgada não se dificultava a licença para que cada um saísse para onde lhe conviesse”³¹¹. Face aos novos empecilhos impostos pelo administrador de Angra do Heroísmo, os signatários relataram o agravamento diário das condições em que se encontravam:

³⁰⁷ I Visconde de Bruges, administrador geral de Angra do Heroísmo. Ofício a António Fernandes Coelho, ministro do Reino. Angra do Heroísmo, 03.08.1838. ANTT/MR/3ª Rep., mc. 2039.

³⁰⁸ Visconde de Bruges, administrador geral de Angra do Heroísmo. Ofício a Joaquim Zeferino de Siqueira, responsável pela Divisão Militar de Angra do Heroísmo. Angra do Heroísmo, 20.07.1838. Loc. Cit.

³⁰⁹ Joaquim Zeferino de Siqueira, responsável pela Divisão Militar de Angra do Heroísmo. Ofício ao visconde de Bruges, administrador geral de Angra do Heroísmo. Angra do Heroísmo, 21.07.1838. Loc. Cit.

³¹⁰ Representação dos passageiros da escuna ‘Victoria’. 01.08.1838. Loc. Cit.

³¹¹ Idem.

os males dos suplicantes tem-se dia a dia agravado até o ponto de tocarem a desesperação; porquanto nenhum há que, resolvido a mudar de domínio, não se privasse de seus mesmos insignificantes móveis [...]; e alguns, que viviam do parco jornal de um ofício mecânico não duvidaram vender a própria ferramenta que possuíam para empregarem o produto nos arranjos da viagem; portanto, nada mais resta que recorrer ao Trono de Sua Majestade e ir aí mesmo pedir justiça³¹².

No dia seguinte, o consignatário da escuna se dirigiu ao visconde de Bruges e o acusou de atentar contra a “liberdade do cidadão”³¹³, acarretando consequências nefastas tanto aos indivíduos que aguardavam pelo embarque, quanto aos proprietários e capitães dos navios. Por isso, ameaçou recorrer aos meios legais para responsabilizar o administrador pelos prejuízos decorrentes do atraso na saída da escuna, como a perda de mantimentos.

Temendo as consequências das medidas arbitrariamente adotadas sem o respaldo do governo em Lisboa, Bruges autorizou a saída da escuna e dos passageiros para Lisboa. A seguir, tratou de justificar suas atitudes junto ao ministro do Reino³¹⁴. No ofício, alegou estar arrependido dos atos violentos cometidos, muito embora estivesse convencido de que eram legítimos e necessários para evitar o despovoamento das ilhas. Na sequência, confessou temer “o grave peso da responsabilidade” que se atribuíra e a eventual necessidade de sujeitar seus bens à “duvidosa sorte de um litígio em que não poderia apresentar uma defesa fundada em lei”³¹⁵. Nota-se, assim, que o visconde estava ciente da inconstitucionalidade de seus atos, mas contava com seu prestígio junto aos superiores, em decorrência do apoio que dera à causa liberal. Como, contudo, não recebeu qualquer sinal de apoio do ministro do Reino e viu-se ameaçado pelos passageiros e consignatários do navio, recuou.

Vale observar que o acontecimento é exemplar das tensões entre os poderes central e periférico e da dificuldade, descrita por Pedro Tavares de Almeida, Rui Branco e Paulo Silveira e Sousa, do Estado liberal em garantir um comando “assente em regras

³¹² Representação dos passageiros da escuna ‘Victoria’. 01.08.1838. ANTT/MR/3ª Rep., mc. 2039.

³¹³ Joaquim Pedro Gomes Roza. Correspondência ao visconde de Bruges, administrador geral de Angra do Heroísmo. Angra do Heroísmo, 02.08.1838. 1838. Loc. Cit.

³¹⁴ Visconde de Bruges, administrador geral de Angra do Heroísmo. Ofício a António Fernandes Coelho, ministro do Reino. Angra do Heroísmo, 03.08.1838. Loc. Cit.

³¹⁵ Idem.

formais”³¹⁶ sobre as periferias. De outra parte, fica evidente que, como também defenderam esses historiadores, o poder local já não dispunha de tanta autonomia, tendo que se adequar às novas normas.

Antes da celeuma envolvendo a escuna ‘Victoria’, as solicitações feitas pelo visconde de Bruges haviam sido remetidas ao procurador geral da Coroa, José d’Aguiar, para quem a medida de não conceder passaporte aos impetrantes devidamente habilitados para deixarem o reino não poderia ser adotada por ser inconstitucional³¹⁷. Para o procurador, não havia, porém, impedimento à proibição de concessão de passaporte aos navios que desejassem fazer escala antes de seguir viagem ao Brasil.

Na sequência do agravamento da situação relatada pelo visconde de Bruges no ofício de 3 de agosto, o procurador geral foi novamente acionado pelo governo. No novo parecer, Aguiar reforçou que “se os meios indiretos não são suficientes para evitar a emigração, os diretos só pela lei podem ser decretados”³¹⁸. Além disso, considerou inexacta “a inteligência dada pelo administrador geral à limitação do artigo 12º da lei fundamental da monarquia”³¹⁹, concluindo, assim que “no estado atual da legislação, salvo os regulamentos policiais, a proibição absoluta de passaportes aos habitantes das ilhas para o Brasil e o impedimento da saída das embarcações que conduzem os passageiros são atos ilegais”³²⁰.

Os pareceres do procurador geral são esclarecedores do dilema vivido pelo governo setembrista. Por um lado, as providências adotadas pelo visconde de Bruges eram inconstitucionais e só poderiam ser aprovadas mediante deliberação parlamentar. Por outro, a repreensão do administrador poderia motivar acusações de que Sá da Bandeira se preocupava mais com a escravatura dos africanos do que com a dos portugueses.

Pode-se, assim, supor que o silêncio do ministro do Reino a despeito das inúmeras solicitações de claras instruções feitas pelo visconde de Bruges era uma forma de evitar as críticas que receberia se apoiasse ou rejeitasse as medidas adotadas na ilha Terceira. A estratégia do governo foi esperar, enquanto pôde, que o Congresso discutisse e aprovasse o projeto proposto por Sá da Bandeira para combater a escravatura branca. No entanto,

³¹⁶ ALMEIDA, Pedro Tavares de, BRANCO, Rui e SOUSA, Paulo Silveira e. O Estado no Portugal de Oitocentos: do imaginado ao realizado. In: GARNEL, Rita e OLIVA, João Luís (orgs.). *Tempo e História. Ideias e políticas*: estudos para Fernando Catroga. Coimbra, Almedina, 2015, p. 461-493, p. 483.

³¹⁷ Secretário do MR. Extrato. Lisboa, 09.07.1838. Loc. Cit.

³¹⁸ José d’Aguiar, procurador geral da Coroa. Parecer. Lisboa, 12.09.1838. ANTT/MR/3ª rep., mc. 2039.

³¹⁹ Idem.

³²⁰ Idem.

perante o agravamento da tensão entre o administrador do distrito de Angra do Heroísmo e aqueles que almejavam deixar a ilha, o governo não teve outra escolha senão recusar a adoção das medidas arbitrárias do visconde de Bruges – sem, contudo, afastá-lo do cargo.

Essa sequência de acontecimentos envolvendo o visconde de Bruges explica a campanha contrária à emigração verificada no arquipélago – provavelmente promovida pelo próprio visconde – e evidencia que o governo não estava pronto a acatar quaisquer pedidos dos terratenentes do país – ou, ao menos, dos Açores. Havia outras questões a serem ponderadas, o que justifica o silêncio do MR a despeito das insistentes solicitações do administrador de Angra. Colocando lado a lado as demandas do visconde de Bruges e da ACP, percebe-se que os comerciantes portuenses lograram maior influência no cabralismo do que o grande proprietário liberal açoriano no setembrismo.

2.3.2 A ineficácia da Portaria de 1842

Uma vez que a ACP saiu vitoriosa das disputas ocorridas entre 1842 e 1843, coube aos governadores civis dos Açores, aos cônsules portugueses no Brasil e aos Ministérios da Marinha, dos Negócios Estrangeiros e do Reino lidarem com uma situação que ficou por resolver no Parlamento. A vasta correspondência sobre o assunto encontrada no fundo do MR para os anos 1843-1851 permite identificar as estratégias utilizadas pelos capitães dos navios para driblar as tímidas medidas tomadas pela administração local e transportar um grande número de emigrantes para o Brasil. Por meio dessa documentação é possível, ainda, examinar as principais medidas adotadas pelos diversos agentes estatais bem como os limites impostos à ação dessas autoridades.

Como forma de demonstrar o empenho em bem cumprir com as obrigações do cargo, os governadores civis procuravam informar o ministro do Reino acerca das diligências tomadas para evitar a emigração de um grande número de indivíduos e, sobretudo, o embarque de emigrantes desprovidos de passaporte. Assim, a seguir a uma interpelação de autoria do par do reino visconde de Sá da Bandeira, na qual o visconde afirmara que o embarque de colonos para o Brasil não podia ocorrer senão por desleixo ou conivência das autoridades superiores³²¹, o governador civil da Horta, António José

³²¹ Visconde de Sá da Bandeira. Intervenção na CPR, 27.06.1843. *DG*, nº 149, 28.06.1843, p. 1100. Vale observar a resposta do ministro. Nessa sessão, o mesmo Costa Cabral, que nos anos anteriores denunciara no Parlamento a ‘escravatura branca’ com origem nos Açores, limitou-se a recorrer ao parágrafo 5º do artigo 145º da carta de 1826, alegando que o governo não podia contrariar a liberdade de emigrar.

Vieira Santa Rita, sentiu-se ofendido e comunicou ao ministro Bernardo da Costa Cabral as providências adotadas com relação à brigue brasileira Nova Sociedade.

Segundo Santa Rita, constara-lhe, no dia 12 de agosto de 1842 que a Nova Sociedade almejava transportar emigrados para o Brasil. Tão logo tomara ciência do fato, o governador ordenou que os párocos “empregassem a sua influência e persuasão afim de desenganar esses infelizes que, fascinados com a lisonjeira esperança de melhor futuro pretendiam abandonar a sua pátria”³²². Recomendou, ainda, que fossem presos em flagrante delito quaisquer indivíduos pegos “aliciando os incautos e abusando da sua credulidade”³²³ e que fossem tomadas todas as providências para que ninguém embarcasse sem passaporte.

O governador afirmou nunca ter concedido passaporte a “nenhum emigrado sem que juntasse documentos por onde provasse achar-se habilitado para poder livremente sair para fora do Reino”³²⁴ e assegurou que o impetrante declarasse “quem eram os especuladores que forneciam os gastos do transporte e quais as condições para o reembolso”³²⁵. Quanto aos navios, Santa Rita assegurou sempre os fazer inspecionar para averiguar se possuíam as comodidades e os mantimentos necessários à viagem.

Também o governador civil do Funchal, Domingos Olavo Corrêa de Azevedo, respondeu a uma “menção feita pelo digno par, visconde de Sá da Bandeira, em que se lança indistintamente sobre os governadores civis a censura de não obstem à emigração de cidadãos portugueses”³²⁶. Visando demonstrar ao governo os esforços praticados para “coibir a expatriação dos habitantes deste distrito”, encaminhou um ofício junto com outros documentos comprobatórios das ações que estavam a seu alcance tomar sem infringir a lei. Tais ações não visavam “a obstar de todo os projetos de emigração”, mas diminuir-lhes a extensão e “assegurar aos emigrados um tratamento mais humano durante a viagem e depois do desembarque”³²⁷. Junto ao ofício, o governador anexou um mapa com o número de portugueses que emigraram daquele governo civil entre 1834 e 1843,

³²² António José Vieira Santa Rita, governador civil da Horta. Ofício a Bernardo Costa Cabral, ministro do Reino. Horta, 26.07.1843. ANTT/MR/1ª rep., mç. 2039.

³²³ Idem.

³²⁴ António José Vieira Santa Rita, governador civil da Horta. Ofício a Bernardo Costa Cabral, ministro do Reino. Horta, 26.07.1843. ANTT/MR/1ª rep., mç. 2039.

³²⁵ Idem.

³²⁶ Domingos Olavo Corrêa de Azevedo, governador civil do Funchal. Ofício a Bernardo Costa Cabral, ministro do Reino. Funchal, 28.02.1844. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 2, mç. 3192, proc. 123. Provavelmente, a menção referida é a mesma mencionada pelo governador civil da Horta e feita por Sá da Bandeira na sessão da CPR de 27.06.1843.

³²⁷ Idem.

do qual consta que, no espaço de 9 anos, 318 indivíduos emigraram para o Brasil e mais de 5 mil foram rumo a Barbados, Trinidad e Demerara.

Nos documentos anexos, encontra-se uma cópia das “Obrigações impostas aos capitães de navios que conduzem emigrados para países estrangeiros”, das quais consta a obrigatoriedade de navios com mais de 30 passageiros levarem um cirurgião a bordo ou a quantidade de mantimentos por semana de viagem. Além dessas disposições, estabelecidas pela portaria de 19 de agosto de 1842, as “Obrigações” informam, ainda, sobre a concessão de passaportes. Nelas, lê-se que os indivíduos solteiros que desejassem embarcar sem a companhia dos pais ficavam obrigados a apresentar: certidão de idade para que se saiba se está compreendido no recrutamento militar; atestado do administrador do concelho declarando se o indivíduo é órfão; caso o fosse, documento autêntico comprovando ter obtido autorização dos tutores ou curadores; documento que provasse não se achar envolvido em crime algum e não estar envolvido em qualquer investigação e certidão de estar em dia com a Fazenda Pública. No caso dos casados que almejassem levar a família, era necessário apresentar, também: identidade da família e certidão de idade dos filhos varões. Já, os indivíduos (homens ou mulheres) casados que viajassem sem a família, deveriam apresentar uma declaração de que os familiares não se opunham à saída. As mulheres solteiras deveriam obter autorização parental e às viúvas cabia comprovar essa condição.

O mesmo governador já havia informado outras medidas tomadas para alertar aos interessados em emigrar sobre as mazelas vividas pelos portugueses no Brasil. Em ofício de 26 de outubro de 1843, Corrêa de Azevedo comunicava a chegada, ao porto do Funchal, da barca brasileira ‘Amélia’ para “procurar trabalhadores para o Brasil”³²⁸. No entanto, constava ao governador por “informações dignas de toda a fé” que especuladores brasileiros faltaram com as promessas feitas aos indivíduos recentemente emigrados na barca ‘Elisa’, além de terem usado “para com esses infelizes, do tratamento mais desumano”³²⁹.

Considerando ser seu dever obstar “por todos os meios diretos e indiretos ao desenvolvimento de um tal sistema de fraudes”³³⁰, o governador decidiu “prevenir os incautos” por meio da publicação de um edital, com data de 21 de outubro de 1843, pelo

³²⁸ Domingos Olavo Corrêa de Azevedo, governador civil do Funchal. Ofício a Bernardo Costa Cabral, ministro do Reino. Funchal, 26.10.1843. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 1, mç. 3187, proc. 262.

³²⁹ Idem.

³³⁰ Idem.

qual é possível apreender o que o governador entendia por ‘liberdade’ e as razões pelas quais acreditava que os emigrantes que viajavam sem os fretes pagos não eram livres no Brasil.

No edital, lê-se que muitos emigrantes que acreditavam ir encontrar, em solo estrangeiro, os meios de subsistências que lhes faltavam na pátria, eram enganados e sofriam “as extorsões mais violentas da parte desses aliciadores que [...] têm convertido as especulações de alistamento de trabalhadores livres em uma espécie de escravatura quase tão bárbara e mais imoral do que a primeira”³³¹. O governador, não podendo permitir tal sistema de fraude – que, a seu ver, tendia a aumentar devido à “progressiva diminuição do tráfico da escravatura”³³² – buscava desenganar os incautos dando conta da forma como eram celebrados os contratos:

Os indivíduos que aportam ao Brasil, obrigados a pagar com o trabalho de seus braços, as despesas das passagens, são expostos a bordo [...] aos que concorrem a contratá-los por serviço. Este contrato, desonroso para homens livres, realiza-se fazendo-os assinar um termo, segundo as leis de colonização, para pagarem com trabalho em três, cinco ou mais anos, o adiantamento dos fretes e mais despesas [...] e, no modo por que são obrigados a cumpri-lo, têm menos vantagens e são, talvez, tratados com mais dureza do que são os escravos africanos em algumas colônias francesas, onde se lhes concede um dia por semana para trabalharem por sua conta, ou alguma vantagem equivalente³³³.

Da necessidade de reembolsarem os valores adiantados, emergia “uma série de calamidades, visto que, não lhes sendo livre a escolha de ocupação, eram obrigados a sujeitarem-se a trabalhos inadequados à “sua condição física e aos hábitos de vida anterior”³³⁴. Além disso, sofriam “todos os maus tratos da parte desses contratadores ávidos e sem consciência, em favor de cujos interesses renunciaram, por certo tempo, à sua condição de homens livres”³³⁵. A tudo isso, o governador acrescentou “o gênero dos trabalhos” em que eram empregados – “a grande cultura dos gêneros dos trópicos” – e a “maneira bárbara” por que eram obrigados a trabalhar “sem nenhum resguardo”³³⁶.

³³¹ Domingos Olavo Corrêa de Azevedo, governador civil do Funchal. Funchal, 24.10.1843. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 1, mc. 3187, proc. 262.

³³² Idem.

³³³ Domingos Olavo Corrêa de Azevedo, governador civil do Funchal. Funchal, 24.10.1843. Loc. Cit.

³³⁴ Idem.

³³⁵ Idem.

³³⁶ Idem. O edital desagradou o vice-cônsul brasileiro, Luiz Thomé de Miranda, que alegou que governador parecia “querer enxovalhar” seus concidadãos, acusados de “aliciações indignas do caráter brasileiro” (Exposição do vice-cônsul do Brasil, Luiz Thomé de Miranda, sem data – fim de outubro de 1843. Loc.

Pelo edital, percebe-se que, para Corrêa de Azevedo (e talvez, também, para outras autoridades da época), era fundamental aos homens livres que disfrutassem de tempo para si – razão pela qual considerava, cinicamente, menos gravosa a condição de africanos escravizados em algumas regiões – e que não se vissem presos a um contrato sem a possibilidade de escolher para quem e em que condições trabalhar. É possível, assim, que considerasse os trabalhadores a jornal mais livres do que os colonos portugueses no Brasil. Dentro de um certo ideal liberal (advogado, obviamente, por setores abastados), seria, talvez, menos penoso trabalhar por jornada ganhando pouco do que se submeter a um contrato por alguns anos para pagar uma dívida, ainda que o valor recebido ao final fosse mais ou menos vantajoso.

A despeito dos avisos, editais e outras providências tomadas pelas autoridades locais, o transporte de emigrantes sem passaportes ou em número superior ao estipulado pela portaria de 19 de agosto de 1842 prosseguiu. Em prol da clandestinidade, dois fatores atuavam conjuntamente: a vontade de emigrar de muitos portugueses, a quem os passaportes seriam negados – ou que preferiam escapar das malhas do Estado – e a ambição dos capitães que superlotavam os navios para auferir o maior lucro possível a cada viagem. Evidentemente que a esses fatores somava-se a facilidade com que as autoridades brasileiras de então permitiam a entrada desses indivíduos e as inúmeras dificuldades à devida fiscalização em Portugal.

Uma estratégia comum, adotada pelos capitães que chegavam aos portos de destino com um número de passageiros superior ao permitido, era alegar o resgate de passageiros de outras embarcações que se encontravam em situação de perigo. A superlotação era justificada por razões de humanidade. Assim procederam os capitães do brigue português Nytheroy e da escuna Milheiro I. Este último, deixou o porto da Horta com 41 passageiros devidamente documentados e chegou ao Brasil conduzindo 171 indivíduos³³⁷. Desses, 130 não levavam passaporte. O capitão declarou “à sua chegada tê-los recebido no mar largo, em situação de perigo, por demandarem socorro do seu navio”³³⁸. Desconfiado dessa declaração – transmitida pelo cônsul português –, o

Cit.). Ainda nas palavras do representante brasileiro: “os tratamentos desumanos e as extorsões violentas de que fala esse impresso são puramente imaginários. Um argumento, terminante e sem réplica, responderá em duas palavras a essas irrisórias alegações e as lançará por terra, e vem a ser que não existe nesta ilha uma só carta dessas pessoas que se dizem tão cruelmente tiranizadas, queixando-se de sua infeliz sorte”.

³³⁷ Antônio José Vieira Santa Rita, governador civil da Horta. Ofício a Bernardo da Costa Cabral, ministro do Reino. Horta, 26.02.1844. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 2, mç. 3192, proc. 123.

³³⁸ Idem.

governador civil da Horta ordenou o exame do Diário Náutico do navio³³⁹. Constatada a inexistência de registros de resgate de naufragos, o governador remeteu os documentos ao Ministério Público para que se instrísse o processo contra o capitão. No entanto, o governador declarou:

nada espero do poder judicial, visto que já em caso idêntico mostrou a sua parcialidade, pois a experiência tem mostrado que os juízes substitutos não têm a independência necessária para administrar a justiça com imparcialidade, mui principalmente quando as causas dizem respeito a pessoas importantes por suas riquezas ou posição por qualquer modo saliente nesta ilha³⁴⁰.

A despeito da sequência do processo e de uma eventual punição, o capitão João Ribeiro Palha voltou a transportar portugueses para o Brasil a bordo do Milheiro I. Segundo registros do *Diário do Rio de Janeiro*, no dia 11 de dezembro de 1844, Palha deixara o porto do Rio de Janeiro rumo ao Faial com carga de açúcar e dois passageiros³⁴¹. No dia 15 de janeiro de 1847, Palha e o Milheiro I voltavam a entrar no porto do Rio de Janeiro transportando “42 ilhéus portugueses”³⁴².

Situação muito semelhante se observou com o brigue português Nytheroy, de propriedade de José Severino d’Avellar e capitão Francisco José Terra. Segundo comunicação do governador civil da Horta, o brigue zarpou no dia 22 de junho de 1843 com oito passageiros inseridos em dois passaportes familiares. Uma vez que Avellar era célebre por iludir os emigrantes, o governador da Horta manifestou suas preocupações ao cônsul de Portugal no Rio de Janeiro e solicitou a devida vistoria ao navio quando de sua chegada³⁴³.

Regressado o brigue aos Açores – e com ele, um ofício do vice-cônsul de Portugal no Rio de Janeiro, Francisco João Moniz³⁴⁴ – o governador foi informado da chegada de 102 passageiros a bordo do Nytheroy, “que por força da circunstância se vira na necessidade de receber, em ato de perigo”³⁴⁵, 94 indivíduos em alto mar. Pela

³³⁹ António José Vieira Santa Rita, governador civil da Horta. Ofício a Bernardo da Costa Cabral, ministro do Reino. Horta, 26.02.1844. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 2, mç. 3192, proc. 123.

³⁴⁰ Idem.

³⁴¹ *Diário do Rio de Janeiro*, nº 6792, 12.12.1844.

³⁴² *Diário do Rio de Janeiro*, nº 7406, 16.01.1847.

³⁴³ António José Vieira Santa Rita, governador civil da Horta. Ofício a Bernardo da Costa Cabral, ministro do Reino. Horta, 08.02.1844. Loc. Cit.

³⁴⁴ Francisco João Moniz, vice-cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a António José Vieira Santa Rita, governador civil da Horta. Rio de Janeiro, 30.11.1843. Loc. Cit.

³⁴⁵ António José Vieira Santa Rita, governador civil da Horta. Ofício a Bernardo Costa Cabral, ministro do Reino. Horta, 08.02.1844. Loc. Cit.

investigação que se seguiu, o governador concluiu que os passageiros “foram recebidos na proximidade das costas das ilhas”³⁴⁶ do distrito da Horta. Os autos da investigação foram remetidos ao Delegado do Procurador Régio da Comarca. No entanto, segundo o próprio Delegado da Procuradoria, quaisquer diligências executadas na Horta seriam “inúteis” e não teriam resultado, como acontecera “com a achada dos ossos ou esqueleto humano no armazém que foi do dono do mesmo brigue”³⁴⁷.

Vê-se que além de participar no tráfico ilegal de escravizados, José Severino d’Avellar estava envolvido em outros crimes e seguia impune. Ainda sobre a escuna Nitheroy, vale mencionar que, segundo João Baptista Moreira, os passageiros se queixaram do tratamento que tiveram a bordo. Nas palavras do cônsul, “o capitão nenhum caso tem feito das recomendações deste consulado, por achar-se acobertado pelo governo Imperial [...] que promulgou recentemente a Lei da Ancorem, pela qual ficam livres de a pagar todos os navios que conduzem mais de 100 pessoas”³⁴⁸. Percebe-se aqui a convergência de interesses no transporte de um grande número de emigrantes ao Brasil.

Outro caso de transporte clandestino de emigrantes, que assumiu características um pouco distintas, foi protagonizado pelo patacho brasileiro ‘Alberto’, cujo capitão era António José de Oliveira. Segundo o governador civil de Ponta Delgada, o patacho fora autorizado a transportar para Pernambuco 30 passageiros legalmente habilitados a bordo³⁴⁹. No entanto,

por volta das dez horas, participou-me o comandante do Batalhão nº 4 que lhe tinham desertado, logo depois do toque de recolher, o corneta mor e um corneteiro, praças do batalhão de seu comando. Suspeitava [o comandante], quase com certeza, que estavam a bordo do patacho Alberto que ele, comandante, achava andar bordejando perto da terra com um farol na proa para sinal dos que quisessem embarcar³⁵⁰.

³⁴⁶ António José Vieira Santa Rita, governador civil da Horta. Ofício a Bernardo Costa Cabral, ministro do Reino. Horta, 08.02.1844. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 2, mç. 3192, proc. 123.

³⁴⁷ Delegado do procurador geral da Coroa. Ofício a António José Vieira Santa Rita, governador civil da Horta, 08.02.1844. Loc. Cit.

³⁴⁸ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 25.10.1844. ANTT/MNE/ Correspondência Consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 313.

³⁴⁹ Governador civil de Ponta Delgada. Ofício a Bernardo Costa Cabral, ministro do Reino. Ponta Delgada, 19.08.1844. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 2, mç. 3198, proc. 393.

³⁵⁰ Idem.

De posse dessa denúncia, o governador solicitou instruções sobre a forma de proceder com o capitão e consignatários do navio, caso se confirmasse que chegara ao Brasil com um número maior de passageiros do que o devidamente autorizado.

No dia 25 de novembro de 1844, o cônsul de Portugal em Pernambuco, Joaquim Baptista Moreira, comunicou a chegada do patacho Alberto ao porto daquela província com 110 passageiros – ou seja, 80 indivíduos a mais do que levava quando saíra³⁵¹. De acordo com o cônsul, 67 passageiros e 12 tripulantes desembarcaram em Pernambuco e os demais seguiram para o Rio de Janeiro. No entanto, segundo o cônsul, não foi possível averiguar quantos traziam os respectivos passaportes por se tratar de uma embarcação brasileira, sobre a qual as autoridades portuguesas não possuíam ingerência.

Impossibilitado de subir a bordo do navio, o cônsul afirmou ser impossível obter informações precisas, pois os capitães iludiam “por todas as maneiras qualquer pesquisa, evitando o aparecimento nestes consulados dos passageiros sem passaporte que entram logo para o centro oeste da província”³⁵². Ainda segundo o cônsul, os contratos celebrados com o capitão do navio em Ponta Delgada continham omissões importantes, como a cláusula de serem desembarcados imediatamente à chegada e de contraírem os seus serviços no consulado. Além disso, era aviltante o valor das passagens a ser reembolsado, de modo que Moreira chamou a atenção para a “demasiada avareza com que os traficantes promovem e levam a efeito a emigração”³⁵³.

Sem poder para responsabilizar o capitão do navio, que, a seu ver, contava com a condescendência das autoridades brasileiras, Joaquim Baptista Moreira se limitou a sugerir que o artigo 11º da portaria de 19 de agosto de 1842 (relativo à prestação de fiança no valor de quatro contos de réis) fosse instituído no arquipélago dos Açores, de modo a “cortar pela raiz tão vergonhosa e infame negociação”³⁵⁴. Propôs, ainda, que embarcações de guerra vigiassem a costa do arquipélago para obstar que os navios recebessem mais passageiros depois de terem sido fiscalizados nos portos.

O caso do ‘Alberto’ é exemplar da facilidade com que as embarcações brasileiras infringiam as leis de embarque portuguesas sem precisar, sequer, alegar razões humanitárias para o transporte de um grande número de passageiros. Sem ingerência

³⁵¹ Joaquim Baptista Moreira, cônsul de Portugal em Pernambuco. Ofício a José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Pernambuco, 25.11.1844. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Pernambuco, cx. 310.

³⁵² Idem.

³⁵³ Idem.

³⁵⁴ Idem.

sobre navios de bandeiras de outros países que não Portugal, pouco restava aos cônsules se não comunicar às autoridades em Lisboa acerca das infrações cometidas.

É importante sublinhar que se a emigração açoriana foi a que primeiro conferiu substância e densidade ao discurso do ‘tráfico da escravatura branca’, não era apenas daquele arquipélago que partiam embarcações que ignoravam a comodidade dos passageiros e as determinações da portaria de 19 de agosto e motivavam a indignação da comunidade portuguesa radicada no Brasil, conforme evidenciam os acontecimentos relacionados à galera portuguesa ‘Comércio Marítimo’.

No dia 10 de janeiro de 1844, o vice-cônsul de Portugal no Rio de Janeiro, João Baptista Moreira, informou ao MNE que entre 1842 e 1843 chegaram à corte 1494 portugueses embarcados no Porto, 1009 dos Açores e 252 vindos de outros portos, totalizando 2755 lusos. Em sua maioria, os açorianos obrigavam “os seus serviços ao pagamento das passagens”³⁵⁵ e “o consulado emprega[va] todas as diligências necessárias para que os ajustes” fossem celebrados em condições favoráveis aos contratados. Já, os passageiros vindos do Porto (e os de outras regiões) traziam “quase sempre a passagem paga”³⁵⁶ e facilmente encontravam trabalho, normalmente, no comércio.

Ainda segundo Moreira, “durante o longo período que tenho de serviço neste consulado, nunca houve a menor queixa de que os passageiros, quer do Porto, quer mesmo os chamados colonos dos Açores, fossem maltratados em suas viagens”³⁵⁷. Essa informação chama a atenção e, muito provavelmente, visava a amenizar a notícia dos trágicos acontecimentos envolvendo a galera ‘Comércio Marítimo’. A bordo da galera, chegada do Porto no dia 26 de dezembro de 1843 com 253 passageiros, se disseminara “uma moléstia de caráter epidêmico que afetou uma grande parte dos que vinham à proa”, razão pela qual mais de 60 indivíduos chegaram ao porto em “lastimável estado”³⁵⁸.

Essa não era a primeira viagem do capitão Lourenço Pinto de Azevedo a bordo da galera Comércio Marítimo. Há pelo menos mais um registro de chegada da embarcação ao porto do Rio de Janeiro, no dia 24 de novembro de 1838, transportando 139 passageiros³⁵⁹. À época, o *Diário do Rio de Janeiro* registrara que a galera havia transportado 139 ‘colonos’. A nomenclatura incomodou os passageiros que embarcaram

³⁵⁵ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 10.01.1844. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 313.

³⁵⁶ Idem.

³⁵⁷ Idem.

³⁵⁸ Idem.

³⁵⁹ Seção “Movimento do Porto”. *Diário do Rio de Janeiro*, nº 268, 26.11.1838.

no Porto com as passagens pagas para trabalhar, em sua maioria, como caixeiros no comércio carioca – razão pela qual, o jornal teve que publicar uma errata na edição de 29 de novembro substituindo o termo ‘colonos’ por ‘passageiros’.

Em 1843, a galera dava, novamente, entrada no porto da corte brasileira, certamente, transportando passageiros cujas passagens estavam pagas. No entanto, desta vez, a viagem não correu conforme o planejado. Primeiramente, a embarcação, que de acordo com as regras da portaria de 19 de agosto de 1842, só poderia transportar 158 passageiros, chegou ao Rio de Janeiro com 95 indivíduos a mais do que o permitido, muitos sem passaporte, além de um carregamento de cebolas e outros gêneros. Quase todos os passageiros de proa chegaram “doentes dos olhos e muitos deles com moléstias internas”³⁶⁰.

Cinquenta desses passageiros prestaram queixa contra o capitão no consulado e solicitaram amparo aos desvalidos, socorridos por médicos voluntários ou pela Santa Casa de Misericórdia do Rio de Janeiro – como Joaquim Duarte (com oftalmia e irritação intestinal) e António Francisco (que apresentou sintomas de irritação intestinal e de uma febre tifoide como a observada na Europa)³⁶¹. Alguns foram a óbito, como o mesmo António Francisco, natural de Braga, que faleceu no dia 26 de janeiro de 1843³⁶²; Bernardo Maria Vieira, natural de Guimarães, que faleceu de “gastroenterite aguda [...] proveniente do uso de alimentos salgados” durante a viagem³⁶³ e de Manuel José Pinto Diogo, natural de Braga, que faleceu no dia 04 de janeiro de 1844³⁶⁴. Segundo afirmaram alguns dos indivíduos inqueridos, foram-lhes servidos “bacalhau e sardinha ardidos”, além de bolachas “com bichos ou bolor”³⁶⁵. Dessa mesma comida “só podiam servir-se duas vezes por dia, ao jantar e à ceia, por entender o capitão que não precisavam de almoço”.

O consulado mandou investigar a qualidade dos alimentos e da água servidos a bordo. A comissão médica encarregada da vistoria considerou ruim a água que se

³⁶⁰ António de Serpa Pinto. Depoimento assinado pelo vice-cônsul, Francisco José Moniz. Rio de Janeiro, 02.01.1844. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 2, mç. 319, proc. 393.

³⁶¹ José Martins Jobim, do diretor da Santa Casa de Misericórdia do Rio de Janeiro. Depoimento assinado pelo vice-cônsul, Francisco José Moniz. Rio de Janeiro, 11.01.1844. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 2, mç. 319, proc. 393.

³⁶² Registros da Santa Casa de Misericórdia, compilados no dia 13 de fevereiro de 1844. Loc. Cit.

³⁶³ Lourenço da Silva Godinho, cirurgião. Atestado de óbito de Bernardo Maria Vieira. Rio de Janeiro, 01.01.1844. Loc. Cit.

³⁶⁴ Registros da Santa Casa de Misericórdia, assinado pelo vice-cônsul, Francisco José Moniz, compilados no dia 13 de fevereiro de 1844. Loc. Cit.

³⁶⁵ António de Serpa Pinto. Depoimento assinado pelo vice-cônsul, Francisco José Moniz. Rio de Janeiro, 02.01.1844. Loc. Cit.

encontrava em um de quatro tonéis a bordo, sofrível a de outros dois e boa a água de um tonel³⁶⁶, além de concluir que a água que devia estar contida em outros toneis “não podia de maneira nenhuma ser boa, pois que ainda vazios, exalavam um cheiro pestífero e nenhum deles era queimado por dentro, circunstância que muito concorre para a deterioração da água”³⁶⁷. Além disso, a quantidade total de água disponível no navio “pouco excedia a metade da que devia embarcar”³⁶⁸. Aquela [pouca] água, além de ter sido usada para cozinhar servira também para os olhos dos enfermos. Quanto ao espaço do navio, a Comissão concluiu ser “incrível”³⁶⁹ que em tal lugar fossem tantas pessoas por 28 dias, pois o ambiente era pouco ventilado e os passageiros precisavam dividi-lo com as bagagens.

Pelo relato, é evidente que os passageiros foram transportados em condições contrárias às estabelecidas pela portaria de 19 de agosto de 1842. Por essa razão, no ofício de 20 de fevereiro de 1844, João Baptista Moreira recomendou ao ministro dos Negócios Estrangeiros que o capitão fosse responsabilizado pela “maneira injusta com que tratou os passageiros” e “pela transgressão da lei por trazer mais passageiros do que lhe era permitido”³⁷⁰.

Os acontecimentos provocaram protestos feitos pela comunidade portuguesa no Brasil, que não poupou meios para expressar sua indignação. Nos jornais da corte, entre 30 de dezembro de 1843 e 10 de janeiro de 1844, publicaram-se inúmeros textos acerca do assunto por portugueses revoltados com o ‘bárbaro’ tratamento recebido por seus concidadãos. Os artigos foram reunidos por um português anônimo numa pequena brochura, cujo objetivo era divulgar tais fatos aos portugueses do Minho. Não foi possível saber se a brochura circulou pela província, mas chegou ao MR.

Na introdução da brochura vê-se que o objetivo era dar a conhecer a forma “como foram tratados os infelizes que tiveram a imprudência de acreditar nas falsas promessas desses traficantes de carne humana”³⁷¹. O autor almejava informar “os embusteiros que andam por todos os pontos das províncias, seduzindo os singelos camponeses com

³⁶⁶ Parecer da comissão. Rio de Janeiro, 05.01.1844. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 2, mç. 319, proc. 393.

³⁶⁷ Idem.

³⁶⁸ Idem.

³⁶⁹ Idem.

³⁷⁰ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 20.02.1844. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 313.

³⁷¹ *Aviso aos pais de família*. Rio de Janeiro: Tipografia do Diário de N. L. Vianna, 1844. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 2, mç. 3198, proc. 393.

³⁷¹ Idem.

promessas largas para lhes apanharem o dinheiro e, com ele, os filhinhos inocentes de quem se constituem patronos”.³⁷² Assim, o *Português*, alertava: “se os pais, à vista do que abaixo se lê, não se puserem em guarda contra tais senhores [engajadores], o mal subirá a um ponto sem exemplo nos anais da escravatura africana, e o drama que se representou a bordo do Comércio Marítimo será por muitas vezes repetido”³⁷³.

No dia 4 de abril de 1844, a comunidade portuguesa do Rio de Janeiro enviou uma representação à Rainha solicitando medidas para acabar com essa ‘nova forma de escravatura’. Os signatários, “portugueses leais, votados à glória e à prosperidade da pátria”, alegaram que “a extinção do tráfico da escravatura africana” era “um dos atos que mais enobrece[ra] as gerações modernas”³⁷⁴. No entanto, lamentavam que, “em desfavor da nação portuguesa, [...] os antigos armadores da escravatura especulavam neste novo comércio de aliciar e conduzir europeus para substituírem os negros”³⁷⁵. Evocando as glórias passadas – e demonstrando o impacto causado por acontecimentos como a emigração de açorianos despossuídos e por tragédias como a do ‘Comércio Marítimo’ na autoestima dos portugueses, os signatários prosseguiram:

Tal é, Senhora, a condição afrontosa em que, para o Brasil, são conduzidos os súditos de Vossa Majestade, os descendentes dos heróis do Senhor Rei D. Manoel, e postos [...] na terra de Santa Cruz de seus avós; ficando, destarte, menoscabados o nome e a glória antigos de Portugal, na sua geração moderna escravizada³⁷⁶.

Nota-se que o discurso do ‘tráfico da escravatura branca’, inicialmente associado ao transporte de açorianos despossuídos negociados nos portos do Brasil, foi mobilizado para expressar a indignação com as más condições de higiene a bordo, responsáveis pela moléstia que acometeu os passageiros, e com a situação desonrosa em que se encontravam os recém-chegados. Aproveitando a oportunidade, os signatários se referiram à “desmoralização” causada nos portugueses quando famílias emigradas eram retidas a bordo até que fossem contratadas, sendo particularmente lastimável o caso das mulheres, “avaliadas segundo as suas belezas físicas e postas a leilão”³⁷⁷.

³⁷² *Aviso aos pais de família*. Rio de Janeiro: Tipografia do Diário de N. L. Vianna, 1844. ANTT/MR/3^a Direção; 1^a Rep., correspondência recebida, livro 2, mç. 3198, proc. 393.

³⁷³ *Idem*.

³⁷⁴ Representação à Rainha. Rio de Janeiro, 04.04.1844. Loc. Cit.

³⁷⁵ *Idem*.

³⁷⁶ *Idem*.

³⁷⁷ *Idem*.

Ponderando que “o decreto de 19 de agosto e a portaria de 9 de dezembro de 1842 não satisfazem o fim proposto”, os signatários solicitaram “medidas enérgicas” para que não mais se verificasse o “bárbaro tratamento dado aos passageiros da galera Comércio Marítimo”, onde teriam sido “traídos em montes, contagiados e assassinados por infecções não precavidas, acabrunhados pelos bárbaros castigos de despóticos capitães, sem alimentos e sem água suficiente”³⁷⁸.

Os fatos e acontecimentos aqui descritos demonstram que a portaria de 19 de agosto, modificada pelo diploma de 9 de dezembro, era insuficiente para assegurar o monopólio estatal dos meios legítimos de circulação. Conforme observado, enquanto o projeto de Sá da Bandeira era ‘varrido para debaixo do tapete’, as autoridades locais, a despeito das medidas anunciadas, eram incapazes de garantir que o fluxo emigratório decorresse em conformidade com as disposições preconizadas. Assim, os capitães dos navios seguiam transportando, tanto do Porto quanto dos Açores, um número de passageiros superior ao permitido em condições nem sempre adequadas.

Tragédias como a ocorrida a bordo da galera Comércio Marítimo geravam indignação e conferiam ainda mais substância e densidade ao discurso do ‘tráfico da escravatura branca’, mas só em 1855 motivaram a aprovação de uma lei no Parlamento português. Conforme observar-se-á no próximo capítulo, o fracasso do projeto de Sá da Bandeira, considerado inconstitucional em 1843, provavelmente serviu de experiência a Rodrigo da Fonseca Magalhães, que elaborou uma proposta legislativa que não visava proibir, genericamente, toda e qualquer emigração e tampouco incorria no erro de associar diferentes fluxos emigratórios ao ‘tráfico da escravatura branca’. O projeto tinha por alvo a emigração realizada ao arpejo das leis por capitães tidos por inescrupulosos e impulsionada por aliciadores da emigração clandestina.

Este capítulo demonstrou que o primeiro projeto de lei que visava dar ao Estado o monopólio dos meios legítimos de emigração – abrangendo tanto as condições de concessão de passaporte quanto de transporte de emigrantes – deve ser analisado em íntima conexão com a utopia colonial alimentada por Sá da Bandeira, a qual animava suas propostas abolicionistas, e com a constatação, em Portugal, de um fluxo emigratório de tipo novo motivado pelas incertezas quanto ao futuro do tráfico de escravizados. O visconde, informado pelas autoridades consulares sobre a ‘escravatura branca’ e ciente

³⁷⁸ Representação à Rainha. Rio de Janeiro, 04.04.1844. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 2, mç. 3198, proc. 393.

da indignação que um fenômeno da ordem do impensável gerava em Portugal, procurou legislar sobre a matéria ao mesmo tempo em que buscava avançar com o plano de construir um novo Brasil na África – o qual passava, a seu ver, pelo fim do tráfico de escravizados e pelo povoamento branco dos domínios portugueses.

Apesar de ser um dos poucos abolicionistas convictos de Portugal, Sá da Bandeira deixou o governo setembrista sem assinar o tratado anti-tráfico com a Inglaterra e sem lograr a aprovação do projeto contra o ‘tráfico da escravatura branca’. O máximo que conseguiu fazer pelo seu plano colonial foi transportar algumas centenas de portugueses radicados no Brasil para Angola, numa malograda experiência. Foi apenas no governo de Costa Cabral que o tratado com os ingleses finalmente chegou a termo, o que gerou um receio de que os traficantes de escravizados voltassem seus capitais e energia para o transporte de ‘escravos brancos’. Assim, desprovido de algumas medidas, o projeto redigido por Sá da Bandeira, modificado por uma comissão e proposto às Cortes Constituintes para pôr fim à ‘escravatura branca’ originou a portaria de 19 de agosto de 1842.

A medida, contudo, desagradou os comerciantes minhotos, base importante de sustentação do cabralismo, que acionaram uma camada de experiência obscurecida pelo discurso do ‘tráfico da escravatura branca’: a dos rapazes do Norte de Portugal que desde tempos remotos se dirigiam às casas comerciais do Brasil, faziam fortuna e investiam seu capital no país de origem. As disputas em torno da compreensão do conceito do ‘emigrante’ – escravo branco ou comerciante enriquecido? – forçaram, até mesmo Sá da Bandeira, a reconhecer esse outro movimento emigratório, benéfico a Portugal. Quando finalmente o visconde conseguiu que seu projeto fosse debatido na CPR, venceu o entendimento de que a proposta queria cercear a liberdade de emigração, a qual não podia ser uniformemente associada à experiência recente dos açorianos negociados nos portos do Brasil.

Os ministros cabralistas, temendo desagradar novamente a classe mercantil, não incentivaram a aprovação do projeto de Sá da Bandeira, muito embora, ‘nos bastidores’, demonstrassem preocupação com a atividade dos ‘traficantes de escravos brancos’. Tais preocupações, contudo, eram insuficientes. Perante à falta de providências legais, restava às autoridades locais – sobretudo dos Açores – interpretar a legislação e demonstrar esforço no sentido de garantir a execução da portaria de 1842 para não serem responsabilizadas pelos abusos verificados quando da chegada das embarcações aos portos brasileiros. Nada disso, contudo, mostrou-se eficaz para superar o desejo

individual de emigrar associado à oportunidade de negócio identificada pelos capitães dos navios que possibilitavam a travessia deste “rio chamado Atlântico”³⁷⁹.

³⁷⁹ SILVA, Alberto da Costa e. *Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2003.

PARTE II

3. LIMITES DA LIBERDADE: A LEI DE 20 DE JULHO DE 1855

No século XIX, as intenções modernizadoras não expurgaram, imediatamente, as heranças antigas.
*Fernando Catroga*¹

A década de 1850 representa um marco importante tanto para o Império Brasileiro quanto para a Monarquia Portuguesa. No Brasil, a estabilidade interna com o fim definitivo das revoltas provinciais permitiu a consolidação do Estado. Em Portugal, o cansaço com sucessivos golpes e contra-golpes levou as elites liberais a estabelecerem um consenso em torno do liberalismo moderado da Carta de 1826, modificada pelo Ato Adicional². Assim, em 1851, trincou o projeto de conciliação centrista que vinha sendo concebido desde 1846 pelo marechal duque de Saldanha. O projeto consistia em um “minucioso plano centrípeta destinado a autonomizar o centro-esquerda respeitável face à sua cauda radical e a torná-lo comparsa estratégico do centro-direita [...], também finalmente liberto do seu lastro cabralista”³.

Extintos os extremos e aproximada a centro-esquerda da centro-direita, Saldanha pôde subir ao poder e materializar a Regeneração, cuja vitória “foi a versão portuguesa do triunfo da era do capital sobre a era das revoluções”⁴. A partir de então, o liberalismo deixava de ser “bandeira de divisão” e passava a ser “bandeira de ‘união’, de ‘fusão’”⁵. A ‘pax regeneradora’ garantiu a tranquilidade institucional que possibilitou ao ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria, António Maria Fontes Pereira de Melo, levar

¹ CATROGA, Fernando. *A geografia dos afetos pátrios: as reformas político-administrativas (séc. XIX-XX)*. Coimbra: Almedina, 2019, p. 21.

² O Ato Adicional à Carta de 1852 que realizou algumas das reivindicações feitas pela esquerda para que pudesse acatar a Carta de 1826. De acordo com Pedro Tavares de Almeida, Rui Branco e Paulo Silveira e Sousa: “Esta reforma acolheu reivindicações históricas dos setores mais progressistas: sufrágio direto e moderação dos requisitos censitários, aprovação parlamentar de tratados, votação anual dos impostos e fim da pena de morte para crimes políticos [...]. O Ato Adicional constituiu um pacto que superou o endêmico conflito intra-elites liberais” (ALMEIDA, Pedro Tavares de; BRANCO, Rui e SOUSA, Paulo Silveira e. O estado no Portugal de Oitocentos: do imaginado ao realizado. *In*: GARNEL, Rita e OLIVA, João Luís (orgs.) *Tempo e História. Ideias e Políticas*. Estudos para Fernando Catroga. Coimbra: Almedina, 2015, p. 461-493, p. 466.

³ SARDICA, José Miguel. A política e os partidos entre 1851 e 1861. *Análise Social*. Lisboa, vol. XXXII (141), 1997, 279-333, p. 285.

⁴ Idem, *ibidem*.

⁵ Idem, p. 286

adiante um modelo de desenvolvimento econômico (conhecido como ‘fontismo’) que visava melhorar a infraestrutura do país e superar o ‘atraso’ português.

A partir da década de 1850, tanto Portugal quanto o Brasil viram o incremento das redes de transporte e comunicação. Contudo, as melhorias materiais não foram suficientes para conduzir esses países a um desenvolvimento pujante e independente e, tampouco, conseguiram expurgar heranças antigas – para usar a síntese de Fernando Catroga, originalmente sobre Portugal, mas que se aplica também ao Brasil.

Em Portugal, a agricultura não sustentou uma real industrialização e o fontismo reafirmou a dependência externa. O desajuste entre o crescimento demográfico⁶ e a evolução da economia nacional, somado à falta de regulamentação dos fluxos emigratórios, fez a emigração crescer e se alastrar. A saída de indivíduos contratados ou que embarcavam sem passagens pagas à espera de conseguir um contrato de locação de serviços nos portos brasileiros se tornou uma realidade também na região Norte de Portugal – de onde, tradicionalmente, emigravam jovens comerciantes.

O Brasil mostrava-se flexível o bastante para incorporar os recém-chegados, embora o progresso viesse sustentado por uma economia escravista e agrária, apoiada no latifúndio e na produção voltada para a exportação. A plantação de café no Sudeste brasileiro demandava uma enorme quantidade de mão de obra, que deixou de ser suprida pelos portos africanos quando, em 1850, a Lei Eusébio de Queirós pôs fim ao tráfico que seguia clandestinamente desde 1831. Os cafeicultores passaram a abastecer suas fazendas com escravizados provenientes de regiões do país com economias menos dinâmicas. No Rio de Janeiro, muitos escravizados foram direcionados da cidade para as plantações e cederam seus postos de trabalho a imigrantes portugueses despossuídos. Os fazendeiros, preocupados com a iminente crise de mão de obra, recorreram à imigração e aos contratos regulamentados pela lei de 1837.

⁶ Segundo Herbert Klein, “tal como a maioria dos países periféricos da Europa, Portugal registrou no século XIX um intenso crescimento demográfico, que não foi acompanhado por um crescimento econômico igualmente rápido”. Segundo o autor, “a incapacidade da economia para sustentar a população do país deveu-se a vários fatores”, como “problemas a nível da distribuição das terras” que “afetaram a capacidade da agricultura nacional para se modernizar rapidamente, especialmente no Norte, uma região densamente povoada, onde predominavam os minifúndios”. Somam-se a isso, a “elevada taxa de natalidade [...] e a diminuição da taxa de mortalidade”. As pressões decorrentes dessa combinação de fatores “deram origem a uma crise cuja única solução para a população, predominantemente rural, eram a emigração”. Além dos distritos do litoral e do interior do Norte, a pressão demográfica e a “subdivisão excessiva das terras” também provocaram uma emigração constante das ilhas da Madeira e dos Açores. Ver: KLEIN, Herbert S. A integração social e econômica dos imigrantes portugueses no Brasil nos finais do século XIX e no século XX. *Análise Social*. Lisboa, vol. XXIII (121), 1993, p. 235-265, p. 235 e 236.

Em São Paulo, ficou célebre a experiência das colônias de parceria de Nicolau Campos Vergueiro, que inspirou outros cafeicultores a importarem estrangeiros com os quais compartilhavam os lucros provenientes da venda dos grãos de café. No entanto, não foram apenas os cafeicultores paulistas que recorreram à mão de obra estrangeira. Fazendeiros de origem portuguesa instalados no Rio de Janeiro buscaram seus conterrâneos para trabalhar na cafeicultura da província e uma nova companhia de colonização foi formada para abastecer o mercado de trabalho.

Essas experiências geraram desconfiança em Portugal e levaram os agentes estatais a querer intervir sobre contratos executados do outro lado do Atlântico. Ademais, escândalos gerados pelo transporte de passageiros indocumentados e em número muito superior à capacidade de alguns navios criaram as condições necessárias para que uma lei sobre emigração clandestina fosse aprovada no Parlamento.

Este capítulo salienta que a aprovação da lei de 20 de julho de 1855 só foi possível porque o objetivo do diploma não era coibir toda e qualquer emigração, mas sim punir os responsáveis pelas partidas indocumentadas e regulamentar os contratos celebrados com proprietários do Brasil. O consenso gerado em 1843, pelo qual se reconhecia a existência de diversos fluxos emigratórios que não poderiam ser indistintamente proibidos, manteve-se, confirmando que a experiência do fracasso do projeto de Sá da Bandeira moldou o discurso acerca da atuação estatal sobre a emigração. Indiretamente, portanto, a lei de 20 de julho avançou na delimitação de diferentes categorias de emigrantes e na diferenciação dos fluxos emigratórios, tendo por alvo as saídas clandestinas que escancaravam o descompasso entre a vontade de monopolizar os meios legítimos de emigração e a capacidade real para fazê-lo.

A nova lei não contrariava os direitos constitucionais. Os indivíduos seguiam livres para emigrar, mas quem os incentivasse a fazer algo que a lei proibia – como sair do país sem passaporte – seria responsabilizado e punido. As clivagens intrínsecas entre o emigrante legal e o clandestino e o livre e o contratado tampouco se opunham à ordem liberal vigente. Antes, estavam em harmonia com as diferentes categorias de cidadãos estabelecidas na Carta de 1826, que diferenciava os ativos dos passivos e entendia os primeiros como livres e detentores de direitos políticos e civis. Já, os segundos, tidos como incompletos, possuíam apenas direitos civis e precisavam ser tutelados pelo Estado.

Traçando um paralelo entre os diferentes níveis de cidadania e as distintas categorias de emigrantes, percebe-se que quem deixasse o país de forma legal e sem o compromisso de um contrato por tempo determinado seria considerado livre e teria

garantido o direito a emigrar. Porém, quem saísse do país obrigado ao pagamento dos custos da viagem, ainda que devidamente documentado, estava sujeito à tutela estatal para não ter a liberdade cerceada no exterior. Sobre aqueles que viajavam indocumentados recaía a desconfiança de serem fugitivos da justiça ou desertores, por isso era necessário apertar as malhas do Estado e fortalecer o monopólio dos meios legítimos de emigração.

Com o objetivo de evidenciar como se criou o ambiente propício à aprovação da lei, este capítulo divide-se em duas partes. Na primeira, mostrar-se-á que a emigração clandestina deixava de ser um problema apenas para as autoridades locais do arquipélago dos Açores e se estendia também para o Norte do país. Procurar-se-á demonstrar, então, os fatores que levaram à criação de um consenso acerca da necessidade de se tomarem providências relativas à saída clandestina de emigrantes do país. A seguir, observar-se-á uma contradição da doutrina liberal: a igualdade de direitos e deveres chocava-se com a liberdade de que dispunham os indivíduos para deixar o país. O impasse criou um empecilho à emigração legal de mancebos e contribuiu para a definição do clandestino – aspecto que reforça a tese pela qual os obstáculos criados à emigração legal não se opunham ao liberalismo em voga.

A segunda parte analisará as circunstâncias da emigração contratada para diferentes partes do Brasil na década de 1850. O aumento da pressão emigratória e a crescente clandestinidade decorriam, dentre outros fatores, da atuação de agentes de emigração nas localidades portuguesas. Com o exame dos contratos de locação de serviços (e outros) encontrados nos arquivos da administração portuguesa, demonstrar-se-á que as providências adotadas em Portugal se relacionavam diretamente com as dinâmicas laborais do Brasil e com as estratégias adotadas por grandes proprietários do país de destino para atrair imigrantes.

Ficará evidente que os agentes estatais conheciam as condições a que eram sujeitos os lusitanos contratados no Brasil, o que permite aprofundar a crítica às teses segundo as quais o discurso da ‘escravatura branca’ baseava-se em “materiais de segunda mão” e que afirmam que a retórica dos agentes consulares “obscurecia mais do que descrevia a realidade”⁷. Evidentemente, conforme também será elucidado, os cônsules tinham agendas próprias e exageravam ou atenuavam seus relatos. Mas esses eram apenas

⁷ PEREIRA, Victor. Portugal and Human Trafficking (1822-2018). In: WINTERDYK, John; JONES, Jackie (Eds.) *The Palgrave international Handbook of Human Trafficking*. Palgrave Macmillan, 2019, p.1-16, p. 5. Tradução nossa. No original: “According to these narratives, most often based on secondhand materials”. E: “[...] these actors use expressions and rhetoric that often tend to obscure rather than describe reality”.

parte do conhecimento que chegava às autoridades em Lisboa, as quais podiam contrastá-los com os contratos celebrados e com as informações remetidas por agentes locais, que reforçavam a desconfiança sobre os engajadores.

Em suma, argumenta-se aqui: (i) que a lei de 20 de julho foi aprovada devido ao consenso da necessidade de se obstar a emigração clandestina (nunca a legal) e tutelar a contratada e (ii) que dinâmicas imigratórias no Brasil permitiram moldar as categorias do emigrante livre e do contratado.

3.1 UMA LEI PARA A EMIGRAÇÃO CLANDESTINA

A partir de 1851, uma vez resolvidas as querelas ideológico-constitucionais, restava sanar a situação financeira do reino e levar Portugal rumo ao progresso. A tarefa foi assumida por Fontes Pereira de Melo, que “apostou em capitalizar a dívida e recorrer aos empréstimos externos [...], inaugurando um modelo financeiro e desenvolvimentista que vigoraria até à crise dos anos 1890”⁸. Se “o modelo fontista foi de fato a mola do desenvolvimento infraestrutural e econômico do país [...] durante a segunda metade do século XIX”⁹, seus efeitos não se sentiram de imediato. No início da década de 1850, continuavam atuantes os problemas que empurravam a população portuguesa, sobretudo do Norte e das ilhas, para fora do país.

A região Norte passava por uma crise na viticultura. Em 1852, as vinhas foram atingidas pelo oídio¹⁰, que se alastrou rapidamente pela região. Segundo Miriam Halpern Pereira, entre 1854 e 1864, “a produção continua a ser inferior à média anterior ao aparecimento do parasita”¹¹. Com isso, “a zona do Douro sofre uma forte regressão econômica”¹². A crise certamente ajuda a explicar o aumento da pressão emigratória. Conforme indicou Jorge Fernandes Alves, é possível relacionar “os picos migratórios com a cronologia das crises nacionais [...] principalmente os de 1855 e o de 1891”¹³. No entanto, como também apontou o historiador, “a emigração é um fenômeno de relação e por isso não é possível falar dos fluxos migratórios sem referir as condições do espaço de

⁸ SARDICA, José Miguel. A política e os partidos entre 1851 e 1861. *Análise Social*. Lisboa, vol. XXXII (141), 1997, 279-333, p. 292.

⁹ Idem, p. 292-3.

¹⁰ Nome dado a diversas espécies de fungos que acometem plantações.

¹¹ PEREIRA, Miriam Halpern. *Livre-câmbio e desenvolvimento econômico: Portugal na segunda metade do século XIX*. Lisboa: Sá da Costa Editora, 1983, p. 127.

¹² Idem, p. 126.

¹³ ALVES, Jorge Fernandes. *Os brasileiros: emigração e retorno no Porto oitocentista*. Porto: Reunidos, 1994, p. 199.

acolhimento”¹⁴. Assim, se as dificuldades econômicas do início da década de 1850 em Portugal ajudam a explicar a emigração, não se podem ignorar os fatores que, no Brasil¹⁵, atraíam os portugueses.

Como já referido, no início da segunda metade do XIX, a economia brasileira vivia um momento dinâmico. A Lei Eusébio de Queirós, aprovada na sequência do recrudescimento da pressão britânica por uma eficaz fiscalização do tráfico clandestino de escravizados, pôs fim à entrada de cativos africanos e possibilitou uma liberação de capitais revertidos para outros empreendimentos. Na época, o país vivia a expansão da cafeicultura, produto que articulava os fazendeiros do Sudeste ao desenvolvimento do capitalismo mundial, razão pela qual o fim do tráfico aguçou o problema do futuro da mão de obra no Brasil.

Conjugados, os fatores de expulsão de Portugal e de atração do Brasil levaram ao aumento da pressão emigratória, superior à capacidade do Estado português em averiguar as condições de saída de todos os emigrantes. As dificuldades enfrentadas pelas autoridades locais para impedir a saída de indivíduos à margem das leis e dos regulamentos policiais evidenciam que o processo de formação de um Estado moderno e capaz de monopolizar os meios legítimos de emigração foi longo e lento.

A convivência da vontade de monopolizar os meios legítimos de emigração com a persistência de heranças antigas fica evidente nas estratégias de emigração clandestina utilizadas por indivíduos provenientes do Norte de Portugal e das ilhas. Na primeira região, a clandestinidade resultava da incapacidade do Estado em bem identificar seus cidadãos. Já no Portugal insular, os clandestinos se aproveitavam da incapacidade do

¹⁴ ALVES, Jorge Fernandes. *Os brasileiros: emigração e retorno no Porto oitocentista*. Porto: Reunidos, 1994, p. 199.

¹⁵ Importa lembrar, uma vez mais, que se o Brasil era o principal ponto de destino da emigração portuguesa no século XIX, outras regiões também atraíam lusitanos. No fim da década de 1840 e início da década de 1850, havia um fluxo relevante de madeirenses contratados para as plantações da Guiana Britânica. Nas palavras da antropóloga Cristiana Bastos: “esses anos [1846-1852] foram trágicos para a população da ilha [da Madeira] – falta de mantimentos, efeitos de distúrbios políticos, e a subsequente fome que fez alguns aceitarem partir a qualquer custo, muitas vezes sem saber para onde iam, nas condições mais obscuras. José Silvestre Ribeiro [governador da Madeira] escreve emocionadas missivas ao seu ministro e refere o número de 40 mil madeirenses levados para as plantações [da Guiana]. Poderá ter exagerado e nunca chegaremos ao número exato dos que foram, uma vez que muitos partiram clandestinamente, escapando às malhas de contagem a bordo e à chegada”. BASTOS, Cristiana. Febre a bordo. Migrantes, epidemias, quarentenas. *Horizontes Antropológicos*. Porto Alegre, ano 26, nº 57, mai./ag. 2020, p. 27-55, p. 38. Segundo Vítor Paulo Freitas Teixeira, em 1852, a ilha da Madeira enfrentava uma forte crise da viticultura, de modo que “um novo surto de emigração encaminhou os madeirenses para várias partes do mundo e acentuaram-se as saídas para a ilha de Trindade” (TEIXEIRA, Vítor Paulo Freitas. *Entre a Madeira e as Antilhas: a emigração para a ilha de Trindade*. Dissertação (Mestrado em Estudos Interculturais). Universidade da Madeira, Funchal, 2009, p. 9). Ainda segundo o mesmo autor, eram concedidos inúmeros incentivos pelo governo e por mercadores britânicos “para a angariação de trabalhadores [madeirenses] para as plantações de cana-de-açúcar nas suas possessões da América Central” (idem, p. 36).

Estado para controlar todo o território. Independentemente da estratégia utilizada, o resultado foi sempre o mesmo: o abandono clandestino do país por parte de muitos indivíduos, o que ocasionou o escândalo de sobrelotação dos navios.

3.1.1 Os antecedentes da lei: falsários, capitães e escândalos

As queixas enviadas pelo governador civil de Braga ao MR no início da segunda metade do século XIX evidenciam que, naquele momento, o governo português ainda estava dependente da “tirania do face-a-face”¹⁶ para fazer valer seu poder. Assim, era necessário que a autoridade local reconhecesse o impetrante do passaporte, ou que alguém conhecido e idôneo assegurasse a identidade do indivíduo.

Além disso, num momento em que os documentos não levavam fotografias dos portadores, a boa verificação dos mesmos dependia da descrição mais ou menos detalhada dos sinais característicos da pessoa, o que tornava fácil o uso indevido de documentos conferidos a terceiros. Inexistiam, portanto, condições materiais para impedir a emigração com documentos legalmente conferidos a outras pessoas que não os próprios emigrantes.

Por isso, no dia 17 de março de 1852, António Clemente de Sousa, governador civil de Braga, queixou-se da “boa-fé ou menos escrúpulo”¹⁷ com que eram concedidos passaportes para o Império do Brasil em alguns distritos, procedimento que acarretava em “consequências danosas à segurança pública, individual e ao serviço do país”¹⁸. Segundo o governador, a imprudência facilitava “a impunidade e crimes” e a “evasão de mancebos chamados ao serviço militar”¹⁹.

Tais inconvenientes eram agravados quando o passaporte era concedido em “distrito alheio ao da naturalidade ou residência dos que o solicitam pela maior dificuldade de fiscalizar a veracidade dos documentos” apresentados pelos impetrantes. Segundo o governador, “para iludirem a ação da polícia”, não raro, os requerentes apresentavam “folha corrida em nome suposto ou diverso daquele em que se acham culpados”²⁰. Sendo “mancebos sujeitos ao recrutamento, inculcam-se residentes em outro

¹⁶ NOIRIEL, Gérard. Introduction. In: NOIRIEL, Gérard (ed.). *L'identification*. Genèse d'un travail d'État. Paris: Belin, 2007, pp. 3-26, p. 18.

¹⁷ António Clemente de Sousa, governador civil de Braga. Ofício a Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Braga, 17.03.1852. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep, correspondência recebida, livro 7, mç. 3254, proc. 803.

¹⁸ Idem.

¹⁹ Idem.

²⁰ Idem.

concelho, apresentam certidão de não recrutados neste”, mesmo tendo sido recrutados em outro. Ainda de acordo com Sousa, muitos indivíduos do distrito de Braga solicitavam passaporte no Porto, onde escapavam do reconhecimento “face-a-face”.

O governador propôs, então, algumas medidas que poderiam ser adotadas para tornar “uniforme a fiscalização sobre este importante ramo de serviço”²¹. Dentre elas, constavam: o mais rigoroso exame dos documentos exigidos, sob responsabilidade da autoridade que assinar os passaportes; a apresentação de fiador que se responsabilize por crime cometido pelo impetrante até o momento da concessão do passaporte, quando o documento fosse solicitado em governo civil que não o de naturalidade ou residência por mais de cinco anos do requerente e, por fim, a apresentação de substituto para o serviço militar.

Em resposta, o secretário da 3ª Direção da 1ª Repartição do MR, Olímpio Joaquim de Oliveira, reconhecendo a necessidade de padronização dos procedimentos de concessão de passaportes, assinou a portaria circular de 10 de abril de 1852, a ser encaminhada aos governadores civis do continente e das ilhas. A circular determinava “o mais severo escrúpulo”²² na concessão de passaportes para o interior e exterior, “não se conferindo [o documento] se não a indivíduos inteiramente conhecidos, ou em vista de abonações de pessoas idôneas”²³. Quando o passaporte fosse emitido por um governo civil que não o de naturalidade ou residência de mais de cinco anos do impetrante, o portador do documento só poderia embarcar mediante apresentação de substituto em caso de recrutamento e de fiador que se responsabilizasse por eventuais crimes.

A circular determinava, ainda, que os sinais físicos característicos dos portadores do documento deveriam ser descritos com a maior exatidão possível. Com essas medidas, o governo buscava reduzir a evasão de criminosos e recrutados com falsos documentos e minimizar a emigração clandestina, que chamava a atenção do governador civil de Braga. Percebe-se, assim, o descompasso entre a vontade de bem identificar os impetrantes de passaporte e as condições reais para o fazer.

Meses depois, o governador civil de Braga voltou a se queixar do governador civil do Porto, que concedia passaportes para fora do reino a indivíduos naturais e domiciliados

²¹ António Clemente de Sousa, governador civil de Braga. Ofício a Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Braga, 17.03.1852. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep, correspondência recebida, livro 7, mç. 3254, proc. 803.

²² Circular do MR de 10 de abril de 1852, assinada por Olímpio Joaquim de Oliveira. Loc. Cit.

²³ Idem.

em outros distritos²⁴. A prática seria nociva devido à dificuldade para a verificação da identidade do impetrante, para a constatação de estar livre de culpas e do serviço militar. Para além dos riscos da emigração clandestina, o ofício chamava atenção para um problema correlato: os emigrantes pagavam os emolumentos de passaportes ao governo civil do Porto, mesmo quando naturais ou residentes em Braga, o que prejudicava a secretaria do governo civil a seu cargo, dependente daquela receita.

A questão das receitas provenientes dos emolumentos de passaportes era importante, pois parte dos salários dos funcionários das secretarias dos governos civis dependia daquela fonte de renda, o que gerava disputas entre os funcionários dos distritos. Uma vez que os emigrantes do Norte do país eram obrigados a se dirigir ao Porto para emigrar, era natural que muitos solicitassem o documento naquele governo civil. A prática, além de prejudicar, segundo o governador civil de Braga, a devida identificação dos indivíduos, ocasionava a diminuição das receitas dos demais governos civis da região. Vislumbra-se aqui mais um empecilho à formação de um Estado moderno e impessoal: o interesse particular de funcionários dependentes das receitas provenientes dos emolumentos de passaportes, problema que acompanhará as tentativas de regulamentação da emigração portuguesa ao longo do XIX.

Procurando uma vez mais atender à solicitação do governador de Braga, uma nova portaria, assinada por Rodrigo da Fonseca Magalhães, advertia o governador civil do Porto sobre os danos causados ao serviço público pela concessão de passaportes a indivíduos que não eram naturais ou domiciliados no distrito, sem que sequer apresentassem o passaporte de interior passado pela administração do concelho de origem²⁵. As medidas tomadas pelo MR, contudo, eram insuficientes.

Em dezembro de 1854, o administrador do concelho de Cabeceiras de Basto (Braga) comunicava a evasão de mancebos sorteados para o recrutamento, os quais se dirigiram indocumentados ao Porto, onde emitiam o passaporte para o exterior e de onde embarcavam para o Brasil²⁶. Ao remeter o ofício ao MR, o governador civil de Braga solicitava o cumprimento das portarias de 10 de abril e 3 de dezembro de 1852, afirmando

²⁴ Governador civil de Braga. Ofício a Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Braga, 15.11.1852. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep, correspondência recebida, livro 9, mç. 3273, proc. 367.

²⁵ Cópia da portaria do MR de 03.12.1852, assinada pelo ministro do Reino, Rodrigo da Fonseca Magalhães. Loc. Cit.

²⁶ António Bernardo de Oliveira Leite, administrador do concelho de Cabeceiras de Basto. Cópia de Ofício ao governador civil de Braga, 16.12.1854. Loc. Cit.

que “nem a punição de criminosos e nem o fornecimento de recrutas”²⁷ conseguir-se-ia com tal estado de coisas. Fica evidente, assim, que as ordens do governo central encontravam empecilhos para se efetivar no distrito de onde partia a grande maioria dos emigrantes portugueses.

Não era apenas em Braga que se verificava a saída de recrutas e clandestinos. No dia 15 de setembro de 1854, o governador civil de Viana do Castelo escrevia ao MR constatando que “as medidas de persuasão empregadas neste distrito a fim de evitar a emigração para o Brasil não produziram até hoje [...] resultado algum satisfatório”²⁸. Naquele momento, um “avultado número de mancebos e algumas famílias inteiras”²⁹ se preparavam para embarcar num barco a vapor rumo ao Pará. Em Caminha, estava para chegar um brigue que já tinha “passageiros apalavrados”³⁰ e já havia um outro a ajustar passagens para o Rio de Janeiro. O governador declarava já ter prevenido o governo do Porto acerca de pessoas que pretendiam embarcar naquela cidade, mas que não levavam o respectivo passaporte passado pelas autoridades locais.

Além desta providência, o governador afirmava ter avisado aos capitães e consignatários dos navios sobre as penas a que se sujeitavam caso não cumprissem os regulamentos policiais. Assegurava, ainda, que faria vigiar os navios para que não fossem carregados com um número maior de passageiros que o permitido, que obrigaria a apresentação do facultativo a bordo e mandaria inspecionar a botica. No entanto, ponderava que todas essas medidas teriam um efeito limitado enquanto houvesse “indivíduos que quisessem largar o país numa vontade determinada de emigrar”³¹. A lápis, no ofício, lê-se que se aprovavam as medidas para obstar a emigração clandestina, visto que “a legal não se pode inibir”³². Assim, se a emigração crescia, pouco se podia fazer para impedi-la, a não ser cercear e tentar impedir a clandestinidade.

Se nos distritos do Norte do país sentia-se o aumento da emigração, nas ilhas, as partidas clandestinas, longe de serem uma novidade, também eram bastante perceptíveis. No arquipélago dos Açores, contudo, os clandestinos não se aproveitavam da dificuldade

²⁷ Governador civil de Braga. Ofício a Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Braga, 27.12.1854. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep, correspondência recebida, livro 9, mç. 3273, proc. 367.

²⁸ Governador civil de Viana do Castelo. Ofício a Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Viana do Castelo, 15.09.1854. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 9, mç. 3270, proc. 175.

²⁹ Idem.

³⁰ Idem.

³¹ Idem.

³² Nota a lápis no ofício do governador civil de Viana do Castelo. Ofício a Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Viana do Castelo, 15.09.1854. Loc. Cit.

de identificação dos impetrantes de passaporte, mas da incompetência do Estado para controlar todo o território nacional e, especialmente, o recortado litoral insular.

No dia 18 de maio de 1854, o governador civil da Horta lamentava a dificuldade de se “conciliar [o controle d’] esta malfadada emigração de colonos para o Império do Brasil com a liberdade”³³ de todo cidadão buscar “fortuna fora do seu país, uma vez que cumpra com todos os regulamentos policiais”³⁴. Para o governador, as medidas da portaria de 19 de agosto de 1842 seriam melhor executadas se fosse mais rigorosa a fiscalização nos portos de destino e se a fiança prevista tivesse, de fato, sido estabelecida. Esses depósitos, a seu ver, criariam embaraços à atuação dos especuladores.

Acerca deste ofício, o secretário do MR julgou ser “uma calamidade para as ilhas a emigração no excesso a que tem sido levada”³⁵. No entanto, ponderou que a experiência demonstrava que todas as medidas para “dissuadir os ilhéus de sua irresistível tendência para a emigração”³⁶ longe de a diminuir, faziam-na aumentar. Tanto assim “que o governo se viu na necessidade de revogar, para a ilha da Madeira, o preceito da citada portaria de 19 de agosto de 1842 que só permitia o embarque de dois passageiros para cada cinco toneladas”³⁷.

Constatando a impossibilidade de manter um navio de guerra permanentemente nas ilhas para evitar que as embarcações recebessem passageiros clandestinos em pontos não fiscalizados da costa, o secretário sugeria que se aplicasse, nos Açores, a resolução adotada na Madeira. A seu ver, “ao menos desta sorte as autoridades vigiarão pela comodidade, segurança e sustentação dos colonos durante a viagem”³⁸. A lápis, na lateral do extrato redigido pelo secretário, há uma observação, provavelmente feita pelo próprio ministro. Nela lê-se que a única forma de combater a emigração clandestina seria pela presença de uma embarcação de guerra que fiscalizasse os navios no alto mar.

No entanto, pouco antes do secretário aventar a possibilidade de se estender para os Açores a medida adotada na Madeira, o governador civil do Funchal recebeu ordens para não permitir o embarque de mais de dois passageiros para cada cinco toneladas do

³³ Governador civil da Horta. Ofício a Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Horta, 18.05.1854. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 8, mç. 3267, proc. 1270.

³⁴ Idem.

³⁵ Secretário do MR. Lisboa, 09.06.1854. Loc. Cit.

³⁶ Idem.

³⁷ Idem.

³⁸ Idem.

navio³⁹. Segundo o governador, desde 1851 adotava-se a estratégia de se estabelecer caso a caso o número de passageiros que cada embarcação poderia comodamente transportar ao Brasil ou à Guiana Inglesa. Após essa breve exposição, o governador acrescentou que, antes mesmo de recebidas as ordens superiores, já havia decidido restabelecer a relação de dois passageiros para cada cinco toneladas do navio tão logo chegasse uma embarcação de guerra para fiscalizar a costa da ilha.

A questão do número de passageiros por tonelada do navio e a sugestão do secretário do MR de se rever o número de passageiros nos navios que partiam dos Açores sinalizam o aumento da pressão emigratória⁴⁰. Impossibilitados de transportar de forma legal um grande número de passageiros, os capitães dos navios aproveitavam-se da falta de fiscalização em alto mar para embarcar emigrantes clandestinamente. A estratégia gerou acontecimentos trágicos que escandalizaram a elite política e pressionaram pela elaboração de uma lei de combate à emigração clandestina.

Com caráter de escândalo, esses acontecimentos reavivaram o discurso sobre o ‘tráfico da escravatura branca’ que ganhava uma nova substância: já não era apenas utilizado para se referir à forma como eram ‘negociados’ os emigrantes nos portos de destino, mas ao transporte clandestino de um número de indivíduos muito superior à capacidade dos navios por capitães ávidos por lucros. Percebe-se, assim, a elasticidade deste discurso que, desde a década de 1830, estava disponível para ser acomodado a diferentes situações, canalizando a indignação com eventuais semelhanças no tratamento dispensado a ‘brancos portugueses’ e ‘negros africanos’. A flexibilidade do discurso e o uso que se fazia dele não significa que estivesse desvinculado de eventos concretos em que o bem-estar dos emigrantes ficava em segundo plano em função da vontade de enriquecimento dos capitães dos navios.

³⁹ João Silvério de Amorim, governador civil do Funchal. Ofício a Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Funchal, 18.05.1854. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 9, mç. 3277, proc. 793.

⁴⁰ Vale referir que o aumento da emigração era sentido por outras autoridades do governo e por membros do Parlamento. No dia 16 de fevereiro de 1854, o deputado Carlos Bento da Silva anunciou sua vontade de interpelar o ministro do Reino acerca da emigração de portugueses para o Brasil (Comunicado de interpelação do deputado Carlos Bento da Silva ao ministro do Reino, Rodrigo da Fonseca Magalhães. Câmara dos Deputados, 16.02.1854. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 8, mç. 3277-A, proc. 955). Para habilitar o ministro a enfrentar o deputado, o secretário do MR afirmou terem sido encaminhadas propostas ao ministro da Marinha e do Ultramar no sentido de desviar a emigração para as possessões portuguesas na África ou para outras partes do continente do Reino, como o Alentejo. No entanto, o ministro ainda não havia dado resposta sobre essas diligências (Olímpio Joaquim de Oliveira, secretário do MR. Lisboa, 18.02.1854. Loc. Cit.). Para além de passar o problema para outro ministério, o secretário mencionou as recomendações feitas aos governadores civis para que obstassem por todos os meios a emigração clandestina e para que fiscalizassem os navios que transportassem colonos, de modo a garantir os mantimentos e comodidades indispensáveis à viagem.

Uma vez mais, a denúncia desse ‘tráfico de escravos brancos’ vinha do lado de lá do Atlântico e chegava a Portugal por cartas, jornais e representações feitas pela comunidade portuguesa radicada no Brasil. Em Portugal, a ‘escravatura branca’ encontrava rápida adesão junto à opinião pública e repercutia no Parlamento. Os casos desnudavam o aumento da pressão emigratória e a incapacidade do poder estatal para fazer frente a ela, além de evidenciarem a urgência de providências que prevenissem novos escândalos.

A hipótese aqui sustentada é que, diferentemente de 1843 – quando as vantagens da emigração livre e legal inviabilizaram a aprovação de uma lei que generalizava todo o fenômeno migratório sob o título de ‘escravatura branca’ –, em 1855, os escândalos da emigração clandestina geraram o consenso necessário à aprovação de uma lei que aprofundasse o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração.

Pelos debates que antecederam o projeto elaborado por Rodrigo da Fonseca Magalhães, percebe-se que qualquer tentativa de evitar a emigração de forma genérica seria derrubada por contrariar a Carta de Lei de 1826, em torno da qual organizara-se a Regeneração. No entanto, uma lei contra a emigração clandestina num contexto em que esta crescia a ponto de pôr em risco a segurança dos passageiros seria aprovada sem maiores dificuldades. Foi necessário, portanto, especificar o alvo da medida – os facilitadores da emigração clandestina –, delimitar a categoria do clandestino e distingui-lo daquele que emigrava legalmente para que uma lei sobre o assunto fosse aprovada.

O primeiro dos eventos escandalosos refere-se ao patacho ‘Arrogante’, capitão João dos Santos, que saiu da ilha de São Miguel no dia 3 de dezembro de 1853. A embarcação, que podia levar 81 adultos, deixou o porto de origem com os 98 passageiros autorizados (muitos dos quais eram crianças, o que explica a diferença entre o número de passageiros permitido e o embarcado), com destino ao Rio de Janeiro e escala em Pernambuco.

O ‘Arrogante’ chegou a Recife no dia 27 de dezembro de 1853 com um número de passageiros bastante superior àquele que embarcara legalmente em São Miguel. Pelo relato do cônsul em Pernambuco, num primeiro momento, não foi possível averiguar o número exato de pessoas transportadas, “por serem elas bastantes e, com facilidade, confundirem-se”⁴¹. Num segundo momento, o cônsul afirmou haver a bordo com destino

⁴¹ Joaquim Baptista Moreira, cônsul de Portugal em Pernambuco. Ofício a visconde de Athoguia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Pernambuco, 16 de janeiro de 1854. AHD/Correspondência consular recebida, Pernambuco, cx. 531.

ao Rio de Janeiro 226 indivíduos, tendo já desembarcado em Pernambuco 107, de modo que o número total ultrapassava as 300 pessoas. De acordo com o cônsul no Rio de Janeiro, chegaram à corte 240 passageiros, sendo que mais de 60 haviam desembarcado no Recife, o que confirmava o transporte de mais de 300 pessoas no total⁴². Esse número acabou sendo inflado pelos relatos feitos nos jornais, de acordo com os quais o Arrogante transportara 400 ilhéus.

A chegada de tantos passageiros a bordo de um navio que não comportava um tão elevado número de pessoas causou indignação entre os portugueses residentes no Recife que exigiram que o cônsul, Joaquim Baptista Moreira, castigasse o capitão. O cônsul, por sua vez, alegando falta de meios para proceder à prisão do dito capitão em terras brasileiras, fez desembarcar todos aqueles que desejavam ficar em Pernambuco e buscou arranjar-lhes ocupação. Mandou, ainda, examinar a água e os mantimentos trazidos a bordo, considerados suficientes ao prosseguimento da viagem até o Rio de Janeiro. Contrariando a manifestação da comunidade lusitana que exigia medidas severas, o cônsul autorizou que o ‘Arrogante’ seguisse para o destino final, transportando os passageiros que desejavam se dirigir à corte por não poder obrigá-los a desembarcar em Pernambuco. Ainda de acordo com o cônsul, a decisão seria acertada “por razões de humanidade e decoro”, pois visava “não perigar a saúde e vida dessas pessoas assim acumuladas sob influência de uma estação ardente”⁴³.

Outro acontecimento correlato amplificou a ira dos portugueses radicados no Recife: o destino de uma portuguesa que, transportada pelo Arrogante, “se achava numa casa desonesta para onde tinha sido conduzida por um rapaz português a pretexto de ser para casa de família decente”⁴⁴. O cônsul deu então ordens para a polícia inspecionar a casa. Encontrada, a jovem declarou não ter sido vítima de violência alguma e foi encaminhada para uma “casa de família honesta portuguesa”⁴⁵.

O acontecimento e os boatos de que o cônsul não tomara providência alguma a respeito da jovem fizeram com que “se juntassem à porta do consulado bastantes pessoas

⁴² João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício nº 4 a visconde Athoguia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, s/d (janeiro de 1854). AHD/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 539.

⁴³ Joaquim Baptista Moreira, cônsul de Portugal em Pernambuco. Ofício a visconde de Athoguia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Pernambuco, 16 de janeiro de 1854. AHD/Correspondência consular recebida, Pernambuco, cx. 531.

⁴⁴ Joaquim Baptista Moreira, cônsul de Portugal em Pernambuco. Ofício a visconde de Athoguia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Pernambuco, 16 de janeiro de 1854. Loc. Cit.

⁴⁵ Idem.

da classe média e inferior da sociedade”⁴⁶. Os manifestantes exigiam que o cônsul desembarcasse todos os passageiros que ainda estavam a bordo e que desejavam seguir para o Rio de Janeiro. Foi preciso contar com a ajuda policial para dispersar os manifestantes que gritavam injúrias contra o capitão do navio. Indignados, os revoltosos afirmaram que recorreriam a outros meios – como a denúncia do cônsul para as autoridades portuguesas, por meio de cartas e representações, e o envio de um “abaixo assinado com mais de mil assinaturas de portugueses residentes no Recife”⁴⁷.

Os fatos foram relatados pelo cônsul em Pernambuco que sugeriu que o governo apresentasse uma proposta legislativa capaz de repor a fiança prevista na portaria de 19 de agosto de 1842 e retirada por aquela assinada a 9 de dezembro do mesmo ano. Do Rio de Janeiro, João Baptista Moreira comunicou a entrada do patacho, que teria chegado à corte com apenas 88 passageiros devidamente documentados – os 152 restantes viajaram clandestinamente⁴⁸. Ainda segundo as averiguações do cônsul, os passageiros foram bem tratados durante a viagem. Concluindo o ofício, Moreira solicitava que o governo tomasse providências para que tal abuso não se repetisse.

No *Diário de Pernambuco* foi publicada uma carta encaminhada por um português residente naquela província ao duque de Saldanha – presidente do Conselho de Ministros de Portugal. A carta chamava a atenção para “mais um escândalo no Brasil com o que se chama *escravatura branca*”⁴⁹. Segundo o signatário, o ‘Arrogante’ teria chegado a Pernambuco com 428 passageiros e 19 pessoas de tripulação. Perguntando se, perante o acontecimento, o consulado agira em conformidade com as ordens do governo, o signatário respondia categoricamente que não e perguntava: “Crimes tão prevenidos por ordens do governo português, tão lamentáveis por todos os votos da humanidade, contra os quais a imprensa portuguesa mais tenha bradado, havê-los-á? Mas que castigo terão os

⁴⁶ Joaquim Baptista Moreira, cônsul de Portugal em Pernambuco. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Pernambuco, 16 de janeiro de 1854. AHD/Correspondência consular recebida, Pernambuco, cx. 531.

⁴⁷ CORDEIRO, Carlos. A emigração açoriana para o Brasil nos debates parlamentares de meados do século XIX. In: SOUSA, Fernando et al (coords.). *Um passaporte para a terra prometida*. Porto: Cepese e Fronteira do Caos, 2011, p. 83-94, p. 88.

⁴⁸ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício nº 4 a visconde Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, s/d (janeiro de 1854). AHD/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 539.

⁴⁹ ‘Criado Submisso’. Carta ao duque de Saldanha. Pernambuco, 02.01.1854. *Diário de Pernambuco*, nº 10, 13.01.1854.

culpados?”⁵⁰. O assunto continuou repercutindo nos jornais da província, tanto a favor quanto contra o cônsul⁵¹.

Em Portugal, a questão também teve continuidade. Ao tomar conhecimento dos fatos, o ministro do Reino solicitou explicações ao governador civil de Ponta Delgada, que rapidamente se isentou de culpas. De acordo com o governador, depois de zarpar, o *Arrogante* não teria mais sido visto e nem se apresentaram “as costumadas queixas de pessoas abandonadas por seus parentes que embarcam clandestinamente, como em muitas ocasiões tem acontecido”⁵². O governador teria ficado sabendo pelo *Jornal do Comércio* que o navio chegara “a Pernambuco com 400 passageiros”.

Ainda nas palavras do governador: “sendo para mim doloroso semelhante fato, não me acusa a consciência de ter para ele concorrido”⁵³. Por fim, repetiu que “sem um pequeno navio de guerra” estacionado nas ilhas, seria “difícil obviar a emigração clandestina numa terra como esta”, pois era sabido que “muitos navios que daqui saem com o número legal de passageiros, os vão tomar a outras ilhas ou os tomam em alto mar”⁵⁴. De volta a Ponta Delgada, o capitão João dos Santos foi preso, o patacho inspecionado e a tripulação inquerida⁵⁵. O auto de investigação foi remetido ao poder judicial e o capitão foi indiciado com dois indivíduos acusados de engajamento⁵⁶.

Os acontecimentos do ‘*Arrogante*’ repercutiram no Parlamento, onde alguns deputados reverberaram as notícias que circulavam sobre o acontecimento no Brasil e em Portugal e procuraram dar ainda mais visibilidade aos fatos. Conforme demonstrou Fernanda Paula de Sousa Maia⁵⁷, os discursos dos deputados eram moldados pela opinião pública, à qual procuravam dar resposta, mas também ajudavam a configurá-la.

Assim, as inúmeras referências ao ‘*Arrogante*’ (e também a outros casos que serão referidos mais adiante) podem tanto significar que o acontecimento gerou grande

⁵⁰ ‘Criado Submisso’. Carta ao duque de Saldanha. Pernambuco, 02.01.1854. *Diário de Pernambuco*, nº 10, 13.01.1854.

⁵¹ O Justo. *Diário de Pernambuco*, nº 12, 16.01.1854. Soneto. *Diário de Pernambuco*, nº 16, 20.01.1854. O novo português. Questão do patacho ‘*Arrogante*’ I, II e III. *Diário de Pernambuco*, nº 17, 21.01.1854; nº 30, 07.02.1854; nº 38, 16.02.1854.

⁵² Governador civil de Ponta Delgada. Ofício a Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Ponta Delgada, 07.04.1854. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 8, mç. 3277-A, proc. 962.

⁵³ Idem.

⁵⁴ Idem.

⁵⁵ Governador civil de Ponta Delgada. Ofício a Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Ponta Delgada, 21.04.1854. Loc. Cit.

⁵⁶ Olímpio Joaquim de Oliveira, secretário do MR. Lisboa, 18.05.1854. Loc. Cit.

⁵⁷ MAIA, Fernanda Paula Sousa. *O discurso parlamentar português e as relações Portugal-Brasil: a Câmara dos Deputados (1826-1852)*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian e FCT, 2002. Sobre as relações entre discurso parlamentar e opinião pública, ver p. 81-102.

comoção da opinião pública, que cobrava uma resposta por parte de parlamentares e outros agentes estatais, quanto evidenciar que alguns deputados (como Cunha Sotto-Maior) estavam interessados em chamar atenção para o assunto, dando-lhes ares de grande escândalo e mantendo-o vivo na imprensa. Seja como for, os deputados se esforçaram por demonstrar seu comprometimento com o assunto e pressionaram o governo para que fossem tomadas providências contra as autoridades locais e consulares, acusadas de leniência. Com isso, suscitaram reflexões sobre a emigração e ajudaram a criar um consenso sobre a necessidade de se obstar ao fluxo clandestino.

No dia 16 de fevereiro de 1854, o deputado José Silvestre Ribeiro afirmou que “diversos jornais desta capital” noticiavam um fato que não deveria passar “inobservado por esta câmara”⁵⁸. Referia-se ao “fato escandaloso” do patacho ‘Arrogante’, “que conduziu a seu bordo 428 colonos, tomados na ilha de São Miguel”⁵⁹, dos quais apenas 100 tinham passaportes. O deputado acrescentou, ainda, “que houve violências da parte do comandante daquele navio”⁶⁰, que os passageiros foram transportados “numa promiscuidade revoltante, sem a devida separação dos sexos, e incômoda e penosamente aglomerados em um pequeno navio”, razão pela qual “chegaram em péssimo e terrível estado a Pernambuco”⁶¹.

Aproveitando a gravidade dos fatos, o deputado indagou acerca de um projeto de lei para combater a emigração clandestina da ilha da Madeira que apresentara no dia 19 de janeiro de 1854 e que fora encaminhado à comissão de legislação. De forma enfática, Ribeiro esclareceu que não falava em reprimir “a emigração legal”, mas tão somente “a ilegal ou clandestina”⁶². Isso porque, “a emigração clara e franca não pode ser impedida”, visto que “a carta constitucional abre as portas da pátria a todos os cidadãos, permitindo-lhes sair para onde lhes convenha”⁶³.

Importa observar que essa distinção estava presente na justificativa do projeto apresentado por Silvestre Ribeiro, que considerava legítima a emigração feita em harmonia com os regulamentos policiais⁶⁴. A ilegal ou clandestina, contudo, deveria ser cerceada pois a ela recorriam “os malfetores” e facilitava-se a “perpetração de crimes”⁶⁵.

⁵⁸ José Silvestre Ribeiro. Intervenção na CD. *DCD*, nº 38, 16.02.1854, p. 104.

⁵⁹ *Idem*, *ibidem*.

⁶⁰ *Idem*, *ibidem*.

⁶¹ *Idem*, *ibidem*.

⁶² *Idem*, *ibidem*.

⁶³ *Idem*, *ibidem*.

⁶⁴ Projeto de Lei apresentado por José Silvestre Ribeiro. *DCD*, nº 15, 19.01.1854, p. 91-92.

⁶⁵ *Idem*, p. 91.

Ademais, junto à emigração clandestina aparecia “o funestíssimo flagelo da aliciação, o qual tem por efeito perturbar a paz das famílias e acarretar os incautos a abandonar a pátria, fazendo-lhes conceber enganosas esperanças de fortuna”⁶⁶ no exterior.

Visando pôr fim a esse mal, o projeto previa multas e penas de prisão a quem intentasse deixar clandestinamente o distrito do Funchal, aos barcos costeiros que conduzissem emigrantes clandestinos para bordo dos navios e a quem seduzisse outros a emigrar clandestinamente. Pelo projeto, não seria permitida a saída de navios nacionais e estrangeiros sem que os capitães declarassem não receber passageiro algum sem passaporte. Os capitães dos navios ficariam, ainda, obrigados ao pagamento de uma multa caso não cumprissem com suas obrigações, afiançadas por pessoa abastada e residente da ilha da Madeira. Por fim, o agente consular que faltasse com exatidão e verdade nas declarações passadas aos capitães dos navios poderia ser destituído do cargo.

De volta à discussão do dia 16 de fevereiro, Vellez Caldeira garantiu a Silvestre Ribeiro que a comissão se ocupava do projeto em causa. Quanto ao Arrogante, Caldeira ponderou ser “obrigação das autoridades [dos portos de saída e de chegada] coibir este abuso”⁶⁷. O deputado Mello e Carvalho reforçou que a comissão de legislação trabalhava no projeto apresentado por Silvestre Ribeiro, que distinguiu “muito bem e judiciosamente, emigração legal e ilegal”⁶⁸. Prosseguindo, Mello e Carvalho acrescentou que “pelo que respeita à emigração legal, já se vê que não há providências a tomar; quanto à emigração ilegal, apresentou o ilustre deputado algumas medidas”⁶⁹ para a reprimir. Mello e Carvalho adiantou, ainda, que a comissão não estava de acordo que a lei valesse apenas para a ilha da Madeira, visto que o problema não estava restrito àquela região.

Insistindo na distinção entre diferentes tipos de emigração, o deputado Silva Maya observou a “dificuldade em poder bem discriminar o que é emigração legal, que é garantida pela carta constitucional”⁷⁰, do que é o “emigrado clandestinamente levado por alguém que promove a sua emigração por um mesquinho interesse”⁷¹. O deputado ponderou que não se podia tomar “uma providência sem de alguma forma atacar o direito consignado na carta constitucional”⁷². Prosseguindo, atentou para a dificuldade em se obstar a emigração clandestina nas ilhas, razão pela qual não se podia atribuí-la “à falta

⁶⁶ Projeto de Lei apresentado por José Silvestre Ribeiro. *DCD*, nº 15, 19.01.1854, p. 91-92.

⁶⁷ Vellez Caldeira. Intervenção na CD. *DCD*, nº 38, 16.02.1854, p.104.

⁶⁸ Mello e Carvalho. Intervenção na CD. *Loc. Cit.*, p. 104.

⁶⁹ *Idem*, *ibidem*.

⁷⁰ Silva Maya. Intervenção na CD. *Loc. Cit.*, p. 105.

⁷¹ *Idem*, *ibidem*.

⁷² *Idem*, *ibidem*.

de cumprimento de deveres por parte das autoridades” visto não haver meios “para se poder evitar de algum modo essa emigração”⁷³. O deputado chamou, assim, a atenção para a impossibilidade de se “estabelecer um cordão na costa com o fim de impedir a emigração clandestina”⁷⁴.

Silva Maya discordava, assim, de deputados que responsabilizaram as autoridades locais, como Carlos Bento, para quem o problema não era a falta de leis, mas a violação das leis existentes⁷⁵. Soares de Albergaria, por sua vez, defendeu o governador civil de Ponta Delgada e reforçou a urgência de se enviar aos Açores um navio de guerra para “coadjuvar as autoridades administrativas”⁷⁶. João Estevão opôs-se à responsabilização de agentes estatais por não cumprirem portarias “que nunca podem ser cumpridas”⁷⁷, visto que o mal não estava, a seu ver, em um cônsul em Pernambuco, mas sim dentro do país e “na dificuldade de encontrar trabalho, granjeio e de constituir uma família nesta terra”⁷⁸.

O debate prosseguiu com os deputados aventando diferentes fatores que contribuía para a ‘escravatura branca’ e para o escândalo ocorrido com o ‘Arrogante’. Foram mencionadas a falta de braços no Brasil, a cooperação das autoridades brasileiras e a falta de terras em Portugal. A despeito das discordâncias, uma coisa era consenso: a emigração não podia ser proibida. Nesse sentido, João Estevão fora categórico ao afirmar ser “impossível sustentar doutrina contrária”⁷⁹. Por isso, aqueles que defendiam que o governo adotasse medidas na matéria precisavam, para conferir legitimidade ao que diziam, deixar muito claro que se referiam exclusivamente à emigração clandestina, feita à revelia dos regulamentos do país, incentivada e estimulada por aliciadores interessados em lucrar com o transporte de um grande número de indivíduos.

Menos de um mês depois, estimulada pelo deputado Cunha Sotto-Maior, a CD voltou a se ocupar do Arrogante. Segundo o deputado, os jornais de Pernambuco e do Maranhão descreviam “com cores tão feias e tão tristes o mais que horroroso procedimento do comandante do patacho ‘Arrogante’ e o desumano procedimento do cônsul português em Pernambuco”⁸⁰. Exagerando os fatos, Sotto-Maior relatou que, apesar de ter capacidade para apenas 60 passageiros, o Arrogante chegara ao Brasil com

⁷³ Silva Maya. Intervenção na CD. *DCD*, nº 38, 16.02.1854, p. 106.

⁷⁴ *Idem*, *ibidem*.

⁷⁵ Carlos Bento. Intervenção na CD. *Loc. Cit.*, p. 105.

⁷⁶ Soares de Albergaria. *Loc. Cit.*, p.104.

⁷⁷ João Estevão. Intervenção na CD. *Loc. Cit.*, p. 107.

⁷⁸ *Idem*, *ibidem*.

⁷⁹ *Idem*, *ibidem*.

⁸⁰ Cunha Sotto-Maior. Intervenção na CD. *DCD*, nº 57, 13.03.1854, p. 176.

mais de 400 indivíduos “mais mortos que vivos” a bordo. O comandante “só desembarcava os que queria vender, havendo quem os quisesse comprar”. Perante o “tráfico infame de escravatura branca”⁸¹, o deputado pediu a demissão do cônsul e a prisão do comandante do patacho – o que se fez, conforme já referido.

Cunha Sotto-Maior voltou ao assunto mais cinco vezes entre março e abril de 1854, sempre questionando o governo quanto às providências tomadas em relação ao cônsul de Pernambuco. De acordo com o deputado, devido à inação do governo, outros dois navios saíram da ilha de São Miguel, “cada um com mais de 400 passageiros, a maior parte sem passaporte, para os portos do Brasil”⁸². O primeiro deles chamava-se ‘Domingos’ e o segundo ‘Clio’ – “este último tinha a lotação de 178 toneladas e levava a seu bordo mais de 400 passageiros”⁸³. Segundo relatos, “era tal o aperto, a confusão e a desordem a bordo do navio que durante dois dias não se acendeu o fogão, porque não havia espaço para apartar a tripulação e os passageiros”⁸⁴.

Em resposta, o ministro da Marinha e do Ultramar declarou ter ciência da saída de um navio com um grande número de passageiros da ilha de São Miguel e afirmou ter encaminhado uma circular aos cônsules no Brasil para que comunicassem sempre que chegassem navios transportando mais pessoas do que o permitido e sem passaporte⁸⁵, além de garantir que o governo tratava “de impedir esse novo tráfico da escravatura branca”.⁸⁶ Por fim, concluiu: “quanto à emigração, o ilustre deputado, esta câmara, a outra câmara, finalmente toda a nação está indignada com este fato e com a forma por que ele tem lugar, carregando os navios um número superior à sua lotação”⁸⁷.

Na mesma sessão, o deputado Justino de Freitas comunicou que a comissão de legislação havia elaborado um projeto sobre o assunto (a partir daquele apresentado por Silvestre Ribeiro), o qual fora entregue ao ministro do Reino. Posteriormente, Silvestre Ribeiro indagou acerca do projeto por ele apresentado em janeiro, que ainda não entrara em discussão⁸⁸ e, em resposta, o deputado Mello Soares reiterou que a comissão o havia encaminhado ao MR⁸⁹.

⁸¹ Cunha Sotto-Maior. Intervenção na CD. *DCD*, nº 57, 13.03.1854, p. 176.

⁸² Cunha Sotto-Maior. Intervenção na CD. *DCD*, nº 88, 24.04.1854, p. 260.

⁸³ *Idem*, *ibidem*.

⁸⁴ *Idem*, *ibidem*.

⁸⁵ Visconde de Atouguia, ministro da Marinha e do Ultramar. Intervenção na CD. *Loc. Cit.*, p. 261.

⁸⁶ *Idem*, *ibidem*.

⁸⁷ *Idem*, p. 262.

⁸⁸ José Silvestre Ribeiro. Intervenção na CD. *DCD*, nº 143, 06.07.1854, p. 92.

⁸⁹ Mello Soares. Intervenção na CD. *Loc. Cit.*, nº 143, p. 93.

Na sessão do dia 16 de junho de 1854, os deputados voltaram a pressionar o governo quanto à responsabilização do cônsul em Pernambuco e do governador civil de Ponta Delgada relativamente aos acontecimentos envolvendo o ‘Arrogante’. Para o deputado José Estevão, Joaquim Baptista Moreira perdera a confiança e deveria, por isso, ser destituído do cargo de cônsul. O visconde de Athoguia, em resposta, mostrou-se disposto a aguardar o parecer do procurador geral da Coroa para decidir sobre o futuro do cônsul. Face ao aumento da pressão, o ministro dos Negócios Estrangeiros recorreu à impossibilidade de o Estado português controlar todo o território insular e culpabilizou apenas o capitão do navio, por ter transportado um tão grande número de passageiros. O ministro mencionou, ainda, a existência de um projeto “que aponta[va] alguns meios de impedir que os navios transport[ass]em um número maior do que devem”⁹⁰.

Do que foi dito até aqui, vê-se que o escândalo envolvendo o ‘Arrogante’ criou um consenso em torno da necessidade de se tomarem providências legais para obstar a emigração clandestina e punir os capitães, tidos como os principais responsáveis pelos acontecimentos. Nota-se, também, o aumento da pressão sobre o governo para que fosse devolvido à CD o projeto redigido por Silvestre Ribeiro e apreciado pela comissão de legislação. Enquanto novas medidas não eram tomadas, outros acontecimentos envolvendo o transporte de um grande número de passageiros ganhavam ares de escândalo no Parlamento.

Antes de prosseguir, importa notar que, a despeito das reclamações apresentadas pelos portugueses em Pernambuco e das solicitações feitas por alguns deputados (principalmente Cunha Sotto-Maior), Joaquim Baptista Moreira foi mantido no cargo. O fato demonstra que, para o governo português em Lisboa, o cônsul não poderia forçar o desembarque dos passageiros que desejavam seguir viagem para o Rio de Janeiro e não dispunha de autoridade para atuar contra o capitão do ‘Arrogante’ no Brasil. Por sua vez, o capitão, considerado culpado pelo ministro da Marinha, foi solto mediante o pagamento de fiança.

Um ano depois, o Parlamento voltou a discutir a sobrelotação de navios, motivado pela chegada, ao porto de Vigo, do palhabote ‘Incógnito’, procedente de Viana do Castelo, com destino ao Rio de Janeiro. O palhabote levava 274 passageiros portugueses e espanhóis a bordo, número bastante superior à sua capacidade. O fato foi noticiado pelo cônsul português em Vigo ao ministro dos Negócios Estrangeiros, que solicitou

⁹⁰ Visconde de Athoguia, ministro da Marinha. Intervenção na CD. *DCD*, nº 129, 16.06.1854, p. 228.

averiguações ao ministro do Reino. Segundo Rodrigo da Fonseca Magalhães, foram dadas as necessárias ordens ao governador civil de Viana do Castelo para que desse “conta, ao poder judicial, do resultado das suas diligências”⁹¹.

O palhabote foi posto sob a vigilância das autoridades de Vigo, mas, contrariando as ordens recebidas, partiu rumo ao Rio de Janeiro. O ministro do Reino solicitou, então, ao ministro dos Negócios Estrangeiros que encaminhasse uma circular aos cônsules no Brasil para que, quando da chegada do ‘Incógnito’, fossem lavrados “os devidos autos” e comunicado o “número de passageiros que conduz[iu] e o tratamento que tiveram durante a viagem”⁹². O ministro dos Negócios Estrangeiros deveria solicitar também aos cônsules que indagassem acerca do local de embarque dos passageiros. Das informações remetidas pelo cônsul no Rio de Janeiro, sabe-se que o palhabote chegou àquela cidade, em cujo porto deveria permanecer até que apresentasse o passaporte real (que ficara em Vigo). Ainda segundo o cônsul, o capitão tentava vender a embarcação com o nome de Diplomata⁹³.

O assunto foi levado à CD em março pelo deputado Francisco de Oliveira Chamiço, de acordo com o qual, a embarcação não tinha mais de duzentas toneladas e não podia levar tanta gente a bordo. Parecia, ao deputado, “uma flagrante infração da lei que regula a tonelagem em relação à condução de passageiros”⁹⁴. Chamava, então, a atenção para o assunto para que se averiguasse a execução da lei, pois, em um “barco tão pequeno”, os passageiros certamente iam “amontoados e sem as condições e talvez os alimentos necessários”⁹⁵. Nas palavras de Chamiço, era “necessário não consentir que assim, e por causa de uma especulação particular, se comprometam e se arrisquem a vida de tantos cidadãos portugueses”⁹⁶. Em resposta, o visconde de Athoquia, na posição de ministro da Marinha e Ultramar, limitou-se a afirmar que “o governo tem impedido o mais possível esta espécie de escravatura branca”⁹⁷.

Em abril, Cunha Sotto-Maior retomou “o escândalo que se deu no porto de Caminha com o palhabote ‘Incógnito’”⁹⁸. O deputado exagerou nos fatos, alegando que

⁹¹ Rodrigo Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 02.04.1855. AHD/Correspondência recebida do MR, cx. 854.

⁹² Rodrigo Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 09.04.1855. AHD/Correspondência recebida do MR, cx. 854.

⁹³ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 28.06.1855. AHD/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 539.

⁹⁴ Francisco de Oliveira Chamiço. Intervenção na CD. *DCD*, nº 69, 29.03.1855, p. 367.

⁹⁵ *Idem*, *ibidem*.

⁹⁶ *Idem*, *ibidem*.

⁹⁷ Visconde de Athoquia, ministro da Marinha e Ultramar. Intervenção na CD. *Loc. Cit*, p. 367.

⁹⁸ Cunha Sotto-Maior. Intervenção na CD. *DCD*, nº 76, 11.04.1855, p. 68.

a embarcação, com apenas 40 toneladas só podia transportar vinte pessoas, mas colocou a bordo mais de trezentas, de modo que precisou ser arrestada no porto de Vigo. Indignado, afirmou que “o governo cruza os braços diante destas poucas vergonhas, desta pura violação das leis”⁹⁹. Prosseguindo, o deputado lembrou-se do ‘Arrogante’ e questionou o governo, “que desafia[va] os limites da maior paciência”¹⁰⁰. Ainda nas palavras de Sotto-Maior, não era possível “saírem navios dos portos de Portugal com mais gente do que devem, levando imensos passageiros sem passaporte, e não há polícia, não há administração, não há moralidade, não há dignidade nacional, para coibir esta infame pirataria”¹⁰¹.

Em resposta, o ministro do Reino defendeu que não lhe constava que o abuso fora cometido por “desleixo das autoridades”. Segundo sabia, “os abusos foram cometidos fora do porto”¹⁰², em território espanhol. Por isso, a responsabilidade não deveria recair sobre as autoridades locais, mas sobre o capitão – que “indubitavelmente, é criminoso”¹⁰³. A seu ver, portanto, “o crime não foi cometido por autoridades administrativas”, mas por “uma empresa criminosa, preparada de antemão para se subtrair à vigilância das autoridades e das leis”¹⁰⁴. Desse modo, não se podia “acusar como réu o governo, nem mesmo dizer-lhe que tinha cruzado os braços”¹⁰⁵. Sotto-Maior insistiu e acusou o governo pela “impunidade que tem havido” e por não proceder contra as autoridades consulares, as quais “convida[va]m e anima[va]m os capitães de navios a fazerem aquele tráfico”¹⁰⁶. Para o deputado, como nada acontecia, nem às autoridades, nem aos capitães, e como o negócio era muito lucrativo, os escândalos prosseguiam.

Em maio, Francisco Chamiço voltou ao tema do ‘Incógnito’, afirmando que os jornais noticiavam que as autoridades sanitárias em Vigo, ao inspecionarem o navio encontraram “uma pipa de água em mal estado e mantimentos insuficientes e de muito má qualidade para o grande número de passageiros que levava”¹⁰⁷. Acusando o cônsul português em Vigo de deixar sair o palhabote, questionou o governo acerca do que mais se sabia a este respeito e sugeriu que se fizesse um entendimento com o governo espanhol para evitar o carregamento de passageiros na costa da Galícia em “navios, não direi

⁹⁹ Cunha Sotto-Maior. Intervenção na CD. *DCD*, n° 76, 11.04.1855, p. 68.

¹⁰⁰ Idem, *ibidem*.

¹⁰¹ Idem, *ibidem*.

¹⁰² Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Intervenção na CD. *Loc. Cit*, p. 68.

¹⁰³ Idem, *ibidem*.

¹⁰⁴ Idem, p. 69.

¹⁰⁵ Idem, *ibidem*.

¹⁰⁶ Cunha Sotto-Maior. Intervenção na CD. *Loc. Cit*, p. 69.

¹⁰⁷ Francisco Chamiço. Intervenção na CD. *DCD*, n° 96, 05.05.1855, p. 76.

negreiros, mas que fazem o mesmo comércio de navios negreiros”¹⁰⁸. Por fim, indagou acerca de uma proposta de lei que o governo se comprometera a apresentar “a fim de impedir que os súditos portugueses vão para o Brasil de forma pior que os escravos da costa da África”¹⁰⁹.

Interessa observar que as irregularidades no transporte de emigrantes para o Brasil eram utilizadas no Parlamento para pressionar o governo. Os deputados ocupavam a dianteira e pautavam o debate sobre a emigração clandestina. O governo, acuado, se limitava a se eximir da responsabilidade, recorrendo à impossibilidade de controlar a totalidade do território e responsabilizando os capitães dos navios. Estes eram, assim como na década de 1830, associados aos traficantes de escravizados e construídos como os únicos responsáveis pelo ‘tráfico de escravos brancos’. Quanto a isso, deputados e governo estavam de acordo: era preciso agir contra esses indivíduos e fazer com que esse negócio fosse mais arriscado do que lucrativo.

O problema da emigração clandestina ganhou ainda mais acuidade quando, no dia 5 de julho de 1855, o ministro dos Negócios Estrangeiros encaminhou um ofício ao MR comunicando a morte de 35 passageiros e um membro de tripulação a bordo da barca ‘Defensor’, que saíra do Porto em direção ao Pará. O ministro remeteu, anexo, o ofício redigido pelo cônsul de Portugal naquela província, no dia 22 de maio, em que dava conta dos acontecimentos¹¹⁰. A barca, cujo capitão era Raphael Antônio Pereira Caldas, chegou no dia 15 de maio com 298 passageiros a bordo, sem contar com os 35 falecidos, e foi declarada impedida pelo secretário do provedor de saúde do Pará. Segundo os passageiros, as mortes foram causadas por diarreias e os passageiros foram muito maltratados durante a viagem. O capitão foi preso e iniciaram-se os inquéritos.

De acordo com o presidente da Comissão de Higiene Pública, as mortes não se deveram a “moléstia alguma de caráter maligno ou contagioso”¹¹¹, mas sim ao “pouco e péssimo alimento [...] cozinhado em água salgada”¹¹². Ainda segundo a Comissão, foram encontrados a bordo bolachas de péssima qualidade e já deterioradas e bacalhau inferior que começava a dar sinais de putrefação. As caldeiras em que se cozinhavam os alimentos

¹⁰⁸ Francisco Chaniço. Intervenção na CD. *DCD*, nº 96, 05.05.1855, p. 76.

¹⁰⁹ *Idem*, *ibidem*.

¹¹⁰ Fernando José da Silva, cônsul de Portugal no Pará. Ofício ao visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Pará, 22.05.1855. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 9, mç. 3277, proc. 760.

¹¹¹ Presidente da Comissão de Higiene Pública do Pará. Pará, 16.05.1855. Loc. Cit.

¹¹² *Idem*.

eram de cobre não estanhado, sujas e velhas, de modo que “a dita enfermidade não foi outra coisa senão envenenamento”¹¹³ pelo cobre.

Em Portugal, a saída da barca também foi investigada. Segundo o delegado da polícia marítima do Porto, a ‘Defensor’ zarpuo no dia 15 de abril com 213 pessoas a bordo (sem contar as crianças pequenas), todas devidamente documentadas. A quantidade de mantimentos fora calculada na proporção do número de pessoas a bordo para 50 dias de viagem¹¹⁴. Pelo contrato de fretamento do navio, a ‘Defensor’ foi contratada por Francisco Pinto de Miranda, agente de emigração a serviço de João Pinto de Araújo, negociante do Pará, que acordara com o governo daquela província transportar, em dois anos, 800 colonos galegos e minhotos para ocupar a região¹¹⁵.

Segundo o contrato de fretamento, o capitão da barca obrigava-se a transportar “250 passageiros bem acomodados, ou ainda maior número”¹¹⁶. As passagens custariam 25\$000 fortes ou 19\$000, sendo o valor mais baixo válido “somente para aqueles que as autoridades não incluírem no número legal dos passageiros segundo a tonelagem do navio”¹¹⁷. Essa variação de preço foi entendida pelas autoridades portuguesas como um “incentivo poderoso para que os colonos contratados saiam clandestinamente, porque lhes faz muita conta que a importância da passagem seja a mais diminuta possível”¹¹⁸.

Em maio de 1855, o cônsul de Portugal no Pará enviou uma sequência de ofícios ao ministro dos Negócios Estrangeiros, dando conta de abusos que vinham sendo praticados na condução de colonos para aquela província, contratados, fosse pela Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, fosse por negociantes locais como João Pinto de Araújo e João Pinto Corrêa¹¹⁹. Segundo o cônsul, o navio Rocha, a brigue Grão-Pará e a barca Paraense conduziram um número maior de indivíduos do que o permitido. Porém, antes que essas informações chegassem a Lisboa, ocorreu a tragédia com a barca Defensor.

¹¹³ Comissão de Higiene Pública. Ofício ao vice-presidente da Província. Pará, 23.05.1855. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 9, mç. 3277, proc. 760.

¹¹⁴ Joaquim Pinto de Magalhães, delegado da Polícia Marítima. Porto, 30.07.1855. Loc. Cit.

¹¹⁵ Conforme será observado na parte II deste capítulo, o agente atuava também em nome da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas na mesma época, o que evidencia uma pluralidade de iniciativas de colonização da região norte do Brasil, possivelmente devido a motivos de segurança nacional, conforme será explicitado mais adiante.

¹¹⁶ Contrato de fretamento da barca ‘Defensor’. Porto, 07.02.1855. Loc. Cit.

¹¹⁷ Aditamento ao contrato de fretamento da barca ‘Defensor’. Porto, 19.03.1855. Loc. Cit.

¹¹⁸ Olímpio Joaquim de Oliveira, secretário do MR. Lisboa, 18 de julho de 1855. Loc. Cit.

¹¹⁹ Fernando José da Silva, cônsul de Portugal no Pará. Ofícios ao visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Pará, 03.05.1855; 04.05.1855 e 08.05.1855. Loc. Cit.

O deputado Cunha Sotto-Maior soube do acontecimento e, na sessão da CD de 3 de julho de 1855, indagou o ministro dos Negócios Estrangeiros acerca da chegada, ao Pará, da barca “com um avultadíssimo número de colonos”, a bordo da qual morreram “trinta e cinco infelizes, que sucumbiram aos rigores da fome e do espancamento”¹²⁰. Três dias depois, foi a vez do deputado Carlos Bento retomar o assunto, afirmando ser “necessário, por uma vez, pôr termo a este tráfico de escravatura branca, fazendo com que as autoridades cumpram seu dever”¹²¹. Em resposta, o ministro dos Negócios Estrangeiros compartilhou o sentimento de horror “por esse tráfico de carne humana”, responsabilizou o capitão, “um bárbaro”, pelo ocorrido, assegurou que o cônsul cumpriu o seu dever e lamentou que “não houvesse uma lei muito simples” capaz de impor “penas rigorosas aos que se entregam a este tráfico”¹²².

Antes que o assunto ganhasse ampla repercussão no Parlamento, como acontecera com o Arrogante, e que o governo fosse responsabilizado pelas mortes a bordo da Defensor, o ministro do Reino devolveu o projeto de lei para coibir a emigração clandestina à comissão de legislação. A proposta entrou em discussão na CD já no dia 11 de julho de 1855. É difícil saber por que o ministro demorou mais de um ano para avançar com o projeto de lei. Pode-se suspeitar de falta de sentido de urgência, o que se alterou quando do acontecimento de um fato grave como o da barca Defensor; ou, ainda, de uma escolha política: a demora, neste caso, seria um exemplo da “tolerância real”¹²³ com a emigração clandestina que, segundo Miriam Halpern Pereira, teria acompanhado “a persistente tradição repressiva da corrente emigratória”¹²⁴. Tradição essa que, segundo a mesma historiadora, dever-se-ia “à forte influência da classe senhorial na estrutura econômica e política portuguesa”¹²⁵.

Sem rechaçar completamente esta tese, há que notar que não foram encontrados, nos anos que antecederam a aprovação da lei de 1855, indícios de uma pressão clara dos proprietários de terras no sentido de reprimir a emigração (fosse ela legal ou clandestina), diferentemente do que se observou no início das décadas de 1870 e 1890 (vide capítulos 4 e 5). A pressão vinha do Parlamento e se direcionava menos à emigração, e mais aos

¹²⁰ Cunha Sotto-Maior. Intervenção da CD. *DCD*, nº 140, 03.07.1855, p. 846.

¹²¹ Carlos Bento. Intervenção na CD. *DCD*, nº 143, 06.07.1855, p. 861.

¹²² Visconde de Athoia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Intervenção na CD. *DCD*, nº 143, 06.07.1855, p. 861.

¹²³ PEREIRA, Miriam Halpern. *A política portuguesa de emigração (1850-1930)*. Bauru: Edusc, 2002, p. 12.

¹²⁴ Idem, *ibidem*.

¹²⁵ Idem, p. 80.

abusos cometidos por capitães de navios e aliciadores que, desde a década de 1830, eram acusados de fazer com os portugueses o mesmo que faziam os traficantes de grosso trato com os africanos escravizados.

Pode-se, assim, suspeitar que a inação do ministro do Reino, Rodrigo da Fonseca Magalhães, devia-se a uma falta de vontade de reduzir a emigração clandestina e assegurar que um maior número de emigrantes deixasse o país de forma legal por meio, por exemplo, do aumento do número de passageiros admitidos a bordo. Isso porque, muito embora houvesse um consenso em torno da legitimidade da emigração legal, medidas como essa poderiam ser entendidas como uma benesse concedida aos capitães, figuras acusadas há duas décadas de realizarem o ‘tráfico da escravatura branca’.

Quando a inação se transformou em responsabilidade pela morte de 35 passageiros, a mudança de postura tornou-se urgente e foram adotadas medidas não no sentido de aliviar as determinações estipuladas pela portaria de 1842, mas de culpar os responsáveis pela emigração clandestina. Quer isso dizer que a lei não significou uma mudança relativamente às medidas anteriormente adotadas¹²⁶; antes, restringiu-se a melhor delimitar as diferenças entre emigrantes legais e clandestinos; livres e contratados.

3.1.2 Reprimir a emigração clandestina, sim; mais que isso, não.

O projeto de lei foi redigido por Rodrigo da Fonseca Magalhães no dia 9 de julho de 1855. Segundo uma pequena nota a lápis, na lateral da primeira página, sua redação foi motivada pelos acontecimentos da barca ‘Defensor’. Não surpreende, portanto, que a justificativa encaminhada aos parlamentares enfatizasse o fato dos emigrantes, desprovidos de quaisquer documentos, viajarem “amontoados em embarcações faltas de capacidade para receber tamanho número de passageiros e dos necessários mantimentos para prover à sua subsistência”¹²⁷. Ainda segundo a justificativa, “as desordens e violências cruéis que envergonham a humanidade” eram cometidas por bárbaros e improvidentes capitães e negociadores que ficavam impunes devido à “falta de legislação

¹²⁶ Nesse sentido, concorda-se aqui com a avaliação feita por Jorge Fernandes Alves, para quem, a lei de 20 de julho “quase se limita a coligir medidas anteriores, já expressas no regulamento de 30 de maio de 1825 e na portaria de 19 de agosto de 1842”. ALVES, Jorge Fernandes. *Os brasileiros: emigração e retorno no porto oitocentista*. Porto: Reunidos, 1994, p. 135.

¹²⁷ Rodrigo da Fonseca Magalhães. Projeto de Lei. Lisboa, 09.07.1855. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 9, mç. 3277, proc. 767.

penal contra os abusos cometidos no embarque e transporte clandestino de passageiros e colonos”¹²⁸ para o Brasil e outras regiões da América e da Oceania.

A despeito das “medidas que o governo sucessivamente tem empregado” para evitar a “dita [clandestina] emigração” e para “proteger os cidadãos que legalmente se ausentam dos seus lares”, era comum “o uso de meios fraudulentos e de seduçõs empregadas para arrastar incautos com promessas” ilusórias, responsáveis “por essas saídas ilegais”¹²⁹. Uma vez que tais medidas se mostravam insuficientes, era necessário punir “tais violações dos regulamentos do governo”, pelas quais se fazia “o desmesurado lucro dos empreendedores deste desumano tráfico”¹³⁰.

Pela justificativa da proposta, percebe-se que o alvo da lei que se desejava aprovar eram os capitães dos navios e aqueles que estimulavam a emigração clandestina – como o agente de emigração que fretou a barca Defensor cobrando um valor menor dos emigrantes que aceitassem viajar às margens do controle do Estado.

Assim, pelo projeto, ficariam sujeitos a multas os “capitães ou comandantes de embarcações mercantes, nacionais ou estrangeiras”¹³¹ que: (i) admitissem a bordo passageiros sem passaporte passado pela autoridade competente ou que não apresentassem a relação de passageiros; (ii) recebessem em alto mar um número superior de passageiros que aquele permitido e (iii) não guardassem as condições higiênicas convenientes e tratassem barbaramente os passageiros. Os capitães das embarcações “destinadas à condução de colonos para países estrangeiros no Ultramar”¹³² ficavam obrigados a pagar uma fiança no valor de quatro contos de réis, que poderia ser levantada depois da participação oficial de não terem cometido infrações durante a viagem.

Ainda de acordo com o projeto, os navios seriam inspecionados pela autoridade administrativa, pelo capitão do porto, por um empregado da alfândega e por um subdelegado de saúde – todos responsáveis por avaliar a qualidade e quantidade dos mantimentos e verificar se estavam cumpridas todas as obrigações sanitárias e higiênicas. O navio que transportasse mais de vinte colonos era obrigado a levar um cirurgião a bordo. Ficava proibido aos mestres de barcos costeiros e de pesca conduzirem indivíduos aos navios fundeados nos portos depois de feita a inspeção, sob pena de prisão.

¹²⁸ Rodrigo da Fonseca Magalhães. Projeto de Lei. Lisboa, 09.07.1855. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 9, mç. 3277, proc. 767.

¹²⁹ Idem.

¹³⁰ Idem.

¹³¹ Idem.

¹³² Idem.

Estariam sujeitas a multas quaisquer pessoas que se provasse terem incentivado a emigração clandestina. No caso de uso de coação ou violência, era previsto o degredo de três anos para a África. Os funcionários do Estado que não satisfizessem as suas incumbências poderiam ser exonerados, ter seus salários suspensos ou ser processados judicialmente. Por fim, o projeto previa a aprovação de um regulamento da administração pública para determinar o número permitido de passageiros por tonelada dos navios, as medidas higiênicas indispensáveis, bem como o modo de efetivar as multas estipuladas.

Percebem-se no projeto algumas modificações relevantes introduzidas naquele de autoria de José Silvestre Ribeiro, apresentado à CD em 1854 e encaminhado à comissão de legislação. Enquanto a proposta do deputado limitava-se à ilha da Madeira, aquela de autoria do ministro do Reino (feita certamente a partir do projeto redigido pela comissão) teria validade em todo o território nacional. Além disso, o projeto de Rodrigo da Fonseca Magalhães, diferentemente daquele de Silvestre Ribeiro, não previa multa ou prisão a quem intentasse emigrar clandestinamente, apenas a quem possibilitasse ou incitasse a emigração clandestina. Ou seja, o alvo da lei não eram os emigrantes, mas os capitães de navios, aliciadores e facilitadores – como os mestres de embarcações costeiras que conduziam os indivíduos para bordo dos navios em alto mar.

Entregue à comissão de legislação, a proposta do governo foi rapidamente analisada e entrou em discussão no dia 11 de julho, com o número 123¹³³. O parecer da comissão foi favorável e reconheceu que a proposta “encerra[va] as provisões mais convenientes para o fim que se tem em vista [reprimir a emigração clandestina]”¹³⁴. A pedido do deputado Vellez Caldeira, passou-se diretamente à discussão na especificidade. A primeira alteração admitida foi proposta pelo deputado António Coelho Louzada, que sugeriu que onde houvesse menção ao transporte de passageiros, se acrescentasse a expressão “e colonos”¹³⁵. Como justificativa, o deputado lembrou aqueles que “são transportados para o Brasil como colonos, [que] fazem um contrato com o capitão do navio e não levam passaporte”¹³⁶. Assim, o objetivo era não haver dúvidas de que as disposições serviam tanto para navios que transportassem passageiros com as passagens pagas quanto para aqueles que levavam indivíduos com as passagens por pagar¹³⁷.

¹³³ Projeto de Lei nº 123. *DCD*, nº 147, 11.07.1855, p. 894.

¹³⁴ Parecer da comissão de legislação. *Loc. Cit.*, p. 894.

¹³⁵ Louzada. Intervenção na CD durante o debate do projeto de lei nº 123. *Loc. Cit.*, p. 894.

¹³⁶ *Idem*, *ibidem*.

¹³⁷ Essa distinção entre passageiros e colonos é complexa e insuficiente, como ficará claro no próximo capítulo.

A seguir, discutiu-se que as punições deveriam ser aliviadas caso o transporte de um número superior de passageiros do que o autorizado resultasse do resgate de náufragos. Debateu-se, ainda, que se não fosse por esse motivo, o transporte do número de pessoas autorizado mais a metade deveria ser julgado como tentativa de homicídio¹³⁸. A proposta, feita pelo deputado Moraes Carvalho, por um lado foi considerada desnecessária, pois o resgate de náufragos correspondia a uma exigência de humanidade. Por outro, houve quem afirmasse que, sem essa especificação, os capitães poderiam negar ajuda em caso de naufrágio por temerem as consequências penais do transporte de grande número de passageiros. Votada, a proposta foi aprovada.

Outro ponto importante do debate foi o valor das multas e a intensidade das penas aplicadas aos capitães que transportassem clandestinos e a quem os aliciasse. O deputado Cunha Sotto-Maior (que tão avidamente combatera a emigração clandestina em debates anteriores) recorreu aos fatos que motivaram o projeto e propôs medidas ainda mais severas do que as previstas: “sendo esta lei suscitada pelas barbaridades causadas pelos capitães de alguns navios que têm conduzido colonos para o Brasil [...], as penas que se impõem nesta lei a estes horrorosos traficantes de carne humana não correspondem ao seu crime”¹³⁹. Sugeriu, assim, uma “lei draconiana e escrita com sangue repassado de fei”¹⁴⁰, que previasse penas corporais. Fazendo coro a Sotto-Maior, o deputado Corrêa Caldeira observou que as multas impostas deveriam ser superiores aos lucros auferidos pelos capitães dos navios e, relembando os crimes cometidos pelo capitão da barca Defensor, concordou com a proposta de penas corporais. Sotto-Maior apresentou um aditamento, pelo qual, além da multa, o capitão seria preso por seis a doze meses e declarado inábil para comandar qualquer navio.

Essas propostas não foram aprovadas, de modo que a lei reforçou a punição com multa já prevista pelo regulamento de 1825 e estabeleceu a possibilidade de uma multa no valor de 2:000\$000 réis e de seis a doze meses de prisão caso o navio recebesse um número maior de passageiros e colonos que o autorizado, não cumprisse os critérios higiênicos e maltratasse os indivíduos a bordo. Além disso, pelo artigo 4º manteve-se a fiança de quatro contos de réis prevista no projeto, a qual não poderia ser levantada caso o capitão não cumprisse com as disposições legais. Pelo artigo 9º, estariam dispensados

¹³⁸ Moraes de Carvalho. Intervenção na CD durante o debate do projeto de lei nº 123. *DCD*, nº 147, 11.07.1855, p. 894.

¹³⁹ Cunha Sotto-Maior. Intervenção na CD durante o debate do projeto de lei nº 123. *Loc. Cit.*

¹⁴⁰ *Idem*, *ibidem*.

dessa fiança e da fiscalização a bordo, os navios movidos a vapor – provavelmente porque, até então, a emigração se fazia sobretudo em veleiros e porque nenhum incidente escandaloso se dera a bordo de vapores.

No âmbito do debate na CD, inseriu-se no projeto a determinação de que caberia, aos agentes consulares do porto de destino, remeter as informações relativas ao número de passageiros ou colonos transportados, bem como quaisquer outros documentos que servissem de prova dos atos ilícitos cometidos pelo capitão. Outra alteração introduzida no projeto referia-se ao número mínimo de passageiros ou colonos transportados para que fosse obrigatória a presença de um cirurgião a bordo: de 20, esse número subiu para 50. Foi, também, retirada a pena de degredo na África a quem facilitasse ou incitasse com violência a emigração clandestina.

Por fim, a última alteração introduzida no projeto para a qual importa chamar a atenção foi o acréscimo de um artigo relativo aos contratos de locação de serviços. O deputado Silvestre Ribeiro afirmou que a questão era “importantíssima, muito séria e grave”¹⁴¹. Segundo o relato da sessão, aplaudiu-se “ter-se despertado a atenção do governo e do Parlamento sobre a questão importantíssima dos contratos, que infelizes portugueses fazem, e os tornam escravos na terra estranha”¹⁴². Por isso, o assunto deveria entrar na lei (e não apenas no seu regulamento), mesmo porque dava origem “aos males que deploramos” – ou seja, à emigração clandestina. Assim, o deputado Moraes Carvalho encaminhou à mesa o seguinte artigo, que foi aprovado:

os contratos feitos em Portugal e seus domínios, sobre locação de serviços que devam ter lugar em nação estrangeira, só serão válidos designando-se neles o estabelecimento ou a pessoa a que tenham de ser prestados e sob a cláusula expressa de não poderem ser cedidos¹⁴³.

A inserção dessa disposição (que entrou para a lei como artigo 11º) reforça a elasticidade do discurso sobre a ‘escravatura branca’. Além de os capitães dos navios serem responsabilizados por quererem lucrar transportando o maior número possível de passageiros, como faziam os traficantes de grosso trato, os proprietários brasileiros que contratavam os portugueses eram culpados, de acordo com os deputados, por reduzi-los à ‘escravidão’. Por isso, importava que o governo português interviesse nos contratos de locação de serviços, de modo a assegurar a liberdade dos seus cidadãos no exterior. Essa

¹⁴¹ José Silvestre Ribeiro. Intervenção na CD durante o debate do projeto de lei nº 123. *DCD*, nº 147, 11.07.1855, p. 895.

¹⁴² *Idem*, *ibidem*.

¹⁴³ Moraes Carvalho. Proposta de artigo. *Loc. Cit.*, p. 895.

poderia ficar ameaçada caso o contrato fosse transferido a terceiros – possibilidade prevista e autorizada pela lei brasileira de locação de serviços de 1837 –, uma vez que o acordo feito perante a autoridade em Portugal poderia ser alterado no Brasil quando da mudança de patrão.

Ao introduzir condições à celebração desses contratos, sem proibi-los, a CD estabeleceu, legalmente, diferentes tipos de emigração e distintas formas de atuação por parte do Estado. A emigração legal, feita de acordo com os regulamentos do país, era legítima e autorizada, e contra ela nada poderia ser feito. Já a clandestina era ilegítima e deveria acarretar punições, não a quem a cometesse, mas àqueles que a incentivassem e a viabilizassem – os ‘traficantes’. A emigração contratada (em oposição à livre ou espontânea) não podia ser proibida (desde que feita dentro da legalidade), mas deveria ser regulada e o contratado seria alvo da proteção estatal para não ser ‘escravizado’. No mais, ao regulamentar os contratos e ao responsabilizar os capitães e aliciadores da emigração clandestina, prevendo multas e punições a esses indivíduos, a lei aprofundava o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração e contratação de portugueses. Assim, aos agentes estatais eram conferidos instrumentos para interferir nos meios pelos quais os cidadãos emigravam.

A compreensão negativa dos contratos de locação de serviços não era apenas um resquício da desconfiança gerada ainda na década de 1830 com a forma como esses contratos eram celebrados. No momento em que a lei era aprovada, crescia a atuação de agentes de emigração a serviço de proprietários e companhias brasileiras interessados em contratar portugueses, conforme ficará demonstrado na parte II deste capítulo.

O projeto foi encaminhado à CPR, onde foi aprovado sem grande discussão no dia 13 de julho de 1855. Os dois únicos pares do Reino que se pronunciaram foram José Maria Grande e o visconde de Sá da Bandeira. O visconde, que lutara em vão na década anterior pela aprovação de uma proposta contra o ‘tráfico da escravatura branca’, afirmou que o projeto lhe parecia bom, ainda que incompleto. No entanto, posicionou-se favoravelmente, visto que o governo poderia propor as “provisões de que ainda se carece”¹⁴⁴. Maria Grande, por sua vez, aprovou também o projeto, lamentando, contudo, que não se discutisse a “abolição dos vínculos”, a “grande medida que há de acabar com a emigração das nossas ilhas da Madeira e Açores”¹⁴⁵.

¹⁴⁴ Visconde de Sá da Bandeira. Intervenção na CPR durante a discussão do projeto de lei nº 261. *DCPR*, nº 73, 13.07.1855, p. 1031.

¹⁴⁵ José Maria Grande. Intervenção na CPR durante a discussão do projeto de lei nº 261. *Loc. Cit.*, p. 1031.

Mais tarde, Sá da Bandeira, então ministro da Marinha e do Ultramar, apresentou uma nova proposta à CD relativa à emigração, cujo debate gerado no Parlamento importa apresentar, pois reforça o argumento de que não se aprovariam projetos que coagissem qualquer fluxo que não o clandestino. Além disso, esse debate ajuda a esclarecer a desconfiança então existente quanto à emigração contratada e à atividade dos engajadores, bem como a delinear a distinção entre emigração livre e contratada.

A proposta de lei nº 113-G foi encaminhada à comissão do ultramar, que apresentou um parecer favorável no dia 11 de janeiro de 1858. Nela, Sá da Bandeira sugeriu a criação de impostos de colonização a serem pagos por capitães de navios que transportassem emigrados ou colonos para portos estrangeiros e por engajadores de mão de obra. O produto desses impostos seria utilizado para encaminhar a emigração portuguesa para as possessões ultramarinas. Pelo projeto, “todos os capitães ou mestres dos navios mercantes que admitirem a bordo colonos ou emigrados”¹⁴⁶ seriam obrigados a um imposto de 1\$000 réis por tonelada da lotação do navio. Além disso, o capitão ou mestre do navio pagaria a quantia de 3\$000 réis por indivíduo transportado e o ofício de engajador de colonos só poderia ser exercido por quem obtivesse uma licença renovável válida por seis meses pelo valor de 3\$000 réis. O produto desses tributos aplicar-se-ia no transporte de colonos para a África e Timor e no estabelecimento dos mesmos nas respectivas colônias.

Na justificativa da proposta, Sá da Bandeira deixava claro que tentava alcançar o objetivo perseguido desde a década de 1830: promover a colonização das províncias ultramarinas “encaminhando para elas a emigração que de Portugal e ilhas se dirige constantemente para países estrangeiros”¹⁴⁷. A comissão do ultramar da CD, por sua vez, foi favorável à proposta por considerar “assustadoras” as proporções “tomadas pela emigração para o estrangeiro”¹⁴⁸. Na justificativa do projeto nº 211, a comissão afirmou ser dever do governo “combater esse mal”¹⁴⁹, sem que, contudo, se atentasse contra o direito de locomoção dos portugueses. Ponderando que dificultar a emigração geraria desequilíbrio entre a oferta e a procura de trabalho, a comissão considerou “louváveis” e “justos” os fins da proposta do governo, que não se limitava a cercear o fluxo emigratório:

Combate-se o mal da emigração tributando os indivíduos que promovem direta ou indiretamente aquele fato. Beneficiam-se as nossas colônias,

¹⁴⁶ Projeto nº 211. *DCD*, nº 07, 11.01.1858, p. 75.

¹⁴⁷ Justificativa da proposta de lei nº 113-G. *Loc. Cit.*, p. 76.

¹⁴⁸ Justificativa do projeto nº 211. *Loc. Cit.*, p. 75.

¹⁴⁹ *Idem*, *ibidem*.

aplicando o produto daquele imposto ao transporte e estabelecimento dos trabalhadores nos despovoados países que possuímos além-mar. E só assim poderemos adquirir a importância colonial que nos é devida¹⁵⁰.

A proposta não foi recebida com entusiasmo pela CD, o que demonstra que o projeto colonial de Sá da Bandeira não empolgava o Parlamento. O deputado Nogueira propôs o adiamento do debate por considerar o projeto contrário à livre circulação prevista no artigo 145º da Carta Constitucional. Para Nogueira, o imposto ou era demasiadamente elevado e, portanto, impeditivo da emigração; ou tão pequeno que no lugar de evitá-la, piorava a situação do colono, a quem seria repassado o valor do tributo de modo que se este antes “se vendia por seis meses, agora vai se vender por um ano”¹⁵¹. No mais, para o deputado, conceder-se-ia legitimidade ao engajador, “um homem que seduzia os seus concidadãos para os ir vender” e que, pelo projeto, deixava de ter “um caráter péssimo, porque até se lhe dá um diploma”¹⁵². Por fim, Nogueira alegou que “as ilhas dos Açores têm tirado muito proveito da emigração porque os colonos têm trazido muitos capitais”¹⁵³. Em suma, o debate deveria ser adiado porque nem toda a emigração era nefasta e porque o projeto autorizava o ofício de homens inescrupulosos.

Ataques semelhantes foram proferidos pelo deputado Coelho Louzada, para quem o imposto sobre os engajadores agravaria “a situação daqueles que vão por contrato para o Brasil”¹⁵⁴. Se a saída de muitos emigrados, longe de ser um mal, era benéfica a Portugal, a emigração contratada precisava ser reprimida por resultar não só em prejuízo para o país, “mas em grande desonra”¹⁵⁵. Segundo o deputado, enquanto um escravo ganhava “16\$000 a 20\$000 réis por mês” para trabalhar na cidade, o português engajado recebia no Brasil “6\$000 a 8\$000 réis”¹⁵⁶. Era essa a verdadeira “escravatura branca”, contra a qual dever-se-ia proceder por meio da fiscalização dos contratos, mas sem atacar, por meio de impostos a emigração legal e espontânea (livre), muitas vezes benéfica para o país. Tal fim não seria, para Louzada, alcançado pela concessão de um “título que o autorize [o engajador] a empregar todos os meios para exercer seu ofício”¹⁵⁷.

¹⁵⁰ Justificativa do projeto nº 211. *DCD*, nº 07, 11.01.1858, p. 75.

¹⁵¹ Nogueira. Intervenção na CD. *Loc. Cit.*, p. 77.

¹⁵² *Idem*, *ibidem*.

¹⁵³ *Idem*, *ibidem*.

¹⁵⁴ Louzada. Intervenção na CD. *Loc. Cit.*, p. 80.

¹⁵⁵ *Idem*, p. 81.

¹⁵⁶ *Idem*, *ibidem*.

¹⁵⁷ *Idem*, *ibidem*.

A emigração contratada foi atacada também por João Estevão, que defendeu que o projeto voltasse à comissão, mas que fosse novamente discutido em breve. O deputado apresentou um contrato assinado no Porto a respeito do qual afirmou: “aqui está estampada a nossa miséria”¹⁵⁸, pois “não há aqui [no contrato] se não uma especulação comercial bárbara que deve ser profligada, perseguida, condenada e castigada”. Pelo contrato, os colonos iam para São Paulo trabalhar na construção de estradas e outras obras públicas do governo da província recebendo de 700\$ a 1\$200 réis diários pelo período de três anos. Em tom irônico, o deputado observou: “Ora, eis aqui o que é a liberdade de cada um se transportar aonde quiser ir para fazer fortuna”¹⁵⁹. Essa emigração contratada seria, assim, um “suplemento da escravatura”¹⁶⁰ e não aportava capitais proveitosos a Portugal. Por incentivarem uma emigração que não seria espontânea, os engajadores não deveriam ser reconhecidos pelo governo.

O deputado Sebastião José de Carvalho se levantou também contra o projeto, alegando caber ao Parlamento a função de “zeladores supremos da liberdade individual”¹⁶¹. A seu ver, autorizar os engajadores, ainda que tributando a atividade, seria o mesmo que ser conivente e consentir com os abusos por eles cometidos e com a celebração de contratos que nada mais seriam senão “a alienação da liberdade dos colonos”¹⁶². Pior: para o deputado, o tributo atuaria como um incentivo aos engajamentos, pois para justificar o valor pago ao Estado, o engajador precisaria aliciar um número ainda maior de indivíduos. Por fim, Sebastião José de Carvalho se opôs também ao plano de estimular a emigração para as colônias portuguesas, pois, para povoar as possessões, despovoar-se-ia o continente¹⁶³.

O projeto foi defendido pelos deputados Roboredo e Afonso de Castro, membros da comissão autora do parecer, e pelo próprio Sá da Bandeira. Esse afirmou que “ninguém tem a pretensão de evitar a emigração para países estrangeiros”¹⁶⁴, mas sim desviá-la para as colônias e com isso fazer com que Portugal as aproveitasse antes que outras nações delas se apoderassem. Quanto à regulamentação dos engajadores, Sá afirmou que “este

¹⁵⁸ João Estevão. Intervenção na CD. *DCD*, nº 19, 26.01.1858, p. 214.

¹⁵⁹ *Idem*, p. 215.

¹⁶⁰ *Idem*, *ibidem*.

¹⁶¹ Sebastião José de Carvalho. Intervenção na CD. *DCD*, nº 20, 27.01.1858, p. 223.

¹⁶² *Idem*, p. 225.

¹⁶³ *Idem*, p. 224.

¹⁶⁴ Visconde de Sá da Bandeira (ministro da Marinha e do Ultramar). Intervenção na CD. *DCD*, nº 19, 26.01.1858, p. 211.

comércio”, em parte “feito com lisura” e em parte “com fraude”¹⁶⁵, seria melhor regulado pela existência de uma licença específica. Para Roboredo, não se visava “criar o ofício de engajador, mas diminuir o número de indivíduos que exercem este mister”¹⁶⁶. Afonso de Castro, por sua vez, defendeu o projeto por considerar importante a colonização das possessões portuguesas, visto que “Portugal é na Europa um país pequeno e sem importância, e só poderá adquiri-la pelas suas colônias”¹⁶⁷.

O projeto colonial de Sá da Bandeira encontrava apoio em um número limitado de deputados, razão pela qual o visconde foi, uma vez mais, voto vencido. No dia 27 de janeiro de 1858, aprovou-se que o projeto voltasse à comissão. Os deputados entenderam que os prejuízos acarretados pelos impostos que o ministro queria estabelecer superariam os benefícios gerados. Por um lado, levantar-se-iam peias desnecessárias a fluxos emigratórios benéficos ao país; por outro, legalizar-se-ia uma atividade considerada nociva por incentivar a emigração contratada e piorar-se-ia a situação daqueles que emigravam como colonos.

No mesmo dia 27, o deputado Martens Ferrão apresentou um outro projeto de lei que tinha por alvo especificamente os contratos de locação de serviços, cujas condições eram consideradas “altamente imorais” por reduzirem os colonos “a uma condição semelhante à dos escravos” e por ofenderem a “dignidade nacional”¹⁶⁸. Constatando que a maioria dos emigrantes eram rapazes menores de idade, cujos pais eram “suspeitos ou interessados”¹⁶⁹, o deputado considerava ser direito do Estado proibir essa emigração. Assim, a principal disposição do projeto de Martens Ferrão consistia na proibição da contratação de menores de 20 anos para a colonização de países estrangeiros.

A comissão do ultramar considerou algumas das críticas apresentadas pelos deputados, incorporou parte do projeto de Martens Ferrão e reformulou a proposta de Sá da Bandeira. O novo projeto¹⁷⁰ manteve o imposto de colonização no valor de 1\$000 réis por cada tonelada do navio a ser pago pelo capitão de embarcações consideradas como destinadas ao transporte de colonos – aquelas que levassem mais de 30 passageiros. Pelo projeto, os governadores civis só poderiam conceder passaportes para embarque nesses

¹⁶⁵ Visconde de Sá da Bandeira (ministro da Marinha e do Ultramar). Intervenção na CD. *DCD*, nº 07, 11.01.1858, p. 78.

¹⁶⁶ Roboredo. Intervenção na CD. *DCD*, nº19, 26.01.1858, p. 212.

¹⁶⁷ Afonso de Castro. Intervenção na CD. *DCD*, nº 20, 27.01.1858, p. 226.

¹⁶⁸ Martens Ferrão. Intervenção na CD. *DCD*, nº 20, 27.01.1858, p. 223.

¹⁶⁹ Idem, *ibidem*.

¹⁷⁰ Projeto e lei nº 41. Comissão do ultramar, 19.02.1858. ANTT/MR/DGAC/2ª Rep, correspondência recebida, livro 12, mc. 2981, proc. 790. O projeto teve segunda leitura na CD: *DCD*, nº 112, 06.08.1858, p. 71-73.

navios a indivíduos que apresentassem contrato de transporte e locação de serviços. Os contratos seriam considerados legais apenas quando celebrados por tabelião público pelo tempo máximo de um ano. Aos rapazes menores de 18 anos e às mulheres menores de 25 só seria passado passaporte de colono quando viajassem em companhia dos pais. O projeto mantinha, ainda, a pretensão de regularizar a atividade dos agentes de emigração. Assim, pelo artigo 6º, “nenhuma companhia, sociedade ou indivíduo”¹⁷¹ poderia contratar colonos sem obtenção de licença por parte do MR, mediante o pagamento de fiança no valor de 4:000\$000 réis.

A despeito de uma solicitação apresentada pelo visconde de Sá da Bandeira¹⁷², a nova proposta não foi discutida na CD, de modo que o projeto colonial do visconde e seu sonho de ver a emigração desviada para as colônias foram novamente frustrados pelo Parlamento. Há que sublinhar que por mais que a emigração contratada fosse associada à ‘escravatura branca’, medidas mais restritivas que ultrapassassem os limites da tutela estatal encontrariam oposição e dificilmente seriam aprovadas. Quanto à regulamentação dos engajadores – que representaria um passo a mais no monopólio estatal dos meios legítimos de emigração –, esta tampouco era vista com bons olhos, na medida em que significaria legitimar um ofício visto com muita desconfiança.

Naquele ano de 1855, enquanto se discutiam meios de acabar com a emigração clandestina, a CD aprovou a cobrança de uma taxa de rapazes em idade militar para que obtivessem passaporte para o exterior. A medida, que ajudou a distinguir legais e clandestinos e criou um importante gargalo à emigração legal, evidencia que as obrigações militares eram tidas como mais importantes à nação do que os incentivos à colonização do Ultramar.

3.1.3 Igualdade ou liberdade? Sobre mancebos e clandestinos

Conforme observado na introdução desta tese, historiadores que entendem a legislação emigratória portuguesa como repressiva tendem a avaliar o impacto concreto de algumas medidas, como a obrigatoriedade de retirar passaporte no governo civil do distrito. Outra medida enfatizada, por exemplo, por Miriam Halpern Pereira, como cerceadora da emigração legal é a exigência de fiança dos rapazes em idade militar. De

¹⁷¹ Projeto e lei nº 41. Comissão do ultramar, 19.02.1858. ANTT/MR/DGAC/2ª Rep, correspondência recebida, livro 12, mç. 2981, proc. 790.

¹⁷² Visconde de Sá da Bandeira. *DCD*, nº 52, 10.03.1858, p. 111.

fato, essa exigência funcionava como um importante gargalo à saída legal de mancebos. No entanto, como já observado, é necessário distinguir entre o impacto da medida e as razões que motivaram a sua adoção. Nesse caso, importa notar que poucos meses antes de aprovada a lei de 20 de julho de 1855, discutia-se no Parlamento uma nova lei do recrutamento militar. O debate evidencia algumas contradições da doutrina liberal que ajudam a entender a questão do pagamento de fiança, a qual se tornou um impedimento real à emigração legal e ajudou a construir a categoria do emigrante clandestino.

O recrutamento militar e a necessidade de modernização do exército português eram problemas relevantes desde a expulsão dos franceses do território nacional no início do século, quando Lord Beresford implantou um conjunto de reformas visando organizar e modernizar o exército português¹⁷³. Após inúmeras reformas, o assunto voltou à tona durante a Regeneração, que finalmente pacificara e subordinara as Forças Armadas. Assim, em janeiro de 1855 entrou em discussão, na CD, o projeto de lei nº 102, relativo ao recrutamento militar, publicado como lei no dia 27 de julho daquele ano.

Não cabe aqui a análise pormenorizada de todos os pontos levantados no debate. É importante, contudo, notar que uma das questões centrais na discussão foi a vasta lista de isentos¹⁷⁴, pois para alguns deputados, as isenções contrariavam o princípio da igualdade, um dos pilares do liberalismo. De outra parte, emergiu uma contradição, já que a igualdade ameaçava a liberdade de emigrar, pois, para que o recrutamento recaísse sobre todos, sem privilégios ou distinções, a permissão para deixar o país deveria ser condicionada ao cumprimento das obrigações militares.

Ficavam, assim, os deputados divididos entre a garantia da defesa do Estado (que cabia a todos os cidadãos) e os direitos individuais, como o de emigrar. O difícil equilíbrio entre a liberdade e a igualdade; entre o os deveres e os direitos dos cidadãos, foi levantado logo no início da discussão do projeto pelo deputado Nogueira Soares. Este considerou que a lei do recrutamento deveria considerar, a um só tempo, a defesa do Estado e os

¹⁷³ Sobre o assunto, ver: TEIXEIRA, Nuno Severiano (coord.). *História militar de Portugal*. Lisboa: A esfera dos livros, 2017.

¹⁷⁴ Segundo Jorge Fernandes Alves, as isenções eram um resquício da reorganização militar pombalina, consagrada na lei de 24 de fevereiro de 1764. Por ela, eram isentos: “os criados domésticos de fidalgos e ministros; os estudantes dos colégios e universidades; os comerciantes e seus caixeiros e feitores; os marítimos (pescadores e marinheiros); os filhos únicos dos lavradores que lavrarem com 2 a 4 bois; os filhos e criados de lavradores que semearem seis ou mais moios de pão [...]; os artífices que trabalharem por sua arte; dois aprendizes por cada artífice que fosse mestre de loja; os tesoureiros da Bula da Cruzada, em número de um por freguesia; os estaqueiros do tabaco [...]; feitores, criados e demais empregados nos contratos da Fazenda Real”. Alves, Jorge Fernandes, *Os brasileiros: emigração e retorno no Porto oitocentista*. Porto: Gráfica Reunidos, 1994, p. 159.

direitos individuais, de modo que os últimos não fossem sacrificados em prol daquela¹⁷⁵. Deu-se, por fim, a vitória do dever de defesa do Estado a ser igualitariamente dividido entre todos os cidadãos.

O projeto nº 102, elaborado pelo governo, analisado e modificado pelas comissões da administração pública e da guerra, foi apresentado à CD a 11 de janeiro de 1855. Pelo artigo 1º do projeto, “todos os portugueses são obrigados a pegar em armas para sustentar a independência e integridade do reino, e defendê-lo de seus inimigos internos e externos”¹⁷⁶. No entanto, o projeto mantinha algumas isenções consideradas “de extrema necessidade ou de utilidade pública”¹⁷⁷. Dentre os isentos, estavam: filho único que sustentasse pai pobre, cego, inválido ou sexagenário; estudantes universitários; os empregados no serviço do contrato do tabaco ou em empresas com as quais o governo estipulara essa condição e os lavradores que lavrassem terras suas ou de renda.

A lista de isentos gerou a reação do deputado Cunha Sotto-Maior, que acusou os autores do projeto de apresentarem a “lei mais violenta possível” a um parlamento “que se diz liberal e progressista”¹⁷⁸. Nas palavras do deputado: “Desde que são isentos os que podiam e deviam entrar, há acréscimo de sacrifício para os que ficam, há violência, porque a exceção é injusta”¹⁷⁹. A injustiça advinha justamente do fato da lei ameaçar o princípio da igualdade ao distribuir o tributo de forma diferenciada entre os cidadãos, fazendo recair sobre uns o que não fora pago por outros.

Mais tarde, quando se iniciou a discussão do artigo 14º relativo às isenções, ficou evidente que elas eram consideradas como contrárias aos preceitos do liberalismo. Para muitos deputados, num país que se queria liberal, o pesado tributo do sangue não poderia recair apenas sobre alguns, pois isso seria o mesmo que manter os privilégios do Antigo Regime. Para o deputado Barão d’Almerim, “quanto mais pesado é o tributo que recai sobre qualquer povo, mais geral ele deve ser”¹⁸⁰. Em concordância, o deputado Vasconcelos lembrou se tratar de “um tributo de sangue” e do “recrutamento para um exército que tem ainda castigos corporais”¹⁸¹. Por isso, ambos estavam de acordo que se

¹⁷⁵ Nogueira Soares. Intervenção na CD durante a discussão do projeto nº 102. *DCD*, nº 7, 11.01.1855, p. 10.

¹⁷⁶ Artigo 1º do projeto de lei nº 102. *Loc. Cit.*, p. 7.

¹⁷⁷ Justificativa do projeto nº 102. *Loc. Cit.*, p. 7.

¹⁷⁸ Cunha Sotto-Maior. Intervenção na CD durante a discussão do projeto nº 102. *DCD*, nº 11, 16.01.1855, p. 30.

¹⁷⁹ *Idem*, *ibidem*.

¹⁸⁰ Barão d’Almerim. Intervenção na CD durante a discussão do projeto nº 102. *DCD*, nº 23, 31.01.1855, p. 86.

¹⁸¹ Vasconcelos. Intervenção na CD durante a discussão do projeto nº 102. *Loc. Cit.*, p. 86.

deveriam manter apenas as isenções por motivos humanitários, como o caso do filho único que sustentasse pai inválido.

Para os deputados citados, nenhuma outra exceção deveria ser aprovada e carecia de justificativa a isenção concedida aos lavradores. Corrêa Caldeira defendia que não se favorecesse a agricultura, posto que a isenção de lavradores forçaria outros cidadãos a um tributo ainda mais duro. No mais, os mesmos privilégios dados aos trabalhadores agrícolas poderiam também ser exigidos pelos industriais, mineiros e comerciantes¹⁸². A mesma opinião não era, contudo, partilhada pelo deputado barão das Lages, para quem a isenção concedida à agricultura não configurava um privilégio, mas sim a garantia de uma atividade de utilidade pública¹⁸³. O barão foi voto vencido e a redação final da lei, aprovada na sessão de 17 de abril de 1855, isentou “aquele que provar que ele só, pelo seu trabalho, sustenta qualquer dos seus ascendentes ou irmãos, pobre, cego, inválido ou sexagenário”¹⁸⁴ e os mancebos que se fizessem substituir. Para os deputados da Regeneração, a igualdade e o dever de todos os cidadãos eram princípios que não poderiam ser relevados.

Quanto à isenção concedida a quem se fizesse substituir, é importante notar que a substituição era um recurso considerado válido e tido como uma forma de assegurar, dentre outras coisas, a liberdade de emigrar garantida na Carta de 1826. Pelo projeto, o mancebo sorteado poderia fazer-se substituir “oferecendo outro indivíduo em seu lugar”¹⁸⁵. Desse modo, o artigo 40º estabelecia que a “nenhum mancebo de idade de dezenove a vinte e dois anos completos se dará passaporte para o estrangeiro, sem que dê fiador abonado de que, sendo chamado ao serviço do exército, se apresentará ou dará um substituto”¹⁸⁶. Se o fiador não apresentasse o substituto, estava obrigado a pagar 150\$000 réis, a menos que o mancebo se dirigisse para alguma possessão ultramarina portuguesa, caso em que ficava dispensado da fiança.

O artigo 40º originou uma vasta discussão na CD, diretamente vinculada à emigração. Para alguns deputados, a fiança exigida era elevada e somente poderiam pagá-la os mais abastados, o que atingia a igualdade que se pretendia garantir e tolhia o direito à emigração aos mais pobres. Para outros, a fiança não contrariava o artigo 145º da Carta

¹⁸² Corrêa Caldeira. Intervenção na CD durante a discussão do projeto nº 102. *DCD*, nº 23, 31.01.1855, p. 87.

¹⁸³ Barão das Lages. Intervenção na CD durante a discussão do projeto nº 102. *Loc. Cit.*, p. 89.

¹⁸⁴ Alínea 2º do artigo 8º da lei do recrutamento pela redação final definida a 17 de abril de 1855 e apresentada a 21 de abril do mesmo mês. *DCD*, nº 13, 21.04.1855, p. 207.

¹⁸⁵ Artigo 21º do projeto de lei nº 102. *DCD*, nº 7, 11.01.1855, p. 7.

¹⁸⁶ Artigo 40º do projeto de lei nº 102. *Loc. Cit.*, p. 7.

de Lei de 1826 visto que, de acordo com este, a liberdade de emigrar não se sobrepunha aos regulamentos policiais e nem se podia fazer em prejuízo de terceiros. O emigrante, ao ausentar-se do serviço militar, prejudicaria outro cidadão que, por estar no reino, teria que servir em seu lugar.

Quem primeiro levantou o problema foi o deputado Martens Ferrão, para quem, muito embora o objetivo do disposto no projeto não fosse tolher diretamente a emigração, indiretamente, era isso que fazia. A seu ver, o legislador não podia subtrair-se a refletir sobre os resultados efetivos da lei que elabora¹⁸⁷. Silvestre Ribeiro argumentou que o pagamento exigido não visava tolher a emigração, que, de resto, não era o assunto de que se ocupavam. Para o deputado o que se visava atingir com a lei do recrutamento era que o mesmo se tornasse geral, “um encargo de todo o país”¹⁸⁸. Para tanto, deveriam ser empregues “todos os meios possíveis para evitar que o mancebo se subtraia a esse serviço”¹⁸⁹. No mais, a seu ver, com tal exigência o que se fazia era dizer ao cidadão que desejasse sair de Portugal:

Se quereis sair da pátria, podereis sair, mas vós estais obrigado a pagar um tributo, este tributo é o tributo de sangue. Tendes pago esse tributo de sangue? Se o tendes pago, podeis sair, se o não tendes pago e visto que ainda não tendes idade que vos isente, não podeis sair sem que deis fiança de que, ou vos apresentareis, ou dareis um substituto no dia em que a lei vos chamar¹⁹⁰.

Para o deputado, era crucial que não se ofendesse a justiça distributiva. Concordando com Silvestre Ribeiro, Mello Soares afirmava que não se tratava de tolher a saída do reino a ninguém, mas de garantir que nenhum cidadão se negasse a cumprir o “dever sagrado de concorrer para a defesa e sustentação da liberdade e independência da sua pátria”¹⁹¹. Como solução, o deputado propunha que se baixasse o valor da fiança para 50\$000 réis. Para Martens Ferrão, contudo, a proposta ia dar ao mesmo, pois se um indivíduo fosse incapaz de arcar com esse valor, ainda que mais baixo, o princípio da igualdade permanecia ameaçado.

O deputado Carlos Bento mudou o rumo do debate chamando a atenção para o fato de que, se o objetivo da lei era tolher a emigração, estava fadado ao fracasso, dado que as causas para o fenômeno emigratório possuíam raízes mais profundas que a simples fuga

¹⁸⁷ Martens Ferrão. Intervenção na CD durante a discussão do projeto nº 102. *DCD*, nº 17, 23.02.1855, p. 195.

¹⁸⁸ Silvestre Ribeiro. Intervenção na CD durante a discussão do projeto nº 102. *Loc. Cit.*, p. 193.

¹⁸⁹ Silvestre Ribeiro. Intervenção na CD durante a discussão do projeto nº 102. *Loc. Cit.*, p. 193.

¹⁹⁰ *Idem*, *ibidem*.

¹⁹¹ Mello Soares. Intervenção na CD durante a discussão do projeto nº 102. *Loc. Cit.*, p. 194.

ao tributo de sangue. O deputado estava persuadido de que “uma das causas que concorrem poderosamente para a emigração para o Brasil é o estado de miséria e abandono em que se acham algumas classes da sociedade”¹⁹². Desse modo, a fiança iria apenas piorar a condição em que se encontravam os emigrantes portugueses no Brasil, já que o valor exigido seria facilmente adiantado pelos negociantes de colonos que, naturalmente, cobriam o pagamento da dívida com juros. Por isso, Carlos Bento colocava-se contra a exigência da dita fiança.

Por fim, a maioria dos deputados entendeu que a fiança não contrariava o princípio da liberdade de emigrar, mas que a partida de mancebos sem qualquer condicionante punha em causa a igualdade que se buscava atingir na distribuição do tributo de sangue. A defesa do Estado se impunha, assim, sobre o direito individual de emigrar. Por isso, a redação final da lei estabeleceu, em seu artigo 55º, que “a nenhum mancebo, dentro da idade de 18 a 21 anos completos, se dará passaporte para o estrangeiro, sem que dê fiança de como, sendo chamado ao serviço do exército, se apresentará ou dará substituto”¹⁹³. Importa observar que esse intervalo de idade foi alterado, pela lei de 4 de junho de 1859, cujo artigo 11º proibiu a concessão de passaportes a mancebos entre 14 e 21 anos sem a apresentação da fiança¹⁹⁴.

Quanto ao valor da fiança, a solução foi dada pelos dois parágrafos que acompanhavam o artigo. Pelo primeiro, se o mancebo afiançado não aparecesse nem apresentasse substituto, seria resgatada fiança de valor igual ao preço da substituição. Este, por sua vez, seria fixado pelo governo todo início de ano¹⁹⁵. É verdade que, na prática, como afirmou Martens Ferrão, a lei dificultava a emigração. Contudo, é difícil afirmar se ela resultava de “uma vontade de contenção”¹⁹⁶ do fluxo emigratório.

Tendo em consideração o contexto da Regeneração e o acordo que se firmou em torno de um liberalismo moderado e da Carta de 1826, há uma outra interpretação possível, sustentada por Jorge Fernandes Alves, para a obrigatoriedade da fiança quando

¹⁹² Carlos Bento. Intervenção na CD durante a discussão do projeto nº 102. *DCD*, nº 18, 24.02.1855, p. 206.

¹⁹³ Lei de 27 de julho de 1855, *apud*. ALVES, Jorge Fernandes. *Os brasileiros: emigração e retorno no Porto oitocentista*. Porto: Gráfica Reunidos, 1994, p. 162.

¹⁹⁴ Lei de 4 de junho de 1859. *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*, 1859.

¹⁹⁵ A Lei de 4 de junho de 1859 manteve o princípio das substituições e da remissão a dinheiro pelo mesmo valor da substituição. De acordo com Jorge Fernandes Alves criou-se, assim, um verdadeiro mercado de “substitutos”, o que levou ao aumento do preço oficial das remissões que triplicou no espaço de uma década (ALVES, Jorge Fernandes, *Op. Cit.*, p. 164). Como a evolução dos salários era muito mais lenta, de fato, apenas os mais abonados conseguiam arcar com a dispensa do serviço. Aos mais pobres restava emigrar antes da idade a partir da qual a fiança era obrigatória ou deixar o país à margem da lei.

¹⁹⁶ PEREIRA, Miriam Halpern. *A política portuguesa de emigração – 1850-1930*. Bauru: Edusc e Lisboa: Instituto Camões, 2002, p. 100.

do requerimento do passaporte. Para o historiador, os princípios da universalidade e da igualdade que a lei visava assegurar foram, na prática, minados pelas exceções e particularismos típicos de “uma sociedade de privilégios”. Tais privilégios já não resultavam “de um estatuto funcional”, mas sim da capacidade econômica dos indivíduos, estando, por isso, em conformidade com “os novos tempos de ascensão burguesa ao poder”¹⁹⁷.

Compreendidas as formas pelas quais se fazia a emigração clandestina, os casos que contribuíram para o consenso em torno da necessidade de a reprimir e analisadas os fatores que motivaram um dos principais gargalos à emigração legal, importa agora observar os contratos de locação de serviços, sobre os quais a lei de 20 de julho de 1855 autorizava a ingerência do Estado português.

3.2 LIVRES E CONTRATADOS: ENTRE CONTINUIDADES E RUPTURAS

Conforme já visto, o artigo 11º da lei de 20 de julho de 1855 procurou regulamentar os contratos de locação de serviços a serem executados no Brasil. Esse artigo, que autorizava a intervenção do Estado português nesses contratos, foi proposto em decorrência da notória atuação de agentes de emigração a serviço de proprietários brasileiros em Portugal, mas também da consciência de que do Norte do país começavam a emigrar indivíduos com as passagens por pagar. Os relatos enviados por agentes consulares portugueses no Brasil ajudam a compreender as diferenças então observadas entre a emigração contratada e a livre e os motivos pelos quais, para os agentes estatais portugueses, a primeira deveria receber maior atenção – muito embora, segundo as estimativas de Maria Antonieta Cruz, a “emigração clássica”¹⁹⁸ dirigida para as atividades comerciais ainda fosse majoritária na segunda metade do XIX. Somam-se aos relatos consulares, as denúncias feitas pelas autoridades locais em Portugal, que permitem compreender como se dava a atuação dos agentes de emigração que buscavam angariar trabalhadores.

Com a análise dos contratos encontrados e das observações que muitas vezes os acompanham – feitas tanto pelos cônsules quanto pelas autoridades locais – pretende-se

¹⁹⁷ ALVES, Jorge Fernandes. *Os brasileiros: emigração e retorno no Porto oitocentista*. Porto: Gráfica Reunidos, 1994, p. 161-162.

¹⁹⁸ CRUZ, Maria Antonieta. Agruras dos Emigrantes Portugueses no Brasil - contribuição para o estudo da emigração portuguesa na segunda metade do século XIX. *Revista de História*. Porto, v. VII, 1987-7, p. 7-134, p. 42.

dar continuidade à importante empreitada iniciada por Maria Antonieta Cruz, que analisou um *corpus* documental composto por contratos de locação de serviços celebrados entre 1860 e 1863, encontrados num cartório da cidade do Porto. A autora, procurando conhecer a situação laboral dos portugueses no Brasil, descreveu as principais cláusulas dos contratos, mas não pôde identificar os aspectos que mais geravam indignação junto às autoridades portuguesas. Cruz tampouco indicou os locais para onde se dirigiram esses emigrantes contratados – ela observa apenas que todos os contratados deveriam seguir para o Rio de Janeiro. Nesta parte, além de descrever as condições estipuladas nos contratos encontrados, procurar-se-á compreender por que eles causavam certa comoção, bem como conhecer as regiões brasileiras de origem dos contratantes que buscavam engajar trabalhadores portugueses.

As fontes aqui analisadas têm, portanto, um duplo interesse. Por um lado, permitem melhor observar como se configurou, em Portugal, a categoria do emigrante contratado que precisava ser tutelado pelo Estado – concepção esta que irá perdurar, pelo menos, até o fim da Monarquia Constitucional. Por outro, contribuem para a historiografia da imigração no Brasil, mostrando a presença e inserção de imigrantes não apenas na cafeicultura do estado de São Paulo, mas também nas lavouras de café do Vale do Paraíba (além de outros espaços, como o Norte do país).

Esse fato não é de menor importância. Como já foi argumentado, a ruptura de fronteiras historiográficas é fundamental para o estudo de um fenômeno em si mesmo transnacional. A forma como os imigrantes se inseriram no Brasil, num momento em que o país se afirmava no mercado mundial, certamente moldou a compreensão do fenômeno emigratório em Portugal, onde os agentes estatais cada vez mais percebiam a ex-metrópole como um fornecedor de mão de obra para a antiga colônia.

No mais, a análise de fontes que possibilitam um olhar para o Brasil a partir de Portugal permite lançar luz sobre as estratégias procuradas no país sul-americano para solucionar o problema da mão de obra. Em outras palavras, sustenta-se aqui que a atenção às fontes que apontam para uma diversidade da imigração no Brasil, em termos de locais de destino e ocupação, é fundamental para se compreender como os agentes estatais portugueses lidaram com esse fluxo emigratório e como se forjou a categoria do emigrante contratado, sobre o qual deveria recair a tutela do Estado, em oposição ao livre.

Pretende-se, assim, aproximar e conectar duas unidades de análise usualmente construídas de forma apartada: de um lado, o conturbado processo de transição da mão de obra escravizada para a livre no Brasil; de outro, a forma como, em Portugal, a

emigração para o Brasil foi entendida e abordada. Com isso, almeja-se superar o nacionalismo historiográfico das interpretações sobre as políticas emigratórias portuguesas. Interpretações essas que raramente relacionam as medidas adotadas na matéria ao conhecimento que se tinha, em Portugal, acerca da inserção dos imigrantes na principal sociedade de acolhimento e limitam-se a vê-las como o resultado direto dos interesses da classe dominante.

3.2.1 Comerciantes e lavradores; minhotos e insulares

As notícias que chegavam do Brasil mostravam que as mudanças políticas vividas por Portugal no início dos anos 1850 tiveram pouco (ou nenhum) efeito sobre os fluxos emigratórios com destino à ex-colônia, de modo que o teor dos ofícios enviados no início da década de 1850 pelo cônsul de Portugal no Rio de Janeiro, João Baptista Moreira, segue o mesmo daquele verificado nos anos 1840¹⁹⁹, com uma diferença: o volume da emigração parecia crescer. Em 1852, Moreira comunicava ao ministro dos Negócios Estrangeiros que, em todo o ano de 1851, entraram 6.453 portugueses no Rio de Janeiro²⁰⁰. O número superava em 2.331 indivíduos aquele registrado no ano de 1850, de modo que se registrava um recorde no ingresso de portugueses na corte desde a Independência do Brasil. Assim como já vinha acontecendo, muitos desses imigrantes, sobretudo os provenientes dos Açores, eram forçados a engajar seus serviços para pagarem as passagens.

Esses serviços, aos olhos do cônsul, não eram onerosos, pois esses indivíduos encontravam “sustento [...] por um determinado tempo, durante o qual aprendem o que necessitam para principiarem a ganhar bons salários logo que concluem os seus engagements”²⁰¹. Muito embora Moreira estivesse convencido de que os contratos seriam mais favoráveis se assinados em sua presença – o que raramente acontecia pois “logo que desembarcam, cada um faz o que quer” –, o resultado, em geral, era que “depois da sujeição, ou mesmo algumas privações”²⁰², a maioria prosperava.

¹⁹⁹ Para mais detalhes sobre os relatos acerca da imigração portuguesa no Brasil redigidos por João Baptista Moreira, ver: GALVANESE, Marina Simões. Imigrantes açorianos na transição da escravatura para o trabalho livre no Brasil (décadas de 1830 e 1840). *Revista de História*. No prelo.

²⁰⁰ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a Antônio Aloísio de Atouguia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 12.02.1852. AHD, correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 539.

²⁰¹ Idem.

²⁰² Idem.

Quanto aos emigrantes que vinham do Porto (“a máxima parte da nossa emigração”), o cônsul assegurava que os rapazes seguiam para o comércio “a que vêm destinados” e os “homens de todos os ofícios, trabalhadores sóbrios e assíduos” achavam serviço rapidamente com “bons jornais” e em três ou quatro anos ficavam aptos a seguir de volta para a pátria²⁰³. Em outros ofícios de 1852, o cônsul referiu novamente o número elevado de entradas na corte, apesar das notícias sobre a febre amarela²⁰⁴. A epidemia vitimava muitos portugueses e justificava medidas como a quarentena dos recém-chegados na Ilha de Sapucaia, onde eram recebidos e alimentados até que o flagelo cessasse²⁰⁵.

Moreira atribuía a emigração às notícias que chegavam do Brasil, onde se sentia “a necessidade urgente de braços, pelo constante crescimento do comércio e indústria”, de modo que era raro o indivíduo que, ao chegar, não encontrava arrumação “segundo seu préstimo para o comércio ou para trabalhador do campo”²⁰⁶. Aqueles com “ofícios mecânicos” eram, por sua vez, encaminhados para as “imensas obras de engrandecimento constante desta cidade e província”²⁰⁷. De acordo com o cônsul, portanto, a população que sobrava no reino buscava melhor sorte no Brasil e quase sempre alcançava o intento.

Os açorianos eram os que mais sofriam, por não trazerem a passagem paga. No entanto, a “maior necessidade de braços” tornaria os contratos de locação de serviços “mais vantajosos” porque o “tempo por que se ajusta[vam]m a servir” diminuía de um ano para oito ou dez meses “com cama, mesa, roupa de trabalho e tratamento em moléstias leves”²⁰⁸. O cônsul afastava, então, as suspeitas de ‘escravatura branca’, afirmando que “se algumas vezes têm havido abusos dos patrões, muitos mais têm praticado os locatários, que deixam de cumprir os contratos por motivos fúteis, e em geral, porque essa

²⁰³ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a António Aloísio de Atouguia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 12.02.1852. AHD, correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 539.

²⁰⁴ Segundo Sidney Chalhoub, a febre amarela esteve ausente do Brasil na primeira metade do século XIX, o que alimentou, por algum tempo, a “crença generalizada de que tal doença encontrava um limite claro para a sua propagação na linha equatorial” (CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2017, p. 70). No entanto, essa certeza dissipou-se quando, no verão de 1849-1850, um terço dos habitantes do Rio de Janeiro contraíram febre amarela. Ainda de acordo com o historiador, “o número oficial de mortos nesta primeira epidemia chegou a 4160 pessoas, mas tudo indica que o total foi consideravelmente subestimado. Houve quem falasse em 10 mil, 12 mil, 15 mil vítimas fatais. A febre amarela reapareceu regularmente nos verões seguintes, provocando sempre a fuga apressada dos habitantes mais abastados da capital”. (Idem, p. 71).

²⁰⁵ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao visconde de Almeida Garret, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 14.05.1852. Loc. Cit.

²⁰⁶ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao visconde de Almeida Garret, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 06.08.1852. Loc. cit.

²⁰⁷ Idem.

²⁰⁸ Idem.

gente não tem a educação de moralidade, a sobriedade dos homens da província do Minho”²⁰⁹.

Já foi observado que Moreira possuía uma postura relativamente branda e positiva com relação à emigração, por motivos de ordem pessoal, pois fora acionista da SPCRJ. Deixando de lado seu posicionamento preconceituoso em relação aos açorianos, são as boas condições de trabalho vividas por muitos imigrantes que ajudam a explicar o aumento da emigração portuguesa para o Brasil na década de 1850. Se a Regeneração em Portugal e o início do fontismo foram incapazes de travar a emigração, a modernização conservadora vivida pelo Brasil atraía muitos portugueses.

Em 1853 a emigração rumo ao Rio de Janeiro atingiu um novo recorde, registrado por Moreira num ofício de fevereiro 1854, pelo qual informava o ingresso de 8329 indivíduos na corte ao longo de todo aquele ano²¹⁰. O cônsul seguia atribuindo “as vantagens que hoje se conseguem” nos contratos à “falta de população que ora se sente em consequência da cessação do tráfico”²¹¹. Por isso, se o preço da passagem aumentava, era menor o tempo de serviço para arcar com o valor dos fretes²¹², não sendo possível aos imigrantes conseguirem condições melhores, pois já eram muitíssimo favoráveis²¹³.

Em junho de 1853, o cônsul mostrava-se satisfeito com o cumprimento, por parte das autoridades das ilhas, das medidas adotadas pelo governo, afirmando que “os contratos feitos para o pagamento das passagens” eram legalmente celebrados “por tabelião e remetidos oficialmente”²¹⁴. Evitavam-se, assim, “os abusos que anteriormente se praticaram”²¹⁵. Tendo chegado vários navios provenientes dos Açores, Moreira indagou os recém-chegados acerca dos fatores que os impeliram a emigrar e concluiu que a saída de tanta gente devia-se ao espantoso “acréscimo de população em todos os anos” e à “muitíssima falta de trabalho para quem necessita”²¹⁶.

²⁰⁹ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao visconde de Almeida Garret, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 06.08.1852. AHD, correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 539.

²¹⁰ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 09.02.1854. Loc. Cit.

²¹¹ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 14.02.1853. Loc. Cit.

²¹² Idem.

²¹³ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 15.03.1853. Loc. Cit.

²¹⁴ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 12.06.1853. Loc. Cit.

²¹⁵ Idem.

²¹⁶ Idem.

Os passageiros inquiridos mencionaram também “o grande número de bens vinculados nos Açores, os poucos terrenos baldios que existem, o excessivo preço dos arrendamentos e o pouco comércio”²¹⁷ de trigo com o continente do reino e “mesmo de outras produções para o estrangeiro”, porque a maior parte das laranjeiras foram destruídas²¹⁸. O cônsul ouviu ainda que “a emigração para este país tem muito menos inconvenientes”²¹⁹ que aquela para os Estados Unidos, devido à semelhança de religião, costumes e linguagem, além da existência de parentes e amigos já estabelecidos no Rio de Janeiro que enviavam remessas de dinheiro para a pátria, servindo de exemplo positivo. Quanto aos emigrantes provenientes da Madeira, o cônsul tinha poucas informações pois a maioria não ajustava seus contratos no consulado, mas seguia diretamente para o interior da província, onde se dedicavam à lavoura, visto que emigravam já contratados por fazendeiros que os mandavam buscar²²⁰.

Ainda de acordo com os relatos do cônsul, o tratamento que os passageiros recebiam a bordo dos navios era majoritariamente positivo, havendo poucas queixas. Contudo, em outubro de 1853, Moreira informava a chegada de 197 passageiros provenientes das ilhas Terceira e de São Miguel, transportados pelo bragamim brasileiro ‘Amizade’, os quais registraram o péssimo tratamento que tiveram a bordo, tanto por falta de mantimentos quanto de comodidades. Por isso, o cônsul julgava conveniente que o ministro do Reino desse ordens às autoridades dos Açores para que não deixassem embarcar ninguém sem que os navios, inclusive os de bandeira estrangeira, fossem examinados antes da partida²²¹.

²¹⁷ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 12.06.1853. AHD, correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 539.

²¹⁸ A plantação de laranja, relevante para a economia açoriana, sofreu uma crise entre as décadas de 1840 e 1860 decorrente da proliferação de uma praga conhecida por diversos nomes, dentre eles, “cochonilha das laranjeiras”, “piolho da casca” e “bicho do Faial”. Nas palavras de Ana Isabel Queiroz e Daniel Alves, “de acordo com um relato de 1843, a introdução acidental do *Coccus hesperidum* numa das quintas da Horta (Faial) foi consequência da plantação de uns arbustos importados por Charles W. Dabney, cônsul americano nessa cidade e maior comerciante da ilha” [QUEIROZ, Ana Isabel e ALVES, Daniel. Praga e poder: história do “devorista das laranjeiras” (Açores, Portugal, 1840-1860). *Análise Social*. Lisboa, nº 231, 2019, p. 226-254, p. 230]. Depois de espalhar-se para as ilhas do Pico e São Miguel, a presença da praga foi confirmada na Ilha Terceira em 1850. Ainda segundo os autores, já “no início da década de 1840, a proliferação da praga tinha trazido prejuízos graves aos lavradores do Faial” (idem, p. 234), o que provocou a redução da exportação das laranjas.

²¹⁹ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 12.06.1853. Loc. Cit.

²²⁰ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 12.08.1853. Loc. Cit.

²²¹ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 13.10.1853. Loc. Cit.

Um mês depois, o cônsul comunicava que muitos dos 372 passageiros conduzidos pela galera ‘Flora’, proveniente do Porto, ignoravam que haviam sido engajados para ganhar 12\$000 por mês pelo período de oito meses e meio “com casa e sustento, recebendo mensalmente 4\$000 e ficando os 8\$000 restantes para amortizar”²²² o valor das passagens e outros adiantamentos. O cônsul, contudo, não deu relevância a esse fato por considerar que os referidos contratos não eram vexatórios, mas de muita “vantagem para todos que querem vir procurar fortuna neste país”²²³. Essa informação é relevante menos pelo juízo do cônsul acerca dos contratos e mais por apontar uma mudança qualitativa na emigração do Norte de Portugal, que começava a atingir também aqueles sem condições de arcar com os custos das passagens e que, portanto, precisariam prestar serviços no Brasil para pagar o transporte. O modo de emigrar, tantas vezes associado à ‘escravatura branca’, deixava de ser restrito aos Açores e se alastrava para o continente.

No entanto, se esse alastramento começava a se sentir, o resumo da emigração de 1853 enfatizava as mesmas inserções dos portugueses provenientes do Porto e dos Açores na corte brasileira. Os últimos ainda eram os que, majoritariamente, emigravam sem passagens pagas, com a obrigação de sujeitar seus serviços a quem se dispusesse a pagá-las. Ainda assim, segundo o cônsul, “essa gente” era “mais feliz aqui do que em sua terra”. Ressentindo-se, no início, da “miséria em que viviam nas Ilhas, à maior parte é[ra] necessário vestir e educar por não conhecer nenhuma qualidade de serviço”²²⁴. Segundo o cônsul:

Em regra geral, um criado de servir não ganha menos de 12\$000 réis mensais, com cama, mesa, roupa lavada e tratamento em caso de moléstias leves, e

²²² João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 09.11.1853. AHD, correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 539.

²²³ Idem.

²²⁴ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 09.02.1854. Loc. Cit. Sobre a origem portuguesa de muitos feitores na cafeicultura do Vale do Paraíba, ver: McCANN, Bryan Daniel. *The whip and the watch: overseers in the Paraíba Valley, Brazil. Slavery and Abolition*. Londres, vol. 18, nº 2, ag. 1997, p. 30-47. Nas palavras do autor: “The Vassouras criminal cases suggest that the vast majority of these overseers were Portuguese immigrants. Francisco Soares Macedo, for example, was from the Ilha de São Miguel in the Azores. Antonio da Silva Almeida, *feitor* on a neighbouring plantation and a witness in Macedo’s case, was from the same island. Bento Luis Martins was also Azorean, from Ilha Terceira. Many came from the mainland, as well, such as Jerónimo Siqueira Vasconcellos, from Santiago de Píaes, and Manoel Gonçalves, from Porto [...]. Indeed, in a sample of forty Vassouras criminal cases involving slaves, I located fourteen overseers, twelve of whom were Portuguese immigrants. The sample is small, but so lopsided that it cannot be ignored, and it corresponds to anecdotal evidence. In a 1858 letter, for example, the planter Lacerda Werneck noted both the predominance of Portuguese among *feitores* and their irritating tendency to shift from one post to another [...]. Secondary evidence adds further support: in his study of the Vassouras plantations, Stanley Stein called attention to the vast influx of indigent Azorean immigrants at mid-century, and referred to the ‘Portuguese so often hired as overseers’” (p. 40).

daqui para cima conforme a sua aptidão. Os homens trabalhadores do campo, este mesmo salário, algum interesse em produtos de lavoura, bom sustento e tratamento no caso de moléstia, servindo pela maior parte para feitores de escravos, e quando são muitos, trabalham em separado. Os de ofício contratam-se quase sempre por jornais fixos. As mulheres têm constantemente arranjos domésticos de boas soldadas ou salários conforme seu merecimento e préstimo²²⁵.

As boas condições laborais deviam-se à falta de braços mas também ao fato de estar “evidentemente reconhecido que o braço do homem branco e livre é muito superior”²²⁶. Fosse pelo motivo que fosse, o cônsul constatava que quem cumpria com seus contratos e se comportava bem ficava habilitado a “fazer estabelecimentos próprios” ou a se retirar para seu país.

Os do Porto ou Viana do Castelo “são os que sempre avultam mais”. Quase todos emigravam com “as passagens pagas”, estando livres para “procurar o serviço ou arrumação que mais lhes convém”²²⁷. Chegando bem vestidos e “com roupa suficiente para os primeiros tempos” esses emigrantes, em geral, “dedicam-se ao comércio de qualquer natureza que seja”, sendo “raríssimos os criados de servir”. Ainda segundo Moreira, era “incrível” que, “entrando, muitas vezes, 300 pessoas em um navio, dois ou três dias depois procura-se um trabalhador e não se encontra”²²⁸.

Nos primeiros dias de 1855, o cônsul calculava terem entrado na capital do Império, em 1854, 7215 portugueses, número inferior ao verificado em 1853²²⁹. Tirando isso, pouco tinha a acrescentar, de modo que se limitou a recapitular as informações que já haviam sido fornecidas: do Porto e de Viana do Castelo provinha a maior parte dos emigrantes com passagens pagas para se dedicar ao comércio e aos ofícios mecânicos; os açorianos emigravam com a dívida da passagem por pagar; o desejo de obter melhor fortuna e as condições do Brasil eram as principais causas da emigração.

Com relação aos contratos a serem celebrados no local de destino, o cônsul do Rio de Janeiro ressentia-se de, muitas vezes, serem assinados sem sua interferência, por intermédio exclusivo dos próprios capitães e consignatários dos navios. Aos olhos do

²²⁵ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. AHD, correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 539.

²²⁶ Idem.

²²⁷ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 09.02.1854. Loc. Cit.

²²⁸ Idem.

²²⁹ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 04.01.1855. Loc. Cit.

cônsul, essa situação era lesiva para os imigrantes que, recém-chegados, desconheciam os costumes do país e, na pressa por encontrar quem lhes pagasse as passagens, acabavam aceitando condições desvantajosas. Visando evitar esse tipo de situações, o cônsul enviava circulares aos capitães dos navios que atracavam no porto do Rio de Janeiro transportando portugueses com passagens por pagar para que fossem encaminhados ao consulado para a celebração do contrato de locação de serviços.

A autoridade consular, contudo, era insuficiente para forçar os capitães a cumprirem essa recomendação. Assim, em março de 1855²³⁰, chegou da Ilha Terceira o bergantim 'Prenda', transportando 163 passageiros. À revelia dos esforços consulares, o capitão acertou os contratos de muitos dos que lhe deviam a passagem sem a participação do cônsul, razão pela qual, segundo Moreira, esses contratos eram desvantajosos e estabeleciam o tempo de serviço entre 12 e 18 meses. Dentre os passageiros transportados a bordo do 'Prenda', alguns poucos celebraram seus contratos no consulado. Foi o caso de Maria Ignácia, obrigada ao pagamento de 120\$000 pela viagem e contratada por Antônio Gomes Pereira para servir por 14 meses, auferindo 2\$000 mensais para gastos eventuais, além de comida, roupa e tratamento em casos de moléstia. José Gonçalves e Manoel José Bittencourt foram contratados por dois anos para aprenderem o ofício de charuteiros, recebendo 30\$000 anuais, além das condições corriqueiras de cama e mesa. Antônio da Costa e João Pereira Gil foram contratados para serviços domésticos por dois anos, auferindo 60 réis no primeiro ano e 120 no segundo, com cama e mesa e André Moniz foi contratado por Carvalho & Faria, também por dois anos, recebendo 2:000 por mês, com as mesmas condições²³¹.

Segundo o cônsul, a realização dos contratos no consulado era importante, também, para que se conhecesse o paradeiro dos imigrantes portugueses, uma vez que, pelo decreto nº 1.531, de 10 de janeiro de 1855, o governo imperial pusera fim à obrigatoriedade de os estrangeiros obterem um título de residência (vide cap. 4). Ou seja, enquanto as autoridades portuguesas almejavam conhecer o destino dos portugueses residentes no Brasil e interferir nos contratos por eles celebrados, o governo brasileiro facilitava a permanência de estrangeiros no país e os dispensava da ingerência dos cônsules dos países de origem. Ao lado dos interesses imperiais, atuavam as condições

²³⁰ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 02.03.1855. AHD, correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 539.

²³¹ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 02.03.1855. Loc. Cit.

econômicas mais favoráveis no Brasil do que em Portugal, bem como as redes familiares e de compadrio formadas nos anos anteriores e que atraíam portugueses para a ex-colônia.

Assim, a emigração crescia e superava recordes. Aos poucos, alterava-se a tendência geral dos minhotos para emigrar com as passagens pagas e dos açorianos para se fazerem contratar na chegada ao Brasil. Cada vez mais portugueses embarcavam já com acordos e contratos de locação de serviços celebrados antes da partida, como resultado da atuação de agentes e procuradores de fazendeiros nos distritos portugueses. Esses engajamentos não passaram despercebidos das autoridades consulares ou locais.

3.2.2 Agentes, contratos, companhias e engajadores

A partir da década de 1850, a busca das elites brasileiras por trabalhadores europeus se intensificou e diversificaram-se os modos de inserção desses imigrantes no Brasil. A procura por mão de obra não foi a única razão para o engajamento de europeus. A ocupação e o povoamento de terras distantes com objetivos de defesa do território nacional também motivaram a formação de companhias de colonização que atuavam em Portugal e geravam desconfiança entre as autoridades locais lusitanas.

Esta seção, além de apresentar as diversas modalidades de contratos e de melhor esclarecer as bases em que eram realizados, visa demonstrar como as autoridades portuguesas lidaram com a realidade de cidadãos lusitanos contratados para prestar serviços no Império do Brasil. Conforme ficará claro, não havia dispositivos legais que impedissem essas contratações, que rapidamente conferiram mais densidade ao termo ‘escravatura branca’, o que confirma a persistência e flexibilidade desse discurso criado anos antes. Alguns dos exemplos apresentados ocorreram antes da aprovação da lei de 1855 e contribuíram para a compreensão da necessidade de se regulamentar esses contratos por meio do artigo 11º da mesma lei; outros ocorreram quando a lei já se encontrava em vigor, o que criou problemas legais, por exemplo, à atuação da Sociedade Central de Colonização em Portugal.

Em julho de 1854, o ministro dos Negócios Estrangeiros chamava a atenção do MR para um ofício enviado pelo cônsul de Portugal na Bahia, que informava acerca de um acordo feito entre o brasileiro Francisco Marques Rodrigues e o governo da província

do Maranhão para o estabelecimento de uma colônia agrícola naquela província²³². De acordo com o cônsul, Rodrigues propunha-se a buscar açorianos para a fundação da referida colônia. No entanto, os contratos, “além de injuriosos à nação portuguesa”, não seriam vantajosos aos contratados, que se subtrairiam a eles para serem, depois, “compelidos pela força à satisfação dos seus ajustes como se fossem escravos”²³³.

O cônsul alertava que não era “por meio de contratos daquela natureza que alguém enriquece no Brasil”²³⁴. Acerca do assunto, o secretário do MR observou a “confiança com que o tal Francisco Marques Rodrigues conta[va] entre os açorianos”²³⁵, razão pela qual acreditava que, nas ilhas, estavam “as coisas preparadas sistematicamente por agentes aliciadores para atrair astuta e fraudulentamente os colonos”²³⁶.

Pelo contrato celebrado entre Rodrigues e a presidência da província do Maranhão, a primeira colônia a ser fundada com europeus e açorianos chamar-se-ia Petrópolis e contaria com 200 colonos de todas as idades e ambos os sexos²³⁷. O governo poderia engajar os colonos que precisasse “para qualquer serviço”²³⁸, mediante indenização dos valores de transporte e outros adiantamentos feitos pelo empresário acrescidos do valor de 10\$000 réis por cada indivíduo. Ademais, o governo concederia um empréstimo de 70\$000 réis por colono introduzido na província. O empresário faria as diligências necessárias ao ingresso de artífices de diferentes ofícios, inclusive agrícola, e ficava obrigado a demarcar as datas de terras da colônia e a dividir os lotes.

O contrato de engajamento previa o adiantamento dos custos de transporte e outras despesas aos colonos, bem como a concessão de um lote de terra de 2.500 braças quadradas, onde construiriam as suas casas. Até a primeira colheita, o empresário se comprometia a suprir os colonos em suas necessidades, inclusive com o fornecimento de sementes, animais e arados. Era obrigatório o plantio de café em 1/8 do terreno ocupado. Os demais gêneros seriam algodão, mandioca, arroz e fumo. Para ressarcir o empresário das despesas, os colonos ficavam obrigados a entregar anualmente um quarto do valor dos gêneros colhidos até quitarem completamente suas dívidas, a menos que os ditos

²³² José Agostinho de Sales, cônsul de Portugal na Bahia. Ofício ao visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Bahia, 14.06.1854. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 9, mç. 3268, proc 50.

²³³ Idem.

²³⁴ Idem.

²³⁵ Olímpio Joaquim de Oliveira, secretário do MR. Lisboa, 28.07.1854. Loc. Cit.

²³⁶ Idem.

²³⁷ Contrato para o estabelecimento de colonos agrícolas celebrado com Francisco Marques Rodrigues. Maranhão, 08.04.1854. Loc. Cit.

²³⁸ Contrato para o estabelecimento de colonos agrícolas celebrado com Francisco Marques Rodrigues. Maranhão, 08.04.1854. Loc. Cit.

gêneros não excedessem a quantidade necessária ao consumo próprio. Quitada a dívida, seriam passados títulos de aforamento perpétuo aos colonos, que poderiam cultivar as terras por si ou por meio de assalariados, mas nunca de escravizados.

Tendo conhecimento desse contrato, e das ponderações feitas pelo cônsul na Bahia, Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino, emitiu a portaria de 5 de agosto de 1854 aos governos civis, enviada juntamente com uma cópia do contrato para que se divulgasse, aos possíveis interessados, os perigos de “se deixarem iludir por tão falazes promessas”²³⁹. Obedecendo às ordens superiores, o governador civil de Coimbra fez publicar no jornal o contrato para a fundação de colônias agrícolas no Maranhão²⁴⁰.

O jornal estabeleceu uma nítida diferença entre a emigração livre e a contratada. Depois de considerar “espantosa” e “ruinosa” a emigração “que desfalca este país, levando-lhe talvez os mais proveitosos braços, com grave prejuízo da agricultura e da indústria”²⁴¹, considerou aquela que se fazia de forma engajada como uma “odiosa exploração do homem” e chamou-a “escravatura branca”²⁴². Depois de resumir as condições do contrato (chamando a atenção para a entrega de parte da produção ao empresário), o autor comparou “a situação do colono ou servo branco” à do “aventureiro livre e senhor de si”, capaz de “escolher a profissão que mais lhe apraz”²⁴³. A diferença foi assim resumida: “O aventureiro joga a vida pela fortuna, mas joga-a por sua conta. O colono joga-a por conta de outrem, em proveito de quem abdicou o livre-arbítrio”²⁴⁴. Por considerar o contrato humilhante, o jornal fazia essas considerações de modo a lembrar aos incautos “que quando deix[ass]em a pátria para tentarem fortuna” que fosse “ao menos de cabeça erguida, como cidadãos livres e não como escravos”²⁴⁵.

Fica clara aqui a desconfiança que pairava sobre engajadores que, se beneficiando do contrato de um grande número de indivíduos, não abdicariam de recorrer a falsas promessas, as quais transformariam os portugueses em “servos” e “escravos brancos”. Assim, se não se podia evitar a emigração que, ao menos, os portugueses deixassem o país de forma livre, sem contratos ou dívidas. É evidente que o conselho servia apenas

²³⁹ Ofício do governador civil de Ponta Delgada. Resposta à portaria de 5 de agosto de 1854, do MR. Ponta Delgada, s/d (agosto de 1854). ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 9, mç. 3268, proc 50.

²⁴⁰ José Maria da Silva Leal, governador civil de Coimbra. Ofício a Rodrigo da Fonseca Magalhães. Coimbra, 23.08.1854. Loc. Cit.

²⁴¹ *O Lidador*. Coimbra, nº 15, 16.08.1854. Loc. Cit.

²⁴² *Idem*.

²⁴³ *O Lidador*. Coimbra, nº 15, 16.08.1854. Loc. Cit.

²⁴⁴ *Idem*.

²⁴⁵ *Idem*.

para os indivíduos com alguma posse, capazes de arcar com os custos da viagem. Para as camadas economicamente mais desfavorecidas da sociedade, não havia outra saída senão se endividar e pagar os valores adiantados com trabalhos no Brasil.

Para além de informar e aconselhar a população, o governo não podia tomar medidas mais drásticas, como proibir a celebração de semelhantes contratos, conforme ponderou o procurador geral da Coroa. A opinião do procurador sobre a matéria foi solicitada em 1855, quando um agente da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas (CNCA) percorria o Porto em busca de colonos para a província do Pará.

A CNCA foi criada em 1852 pelo barão de Mauá que recebeu do governo do Império o monopólio sobre a navegação na bacia do rio Amazonas²⁴⁶. Em 1854, o contrato com o governo foi alterado e Mauá abriu mão do monopólio em troca de subvenções estatais e concessão de terras nas margens do rio para estabelecimentos agrícolas e “doze colônias, de pelo menos seiscentos colonos cada uma”²⁴⁷. Foi visando cumprir essa promessa que a companhia passou a recrutar colonos no Norte de Portugal.

A atuação do agente da companhia não passou despercebida pelo governador civil do Porto, barão de Vallado, que comunicou ao ministro do Reino “que concorria a esta cidade grande número de pessoas das aldeias [...] de ambos os sexos e de todas as idades com o fim de se engajarem como colonos para o Pará”²⁴⁸. Pelas averiguações realizadas,

²⁴⁶ Conforme demonstraram Vitor Marcos Gregório e Almir Chaiban El-Kareh, na década de 1850, estava vivo no Brasil um debate acerca da livre navegação da bacia hidrográfica do Amazonas. Para o Império brasileiro, defensor da livre navegação na bacia do Prata, a abertura da bacia do Amazonas arriscava a perda da posse da região para países como Inglaterra, França e sobretudo os Estados Unidos. Segundo El-Kareh, “a Amazônia, por sua posição geográfica e por sua extensão fluvial parecia destinada a ligar comercialmente as nações estrangeiras, e particularmente os Estados Unidos” (EL-KAREH, Almir. A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira: ‘o imaginado grande banquete comercial’. *Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica*, 2003, p. 2). No entanto, o governo brasileiro, “incapaz de ocupar e desenvolver” (Idem, ibidem) a região, procurou isolá-la por reear a ameaça estrangeira. No início dos anos 1850, o assédio da diplomacia norte-americana cresceu e forçou o governo a agir. Em setembro de 1850, “o governo imperial regulamentava a venda de terras devolutas às margens do rio Amazonas onde ficava proibido o estabelecimento de núcleos de população estrangeira sem licença do governo” (Idem, p. 5). Com isso, esperava-se afastar os interesses e os imigrantes. Mas não era suficiente. Era preciso ocupar a região. Com resumiou El-Kareh: “naquele momento, contrariamente à política de imigração e colonização formulada para o restante do país, com fins puramente econômicos e sociais, a questão da colonização da Amazônia era, antes de tudo, política” Idem, p. 13). Era uma questão de soberania nacional. Foi visando atingir esse objetivo que o governo negociou a criação da CNCA com o barão de Mauá. Sobre o assunto, ver também: GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano: a navegação do rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro (1838-1867)*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo, 2008.

²⁴⁷ EL-KAREH, Almir. A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira: ‘o imaginado grande banquete comercial’. *Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica*, 2003, Op. Cit., p. 15.

²⁴⁸ Barão de Vallado, governador civil do Porto. Ofício a Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Porto, 01.01.1855. ANTT/MR/3ª Direção/1ª Rep; correspondência recebida, livro 9, mç. 3274, proc. 401.

o barão constatou a existência de uma “agência da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, no Brasil, da qual é presidente o barão de Mauá”²⁴⁹. O governador interrogou o agente, Francisco Pinto de Miranda, acerca das condições dos ditos engajamentos.

De acordo com o contrato apresentado por Miranda, a CNCA antecipava aos interessados o valor das passagens e demais gastos necessários à viagem²⁵⁰. Aqueles que satisfizessem o pagamento em até três dias depois do desembarque estariam desligados da companhia e poderiam dispor livremente de si. Os demais, ficavam “obrigados a ir trabalhar à ordem dela, conforme as forças de cada um, ou à ordem do governo, para qualquer parte da referida província do Pará em geral e, em especial, para a colônia de Óbidos pelo prazo de dois anos”²⁵¹.

Os colonos iriam auferir 800 réis diários ou dezoito mil réis mensais, sem o respectivo sustento. Os pedreiros, ferreiros ou carpinteiros receberiam de mil a dois mil réis diários. As mulheres e menores de 12 anos receberiam o salário que parecesse “razoável à companhia”²⁵², mas nunca inferior a 300 réis diários às primeiras e 120 réis diários aos segundos. Mensal ou semanalmente, seria deduzida parte dos vencimentos para amortecer a dívida com a companhia, que se obrigava a auxiliar os colonos, protegê-los nas moléstias e a conceder descanso conforme “o uso e estilo da terra”²⁵³.

Das condições propostas, chama a atenção uma mudança observada no período de trabalho a que ficavam sujeitos os contratados. Do interrogatório realizado pelo governador civil, consta que os engajados trabalhariam para a companhia pelo período de três anos, e não dois, como aparece no contrato. É provável que essa mudança tenha resultado da pressão do governo português.

Vale, ainda, observar que os engajados não eram obrigados a trabalhar para a companhia, para o Estado e tampouco na colônia de Óbidos. A CNCA se dispunha a transportar ao Pará quem pudesse ressarcir-la dentro de três dias após a chegada ao destino, ou seja, indivíduos com familiares e amigos na província, dispostos a arcar com os custos da viagem. Muito embora nada impedisse esses indivíduos de abandonarem a região, nota-se que o importante era garantir o afluxo de pessoas para o Norte do Brasil. Importa

²⁴⁹ Barão de Vallado, governador civil do Porto. Ofício a Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Porto, 01.01.1855. ANTT/MR/3ª Direção/1ª Rep; correspondência recebida, livro 9, mç. 3274, proc. 401.

²⁵⁰ Contrato com a CNCA, 1855. Loc. Cit.

²⁵¹ Idem.

²⁵² Idem.

²⁵³ Idem.

observar, ainda, que os salários – mensais ou diários – dependiam do sexo, da idade e das habilidades dos colonos, obrigados a arcar com o próprio sustento e a ressarcir os valores adiantados para a viagem.

As condições declaradas no interrogatório (com o período de três e não dois anos de serviço) foram encaminhadas para análise do procurador geral da Coroa. Segundo o procurador, lei alguma do reino vedava o contrato tal como estava redigido, sendo, portanto, “lícito a cada um alugar os seus serviços ou trabalho pessoal pelo tempo que lhe parecer, e para o fim e com as condições que quiser”²⁵⁴.

O procurador referiu o artigo 145º da Carta de 1826, lembrando que a qualquer um era permitida a saída do reino “como lhe convenha, levando consigo os seus bens e guardados os regulamentos policiais”²⁵⁵. O parecer lembrava, ainda, que pela Carta era permitido fazer tudo aquilo que a lei não proibisse, razão pela qual seria impossível impedir os portugueses de celebrarem semelhante contrato. Por fim, o procurador recomendava que o governo propusesse uma medida relativa ao assunto ao poder legislativo. Fica claro que por maiores que fossem as desconfianças com a emigração contratada, ela não poderia ser impedida, apenas regulamentada.

Assim, o ministro do Reino encaminhou uma portaria ao governador civil do Porto ordenando que nenhum cidadão fosse autorizado a se contratar com o agente da CNCA senão em sua presença. Para tanto, deveriam provar, por documentos “poderem dispor livremente de si”²⁵⁶. A lista dos documentos exigidos incluía, para os homens: prova de serem maiores de 25 anos e estarem livres de crimes; no caso dos menores, autorização dos pais, tutores ou curadores e prova de estarem isentos do recrutamento. Das mulheres que pretendessem emigrar sem a companhia dos maridos, exigia-se autorização marital ou parental. A portaria determinava, ainda, que à saída de navios transportando colonos, se realizasse rigorosa fiscalização para obstar à emigração clandestina, procedendo-se contra os infratores (tantos os próprios emigrantes, quanto os capitães dos navios) nos termos dos regulamentos policiais – a lei repressiva da emigração clandestina não havia, ainda, sido sequer redigida pelo ministro do Reino.

²⁵⁴ Parecer do procurador geral da Coroa, 24.02.1855. ANTT/MR/3ª Direção/1ª Rep; correspondência recebida, livro 9, mç. 3274, proc. 401.

²⁵⁵ Idem.

²⁵⁶ Portaria do Ministério do Reino de 05.02.1855. Loc. Cit.

Pela lista de embarcados no navio Tapajós²⁵⁷ com destino ao Pará, sabe-se que mais de 126 indivíduos (com filhos e esposas) viajaram às custas da CNCA em abril de 1855. No entanto, esta foi apenas uma viagem. Segundo El-Kareh, a primeira experiência colonizadora da CNCA contou com “1091 colonos, dos quais 30 chineses e os demais portugueses”, mas acabou fracassando, levando o governo a “reconhecer que a ocupação da região devia ser feita pelo aproveitamento da população local”²⁵⁸.

Não era apenas rumo ao Norte do Brasil que se deslocavam os emigrantes portugueses. Pelo contrário, a maioria preferia o Sudeste, região economicamente mais dinâmica do Império graças ao *boom* do café, na qual se encontrava a corte, destino dos portugueses desde o início do XIX.

Uma vez mais, é pelas palavras do cônsul João Baptista Moreira que se sabe que muitos portugueses desembarcados no Rio de Janeiro trabalhavam na lavoura, sobretudo nas fazendas de café do Vale do Paraíba. Ainda em 1845, Moreira comunicava a entrada do patacho português ‘Oliveira’ com 158 passageiros provenientes da ilha de São Miguel e da barca ‘Cidade d’Angra’, com 391 portugueses vindos da ilha Terceira. De acordo com o cônsul “os engajamentos da maior parte dessa gente têm se feito muito regularmente, contratando-se até alguns para trabalharem como lavradores de café e açúcar, dando metade do rendimento de suas lavouras ao proprietário das terras”²⁵⁹. Esse tipo de acordo foi se tornando mais comum ao longo da década de 1850, quando a parceria se disseminou entre fazendeiros do Brasil.

Em 1853, João Baptista Moreira afirmava que, naquele ano, “os da Madeira” emigraram em “maior quantidade”²⁶⁰. Majoritariamente, vinham ao Brasil famílias “por encomendas de patrícios” com “bons estabelecimentos agrícolas no interior dessa província”²⁶¹. Em outro ofício de 1854, o cônsul comunicava a entrada de um navio

²⁵⁷ A CNCA mandou construir o vapor em Liverpool, conforme comunicado pelas autoridades diplomáticas portuguesas na Inglaterra. Apesar de possuir 200 beliches para passageiros, a Intendência da Marinha do Porto calculou que, pelas leis portuguesas, o navio não poderia conduzir mais de 108 passageiros. O impasse foi resolvido com a interferência do ministro plenipotenciário do Brasil em Lisboa, o que demonstra o empenho do governo imperial na colonização da bacia do rio Amazonas.

²⁵⁸ EL-KAREH, Almir. A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira: ‘o imaginado grande banquete comercial’. *Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica*, 2003, p. 16.

²⁵⁹ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a José Joaquim Gomes de Castro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 06.10.1845. ANTT/MNE/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 313.

²⁶⁰ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 09.02.1854. AHD/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 539.

²⁶¹ Idem.

proveniente da Madeira, cujos passageiros “seguiram quase todos para a mesma fazenda do barão de Nova Friburgo”²⁶² com contratos e condições vantajosas. No destino, encontravam muitos patricios “a quem o dito barão tem feito iguais vantagens, dando-lhes terras boas para cultivarem por suas mãos”²⁶³.

Em 1855, o barão continuava contratando madeirenses. Em 14 de junho daquele ano, Moreira comunicava a chegada de uma embarcação da Madeira, conduzindo 115 passageiros. Parte destes haviam sido contratados para “servir na fazenda do barão de Nova Friburgo, homem abastado” que “os trata bem em sua propriedade e lhes dá liberdade para procurarem fortuna”²⁶⁴. Alguns anos depois, em novo ofício, João Baptista Moreira (agora já barão de Moreira) comunicava a chegada da ‘Flor do Funchal’, “trazendo 152 passageiros, sendo 117 adultos, 30 menores e 5 crianças” procedentes da Madeira e engajada para “as fazendas do barão de Nova Friburgo em Cantagalo, onde são sempre tratados com o maior desvelo por este rico proprietário, como é notório”²⁶⁵.

O barão era o português António Clemente Pinto, que chegou ao Brasil no início do século XIX. Nos primeiros anos, Clemente Pinto trabalhou como caixeiro viajante, foi moedeiro da Casa da Moeda da corte e, em 1825, matriculou-se como negociante de grosso trato na Junta do Comércio, Agricultura, Fábrica e Navegação. Segundo Rodrigo Marins Marretto, “com o *boom* do café a partir dos anos 30 do XIX, podemos somar a essa trajetória a compra de terras em áreas propícias ao plantio da rubiácea”²⁶⁶.

As terras foram adquiridas em Cantagalo, no Rio de Janeiro, para onde Clemente Pinto foi atraído “pelo fascínio do ouro”²⁶⁷, por volta de 1820. Seus investimentos foram direcionados para a lavoura cafeeira num momento em que “o café do Vale do Paraíba passou a compor o principal produto na pauta de exportações brasileiras e a impactar o

²⁶² João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 13.08.1854. AHD/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 539.

²⁶³ Idem.

²⁶⁴ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 14.06.1855. Loc. Cit.

²⁶⁵ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 16.03.1858. AHD/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 540.

²⁶⁶ MARRETTO, Rodrigo Marins. *O opulento capitalista: café e escravidão na formação do patrimônio familiar do barão de Nova Friburgo (c.1829 – c. 1873)*. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019, p. 151. Agradeço ao autor o envio da tese, de um documento relativo à contratação de portugueses pelo barão de Nova Friburgo e pela informação relativa à obra de defesa de João Baptista Moreira.

²⁶⁷ MARRETTO, Rodrigo Marins. O barão de Nova Friburgo e a formação da fazenda Aldeia: sociabilidades e ampliação do complexo cafeeiro (1849-1874). *Tempos Históricos*. Paraná, vol. 22, p. 175-201, 1º sem. 2018, p. 178.

mercado mundial de *commodities*”²⁶⁸. Em 1860, “o barão recebeu a mercê de honras com grandeza”²⁶⁹, convertendo “seus recursos financeiros em distinções simbólicas, elemento que lhe conferia significativa notoriedade social”²⁷⁰.

Ainda segundo Marretto, o barão era um “capitalista-fazendeiro”²⁷¹. Dono de uma fortuna que “se constituía em um império agrário”²⁷², possuía 16 propriedades rurais entre Cantagalo, Nova Friburgo e São Fidélis. “Tais propriedades formavam um verdadeiro complexo de terras, que, em grande parte, compartilhavam seus limites e guardavam também a maior parte da escravaria do barão”²⁷³. As fazendas “formavam um complexo agrário com trabalho escravo e livre (imigrante)”²⁷⁴. Sobre o primeiro, as fontes são mais consistentes. Já “o conhecimento relativo aos trabalhadores migrantes livres nas fazendas do barão ainda é muito escasso”²⁷⁵.

De fato, a historiografia brasileira privilegia a imigração na cafeicultura paulista, fazendo poucas referências ao uso de mão de obra imigrante nas fazendas de café do Rio de Janeiro. Para isso, contribui, evidentemente, o volume da imigração para cada um dos estados, tendo sido bastante superior o número de trabalhadores imigrantes na cafeicultura de São Paulo. Emília Viotti da Costa, no prefácio à 2ª edição da obra *Da Senzala à Colônia*, explica essa discrepância numérica afirmando que os cafeicultores das zonas pioneiras “não dispunham de um plantel de escravos”, razão pela qual eram mais simpáticos ao “projeto de introduzir imigrantes em suas fazendas”²⁷⁶. Já, “a maioria dos fazendeiros das zonas cafeeiras mais antigas do Vale do Paraíba ou do oeste paulista, onerados por dívidas e às voltas com a queda da produtividade dos seus cafezais [...] tinha dificuldades em atrair trabalhadores livres”²⁷⁷. No mais, a historiadora – que recusa fatores psicológicos ou ideológicos como explicativos das diferenças entre cafeicultores das zonas pioneiras e decadentes – afirma que as fazendas das zonas pioneiras se formaram já num contexto em que “a abolição paira como uma ameaça sobre a

²⁶⁸ MARRETTO, Rodrigo Marins. O barão de Nova Friburgo e a formação da fazenda Aldeia: sociabilidades e ampliação do complexo cafeeiro (1849-1874). *Tempos Históricos*. Paraná, vol. 22, p. 175-201, 1º sem. 2018, p. 178.

²⁶⁹ MARRETTO, Rodrigo Marins. *O opulento capitalista: café e escravidão na formação do patrimônio familiar do barão de Nova Friburgo (c.1829 – c. 1873)*. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019, p. 153.

²⁷⁰ Idem, *ibidem*.

²⁷¹ Idem, p. 188. O autor inverte o conceito de fazendeiro-capitalista cunhado por João Fragoso.

²⁷² Idem, p. 297.

²⁷³ Idem, p. 168.

²⁷⁴ Idem, p. 172.

²⁷⁵ Idem, p. 297.

²⁷⁶ COSTA, Emília Viotti da. *Da Senzala à colônia*. 5ª ed. São Paulo: UNESP, 2010, p. 45.

²⁷⁷ Idem, *ibidem*.

propriedade escrava”²⁷⁸, enquanto aquelas das zonas mais antigas “desenvolveram-se em virtude do trabalho escravo”²⁷⁹.

Na mesma obra, Emília Viotti menciona a presença de imigrantes em algumas fazendas do Vale do Paraíba, dentre as quais importa destacar “as do barão de Nova Friburgo” que chegaram a totalizar “mais de novecentos colonos, na sua maioria portugueses”. Essa indicação foi aprofundada por Rodrigo Marins Marretto, Érika Mendonça Peixoto e Vanessa Melnixenco, que salientaram a importância da atuação do barão de Nova Friburgo na introdução de estrangeiros como trabalhadores em suas fazendas. Segundo Marretto, “o maior empreendimento colonizador da região oriental do Vale do Paraíba”²⁸⁰ foi criado pelo barão de Nova Friburgo e seus sócios. De acordo com o historiador, “os colonos engajados em sua empresa [do barão] eram divididos por suas 11 fazendas em Cantagalo e comporiam a força de trabalho junto aos escravos, visando a manutenção, a colheita e o beneficiamento do café”²⁸¹.

Peixoto, por sua vez, estudando o processo que chamou de “metamorfose”²⁸² da mão de obra escrava em livre, identificou, a partir das relações de passageiros dos vapores, que “Cantagalo recebeu imigrantes a partir da década de 1840”²⁸³, quando a região estava “em plena expansão da produção de café”. A historiadora focou sua atenção na fazenda Santa Clara, que o barão possuía em sociedade com Jacob Van Erven, a qual se valeu “da mão de obra de imigrantes, em sua maioria, de origem portuguesa”²⁸⁴. De

²⁷⁸ COSTA, Emília Viotti da. *Da Senzala à colônia*. 5ª ed. São Paulo: UNESP, 2010, p. 47. O historiador Rodrigo Soares Goyena observou que, ao contrário do que a historiografia por muito tempo acreditou, os cafeicultores paulistas, especialmente da região de Campinas, utilizaram a mão de obra de escravizados até às vésperas de 1888. O apoio dos paulistas à abolição teria resultado, segundo o historiador, menos da adesão à mão de obra livre ou de um qualquer cálculo econômico que comprovasse a maior eficácia de assalariados (o que seria uma evidência da modernidade desses cafeicultores) e mais de um cálculo político. Para Goyena, os cafeicultores de São Paulo perceberam que a proibição do uso de escravizados “significaria um golpe fatal à cafeicultura escravocrata rival, sobretudo a fluminense” e que “a abolição renovaria os rostos nas principais instâncias de decisão, ampliando o espaço de São Paulo na administração nacional [...] forçando a descentralização tributária, o estímulo ao crédito barato e a importação de braços livres”. GOYENA, Rodrigo Soares. Racionalidade econômica, transição para o trabalho livre e a economia política da abolição: a estratégia campineira (1870-1889). *História*. São Paulo, vol. 39, 2020, p. 3.

²⁷⁹ Idem, p. 46.

²⁸⁰ MARRETTO, Rodrigo Marins. *O opulento capitalista: café e escravidão na formação do patrimônio familiar do barão de Nova Friburgo (c.1829 – c. 1873)*. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019, p.

²⁸¹ Idem, *ibidem*.

²⁸² PEIXOTO, Érika Mendonça. *Santa Clara do Macuco e a metamorfose do trabalho (1850-1888)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Salgado de Oliveira, Niterói, 2013, p. 62. Nas palavras da historiadora: “Chamo de metamorfose do trabalho a fase em que o sistema era escravista, mas incorporava outras relações de trabalho, devido à necessidade da produção e a impossibilidade de continuidade do tráfico negreiro transoceânico. A estrutura escravista permanecia, enquanto as formas de trabalho se transformavam e se mesclavam” (idem, *ibidem*).

²⁸³ Idem, p. 70.

²⁸⁴ Idem, *ibidem*.

acordo com Peixoto, a fazenda Santa Clara “chegou a ser considerada um ‘modelo’ na introdução de trabalhadores imigrantes livres”²⁸⁵. A historiadora, apoiando-se sobretudo nos relatórios da província e no livro de defesa de João Baptista Moreira²⁸⁶, abordou as condições de trabalho nas fazendas do barão e concluiu que “a utilização do trabalhador imigrante na região foi mais intensa do que se poderia imaginar, apesar dos estudos historiográficos, ao se referirem ao Vale do Paraíba, apontarem para a utilização de mão de obra nacional no período da *metamorfose do trabalho*”²⁸⁷.

Vanessa Melnixenco, por sua vez, observou as notícias publicadas na imprensa sobre as experiências do barão de Nova Friburgo com colonos estrangeiros em suas fazendas. A historiadora sublinha que “os esforços que o barão de Nova Friburgo fazia para o estabelecimento de colônias não possuíam relações com qualquer sentimento abolicionista”²⁸⁸, visto que a mão de obra escrava ainda era largamente utilizada em suas fazendas. No entanto, de acordo com o *Correio Mercantil*, o barão “já empregava colonos em suas fazendas desde 1849, pelas quais já haviam passado até o momento [1859] 2354 colonos”²⁸⁹. Ainda de acordo com o jornal, a colônia “‘Boa Fé’ pertencente ao barão de Nova Friburgo e Jacov van Erven, situada à margem do rio Negro, no município de São Fidélis” contava com “31 famílias estabelecidas que trabalhavam pelo sistema de parceria na cultura do café, colhendo cada família, em anos regulares, de 200 a 300 arrobas”²⁹⁰.

Esses estudos ajudam a contextualizar a emigração portuguesa para o Vale do Paraíba no início da segunda metade do XIX, mas são ainda pouco elucidativos dos tipos de contratos celebrados entre fazendeiros e imigrantes, do cotidiano do trabalho nas fazendas da região e, sobretudo, da atuação, em Portugal, dos agentes responsáveis pelo recrutamento dos colonos. A análise dos contratos a seguir, visa, a um só tempo, contribuir para o conhecimento sobre a presença de imigrantes e das condições laborais na cafeicultura do Vale do Paraíba e lançar luz sobre as informações de que dispunham as autoridades portuguesas que tanto desconfiavam da emigração contratada.

²⁸⁵ PEIXOTO, Érika Mendonça. *Santa Clara do Macuco e a metamorfose do trabalho (1850-1888)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Salgado de Oliveira, Niterói, 2013, p. 106.

²⁸⁶ Conforme ver-se-á, o cônsul acumulou inúmeras acusações no início dos anos 1860 e reuniu alguns documentos, que foram publicados, para fundamentar sua defesa. Dentre esses documentos, encontram-se alguns contratos de locação de serviços, referidos por Peixoto e que serão apresentados nesta tese.

²⁸⁷ PEIXOTO, Érika Mendonça. Op. Cit., p. 110.

²⁸⁸ MELNIXENCO, Vanessa Cristina. *Friburgo & Filhos: tradições do passado e invenções do futuro (1840-1888)*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2014, p. 123.

²⁸⁹ Idem, p. 121.

²⁹⁰ Idem, *ibidem*.

Não foram apenas os madeirenses os contratados para as fazendas do rico barão de Nova Friburgo. Em outubro de 1855, o governador civil de Viseu informava ao ministro do Reino que alguns indivíduos daquele distrito “estavam encarregados por súditos do Império do Brasil de angariarem gente para irem para aquele país, fazendo-lhes diversas promessas”²⁹¹. Receando “que essas promessas fossem de encontro à liberdade das pessoas angariadas”, o governador ordenou que os ditos engajadores “fossem intimados para que não continuassem com tais diligências, sob pena de serem processados como desobedientes”²⁹². Além disso, encomendou aos administradores dos concelhos que evitassem “por todos os meios” que os mancebos, deixando-se seduzir “por um futuro lisonjeiro, fossem encontrar uma escravatura disfarçada”²⁹³. Feitas as intimações, “cessaram (pelo menos neste concelho de Viseu) aqueles convites”. Um dos engajadores, contudo, procurando demonstrar a boa-fé de suas ações, bem como “as vantagens oferecidas aos colonos”²⁹⁴, apresentou a cópia das condições de trabalho oferecidas pelo barão de Nova Friburgo.

De acordo com o documento, o barão e seu sócio, o comendador Jacob van Erven, desejavam contratar para suas fazendas em Cantagalo colonos de Portugal, Galícia e Ilha da Madeira. Os engajados deveriam “ser de boa família, bem morigerados, todos filhos de trabalhadores do campo e que nunca tiveram outra ocupação, fortes, sadios, de 14 até 18 anos de idade, pouco mais ou menos”²⁹⁵. Os locatários adiantariam o valor do transporte até o Rio de Janeiro e demais despesas de viagem, as quais seriam debitadas na caderneta entregue a “cada colono locador para assentar o que deve, o dinheiro que pede e os dias que faltar no serviço no fim de cada mês, para desta forma sempre estar ao fato de seu direito e conta”²⁹⁶. Logo à chegada à fazenda, os imigrantes receberiam “um colchão, dois lençóis, um cobertor e travesseiro; três pares de calças brancas; três camisas (tudo algodão); um chapéu de palha e a ferramenta necessária para o serviço”²⁹⁷. A roupa lhes seria entregue todo domingo, lavada e remendada.

²⁹¹ Governador civil de Viseu. Ofício a Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Viseu, 26.10.1855. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep, correspondência recebida, livro 9, mc. 3278, proc. 1006.

²⁹² Idem.

²⁹³ Idem.

²⁹⁴ Idem.

²⁹⁵ Cópia das condições de contratação oferecidas pelo barão de Nova Friburgo e pelo Comendador Jacob Van Erven. Viseu, 24.10.1855. Loc. Cit.

²⁹⁶ Idem.

²⁹⁷ Cópia das condições de contratação oferecidas pelo barão de Nova Friburgo e pelo Comendador Jacob Van Erven. Viseu, 24.10.1855. Loc. Cit.

O trabalho realizar-se-ia todos os dias úteis do amanhecer ao anoitecer e consistiria em “roçar mato, fazer cavas, aterrar, plantar, sachar ou capinar, colher e beneficiar café, milho, feijão, arroz, mandioca, cana de açúcar e todo o mais que se lhes mandar fazer e for compatível com suas forças”²⁹⁸. Nas moléstias, seriam tratados “com caridade” e teriam todo o tempo em que estivessem doentes, salvo em casos de alienação mental ou doença contagiosa, quando seriam enviados às casas pias do Império.

Receberiam três refeições ao dia e, nas faltas, seriam “repreendidos com conselhos paternais”²⁹⁹. Os contratos seriam celebrados pelo período de três anos. Os colonos receberiam 4\$000 por mês no primeiro ano, 6\$000 no segundo e 8\$000 no terceiro. Com este salário, ressarciriam os adiantamentos feitos para a viagem. Findo o tempo do contrato, ficavam livres para novos ajustes na mesma fazenda ou onde desejassem. Os contratos eram regulados pela lei de locação de serviços de 1837.

Vale destacar que nas condições de trabalho e no contrato se encontram muitos dos termos repetidamente referidos por João Baptista Moreira quando mencionava os contratos de locação de serviços celebrados pelos açorianos, tais como: roupa lavada, alimentação e tratamento em caso de moléstias leves. No entanto, percebe-se que em seus relatos ao ministro dos Negócios Estrangeiros, o cônsul não mencionava a rotina laboral numa fazenda de café, as horas de trabalho e as formas de controle do mesmo por meio de uma caderneta onde se anotavam os dias de doença e os valores devidos e adiantados. Tampouco fazia referência às penas estabelecidas pela lei de 1837 – à qual se sujeitava o contrato – para quem quebrasse o acordo, penas essas certamente desconhecidas dos portugueses que os assinavam.

Em 1858, chegaram do Porto mais alguns colonos contratados pelo barão de Nova Friburgo. O contrato, celebrado naquele distrito com o procurador do barão Joaquim Ferreira Coelho, estipulava que o locador se obrigava a prestar serviços “com todo o zelo e atividade nas fazendas do locatário [...] pelo tempo de três anos a contar desde o dia que principiarem os serviços na fazenda”³⁰⁰. Pelos ditos serviços, o locador receberia, no primeiro ano 48\$000, no segundo, 72\$000 e no terceiro 96\$000. Com esses vencimentos, pagaria as quantias adiantadas e o saldo restante seria recebido “sem mais desconto

²⁹⁸ Cópia das condições de contratação oferecidas pelo barão de Nova Friburgo e pelo Comendador Jacob Van Erven. Viseu, 24.10.1855. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep, correspondência recebida, livro 9, mç. 3278, proc. 1006.

²⁹⁹ Idem.

³⁰⁰ Contrato celebrado entre Manoel João de Abreu Azevedo e o barão de Nova Friburgo. Porto, 09.10.1858. Retirado de: MOREIRA, João Baptista. *Apologia perante o governo de Sua Majestade Fidelíssima*. Rio de Janeiro: Tipografia Universal de Laemmert, 1862, p. 127-8.

algum”. Além do salário, o contrato garantia “sustento conveniente, cama, roupa lavada”, “três camisas e três calças de algodão, dois pares de calçado e um chapéu de palha”³⁰¹ e tratamento em caso de moléstia. Os dias em que o locador se ausentasse por doença seriam “pagos com outros tantos dias de serviço”³⁰².

O contrato não poderia ser cedido a terceiros (exigência feita pelo artigo 11º da lei de 20 de julho de 1855), da mesma forma que era vetada a separação da família e companheiros de viagem sem o consentimento do locador. Ao fim dos três anos, o locador poderia continuar com os mesmos serviços mediante novo contrato ou retirar-se para onde quisesse. O locatário, por sua vez, se obrigava a adiantar o valor da passagem “e tudo o mais que razoavelmente precisar para preparativos e despesas da viagem do Rio de Janeiro até a fazenda, sem lhe levar dessas quantias prêmio ou juro algum”³⁰³; além de garantir três refeições por dia (sendo uma destas composta por “carne ou bacalhau ou qualquer outro peixe”³⁰⁴).

Esse contrato, também regulado pela lei de locação de serviços de 1837, traz uma declaração, ausente naquele referido mais acima: “Declaro que no caso do colono ser rejeitado, fica o referido Exmº barão obrigado a sustentá-lo à sua custa até que o mesmo colono encontre nova acomodação ou até que embarque para este reino, cuja passagem será paga pelo Exmº barão”³⁰⁵. Essa cláusula passou a ser exigida pelo governo português depois de um escândalo ocorrido em 1856³⁰⁶.

³⁰¹ Contrato celebrado entre Manoel João de Abreu Azevedo e o barão de Nova Friburgo. Porto, 09.10.1858. Retirado de: MOREIRA, João Baptista. *Apologia perante o governo de Sua Majestade Fidelíssima*. Rio de Janeiro: Tipografia Universal de Laemmert, 1862, p. 127-8.

³⁰² Idem, *ibidem*.

³⁰³ Idem, *ibidem*.

³⁰⁴ Idem, *ibidem*.

³⁰⁵ Idem, *ibidem*.

³⁰⁶ No fim daquele ano, Moreira comunicava ao ministro dos Negócios Estrangeiros que entre setembro e novembro 3114 portugueses entraram no porto do Rio de Janeiro. Segundo o cônsul “a emigração portuguesa nunca atingiu tão grande escala, não restando dúvidas de que é muito superior às necessidades do país e que, por isso, não há de se repetir” (João Baptista Moreira. Ofício ao marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 30.11.1856. AHD/Correspondência Consular Recebida, Rio de Janeiro, cx. 540). Essa grande emigração, causada porque “em Portugal tivemos um ano de fome” (idem) de modo que “quem não tinha meios de subsistência tomou o fácil expediente de emigrar” (idem), teve consequências. Os proprietários dos navios tiveram dificuldade em engajar tanta gente chegada ao mesmo tempo. Assim, duas famílias, uma composta de 7 e outra de 5 pessoas, acabaram sendo desembarcadas sem contrato de trabalho e sem ter para onde ir, pois era mais barato ao negociante deixá-las do que sustentá-las. O fato causou indignação geral e o cônsul, segundo seu relato, providenciou “para que nada lhes faltasse de subsistência, moradia e mesmo de vestuário” (João Baptista Moreira. Ofício ao marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 03.12.1856. AHD/Correspondência Consular Recebida, Rio de Janeiro, cx. 540) e acabou por conseguir “arrumações muito vantajosas para cada uma dessas famílias” (idem). A partir daí passou-se a exigir que aqueles que transportassem portugueses ao Brasil se comprometessem em mandá-los de volta caso fossem rejeitados.

Nem sempre os imigrantes que eram encaminhados às fazendas do barão de Nova Friburgo em Cantagalo vinham contratados de Portugal. Em 1859, Moreira informava aos seus superiores a entrada das seguintes embarcações, transportando passageiros e colonos: barca ‘Átila’, barca ‘Silêncio’, barca ‘Duarte 4º’, brigue ‘Restaurador’, arca ‘Novo Tentador’, barca ‘Monteiro II’ e barca ‘Fernandes 1º’. De acordo com o cônsul, “todas essas embarcações à exceção da ‘Silêncio’ e ‘Restaurador’ trouxeram, segundo consta, mais ou menos colonos engajados clandestinamente para o barão de Nova Friburgo”³⁰⁷. Sabe-se que pelo menos onze indivíduos trazidos pela barca ‘Monteiro 2º’ foram contratados a bordo da dita embarcação³⁰⁸.

De acordo com o contrato celebrado entre os referidos portugueses e António Chaves Neto, “representante do locatário, o Ex. barão de Nova Friburgo”, a bordo da barca ‘Monteiro II’ e na presença do vice-cônsul do Rio de Janeiro, Jeronymo José Duarte Silva, o barão pagou “pelos locadores o importe das despesas de suas passagens no valor de 128\$000”³⁰⁹. Os locadores, por sua vez, se obrigavam a “prestar com zelo e assiduidade ao locatário os seus serviços pelo tempo de dezoito meses, na qualidade de trabalhadores da lavoura”³¹⁰. Para amortizarem a passagem, deveriam vencer “em moeda corrente pelo seu trabalho o salário de 7\$000 mensais cada um”, valor que ficaria em “poder do locatário para embolso do que despendeu”³¹¹. Alguns desses locadores receberiam, ainda, 4\$000 mensais, enquanto outros receberiam 2\$000 mensais.

Caberia ao locatário garantir “alimento sadio e abundante, casa para morada, cama, roupa suficiente e lavada para o serviço, e bem assim o devido tratamento nas suas enfermidades”³¹². Pelo artigo 7º, era proibida a cessão do contrato a terceiros sem consentimento dos locadores e da autoridade consular, bem como eram “inadmissíveis, de parte a parte, os maus tratos e as ofensas físicas”³¹³. Em caso de dúvidas sobre “o

³⁰⁷ João Baptista Moreira. Ofício ao marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 08.03.1859. AHD/Correspondência Consular Recebida, Rio de Janeiro, cx. 540.

³⁰⁸ MOREIRA, João Baptista. *Apologia perante o governo de Sua Majestade Fidelíssima*. Rio de Janeiro: Tipografia Universal de Laemmert, 1862, p. 154.

³⁰⁹ Contrato realizado entre súditos portugueses e o barão de Nova Friburgo a bordo da barca portuguesa Monteiro II, 28.02.1859. Retirado de: MOREIRA, João Baptista. Op. Cit., p. 154-155.

³¹⁰ Idem, *ibidem*.

³¹¹ Idem, *ibidem*.

³¹² Idem, *ibidem*.

³¹³ Idem, *ibidem*.

cumprimento das obrigações e direitos recíprocos dos contratantes”³¹⁴, dever-se-ia recorrer às autoridades brasileiras e sua decisão seria regulada pela lei de 1837.

Esse contrato, celebrado no Rio de Janeiro com interferência do agente consular, difere dos demais em alguns pontos, sendo o principal deles, o tempo estipulado para o pagamento da passagem: dezoito meses e não três anos. Segundo Moreira, essa era a principal vantagem da realização de contratos de locação de serviços no Brasil, e não em Portugal. Pelo intermédio de uma autoridade portuguesa conhecedora dos costumes do país, os contratos eram menos abusivos e o tempo de duração, menor. De fato, em diversos momentos, Moreira alertou para os abusos cometidos em contratos elaborados em Portugal.

Em agosto de 1855, o cônsul comunicou a chegada da barca ‘Bussaco’ que transportava portugueses provenientes do Porto³¹⁵. Segundo denúncias, a bordo da embarcação havia 51 indivíduos engajados para servir na fazenda de Apolinário da Costa Pires, em Cantagalo, com contratos muito lesivos. Ao realizar o exame a bordo, o cônsul soube que esses indivíduos trabalhariam no serviço da fazenda por quatro anos para quitar o valor da passagem, recebendo no primeiro ano 30 réis fracos, no segundo, 46, no terceiro 67 e no quarto 72. Segundo Moreira, tal contrato era “assaz oneroso para esta gente que tinha de trabalhar por tanto tempo”³¹⁶ com tão baixos salários. Por fim, o cônsul teria convencido esses portugueses a não seguirem para o destino original, e os teria engajado a pessoas com as quais foram celebrados contratos por dez meses.

No início de 1856, o vice-cônsul português em Campos escrevia ao ministro dos Negócios Estrangeiros, comunicando que da província do Minho chegavam muitos indivíduos engajados, considerados pelas pessoas que os tomam “como escravos vindos da Costa da África”³¹⁷. Isso porque, ouvira dizer que “um colono, enquanto não acaba seu tempo, é o mesmo que um escravo”³¹⁸. Esses indivíduos eram rapidamente entranhados no sertão, de modo que muitos lhe apareciam “em mísero estado, como escravos fugidos, porque essas pessoas que os tomam perseguem-nos imediatamente e até anunciam nos

³¹⁴ Contrato realizado entre súditos portugueses e o barão de Nova Friburgo a bordo da barca portuguesa Monteiro II, 28.02.1859. Retirado de: MOREIRA, João Baptista. *Apologia perante o governo de Sua Majestade Fidelíssima*. Rio de Janeiro: Tipografia Universal de Laemmert, 1862, p. 154-155.

³¹⁵ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 12.08.1855. AHD, correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 539.

³¹⁶ Idem.

³¹⁷ José Custódio Ozônio, vice-cônsul de Portugal na cidade de Campos. Ofício encaminhado ao visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Campos, 04.01.1856. AHD/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 540.

³¹⁸ Idem.

jornais do país como negros fugidos”³¹⁹. Como forma de demonstrar a situação descrita, o vice-cônsul encaminhou um contrato de locação de serviços celebrado em Vila Real por um indivíduo que foi servir na fazenda de João Pinto Lopes, em Cantagalo.

Contrato idêntico (pertencente a outro colono) já fora remetido em dezembro de 1855 por João Baptista Moreira que enviava ao ministro dos Negócios Estrangeiros, além do dito contrato, a relação de 20 súditos portugueses, provenientes do Porto, Vila Real e Viana do Castelo, “legalmente despachados com passaportes da autoridade administrativa”³²⁰. O contrato foi considerado, por Moreira, “imensamente oneroso para semelhante gente que tendo mudado de seu país para este sem ônus algum, não pode, contudo, trabalhar em terra estranha por três anos por tão diminuto preço”³²¹.

Pelas contas de Moreira, “reduzindo a dita soma a dinheiro forte, trabalhariam estes homens por muito menos que qualquer trabalhador em Portugal, sendo por consequência um tal contrato por todas as formas, assaz oneroso e lesivo”³²². No entanto, ainda de acordo com o cônsul, não seria possível rompê-lo, visto que fora celebrado dentro das formalidades exigidas. Por isso, recomendava que tais contratos fossem realizados em presença dos administradores dos concelhos ou do governador civil, de modo que “essa gente não seja, sem consciência, iludida e enganada”³²³. Buscando informar as autoridades acerca dos contratos praticados no Brasil, afirmou que

em geral, o tempo de engajamento para pagamento de passagens (80\$000 réis fracos), tem regulado de dez a doze meses de serviço; mas logo depois quaisquer trabalhadores não ganham menos de 30 a 48:000 réis por mês a seco, e com sustento, de 12\$000 a 16\$000 réis por mês, sendo debaixo destas bases que se poderão efetuar tais contratos; e em contrário, fazer-se aqui quando chegarem, porque se saberá ao certo o preço dos jornais³²⁴.

No dia 14 de janeiro de 1856, o cônsul declarava ter chegado ao seu poder “um contrato ainda mais oneroso, de 50 homens vindos da cidade do Porto, entrados no dia 12

³¹⁹ José Custódio Ozônio, vice-cônsul de Portugal na cidade de Campos. Ofício encaminhado ao visconde de Athoguia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Campos, 04.01.1856. AHD/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 540.

³²⁰ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a visconde de Athoguia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 14.12.1855. AHD/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 539.

³²¹ Idem.

³²² Idem.

³²³ Idem.

³²⁴ Idem.

do corrente também para fazendeiros de Cantagalo”³²⁵. Pelo dito contrato, feito perante o governador civil do Porto, os colonos receberiam, no primeiro ano 60\$000 réis fracos, no segundo 72\$000 e no terceiro 96\$000. Com o salário, pagariam a passagem e mais despesas na importância de 120\$000, “ficando, por consequência” com 108\$000 fracos líquidos, “menor jornal do que cem réis fracos por dia!”³²⁶. Por isso, achava necessário que se tomassem “mais algumas medidas para evitar este grande abuso”, sendo conveniente que os contratos com condições semelhantes fossem remetidos ao consulado.

Em fevereiro do mesmo ano, Moreira afirmava ter sido comunicado, pelo vice-cônsul em Ubatuba, Joaquim Vitorino da Cunha, acerca de fatos ocorridos na colônia criada em Taubaté pela empresa Monteiro & Filhos, de Francisco Alves Monteiro de Barros e seu filho, o visconde de Tremembé. Antes de abordar o teor do ofício, importa notar que Taubaté, cidade paulista do Vale do Paraíba, foi uma importante produtora de café entre 1840 e o final da década de 1870. Assim como nas demais regiões do Vale do Paraíba, a presença de imigrantes estrangeiros em Taubaté é timidamente mencionada pela historiografia brasileira. Uma exceção é a historiadora Ana Lucia di Lorenzo que, em sua dissertação de mestrado, afirma que “a região recebeu correntes imigratórias, com a proibição do tráfico de escravos, nas décadas seguintes a 1850”³²⁷.

Ainda segundo Di Lorenzo: “pode-se afirmar que aconteceram experiências com trabalho livre paralelas às dos Oeste paulista, ainda que em menor escala”³²⁸. A historiadora apresenta um quadro com as colônias de parceria formadas no Vale do Paraíba paulista entre 1850 e 1857. Dentre essas, encontram-se a Independência, formada em 1855 por Monteiro & Filho com 82 portugueses e a Paraíso, também de 1855, composta de 27 portugueses, do mesmo proprietário³²⁹. Francisco Alves Monteiro de Barros era “um importante cafeicultor, com fazendas que se estendiam pelos atuais municípios de Taubaté, Tremembé, Redenção da Terra e Monteiro Lobato”³³⁰.

Retomando as informações do vice-cônsul em Ubatuba, em agosto de 1855, chegaram à colônia (cujo nome não é referido no ofício, mas é provável que fossem Independência ou Paraíso) 84 indivíduos, em outubro 173 e em dezembro 121, todos

³²⁵ João Baptista Moreira. Ofício ao visconde Athoguia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 13.02.1856. AHD/ Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 540.

³²⁶ Idem.

³²⁷ DI LORENZO, Ana Lúcia. *Italianos em Taubaté: o núcleo colonial de Quiririm, 1890-1920*. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2002, p. 22.

³²⁸ Idem, *ibidem*.

³²⁹ Idem, p. 24.

³³⁰ Idem, *ibidem*.

“engajados no Minho e contratados perante o governador civil do Porto”³³¹. Tendo recebido queixas “de que iam maltratados e de que se achavam muito sobrecarregados pelos proprietários da colônia, com despesas e outros excessos”³³², o vice-cônsul dirigiu-se ao local. Nele, constatou que a fazenda estava “bem montada e sofrivelmente administrada, que as terras são muito superiores, dando com excessiva abundância café e mais mantimentos, pelo que deveria esta gente prosperar, sendo bem morigeradas e dadas ao trabalho”³³³.

Porém, segundo o vice-cônsul, os colonos achavam-se completamente iludidos e lesados em seus interesses “porque sabendo-se que as passagens do Porto para o Rio de Janeiro são de 28\$000 réis fortes e as daqui para Ubatuba, 6\$000 fracos, vem a passagem de cada colono até ali a importar 31\$800 fortes”.³³⁴ No entanto, pelos contratos celebrados no Porto, sujeitaram-se ao pagamento de 100\$000 fracos ganhando, por consequência os engajadores 36\$400 de cada um. “Acresce que se sujeitaram por estes contratos a uma multa de 50\$000, caso se retirem da colônia sem consentimento dos proprietários, ficando assim onerados a uma dívida de 150\$000 que pelos ridículos salários ajustados, nunca poderão pagar em menos de 4 anos de cativeiro”³³⁵.

O vice-cônsul afirmava, ainda, que os locatários traziam “toda a qualidade de gente”³³⁶, escolhiam os que ficavam e insinuavam aos demais que procurassem outro padrão. No “ajuste de contas” incluíam, afinal, a referida multa. Esses indivíduos, desconhecendo os costumes e o valor da soldada anual, acabavam sendo ajustados pela “mesquinha” quantia de 30\$000 fracos, “o que muito os infelicita, porque carregando já enorme dívida, ficam sujeitos a muitos anos de serviço”³³⁷. Moreira concluía, assim, a exposição, afirmando que “com esses escandalosos fatos”, ficava explicado por que os especuladores se esforçavam por afastar os portugueses dos consulados.

Do que foi apresentado até aqui, nota-se que a contratação de portugueses assalariados em harmonia com a lei de locação de serviços de 1837 por cafeicultores do Vale do Paraíba foi mais difundida do que o comumente apontado pela historiografia brasileira. Percebe-se, também, que a despeito de uma base comum, esses contratos

³³¹ João Baptista Moreira. Ofício ao visconde Athoguia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 14.01.1856.AHD/ Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 540. Nota-se que o número de colonos referidos pela autoridade consular é bastante superior aos números mencionados por Di Lorenzo.

³³² Idem.

³³³ Idem.

³³⁴ Idem.

³³⁵ Idem.

³³⁶ Idem.

³³⁷ Idem.

variavam não apenas em função do contratador, mas também do local onde eram celebrados: se em Portugal ou no Rio de Janeiro, perante a autoridade consular.

Importa agora chamar a atenção para um aspecto relevante: se João Baptista Moreira não hesitou em denunciar inúmeros casos de abusos e apresentar queixas quanto a contratos celebrados por períodos longos de tempo e baixos salários, em momento algum o cônsul mencionou abusos cometidos pelo barão de Nova Friburgo, embora, conforme se viu, este também celebrasse contratos por períodos longos perante as autoridades locais portuguesas. Pelo contrário: as referências ao barão por parte de Moreira são sempre lisonjeiras. Perante tal constatação, pode-se supor que, em momentos de escassez de mão de obra, havia uma disputa por trabalhadores portugueses e que o cônsul, devido às boas relações que mantinha com o rico barão, buscava beneficiá-lo.

A relação próxima entre o barão de Nova Friburgo e o barão de Moreira fica clara num evento que custou o posto de diplomata a este último e que reacendeu o debate em torno do 'tráfico da escravatura branca'. No dia 29 de novembro de 1858, chegou ao Rio de Janeiro a galera portuguesa 'Flor do Porto', que trazia a bordo indivíduos sem passaporte. Dentre eles, estavam os menores Manoel José da Silva e Manoel João Gomes de Abreu, que, segundo João Baptista Moreira, foram apresentados no consulado por Agostinho Maria Corrêa de Sá, procurador do barão de Nova Friburgo.

Os rapazes traziam contratos celebrados no Porto com um outro procurador do dito barão. Na chancelaria do consulado, da qual Moreira estava ausente por se achar doente, foi reconhecida a nacionalidade portuguesa dos imigrantes e passados os respectivos títulos de nacionalidade. Manoel José e Manoel João teriam, então, seguido para a fazenda Água Quente, em Cantagalo. Anos mais tarde, em 13 de fevereiro de 1861, um português chamado José António Gonçalves Barbosa teria ido ao consulado procurar pelos meninos e questionara se os mesmos haviam sido transportados na 'Flor do Porto'. Dias depois, o cônsul teria afirmado que os respectivos nomes não constavam da lista de passageiros daquela embarcação e que não havia sido celebrado naquela altura qualquer contrato de engajamento com o barão de Nova Friburgo.

José António Gonçalves Barbosa teria pago as passagens dos rapazes e entregue o valor respectivo à obtenção dos passaportes ao capitão do navio. Barbosa teria acompanhando os rapazes no embarque no dia 22 de outubro, mas por motivos pessoais não pôde viajar na companhia deles. Os rapazes, juntamente com outros passageiros, foram escondidos no porão pelo capitão da barca, que não havia obtido o passaporte dos

menores. Tempos depois, chegado ao Rio de Janeiro, Barbosa surpreendeu-se ao saber que seus conterrâneos haviam sido engajados pelo barão de Nova Friburgo.

Segundo suas alegações, Barbosa desconhecia o paradeiro dos rapazes até que Manoel José da Silva enviou uma carta a um primo, informando onde estava e queixando-se do tratamento recebido na fazenda do rico barão. Na carta, Manoel José dizia já não dever nada ou quase nada, mas que ainda assim continuava preso a três anos de serviço. O fato teria revoltado Barbosa que redigiu uma representação acusando o cônsul de Portugal no Rio de Janeiro de ter vendido os rapazes ao barão de Nova Friburgo. Na representação, Barbosa afirmava que depois de chegar à corte,

o navio demorou-se com esta carga de escravos [os passageiros da ‘Flor do Porto’] quatro dias nas águas do Rio, e no fim deste tempo, depois de ter recebido o aviltante preço da venda e consentimento, passando o consulado aos mesmos escravos suas habilitações de súditos de Vossa Majestade, seguiram eles em meio a escravos africanos para os sertões de Cantagalo; e lá jazem, senhor, na escravidão!!!³³⁸

Pelas alegações, os meninos teriam viajado de forma livre, visto que suas passagens foram pagas antes do embarque, mas ao chegarem foram impedidos de desembarcar e obrigados a se dirigir a Cantagalo, onde ficariam indevidamente obrigados a trabalhar por três anos para pagar uma suposta dívida. A acusação, grave em si mesma, era recheada de insultos ao cônsul e críticas à emigração por contratos. Segundo Barbosa, o consulado português seria “o foco da corrupção e da imoralidade”, uma “espelunca de criminosos”³³⁹ e o cônsul achava-se “ligado há muitos anos a capitalistas desta praça [...] já dando-lhes ingresso nas heranças de legítimos herdeiros, já macomunando-se com eles na venda de serviços dos colonos, que clandestinamente os barcos do Porto”³⁴⁰ conduziam. O assunto cresceu e nos jornais da capital do Império manifestaram-se defensores e acusadores do cônsul³⁴¹.

Os dois rapazes, supostamente escravizados, teriam redigido tanto declarações contrariando Barbosa, quanto uma representação contra o cônsul, de modo que é difícil

³³⁸ Representação de José António Gonçalves Barbosa. Rio de Janeiro, 24.02.1861. In: MOREIRA, João Baptista. *Apologia perante o governo de Sua Majestade Fidelíssima*. Rio de Janeiro: Tipografia Universal de Laemmert, 1862, p. 23.

³³⁹ Idem, p. 21.

³⁴⁰ Idem, ibidem.

³⁴¹ Ver: MELNIXENCO, Vanessa Cristina. *Friburgo & Filhos: tradições do passado e invenções do futuro (1840-1888)*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2014, p. 123-125.

conhecer a verdade. Na representação, Manoel José da Silva e João de Abreu Azevedo procuravam dar

um testemunho vivo do caráter corrupto do homem que, devendo cumprir os deveres de tutor dos inocentes a quem rouba a liberdade, honra e vida, recebe em respeito da lei e das intenções do governo de Vossa Majestade o preço vil e ignomioso da venda de inocentes meninos que no berço da pátria se entregam a embusteiros que prometendo-lhes mil venturas os vendem por tempo indeterminado³⁴².

Na sequência, eles se referiam à ‘escravidão’ em que viveram por dois anos e três meses nos sertões do Império onde passaram fome e viram-se sobrecarregados de trabalho. Quando, finalmente, puderam escrever a conhecidos, Barbosa teria obrigado o cônsul a mandá-los vir da fazenda. No consulado, teriam sido obrigados a assinar um documento declarando que haviam sido bem tratados. Por fim, voltavam a acusar Moreira de negociador de ‘escravos brancos’.

Quanto ao resgate dos meninos, no dia 21 de fevereiro de 1861, Moreira escreveu ao barão de Nova Friburgo, solicitando que enviasse os rapazes. Na carta, lê-se:

Recebi ultimamente as duas cartas de V. Ex., de 31 de janeiro e 6 do corrente e estimei muito saber que V. Ex. e toda a sua nobre família passam bem. Consta-me que chegaram a este porto no fim do ano de 1858 dois rapazes vindos na galera Flor do Porto, engajados ali ao serviço de suas lavouras. Eles escreveram aos pais dizendo que desejavam melhorar de posição, e tendo aqui pessoa que por eles se interessa para os arrumar no comércio, desejo muito que V. Ex. possa prescindir dos seus serviços e mos remeter na primeira ocasião, sendo esta uma fineza que V. Ex. me faz. Sei que estarão bem tratados e que daqui a um tempo poderão fazer fortuna, como a têm feito muitos outros em casa de V. Ex; mas se a vocação dos rapazes não é para a lavoura, façalhes V. Ex. o bem que pode, deixando-os escolher o modo de vida que mais lhes agrade³⁴³.

Em resposta de 16 de março, o barão dirigiu-se a Moreira como “meu bom amigo” e afirmou ter recomendado a seu sócio, “o comendador van Erven”, para que aprontasse os meninos e os remetesse “a pessoa que muito se interessa em dar-lhes outra

³⁴² Representação de Manoel José da Silva e Manoel João de Abreu Azevedo. Rio de Janeiro, 24.03.1861. In: MOREIRA, João Baptista. *Apologia perante o governo de Sua Majestade Fidelíssima*. Rio de Janeiro: Tipografia Universal de Laemmert, 1862, p. 13.

³⁴³ Carta de João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro, ao barão de Friburgo. Rio de Janeiro, 21.02.1861. In: MOREIRA, João Baptista. *Loc. Cit.*, p. 130.

ocupação”³⁴⁴. O barão comunicava que ambos sofreram de moléstias, “apesar do excelente clima que habitavam”³⁴⁵, o que confirmava por atestados assinados pelo médico que deles tratou. Por fim, os rapazes regressaram ao Rio de Janeiro e, interrogados, disseram que “foram empregados, muito a seu contento, por espaço de dois anos e três meses no serviço da lavoura”³⁴⁶, na fazenda Água Quente, onde foram bem tratados. De acordo com Moreira, Barbosa teria mentido ao alegar ter pago a passagem dos rapazes, visto que fora paga pelo barão de Nova Friburgo.

Não vale a pena aprofundar mais as acusações feitas de parte a parte. Importa notar que ou o cônsul ou José António Barbosa faltaram com a verdade. Os rapazes, por sua vez, ou mentiram no consulado, quando confirmaram os bons tratamentos que receberam, ou redigiram a representação contra o cônsul sob pressão de Barbosa. Na falta de mais elementos que permitam concluir quem dizia a verdade, é relevante, para esta tese, chamar a atenção para alguns aspectos. O primeiro deles diz respeito à aura de suspeição em que João Baptista Moreira estava envolto³⁴⁷. As inúmeras acusações que, na sequência desse acontecimento, foram feitas contra ele mostram que já havia, entre os portugueses no Rio de Janeiro, um amplo descontentamento com sua atuação, de tal modo que sua permanência no cargo se tornou insustentável.

O segundo diz respeito à desconfiança que pairava sobre a emigração contratada, associada à ‘escravatura branca’. As suspeitas quanto às reais condições de trabalho enfrentadas pelos portugueses engajados nas fazendas brasileiras não se restringiam ao reino, mas eram partilhadas pelos lusitanos residentes no Brasil, o que conferia ainda mais legitimidade às dúvidas existentes em Portugal, pois esses indivíduos eram considerados testemunhas da suposta escravização a que estavam sujeitos os imigrantes.

Independentemente da veracidade ou falsidade dos fatos relatados, os receios com essa forma de emigração não eram completamente infundados. A emigração contratada

³⁴⁴ Carta do barão de Nova Friburgo a João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 16.03.1861. In: MOREIRA, João Baptista. *Apologia perante o governo de Sua Majestade Fidelíssima*. Rio de Janeiro: Tipografia Universal de Laemmert, 1862, p. 130.

³⁴⁵ Idem, *ibidem*.

³⁴⁶ Termo de declaração dos súditos portugueses Manoel José da Silva e Manoel João de Abreu Azevedo. Rio de Janeiro, 20.03.1861. Op. Cit., p. 131.

³⁴⁷ Segundo Maria Antonieta Cruz, os jornais do Porto repercutiram “grande número de exposições de portugueses residentes no Brasil, relatando a atuação do cônsul, que rotulavam de criminosa por inércia ou desleixo” (CRUZ, Maria Antonieta. Agruras dos emigrantes portugueses no Brasil – contribuição para o estudo da emigração portuguesa na segunda metade do século XIX. *Revista de História*. Porto, v. VII, 1986-7, p. 7-134, p. 30). Ainda segundo Cruz, João Baptista Moreira era acusado de ter “papel relevante na ocultação e promoção da emigração clandestina, conivência em falsificação de assinaturas, atribuição de nacionalidade portuguesa a brasileiros, cumplicidade no engajamento e maus tratos dados aos colonos e arrecadação ilícita de heranças de emigrantes portugueses falecidos na ex-colônia” (Idem, *ibidem*).

dependia da atuação de inúmeros intermediários que lucravam com a vontade de emigrar de portugueses empobrecidos. Agentes de emigração em Portugal, capitães e proprietários de navios, fazendeiros e contratantes brasileiros: para todas essas pessoas, quanto mais emigrantes, melhor. Não é difícil suspeitar que, em meio a tantos interesses, o bem-estar dos indivíduos ficasse em segundo plano.

O terceiro aspecto relaciona-se com os dois anteriores. Por mais que tenham havido exageros nas acusações, é provável que João Baptista Moreira tivesse interesses pessoais no engajamento de portugueses a determinados fazendeiros e negociantes. Como ficou demonstrado, o cônsul mantinha boas relações com o rico barão de Nova Friburgo, contra quem jamais escreveu em seus ofícios. Ainda que Moreira não vendesse colonos, é inegável que seu poder em agenciar imigrantes conferia-lhe prestígio junto a ricos e poderosos cafeicultores do Vale do Paraíba, os quais buscava beneficiar. Talvez devido às vantagens concedidas pelo cônsul português, o emprego de imigrantes se manteve interessante ao barão de Nova Friburgo, que, ao que tudo indica, foi dos poucos cafeicultores do Vale do Paraíba que manteve essa mão de obra quando o sucesso da imigração era questionado por muitos fazendeiros.

A empolgação com a proximidade de ricos fazendeiros é, possivelmente, a causa do entusiasmo demonstrado pelo cônsul no ofício enviado ao ministro dos Negócios Estrangeiros, em que relatava as excelentes vantagens que conseguira para famílias madeirenses recém-chegadas a bordo do bergantim brasileiro ‘Palpite’ numa fazenda do comendador Joaquim José de Sousa Breves. Pode-se conjecturar que o ânimo de Moreira se devesse menos à sorte dos imigrantes e mais à aproximação de um fazendeiro que dividia com o barão de Nova Friburgo o título de homem mais rico do Império.

Segundo Thiago Campos Lourenço³⁴⁸, a riqueza dos irmãos Joaquim e José de Souza Breves era proveniente do tráfico de escravizados e foi convertida em fazendas de café no Vale do Paraíba no momento de expansão da cafeicultura. Os irmãos eram proprietários de um império de terras e escravizados trazidos ao Brasil já na época da clandestinidade do tráfico, “a principal atividade da família durante os anos que acompanharam o crescimento da produção cafeeira no Império do Brasil”³⁴⁹. No entanto, “mais do que a busca por braços para os cafezais do Vale fluminense, os Breves estavam

³⁴⁸ LOURENÇO, Thiago Campos Pessoa. *O Império dos Souza Breves no Oitocentos: política e escravidão nas trajetórias dos comendadores José e Joaquim de Souza Breves*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2010, p. 27.

³⁴⁹ Idem, p. 40.

preocupados com os desembarques de africanos nas suas fazendas litorâneas³⁵⁰. Isso porque possuíam ‘fazendas de engorda’ que, após a desativação do Valongo, serviam de porto de chegada e desembarque de africanos ilegalmente transportados para o Brasil.

Tendo sido eles próprios responsáveis pelo abastecimento de cativos para a cafeicultura do Vale do Paraíba, é difícil que tenham sofrido de falta de mão de obra em suas fazendas de café nos anos que se seguiram a 1850. No entanto, o ofício de João Baptista Moreira permite vislumbrar uma tentativa de introdução de trabalhadores livres sob o sistema de parceria, confirmada por Emília Viotti da Costa que menciona as colônias de Sousa Breves, “com 228 pessoas, naturais da ilha da Madeira”³⁵¹.

Pelo ofício de 19 de novembro de 1855, o cônsul comunicava ao ministro dos Negócios Estrangeiros que fizera “um contrato assaz vantajoso com o comendador Joaquim José de Souza Breves, que tomou em parceria para a sua fazenda as principais famílias que vieram da ilha da Madeira”³⁵². O cônsul prosseguiu declarando estar certo “que essa gente, que começou logo a desfrutar tantas vantagens porque aquela fazenda se acha já cultivada, poderá ser muito feliz em poucos anos, atendendo às garantias que oferece este vantajoso contrato”³⁵³. A seguir, confessou “trabalhar para introduzir no país esse sistema muito mais vantajoso do que o de salários ou jornais, segundo o merecimento ou aptidão dos indivíduos”³⁵⁴.

O contrato foi assinado por 44 famílias e 9 indivíduos, todos provenientes da Madeira e ingressos no Rio de Janeiro entre 11 e 19 de novembro de 1855. Os madeirenses viajaram sem passagens pagas por isso já davam início aos seus trabalhos endividados. Pelo contrato, os colonos seriam instalados numa fazenda já cultivada, livre de africanos escravizados, onde trabalhariam no cafezal, recebendo metade do café produzido. Além disso, teriam direito à totalidade dos demais gêneros que produzissem. A passagem, adiantada pelo fazendeiro, deveria ser paga com os rendimentos obtidos com a venda do café e demais gêneros, e nunca por meio de outras fontes, como empréstimos – o que era uma forma de manter os trabalhadores sob controle e evitar que deixassem a fazenda pouco depois de chegados.

³⁵⁰ LOURENÇO, Thiago Campos Pessoa. *O Império dos Souza Breves no Oitocentos: política e escravidão nas trajetórias dos comendadores José e Joaquim de Souza Breves*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2010, p. 40.

³⁵¹ COSTA, Emília Viotti da. *Da Senzala à colônia*. 5ª ed. São Paulo: UNESP, 2010, p. 159.

³⁵² João Baptista Moreira. Ofício ao visconde de Athoguia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 19.11.1855. AHD/Correspondência Consular Recebida, Rio e Janeiro, cx. 539.

³⁵³ Idem.

³⁵⁴ Idem.

Os valores devidos e recebidos seriam apresentados aos colonos e analisados por uma comissão composta pelo juiz de paz, sub-delegado e vigário da região. Os colonos não poderiam deixar a fazenda antes de quitar as dívidas, assim como não poderiam ser expulsos caso cumprissem com seus deveres e ficavam sujeitos ao trabalho passado pelo administrador. Essas condições seguiam o exemplo do empreendimento idealizado pelo senador Nicolau Campos Vergueiro na fazenda Ibicaba em São Paulo em 1847³⁵⁵. Sabe-se hoje que a parceria não era tão vantajosa como julgara Moreira³⁵⁶.

Conforme se observou, a contratação de portugueses despossuídos e incapazes de pagar as passagens para o Brasil podia acontecer tanto no ponto de partida da emigração, quanto no de destino. Nesse processo, intervinham agentes contratados pelos próprios fazendeiros em Portugal e consignatários dos navios que atuavam como engajadores de mão de obra nos portos de chegada. No entanto, uma terceira alternativa surgiu em meados da década de 1850, reeditando as antigas experiências da CCB e da SPCRJ: a Associação Central de Colonização (ACC).

Em 1853, o *Diário do Rio de Janeiro* publicava o projeto dos estatutos de uma Associação Central de Colonização na Cidade do Rio de Janeiro, recebido com entusiasmo pelo jornal que congratulava seu idealizador, Bernardo Augusto Nascentes de

³⁵⁵ Sobre a experiência de Vergueiro e as colônias de parceria, ver: COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo: Editorial Grijalbo, 1977 (cap. 5 – Colônias de parceria na lavoura de café: primeiras experiências); MENDES, Felipe Landim Ribeiro. Ibicaba revisitada outra vez: espaço, escravidão e trabalho livre no oeste paulista. *Anais do Museu Paulista: história e cultura material*, São Paulo, vol. 25, nº 1, 2017, p. 301-357; WITTER, José Sebastião. Um estabelecimento agrícola do estado de São Paulo nos meados do século XIX. *Revista de História*, São Paulo, vol. 48, nº 98, 1974, p. 393-467; WITTER, José Sebastião. Ibicaba Revisitada. In: SZMRECSÁNYI, Tamás e LAPA, José Roberto do Amaral (orgs.). *História econômica da independência e do Império*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec; Edusp, 2002, p. 131- 144.

³⁵⁶ Verena Stolcke e Michael Hall procuraram compreender “por que os fazendeiros escolheram primeiro a parceria como sistema de trabalho sob o qual se daria a introdução do trabalho livre, ao invés de optarem por um sistema direto de salários ou algum outro arranjo” (STOLCKE, Verena e HALL, Michael. A introdução do trabalho livre nas fazendas de café de São Paulo. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, vol. 3, nº 1984, p. 80-120, p. 3). A escolha teria resultado do “inter-relacionamento entre sistemas de exploração de trabalho e modos de resistência dos trabalhadores” (Idem, ibidem). Ou seja, para os autores, a parceria ofereceria um elemento de incentivo, interessante aos fazendeiros por ser mais eficaz do que a coerção. Os trabalhadores estariam diretamente interessados no aumento da produção dos grãos, visto que quanto mais café tivessem para vender, maiores seriam os lucros obtidos e com eles partilhados. No entanto, “para os imigrantes, a dívida inicial pesava cada vez mais em seus rendimentos” (Idem, p. 85), muito menores do que os 50% previstos no contrato. A insatisfação transformou-se em revolta e frustração. Importa observar que Stolcke e Hall identificaram que “a introdução de trabalho livre implicava um investimento de capital, cuja amortização exigia um nível de exploração que os fazendeiros não tinham condições de impor” (Idem, p. 88). Basicamente, quando o colono percebia o tamanho da dívida acumulada e a impossibilidade de saná-la, ele se desinteressava pela plantação de café e se dedicava a outros gêneros, na certeza de que, para o fazendeiro, não seria interessante expulsar a família sem receber o que adiantara. Assim, o sistema frustrou não apenas os colonos, mas também os próprios fazendeiros que buscaram outros ajustes laborais.

Azambuja³⁵⁷, chamado de “nosso amigo Azambuja”³⁵⁸. Pelo anúncio, poderiam ser acionistas “todos os capitalistas, proprietários, fazendeiros, negociantes e quaisquer pessoas nacionais e estrangeiras que se quiserem envolver como tais”³⁵⁹. A proposta visava “pôr em prática os diversos sistemas de colonização, tanto os que respeitam aos contratos particulares [...], como os que versam sobre o estabelecimento de colônias”³⁶⁰.

No dia 2 de abril de 1855, pelo decreto nº 1.584, Azambuja atingiu “seu patriótico intento”³⁶¹ e viu aprovados os estatutos da Associação Central de Colonização na Cidade do Rio de Janeiro. Pelos estatutos, a associação importaria “emigrantes morigerados, agricultores e industriais, que espontânea ou subsidiadamente queiram vir para o Império”³⁶². Para tanto, a ACC seria organizada com o capital de mil contos de réis³⁶³.

Um levantamento nos jornais da época mostra que a ACC só foi instalada mais de um ano depois, em 1856.³⁶⁴ A presidência da ACC foi assumida pelo marquês de Monte Alegre, a vice-presidência ficou a cargo do próprio Azambuja, que acumulou a diretoria, partilhada com Luiz Peixoto de Lacerda Werneck, Francisco José Fialho, Francisco José de Mello e Sousa e H. Liebich. Para o conselho administrativo, foram eleitos outros nomes relevantes do Império, como: marquês de Abrantes, barão de Mauá, visconde de Ipanema, Teófilo Ottoni, o senador Silveira da Motta, dentre outros³⁶⁵.

Não foi possível identificar o momento exato em que as operações da ACC começaram. Sabe-se, contudo, que em 1857 foi aprovado um acordo entre o governo imperial e a ACC para a importação de 50 mil colonos ao Brasil³⁶⁶, sendo a primeira vez que tantos colonos seriam transportados “dos portos europeus até a cidade do Rio de

³⁵⁷ Comendador, Azambuja foi juiz de direito, atuou na Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas como diretor da Diretoria de Terras Públicas e Colonização, foi deputado pelo Rio de Janeiro e participou do Conselho do Imperador. Informações retiradas do Dicionário Bibliográfico Brasileiro, vol. I. Disponível em: https://pt.wikisource.org/wiki/P%C3%A1gina:Diccionario_Bibliographico_Brazileiro_v1.pdf/433. Consultado em 03.03.2021.

³⁵⁸ “Projeto de estatutos de uma associação central de colonização e trabalho livre na cidade do Rio de Janeiro”. *Diário do Rio de Janeiro*, nº 36, 06.02.1853.

³⁵⁹ “Projeto de estatutos de uma associação central de colonização e trabalho livre na cidade do Rio de Janeiro”. Loc. Cit.

³⁶⁰ Idem.

³⁶¹ Idem.

³⁶² Estatutos da Associação Central de Colonização na Cidade do Rio de Janeiro. Decreto nº 1.584, de 2 de abril de 1855. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1584-2-abril-1855-558513-publicacaooriginal-79849-pe.html>. Acessado em: 03.03.2021.

³⁶³ Idem.

³⁶⁴ “Boletim do dia”. *Diário do Rio de Janeiro*, nº 142, 22.05.1856.

³⁶⁵ “Boletim do dia”. *Diário do Rio de Janeiro*, nº 142, 22.05.1856.

³⁶⁶ Decreto nº 1.915, de 28 de março de 1857. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1915-28-marco-1857-557933-publicacaooriginal-78700-pe.html>. Consultado em: 03.03.2021.

Janeiro, para serem redistribuídos pelas diversas regiões do país”³⁶⁷. Ainda em 1857, foi publicado o regulamento da ACC³⁶⁸, pelo qual, quem engajassem imigrantes por meio da ACC deveria pagar as despesas dos ditos colonos na hospedaria e se obrigava a quitar as dívidas com a associação no período de um a quatro anos. Os colonos engajados pela ACC poderiam escolher entre os seguintes tipos de contratos: venda e aforamento de terras, parceria e a salário.

Nota-se que os propósitos e métodos de atuação da ACC se assemelhavam aos da SPCRJ. O objetivo de ambas era atrair estrangeiros ao Brasil, instalá-los num depósito onde ficariam até que fossem contratados. Ambas almejavam criar um mercado de trabalho flexível no país, ao qual os proprietários pudessem facilmente recorrer sempre que precisassem. Assim, a ACC relançou “o projeto de instalação de espaços de acolhimento”³⁶⁹, já experimentado pela CCB e pela SPCRJ. Algumas diferenças, contudo, devem ser apontadas. A principal delas reside no empenho do governo imperial em colaborar com a empreitada. Outro aspecto de divergência é que, enquanto a atuação da SPCRJ era focada no Rio de Janeiro, a ACC deveria centralizar ações a serem promovidas em diferentes províncias. Além disso, a ACC concedia crédito aos empresários, que não ficavam obrigados ao pagamento imediato das despesas dos colonos e ofertava a estes diferentes tipos de contratos.

Em Portugal não tardou para que a atuação da ACC fosse sentida. A primeira referência à associação encontrada nos arquivos portugueses data de 06 de março de 1858, quando o governador civil do Porto comunicou ao MR o comparecimento de alguns indivíduos solicitando passaporte para o Rio de Janeiro, os quais apresentaram um contrato celebrado perante o vice-cônsul do Império do Brasil³⁷⁰. O contrato não referia o local onde os colonos prestariam seus serviços. Antecipando-se à solicitação de novos passaportes com contratos em condições semelhantes, o governador perguntava ao ministro do Reino se estes podiam ser concedidos. O impasse decorria do fato de serem “engajados por conta dessa Associação Central de Colonização³⁷¹”, cujo agente, António

³⁶⁷ CHRYSOSTOMO, Maria Isabel de Jesus e VIDAL, Laurent. Do depósito à hospedaria de imigrante: gênese de um ‘território de espera’ no caminho da emigração para o Brasil. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*. Rio de Janeiro, vol. 21, n. 1, pp. 195-217, 2014, p. 201.

³⁶⁸ Regulamento da Associação Central de Colonização do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Empresa Nacional do Diário, 1857.

³⁶⁹ CHRYSOSTOMO, Maria Isabel de Jesus e VIDAL, Laurent. Op. Cit., p. 201.

³⁷⁰ Barão de Vallado, governador civil do Porto. Ofício ao marquês de Loulé, ministro do Reino. Porto, 06.03.1858. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 11, mç. 3300, proc. 150.

³⁷¹ Idem.

Joaquim de Andrade Villares, desconhecia as fazendas para as quais seriam encaminhados, contrariando, assim, o artigo 11º da lei de 20 de julho de 1855.

O ofício trazia o contrato mencionado, no qual se percebe a coadjuvação da autoridade consular brasileira no Porto, bem como a mediação de um agente da ACC naquela localidade. Nota-se, ainda, a possibilidade de o colono escolher o tipo de contrato de sua preferência. O problema, como já apontado, é que tal possibilidade contrariava o artigo 11º da lei de 20 de julho e a circular do MR de 9 de fevereiro de 1858. Nesta, lê-se que: “visando prevenir os desgraçados efeitos” resultantes de “contratos por conta de proprietários ou de companhias brasileiras de colonização” para prestação de serviços no Império, não deveriam ser concedidos passaportes “a qualquer indivíduo que vá ali prestar serviços por contrato como colono, sem que no mesmo contrato se especifique a pessoa ou companhia em que tais serviços deverão ter lugar”³⁷².

O tipo de imigração idealizada pela ACC contrariava os dispositivos legais portugueses, visto que o objetivo da associação era justamente servir de intermediária entre os colonos e os contratadores. No entanto, em resposta ao ofício do governador do Porto³⁷³, o MR indicou a necessidade dos ditos contratos serem legalizados perante um tabelião com testemunhas, sem nada mencionar acerca da indicação exata do local onde os serviços seriam prestados. Meses depois, no dia 25 de junho, o barão de Vallado voltou a oficiar ao MR encaminhando outro contrato realizado pelo agente Villares dizendo não se sentir habilitado a conhecer qual das possibilidades de contrato oferecidas aos colonos seria a mais vantajosa por desconhecer a qualidade das terras a eles reservadas. No entanto, como esse contrato, diferentemente do anterior, mencionava a intermediação do cônsul português no Rio de Janeiro, de modo a não serem os colonos facilmente enganados, o governador concedeu os passaportes assim solicitados³⁷⁴.

O referido contrato é mais completo que o anterior. Nele, fica claro que do valor total da dívida, dever-se-ia abater o valor subsidiado pelo governo imperial (correspondente a dezoito mil réis). Especifica-se, ainda que os serviços seriam prestados no Rio de Janeiro “e seus arrabaldes, dentro de uma légua”³⁷⁵, pelo período máximo de

³⁷² Circular do MR de 9 de fevereiro de 1858. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida livro 10, mç. 3293, proc. 1346.

³⁷³ Nota a lápis, sem data, no ofício enviado pelo Barão de Vallado, governador civil do Porto, ao marquês de Loulé, ministro do Reino. Porto, 06.03.1858. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 11, mç. 3300, proc. 150.

³⁷⁴ Barão de Vallado, governador civil do Porto. Ofício ao marquês de Loulé, ministro do Reino. Porto, 25.06.1858. Loc. Cit.

³⁷⁵ Contrato Provisório de Locação de Serviços com a ACC. Anexo ao ofício enviado pelo Barão de Vallado, governador civil do Porto, ao marquês de Loulé, ministro do Reino. Porto, 25.06.1858. Loc. Cit.

um ano, ao fim do qual o colono poderia dispor de si. Os contratos, conforme já mencionado, seriam celebrados na presença do cônsul português e os colonos jamais poderiam ser encaminhados para servir nos engenhos de açúcar. Pelas modificações introduzidas no contrato, nota-se claramente a intervenção do governo português, guiada pelas informações remetidas por João Baptista Moreira e outras autoridades consulares.

Em julho de 1858, Moreira enviou um ofício ao barão de Vallado, comunicando que para a “Sociedade de Colonização desta corte” haviam chegado “sessenta e oito pessoas desta cidade e província”³⁷⁶. No entanto, a dita Sociedade julgou-se dispensada de apresentá-los ao consulado para que se examinasse os contratos, cujos termos estariam em desacordo com a lei de 20 de julho. Nas palavras de Moreira: “como se poderá ver da lei, semelhantes contratos não se podem fazer”, pois os colonos seriam transferidos a terceiros. O cônsul alertava, assim, “que pelo modo que se pratica esta sociedade, acontece justamente o contrário”³⁷⁷. Por isso, sugeria ao governador que recomendasse ao agente da ACC que cumprisse as leis do país.

O ofício foi remetido ao MR, juntamente com outro de autoria do governador civil do Porto em que declara ter sido informado, pelo cônsul no Rio de Janeiro, que os colonos enviados “à Associação Central de Colonização, estabelecida naquela corte, são por ela cedidos a terceiras pessoas”³⁷⁸, contrariando a lei e a cláusula proibitiva de tal procedimento expressa nos contratos com ela celebrados. À vista do exposto, o governador perguntava se deveria continuar a “fazer inserir nos contratos dos colonos que vão remetidos à Associação Central de Colonização a cláusula de não poderem ser cedidos a outras pessoas”³⁷⁹ e desejava saber se deveria obstar o embarque de colonos para a dita sociedade. O assunto foi remetido ao procurador geral da Coroa. Ao lado do ofício, a lápis, consta um despacho de 12 de agosto de 1858, pelo qual se lê: “Já se decidiu a este negócio mandando que não se deem passaportes aos colonos contratados por Villares em nome da Sociedade de Colonização estabelecida no Rio de Janeiro”³⁸⁰.

Tal despacho não teve efeito, visto que no dia 10 de maio de 1859, foi publicada uma nota no *Correio Mercantil* do Rio de Janeiro, comunicando a chegada de “179

³⁷⁶ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício encaminhado a Barão de Vallado, governador civil do Porto. Rio de Janeiro, 08.07.1858. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, liv.11, mç. 3300, proc. 150.

³⁷⁷ Idem.

³⁷⁸ Barão de Vallado, governador civil do Porto. Ofício ao marquês de Loulé, ministro do Reino. Porto, 06.08.1858. Loc. Cit.

³⁷⁹ Idem.

³⁸⁰ Despacho a lápis, com data de 12.08.1858, redigido na lateral de um ofício redigido pelo procurador geral da Coroa, 10.08.1858. Loc. Cit.

portugueses, dos quais 125 são contratados pela Associação Central de Colonização”³⁸¹. Em 1860, segundo o levantamento realizado por Maria Antonieta Cruz, foram celebrados pelo menos 82 contratos com a ACC num cartório da cidade do Porto³⁸². Antes disso, no dia 08 de março de 1859, João Baptista Moreira afirmava que António Joaquim de Andrade Villares, agente da ACC queria ser o “engajador privado dos colonos portugueses”³⁸³. De acordo com o cônsul, os contratos por ele celebrados eram “uma burla, ou como lhe queiram chamar, porque a diretoria da dita associação não satisfaz as condições nele exaradas, e nem quer reconhecer o direito que este consulado tem na sua apreciação”³⁸⁴. No dia 08 de julho do mesmo ano, Moreira voltou a se referir ao agente, alegando que os colonos por ele engajados não eram apresentados no consulado para ratificarem seus contratos. Assim, pedia providências para responsabilizar Villares³⁸⁵.

Pelos ofícios, pode-se desconfiar que algumas das disposições presentes nos contratos realizados por Villares visavam apenas garantir a aprovação dos mesmos pelo governador civil do Porto, mas não serem executadas – como a referência à participação do cônsul de Portugal na celebração dos contratos. Outra hipótese é que, perante a atuação da ACC, Moreira perdera o lugar de intermediário entre imigrantes e locatários, razão pela qual almejava dificultar a atuação da mesma associação em Portugal.

Seja como for, fato é que pouco antes de Moreira redigir o segundo ofício, o ministério do Reino fazia publicar no *Diário do Governo* uma portaria na qual se lê que continuava “a saída pela barra do Douro de colonos para o Brasil, contratados por António Joaquim de Andrade Villares”³⁸⁶. Ainda segundo a portaria, “o cônsul geral português na corte” comunicara que “nenhum dos angariados pela dita Associação se têm” apresentado e que não eram cumpridas “as condições exaradas nos mesmos contratos”³⁸⁷. De tudo isso resultava “uma completa burla para os colonos”, sujeitos ao “pagamento de uma dívida onerosa” da qual só se livravam se anuissem ao “que lhes impõe a mencionada Associação, cujos atos tendem somente ao seu interesse”³⁸⁸. De modo, portanto, a evitar

³⁸¹ *Correio Mercantil*. Rio de Janeiro, nº 137, 10.05.1859.

³⁸² CRUZ, Maria Antonieta. Agruras dos emigrantes portugueses no Brasil – contribuição para o estudo da emigração portuguesa na segunda metade do século XIX. *Revista de História*. Porto, v. VII, 1986-7, p. 7-134, p. 78.

³⁸³ João Baptista Moreira. Ofício ao marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 08.03.1859. AHD/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 540.

³⁸⁴ *Idem*.

³⁸⁵ João Baptista Moreira. Ofício ao duque da Terceira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 08.07.1859. Loc. Cit.

³⁸⁶ Portaria do Ministério do Reino de 02.07.1859. *DG*, nº 155, 05.07.1859.

³⁸⁷ *Idem*.

³⁸⁸ *Idem*.

a assinatura de “contratos fraudulentos”, ficavam proibidas as saídas “de colonos que levem contratos em que haja intervenção do referido António Joaquim de Andrade Villares, ou de algum outro agente da indicada Associação Central de Colonização”³⁸⁹.

Aparentemente, a portaria foi assinada na sequência de “sérias acusações dirigidas contra a Associação Central de Colonização”³⁹⁰ em uma carta “enviada para Portugal e publicada na *Revolução de Setembro* de 8 de julho”³⁹¹. A carta diria que “para com os colonos portugueses não se mantem aqui a fê dos contratos”, que os mesmos colonos desembarcavam em “uma ilha remota”³⁹², onde ficavam incomunicáveis e eram, depois “enviados para terras longínquas” para serem “tratados como cativos”³⁹³.

Pelos acontecimentos, fica nítida, uma vez mais, a desconfiança do governo de Portugal com engajadores, contratos e companhias de colonização. Embora houvesse um impedimento legal ao tipo de operação praticada pela ACC, a portaria foi além deste fato e chamou os contratos por ela celebrados de “burla” e de “fraudulentos”, possivelmente por influência de uma carta ou relato. Fica evidente, também, a força da opinião e do prestígio de João Baptista Moreira (que ainda não havia sido acusado de se ‘vender colonos’), visto que um dos argumentos da portaria se relacionava ao fato dos colonos não se apresentarem no consulado.

A determinação da portaria, contudo, não se manteve. Por meio de um documento assinado pelo ministro plenipotenciário do Brasil em Lisboa, barão de Itamaracá, e encaminhado ao MNE de Portugal em sete de março de 1861, é possível afirmar que a proibição das atividades da ACC no país gerou uma querela diplomática. O resultado foi a redação de uma nova portaria, datada de 10 de abril de 1860, enviada pelo ministro do Reino ao governador civil do Porto autorizando a retomada dos engajamentos³⁹⁴.

³⁸⁹ Portaria do Ministério do Reino de 02.07.1859. *DG*, nº 155, 05.07.1859.

³⁹⁰ “Notícias Diversas”, *Correio Mercantil*. Rio de Janeiro, nº 217, 08.08.1859.

³⁹¹ Idem. A dita carta não foi encontrada no âmbito desta pesquisa.

³⁹² A carta refere-se à ilha do Bom Jesus, onde foi construída uma hospedaria para acolher os imigrantes recém-chegados. Segundo Victor dos Santos, a ilha foi aterrada entre 1949 e 1952 para a criação da cidade universitária da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Na década de 1850, as instalações de um antigo convento localizado na ilha do Bom Jesus foram adaptadas para sediar a hospedaria dos imigrantes, sob responsabilidade da ACC. Ainda de acordo com Santos, a escolha do local deveu-se às epidemias que assolavam o Rio de Janeiro na década de 1850 e “o início do funcionamento da hospedaria foi acelerado devido à ocorrência de um surto de febre amarela, no ano de 1857, que atingiu lugares para além do município da corte, como Campos e Magé”. SANTOS, Victor da Costa. *As ordens necessárias para o agasalho e sustento dessa gente: hospedagem e recepção de imigrantes na província e na corte do Rio de Janeiro da segunda metade do século XIX (1850-1889)* – Dissertação (Mestrado em História das Ciências) – Casa de Oswaldo Cruz, Fiocruz. Rio de Janeiro, 2020, p. 69)

³⁹³ Idem.

³⁹⁴ Tal portaria não foi encontrada no âmbito desta pesquisa.

Em seu ofício, o ministro brasileiro relembra “as circunstâncias que deram lugar ao convênio, [...] reabilitando a referida agência e autorizando-a a celebrar contratos de emigração em conformidade com as leis e regulamentos deste país”³⁹⁵. No entanto, vinham sendo observados incidentes que estorvavam “as operações da agência brasileira de colonização na cidade do Porto”³⁹⁶. Por isso, solicitava providências “afim de ser executada a aludida portaria, em ordem a se quebrarem as peias que prendiam a liberdade de ação da mencionada agência e embargavam o desempenho de suas funções”³⁹⁷. O barão argumentou que “tal estado de coisas” prejudicava “consideravelmente os interesses brasileiros”³⁹⁸. Por fim, lembrou que o caso em questão não se tratava “somente de administração interna”, mas “pela sua natureza e efeitos” convertia-se em “assunto internacional” que atenta à “existência de um compromisso solene e de honra da parte do governo fidelíssimo”³⁹⁹.

Não foi possível averiguar se de fato havia entraves sendo colocados à atuação do agente da ACC no Porto. Sabe-se, contudo, que continuavam a chegar ao Rio de Janeiro colonos contratados pela associação. No dia 21 de julho de 1860, em um ofício sobre os diferentes modos pelos quais se faziam os contratos de colonos portugueses na corte do Império, o barão de Moreira afirmava que “os que têm vindo da cidade do Porto por via da Sociedade Central de Colonização”⁴⁰⁰ obtinham o abono concedido pelo governo imperial de acordo com o Regulamento de 1857 da ACC para quitarem a dívida da viagem. O cônsul encaminhou, anexo ao ofício, tanto o já referido regulamento da associação quanto dois tipos distintos de contratos celebrados pela ACC: o de parceria e o de prestação de serviços a salários.

O cônsul do Rio de Janeiro, ao encaminhar esses contratos, não teceu qualquer juízo de valor. Algumas considerações, contudo, devem ser feitas. O contrato a salário é bastante lacônico, não estipulando tempo de duração ou quantia a ser paga. No entanto, no regulamento da ACC lê-se que os contratos teriam a duração máxima de três anos e que o salário mensal nunca seria menor a 10\$ no primeiro ano, 11\$ no segundo e 13\$ no

³⁹⁵ Barão de Itamaracá, ministro plenipotenciário do Brasil em Lisboa. Ofício a António José d'Ávila, ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal. Lisboa, 07.03.1861. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 11, mç. 3313, proc. 1639.

³⁹⁶ Idem.

³⁹⁷ Idem.

³⁹⁸ Idem.

³⁹⁹ Idem.

⁴⁰⁰ Barão de Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao ministro plenipotenciário de Portugal no Rio de Janeiro, conde de Tomar. Rio de Janeiro, 21.07.1860. ANTT/MR/DGAC/2ª Rep., correspondência recebida, livro 12, mç. 2972, proc. 32.

terceiro⁴⁰¹. Desse valor seria deduzida a dívida do imigrante. Ainda segundo o regulamento, o locatário se obrigava a fornecer os instrumentos e ferramentas necessários ao trabalho, tratamento em caso de moléstia e a roupa indispensável. Comparando esses contratos e o respectivo regulamento com aquele proposto pelo barão de Nova Friburgo, o da ACC ainda parece incompleto por não estipular os horários de trabalho, o tempo e o número de refeições, deixando amplo espaço à exploração dos trabalhadores.

Quanto ao contrato de parceria, vale notar que, pelo regulamento, metade do produto total da colheita de cada ano pertencia ao fazendeiro e a outra metade aos colonos. Assim, “a metade pertencente a estes será entregue àquele para ser beneficiada, transportada para o mercado e vendida juntamente com a outra metade pertencente ao mesmo fazendeiro”⁴⁰². Seriam, então, deduzidas as prestações anuais para o pagamento das dívidas contraídas pelos colonos, que poderiam, também, optar pelo pagamento das prestações com os produtos, logo depois de colhidos.

As infrações dos contratos e regulamentos de cada colônia ficavam sujeitas à multa de 10\$000 a 100\$000. Uma vez quitadas as dívidas, os colonos poderiam se retirar da fazenda mediante anúncio com seis meses de antecedência. Diferentemente do contrato de parceria estabelecido pelo barão de Moreira com o comendador Sousa Breves, nota-se que o realizado pela ACC não estabelecia quaisquer intermediários em eventuais dívidas quanto aos valores cabidos aos colonos ou por eles devidos.

Não foi possível identificar quantos portugueses foram engajados pela ACC⁴⁰³. Do que foi apresentado pode-se, contudo, concluir que a ACC contou com incentivo e apoio do governo imperial para criar um mercado de mão de obra livre no Brasil. A estratégia desagradou e gerou desconfianças em Portugal, que chegou a suspender as atividades da ACC no país. Contudo, a interferência diplomática fez com que mais portugueses celebrassem contratos de parceria ou salário por intermédio da associação. Esta, contudo, não atingiu “os resultados esperados, como a construção de uma hospedaria definitiva e a introdução de 50 mil colonos, pois esse número ficou

⁴⁰¹ Regulamento da Associação Central de Colonização do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Empresa Nacional do Diário, 1857, p. 18.

⁴⁰² *Idem*, p. 16.

⁴⁰³ Num memorando datado de 31 de agosto de 1863, o ministro de Portugal no Rio de Janeiro, José de Vasconcellos e Sousa, afirmou que desde 1858 a dita associação havia contratado mais de 600 menores portugueses. José de Vasconcellos e Sousa. Memorando enviado ao marquês de Abrantes, ministro dos Negócios Estrangeiros do Brasil. Rio de Janeiro, 31.08.1863. Retirado de: *Documentos sobre a emigração portuguesa coligidos e publicados por ordem do ministro dos Negócios Estrangeiros*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1873, p. 167.

significativamente aquém”⁴⁰⁴. Ainda assim, a ACC “permaneceu como uma das responsáveis pela introdução de imigrantes no Brasil até sua substituição pela Agência Oficial de Colonização”⁴⁰⁵ em 1864⁴⁰⁶.

Conforme ficou demonstrado, a lei de 20 de julho de 1855 foi aprovada quando se tornou notório que os diplomas vigentes não eram suficientes para obstar a emigração clandestina e evitar escândalos como o ocorrido com a barca ‘Defensor’. Como se procurou evidenciar, a lei, ao responsabilizar quem promovesse ou facilitasse a emigração clandestina, deveria ser mais um instrumento para se aprofundar o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração e dificultar as saídas clandestinas. Ficou claro, também, que o crescimento do fluxo emigratório possuía intrínsecas relações com os esforços para a criação, no Brasil, de um mercado de mão de obra livre num momento em que se consolidava a inserção do país no mercado mundial; esforços esses que incentivaram a intervenção estatal portuguesa tanto para regulamentar os contratos de locação de serviços, quanto para obviar a clandestinidade e os riscos a que estavam sujeitos os emigrantes a bordo.

Neste contexto, foi necessário encontrar formas de acomodar a regulamentação da emigração com a doutrina liberal consagrada na Carta de 1826. Por um lado, o gargalo à emigração legal de rapazes sujeitos ao recrutamento militar visava garantir a justiça distributiva e assegurar a igualdade no cumprimento do ‘imposto de sangue’. Por outro, quem incentivasse os cidadãos a fazerem algo que a lei proibia (como deixar o país sem um passaporte) deveria ser punido. Por fim, quem arriscasse a própria liberdade assinando contratos de locação de serviços, considerados abusivos, precisava da tutela estatal e da ingerência das autoridades para colmatar as ilusões criadas por agentes a serviço de proprietários e companhias brasileiras.

⁴⁰⁴ SANTOS, Victor da Costa. *As ordens necessárias para o agasalho e sustento dessa gente: hospedagem e recepção de imigrantes na província e na corte do Rio de Janeiro da segunda metade do século XIX (1850-1889)*. Dissertação (Mestrado em História das Ciências). Casa de Oswaldo Cruz, Fiocruz. Rio de Janeiro, 2020, p. 58.

⁴⁰⁵ Idem, *ibidem*.

⁴⁰⁶ Maria Antonieta Cruz levanta a hipótese de que a pressão da diplomacia portuguesa junto ao governo imperial teria contribuído para o encerramento das atividades da ACC. Em suas palavras: “As autoridades portuguesas parecem ter contribuído decisivamente para o fim da empresa” (CRUZ, Maria Antonieta. *Agruras dos Emigrantes Portugueses no Brasil - contribuição para o estudo da emigração portuguesa na segunda metade do século XIX*. Revista de História, Porto, v. VII, 1986-7, p. 7-134, p. 80). Mais estudos, contudo, são necessários para confirmar esta possibilidade.

A lei de 20 de julho de 1855, ao distinguir, indiretamente, entre emigrantes livres e contratados; legais e clandestinos, deu conta da heterogeneidade dos fluxos emigratórios portugueses e criou diferentes estratégias de ação para distintas categorias de emigrantes. Ficavam, assim, assegurados os princípios do liberalismo que saiu vitorioso na Regeneração.

4. NA REGENERAÇÃO: NEM RESTRINGIR, NEM LIBERAR

Se os governos não devem provocar a emigração, não devem proibi-la. Todo o direito natural se revolta contra tal pretensão. [...] De resto, proibir a emigração livre é inútil, é criar outra bem mais deplorável – a emigração clandestina. [...] Dada a emigração como ato de direito natural, o dever do governo é policiá-la. A fiscalização deve ser tão larga quanto a solicitude. [...] A ação do Estado deve interferenciar sobre três atos essenciais: tudo o que respeita ao contrato. Tudo o que respeita ao transporte. Tudo o que respeita, no país adotado, à proteção consular.

Eça de Queiroz¹

Ao longo das quatro décadas da Regeneração, o desafio principal dos diversos governos, quanto à emigração, foi equilibrar o princípio de livre circulação dos indivíduos à tutela de cidadãos considerados incompletos e às necessidades do Estado em relação à defesa nacional. A lei de 20 de julho de 1855 avançou na criação de distintas categorias de emigrantes de modo a acomodar o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração à doutrina liberal vigente. No entanto, essa lei rapidamente mostrou-se ineficaz para conter a saída de clandestinos, que se aproveitaram das brechas legais e se adaptaram às novas circunstâncias.

Para muitos capitães de navios, os lucros auferidos pelo transporte de passageiros sem passaportes e em número superior ao autorizado pelas autoridades marítimas compensavam o risco de serem pegos, perderem a fiança depositada e serem multados. Além disso, a lei era, em muitos aspectos, insuficiente. Ainda que cumpridas todas as suas disposições, havia brechas e pontos nebulosos a serem solucionados para que se efetivasse o monopólio do Estado na matéria. Cedo, ficaria evidente a dificuldade de se adotarem soluções nacionais, que não contrariassem as liberdades individuais, para um fenômeno eminentemente transnacional, cujos efeitos abrangiam diferentes espaços.

Para iluminar os aspectos mais obscuros da lei, foram redigidos dois projetos de regulamento e indicadas inúmeras disposições que deveriam constar do diploma. É difícil determinar os motivos pelos quais o regulamento não foi publicado. A hipótese que será

¹ QUEIROZ, Eça. *A emigração como força civilizadora*. Lisboa: Perspectivas e Realidades, 1979, p. 114-116. Trata-se da publicação de um relatório sobre a emigração moderna redigido por Eça de Queiroz em 1874.

perseguida neste capítulo é que a ausência do regulamento se relaciona ao amadurecimento da consciência de que sem um acordo com o governo brasileiro a tutela estatal pelos governos portugueses sobre os emigrantes não seria concretizada. Cada vez mais ficava evidente que, sem a cooperação das autoridades do país de destino, as medidas adotadas em Portugal estariam fadadas ao fracasso, ao menos até que houvesse condições para a aprovação de outras mais contundentes contra o fenômeno.

Um acordo bilateral dependia, contudo, da frágil convergência de interesses de Portugal e Brasil, o que inviabilizou essa solução. Enquanto as autoridades portuguesas procuravam monopolizar os meios legítimos de emigração por meio da exigência de passaportes, cuja obtenção dependia do cumprimento de uma série de requisitos, o governo brasileiro facilitava o ingresso de estrangeiros no país independentemente da posse desse documento. Se no Brasil crescia a demanda por trabalhadores capazes de alimentar um mercado de trabalho flexível o bastante para evitar a eminente crise de mão de obra, em Portugal era grande a desconfiança com o tratamento dispensado aos lusitanos contratados na antiga colônia. Enquanto as autoridades portuguesas queriam ter ingerência sobre o destino de seus súditos no Brasil, as brasileiras não viam motivo algum para conceder aos anseios vindos da ex-metrópole. Em suma, o interesse no acordo era unilateral, razão pela qual não saiu do papel e foi engavetado juntamente com os projetos de regulamento da lei de 20 de julho de 1855.

As disposições dessa lei foram, finalmente, regulamentadas pelo decreto de 7 de abril de 1863, que regulamentava uma lei que não tratava diretamente do fenômeno emigratório. A lei de 31 de janeiro de 1863, resultante de inúmeros estudos e projetos anteriores, finalmente aboliu a necessidade de passaportes para a circulação entre diferentes localidades do reino. Os passaportes de interior, considerados vexatórios do direito de ir e vir dos indivíduos, deixaram de existir. A abolição do documento gerou a necessidade de novas disposições relativas ao trânsito de estrangeiros dentro do país e às condições para a entrada e saída do reino. Aproveitando o ensejo, o governo regulamentou, a um só tempo, as leis de 20 de julho de 1855 e de 31 de janeiro de 1863.

O regulamento de polícia de 7 de abril de 1863 procurou solucionar o impasse na identificação de indivíduos pertencentes às diferentes categorias de viajantes e emigrantes. Conforme ficará claro, a lei de 20 de julho de 1855, ao não determinar o que se entendia por ‘colonos’, deu margem à saída de navios sem o pagamento da fiança estabelecida no artigo 4º. Além disso, se era fácil distinguir os emigrantes clandestinos

dos legais, a diferenciação entre livres e contratados era menos objetiva. Por isso, a fiscalização dos contratos de trabalho determinada pelo artigo 11º deixou a desejar.

Apesar dos esforços empregues na elaboração de um diploma tão completo quanto possível, os limites do regulamento de 1863 ficariam evidentes. Para estudar a possibilidade de adoção de novas medidas, foi realizado um inquérito parlamentar sobre a emigração em 1872. A comissão responsável reuniu uma grande quantidade de documentos e suas conclusões confirmaram a pertinência da distinção entre emigração livre e contratada, bem como a necessidade de se tutelar os emigrantes que deixavam Portugal com um contrato de trabalho. A comissão apontou ainda medidas diretas e indiretas que poderiam ser adotadas pelo governo. Essas demonstram uma crescente compreensão, por parte de políticos da Regeneração, de que o problema emigratório seria solucionado por medidas socioeconômicas mais abrangentes, capazes de melhorar a qualidade de vida dos portugueses. No entanto, os resultados práticos dessa conclusão ficaram aquém do que se poderia esperar de um estudo tão extenso.

Por sugestão da comissão de emigração, foi aprovada a lei de 28 de março de 1877, que procurou atacar o fenômeno em várias frentes. O alvo principal da lei eram os menores de 14 anos, cuja emigração tornava-se cada vez mais frequente por estarem dispensados do pagamento da fiança militar. A mesma lei avançou também no sentido de facilitar o transporte de portugueses para as colônias africanas e de estender aos vapores a fiscalização a que estavam sujeitos os veleiros. Se a lei foi insuficiente para assegurar o povoamento branco das colônias, ela pode ter contribuído para adensar a emigração clandestina pelos portos da Galícia, longe das autoridades portuguesas, onde paravam os vapores provenientes da Inglaterra e outros países europeus. Uma vez mais, a necessidade de cooperação internacional para a efetivação das leis contrárias à emigração clandestina tornava-se patente.

Em 1885, uma nova comissão de inquérito foi organizada para estudar a emigração e as possibilidades de se desviar o fluxo emigratório para as possessões em África. O assunto tornava-se cada vez mais urgente devido à corrida das potências europeias ao continente africano. As informações prestadas pelas autoridades locais à comissão presidida por Luciano Cordeiro foram aproveitadas por Oliveira Martins, à época membro da CD, que entendeu a emigração como um sintoma do estado econômico do país e redigiu um vasto projeto de fomento rural, que sequer foi discutido pelos parlamentares. Um ano antes, o ministro das Obras Públicas apresentara também uma série de projetos tendente a melhorar a situação das classes laboriosas portuguesas e a

promover a colonização de terras incultas do país. Enquanto esses estudos, que examinavam os problemas estruturais do país, eram desenvolvidos, não faltavam propostas para que o Estado regulamentasse a atuação dos engajadores, de modo a aprofundar o monopólio dos meios legítimos de emigração – medida que só seria efetivamente adotada numa fase posterior, com características mais restritivas.

Este capítulo, que aborda um vasto período, percorre inúmeros projetos, estudos e iniciativas legais e indica as fragilidades das leis e medidas adotadas, tem por objetivo: (i) evidenciar que o Estado português durante a Regeneração estava longe de conseguir controlar e cercear todo o fluxo emigratório clandestino, que seguia pelas brechas legais e se adaptava às circunstâncias; (ii) identificar os fatores que dificultaram a publicação do regulamento da lei de 1855 e a celebração de um acordo com o governo do Brasil; (iii) esclarecer que com o regulamento de 7 de abril avançou-se na distinção entre colonos e passageiros livres ao mesmo tempo em que se criou um novo entrave pela inserção do termo ‘emigrante’ no texto do diploma; (iv) demonstrar que a distinção entre emigração livre e contratada estava consagrada nesse período e seguia sendo alimentada por informações provenientes do Brasil e (v) iluminar a forma como, durante a Regeneração, os agentes públicos, mesmo quando pressionados pelos setores agrário e industrial, evitaram tomar medidas diretas para barrar o fenômeno emigratório e preferiram tangenciar o problema.

Em suma, o que o vasto *corpus* documental aqui analisado sugere é que durante a Regeneração, após a aprovação da já analisada lei de 20 de julho e das leis do recrutamento, houve esforços no sentido de abordar a emigração considerando seu caráter transnacional, as diferentes características de cada tipo de fluxo, suas causas e consequências, sem desrespeitar os direitos consagrados na Carta de 1826. Não houve, por isso, espaço para a aprovação de projetos que cerceassem e repreendessem de forma mais contundente a saída de emigrantes, nem mesmo os contratados e clandestinos. Tampouco avançaram as propostas de regulamentar a atividade dos engajadores, que seguiu livre da fiscalização estatal. A marca do período foi a tentativa de entender o fenômeno, de celebrar acordos internacionais, de categorizar e identificar os emigrantes, de conter os incentivos à emigração clandestina e de adaptar as medidas ao liberalismo em voga. Ou seja, os governos atuaram sem que o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração se sobrepusesse à esfera das liberdades individuais.

Enquanto parlamentares e políticos examinavam o fenômeno e procuravam meios indiretos de detê-lo, com o fontismo, o capitalismo se desenvolvia em Portugal², movido pelo setor agrícola³. Dependente da exportação dos produtos agrícolas e da importação de industrializados, Portugal viu um desenvolvimento industrial incapaz de absorver os excedentes populacionais do meio rural, de modo que “o desemprego ou o subemprego desencadearam uma emigração maciça”⁴.

4.1. OBSTÁCULOS À LEI DE 20 DE JULHO E AS PROPOSTAS PARA OS REMOVER

4.1.1 Empecilhos internos....

Em 1859, o ministro dos Negócios Estrangeiros, duque da Terceira, reconhecia que “a lei de 20 de julho de 1855 e outras medidas tendentes a remediar aqueles males [os inconvenientes da emigração para o Brasil e a deplorável sorte dos colonos portugueses naquele império]” não produziam “o salutar efeito que era para desejar”⁵. Essa constatação já fora feita por outras autoridades que cobravam o regulamento da lei de 1855. Alguns dos problemas observados não eram novidade e sua solução estava aquém dos dispositivos da lei de repressão da emigração clandestina. Era o caso das dificuldades em controlar todo o território nacional, sobretudo o recortado litoral das ilhas, e do uso de passaportes obtidos legalmente por indivíduos que não os seus proprietários. Outros desses problemas se colocaram após a entrada em vigor da lei, como a ambiguidade do termo ‘colonos’, que não foi esclarecido. Independentemente dos

² Para Manuel Villaverde Cabral, “o período regenerador, mais exatamente de 1854 a 1889, constitui o período áureo, pra não dizer único, do capitalismo liberal em Portugal”. CABRAL, Manuel Villaverde. Sobre o século XIX português: a transição para o capitalismo. *Análise Social*, vol. XII (45), 1976, p. 106-126, p. 118.

³ Segundo Miriam Halpern Pereira, “O período da Regeneração não pode ser considerado de estagnação no setor agrícola. O lento desenvolvimento industrial foi compensado por um nítido crescimento agrícola baseado na exportação”. Ainda segundo a historiadora portuguesa, “à estrutura do Antigo Regime, onde o capitalismo comercial já existia, sucedeu uma estrutura socioeconômica capitalista, em que o setor motor não era a indústria, mas sim o comércio externo e a agricultura. Surgiu, pois, uma sociedade capitalista que, por não se industrializar, vem a ficar num estágio de subdesenvolvimento em relação às potencialidades da época”. PEREIRA, Miriam Halpern. *Desigualdade e assimetrias: Portugal nos séculos XIX e XX*. Lisboa: ICS, 2001, p. 118 e 120.

⁴ PEREIRA, Miriam Halpern. Op. Cit., p. 120.

⁵ Duque da Terceira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Ofício ao Conde de Thomar, ministro de Portugal no Rio de Janeiro. Retirado de: *Documentos sobre a emigração portuguesa coligidos e publicados por ordem do Ministério dos Negócios Estrangeiros*. Lisboa: Imprensa Oficial, 1873, p. 62.

motivos, os abusos no transporte ilegal de indivíduos para o Brasil continuaram a acontecer e as autoridades seguiram alertando para a evasão ao serviço militar.

A facilidade com que alguns navios escapavam à prestação da fiança prevista no artigo 4º da lei de 20 de julho lança luz sobre uma ambiguidade na redação do mesmo, não observada quando da elaboração do diploma na CD. Pelo artigo, “sempre que qualquer navio se destinar à condução de colonos para países estrangeiros do Ultramar, o dono ou o capitão da embarcação prestarão fiança idônea pela quantia de 4:000\$000 réis”⁶. No entanto, nenhum dos seus parágrafos esclareceu o que se entendia por “navio destinado à condução de colonos” e em nenhuma outra parte da lei a expressão ‘colonos’ foi definida. Sabe-se apenas que os colonos se distinguiram dos simples passageiros, razão pela qual o deputado António Coelho Louzada sugeriu que onde se lesse ‘passageiros’ no texto da lei, se acrescentasse a expressão ‘e colonos’.

Pode-se adiantar que passageiro era quem viajava livre, não contratado e com a passagem paga. Restava, porém, saber se os colonos eram aqueles que deixavam o país com um contrato de locação de serviços assinado ou tão somente os que embarcavam sem destino certo, na esperança de serem contratados no porto de chegada por alguém disposto a arcar com os custos da viagem em troca de serviços. Independentemente da definição adotada, a execução do disposto no artigo estava fadada ao fracasso. Isso porque nenhuma lei, regulamento ou portaria exigia a comprovação do pagamento antecipado da passagem, ou a apresentação do contrato de trabalho. Não havia, portanto, meios materiais e objetivos de atrelar o indivíduo à categoria a que pertencia.

Essa confusão ficou exposta quando da saída do vapor ‘Pedro 5º’ do Porto no dia 25 de novembro de 1855 com destino ao Rio de Janeiro e escala na Bahia. Nessa província, desembarcaram alguns portugueses que denunciaram ao cônsul a existência a bordo de indivíduos sem passaporte. Feitas algumas diligências, o cônsul na Bahia constatou o transporte de clandestinos e desvendou o processo de engajamento de muitos dos emigrantes que viajaram no ‘Pedro 5º’. O engajador de vários desses emigrantes fora o dono de uma venda de vinhos que lhes recomendara que, ao solicitarem o passaporte, não declarassem que iam engajados. Ao chegarem ao Brasil, esses indivíduos foram comunicados de que deviam o pagamento de suas passagens a Francisco Gonçalves Martins, ao qual estavam presos por um contrato de locação de serviços assinado por cruz, cuja existência eles alegaram desconhecer. No mais, declararam que nove indivíduos

⁶ Artigo 4º da Carta de Lei de 20 de julho de 1855. *DG*, nº 175, 27.07.1855.

foram escondidos no porão do navio e que o engajador os instruíra a declararem que já haviam respondido à chamada, caso perguntassem.

Ainda pelas diligências, foi possível conhecer a atuação de outros dois engajadores. Um, de nome Arouca, dono de uma loja de pesca em Miragaia, que recebeu o dinheiro para a emissão dos passaportes de alguns emigrantes. A um deles, Albino do Amaral, Arouca disse que devia dar a bordo o nome de Jerminiano Ferreira, “para aproveitar o passaporte de um outro indivíduo que se tinha arrependido”⁷. Outro, um tal Moraes, dono de uma casa de estalagem também em Miragaia, recomendara aos emigrantes que dissessem que haviam pago as suas passagens e afirmava que recebia 2\$400 réis por cada pessoa angariada.

Os fatos narrados pelos próprios emigrantes ao cônsul na Bahia evidenciam que a procura por trabalhadores no Brasil e o desejo de emigrar de muitos portugueses transformaram o engajamento de emigrantes em um negócio que envolvia uma rede de pessoas interessadas no transporte de um grande número de indivíduos para o Brasil. Mais que isso: iluminam as inúmeras estratégias a que recorriam os engajadores e capitães de navios para escapar das disposições da lei de 20 de julho: o esconderijo de passageiros no porão, a concessão de passaportes obtidos para terceiros e a recomendação de que dissessem viajar com as passagens pagas. Essa última instrução demonstra como era fácil aos capitães dos navios se esquivarem da fiança prevista no artigo 4º devido à impossível distinção entre passageiros de colonos.

Os acontecimentos a bordo do ‘Pedro 5º’ chegaram ao conhecimento do deputado António José Coelho Louzada, que solicitou que o governo⁸ informasse à CD se foram cumpridas as disposições da lei de 20 de julho, como a prestação de fiança exigida no artigo 4º. Antes mesmo dessa solicitação, em dezembro de 1856, o governador civil do Porto comunicara que não tinha ainda cobrado fiança de qualquer navio, pois entendia que a execução das disposições da lei estavam dependentes do regulamento previsto no artigo 12º. O governador interrogou seus superiores sobre as embarcações obrigadas ao pagamento da fiança, chamando a atenção para o fato de que, se o depósito fosse cobrado

⁷ Olímpio Joaquim de Oliveira, secretário do MR. Relatório acerca dos documentos relativos ao vapor Pedro 5º. Lisboa, 23 de fevereiro de 1856. ANTT/MR/3ª Direção, 1ª Rep., correspondência recebida, livro 10, mc. 3288, proc. 890.

⁸ Joaquim Gonçalves Mamede, deputado secretário da CD a Julio Gomes da Silva Sanches, ministro do Reino. Requerimento de António José Coelho Louzada. Lisboa, 20.01.1857. Loc. Cit.

apenas dos navios que conduzissem colonos, não seria possível evitar que “sob a denominação de passageiros” fossem transportados colonos contratados⁹.

O problema foi apresentado ao ministro pelo secretário Olímpio Joaquim de Oliveira. Desta apresentação, consta o despacho de dezembro de 1856, em que o ministro ordenava que se exigisse “desde já a prestação de fiança como neste porto de Lisboa se tem exigido, competindo ao governador civil”¹⁰ esta obrigação. Ainda segundo o despacho, deveria ser cobrada a fiança apenas dos navios que transportasse colonos. Não foram, no entanto, fornecidos meios capazes de impedir que navios que transportassem colonos alegassem levar a bordo apenas passageiros com passagens pagas. O secretário Oliveira assim explicou a decisão: “quanto a ser aquela [fiança] exigida tanto dos capitães de navios que conduzem colonos, como dos que transportam quaisquer outros passageiros não angariados, a seção administrativa do conselho de Estado” concluiu que “as fianças deveriam limitar-se ao primeiro caso que é só o que a lei exige no artigo 4º”¹¹.

Meses depois, quando se teve conhecimento dos acontecimentos a bordo do ‘Pedro 5º’ e explicações foram solicitadas pela CD, o governador civil do Porto voltou a afirmar que não exigira a fiança por não se achar publicado o regulamento. Apoiando-se no supracitado despacho, alegou que de todo modo o navio estaria isento do depósito de quatro contos de réis, pois, até onde se sabia na época da partida do vapor não iam colonos a bordo, apenas passageiros¹². Um novo despacho foi então redigido ao lado das informações prestadas pelo secretário Olímpio Joaquim de Oliveira. Nele lê-se: “por passageiros se deviam já entender aqueles que pagam as suas passagens e que nada contratam acerca de suas pessoas e serviços”¹³. Ainda de acordo com o despacho, “visto haver-se o capitão do vapor ‘Pedro 5º’ se obrigado a não desembarcar os portugueses que para o Rio de Janeiro conduziu sem os seus contratos serem feitos perante o cônsul português, é claro terem sido colonos e não passageiros que foram no dito vapor”¹⁴.

A declaração assinada pelo capitão era uma formalidade exigida por insistência do cônsul português no Rio de Janeiro, João Baptista Moreira. Esta poderia igualmente

⁹ Barão de Vallado, governador civil do Porto. Ofício a marquês de Loulé, ministro do Reino. Porto, 06.12.1856. ANTT/MR/3ª Direção, 1ª Rep., correspondência recebida, livro 10, mc. 3288, proc. 890.

¹⁰ Despacho redigido em: Olímpio Joaquim de Oliveira, secretário do MR. Apresentação de dúvidas do governador civil do Porto. Lisboa, 09.12.1856. Loc Cit.

¹¹ Olímpio Joaquim de Oliveira, secretário do MR. Apresentação de dúvidas do governador civil do Porto. Lisboa, 09.12.1856. Loc Cit. Grifo nosso.

¹² Olímpio Joaquim de Oliveira, secretário do MR. Sobre o vapor Pedro 5º. Lisboa, 17.02.1857. Loc. Cit.

¹³ Despacho redigido em: Olímpio Joaquim de Oliveira, secretário do MR. Sobre o vapor Pedro 5º. Lisboa, 17.02.1857. Loc. Cit.

¹⁴ Idem.

não ser cumprida se o capitão alegasse conduzir apenas passageiros. A fraude seria certamente descoberta no porto de destino pelas autoridades consulares. O capitão, contudo, nada perderia pois não havia depositado os quatro contos de réis. Em suma, sem dispositivos que permitissem às autoridades identificarem indivíduos contratados sem depender da declaração dos mesmos, a lei seria insuficiente.

Essa impossibilidade de as autoridades portuguesas bem identificarem os cidadãos para os atrelarem às devidas categorias previstas ficou evidente quando o *Jornal do Comércio* de Lisboa publicou o artigo “Traficantes de carne humana” denunciando os contratos supostamente ilegais celebrados por 33 colonos que deveriam seguir do Porto para Lisboa e de lá para a Bahia. Tendo sido solicitadas explicações a respeito do ocorrido, o governador civil de Lisboa afirmou que os ditos colonos traziam passaportes emitidos pelos governos civis de Braga e Viana do Castelo, dos quais constava não serem colonos e não irem engajados para o Brasil¹⁵. No entanto, o encarregado da polícia do porto, no momento da visita a bordo da embarcação Lusitana, encontrara os 33 indivíduos que declararam terem sido engajados por António José da Silva, de Penela, que atuava na qualidade de procurador de Thomás Pedreira Jerimuaba, da Bahia¹⁶.

Questionados, os governadores civis de Braga e Viana do Castelo alegaram ignorar a existência dos contratos celebrados com o engajador de Penela e afirmaram que os engajados declararam “que não eram colonos, mas sim passageiros”¹⁷. Nas palavras do governador civil de Viana do Castelo, “a autoridade, em vista desta declaração, não podia negar-se a mandar passar-lhes os passaportes solicitados, apresentando eles [os requerentes] os documentos legais”¹⁸. Segundo o governador de Braga, a despeito dos esforços empregues para descobrir “se os portadores [de passaporte] vão ou não engajados”, não se podiam “evitar os contratos clandestinamente feitos” quando “os interessados não dão conhecimento, antes declaram não ir engajados”¹⁹.

De tudo o que foi dito até aqui, fica evidente que muito embora as categorias de emigrantes livres e contratados, passageiros e colonos fossem úteis, no sentido de se elaborar medidas distintas para diferentes fluxos emigratórios, elas encontravam

¹⁵ Conde de Sobral, governador civil de Lisboa. Ofício a marquês de Loulé, ministro do Reino. Lisboa, 22.05.1858. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 11, mç. 3302, proc. 316.

¹⁶ João Mendonça Arraes, encarregado de polícia do porto de Lisboa. Ofício ao conde de Sobral, governador civil de Lisboa. Lisboa, 14.05.1858. Loc. Cit.

¹⁷ Governador civil de Viana do Castelo. Ofício ao marquês de Loulé, ministro do Reino. Viana do Castelo, 10.06.1858. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 11, mç. 3302, proc. 316.

¹⁸ Idem.

¹⁹ João Silveira de Amorim, governador civil de Braga. Ofício marquês de Loulé, ministro do Reino. Braga, 12.06.1858. Loc. Cit.

dificuldades para serem operacionalizadas na prática. Isso porque dependiam da declaração dos próprios emigrantes no momento da expedição do passaporte ou dos capitães dos navios, interessados em ocultar o fato de transportarem colonos. Ao lado dos capitães atuavam os engajadores que instruíam os emigrantes acerca do que deveriam dizer às autoridades.

Os empecilhos em fazer executar a lei de 20 de julho eram sentidos nas localidades do Norte do país e das ilhas, onde os administradores de concelho encontravam dificuldade para realizar o recrutamento militar. Essas queixas eram repassadas para os governadores civis dos locais de embarque dos emigrantes, que, por sua vez, evidenciavam a impossibilidade de se fiscalizar adequadamente todos os navios que deixavam o país, sobretudo devido ao extenso litoral não vigiado, por onde embarcavam clandestinos longe dos olhos das autoridades. Assim, em outubro de 1856, o presidente da câmara municipal de Fafe, Florêncio Ribeiro da Silva, comunicou ao governador civil de Braga que “a maior parte dos mancebos recrutados e chamados ao serviço militar” encontravam-se emigrados no Brasil, para onde se dirigiram “sem passaportes”, tendo sido “introduzidos nos navios por intermédio de seus engajadores”²⁰.

Na avaliação de Ribeiro da Silva, o “tráfico da escravatura branca” atingia grande escala devido “ao horror que todos os mancebos desta província têm ao recrutamento”²¹, cuja lei ficava sem efeito pois se evadiam por esse meio tanto os efetivos quanto os suplentes. Dessa forma, ficava a agricultura “privada dos braços que já escasseavam” e o concelho sem “operários e artífices” suficientes “para os misteres da vida”²² e da lavoura. O governador, por sua vez, remeteu o ofício ao MR e endossou a queixa de Ribeiro da Silva alegando ter recebido de outros concelhos “iguais participações de emigração clandestina pelos portos do mar”²³, razão pela qual estava convencido que “nas embarcações se introduzem indivíduos sem passaportes”²⁴. O procedimento colocava “sérios embaraços ao recrutamento” tornando-o “difícil, se não impossível”²⁵.

A denúncia da saída de emigrantes aos quais as autoridades haviam negado passaporte e a constatação, nos portos de destino, do embarque de indivíduos desprovidos

²⁰ Florêncio Ribeiro da Silva, presidente da Câmara de Fafe. Ofício a Custódio Rebello de Carvalho, governador civil de Braga. Braga, 09.10.1856. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 10, mç. 3286, proc. 570.

²¹ Idem.

²² Idem.

²³ Custódio Rebello de Carvalho, governador civil de Braga. Ofício a Júlio Gomes da Silva Sanches, ministro do Reino. Braga, 14.10.1856. Loc. Cit.

²⁴ Idem.

²⁵ Idem.

do documento faziam recair suspeitas sobre as autoridades portuárias do Porto, por onde emigravam os indivíduos do Minho. Essas autoridades, contudo, apresentaram algumas considerações ao governador civil do Porto e ao intendente da Marinha, alegando ser impossível obstar completamente a emigração clandestina uma vez que as embarcações que conduziam emigrantes ao Brasil necessitavam, para as manobras de saída, da ajuda de muitos homens que se escondiam entre as equipagens do navio e seguiam viagem. De acordo com essas mesmas autoridades, o país possuía “um imenso litoral sem guarda nem vigia, por onde podem emigrar muitas pessoas conduzidas a bordo dos navios fora da barra por pequenas embarcações costeiras e de pesca”²⁶. Por isso o governador civil do Porto julgava serem necessários, “no litoral, barcos de vigia e guardas”²⁷.

Em 1857, foi o administrador do concelho de Velas (ilha de São Jorge), José Soares Teixeira de Sousa, quem apontou as dificuldades em prosseguir com o recrutamento militar devido à emigração clandestina. Nas palavras de Sousa, não ficaria no concelho nenhum mancebo recrutável e os campos ficariam sem cultura “em vista da tendência dos povos para a emigração, estimulados já pelo regresso de alguns compatriotas com melhora de fortuna, já pela necessidade de fugir à crise alimentícia [...], bem como aos repetidos recrutamentos”²⁸ e em presença da “facilidade com que se prestam os especuladores a tirá-los de casa e das nenhuma providências dadas pelo governo para obstar à emigração clandestina”²⁹. Aos olhos dessa autoridade, por terra, era “impossível resistir à corrente” emigratória, que só se poderia obstar “por mar”³⁰.

O ofício foi remetido ao MR pelo governador civil de Angra do Heroísmo no sentido de reforçar a solicitação de providências para obstar à emigração clandestina. O secretário do MR assim resumiu as medidas requisitadas: “Essas providências consistem em se mandarem, pelo menos para os Açores, duas pequenas embarcações armadas de guerra para fiscalizarem os navios depois de sua saída dos portos e obstarem que os pescadores levem passageiros a bordo”³¹. O pedido foi encaminhado pelo ministro do Reino a Sá da Bandeira, ministro da Marinha e Ultramar, famoso por seus

²⁶ Olímpio Joaquim de Oliveira, secretário do MR. Resumo do ofício redigido pelo governador civil do Porto. Lisboa, 10.01.1857. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 10, mç. 3286, proc. 571.

²⁷ Idem.

²⁸ José Soares Teixeira de Sousa, administrador do concelho de Velas. Ofício ao governador civil de Angra do Heroísmo, 01.06.1857. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 10, mç. 3293, proc. 1391.

²⁹ Idem.

³⁰ Idem.

³¹ Olímpio Joaquim de Oliveira, secretário do MR. Resumo do ofício encaminhado pelo governador civil de Angra do Heroísmo. Lisboa, 07.07.1857. Loc. Cit.

posicionamentos contrários à emigração. Em resposta, Sá reconheceu “os péssimos efeitos da emigração clandestina” e a “necessidade de reprimi-la”³². No entanto, afirmou não ser “possível, na atualidade, dispor de navio algum para semelhante”³³ serviço.

As dificuldades em obstar a emigração clandestina já eram do conhecimento de Sá da Bandeira que, no dia 16 de março de 1857, encaminhara ao MR um ofício do intendente da Marinha tratando da chegada ao Brasil do brigue ‘Almirante’ que deixara o Porto com 37 pessoas a mais do que comportava a sua lotação³⁴. O excesso de passageiros não fora a única irregularidade cometida pelo capitão do brigue, cujo cirurgião desembarcara fora da barra logo depois de despachada a embarcação. Com poucos alimentos para a quantidade de pessoas a bordo e sem a presença de uma autoridade de saúde, muitos dos passageiros tiveram que ser recolhidos ao hospital à chegada ao destino. Tais fatos lamentáveis seriam, de acordo com o intendente da Marinha, inevitáveis devido “à mania da emigração”³⁵, à rapidez com que as visitas a bordo dos navios precisavam ser feitas e à falta de embarcações de fiscalização a uma distância conveniente da costa.

Importa notar que na década de 1850, a emigração com origem nos Açores não se dirigia exclusivamente ao Brasil, mas tinha também por destino os Estados Unidos. Independentemente do país para onde se dirigiam os emigrantes, as limitações materiais que dificultavam a boa execução da lei de 1855 eram as mesmas. Assim, em 1857, o administrador do concelho de Vila de Calheta comunicava que a maior parte dos mancebos emigrara para a América do Norte para fugir ao recrutamento. As diligências das autoridades administrativas para evitar as partidas eram infrutíferas pois “cada pedra no litoral de toda a ilha é um belo cais para essas saídas”³⁶.

Mesmo quando o embarque clandestino era flagrado na barra do porto ou fora dela nada se podia fazer com os emigrantes que poderiam voltar a se arriscar posteriormente.

³² Visconde de Sá da Bandeira, ministro da Marinha e Ultramar. Ofício a marquês de Loulé, ministro do Reino. Lisboa, 01.08.1857. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 10, mç. 3293, proc. 1391.

³³ Idem.

³⁴ Visconde de Sá da Bandeira, ministro da Marinha e Ultramar. Ofício ao marquês de Loulé, ministro do Reino. Lisboa, 13.03.1857. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 10, mç. 3290, proc. 1066.

³⁵ Intendente da Marinha. Cópia de ofício ao visconde de Sá da Bandeira, ministro da Marinha e Ultramar. Porto, 11.03.1857. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 10, mç. 3290, proc. 1066.

³⁶ António Pereira da Cunha, administrador do concelho de Vila da Calheta. Ofício ao governador civil de Angra do Heroísmo, 03.06.1857. ANTT/MR MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 10, mç. 3293, proc. 1391.

A ausência de dispositivos legais para punir aqueles pegos tentando emigrar sem o passaporte foi observada pelo procurador geral da Coroa. Nas palavras do procurador: “pela lei de 20 de julho de 1855, não foi classificada por criminosa e nem reprimida com penas a própria emigração clandestina, mas somente a sedução e a aliciação”³⁷. Referindo-se aos “colonos que da ilha Terceira tentavam a emigração sem passaporte para o Império do Brasil no brigue ‘Guilherme’”³⁸, o procurador concluiu que “a esses indivíduos só poderia ser arguida a tentativa do crime de saída do reino sem passaporte com violação dos regulamentos policiais”³⁹, previsto no Código Penal. No entanto, nem o Código e nem a lei puniam a tentativa – malsucedida – de emigrar sem passaporte, razão pela qual nada poderia ser feito.

Se a devida inspeção das embarcações, quando da saída dos locais de origem dos emigrantes, encontrava embaraços, e se nada podia ser feito aos que tentavam deixar o reino sem passaporte, recaía sobre os cônsules do país de destino fiscalizar a emigração clandestina para o devido cumprimento das sanções legais previstas na lei de 20 de julho. Contudo, como já mencionado, a imigração era facilitada no principal país de acolhimento de portugueses, o Brasil. Assim, as providências atribuídas às autoridades consulares também encontravam empecilhos difíceis de superar. Antes de examiná-los, importa avaliar um problema que poderia ter sido solucionado: a ausência do regulamento da lei de 20 de julho de 1855.

Conforme visto no capítulo anterior, a lei de 20 de julho de 1855 foi proposta na sequência da trágica morte de inúmeros passageiros a bordo da barca ‘Defensor’. O acontecimento evidenciou, por um lado, a urgência em se adotarem medidas contrárias à superlotação dos navios e, por outro, a necessidade de serem revistos os critérios sanitários e higiênicos para a autorização do transporte de passageiros. Pelo artigo 12º da lei, o governo ficava autorizado a regulamentar “o número de passageiros por tonelada que comportar cada navio” e “as medidas higiênicas que devem guardar-se a bordo”⁴⁰. Vale lembrar que continuavam em vigor as disposições da portaria de 19 de agosto de 1842, como o limite de dois passageiros para cada cinco toneladas do navio.

Após a aprovação da lei, as autoridades ficaram em dúvida se deveriam continuar a se guiar por aquela portaria ou se o limite de passageiros e colonos autorizado a bordo

³⁷ Procurador geral da Coroa. Parecer. Lisboa, 03.06.1857. ANTT/MR MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 10, mç. 3293, proc. 1391.

³⁸ Idem.

³⁹ Idem.

⁴⁰ Artigo 12º da Carta de Lei de 20 de julho de 1855. *DG*, nº 175, 27.07.1855.

deveria ser estabelecido caso a caso, enquanto não se aprovasse o regulamento previsto no artigo 12º. Em julho de 1856, o governador civil da Horta chamou a atenção do governo para as dificuldades enfrentadas na luta contra “este infame e vil tráfico”⁴¹. Segundo o governador, a emigração clandestina era espantosa devido ao limite de dois passageiros para cada cinco toneladas da embarcação.

Tendo conhecimento de que em outros portos do reino o limite de passageiros era definido pelo capitão do porto após a vistoria de cada navio, o governador comunicava ter adotado também essa prática. No entanto, meses depois, o mesmo governador civil apresentou ao MR os embaraços encontrados na definição da lotação da galera brasileira ‘Josefina’, de 549 toneladas⁴². Pela vistoria realizada pelo capitão do porto concluiu-se que o navio era forte, de boa construção e poderia levar tranquilamente 400 passageiros, número bastante superior àquele autorizado pela portaria de 19 de agosto de 1842. Essa opinião foi questionada pelo governador, para quem o cálculo deveria ser feito sobre o número de toneladas livres para o transporte de passageiros, descontando-se o espaço reservado à carga e aos mantimentos. No mais, para o governador, se autorizado o transporte de 400 indivíduos, verificar-se-ia o emprego “de ilícitos meios de aliciação”⁴³, pois, a seu ver, não havia um tão elevado número de passageiros dispostos a emigrar livremente. Por fim, ele solicitava instruções mais precisas a esse respeito.

Problema semelhante foi registrado no momento da saída do vapor ‘Pedro 5º’. Por um ofício assinado pelo ministro da Marinha e Ultramar, Sá da Bandeira, vê-se que foi feita solicitação para que o navio transportasse um número superior de pessoas do que aquele determinado pela portaria de 19 de agosto de 1842. Sá negou o pedido “visto não estar ainda publicado o regulamento da lei de 20 de julho de 1855”⁴⁴. Pelo ofício do ministro, sabe-se também que os solicitantes haviam recorrido a uma portaria de 1843 que concedia condições especiais aos vapores. Nas palavras de Sá da Bandeira, a justificativa existente na época para tais vantagens devia-se ao entendimento de que “o preço das passagens nos navios movidos a vapor era por si só o maior obstáculo à

⁴¹ Governador civil da Horta. Ofício a Júlio Gomes da Silva Sanches, ministro do Reino. Horta, 23.07.1856. ANTT/MR MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 10, mç. 3284, proc. 214.

⁴² Governador civil da Horta. Ofício a Júlio Gomes da Silva Sanches, ministro do Reino. Horta, 08.09.1856. ANTT/MR MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 10, mç. 3283, proc. 125.

⁴³ Governador civil da Horta. Cópia de ofício ao capitão do porto. Horta, 05.06.1856. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 10, mç. 3283, proc. 125.

⁴⁴ Visconde de Sá da Bandeira. Ofício a Júlio Gomes da Silva Sanches, ministro do Reino. Lisboa, 25.11.1856. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 10, mç. 3288, proc. 890.

emigração que se quis evitar pela portaria de 1842”⁴⁵. No entanto “esse fundamento, bem entendido há mais de 13 anos, caducou hoje que se estabelecem os preços das passagens naqueles navios iguais aos dos navios de vela”⁴⁶.

Percebe-se que as novas condições no transporte de emigrantes levavam os capitães de navios a pressionarem pelo transporte de um maior número de indivíduos, o que aumentava a urgência da publicação do regulamento previsto no artigo 12º da lei de 1855, cobrado também para solucionar outros problemas identificados pelos governadores civis, os quais sugeriram disposições que deveriam constar do diploma.

Em dezembro de 1856, o barão de Vallado, governador civil do Porto, ofereceu ao ministro do Reino algumas reflexões acerca da forma como se fazia a emigração para, a seguir, propor medidas a serem contempladas pelo regulamento. Nas palavras do governador, naquele ano, o número de indivíduos que se dirigiram ao Brasil não era inferior ao observado no ano anterior. A maior parte desses emigrantes ia engajada “para diferentes misteres”, razão pela qual julgava conveniente apresentar como eram feitos esses engajamentos, “principalmente porque já em algumas localidades se vai sentindo a falta de braços para a agricultura e para alguns ofícios”⁴⁷.

Segundo o barão, “a maior parte da gente que não tem meios para se transportar para o Brasil é aliciada por indivíduos que para este fim percorrem as povoações como agentes dos contratadores”⁴⁸. Alguns eram “correspondentes de indivíduos ou companhias de colonização”, outros eram os capitães e caixas dos navios “que sem ter mandato de pessoa alguma se oferecem a dar-lhes passagem” para os entregarem, nos portos de destino, “a quem os embolse das ditas passagens”⁴⁹. Os contratos oferecidos pelos primeiros variavam segundo os valores adiantados para ajustes de passaporte e passagem. Também eram variáveis os tempos estipulados para o cumprimento dos serviços e os salários a serem auferidos pelos colonos.

À vista do exposto, e “movido pelo desejo de que se ponha por algum modo termo a esse mal”, o barão de Vallado propôs que se consignasse no regulamento “algumas bases certas e gerais para todos os contratos de locação de serviços”⁵⁰. O governador

⁴⁵ Visconde de Sá da Bandeira. Ofício a Júlio Gomes da Silva Sanches, ministro do Reino. Lisboa, 25.11.1856. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 10, mç. 3288, proc. 890.

⁴⁶ Idem.

⁴⁷ Barão de Vallado, governador civil do Porto. Ofício a Júlio Gomes da Silva Sanches, ministro do Reino. Porto, 10.12.1856. ANTT/MR MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 10, mç. 3287, proc. 725.

⁴⁸ Idem.

⁴⁹ Idem.

⁵⁰ Idem.

desejava, assim, que o governo português tivesse ainda mais ingerência sobre os contratos a serem realizados por lusitanos no Brasil. A seu ver, todos os contratos deveriam trazer informações claras a respeito do tempo de duração, das horas de trabalho diário e do tratamento dado ao colono. No entanto, essas propostas chegaram relativamente tarde. No momento em que o barão apresentou suas sugestões, o regulamento já estava redigido. O texto fora escrito por Rodrigo da Fonseca Magalhães pouco depois da aprovação da lei e remetido no dia seis de agosto de 1855 ao ministro dos Negócios Estrangeiros para que indicasse “quaisquer aditamentos, restrições ou alterações”⁵¹.

O projeto de regulamento de Fonseca Magalhães⁵² previa as condições à concessão de passaportes para fora do reino; instituía o limite de dois a três indivíduos por cada cinco toneladas a depender da condição do navio; estabelecia os procedimentos a serem seguidos para a prestação e levantamento da fiança de quatro contos de réis; determinava as autoridades responsáveis por vistoriar os navios; esclarecia a forma de se instruir os processos judiciais contra infratores da lei e de se cobrar as respectivas multas e elucidava os procedimentos relativos à assinatura de contratos de locação de serviços.

O projeto ficou em posse do MNE, para avaliação. Algumas semanas após o envio, Fonseca Magalhães cobrou uma resposta do visconde de Athoquia para que o regulamento pudesse entrar em execução⁵³. Perante o silêncio do ministro dos Negócios Estrangeiros, Fonseca Magalhães voltou a lhe pedir, em outubro, a “bondade de [me] enviar com a maior brevidade possível quaisquer observações” convenientes⁵⁴.

É difícil conhecer os motivos exatos para a demora do visconde de Athoquia em fornecer uma resposta relativa ao projeto de regulamento. Algumas suspeitas podem, contudo, ser levantadas a partir de uma troca de ofícios entre os dois ministros em abril de 1856. Antes de examiná-las, vale notar que a cobrança do autor do regulamento e o silêncio do ministro dos Negócios Estrangeiros quanto ao assunto permitem observar as diferentes posições dos agentes estatais frente à mesma questão e questionar, assim, a tese de um Estado homogêneo e onipotente.

⁵¹ Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Ofício ao visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 06.08.1855. AHD/Correspondência recebida do MR, cx. 854.

⁵² Rodrigo da Fonseca Magalhães. Projeto de regulamento da lei de 20 de julho de 1855. Lisboa, 06.08.1855. Loc. Cit.

⁵³ Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Ofício ao visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 29.08.1855. Loc. Cit.

⁵⁴ Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Ofício ao visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 11.10.1855. Loc. Cit.

No dia dois de abril de 1856, o visconde de Athoquia encaminhou ao MR um ofício redigido pelo cônsul de Portugal no Rio de Janeiro, João Baptista Moreira, sobre a péssima situação em que se encontravam os colonos portugueses numa colônia em Taubaté e justificava, assim, a necessidade de se assegurar que os emigrantes lusos se apresentassem no consulado quando da chegada ao Brasil. No ofício ao MR, o visconde de Athoquia solicitava que no regulamento da lei de 20 de julho se consignassem “disposições tendentes a evitar a repetição dos escândalos referidos pelo mencionado cônsul”⁵⁵. No mais, o visconde comunicava ter solicitado aos cônsules no Brasil que recapitulassem as providências que deveriam ser compreendidas no texto do dito regulamento. Ao que parece, portanto, o ministro aguardava as respostas das autoridades consulares para oferecer seu parecer relativamente ao projeto.

Em resposta, Fonseca Magalhães lembrava que a lei de 20 de julho não impunha aos capitães dos navios a obrigatoriedade de apresentarem os passageiros transportados no consulado do porto de chegada. No entanto, o ministro observava que, pelo regulamento por ele proposto, as autoridades deveriam inserir, nos passaportes concedidos, a cláusula de que os portadores se apresentassem ao cônsul de Portugal na localidade de destino. O ministro reconhecia, contudo, ter dúvidas acerca da exequibilidade daquela cláusula, visto que não havia meio de obrigar os passageiros a se apresentarem. Por isso, a seu ver, seria necessário um acordo com o governo brasileiro:

o único modo de obviar os inconvenientes ponderados pelo mencionado cônsul geral será o de vir a um acordo com o governo brasileiro, pelo qual se comprometa a fazer apresentar logo à sua chegada, pelas autoridades policiais dos portos do império ao cônsul português residente quaisquer colonos contratados ou que forem contratar a locação ode seus serviços, não lhes permitindo tomar destino sem que assim o tenham realizado⁵⁶.

É provável, portanto, que o visconde de Athoquia não tenha se pronunciado de forma mais contundente quanto ao projeto porque aguardava as sugestões solicitadas aos cônsules no Brasil, mas também porque acatara a sugestão do ministro do Reino e esperava a oportunidade para chegar a um acordo com o governo imperial. No entanto, o governo formado por Saldanha em 1851, do qual participavam Fonseca Magalhães e o

⁵⁵ Visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Ofício a Rodrigo da Fonseca Magalhães ao ministro do Reino. Lisboa, 02.04.1856. ANTT/MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 09, mç. 3294, proc. 1286.

⁵⁶ Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino. Ofício ao visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 10.04.1856. AHD/Correspondência recebida do MR, cx. 854.

visconde de Athoquia, chegou ao fim antes que a questão com o Império do Brasil fosse resolvida e o regulamento publicado.

Em suma, o mesmo ministro do Reino que apresentou ao Parlamento a proposta da lei de 20 de julho de 1855 redigiu o projeto de regulamentação da lei e cobrou mais de uma vez que seu colega de governo tecesse os necessários comentários. O fato oferece dúvidas à tese de que as leis aprovadas na matéria eram parte de um jogo de fachada pelo qual o governo fingia obstar a emigração, como forma de agradar à burguesia agrária, mas nos bastidores, permitia que o fenômeno continuasse. Apesar das referências feitas pelas autoridades locais à carência da mão de obra decorrente da emigração e das solicitações para que o regulamento fosse publicado e a lei executada, o projeto não foi aprovado. O fato se deve não a uma má vontade do ministro responsável pelo assunto, ou a uma qualquer conspiração estatal, mas à existência de divergências decorrentes das diferentes posições de cada um dos ministros face ao fenômeno. Pelo que se pôde observar, o MNE estava preocupado com as obrigações que recaíam sobre os cônsules, cuja atuação encontrava empecilhos na legislação brasileira, os quais só seriam removidos com medidas que envolvessem as autoridades do Brasil.

No lugar de Rodrigo da Fonseca Magalhães, o MR foi assumido por Júlio Gomes da Silva Sanches, que ocupou o cargo de 25 de junho de 1856 a 14 de março de 1857. Sabe-se que este ministro tomou conhecimento do projeto de regulamento da lei de 20 de julho, pois no dia 1º de julho de 1857, o secretário do MR observou: “Continua, portanto, a emigração clandestina em grande detrimento da agricultura e das artes mecânicas. Para de algum modo se obviar aos inconvenientes ponderados, conviria publicar o regulamento para a execução da lei de 20 de julho de 1855 que ainda está em poder do Exm. Sr. Júlio Gomes”⁵⁷. No dia seguinte, pediu-se ao ex-ministro que devolvesse o projeto “com todos os papéis que o fundamentam”⁵⁸. Não foi possível apurar se os documentos foram devolvidos ao MR. De todo modo, o assunto parece ter se perdido na lista de prioridades do marquês de Loulé, que ocupou a pasta até março de 1859.

Júlio Gomes da Silva Sanches, contudo, utilizou o projeto e os papéis que estavam em sua posse para redigir uma proposta de lei apresentada à CPR na sessão de 12 de julho de 1858, a qual sequer foi discutida. Pela justificativa da proposta, vê-se que o ex-ministro

⁵⁷ Olímpio Joaquim de Oliveira, secretário do MR. Lisboa, 1º de julho de 1857. ANTT/MR MR/3ª Direção; 1ª Rep., correspondência recebida, livro 10, mç. 3293, proc. 1391.

⁵⁸ Marquês de Loulé, ministro do Reino. Ofício a Júlio Gomes da Silva Sanches, ex-ministro do Reino. Lisboa, 02.07.1857. Loc. Cit.

considerava a emigração um “tráfico vil, ignominioso para a honra nacional, repugnante aos sentimentos de humanidade e contrário aos princípios de conveniência pública”⁵⁹. Ponderando que “nenhum meio se tem deixado de empregar para acabar, nas nossas possessões ultramarinas, com o infame tráfico da escravatura”, Silva Sanches perguntava-se por que igual cuidado não era dispensado “à sorte dos nossos concidadãos do continente e das ilhas adjacentes”⁶⁰. Recuperando o discurso da ‘escravatura branca’, considerando que os emigrantes, por não serem completamente livres, eram escravos, o ex-ministro entendia que tão inquestionável como o direito de cada um sair do reino, era a “obrigação de se prescrever as formalidades que deve observar” quem o quiser fazer⁶¹.

O projeto previa medidas duras para reforçar aquelas estabelecidas pela lei de 20 de julho. A proposta pretendia dar força de lei à proibição de se transportar mais de dois passageiros para cada cinco toneladas do navio, além de estabelecer pena de prisão aos clandestinos encontrados durante a inspeção. O fato do projeto nunca ter sido discutido demonstra uma vez mais o fracasso da tentativa de equiparar a emigração à escravatura de africanos como forma de legitimar medidas mais restritivas. Fica patente também a falta de espaço para propostas que contrariassem a doutrina liberal da Carta, apesar da desconfiança quanto à emigração contratada, da perenidade do discurso da ‘escravatura branca’, das estratégias utilizadas por engajadores para facilitar o embarque clandestino de emigrantes e dos pedidos das autoridades locais por medidas que obstassem à falta de braços para a agricultura.

Uma nova proposta com o intuito de regulamentar a lei de 20 de julho foi redigida em 1860 por António José Coelho Louzada, na condição de conselheiro da legação de Portugal no Rio de Janeiro, a pedido do chefe da legação, o conde de Tomar (Costa Cabral)⁶². O projeto de regulamento de Louzada, inspirado em leis e regulamentos de outros países europeus, propunha a criação de juntas inspetoras da emigração nos portos do país, às quais caberia, dentre outras funções, estabelecer as medidas higiênicas a serem observadas a bordo, elaborar as estatísticas de emigração e solucionar dúvidas relativas à expedição dos emigrantes e aos contratos por eles celebrados. As juntas seriam compostas pelo capitão do porto, pelo delegado do conselho de saúde, por um empregado da casa

⁵⁹ Justificativa. Projeto de lei de autoria de Júlio Gomes da Silva Sanches. *DCPR*, nº48S1, 12.07.1858, p. 863.

⁶⁰ *Idem*, *ibidem*.

⁶¹ *Idem*, *ibidem*.

⁶² António José Coelho Louzada. Projeto de Regulamento da lei de 20 de julho de 1855. Retirado de: *Documentos sobre a emigração portuguesa coligidos e publicados por ordem do Ministério dos Negócios Estrangeiros*. Lisboa: Imprensa Oficial, 1873, p. 86.

fiscal e por inspetores especiais de emigração, responsáveis por fiscalizar os passaportes dos emigrantes no momento do embarque e interrogar o emigrante acerca do seu livre consentimento em dirigir-se para fora do país.

O projeto procurava, ainda, solucionar algumas das principais dúvidas quanto à execução da lei de 20 de julho. Pelo artigo 13º, seriam consideradas embarcações empregues no transporte de colonos aquelas que conduzissem para portos estrangeiros do ultramar mais de 30 pessoas a bordo. O projeto determinava, ainda, que independentemente da medição de toneladas do navio, jamais poderia ser conduzido mais de um emigrante para cada duas toneladas do navio, número que, segundo Louzada, seria um meio termo entre o então disposto em Portugal e em alguns regulamentos de outros países que autorizavam o transporte de um passageiro por tonelada.

Remetido para apreciação do MR, o projeto foi avaliado pela Direção Geral da Administração Civil (DGAC), que considerou a proposta adotável, muito embora tenha sugerido esvaziar a principal inovação indicada pelo conselheiro Louzada: a criação do cargo de inspetores especiais de emigração⁶³. O projeto foi também analisado pela Secretaria Administrativa do Conselho de Estado que propôs: (i) que se retirasse dele qualquer disposição que exigisse sanção legislativa; (ii) que se definisse em dois passageiros para cada cinco toneladas o limite máximo de passageiros a bordo, o que estaria “de acordo com o que se tem estabelecido nos projetos sobre este assunto” e com “os regulamentos ingleses de natureza semelhante”⁶⁴.

Acerca do parecer, o secretário Olímpio Joaquim de Oliveira afirmou não importarem “as alterações indicadas”⁶⁵, pois, sendo a base do sistema proposto pelo projeto a criação dos inspetores de emigração, que acarretariam novas despesas, seria sempre necessário apresentá-lo às Cortes. Essa foi também a conclusão a que chegou o ministro do Reino Anselmo José Braacamp⁶⁶. Aos olhos do ministro, o governo não estava autorizado pelo Parlamento a criar “novos empregados e novos salários”, tampouco a “alterar o sistema administrativo cerceando às autoridades encarregadas da pública administração as atribuições policiais que a lei lhes confere”⁶⁷. Apesar dessas observações, o ministro afirmou que deixaria o projeto arquivado para “ser consultado

⁶³ Olímpio Joaquim de Oliveira, secretário do MR. Parecer da DGAC do MR. Lisboa, 13.07.1860. ANTT/MR/DGAC, 2ª Rep., correspondência recebida, livro 12, mç. 2981, proc. 790.

⁶⁴ Secretaria Administrativa do Conselho de Estado. Parecer. Lisboa, 13.12.1860, Loc. Cit.

⁶⁵ Olímpio Joaquim de Oliveira, secretário do MR. Lisboa, 03.01.1861. Loc. Cit.

⁶⁶ Anselmo José Braacamp, ministro do Reino. Ofício ao duque de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 09.12.1863. AHD/Correspondência recebida do MR, cx. 855.

⁶⁷ Idem.

por ocasião da feitura do futuro regulamento geral”⁶⁸. De fato, naquele momento o governo procurava aprovar a abolição dos passaportes internos, o que exigiria um novo regulamento policial, publicado poucos meses mais tarde.

4.1.2 ... e empecilhos externos

Perante as dificuldades de fiscalizar os navios nos portos de saída, a implementação do disposto na lei de 20 de julho de 1855 – como a pena de multas aos capitães de navios e a impossibilidade de reaver a fiança de quatro contos de réis – dependia das autoridades consulares portuguesas no porto de destino. Pelo parágrafo 2º do artigo 4º da lei, ficavam “os respectivos agentes consulares obrigados a remeter, em duplicado a participação do número de passageiros e colonos” conduzidos em qualquer embarcação e “de todas as ocorrências da viagem”⁶⁹. Pelo parágrafo 3º, em caso de violação da lei, caberia também aos sobreditos agentes consulares o envio de “todos os documentos, depoimentos escritos e mais esclarecimentos” que pudessem fundamentar ou servir de prova “nos procedimentos ou ações”⁷⁰ a serem intentados contra os culpados.

Essa dependência em relação à atuação dos agentes consulares não seria problemática se os interesses dos países de origem e destino não fossem conflitantes. Não era esse o caso da emigração portuguesa para o Brasil. Enquanto ao governo português interessava aprofundar o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração e conhecer o paradeiro dos seus emigrantes, o governo brasileiro facilitava o ingresso e a permanência de estrangeiros em território nacional por meio da publicação do decreto nº 1.531, de 10 de janeiro de 1855.

O decreto aboliu os títulos de residência e autorizou os estrangeiros a viajarem pelo Império com o passaporte emitido pelo país de origem, ou com aquele obtido nos consulados respectivos, bastando para isso o visto da autoridade brasileira. Deixou, então, de ser necessário que os imigrantes obtivessem, junto aos agentes consulares, um título de nacionalidade para solicitar às autoridades brasileiras o título de residência, até então exigido de estrangeiros para que circulassem pelo Império. O diploma facilitava também a entrada de estrangeiros que não trouxessem passaporte emitido pelas autoridades do país de origem. O artigo 7º estabelecia que, em caso de dúvida “sobre a legitimidade do

⁶⁸ Anselmo José Braacamp, ministro do Reino. Ofício ao duque de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 09.12.1863. AHD/Correspondência recebida do MR, cx. 855.

⁶⁹ Artigo 4º da Carta de Lei de 20 de julho de 1855. *DG*, nº 175, 27.07.1855.

⁷⁰ *Idem*.

passaporte”⁷¹, ficaria a cargo da autoridade de polícia responsável pela visita ao navio avaliar a existência de “matéria para suspeitar que [o imigrante] é malfeitor”⁷² e autorizar o desembarque. A mesma discricionariedade cabia ao policial quando o estrangeiro não portasse passaporte do país de origem. Em suma, não se proibia *a priori* a entrada de portugueses que deixassem Portugal clandestinamente.

O decreto nº 1.531 foi promulgado na mesma data que outro, de número 1.530. Este último estabelecia “providências para cessar o abuso de serem transportados escravos, de uma província para outra, sem passaporte”⁷³. O objetivo do decreto, que estabelecia multa e pena de prisão para os capitães e mestres de navios infratores e conduzissem escravizados desprovidos do documento de uma província para outra, era evitar o transporte de “africanos boçais”⁷⁴, ingressos no país após a Lei Eusébio de Queirós – e, portanto, formalmente livres. Assim, o governo brasileiro, ao mesmo tempo em que tentava cercear a circulação de escravizados para fazer valer a proibição do tráfico, facilitava o estabelecimento e transporte de estrangeiros dentro do Império com o objetivo de flexibilizar o mercado de mão de obra livre.

A medida desagradou tanto ao cônsul no Rio de Janeiro quanto àquele em Pernambuco. Este último ponderou que os títulos de residência eram de grande utilidade para os estrangeiros por servirem ao conhecimento da “nacionalidade, profissão, estado e conduta” dos mesmos, especialmente dos portugueses, que partilhavam “a mesma religião, costumes e idioma dos brasileiros”⁷⁵. Além disso, pelos títulos de residência, “os cônsules portugueses tinham, por intermédio da polícia, bastante autoridade e vigilância sobre os súditos de sua nação”⁷⁶, uma vez que para solicitar o título, os estrangeiros precisavam se habilitar nos respectivos consulados. Sem a obrigatoriedade do título de residência, caía a necessidade do registro consular e reduziam-se as informações de que os cônsules dispunham sobre os estrangeiros residentes no Brasil, ficando desconhecido

⁷¹ Artigo 7º do decreto nº 1.531, de 10 de janeiro de 1855. Coleção das Leis do Império do Brasil, vol. 1, parte II, p. 31. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1531-10-janeiro-1855-553209-publicacaooriginal-79465-pe.html>. Consultado em: março de 2021.

⁷² Idem.

⁷³ Decreto nº 1.530, de 10 de janeiro de 1855. Coleção das Leis do Império do Brasil, vol. 1, parte II, p. 30. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1530-10-janeiro-1855-558316-publicacaooriginal-79464-pe.html>. Consultado em: março de 2021.

⁷⁴ MAMIGONIAN, Beatriz. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017, p. 295.

⁷⁵ Joaquim Baptista Moreira, cônsul de Portugal em Pernambuco. Ofício a visconde de Athoguia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Recife, 21.02.03.1855. AHD, correspondência consular recebida, Pernambuco, cx. 531.

⁷⁶ Idem.

seu “sexo, idade, estado e profissão”, assim como o modo pelo qual embarcaram, “isto é: se como colonos, com passaporte ou sem ele”⁷⁷.

Para driblar essas dificuldades, o cônsul no Rio de Janeiro propôs que os capitães dos navios fossem obrigados a apresentar os passageiros no consulado quando do desembarque. Assim, o MR publicou duas portarias – a de 20 de março e a de 30 de abril de 1855 – pelas quais: (i) os capitães dos navios assinariam um termo se comprometendo a apresentar os passageiros no consulado, onde os contratos seriam celebrados e (ii) os governadores civis inscreveriam nos passaportes a cláusula de que os passageiros deviam se registrar junto ao cônsul tão logo chegassem ao destino. No entanto, as autoridades consulares não tinham meios para fazer cumprir essas obrigações.

João Baptista Moreira estava ciente das responsabilidades que sobre ele recaíram pela lei de 20 de julho. Em agosto de 1855, o cônsul declarou ter visto “com muita satisfação”⁷⁸ a aprovação da lei de 20 de julho. No entanto observou que os cônsules teriam “muitas obrigações a cumprir quando os passageiros ou colonos chegassem aos portos do seu distrito”⁷⁹. Para que a lei tivesse a mais “rigorosa execução”, o cônsul sugeriu que o regulamento reforçasse as obrigações determinadas pelas portarias de 20 de março e 30 de abril de 1855, que deveriam ser cumpridas tanto por capitães de navios nacionais quanto estrangeiros.

Enquanto o regulamento não era publicado, o cônsul no Rio de Janeiro ordenou “aos capitães dos [nossos] navios” que entregassem no consulado “os passaportes dos seus passageiros ou colonos”⁸⁰ para que fossem pessoalmente retirados por seus detentores no ato da inscrição consular. A medida, contudo, foi revogada pelo chefe de polícia da corte brasileira por contrariar o artigo 6º do decreto de 10 de janeiro, pelo qual depois de examinados e visados pela autoridade brasileira correspondente, os passaportes seriam entregues aos seus portadores.

Sem dispor de meios legais para forçar os capitães a apresentarem os passageiros no consulado, Moreira esperava contar com a colaboração do governo imperial para dar

⁷⁷ Joaquim Baptista Moreira, cônsul de Portugal em Pernambuco. Ofício a visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Recife, 21.02.03.1855. AHD, correspondência consular recebida, Pernambuco, cx. 531.

⁷⁸ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 18.08.1855. Retirado de: *Documentos sobre a emigração portuguesa coligidos e publicados por ordem do ministro dos Negócios Estrangeiros*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1873, p. 1.

⁷⁹ Idem, ibidem.

⁸⁰ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 13.08.1855. Loc. Cit., p. 2.

execução à medida desenhada. Assim, solicitou ao ministro de Portugal no Rio de Janeiro que interviesse junto às autoridades locais. O cônsul estava otimista de que “o governo imperial modificará o seu decreto de um modo conveniente”⁸¹ aos interesses lusitanos. Essa expectativa foi frustrada, em sua avaliação, devido ao desgosto causado junto às autoridades brasileiras pela lei de 20 de julho de 1855 e ao receio do governo brasileiro em fazer concessões aos cônsules portugueses⁸².

No dia seis de outubro, o ministro da Relações Exteriores do Brasil, visconde de Rio Branco, alegou ter consultado o ministro da Justiça sobre a solicitação relativa ao decreto de 10 de janeiro e declarou “que o governo imperial se acha[va] inibido de preencher os desejos do governo”⁸³ de Portugal. O ministro brasileiro foi bastante explícito quanto aos motivos pelos quais indeferia o pedido de se assegurar a apresentação dos imigrantes no consulado português:

Se, porém, fossem adotadas as providências solicitadas pela legação de Sua Majestade Fidelíssima, o estrangeiro recém-chegado, posto que já desimpedido pelas autoridades do país, ficaria ainda dependendo de atos consulares, que poderiam demorar, ou prejudicar a realização de seu ulterior destino. A liberdade de viajar que no interesse da colonização o governo imperial quis conceder aos estrangeiros pelo decreto de 10 de janeiro do corrente ano, suprimindo os títulos de residência e os passaportes até então exigidos, seria manifestamente contrariada pelas medidas que, em um interesse muito menos atendível, pretende o governo de Sua Majestade Fidelíssima⁸⁴.

O ministro brasileiro ponderou, ainda, ser inútil a medida de se encaminhar os passaportes dos imigrantes ao cônsul do país de origem, visto que o decreto de 10 de janeiro permitia que “o estrangeiro refugiado e o colono, e mesmo qualquer outro indivíduo não suspeito” entrassem “no império sem passaporte”. Pela resposta oferecida pelo visconde de Rio Branco fica evidente a incompatibilidade de interesses entre a

⁸¹ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 13.08.1855. Retirado de: *Documentos sobre a emigração portuguesa coligidos e publicados por ordem do ministro dos Negócios Estrangeiros*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1873, p. 2.

⁸² João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao visconde de Athoquia, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 12.09.1855. Loc. Cit., p. 3.

⁸³ José Maria da Silva Paranhos, visconde de Rio Branco, ministro das Relações Exteriores. Ofício a João Gomes de Oliveira, encarregado de negócios de Portugal no Brasil. Rio de Janeiro, 06.10.1855. Retirado de: *Documentos sobre a emigração portuguesa coligidos e publicados por ordem do ministro dos Negócios Estrangeiros*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1873, p. 9.

⁸⁴ Idem, *ibidem*.

política de portas abertas adotada pelo governo do Brasil e a vontade do governo português de: saber o que se passara a bordo dos navios para punir responsáveis por infrações, conhecer o destino de seus cidadãos e assegurar a ingerência sobre os contratos de trabalho celebrados e executados no Brasil.

Um ano mais tarde, João Baptista Moreira comunicava ao ministro dos Negócios Estrangeiros, marquês de Loulé, que o chefe de polícia do Rio de Janeiro ordenara que se remetessem para aquela repartição os passaportes dos estrangeiros recém-chegados, que os deveriam ir pessoalmente recuperar⁸⁵. Segundo Moreira, a medida buscava obstar a prática por ele adotada pela qual, uma vez visados pelas autoridades brasileiras, os passaportes entregues aos capitães dos navios eram finalmente encaminhados ao consulado e devolvidos aos seus portadores no ato da inscrição consular.

Aos olhos do cônsul “nesta prática, em nada se ofendia o regulamento [decreto] imperial e executava-se a lei portuguesa”⁸⁶. A medida adotada pelo chefe de polícia seria, para Moreira, uma evidência de que o governo brasileiro desaprovava a lei de 20 de julho de 1855, cujo objetivo era pôr “cobro às malversações que se praticavam na condução de passageiros e colonos”, das quais se aproveitavam “os seus súditos e fazendeiros que precisam de braços para os trabalhos de suas terras” e que procuravam obstar que os contratos de locação de serviços fossem fiscalizados⁸⁷.

Enquanto as autoridades portuguesas no Brasil buscavam, em vão, alterar as disposições do decreto de 10 de janeiro, em Portugal, conforme já visto, Rodrigo da Fonseca Magalhães ponderava ao ministro dos Negócios Estrangeiros que a única forma de se obrigar os capitães dos navios a apresentar os portugueses no consulado seria por meio de um acordo com o governo brasileiro. No entanto, como um tratado com o Brasil parecia distante e o regulamento da lei de 20 de julho estava esquecido na gaveta de algum gabinete ministerial, o ministro do Reino redigiu a circular de 27 de julho de 1857, encaminhada aos governadores civis, renovando as disposições das circulares de 20 de março e 30 de abril de 1855. Pela circular, o governo ordenava que se inscrevesse, sem falta, nos passaportes a “competente nota contendo o preceito de se apresentar o portador à sua chegada ao porto do seu destino ao cônsul ou agente português aí residente”⁸⁸. A

⁸⁵ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 13.08.1856. Retirado de: *Documentos sobre a emigração portuguesa coligidos e publicados por ordem do ministro dos Negócios Estrangeiros*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1873, p. 16.

⁸⁶ Idem, *ibidem*.

⁸⁷ Idem, *ibidem*.

⁸⁸ Circular do Ministério do Reino de 27 de julho de 1857. Loc. Cit., p. 33

circular retomava, ainda, a obrigatoriedade de se fazer assinar pelos capitães dos navios um termo pelo qual se comprometiam a apresentar os colonos e passageiros no consulado, onde seriam realizados os contratos de locação de serviços.

A discrepância de interesses entre os governos português e brasileiro ficaria ainda mais evidente quando da publicação do decreto imperial nº 2168, de 1º de maio de 1858⁸⁹, que aprovou o regulamento para o transporte de imigrantes com disposições bastante diversas daquelas em vigor nos portos portugueses. A mais relevante delas era a autorização para o transporte de um passageiro para cada tonelada da embarcação. Muito embora o regulamento determinasse que os navios saídos de portos estrangeiros deveriam se guiar pelas regras do país de origem, a existência de normas mais favoráveis no Brasil criava dificuldades adicionais à execução das disposições portuguesas, sobretudo porque os cônsules de Portugal não tinham autorização para vistoriar navios brasileiros que chegavam ao Brasil com portugueses a bordo.

Com o novo regulamento, essa dificuldade foi acrescida, visto que os capitães brasileiros, cientes de que dificilmente seriam julgados pelas leis portuguesas, teriam interesse em seguir as regras brasileiras que autorizavam o transporte de um maior número de indivíduos. Em suma, a falta de um acordo entre Brasil e Portugal fazia com que houvesse leis concorrentes e discrepantes sobre um mesmo assunto, o que criava empecilhos à boa execução dos dispositivos mais rigorosos vigentes no país de origem.

A ausência de uma ação conjunta entre os governos dos países de origem e destino dos navios que transportavam emigrantes mostrou-se problemática quando da chegada ao Brasil da barca Nova Lima, no dia 8 de novembro de 1859. A embarcação chegou pouco depois da posse do conde de Tomar no cargo de ministro de Portugal no Rio de Janeiro. O conde – que anos antes cobrava no Parlamento medidas para obstar ao ‘tráfico da

⁸⁹ O regulamento estabelecia as condições a serem observadas no transporte de emigrantes. Assim, por exemplo, o artigo 1º determinava que “nenhuma embarcação de emigrantes poderia transportar para o Império, ou de um de seus portos para fora dele, ou ainda de um para outro porto do mesmo Império, maior número de passageiros, incluindo o capitão e a tripulação, do que um por tonelada”. Pelo regulamento, seria considerada embarcação de emigrantes a que transportasse quatro ou mais passageiros por cada 100 toneladas, excetuando os admitidos à mesa do capitão. O regulamento estabelecia, ainda, regras para a acomodação dos passageiros, além de determinar a quantidade e qualidade dos mantimentos servidos a bordo e impor a presença de médico ou cirurgião nos navios que transportassem mais de 300 passageiros. Importa chamar a atenção para o artigo 6º do regulamento de 1858, pelo qual ficava “proibido aos navios de emigrantes transportar para o Império loucos, idiotas, surdos, mudos, cegos e entevados se não forem acompanhados por parentes e indivíduos que se mostrem em estado de prover à subsistência daqueles”. Pelo artigo 7º, o capitão que transportasse até 20 passageiros a mais que o determinado no artigo 1º deveria pagar, por cada um, uma multa igual ao valor da passagem; se o número de passageiros excedente fosse superior a 20, a multa por cada indivíduo seria igual ao dobro do valor da passagem. Decreto nº 2.168, de 1º de maio de 1858. Disponível em: <https://www.diariodasleis.com.br/legislacao/federal/195755-approva-o-regulamento-para-o-transporte-de-emigrantes.html>. Consultado em: abr./2021.

escravatura branca’ – recebera do ministro dos Negócios Estrangeiros a incumbência de sugerir às autoridades brasileiras “a conveniência de um recíproco acordo que tenha por fim pôr cobro aos abusos que ainda se cometem na condução de colonos portugueses e que afiance a estes todas as garantias a que têm direito”⁹⁰.

A barca portuguesa de 224 toneladas conduzia da ilha de São Miguel para o Rio de Janeiro 353 passageiros e colonos dos quais apenas 47 traziam passaporte. O número de indivíduos transportados infringia o regulamento brasileiro de 1858, razão pela qual o capitão foi julgado no Brasil no dia 11 de novembro e “condenado a pagar uma multa que excede a 56:000\$000 réis, moeda brasileira”⁹¹. No entanto, como bem alertou o conde de Tomar, o capitão havia iludido também as disposições portuguesas. Além de conduzir passageiros e colonos sem passaporte, o capitão transportara mais da metade do número de pessoas que comportava a tonelagem da embarcação (o que, pelo artigo 2º da lei de 20 de julho, equivalia a tentativa de homicídio) e não levara médico ou cirurgião a bordo. Convencido de que “o julgamento imediato do capitão [...] além de indispensável na forma da lei” seria “um dos meios mais proficuos para acabar ou pelo menos diminuir a emigração clandestina”⁹², o conde ordenou sua intimação a bordo de um paquete português para que fosse entregue às autoridades em Lisboa.

Sendo “possível que o dito capitão fizesse oposição e resistisse” a essa ordem, “porque vigora entre esta gente o princípio de que estando em país estrangeiro nenhuma ação se pode exercer aos súditos de Sua Majestade”⁹³, o conde solicitou a coadjuvação do governo imperial. No entanto, não estava otimista de que as autoridades brasileiras consentissem com seu pedido, visto que o embarque imediato do capitão corresponderia a “uma verdadeira extradição”⁹⁴ não convencionalizada entre os dois governos. No mais, o processo judicial contra o capitão no Brasil ainda não estava encerrado. Confirmando as expectativas do conde de Tomar, o ministro das Relações Exteriores, João Lino de Sinimbu, indeferiu a solicitação de extraditar o capitão da Nova Lima⁹⁵.

⁹⁰ Duque da Terceira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Ofício ao conde de Tomar, ministro de Portugal no Rio de Janeiro. Lisboa, 06.08.1859. Retirado de: *Documentos sobre a emigração portuguesa coligidos e publicados por ordem do ministro dos Negócios Estrangeiros*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1873, p. 63.

⁹¹ João Baptista Moreira, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao duque da Terceira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 11.11.1859. AHD/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 540.

⁹² Conde de Tomar, ministro de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao duque da Terceira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 10.11.1859. Retirado de: *Documentos...* Loc. Cit., p. 67.

⁹³ Idem, ibidem.

⁹⁴ Idem, ibidem.

⁹⁵ João Lino Sinimbu, ministro das Relações Exteriores. Ofício ao conde de Tomar, ministro de Portugal no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 10.11.1859. Retirado de: *Documentos...* Loc. Cit., p. 70.

Semanas depois, o conde de Tomar solicitou ao duque da Terceira instruções para celebrar um acordo com o governo brasileiro e sugeriu ao ministro dos Negócios Estrangeiros que enviasse um projeto de convenção que pudesse sofrer pequenas alterações. Aos olhos do conde, Portugal ganharia “se o negócio [da emigração] fosse decididamente regulado”⁹⁶, ainda que acreditasse que não se deveria ter pressa em finalizar o assunto, para que se pudesse avaliar as respostas dadas pelo governo imperial às solicitações portuguesas. O duque da Terceira não enviou o projeto solicitado, mas tendo em vista as dificuldades impostas pelo ministro das Relações Exteriores do Brasil ao embarque do capitão da Nova Lima, autorizou o conde de Tomar a propor ao governo imperial um tratado de extradição “a fim de evitar a impunidade de crimes cometidos tanto por súditos portugueses como brasileiros”⁹⁷. Percebe-se, assim, a crescente consciência por parte das autoridades portuguesas de que o efetivo cumprimento da lei de 20 de julho dependia de acordos com a ex-colônia.

Buscando atingir esse desiderato, o conde de Tomar encarregou o conselheiro da legação, António José Coelho Louzada, de redigir um projeto de convenção com o Brasil (além do já analisado projeto de regulamento da lei de 20 de julho de 1855). A proposta visava a garantia dos interesses portugueses na matéria, muito embora o preâmbulo do projeto apontasse como objetivos do acordo bilateral (i) “regular de um modo permanente e equitativo o direito de que gozam os súditos de uma e outra nação pela sua lei fundamental de sair do seu país”⁹⁸ e (ii) tomar todas as precauções para que não fiquem [os ditos súditos] desamparados da natural proteção que lhes é devida pelos seus respectivos governos”⁹⁹.

O projeto se iniciava com um artigo que visava oferecer garantias ao governo imperial de que a nenhum súdito de qualquer dos países seria “denegado o direito de transportar-se” para o outro e “nele estabelecer-se permanente ou temporariamente, uma vez guardados os regulamentos policiais e salvo o prejuízo de terceiro”¹⁰⁰. No entanto, já no artigo seguinte, ficava clara a tentativa de assegurar ao governo português o monopólio dos meios legítimos de emigração: “os regulamentos a estabelecer-se ou a alteração dos

⁹⁶ Conde de Tomar, ministro de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao duque da Terceira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 27.11.1859. Retirado de: *Documentos sobre a emigração portuguesa coligidos e publicados por ordem do ministro dos Negócios Estrangeiros*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1873, p. 71.

⁹⁷ Duque da Terceira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Ofício ao conde de Tomar, ministro de Portugal no Rio de Janeiro. Lisboa, 30.12.1859. Loc. Cit., p. 77.

⁹⁸ António José Coelho Louzada. Projeto de convenção com o Brasil. Rio de Janeiro, 1859. Loc. Cit., p. 80.

⁹⁹ Idem, *ibidem*.

¹⁰⁰ Idem, *ibidem*.

estabelecidos para qualquer súdito português ou brasileiro poder sair do seu país [...] ficam sendo da exclusiva competência do governo a que pertencer o porto de embarque”¹⁰¹. Assim, evitar-se-ia “o absurdo que se está dando atualmente de serem os capitães portugueses julgados pela lei e por juízes brasileiros por crimes cometidos a bordo dos navios portugueses”¹⁰². Para garantir a punição dos capitães que descumprissem as normas do país de embarque, o artigo 3º estabelecia que os respectivos cônsules teriam o direito de examinar os navios nas primeiras 24 horas após a vistoria das autoridades do porto de chegada. Ainda procurando evitar que, no futuro, capitães portugueses ficassem sujeitos ao judiciário brasileiro, o artigo 4º determinava que as infrações seriam julgadas pela nação do delinquente¹⁰³.

Pelo artigo 5º nenhum imposto geral, provincial ou municipal”¹⁰⁴ poderia ser exigido de um súdito português ou brasileiro que desejasse deixar seu país e estabelecer-se no outro. Louzada justificou o disposto neste artigo alegando haver, na comissão do ultramar da CD, propostas que previam a criação de um imposto de colonização (vide cap. 3). A seu ver, medidas como essa apenas forçariam os portugueses a embarcar em portos estrangeiros e criariam indisposições com o governo brasileiro. Este, em retaliação, poderia vir a taxar o comércio realizado por súditos portugueses no Brasil, como forma de nacionalizar aquela atividade econômica. Buscando impedir que a nacionalização do comércio avançasse nas províncias do Império, o projeto estabelecia que “nenhum gênero de trabalho, cultura, indústria ou comércio [...] poderá ser proibido aos súditos do Brasil em Portugal, e reciprocamente [...], nem pelo seu exercício pagarão maiores impostos que tiverem que pagar os súditos do país em que residirem”¹⁰⁵.

Pelo disposto nos artigos 7º a 12º, fica ainda mais evidente que Louzada buscava assegurar os interesses do governo português na tutela dos emigrantes contratados – desconsiderando eventuais interesses brasileiros. Assim, os contratos de locação de serviços não poderiam ultrapassar os 12 meses (exceto no caso de aprendizes menores de 18 anos) e tampouco ser assinados sem o expresse consentimento do locador na presença

¹⁰¹ António José Coelho Louzada. Projeto de convenção com o Brasil. Rio de Janeiro, 1859. Retirado de: *Documentos sobre a emigração portuguesa coligidos e publicados por ordem do ministro dos Negócios Estrangeiros*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1873, p. 80.

¹⁰² António José Coelho Louzada. Justificativa do projeto de convenção com o Brasil. Rio de Janeiro, 1859. Loc. Cit., p. 78.

¹⁰³ Este artigo criava uma contradição: os capitães de navios brasileiros sujeitos aos regulamentos portugueses quando da saída de portos do continente ou ilhas adjacentes só poderiam ser julgados no Brasil, o que significaria a inexequibilidade das leis lusitanas nesses casos.

¹⁰⁴ António José Coelho Louzada. Projeto de convenção com o Brasil. Rio de Janeiro, 1859. Loc. Cit., p. 80.

¹⁰⁵ Idem, *ibidem*.

do agente consular de seu país. Além disso, ficaria estritamente proibida a pena de prisão por quebra de contrato (o que contrariava a lei imperial de 1837, razão pela qual dificilmente o governo brasileiro concordaria com essa disposição). Por fim, visando “evitar o risco que correm os emigrantes de permanecerem muito tempo nos navios que os conduzem [...] nestes climas tropicais”¹⁰⁶, os dois governos comprometer-se-iam a facilitar o desembarque dos emigrantes e a determinar um prazo para o pagamento das passagens, após o qual, seriam considerados livres da dívida. Afinal, “se os pretos, quando o tráfico era permitido, desembarcavam para a terra logo que os navios condutores eram visitados, não devem os brancos ficar em pior condição”¹⁰⁷.

O projeto foi enviado ao ministro dos Negócios Estrangeiros, duque da Terceira, que o remeteu a Fontes Pereira de Melo, então ministro do Reino. No ofício, o duque ressaltou a “conveniência que há de atender de pronto a este importante objeto”, para o qual chamava “a mais séria atenção”¹⁰⁸. O projeto foi analisado pela DGAC do MR, cujo parecer foi redigido pelo secretário do ministério, Olímpio Joaquim de Oliveira¹⁰⁹. Segundo o secretário, a repartição julgou conveniente o projeto de convenção com o Brasil, ainda que tenha feito ressalvas, como a necessidade de um artigo que obrigasse os “comandantes, donos e consignatários dos navios” a reconduzir os clandestinos gratuitamente aos portos de origem. Com isso, dificultar-se-ia o intento dos “especuladores deste tráfico”, qual seja, o de “povoarem por semelhante modo o Brasil à custa de Portugal”¹¹⁰. Uma vez mais nota-se que as autoridades portuguesas não pareciam preocupadas em fazer com que o projeto fosse atrativo às autoridades brasileiras.

A proposta de convenção foi encaminhada para apreciação da Secretaria do Conselho de Estado. De acordo com o parecer, assinado no dia 13 de dezembro de 1860 pelos membros da Secretaria, não seria “urgente a necessidade de se efetuar desde já a convenção, podendo o governo de Vossa Majestade aproveitar a oportunidade de a propor e dar-lhe seguimento conforme as circunstâncias demandem ou favoreçam a sua negociação”¹¹¹. Dever-se-ia, portanto, ter cautela nas negociações, talvez para evitar o

¹⁰⁶ António José Coelho Louzada. Projeto de convenção com o Brasil. Rio de Janeiro, 1859. Retirado de: *Documentos sobre a emigração portuguesa coligidos e publicados por ordem do ministro dos Negócios Estrangeiros*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1873, p. 80.

¹⁰⁷ Idem, *ibidem*.

¹⁰⁸ Duque da Terceira, ministro dos Negócios Estrangeiros. Ofício a José Maria Fontes Pereira de Melo, ministro do Reino. Lisboa, 22.02.1860. ANTT/MR/ DGAC, 2ª Rep., correspondência recebida, livro 12, mç. 2981, proc. 790.

¹⁰⁹ Olímpio Joaquim de Oliveira, secretário do MR. Lisboa, 13.07.1860. Loc. Cit.

¹¹⁰ Idem.

¹¹¹ Parecer. Secretaria do Conselho de Estado. Lisboa, 13.12.1860. Loc. Cit.

aumento da emigração legal, ou para assegurar a assinatura de um acordo o mais favorável possível para o governo lusitano. O parecer foi recebido pelo MR quando a pasta voltava a ser ocupada pelo marquês de Loulé, o mesmo que no período entre 1857 e 1859 não avançara com a publicação do regulamento da lei de 20 de julho elaborado por Fonseca Magalhães. Coincidência ou não, fato é que ambos os projetos propostos por Louzada ficaram sem resposta do ministro, a despeito da insistência dos diplomatas portugueses.

Assim, em janeiro de 1861, o ministro dos Negócios Estrangeiros enviou um ofício ao MR observando ser “da maior urgência [...] levar quanto antes a efeito o negócio que deve regular a emigração para o Brasil, como já foi ponderado nos ofícios deste ministério de 22 de fevereiro, 25 de julho, 11 de agosto, 17 de setembro e 24 de novembro”¹¹² do ano anterior. Nota-se que António José d’Ávila rogava, novamente em vão, que o ministro do Reino desse “com toda a brevidade” alguma resolução sobre o assunto. Antes de prosseguir, importa notar que uma vez mais fica clara a pluralidade de posicionamentos dentro do mesmo governo. Dessa vez, era o ministro dos Negócios Estrangeiros que pressionava por uma resposta, enquanto o ministro do Reino se esquivava. A atuação conflitante desses agentes estatais reforça a necessidade de se rever análises que entendem o Estado como um todo homogêneo e racional.

Meses depois, António José d’Ávila voltava a oficial ao marquês de Loulé¹¹³. Desta vez, encaminhava anexa uma representação em que o cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro, barão de Moreira, demonstrava os embaraços à fiel execução da lei de 20 de julho e reforçava a conveniência de se chegar a um acordo com o governo imperial. O cônsul ponderava a impossibilidade de “se proceder a exames rigorosos e exatos das pessoas que chegam a esta corte”¹¹⁴ porque o agente consular só era autorizado a subir a bordo de qualquer embarcação depois da visita da alfândega, que se realizava quando muitos passageiros já haviam desembarcado a despeito do aviso de que deveriam esperar pela visita consular. No mais, o cônsul voltou a lamentar que a maioria dos portugueses não se apresentava para realizar a inscrição consular. Se os que traziam passaportes com a indicação de realizarem tal formalidade não a cumpriam, era ainda mais difícil que os clandestinos o fizessem, especialmente porque eram assim orientados pelos capitães dos

¹¹² António José d’Ávila, ministro dos Negócios Estrangeiros. Ofício ao marquês de Loulé, ministro do Reino. Lisboa, 18.01.1861. ANTT/MR/ DGAC, 2ª Rep., correspondência recebida, livro 12, mc. 2981, proc. 790.

¹¹³ António José d’Ávila, ministro dos Negócios Estrangeiros. Ofício ao marquês de Loulé, ministro do Reino. Lisboa, 07.08.1861. Loc. Cit.

¹¹⁴ João Baptista Moreira, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro. Representação enviada a António José d’Ávila, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 06.07.1861. Loc. Cit.

navios. Por essas razões, o cônsul afirmava categoricamente que “enquanto se não vier a um acordo com o governo imperial sobre tão importante assunto, nunca se poderá averiguar coisa alguma com regularidade”¹¹⁵.

Apesar dos esforços do MNE, uma resposta ao projeto de convenção com o Brasil precisou aguardar até dezembro de 1862, quando Anselmo José Braacamp, então ministro do Reino, devolveu a proposta com algumas observações e alterações. O ministro enfatizou que a convenção não deveria “restringir ou dificultar o exercício” do incontestado direito dos portugueses de deixarem o reino, mas proteger “os interesses dos emigrantes, assegurando-lhes melhores condições para contratar os seus serviços e garantindo-lhes as indispensáveis comodidades no seu trânsito”¹¹⁶.

Braacamp estava convencido de que ao Brasil interessaria a celebração de semelhante tratado movido por “razões de humanidade e decoro”¹¹⁷. A seu ver, as autoridades do Império certamente facilitarão ao governo português “todos os meios de fiscalizar a execução dos regulamentos” de tal modo que seria possível “prescindir de muitas formalidades na saída de emigrantes”¹¹⁸. Com esse espírito otimista, Braacamp propôs que a convenção se limitasse aos emigrantes portugueses para o Brasil” sem prever qualquer reciprocidade. No preâmbulo do projeto, lê-se que o acordo visava atender à

urgente necessidade e recíproca conveniência para ambas as nações de que os súditos portugueses desprovidos de meios, que vão procurar trabalho no império do Brasil, e para ali são transportados em virtude de compromissos contratados em Portugal, encontrem as possíveis garantias de que não serão lesados nos contratos que fizerem de locação de serviços, e de que serão fielmente cumpridas as disposições que regulam o seu transporte¹¹⁹.

Atentando à insistência dos agentes consulares, Braacamp acrescentou a cláusula expressa de não se permitir o desembarque dos emigrantes antes dos cônsules realizarem a visita a bordo e inseriu uma disposição pela qual poderiam “ser reclamados [de volta a Portugal] os emigrantes a respeito dos quais se comprovar”¹²⁰ serem refratários ao

¹¹⁵ João Baptista Moreira, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro. Representação enviada a António José d’Ávila, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 06.07.1861. ANTT/MR/ DGAC, 2ª Rep., correspondência recebida, livro 12, mç. 2981, proc. 790.

¹¹⁶ Anselmo José Braacamp, ministro do Reino. Ofício ao duque de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 9.12.1862. AHD/Correspondência recebida do MR, cx. 855.

¹¹⁷ Idem.

¹¹⁸ Idem.

¹¹⁹ Anselmo José Braacamp, ministro do Reino. Projeto de Convenção entre Portugal e Brasil. Preâmbulo. Lisboa, 1863. Retirado de: *Documentos sobre a emigração portuguesa coligidos e publicados por ordem do ministro dos Negócios Estrangeiros*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1873, p. 140.

¹²⁰ Anselmo José Braacamp, ministro do Reino. Projeto de Convenção entre Portugal e Brasil. Par. 1º do artigo 2º. Retirado de: *Documentos...* Loc. Cit., p. 141.

recrutamento militar e terem se evadido à ação das leis relativas ao dito recrutamento. Com essa medida, o ministro almejava menos a preencher os contingentes de recrutas e mais a influir “no ânimo dos que pensarem expatriar-se para se evadirem ao ônus do serviço militar”¹²¹.

Quanto aos contratos de locação de serviços, Braacamp ampliou de 12 para 18 meses o período de duração dos mesmos e estabeleceu, no projeto, que seriam inválidos aqueles não celebrados em conformidade com as leis portuguesas. Com isso, o ministro retirou a cláusula de que os contratos deveriam ser realizados no consulado por entender que a lei de 20 de julho considerava legítima a contratação em qualquer ponto do reino. Por fim, propôs que os súditos portugueses que emigrassem ao Brasil para prestar serviços levassem passaporte e uma cópia autêntica do contrato; e que os passageiros apresentassem recibo de pagamento de passagem. Essa medida, sobre a qual voltar-se-á mais adiante, solucionaria a dificuldade de se distinguir passageiros de colonos.

A proposta, que não oferecia qualquer vantagem ao governo imperial, foi encaminhada ao José de Vasconcelos e Sousa (então no cargo de ministro de Portugal no Rio de Janeiro) com a autorização para que iniciasse as tratativas com o Brasil. Não demoraria muito para que ficasse nítido o desinteresse do governo brasileiro na assinatura da convenção nos termos propostos pelo governo português. Em junho de 1863, o marquês de Abrantes, o ministro das Relações Exteriores do Império, afirmou não ser possível aprovar o acordo sem que antes fosse revogada a lei de locação de serviços de 1837, mas comprometeu-se a levar o assunto à consideração da Câmara dos Deputados¹²². Meses depois, foi a vez de Pedro de Alcântara Bellegarde, secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, alegar serem necessárias mudanças legislativas para que a convenção vigorasse, razão pela qual sugeria um adiamento das conversas¹²³, que, até onde foi possível avançar com esta pesquisa, não foram retomadas. Do que ficou exposto, percebe-se que, ao contrário do que afirmou Miriam Halpern Pereira, foi o governo português quem procurou celebrar o acordo com o Brasil¹²⁴. No

¹²¹ Anselmo José Braacamp, ministro do Reino. Ofício ao duque de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 9.12.1863. AHD/Correspondência recebida do MR, cx. 855.

¹²² José de Vasconcelos e Sousa, ministro de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao duque de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Lisboa, 8.06.1863. Retirado de: *Documentos sobre a emigração portuguesa coligidos e publicados por ordem do Ministro dos Negócios Estrangeiros*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1873, p. 150.

¹²³ Pedro de Alcântara Bellegarde, secretário de Estado dos Negócios a Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Ofício José de Vasconcelos e Sousa, ministro de Portugal no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 08.10.1863. Retirado de: *Documentos...* Loc. Cit., p. 157.

¹²⁴ A historiadora afirma que: “O governo brasileiro, na década de [18]60, tentou realizar um convênio com Portugal para liberalizar a emigração, mas nunca se chegou a um acordo” (PEREIRA, Miriam Halpern. A

entanto, a convenção nunca deixou de ser o que era à partida: um projeto necessário a Portugal e irrelevante para o Brasil.

Importa agora demonstrar que a retomada do projeto de convenção com o Brasil por Anselmo José Braacamp em 1862 deveu-se, certamente, a uma renovada consciência da impossibilidade de se regulamentar, com normas nacionais, um fenômeno transnacional como a emigração. Essa consciência voltou a crescer quando João Baptista Moreira foi afastado do consulado do Rio de Janeiro em decorrência do escândalo envolvendo portugueses contratados pelo barão de Nova Friburgo e seus sucessores, menos simpáticos aos grandes proprietários brasileiros, denunciaram as condições a que estavam sujeitos os emigrantes portugueses no Brasil de forma bastante mais enfática do que Moreira alguma vez fizera¹²⁵.

O primeiro indício de mudança data de 24 de abril de 1862, quando Jerônimo José Duarte Silva, vice-cônsul de Portugal no Rio de Janeiro, encaminhou um ofício ao MNE dando conta da chegada do brigue ‘Minho’ com 27 colonos, dos quais 13 haviam sido contratados pelo barão de Nova Friburgo. Nas palavras do vice-cônsul, os contratos realizados com o barão eram “muito onerosos” por serem celebrados por três anos, apesar “dos avisos que por mais de uma vez se tem feito para que se não façam tais contratos que somente redundam a favor do locador e em desvantagem do colono”¹²⁶. Percebe-se, aqui, uma transformação em relação aos ofícios de João Baptista Moreira, que, conforme observado no capítulo anterior, era bastante simpático ao rico fazendeiro e enfatizava sempre o bom tratamento dos colonos nas fazendas do barão em Cantagalo.

Visando remediar a situação, o vice-cônsul reteve a bordo os 13 colonos para negociar a redução do tempo de serviço de 36 para 18 meses. Mais tarde, o cônsul geral, António José Duarte Nazareth, informava que o barão de Nova Friburgo não se conformara com a exigência de alteração dos contratos feitos em Portugal respeitando todas as formalidades legais¹²⁷. O barão concordou apenas que alguns colonos pagassem os valores adiantados e ficassem livres para procurar trabalho. Os demais seguiram para

política portuguesa de emigração (1850-1930). São Paulo: Edusc, 2002, p. 101). Contudo, no âmbito desta pesquisa não foi encontrada qualquer referência a uma proposta apresentada pelo governo brasileiro.

¹²⁵ A “diferença na atuação no consulado geral de Portugal no Rio de Janeiro”, após a substituição do “suspeitoso Barão de Moreira” foi também constatada por Maria Antonieta da Cruz (Agruras dos emigrantes portugueses no Brasil - contribuição para o estudo da emigração portuguesa na segunda metade do século XIX. *Revista de História*. Porto, v. VII, 1987-7, p. 7-134, p. 29.

¹²⁶ Jerônimo José Duarte da Silva, vice-cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 24.04.1862. AHD/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 543.

¹²⁷ António José Duarte Nazareth, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 24.08.1862. Loc. Cit.

Cantagalo. O caso chegou ao conhecimento do ministro do Reino, Anselmo José Braacamp, por meio de um ofício encaminhado pelo marquês de Loulé que chamava a atenção para as condições dos contratos celebrados com o barão de Nova Friburgo com consentimento dos governadores civis¹²⁸.

Outras situações ainda mais abusivas foram relatadas por Duarte da Silva. No dia 25 de junho de 1862, o vice-cônsul comunicava a chegada de 25 colonos vindos do Porto na galera ‘Amizade’ com contratos de locação de serviços a serem realizados por 36 meses nas fazendas de Cantagalo. Os colonos alegaram, contudo, terem sido enganados, pois haviam concordado em celebrar contratos por apenas 18 meses de duração. Após averiguar a denúncia, Duarte da Silva entrevistou junto ao fazendeiro que assentiu em reduzir o tempo estipulado nos contratos pela metade¹²⁹.

Caso semelhante se deu com os colonos transportados na barca ‘Amélia’, também procedente do Porto, que alegavam ter concordado com um contrato de dois anos de duração, não três, como inscrito no documento. Uma vez mais, o vice-cônsul procurou intervir no sentido de reduzir o período pelo qual os colonos ficariam presos aos contratos e chamou a atenção do governo em Lisboa para um “abuso que parece ter se introduzido” e que “dia a dia vai sendo mais frequente”¹³⁰. Segundo Duarte da Silva, ficava, assim, evidente que “no Porto há agentes ou procuradores encarregados expressamente de contratarem colonos para este Império”¹³¹, cujas promessas não eram cumpridas.

Como forma de “melhorar a sorte dos colonos que vão para o Brasil”¹³², António José Duarte Nazareth, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro, propôs que “desde já

¹²⁸ Marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Ofício enviado a Anselmo José Braacamp, ministro do Reino. Lisboa, 21.05.1862. ANTT/MR/ DGAC, 2ª Rep., correspondência recebida, livro 13, mç. 3006, proc. 1694. O ministro encaminhou, anexa ao ofício, uma cópia do contrato de locação de serviços assinado no Porto com Joaquim Ferreira Coelho, procurador do barão de Nova Friburgo. Os termos deste contrato são semelhantes aos dos contratos examinados no capítulo 3: o contratado ficava obrigado a prestar serviços na fazenda do locatário por três anos. No primeiro, receberia 48 mil reis, no segundo 66 mil reis e no terceiro oitenta e quatro mil reis. Com esse salário, restituiria os valores adiantados pelo locatário para os preparativos da viagem.

¹²⁹ Jerônimo José Duarte da Silva, vice-cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 26.06.1862. AHD/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 543.

¹³⁰ Jerônimo José Duarte da Silva, vice-cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Cópia de ofício ao marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 07.07.1862. ANTT/MR/ DGAC, 2ª Rep., correspondência recebida, livro 13, mç. 3006, proc. 1596.

¹³¹ Idem.

¹³² Marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Ofício a Anselmo José Braacamp, ministro do Reino. Lisboa, 23.08.1862. ANTT/MR/ DGAC, 2ª Rep., correspondência recebida, livro 13, mç. 3006, proc. 1694.

se orden[ass]e aos governadores civis que nos contratos de locação de serviços”¹³³ se estabelecesse: (i) que o período de duração dos contratos seria acordado entre as partes contratantes perante o cônsul português no local de destino; (ii) que nenhum contrato seria válido sem que fosse ratificado no consulado e (iii) que não se autorizasse o embarque de colonos que, sem contratos, apresentassem apenas a obrigação de restituir o valor das passagens aos capitães e consignatários dos navios. Ou seja, para o novo cônsul, os emigrantes não deveriam ser autorizados a sair sem um contrato de trabalho celebrado em conformidade com o artigo 11º da lei de 20 de julho, sobre os quais a ingerência dos agentes consulares deveria ser compulsória.

No dia 07 de agosto, Nazareth insistiu nas sugestões anteriormente apresentadas, mas mostrou-se ciente de que “esta importante questão” só poderia ser resolvida “definitivamente por um acordo”¹³⁴ com o governo do Brasil. Em suas palavras, “somente por um tratado se poderá regular a colonização de forma que acabem os escândalos, a miséria e a exploração que atualmente se está fazendo das forças, vida e saúde dos colonos em benefício dos grandes proprietários rurais”¹³⁵.

Com certo entusiasmo, o cônsul argumentou que aquele era o momento oportuno para se tratar do assunto, visto que o governo prussiano, “depois de ter mandado aqui alguns encarregados de examinar” o tratamento dado aos imigrantes, proibira “a saída de colonos dos estados prussianos para este país”¹³⁶. Perante a interdição da emigração prussiana, Portugal seria “quase o único país que fornece colonos” para o Brasil, razão pela qual mais facilmente o governo imperial assinaria um convênio com o governo lusitano. Enquanto tal acordo não se realizasse, o cônsul estava convencido de que sua intervenção no momento da celebração dos contratos e as medidas por ele anteriormente indicadas deveriam “remediar esse mal”¹³⁷. Algumas semanas depois, Duarte Nazareth propôs que “os contratos originais de locação de serviços dos colonos” fossem “enviados fechados pelos respectivos governadores civis ao consulado geral para serem entregues

¹³³ António José Duarte Nazareth, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro. Cópia de ofício ao marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 23.07. 1862. ANTT/MR/ DGAC, 2ª Rep., correspondência recebida, livro 13, mç. 3006, proc. 1694.

¹³⁴ António José Duarte Nazareth, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro. Cópia de ofício ao marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 07.08.1862. Loc. Cit.

¹³⁵ Idem.

¹³⁶ Idem.

¹³⁷ Idem.

aos colonos”¹³⁸. Assim, seriam obrigatoriamente examinados e ratificados pelo cônsul, que poderia alterar “todas as condições onerosas”¹³⁹.

O ofício foi remetido ao MR, onde as propostas do cônsul foram analisadas¹⁴⁰. O secretário da DGAC do MR, Olímpio Joaquim de Oliveira, observou que os contratos não poderiam ser enviados pelos governadores civis ao consulado por serem de propriedade dos colonos e por garantirem o direito dos mesmos “às estipulações neles consignadas”¹⁴¹. No entanto, Oliveira fazia coro à necessidade de se assinar uma convenção com o governo do Brasil, assunto para o qual o ministro dos Negócios Estrangeiros chamara a atenção do MR. Já, o procurador geral da Coroa, António Maria da Costa Monteiro, recorreu a “princípios incontrovertidos de direito internacional”¹⁴² para argumentar que nenhum Estado pode exigir “que a lei nacional seja aplicada em caso algum por autoridade dependente de outro Estado soberano”¹⁴³. Para Monteiro, estava fora da jurisdição do governo português obrigar o cumprimento de leis nacionais em outro Estado. Assim, “qualquer que seja o lugar da celebração dos contratos”, sua “execução e efeitos têm de ser regulados pelas leis e autoridades do país em que se hão de cumprir”¹⁴⁴. Por isso, não seria possível ao governo de Portugal exigir a ratificação dos contratos no consulado, tampouco obrigar que seus termos fossem estabelecidos perante a autoridade consular. Para tanto, era preciso chegar “a um acordo razoável”¹⁴⁵ com o Brasil.

Foi, portanto, na sequência de tantos conselhos apontando numa mesma direção que Anselmo José Braacamp modificou o projeto de convenção redigido pelo conde de Tomar e o devolveu ao MNE para que se iniciassem as negociações com o Brasil. Enquanto isso, o ministro buscou solucionar um antigo problema para o qual o novo cônsul no Rio de Janeiro voltou a chamar a atenção do governo: a contratação, nos portos do Brasil, de portugueses impossibilitados de arcar com os custos da viagem, especialmente açorianos.

Esse expediente, ao qual recorriam emigrantes açorianos desde a década de 1830, indignou o novo cônsul. Em outubro de 1862, Duarte Nazareth comunicou a chegada do

¹³⁸ António José Duarte Nazareth, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro. Cópia de ofício ao marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 24.08.1862. ANTT/MR/ DGAC, 2ª Rep., correspondência recebida, livro 13, mç. 3006, proc. 1694.

¹³⁹ *Idem*.

¹⁴⁰ Visconde de Sá da Bandeira, ministro interino dos Negócios Estrangeiros. Ofício a Anselmo José Braacamp, ministro do Reino. Lisboa, 02.10.1862. *Loc. Cit*.

¹⁴¹ Olímpio Joaquim de Oliveira, secretário do MR. Lisboa, 17.10.1862. *Loc. Cit*

¹⁴² António Maria da Costa Monteiro, adjunto do procurador geral da Coroa. Lisboa, 13.09.1862. *Loc. Cit*.

¹⁴³ *Idem*.

¹⁴⁴ *Idem*.

¹⁴⁵ *Idem*.

patacho ‘Constante’, a bordo do qual, a seu ver, não iam colonos, mas passageiros livres – compreensão possível visto que a lei de 1855 não determinou o que se deveria entender pela expressão ‘colonos’. Segundo Nazareth, aqueles indivíduos “em caso algum poderiam ser considerados como colonos em vista da carta de lei de 20 de julho de 1855” por não preencherem “as cláusulas do artigo 11º”, visto disporem apenas de “um título de obrigação de dívida pelo preço da passagem”¹⁴⁶ e não de um contrato de locação de serviços. Por isso, o cônsul considerou seu dever declarar os indivíduos que iam a bordo como passageiros e fazê-los desembarcar livremente para que celebrassem seus contratos “com inteira liberdade”¹⁴⁷. Quanto ao pagamento da passagem aos capitães, o cônsul determinou que os passageiros o fizessem “religiosamente logo que possível”¹⁴⁸.

Com tais medidas, “os passageiros vieram para terra, evitando-se assim o escândalo que aqui se praticava nos navios vindos das ilhas de se deterem os pobres passageiros a bordo dos navios por semanas ou meses até que aparecesse quem os fizesse contratar”¹⁴⁹. No ofício, o cônsul chamava ainda a atenção do governo para o fato de que, se as obrigações de dívidas fossem aceitas como contratos, seria inútil o disposto no artigo 11º da lei de 20 de julho, pois os indivíduos deixavam Portugal sem terem destino certo para realizar seus serviços.

O mesmo procedimento de fazer desembarcar os passageiros que viajavam sem contrato de locação de serviços, mas tão somente com obrigações de dívidas, foi adotado em relação aos passageiros dos patachos ‘Esperança’, chegado ao Rio de Janeiro no dia seis de outubro de 1862, e ‘Angrense’ que chegara de Angra do Heroísmo no dia onze do mesmo mês. Em ofício encaminhado ao MNE, Nazareth reforçava estar convencido que com tais diligências poria fim ao “escândalo que se praticava de estarem súditos portugueses, a bordo de navios também portugueses, expostos à especulação comercial, para com eles se negociar como se fossem uma mercadoria”¹⁵⁰. Em novembro, o cônsul voltou a agir da mesma forma com os indivíduos transportados pela barca

¹⁴⁶ António José Duarte Nazareth, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao duque de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 08.10.1862. AHD/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 543.

¹⁴⁷ Idem.

¹⁴⁸ Idem.

¹⁴⁹ Idem.

¹⁵⁰ António José Duarte Nazareth, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao duque de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 08.10.1862. *Diário de Lisboa*, nº 274, 03.12.1862.

‘Conceição’, cujo capitão, inconformado, coagiu “alguns dos passageiros a fazer contratos de locação de serviços”¹⁵¹, como forma de assegurar o reembolso da passagem.

Os ofícios enviados no mês de outubro, bem como alguns exemplares de obrigações de dívidas assinadas por açorianos, foram publicados no *Diário de Lisboa* de 3 de dezembro de 1862¹⁵² e remetidos ao MR pelo MNE no dia doze de dezembro de 1862¹⁵³. Anselmo José Braacamp estava atento a esse problema, possivelmente devido à já citada sugestão apresentada por Nazareth de não se autorizar o embarque de passageiros em posse, apenas, de obrigações de dívidas. Assim, em novembro de 1862, o ministro do Reino redigiu uma circular¹⁵⁴, publicada no dia 16 de dezembro daquele ano. No preâmbulo lê-se que “das repetidas participações dirigidas ao governo pelo cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro consta que uma grande parte dos emigrantes”, sobretudo os ilhéus, embarcava munida “apenas de um escrito de obrigações”¹⁵⁵. A prática, além de contrariar “o espírito do preceito do artigo 11º da lei de 20 de julho de 1855”, colocava “em péssimas circunstâncias” os portugueses que ficavam “à disposição do capitão do navio”¹⁵⁶. Por essas razões, o artigo 1º da portaria circular de 16 de dezembro proibia

a saída do continente do reino e das ilhas a qualquer cidadão português para o fim de prestar serviços em país estrangeiro no Ultramar não apresentando, além do passaporte [...] o seu contrato de locação de serviços ou, na falta deste, recibo autêntico e em forma de haver efetivamente pago o preço da sua passagem¹⁵⁷.

Pelo artigo 2º, nenhum passaporte poderia ser concedido a emigrante sem que fosse apresentado, ao governador civil, o contrato de locação de serviços celebrado nos termos do artigo 11º. Fica implícito, portanto, que a circular entendia por emigrantes aqueles que possuíam contratos de locação de serviços, enquanto os que apresentassem recibos de pagamento de passagem eram compreendidos apenas como passageiros. Ainda de acordo com o preâmbulo, o governo fora informado pelas autoridades consulares que muitos contratos tinham a duração de três anos, tempo excessivo considerado lesivo aos

¹⁵¹ António José Duarte Nazareth, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao duque de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 24.11.1862. *Diário de Lisboa*, nº 274, 03.12.1862.

¹⁵² *Diário de Lisboa*, nº 274, 03.12.1862.

¹⁵³ Duque de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Ofício a Anselmo José Braacamp, ministro do Reino. Lisboa, 12.12.1862. ANTT/MR/ DGAC, 2ª Rep., correspondência recebida, livro 13, mç. 3007, proc. 2174.

¹⁵⁴ Projeto de circular do MR. Lisboa, nov.1862. ANTT/MR/ DGAC, 2ª Rep., correspondência recebida, liv. 13, mç. 3006, proc. 1694.

¹⁵⁵ Portaria circular do MR. Lisboa, 16.12.1862. AHD/Correspondência recebida do MR, cx. 855.

¹⁵⁶ *Idem*.

¹⁵⁷ *Idem*.

contratantes. Por isso, o artigo 3º estabelecia que os governadores civis deveriam “elucidar os emigrantes pelos meios ao seu alcance”¹⁵⁸ que contratos celebrados por três anos deveriam ser rejeitados.

Vale notar que, pelo projeto original elaborado em novembro, os contratos deveriam durar de doze a dezoito meses, sendo interditados contratos celebrados por 36 meses. No entanto, o adjunto do procurador geral da Coroa, Costa Monteiro, ponderou não haver nas leis do reino qualquer disposição relativa ao tempo de duração dos contratos, cabendo aos interessados fixarem o tempo que lhes parecesse mais conveniente¹⁵⁹. Além disso, os efeitos desta definição ficavam na dependência do consentimento do país onde os ditos contratos seriam realizados, ou seja, do governo do Brasil. Neste sentido, Monteiro manifestava pouca esperança de que o governo imperial consentisse com a providência consignada no projeto de circular. Seria necessário, para tanto, realizar-se um acordo entre os dois países.

4.2 DURANTE A REGENERAÇÃO: MUITOS ESTUDOS E ALGUMAS PROVIDÊNCIAS LEGAIS

4.2.1 Passaportes, a lei de 31 de janeiro de 1863 e o regulamento de 7 de abril

A seguir à lei de 1855 (e às fracassadas tentativas de regulamentá-la), a medida mais relevante sobre emigração posta em vigor pela Regeneração foi o regulamento geral de polícia de 7 de abril de 1863, o qual regulava o ingresso, a saída e o trânsito de nacionais e estrangeiros no e do reino. Um novo regulamento tornou-se necessário em decorrência da aprovação da lei de 31 de janeiro de 1863, que aboliu definitivamente os passaportes de trânsito para o interior do reino.

Não cabe aqui abordar todos os projetos apresentados ao Parlamento com o intuito de extinguir esses documentos. Importa, contudo, lembrar que os passaportes para circulação interna não eram uma especificidade portuguesa, nem uma mera persistência do Antigo Regime; tampouco “uma exigência que permanecia por efeito da inércia”¹⁶⁰. Conforme já observado, a necessidade de obtenção de um passaporte para o trânsito no

¹⁵⁸ Portaria circular do MR. Lisboa, 16.12.1862. AHD/Correspondência recebida do MR, cx. 855.

¹⁵⁹ Antônio Maria da Costa Monteiro, adjunto do promotor Geral da Coroa. Lisboa, 19.11.1862. ANTT/MR/ DGAC, 2ª Rep., correspondência recebida, livro 13, mç. 3006, proc. 1694.

¹⁶⁰ ALVES, Jorge Fernandes. *Os brasileiros*. Emigração e retorno no Porto oitocentista. Porto: Reunidos, 1994, p. 139.

interior do país foi instituída em 1760, e duas vezes reafirmada a seguir à Revolução de 1820, para garantir a identificação e localização de nacionais e estrangeiros, controlar o deslocamento de miguelistas e opositores do liberalismo e assegurar o monopólio dos meios legítimos de circulação pelo Estado nacional em formação. Em suma, para afirmar a “disciplina sobre os movimentos de população – emigração, fuga ao serviço militar, vagabundagem” e cercear “uma ameaça particularmente presente nos discursos sobre o poder local: o medo do ‘estranho’, potencial causador do caos da vida social”¹⁶¹.

Muito embora o passaporte fosse a tecnologia então disponível para conferir uma existência concreta à comunidade imaginada da nação e conectar os cidadãos – agora livres das amarras do Antigo Regime – ao Estado que emergiu das revoluções liberais, não faltou quem apontasse a contradição entre o documento e a doutrina liberal em vigor¹⁶². No entanto, foi apenas durante a estabilidade da Regeneração que o assunto ganhou espaço. Entre 1855 e 1863, foram apresentados quatro projetos de lei ao Parlamento para extinguir os passaportes para o trânsito interno.

Enquanto os proponentes enfatizavam a incompatibilidade entre o direito dos indivíduos à livre circulação e os passaportes, e entre esses e a instalação de uma rede ferroviária para agilizar os deslocamentos, muitas vezes salientaram a necessidade dos documentos para a identificação e localização de contraventores e indivíduos que atentavam contra a propriedade privada. Assim, o principal obstáculo à abolição dos passaportes era a inexistência, em Portugal, de uma força policial bem desenvolvida e treinada que abrangesse todo o território. Aos olhos de muitos parlamentares, enquanto não houvesse uma polícia capaz de assegurar o direito à propriedade, a liberdade de circulação dentro do território nacional deveria ser restringida.

Por isso, em 1855, quando Sá da Bandeira renovou a iniciativa de um projeto apresentado em 1849 para abolir os passaportes de interior à CPR¹⁶³, a discussão foi adiada¹⁶⁴. O adiamento foi proposto pelo marquês de Ficalho, para quem, perante a inexistência de uma polícia rural, “os ladrões saem dos caminhos e as propriedades não

¹⁶¹ CATROGA, Fernando. *A geografia dos afetos pátrios*. As reformas político-administrativas (sécs. XIX-XX). Coimbra: Almedina, 2019, p. 237.

¹⁶² Conforme já visto, a primeira contestação à obrigatoriedade do passaporte para deslocamentos internos ao reino surgiu ainda em 1835. Em 1849, os pares do reino, indignados com a atuação do par Conde de Taipa – encontrado sem o documento durante uma vistoria policial a uma hospedaria em Setúbal –, questionaram a finalidade e utilidade dos passaportes (*DCPR*, nº 85S1, 02.07.1849). Na ocasião, os pares defenderam a colega por considerarem que os passaportes eram desnecessários a cidadãos célebres como os membros da CPR, conhecidos em todo o reino. Assim, se o documento servia para identificar cidadãos sujeitos às mesmas leis, estas últimas eram distintas para os nobres pares do reino.

¹⁶³ Projeto de lei nº 181. *DCPR*, nº 12S1, 22.02.1855.

¹⁶⁴ *DCPR*, nº 40S1, 04.05.1855.

são respeitadas”¹⁶⁵. O marquês foi apoiado pelo conde de Sobral, que sublinhou que o documento, conferido por uma autoridade local que conhecia o requerente, permitia às autoridades administrativas capturar suspeitos e infratores. Argumentos como esses tiveram mais força do que aqueles que destacavam os obstáculos impostos pelo passaporte à atuação de comerciantes e industriais e que questionavam a eficácia real do documento na captura de criminosos. Por fim, Sá da Bandeira concordou com o adiamento com a condição de que, até a legislatura seguinte, o ministro do Reino apresentasse uma proposta de reforma policial – o que não aconteceu.

Posições semelhantes (a favor e contra) foram defendidas nas inúmeras tentativas do deputado Rodrigo de Menezes de colocar o projeto, por ele apresentado em 1858, em discussão na CD¹⁶⁶. Em 1859, um relatório elaborado pelo então governador civil de Lisboa, António Moraes de Carvalho¹⁶⁷, apontou, com dados estatísticos, a ineficácia dos passaportes para a apreensão de contraventores. Com base nesse relatório, o então ministro do Reino, Fontes Pereira de Mello, redigiu uma nova proposta para abolir os passaportes de interior¹⁶⁸, a qual ficou presa na comissão de administração pública, que não conseguiu encontrar meios de indenizar os funcionários que perderiam as receitas provenientes dos emolumentos dos passaportes conforme o desejo governo¹⁶⁹.

Em 1862, Anselmo José Braacamp assumiu o compromisso de extinguir os passaportes e apresentou uma nova proposta de lei à CD¹⁷⁰. Sem a obrigatoriedade de se indenizar os funcionários da administração pública, o projeto foi aprovado nas duas casas do Parlamento – ainda que tenha encontrado alguns obstáculos na CPR. No preâmbulo, o ministro enfatizou a insustentabilidade da “legislação que obriga a tirarem passaportes todos os que houverem de transitar no território português”, quando “o principal empenho da nação e os maiores dispêndios da receita pública se emprega[va]m em [...] abreviar as

¹⁶⁵ Marquês de Ficalho. Intervenção durante a discussão do parecer nº 215. *DCPR*, nº 39S1, 02.05.1855, p. 586.

¹⁶⁶ Rodrigo de Menezes encaminhou um projeto praticamente idêntico àquele de Sá da Bandeira (Projeto de Lei nº 9-RR, 22.11.1858. AHP, seção VI, cx.159, maço 14-C, capa 2), que foi lido pela primeira vez na CD no dia 01 de dezembro de 1858 (*DCD*, nº 145, 01.12.1858). O deputado tomou a palavra em pelo menos quatro ocasiões para solicitar que a comissão apresentasse um parecer ao seu projeto: *DCD*, nº 46, 28.02.1859; nº 57, 15.03.1859; nº 125, 18.11.1859 e nº 17, 09.04.1860. Em junho de 1861, a proposta foi renovada pelos deputados Joaquim José Coelho de Carvalho e Almeida Coelho de Bivar. *DCD*, nº 87, 19.06.1861, p. 1506.

¹⁶⁷ O relatório não foi encontrado no âmbito desta pesquisa.

¹⁶⁸ Proposta de Lei nº 47, 22.05.1860. AHP, seção VI, cx. 159, maço 14-C, capa 2.

¹⁶⁹ Segundo o deputado Rodrigo de Menezes, “ficou preso o projeto [do governo] na comissão porque ninguém sabe como se há de indenizar esses pequenos ou grandes emolumentos”. *DCD*, nº 12, 19.01.1861, p. 154.

¹⁷⁰ Projeto nº 34-T, apresentado à CD em 23.04.1862. *Diário de Lisboa*, nº 92, 25.04.1862.

distâncias e promover a circulação e troca dos produtos da agricultura e da indústria”¹⁷¹. O ministro sublinhou, ainda, “a inutilidade dos passaportes”, cuja exigência era facilmente iludida por “delinquentes e suspeitos”¹⁷².

Na CD, apesar das já tradicionais dúvidas relacionadas à segurança pública, a proposta foi aprovada graças ao consenso em torno da ineficácia do documento, na prática, obsoleto. Vale destacar o argumento apresentado por Ayres de Gouveia que perguntou aos colegas se todos tinham tirado passaporte para se deslocar de suas terras ao Parlamento e arrematou: “se nós mesmos, os legisladores, não cumprimos a lei por que motivo ter e venerar uma lei que não se cumpre?”¹⁷³. Remetido à CPR, o projeto entrou em discussão na última sessão da legislatura, quando se considerou insuficiente o tempo para o esclarecimento das questões levantadas¹⁷⁴.

De volta à ordem do dia, em janeiro de 1863¹⁷⁵, o projeto foi veementemente defendido pelo par Sr. Ferrão, para quem os passaportes não se limitavam a ser um mero certificado da identidade pessoal, mas se tratavam de uma “licença para andar”¹⁷⁶, razão pela qual contrariava a doutrina da Carta de 1826. O argumento foi insuficiente para convencer Sebastião José de Carvalho, que evocando os prejuízos à segurança pública, pediu um novo adiamento do debate, o qual foi rejeitado. Para a aprovação do projeto foi fundamental a promessa feita por Braacamp de que, em poucos dias, apresentaria ao Parlamento algumas propostas para reformar as forças policíacas e estendê-las a todo o reino. Contribuiu, também, a presença de Moraes de Carvalho, que elucidou os pares acerca de alguns pontos do estudo realizado anos antes.

No preâmbulo da proposta encaminhada ao Parlamento, Braacamp manifestou o desejo de abolir também os passaportes para o exterior, mas ponderou ser “este o melhor meio de prevenir abusos e fraudes que de longa data cometem os promotores da emigração”¹⁷⁷. A justificativa foi questionada pelo Sr. Ferrão, que defendeu a abolição dos passaportes de exterior por os considerar igualmente contrários ao artigo 145º da Carta Constitucional, que garantia a todo cidadão o direito de conservar-se ou sair do Reino e a liberdade para realizar qualquer gênero de trabalho, indústria ou comércio. Para

¹⁷¹ Preâmbulo do projeto nº 34-T, apresentado à CD em 23.04.1862. *Diário de Lisboa*, nº 92, 25.04.1862.

¹⁷² *Idem*.

¹⁷³ Ayres de Gouveia. Discussão do projeto nº 60. Seção noturna da CD de 09.06.1862. *Diário de Lisboa*, nº 132, 12.06.1862, p. 16-17.

¹⁷⁴ Sessão de 30.06.1862. *Diário de Lisboa*, nº 162, 22.07.1862, p. 7-9.

¹⁷⁵ Sessão de 12.01.1863. *Diário de Lisboa*, nº 13, 17.01.1863.

¹⁷⁶ Sr. Ferrão. Debate do projeto de lei nº 172. *Diário de Lisboa*, nº 13, 17.01.1863, p. 4.

¹⁷⁷ Preâmbulo do projeto nº 34-T. Loc. Cit.

o par do reino, era injusta e inconveniente a exigência de passaporte para quem desejasse emigrar. Injusta porque contrariava o direito consagrado na Carta; inconveniente porque “os fatos estão provando que a província que em Portugal maior contingente tem dado à emigração tem aumentado em população e riqueza”¹⁷⁸. Em resposta, o ministro do Reino afirmou que o intuito do governo, ao optar por manter os passaportes de exterior, não era obstruir o fluxo emigratório, mas tão somente proteger os emigrantes, sujeitos a abusos nos países de destino. O argumento foi apoiado por Moraes de Carvalho, em cujas palavras, os passaportes de exterior deveriam “evitar que alguns espertos especulem com a ignorância e simplicidade de muitos cidadãos que se vão sujeitar a contratos muito graves, que os reduzem a uma espécie de servidão temporária”¹⁷⁹.

Criado o consenso em torno da ineficácia dos passaportes internos para os fins que se queria atingir, sobretudo num momento em que as linhas férreas permitiam a rápida circulação pelo território nacional, o documento foi extinto, o que colocou novas questões em torno da circulação de nacionais e estrangeiros. Para resolvê-las, Braacamp publicou um novo regulamento geral de polícia, no qual foram adotadas novas disposições relativas a passaportes para emigrar em harmonia com as (já discutidas) preocupações do cônsul de Portugal no Rio de Janeiro e com o intuito de garantir a ingerência das autoridades portuguesas sobre a atuação dos emigrantes no exterior e de, assim, mantê-los conectados ao Estado nacional português.

Os estudos para o novo regulamento iniciaram-se pouco depois de publicada a lei de 31 de janeiro de 1863. O objetivo era coordenar os preceitos anteriores que continuavam em vigor, relativos à entrada de nacionais e estrangeiros no território do reino e à saída dos mesmos para o exterior. Em março de 1863, Olímpio Joaquim de Oliveira, secretário da DGAC, chamava a atenção do ministro para a necessidade de se regular “as visitas dos navios, assim como a concessão de passaportes para fora do reino aos nacionais e estrangeiros”¹⁸⁰, além dos procedimentos requeridos dos estrangeiros que desejassem adentrar o território nacional.

¹⁷⁸ Sr. Ferrão. Debate do projeto de lei nº 172. *Diário de Lisboa*, nº 13, 17.01.1863, p. 5.

¹⁷⁹ António Moraes de Carvalho. Debate do projeto de lei nº 172. *Loc. Cit.*, p. 5.

¹⁸⁰ Olímpio Joaquim de Oliveira. Extrato de 03.03.1863. ANTT/MR/DGAC/2ª Rep., correspondência recebida, livro 14, mç. 3009, proc. 20.

Redigido, o regulamento foi aprovado pelo decreto de 7 de abril de 1863¹⁸¹. Dividido em cinco títulos¹⁸², o diploma trata do trânsito no continente do reino e ilhas adjacentes, da admissão de viajantes procedentes de país estrangeiro, da saída de nacionais e estrangeiros do reino para o exterior e apresenta disposições penais e gerais. Antes de abordar mais detalhadamente as condições para a saída de nacionais para o exterior, importa notar que, extintos os passaportes de interior, nenhum outro título ou documento foi exigido para os deslocamentos dentro do continente do reino e entre a porção continental e insular. No entanto, nem a lei de 31 de janeiro, nem o regulamento de 7 de abril referem a abolição de passaportes para o trânsito entre a metrópole e os territórios coloniais portugueses, o que é indicativo de que as colônias não eram efetivamente entendidas como parte do território nacional.

O passaporte continuava a ser requisitado para o ingresso de estrangeiros em Portugal, muito embora o regulamento previsse a possibilidade de o documento ter sido extinto no país de origem do viajante. Nesse caso, era autorizada a sua substituição pela abonação da identidade do indivíduo e pela apresentação de um termo escrito sobre as condições da viagem. Assim, o passaporte só era imprescindível para a saída de nacionais rumo ao exterior (art. 9º), o que evidencia o desejo do governo em garantir o monopólio estatal dos meios legítimos de trânsito para fora do país, e mais especificamente, de emigração.

Pelo artigo 10º do regulamento, nenhum passaporte para fora do país seria concedido sem que o impetrante provasse por documentos: (i) ser maior de 25 anos ou emancipado e estar em dia com a lei do recrutamento; (ii) estar livre de crimes, “apresentando folha corrida passada pelo juízo da localidade do seu último domicílio”¹⁸³ ou dando abonação idônea; (iii) ter permissão dos superiores, no caso de funcionários públicos; (iv) ter autorização dos pais ou tutores, no caso de menores de 21 anos, e do marido, no caso de mulheres casadas¹⁸⁴; (v) ter prestado a fiança, determinada na lei do

¹⁸¹ Decreto e regulamento de 07 de abril de 1863, estabelecendo o modo por que sem dependência de passaporte, mas sem prejuízo da fiscalização, os nacionais e estrangeiros podem transitar no reino e ilhas adjacentes. *Diário de Lisboa*, nº 77 e 79, 09.04.1863 e 11.04.1863.

¹⁸² Há um erro no regulamento, que pula do título III para o V e segue para o VI.

¹⁸³ Alínea 2ª do artigo 10º do regulamento de 07.04.1863. Loc. Cit.

¹⁸⁴ Conforme se pôde perceber até o momento, as políticas emigratórias eram elaboradas tendo por alvo os homens, que correspondiam à maioria do fluxo emigratório português oitocentista. Quer isso dizer que o processo de construção do ‘emigrante’, enquanto categoria social, não desconsiderava o gênero desses sujeitos e que o uso majoritário de artigos masculinos nos diplomas não era neutro ou genérico, mas um indicativo do gênero dos sujeitos aos quais os textos legais se dirigiam. Os diplomas visavam interceptar a emigração de trabalhadores braçais e recrutas e, portanto, miravam sobretudo os campos do trabalho e da defesa – campos entendidos como tipicamente masculinos. Nos raros momentos em que o alvo eram as

recrutamento de 1859, caso tivesse entre 14 e 21 anos, de que sendo chamado para o serviço militar apresentar-se-ia ou pagaria a respectiva substituição. Por fim, pela alínea 6º do artigo 10º, caso fosse emigrante, o impetrante deveria ainda apresentar o contrato de locação de serviços, celebrado em conformidade com o artigo 11º da lei de 20 de julho de 1855 ou o recibo do pagamento da passagem, conforme determinado na circular de 16 de dezembro de 1862.

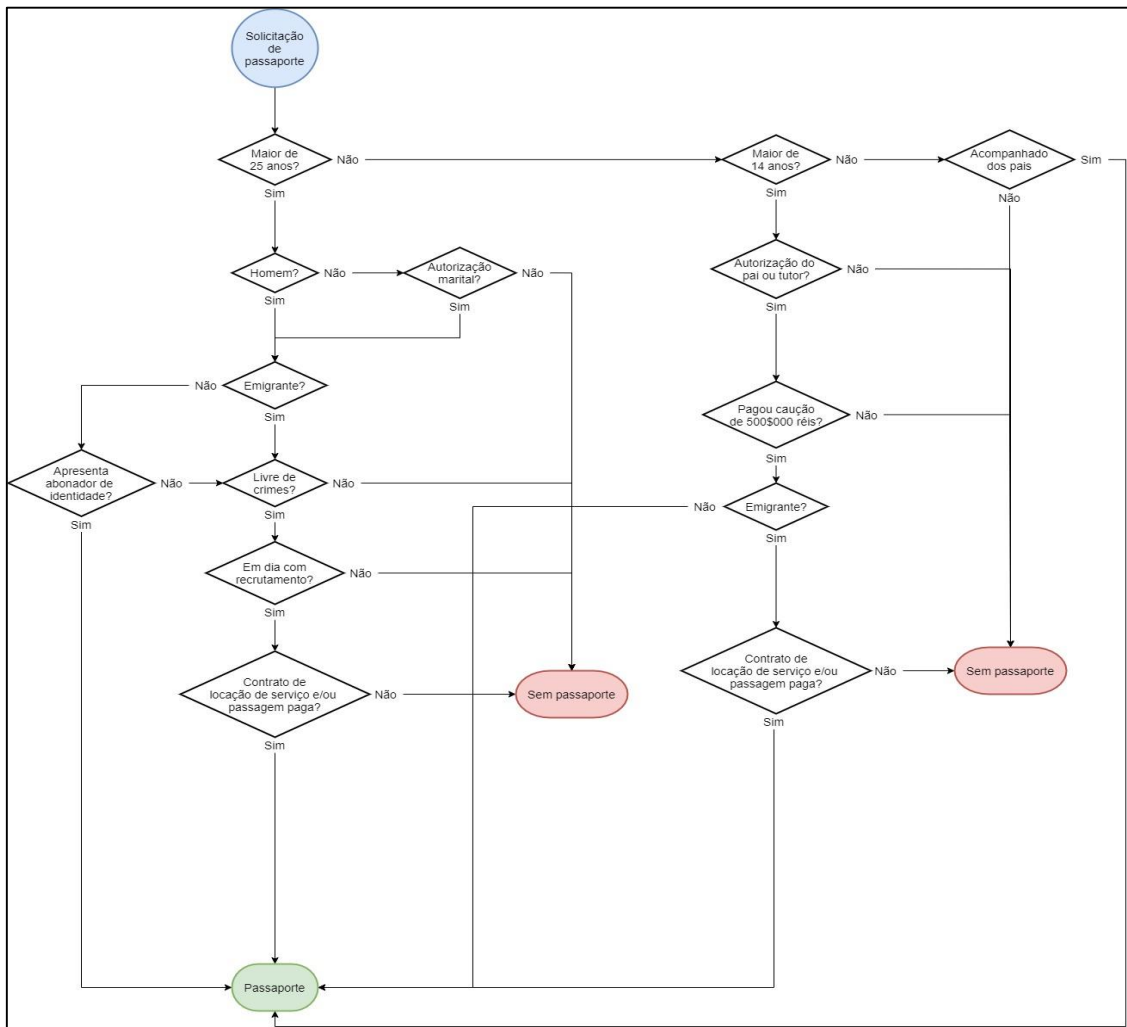
A alínea 6ª do artigo 10º parecia finalmente solucionar as dúvidas concernentes à forma de distinguir colonos de passageiros livres, ou emigrantes livres de engajados, além de acabar com a contratação de portugueses a bordo dos navios. Sem um contrato de locação de serviços previamente assinado ou sem a comprovação do pagamento antecipado da passagem, o passaporte para sair do país poderia ser negado. Com isso, o regulamento avançava no sentido de conferir ao Estado português o monopólio dos meios legítimos de emigração. No entanto, ao inserir o termo ‘emigrante’ sem qualificá-lo, o regulamento manteve “a ambiguidade e confusão entre os vocábulos ‘colono’ e ‘emigrante’”¹⁸⁵ e dificultou o disposto na alínea 6º. Isso porque o recibo ou contrato de

mulheres, elas são explicitamente referidas. A emigração feminina era entendida como inserida no âmbito do reagrupamento familiar e a exigência de autorização marital funcionava como uma carta de chamada das esposas e filhos menores pelos pais e maridos. Longe de ser apenas uma estratégia para dificultar a emigração feminina e assegurar, assim, o fluxo das remessas (como entendeu Miriam Halpern Pereira, em *A política portuguesa de emigração (1850-1930)*. [Bauru: Edusc, 2002, p. 101]) a exigência de autorização marital estava em harmonia com o lugar social reservado à mulher no liberalismo oitocentista – pela Carta de 1826, as mulheres eram cidadãs passivas, desprovidas de direitos políticos. O Código Civil de 1867 manteve as mesmas restrições de direitos às mulheres previamente estabelecidas pelas Ordenações, principalmente no tocante à mulher casada. Assim, “a mulher não podia prestar fiança, ser testemunha instrumentária, nem procuradora em juízo”, nem poderia “ser tutora nem vogal do conselho de família” (GUIMARÃES, Eliana. A mulher portuguesa na legislação civil. *Análise Social*, vol. XXII (92-93), 1986, pp. 557-577, p. 561). Tendo em vista esse o enquadramento da mulher na sociedade portuguesa, pode-se afirmar que a autorização marital não necessariamente era uma forma de dificultar a reunificação familiar e assegurar as remessas, visto que se o cônjuge desejasse levar a esposa para junto de si, bastava assinar a dita autorização para que a esposa obtivesse seu passaporte. É mais provável que essa exigência visasse a evitar que a mulher partisse (ou fugisse) para qualquer lugar sem o consentimento masculino, levando consigo seus bens que, tanto pelas Ordenações quanto pelo Código Civil, deveriam ser administrados pelo marido. Da mesma forma, a não-obrigatoriedade de a mulher seguir o marido na emigração não pode ser lida apenas como o resultado da vontade de assegurar o fluxo de remessas (como entendeu Miriam Halpern Pereira). Tal leitura, que submete a ordem de gênero (CONNELL, R. W. *Gender and politics: society, the person and sexual politics*. Stanford: Stanford University Press, 1987) aos interesses econômicos do Estado, ignora que os agentes estatais são sujeitos providos de gênero e que, portanto, o próprio Estado é “gendrado” (sobre o assunto, ver: ENLOE, Cynthia. *Bananas, beaches and bases: Making feminist sense of international politics*. Berkeley: University of California Press, 1989). Aos homens que compunham as instituições estatais, o poder de escolha era, certamente, uma prerrogativa masculina. O Estado ou a lei não deveriam impor ao homem a obrigação de levar a esposa para onde quer que fosse, a menos que ele assim o desejasse. Já, para a mulher, o desejo do marido deveria ser uma ordem. De todo modo, mais pesquisas são necessárias de modo a garantir uma melhor compreensão das políticas emigratórias portuguesas que tinham por alvo as mulheres.

¹⁸⁵ ALVES, Jorge Fernandes. *Os brasileiros. Emigração e retorno no Porto oitocentista*. Porto: Reunidos, 1994, p. 139.

trabalho não precisavam ser apresentados por todos os requerentes de passaporte, mas tão somente pelos emigrantes. Sem dispor de meios para identificá-los e distingui-los dos meros viajantes, as autoridades não tinham como saber de quem os referidos documentos precisavam, de fato, ser exigidos (ver imagem nº 4.1).

IMAGEM Nº 4.1. FLUXOGRAMA: CONCESSÃO DE PASSAPORTE – REGULAMENTO DE 07.04.1863



Fonte: Decreto e regulamento de 07 de abril de 1863, estabelecendo o modo por que sem dependência de passaporte, mas sem prejuízo da fiscalização, os nacionais e estrangeiros podem transitar no reino e ilhas adjacentes. *Diário de Lisboa*, nº 77 e 79, 09.04.1863 e 11.04.1863.

A impossibilidade de classificar os indivíduos como emigrantes ou viajantes tornar-se-ia ainda mais problemática em virtude do parágrafo único do artigo 10º:

Quando o impetrante for de maior idade e se dirigir a país estrangeiro não como colono para aí prestar serviços, ou como emigrante, mas por outro qualquer motivo, a autoridade pode conceder-lhe passaporte, dando abonador

idôneo e conhecido à identidade da pessoa, e certificando que o abonado não é criminoso e pode livremente dispor de si¹⁸⁶.

Conforme ver-se-á no capítulo 5, no fim do XIX, muitos indivíduos que desejavam emigrar negavam essa intenção e apresentavam abonadores – que não raro abonavam identidades falsas ou de pessoas desconhecidas – como forma de adquirir mais facilmente o passaporte. A figura dos abonadores evidencia o quanto a burocracia portuguesa em meados do XIX seguia presa à lógica do reconhecimento face-a-face e das redes de conhecimento interpessoais e locais. No mais, percebe-se que as autoridades não dispunham ainda do poder de identificar e classificar os indivíduos sem depender da declaração dos interessados, o que ameaçava a eficácia das disposições legais.

Essa dificuldade em reconhecer os emigrantes foi indicada pelo governador civil de Angra do Heroísmo, Jácome de Bruges, pouco depois de publicado o regulamento. O governador, em ofício ao MR, observou a existência de uma distinção entre “passageiros, colonos e emigrantes”, bem como de “disposições aplicáveis ora a uns, ora a outros”¹⁸⁷. No entanto, advertiu sobre a ausência de “regras que [me] possibilitem a classificação” dos indivíduos, fato que considerava um obstáculo à execução das “salutares providências”¹⁸⁸ dadas pelo governo. Bruges notou, ainda, que o parágrafo único do artigo 10º distinguia “entre colono e emigrante”, distinção considerada explicável “visto que o colono se supõe levar o propósito de alugar seus serviços para trabalhos de colonização, enquanto o emigrante em geral não leva propósito designado de se empregar neste ou naquele serviço”¹⁸⁹. Porém, aos olhos do governador, o regulamento conferia o mesmo tratamento a “colonos e emigrantes”, mandando “observar certa fiscalização diversa da que tem de ser exercida para com os simples passageiros”¹⁹⁰, sem fornecer meios para os diferenciar.

Bruges interrogou o governo acerca das regras pelas quais dever-se-ia guiar e dos documentos que deveria exigir “para classificar os impetrantes de passaportes em colonos ou emigrantes e simples passageiros”¹⁹¹. Em seguida, ponderou: “parece-me que não estou autorizado a classificá-los nem pelas suas simples declarações nem pelo meu

¹⁸⁶ Parágrafo único do artigo 10º do regulamento de 07.04.1863. *Diário de Lisboa*, nº 79, 11.04.1863.

¹⁸⁷ Jácome de Bruges, governador civil de Angra do Heroísmo. Ofício a Anselmo José Braacamp, ministro do Reino, Angra do Heroísmo, 27.04.1863. ANTT/MR/DGAC/2ª Rep., correspondência recebida, livro 14, mç. 3009, proc. 20.

¹⁸⁸ Idem.

¹⁸⁹ Idem.

¹⁹⁰ Idem.

¹⁹¹ Idem.

arbítrio”¹⁹². Isso porque, “no primeiro caso, todos procurariam classificar-se como passageiros; e no segundo caso seria uma grave responsabilidade para a autoridade e origem de muitas injustiças”¹⁹³. Infelizmente, não foi possível encontrar a portaria encaminhada ao governador civil de Angra do Heroísmo em resposta a essas observações¹⁹⁴. No entanto, chama a atenção que o governo não tenha emitido instruções claras a este respeito para todos os distritos do reino, o que demonstra que essas dúvidas foram consideradas pontuais e exclusivas do responsável pelo distrito açoriano. Conforme ver-se-á mais adiante, esse silêncio deu espaço a interpretações equivocadas do regulamento, identificadas por Luciano Cordeiro.

O regulamento de 1863 definiu, ainda, as autoridades responsáveis pela expedição dos passaportes – os governadores civis –, pela fiscalização do trânsito pela raia seca – os administradores dos concelhos fronteiriços – e pela verificação dos passaportes nos portos marítimos – governadores civis e delegados de polícia. Além disso, o regulamento estabeleceu as multas a serem pagas por quem intentasse sair do reino sem o devido passaporte ou em posse de documentos pertencentes a outrem. O regulamento dispôs, também, sobre as penalidades a serem impostas aos capitães de navios que: transportassem passageiros, colonos ou emigrantes sem passaporte; não apresentassem a relação dos passageiros transportados; recebessem um número de passageiros a bordo superior ao permitido e não cumprissem com as condições higiênicas convenientes à saúde dos passageiros ou os tratassem barbaramente. Pelo diploma, caberia às autoridades consulares remeter os documentos relativos a violações dos dispositivos legais para fundamentar os processos contra capitães infratores.

O regulamento determinou, ainda, as condições higiênicas a serem observadas durante a inspeção sanitária. Pela alínea 3^a do artigo 20^o, as autoridades deveriam avaliar “se o alojamento dos passageiros tem as condições necessárias de salubridade, devendo ser o espaço para a sua acomodação na proporção de cinco toneladas por cada dois passageiros, incluída a tripulação”¹⁹⁵. Foi mantido, portanto, o limite de passageiros estabelecido na portaria de 19 de agosto de 1842. O mesmo artigo 20^o determinou que só

¹⁹² Jácome de Bruges, governador civil de Angra do Heroísmo. Ofício a Anselmo José Braacamp, ministro do Reino, Angra do Heroísmo, 27.04.1863. ANTT/MR/DGAC/2^a Rep., correspondência recebida, livro 14, mç. 3009, proc. 20.

¹⁹³ Idem.

¹⁹⁴ Na lateral do ofício lê-se que foi encaminhada uma portaria ao governo civil de Angra do Heroísmo no dia 26 de maio de 1863, a qual não foi encontrada.

¹⁹⁵ Alínea 3^a do parágrafo 2^o do artigo 20^o do regulamento de 07.04.1863. *Diário de Lisboa*, n^o 79, 11.04.1863.

seriam sujeitas à fiança do artigo 4º da lei de 20 de julho e à fiscalização das condições higiênicas os navios empregados no transporte de colonos e emigrante, entendidos como aqueles que levassem mais de 24 portugueses a bordo. Assim, o regulamento solucionou os aspectos deixados em aberto pela lei de 20 de julho de 1855, com uma exceção: os contratos de locação de serviço, que não foram objeto do diploma.

A tentativa de garantir que todos aqueles que emigravam sem a passagem paga deixassem o país em posse de um contrato de locação de serviços, celebrado em conformidade com as leis portuguesas, fez com que novas estratégias fossem procuradas tanto por emigrantes quanto pelos contratantes no Brasil. O primeiro a identificar as consequências da exigência do pagamento da passagem ou do contrato de trabalho foi o governador civil de Angra do Heroísmo. Segundo Jácome de Bruges, as novas regras produziram efeitos distintos daqueles almejados pelo governo. Isso porque, “a emigração é nesta ilha uma loucura que não olha aos sacrifícios que se exigem para satisfazer o ardente desejo”¹⁹⁶ da população.

Segundo Bruges, desde a assinatura da circular de 1862, “todos apresentam os seus recibos de passagem”¹⁹⁷, muito embora os valores cobrados pela viagem tenham aumentado consideravelmente. Para viajar com as passagens pagas, os açorianos ou vendiam as casas que normalmente ficariam para a habitação da família que não emigra ou contraíam dívidas com hipotecas “que em breve dariam o mesmo resultado”¹⁹⁸ de deixar mulheres e filhos desalojados. Para evitar tal situação, o governador julgava necessário regulamentar o preço das passagens, mas reconhecia “não estar autorizado por lei alguma”¹⁹⁹ para fazê-lo. Por fim, o governador ponderou que as medidas estavam de fato inviabilizando a partida de indivíduos completamente despossuídos que não podiam dar quaisquer garantias aos capitães dos navios.

Não demorou para que também contratantes brasileiros se mobilizassem para contornar os empecilhos impostos pelo governo português à emigração de pessoas impossibilitadas de arcar antecipadamente com o valor da passagem e livres das exigências impostas à celebração de contratos em território lusitano. Para muitos contratantes era desfavorável a cláusula pela qual os contratos não poderiam ser cedidos

¹⁹⁶ Jácome de Bruges, governador civil de Angra do Heroísmo. Ofício a Anselmo José Braacamp, ministro do Reino, Angra do Heroísmo, 27.04.1863. ANTT/MR/DGAC/2ª Rep., correspondência recebida, livro 14, mc. 3009, proc. 20.

¹⁹⁷ Idem.

¹⁹⁸ Idem.

¹⁹⁹ Idem.

a terceiros, assim como aquela pela qual eles se comprometiam a arcar com os custos da viagem de volta caso algum dos engajados fosse considerado inapto para o serviço. Essas disposições enrijeciam um mercado de trabalho que se queria tão flexível quanto possível. Por isso, era mais interessante celebrar os contratos a bordo dos navios, longe das autoridades portuguesas, com indivíduos despossuídos, dispostos a acordos menos vantajosos.

O novo meio para contornar as exigências portuguesas consistia em adiantar o pagamento da passagem a um número grande de indivíduos, especialmente menores de 14 anos, por estarem dispensados da fiança militar, e transportá-los ao Brasil como passageiros livres com acordos verbais sem a ingerência das autoridades lusitanas. A estratégia foi identificada pelo cônsul de Portugal no Rio de Janeiro, José Duarte Nazareth em outubro de 1863. Segundo Nazareth, chegara ao Rio de Janeiro a barca ‘Adelaide’ com 47 passageiros, dos quais seis traziam os contratos devidamente legalizados pelo governador civil daquele distrito para serem executados numa fazenda em Cantagalo. No entanto, 14 dos passageiros que viajaram com as passagens pagas declararam ter recebido “mais ou menos dinheiro do engajador de colonos Manoel Joaquim Pinheiro pelo qual foram contratados”²⁰⁰.

Situação semelhante foi relatada pelo vice-cônsul no Rio de Janeiro, António Emílio Machado Reis, que no dia 7 de novembro de 1863 remeteu um ofício ao MNE informando a chegada da barca ‘Monteiro II’ com 91 passageiros, dos quais 44 menores de 14 anos que viajaram com as passagens pagas. Segundo Reis, o encarregado de vistoriar o navio desconfiou que os menores iam destinados “ao nefando comércio” feito “por alguns compatriotas que, voltando ao seu país, trazem daí um certo número de rapazes abonando-lhes as passagens” para receberem dos fazendeiros do interior “o dobro ou o triplo desses abonos”²⁰¹. Por essa razão, o vice-cônsul acolheu os menores no consulado e oficiou aos fazendeiros aos quais os rapazes vinham recomendados para que fossem convenientemente contratados. O ofício foi encaminhado ao ministro do Reino pelo marquês de Loulé que solicitou providências acerca da emigração de menores nas circunstâncias observadas na ‘Monteiro II’²⁰².

²⁰⁰ José Duarte Nazareth, cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 15.10.1863. ANTT/MR/DGAC/2ª Rep., correspondência recebida, livro 14, mç. 3014, proc. 226.

²⁰¹ António Emílio Machado Reis, vice-cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 07.11.1863. Loc. Cit.

²⁰² Marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Ofício ao MR. Lisboa, 01.03.1864. Loc. Cit.

O ministro do Reino encaminhou, então, uma portaria ao governador civil do Porto “ponderando a inconveniência de se dar passaporte a um tão crescido número de menores de 14 anos, a respeito dos quais se pode suspeitar que houve fraude, apesar de terem apresentado recibo de pagamento de passagem”²⁰³. Em resposta, Manoel Adelino, governador do Porto, esclareceu que nem todos os menores solicitaram passaporte naquele governo civil, sendo alguns deles provenientes de Viana do Castelo, Viseu e Braga e encaminhou os processos relativos à concessão do documento dos menores embarcados na barca ‘Monteiro II’²⁰⁴.

As informações prestadas pelo governador foram bem recebidas pelo ministro²⁰⁵. No entanto, ponderou-se que o consentimento assinado pelos pais não referia o nome das pessoas a quem os menores iam recomendados, fator indicativo de que “os pais, sendo em geral pobres, foram iludidos e seduzidos por dinheiro para entregar os filhos à mercê de quem lhes pagava a passagem”²⁰⁶. O fato confirmava “a comunicação feita pelo cônsul português no Rio de Janeiro”, pela qual “os nacionais que do reino voltavam ao Brasil se acompanhavam de alguns rapazes a quem pagavam as passagens”²⁰⁷. Por isso, o ministro sublinhou “a necessidade de se evitar que as despesas de transporte” fossem “pagas por outras pessoas que não os próprios passageiros ou seus pais”²⁰⁸.

Um novo caso de transporte de menores com passagens pagas por portugueses residentes no Brasil foi comunicado pelo vice-cônsul de Portugal no Rio de Janeiro ao ministro dos Negócios Estrangeiros, que voltou a alertar o ministro do Reino²⁰⁹. De acordo com António Emílio Machado Reis, a barca ‘Félix’ chegara ao Rio de Janeiro no dia 17 de dezembro de 1863 procedente do Porto conduzindo 106 passageiros “que, segundo a declaração do capitão, traziam as passagens pagas”²¹⁰. O encarregado da visita ao navio “desconfiou que um indivíduo chamado António Moreira da Cunha, a bordo do mesmo navio, trazia vários menores para comércio” e ordenou, então, que o capitão apresentasse sete deles na chancelaria do consulado.

²⁰³ Texto redigido a lápis no ofício encaminhado pelo marquês de Loulé. Ofício ao marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 15.10.1863. ANTT/MR/DGAC/2ª Rep., correspondência recebida, livro 14, mç. 3014, proc. 226.

²⁰⁴ Manoel Adelino governador civil do Porto. Ofício ao marquês de Loulé, ministro do Reino. Lisboa, 15.03.1864. Loc. Cit.

²⁰⁵ Portaria do MR de 21.03.1864, ao governador civil do Porto. Loc. Cit.

²⁰⁶ Portaria do MR de 21.03.1864, ao governador civil do Porto. Loc. Cit.

²⁰⁷ Idem.

²⁰⁸ Idem.

²⁰⁹ Marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Ofício ao MR. Lisboa, 13.04.1864. Loc. Cit.

²¹⁰ António Emílio Machado Reis, vice-cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Cópia de ofício ao duque de Loulé, ministro dos negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 23.12.1863. Loc. Cit.

Interrogados, os menores afirmaram terem viajado à custa do dito António da Cunha, de modo que “mais uma vez se provou que os traficantes não descansam em seu imoral comércio”²¹¹. Ainda de acordo com as declarações apuradas, “os referidos menores e mais outros indivíduos [...] vinham destinados a um fazendeiro português por nome Brandão”²¹² para apanhar café em Barra Mansa. O dito Moreira da Cunha, ainda segundo os testemunhos de passageiros, gabava-se de ter ido nove vezes a Portugal buscar gente para o Brasil²¹³.

O procedimento relatado pelas autoridades consulares foi confirmado pelo governador civil de Aveiro, quando da chegada ao Brasil da barca ‘Saudade’ com menores provenientes daquele distrito. Os rapazes, apesar de irem com passagens pagas, declararam que haviam sido engajados por cinco anos para o fazendeiro Manoel Francisco Estevão²¹⁴. Interpelado por seus superiores, o governador ordenou uma investigação por parte do administrador do concelho de Oliveira de Azeméis. O administrador apurou que, em 1863, chegara à terra de sua naturalidade “um Manoel Francisco Estevão, fazendeiro em Minas Gerais”, que tratou “com os pais de sete dos menores”²¹⁵ e acertou o pagamento da passagem e mais despesas de transportes para que os rapazes fossem trabalhar para ele no Brasil. Os ajustes para a viagem foram organizados por um procurador do fazendeiro, residente no Porto, que lhes entregou o recibo de pagamento de passagem. Os pais dos rapazes declararam que não foi celebrado qualquer contrato por escrito, apenas um acordo verbal, pelo qual os menores pagariam as despesas adiantadas por meio do trabalho realizado na fazenda.

Os casos observados pelos cónsules e notados pelas autoridades locais iluminam o quanto as estratégias emigratórias, tanto organizadas pelos próprios emigrantes, quanto pelos contratantes brasileiros, consideravam as alterações legais em Portugal e rapidamente se adaptavam a elas. Eles evidenciam que o fluxo emigratório de Portugal rumo ao Brasil não se movia como um rio que arrastava os emigrantes a despeito da sua vontade e que existiam constrangimentos e obstáculos legais ao desejo individual de

²¹¹ António Emílio Machado Reis, vice-cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Cópia de ofício ao duque de Loulé, ministro dos negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 23.12.1863. ANTT/MR/DGAC/2ª Rep., correspondência recebida, livro 14, mç. 3014, proc. 226.

²¹² Idem.

²¹³ Cópia do termo de declaração de Manoel Gonsalves, enviada pelo vice-cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 23.12.1863. Loc. Cit.

²¹⁴ António Emílio Machado Reis, vice-cônsul de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício ao marquês de Loulé, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 23.02.1864. Loc. Cit.

²¹⁵ António Theodoro, governador civil de Aveiro. Ofício ao marquês de Loulé, ministro do Reino. Aveiro, 04.07.1864. Loc. Cit.

emigrar, cuja superação dependia da oferta e disponibilidade de meios, como o acesso a crédito ou o interesse dos proprietários do Brasil em contratar e transportar trabalhadores portugueses por meio da celebração de um contrato de locação de serviços ou do adiantamento dos valores das passagens.

Fica nítido, também, que não raro as estratégias encontradas para contornar as medidas legais adotadas em Portugal faziam com que tivessem o resultado oposto àquele inicialmente imaginado pelos agentes estatais. A obrigatoriedade de apresentação de recibo de pagamento de passagem ou contrato de trabalho para a obtenção do passaporte, originalmente adotada para evitar a contratação de portugueses despossuídos a bordo dos navios nos portos brasileiros, motivou a emigração precária de menores de 14 anos que viajavam com contratos verbais, sem qualquer proteção legal contra o arbítrio dos grandes proprietários do Brasil.

Uma outra consequência do regulamento de 1863 foi observada por Luciano Cordeiro, num relatório sobre a emigração concluído em 1883 e elaborado a pedido do então ministro do Reino, Tomás António Ribeiro Ferreira, que encomendou também um novo projeto de regulamento sobre a saída de emigrantes²¹⁶. A principal conclusão de Cordeiro no relatório refere-se à ausência de uma definição precisa do termo ‘emigrante’, que ameaçou a execução do disposto no regulamento.

O relatório apresenta um estudo da regulamentação existente em Portugal e em outros países, como França, Bélgica, Itália e Inglaterra. Refletindo sobre as diferenças entre esses regulamentos, bem como sobre as limitações da legislação em vigor em Portugal, Cordeiro apresentou uma proposta bastante completa de regulamento que versava sobre: a definição do emigrante, a concessão de passaportes, a regulamentação dos contratos de locação de serviços e do recrutamento de emigrantes, a definição de navios de emigração, a duração e o custo das viagens e acomodações, alimentação, comodidades e assistência médica a bordo. Muito embora este regulamento tampouco tenha sido adotado, importa, analisar mais detidamente suas reflexões e conclusões acerca da definição do emigrante – as quais serão parcialmente recuperadas mais tarde.

Na parte II do relatório, intitulada “Definição legal do emigrante”, Cordeiro constatou que na legislação portuguesa sobre o assunto não se encontrava “a definição precisa da qualidade de emigrante ou a determinação das condições positivas que devem

²¹⁶ CORDEIRO, Luciano. *Relatório e projeto de regulamento pelo primeiro oficial da Direção Geral da Administração Política e Civil do Ministério do Reino*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1883.

caracterizá-la para os efeitos legais”²¹⁷, razão pela qual a regulamentação sobre a matéria estava sujeita ao arbítrio. Uma tal definição era necessária como forma de se delimitar “praticamente a qualidade eventual do cidadão sobre a qual se entende que, em proveito e para a proteção dele, deve incidir”²¹⁸ a tutela estatal.

Para demonstrar as consequências dessa ausência, Cordeiro relatou ter solicitado aos governadores civis que respondessem: (i) se nos portos dos respectivos distritos eram rigorosamente cumpridos os artigos 4º (relativo às fianças) e 5º (que dispõe sobre as inspeções a bordo dos navios) da lei de 20 de julho de 1855, (ii) se eram remetidas aos cônsules das regiões de destino dos navios as cópias dos termos de responsabilidade assinados pelos capitães e (iii) se as fianças eram levantadas antes do certificado emitido pelo cônsul garantindo o devido cumprimento de todas as disposições da lei²¹⁹.

Em resposta, o governador civil do Porto afirmou que há anos não saíam embarcações “conduzindo mais de 24 passageiros”²²⁰, razão pela qual as citadas disposições não eram observadas. Resposta semelhante teria sido fornecida pelo governador civil de Lisboa, que comunicou que “há dez anos cessou o transporte de colonos e emigrantes em embarcações especialmente destinadas a esse fim, e, portanto, cessou todo o expediente a este respeito”²²¹. Este mesmo governador acrescentou que “todos os emigrantes ou colonos seguem para fora do país [...] como simples passageiros [...]. Se porventura têm contratos de locação de serviços, o que aliás se ignora, não os apresentam para serem visados senão muito excepcionalmente”²²². Face a essas explicações, Cordeiro concluiu que “no continente do reino estão inteiramente suspensas as disposições legais relativas à emigração”, por ter sido “adotada a interpretação nova” pela qual “é o navio que caracteriza o passageiro”²²³.

Cordeiro propôs, então, uma solução para o problema constatado e sugeriu que o emigrante fosse definido como

²¹⁷ CORDEIRO, Luciano. *Relatório e projeto de regulamento pelo primeiro oficial da Direção Geral da Administração Política do Ministério do Reino*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1883, p. 9.

²¹⁸ Idem, p. 7

²¹⁹ Idem, p. 30.

²²⁰ Idem, p. 31. A resposta redigida pelo governador civil do Porto foi enviada no dia 11 de agosto de 1883 e encontra-se na cota: ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 33, mç. 2811, proc. 32.

²²¹ Idem, ibidem. A resposta redigida pelo governador civil de Lisboa foi enviada no dia 16 de agosto de 1883 e encontra-se na cota supracitada.

²²² Idem, ibidem.

²²³ Idem, ibidem. Essas respostas podem ajudar a elucidar a pergunta levantada por Maria Antonieta Cruz, acerca do “desaparecimento” dos contratos de locação de serviços dos arquivos de cartórios da cidade do Porto a partir de 1863: é possível que a apresentação dos mesmos tenha caído em desuso. Ver: CRUZ, Maria Antonieta, *Agruras dos Emigrantes Portugueses no Brasil - contribuição para o estudo da emigração portuguesa na segunda metade do século XIX*. *Revista de História*. Porto, v. VII, 1987-7, p. 7-134, p. 44.

o súdito português que pretendesse seguir, ou seguisse viagem, do reino e das ilhas adjacentes, a bordo do navio mercante de qualquer nacionalidade, para território estrangeiro, situado fora da Europa, com o propósito ou mediante o contrato de nele fixar o seu domicílio ou prestar serviços²²⁴.

Antecipando que o interessado em obter o passaporte poderia não declarar suas reais intenções, Cordeiro, propôs que se definisse o emigrante em função do valor pago pela passagem e do tipo de alojamento em que viajava. Assim, ficaria estipulada como válida a “presunção legal da sua qualidade de emigrante”²²⁵ quando: fosse feito contrato de locação de serviço a ser prestado em territórios estrangeiros do ultramar; a passagem não desse direito ao indivíduo de sentar-se habitualmente à mesa do capitão nem de ter um camarote reservado para si e sua família e/ou preço da passagem (com alimentação, transporte de bagagem e demais serviços) não ultrapassasse 6\$000 réis por semana no caso de navios a vela ou 10\$000 nos navios a vapor.

Nota-se que o autor da proposta procurou fornecer às autoridades instrumentos que permitissem deduzir quem eram os emigrantes e, portanto, quem estava sujeito à apresentação do contrato de locação de serviços ou do comprovante do pagamento antecipado da passagem. O projeto evidencia, ainda, as múltiplas camadas de significado atribuídas ao emigrante no processo de construção dessa categoria social. A associação entre o emigrante e o preço pago pela passagem não é apenas a cópia do estabelecido em regulamentos da França, Bélgica, Itália e Inglaterra, que serviram de base à proposta. Cordeiro, ao tomar de empréstimo essa associação, reproduzia o entendimento de que muitos emigrantes (sobretudo os contratados) eram “os cidadãos menos esclarecidos ou menos favorecidos de meios, de conhecimento e de fortuna”²²⁶. Por isso, cabia ao Estado “acudir à imprevidência, à ignorância, à miséria, à fraqueza de certos indivíduos”²²⁷ para que não fossem “vítimas de deploráveis ilusões e de extorsões e explorações criminosas em terras ou sob o poder de estranhos”²²⁸.

Evidentemente, Cordeiro referia-se às inúmeras situações laborais desfavoráveis aos emigrantes portugueses relatadas pelas autoridades consulares no Brasil – mas também nas colônias britânicas – que deram substância ao termo ‘escravos brancos’. Como forma de evitar os perigos a que se expunham esses indivíduos tidos como

²²⁴ CORDEIRO, Luciano. *Relatório e projeto de regulamento pelo primeiro oficial da Direção Geral da Administração Política e Civil do Ministério do Reino*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1883, p. 94.

²²⁵ Idem, *ibidem*.

²²⁶ Idem, p. 7.

²²⁷ Idem, *ibidem*.

²²⁸ Idem, *ibidem*.

vulneráveis, era legítimo e necessário que o Estado continuasse a oferecer “aos cidadãos que saem do seu território, a proteção e a solidariedade do seu nome e da sua soberania, acompanhando-os com a grande força da sua autoridade internacional”²²⁹. Justificava-se, assim, a imposição de “determinadas condições e preceitos, mais ou menos restritivos e onerosos”²³⁰ à emigração, motivo pelo qual, a seu ver, continuavam a ser impreteríveis os passaportes para o exterior. Da mesma forma, seria justificável e legítima “a intervenção regulamentar do Estado”²³¹ nos contratos de locação de serviços.

Para Cordeiro, a preocupação com os contratos expressa pelo artigo 11º da lei de 20 de julho de 1855 e pelo regulamento de 7 de abril, além de outras portarias e circulares, configurava “um dos primeiros passos [...] no caminho de regulamentar a indústria da aliciação, recrutamento, ou, como se diz vulgarmente ‘engajamento’ de colonos emigrantes, tolerando-a, mas obrigando-a a certas responsabilidades e garantias de segurança”²³². Seria conveniente ir além e, tal como observado em legislações estrangeiras, “fixar aos agentes e promotores da emigração para países estrangeiros – de conta própria ou alheia – certas condições de legitimação”²³³ como forma de proibir a atuação de agentes que atentassem contra a segurança dos emigrantes.

Assim, quem desejasse aliciar e contratar emigrantes portugueses para países estrangeiros do ultramar deveria munir-se de um alvará passado pelo MR, mediante a assinatura de um termo de responsabilidade comprometendo-se a, por exemplo, prover a segurança e proteção dos contratados, a apresentá-los nos consulados das localidades de destino e a não facilitar a saída de emigrantes sem a celebração de um contrato de trabalho nos termos da lei²³⁴. Cordeiro propunha, portanto, que se regulamentasse de forma positiva a atividade de recrutamento de emigrantes de modo a garantir a sua fiscalização e aprofundar o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração. Com isso, o autor não apenas atualizava a proposta feita por Sá da Bandeira em 1858, como antecipava as medidas que seriam adotadas na década seguinte.

Os critérios para se presumir a qualidade do emigrante, a ênfase dada aos contratos de locação de serviços e a proposta de regulamentação dos agentes e engajadores evidenciam que estava consagrada a distinção entre emigração livre e contratada, legal e

²²⁹ CORDEIRO, Luciano. *Relatório e projeto de regulamento pelo primeiro oficial da Direção Geral da Administração Política e Civil do Ministério do Reino*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1883, p. 6.

²³⁰ Idem, p. 7.

²³¹ Idem, p. 13.

²³² Idem, p. 20.

²³³ Idem, ibidem.

²³⁴ Idem, p. 93.

clandestina. Assim, se não se podia impedir a saída de portugueses que desejavam residir e trabalhar no exterior, era preciso manter a exigência do passaporte como forma de garantir os fios que os conectavam ao Estado nacional, impedir a evasão de criminosos e recrutas e assegurar, especialmente àqueles que iam contratados, a tutela estatal. Estava sedimentada a concepção de que esses últimos estavam potencialmente sujeitos nos países de destino (sobretudo no Brasil, para onde se dirigia a maior parte da emigração) à exploração e ao arbítrio dos interessados nos lucros provenientes do deslocamento da mão de obra portuguesa para a antiga colônia.

Esta concepção, que foi se configurando em Portugal a partir da experiência da emigração açoriana na década de 1830 e que serviu de molde ao desenho das categorias de emigrantes forjadas a partir da lei de 20 de julho de 1855, fora reforçada anos antes da elaboração do projeto de Luciano Cordeiro. Em 1873, a comissão parlamentar encarregada de estudar o fenômeno emigratório confirmou a distinção entre emigração legal e clandestina, livre e contratada e sublinhou a necessidade de se assegurar a tutela estatal aos emigrantes engajados.

4.2.2 Inquéritos para estudar a emigração, a lei de 28 de março de 1877 e outras propostas

Após o recrudescimento observado no fim da década de 1850, a emigração para o Brasil manteve-se relativamente estável durante os anos 1860 para voltar a crescer no primeiro lustro da década de 1870²³⁵ (ver anexo nº 1), após o fim da Guerra da Tríplice Aliança. Não demorou para que esse aumento fosse sentido em Portugal, de modo que logo nos primeiros meses do ano de 1872 (quando as saídas atingiram um novo recorde) os parlamentares se ocuparam do problema numa comissão de inquérito formada especificamente para estudar a questão emigratória no país.

Antes de abordá-la, importa observar que, nas duas últimas décadas da Regeneração, foi maior a tendência para o estudo do assunto do que para a adoção de medidas e normas novas na matéria. Por esse motivo, há aqui uma parcial concordância com a afirmação de Miriam Halpern Pereira, segundo a qual a repressão à emigração

²³⁵ A década de 1870 viu um declínio do padrão de vida dos pequenos proprietários também em decorrência da “abolição dos vínculos feudais sobre as terras (1863) e [d]a restrição ao livre uso dos pastos comuns e baldios (Código Civil de 1867)”. LOBO, Eulália Maria L. *Imigração portuguesa no Brasil*. São Paulo: Hucitec, 2001, p. 15.

“afrouxou a partir dos anos [18]70”²³⁶. Se não é possível afirmar que os mecanismos de fiscalização contra a emigração clandestina, instituídos pela lei de 1855 e regulamentados pelo decreto de 7 de abril de 1863, tenham sido menos aplicados, pode-se, contudo, alegar que nas décadas de 1870 e 1880 houve uma menor profusão de medidas para cercear as estratégias a que recorriam engajadores e clandestinos.

Uma vez regulamentadas as condições de concessão de passaportes, o limite de passageiros que poderiam ser transportados, as condições higiênicas e de comodidades a serem observadas nas viagens e as penas aos transgressores da lei, pouco mais poderia ser feito sem que o aprofundamento do monopólio dos meios legítimos de emigração avançasse sobre os direitos e liberdades consagrados na Carta de 1826 – à exceção da tentativa de cercear a saída de crianças menores de 14 anos, medida adotada pela lei de 28 de março de 1877. No mais, como bem pontuou Pereira, na década de 1870 havia já uma consciência da importância das remessas dos emigrantes para o “equilíbrio da balança de pagamentos”²³⁷, o que inibia propostas no sentido de se coibir as saídas.

Como também observou a historiadora, os governos das últimas décadas da Regeneração tampouco avançaram no sentido de “empreender uma política de liberdade de emigração”, o que certamente “conduziria a um confronto com a burguesia agrária”²³⁸. De fato, há indícios de que os proprietários rurais clamavam por medidas mais contundentes contra o fenômeno emigratório. Esse clamor não foi atendido, mas possivelmente cerceou e inviabilizou a emergência de projetos para libertar a emigração de condicionalismos. Há, contudo, outros fatores a serem considerados.

Conforme demonstrado, quando do debate acerca da abolição dos passaportes de interior, o ministro do Reino hesitou em extinguir também os passaportes de exterior por considerá-los fundamentais para impedir abusos e fraudes cometidos pelos engajadores e para assegurar a tutela estatal aos emigrantes contratados. Essa clivagem entre emigrantes livres e contratados e a má imagem dos engajadores já estavam consagradas nos anos 1870 (como ficará ainda mais evidente pela análise do relatório da comissão de 1872). Extinguir os passaportes e liberar a emigração significaria o fim da ingerência das autoridades portuguesas nos contratos de trabalho e sobre as circunstâncias de emigração de engajados, dando ampla liberdade de atuação aos engajadores, cuja imagem era

²³⁶ PEREIRA, Miriam Halpern. *A política portuguesa de emigração (1850-1930)*. São Paulo, EDUSC, 2002, p. 82.

²³⁷ Idem, *ibidem*.

²³⁸ Idem, p. 82-83.

associada à dos traficantes de escravizados. Por isso, se não havia, no período, espaço para serem adotadas medidas mais restritivas, tampouco havia vontade e condições para se liberar completamente a emigração, a qual se tornou objeto de inúmeros estudos, cujo objetivo era a busca de formas alternativas de lidar com o fenômeno.

O crescimento do fluxo emigratório nos anos 1870 foi constatado num parecer da comissão de agricultura acerca de uma representação enviada ao Parlamento pela Real Associação Central da Agricultura Portuguesa. A representação apontou a importância do aproveitamento “dos vastíssimos terrenos incultos”²³⁹ do país para o avanço da agricultura e da economia portuguesas e solicitou medidas que promovessem o uso dessas terras. No parecer, a comissão da agricultura da CD confirmou a conveniência de se desamortizarem os baldios para serem cultivados e chamou a atenção para um assunto de “suma gravidade pelo dano que está fazendo à nossa agricultura, à nossa indústria e, em geral, ao país”: a emigração “que está tendo lugar em grande escala, reduzindo a nossa população e enfraquecendo, por falta de braços, a agricultura”²⁴⁰.

A comissão, reconhecendo ser ilícito proibir “a saída do reino a cidadão que esteja no gozo dos seus direitos civis”²⁴¹, propunha o emprego de “meios indiretos” para pôr fim a uma emigração cujo incremento tomava proporções “assustadoras” num país que “precisa[va] ser colonizado”²⁴², que tinha “metade de sua superfície por cultivar” e no qual se sentia uma “grande falta de braços”²⁴³. Os signatários do parecer, observando a superabundância populacional nas províncias do norte e a falta de população no sul, levantaram uma questão inúmeras vezes recuperada: “Não podem os braços que superabundam nas províncias do norte serem atraídos para as províncias do sul?”²⁴⁴.

A comissão da agricultura, instigada por uma associação de agricultores preocupados com o futuro do setor, atrelava a emigração aos problemas agrícolas do país, provavelmente reverberando uma inquietação que crescia junto com o aumento do fluxo emigratório: a carência de braços. A mesma associação convidara, segundo o deputado João Gualberto Barros e Cunha, alguns parlamentares para participar de uma comissão

²³⁹ Real Associação Central da Agricultura Portuguesa. Representação à Câmara dos Deputados, 01.12.1872. *Diário do Governo*, nº 40, 21.02.1872.

²⁴⁰ Comissão da agricultura da CD. Parecer. Lisboa, 16.03.1872. *DCD*, nº 58, 03.04.1872, p. 877.

²⁴¹ *Idem*, *ibidem*.

²⁴² *Idem*, p. 878.

²⁴³ *Idem*, *ibidem*.

²⁴⁴ *Idem*, *ibidem*.

com o intuito de estudar os meios para obstar à emigração²⁴⁵. Possivelmente devido a este convite, o mesmo deputado propôs que se formasse na CD uma comissão de inquérito para examinar as causas da emigração e indicar ao governo e ao Parlamento as medidas a serem adotadas na matéria.

Antes disso, o assunto fora mencionado por outros deputados, como Teixeira de Vasconcelos, que, durante a discussão sobre o orçamento do MNE, afirmou ser impossível pôr fim à emigração por meios repressivos. Segundo o deputado, a repressão do fluxo emigratório era o que os jornais pediam ao governo, mas tratava-se de um conselho inaceitável, pois: “o governo só pode evitar que os emigrantes tenham vontade de emigrar”²⁴⁶. Vasconcelos reconhecia, no entanto, que para acabar com essa vontade era necessário alterarem-se “as condições de vida, as do trabalho”²⁴⁷ e as da instrução.

A necessidade de se encontrar formas para estancar a crescente emigração foi um dos argumentos utilizados pelo deputado Lourenço de Carvalho para justificar um projeto de lei para promover o desenvolvimento da viação na província de Traz-os-Montes. Para o deputado, a emigração deveria ser encarada não apenas “pelo lado humanitário e filantrópico”²⁴⁸, mas também econômico, visto que emigravam homens válidos ao país. O incentivo às obras públicas era, assim, de grande conveniência a Portugal. A paralização dessas obras foi apontada como uma causa para a emigração pelo deputado Menezes Toste²⁴⁹. Na mesma sessão, o deputado Franco Frazão identificou, na falta de capitais para o desenvolvimento da agricultura, a causa do fenômeno emigratório: “A emigração para que muitas vezes aqui se tem pedido remédio é resultado do estado em que se acha a agricultura. Se a agricultura tivesse capitais para se poder lançar no caminho do progresso, de certo não teríamos a emigração no país”²⁵⁰. Por isso, dever-se-ia “desviar da agricultura a incidência direta” dos impostos.

Pelas referências ao tema, percebe-se que se sentia no país o aumento do número de saídas, razão pela qual os deputados se referiam a solicitações de medidas repressivas da emigração. Como se viu, essas não eram consideradas legítimas no Parlamento, onde não foram apresentadas quaisquer propostas para impedir ou dificultar a emigração de

²⁴⁵ Segundo o deputado, ele acabara de receber “da Real Associação Central de Agricultura Portuguesa” um convite para “fazer parte de uma comissão que tem de dar parecer sobre os meios de obstar à emigração dos operários”. *DCD*, nº 58S1, 03.04.1872, p. 899.

²⁴⁶ Teixeira de Vasconcelos. *DCD*, nº 62S3, 08.04.1872, p. 1033.

²⁴⁷ *Idem*, *ibidem*.

²⁴⁸ Lourenço de Carvalho. *DCD*, nº 63, 09.04.1872, p. 1037.

²⁴⁹ Menezes Toste. *DCD*, nº 66, 13.04.1872, p. 1163.

²⁵⁰ Franco Frazão. *DCD*, nº 66, 13.04.1872, p. 1176.

portugueses. Os deputados, contudo, não se furtaram a recorrer à emigração como forma de justificar projetos e propostas que desejavam ver aprovados, o que é indicativo da relevância do assunto. Num momento em que se discutiam no país as causas da decadência de Portugal²⁵¹, a emigração era abordada numa perspectiva mais abrangente, menos restrita à atuação de engajadores e mais ligada aos problemas estruturais que assolavam o país, como a falta de instrução, o baixo desenvolvimento da agricultura e a falta de obras capazes de melhorar a infraestrutura portuguesa.

Foi também nessa perspectiva macro que a emigração foi examinada pela comissão de inquérito parlamentar aprovada pela CD no dia 16 de abril de 1872. A proposta foi apresentada pelo deputado Barros e Cunha, que assim a defendeu:

vê-se que a estatística desta emigração vai todos os dias aumentando consideravelmente, e que o governo, o Parlamento, a Real Associação Central da Agricultura Portuguesa, os industriais, enfim, todos os cidadãos desta terra que se interessam pelo desenvolvimento da sua riqueza e pela conservação dos seus filhos trabalhando no solo comum se devem ocupar deste assunto²⁵².

Pelo trecho, pode-se inferir que as pressões por medidas tendentes a obstar a emigração eram provenientes dos setores agrícola e industrial, preocupados com o encolhimento da mão de obra disponível no país. Face a esse clamor, Barros e Cunha julgava necessário estudar “as causas da emigração, suas consequências” e os meios indiretos para evitar “os males que dela resultam”²⁵³. O deputado sublinhou o termo *indiretos*, salientando que não desejava o emprego de meios diretos para acabar com a emigração, visto que “cada um pode entrar no reino e sair dele, seja qual for a sua fortuna ou a sua situação, e pode dispor da sua pessoa e do seu trabalho, como da sua riqueza”²⁵⁴.

A comissão ocupar-se-ia de estudar os meios indiretos capazes de garantir o bem-estar dos portugueses no país, bem como de averiguar “o que a imprensa tem dito”: que os emigrantes “vão iludidos atrás de vantagens fictícias e não encontram senão a ruína, a pobreza, a miséria onde esperam encontrar meios de fortuna”²⁵⁵. O requerimento para a

²⁵¹ Em 1871, Antero de Quental apresentava, nas Conferências do Casino Lisbonense, o célebre opúsculo *As causas da decadência dos povos peninsulares nos últimos três séculos*. O problema do atraso português frente a outras nações europeias tidas por mais desenvolvidas foi abordado por outros intelectuais pertencentes à chamada Geração de 70. Ver: PIRES, António Machado. *A ideia de decadência na Geração de 70*. Lisboa: Vega, 1992 (2ª ed.). Sobre a noção de decadência em Antero e António Sérgio, ver: MARTINHO, Francisco Carlos Palomanes. Intelectuais e cultura política em Portugal: à volta de Antero de Quental e António Sérgio. *Tempo*. Niterói, vol. 25, nº 2, mai./jul. 2019, p. 301-319.

²⁵² João Gualberto de Barros e Cunha. *DCD*, nº 68, 16.04.1872, p. 1211.

²⁵³ Idem, *ibidem*.

²⁵⁴ Idem, *ibidem*.

²⁵⁵ Idem, *ibidem*.

formação da comissão, assinado por outros sete deputados para além de Barros e Cunha, foi discutido e votado em caráter de urgência na mesma sessão do dia 16 de abril.

Os deputados que interviram no debate concordaram com a necessidade de se estudar “os inconvenientes da emigração”²⁵⁶ e com a impossibilidade de serem adotados meios diretos para reprimir o fenômeno, “os quais não se compadecem com as nossas instituições liberais”²⁵⁷. Aprovada a proposta de Barros e Cunha, a comissão foi nomeada no dia 03 de maio de 1872, na mesma sessão em que o deputado Mariano de Carvalho pediu a palavra para tratar da emigração para o Brasil, “que tomava proporções desusadas”²⁵⁸, conforme alertava um jornal do Porto.

Para o deputado, o assunto revestia-se de maior gravidade, visto que se verificava a emigração “de famílias inteiras” promovida pelo governo do Brasil “para colonizar o vasto império”²⁵⁹. Por isso, o deputado solicitava do governo “providências indiretas para obstar à emigração sem coarctar a liberdade individual”²⁶⁰. Afirmando que “a emigração tem elevado os salários”, Mariano de Carvalho sugeria que se facilitasse “a aquisição de terras às classes pobres”²⁶¹ por meio da divisão dos baldios como forma de se evitar o fenômeno emigratório. Em resposta, o ministro das Obras Públicas, Cardoso Avelino, lembrou que ia ser nomeada a comissão para se ocupar do problema e ponderou que se aguardasse o resultado dos estudos que serviriam de base a deliberações futuras.

Nomeada, a comissão iniciou os trabalhos que resultaram num relatório entregue à CD no dia 07 de fevereiro de 1873 e publicado no DCD no dia 18 do mesmo mês. Ao longo dos nove meses de funcionamento, a comissão reuniu uma vasta documentação relativa às causas e consequências do fenômeno emigratório. Foram solicitadas informações ao MNE, à Sociedade Portuguesa de Beneficência do Rio de Janeiro, à Caixa de Socorros D. Pedro V (da mesma cidade) e enviados questionários aos cônsules portugueses nos países de destino dos emigrantes e às autoridades administrativas do reino. As perguntas enviadas aos governadores civis evidenciam a preocupação em abordar o tema a partir de um olhar mais abrangente, que relacionasse a emigração aos problemas econômicos do país. Assim, as 59 perguntas do questionário se dividiram em

²⁵⁶ Carlos Bento. *DCD*, nº 68, 16.04.1872, p. 1212.

²⁵⁷ Falcão da Fonseca. *Loc. Cit.*, p. 1213.

²⁵⁸ Mariano de Carvalho. *DCD*, nº 80, 03.05.1872, p. 1479.

²⁵⁹ *Idem*, *ibidem*.

²⁶⁰ *Idem*, *ibidem*.

²⁶¹ *Idem*, *ibidem*.

tópicos sobre: transmissão de propriedade, locação de terras, aforamentos, crédito agrícola, salários e baldios²⁶².

As questões remetidas aos consulados visavam esclarecer sobretudo as condições de trabalho encontradas pelos emigrantes nos países de destino e se dividiam em perguntas relativas aos trabalhadores contratados e aos livres. Quanto aos primeiros, a comissão estava interessada em saber se os contratos eram cumpridos pelos contratantes e se os contratados eram sujeitos a castigos físicos. Quanto aos segundos, a comissão interrogava os agentes consulares acerca das condições de emprego encontradas por esses emigrantes e das facilidades no acesso à terra.

Com base nas respostas obtidas e nos documentos levantados, a comissão elaborou um relatório considerado pelo próprio relator, Barroso e Cunha, como uma “introdução geral”²⁶³ de um estudo que deveria ser continuado devido à desorganização de muitos documentos e à ausência de dados estatísticos. Pelo relatório percebe-se que, muito embora a comissão tenha identificado a necessidade de se adotarem medidas tendentes a melhorar o acesso à terra e à instrução, ela reforçou a clivagem entre a emigração livre e a contratada, recuperando a associação entre esta última e a ‘escravatura branca’, e propôs medidas diretas que a obstassem. Ou seja, mesmo numa ocasião em que os parlamentares pareciam voltados a analisar o fenômeno a partir de suas condicionantes internas, as condições de contratação no Brasil e as zonas cinzentas entre o trabalho livre e o escravizado nesse país se impuseram. Para tanto, contribuíram os relatos das autoridades portuguesas no Brasil e a correspondência diplomática compilada pelo MNE. Uma vez mais, o discurso da escravatura branca mostrava sua perenidade e traçava uma linha divisória entre fluxos emigratórios considerados distintos e que deveriam, assim, ser alvo de políticas públicas diferenciadas.

O relatório começa pela constatação de que “levantou-se no reino um clamor uniforme contra a emigração”²⁶⁴, que exigia dos poderes públicos a solução para “dois males que a emigração produz: a saída de braços válidos para os trabalhos e a “condição servil em que se dizia serem mantidos pela fraude, pela violência e pela legislação estrangeira”²⁶⁵, os emigrantes na América meridional. Nele vê-se que a comissão chegou

²⁶² Do material compilado pela comissão e publicado em 1873 consta apenas a resposta do governador civil do Porto, de modo que o mais provável é que as demais autoridades locais não tenham enviado suas respostas.

²⁶³ João Gualberto de Barros e Cunha. *DCD*, nº 59, 02.04.1873, p. 1026.

²⁶⁴ Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa. *DCD*, nº 29S1, 18.02.1873, p. 414.

²⁶⁵ *Idem*, *ibidem*.

a duas conclusões. Em primeiro lugar, a comissão contrariou aqueles que, “porque a falta de braços eleva o preço dos salários, pensa[va]m que se pode restringir a liberdade de sair do reino aos trabalhadores e que a emigração é um mal”²⁶⁶. Antes, reforçou que a emigração era um direito natural que não podia ser coibido. Em segundo lugar, a comissão confirmou a perda de direitos civis dos emigrantes contratados no Brasil e afirmou existirem “dois grupos distintos [...], que classificamos do seguinte modo: emigração livre – emigração contratada”²⁶⁷. Quanto à primeira, não havia “nada a repreender”, já a segunda seria “extremamente nociva”²⁶⁸.

Abordando primeiro a emigração livre, o relatório constatou que a emigração para o Brasil era natural pois “são portugueses de origem os brasileiros”, assim como era português “quase todo o corpo de comércio das principais cidades do império”²⁶⁹. Era esse o principal atrativo para “a emigração a que chamamos livre”, a qual seria “um meio seguro para alcançar fortuna”²⁷⁰. No mais, esses emigrantes que deixavam espontaneamente o reino tornavam-se um “auxílio vantajoso” para as suas famílias, sendo visível na agricultura nacional o auxílio que “os emigrantes repatriados têm dado em todo o reino”²⁷¹ e especialmente na província do Minho. No entanto, a comissão alertou que nem toda emigração livre era desprovida de riscos e chamou a atenção para a saída de rapazes menores de 14 anos, que representavam 30 por cento do total do fluxo emigratório. A essas crianças abandonadas não restava “senão a miséria, o crime e a morte, ou sofrimentos duros e cruéis no poder de fazendeiros que os não distinguem dos negros como instrumento de produção”²⁷².

Destino semelhante era reservado, segundo o relatório, aos emigrantes contratados. A diferença entre o fluxo livre e o engajado foi assim estabelecida:

²⁶⁶ Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa. *DCD*, nº 29S1, 18.02.1873, p. 414.

²⁶⁷ *Idem*, p. 415. Importa observar que a distinção apresentada no relatório estava em harmonia com a opinião de Alexandre Herculano que, segundo Jorge Fernandes Alves, enviara “um conjunto de cartas ao responsável parlamentar pelo Inquérito” (ALVES, Jorge Fernandes. *Discursos cruzados entre Brasil e Portugal: emigração, colonização e escravatura branca. Revista Nordestina de História do Brasil*. Cachoeira, v. 1, n. 1, jul. / dez. 2018, p. 66-95, p. 83). Para o autor de *Euríco, o Presbítero* era necessário distinguir entre diferentes fluxos emigratórios e confundi-los “conduziria provavelmente a grandes desacertos”. Para Herculano, dever-se-ia, portanto, fazer de tudo “para suprimir a emigração forçada”, evitando-se “tudo o que possa coagir, direta ou indiretamente, aquele que sente em si ambições e audácia a sopitar os impulsos da própria atividade” (HERCULANO, Alexandre. *Apud*: ALVES, Jorge Fernandes. *Op. Cit.*, p. 83).

²⁶⁸ Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa. *Loc Cit.*, p. 415.

²⁶⁹ *Idem*, *ibidem*.

²⁷⁰ *Idem*, *ibidem*.

²⁷¹ *Idem*, *ibidem*.

²⁷² *Idem*, p. 416.

Se na emigração livre encontramos a causa natural que a incita nas vantagens que os emigrantes obtêm, pela elevação dos salários que o comércio oferece aos mais aptos [...], se vemos entrar, transformado em capital, o trabalho que saiu; na emigração contratada parece-nos que existe, e somente existe, perda total. Perda para a nação, nos braços que se inutilizam, perda para os emigrantes na ruína certa a que são levados por aliciadores sem consciência²⁷³.

Esses “infelizes” não seriam mais que “vítimas de uma ilusão fantástica” explorada por esses aliciadores “aos quais o governo brasileiro [...] concede recompensas”²⁷⁴. A atuação dos engajadores foi, portanto, entendida como um importante impulsionador da emigração contratada que, pelo teor dos contratos, não poderia ser motivada pela “ambição de voltarem ricos à pátria”²⁷⁵. Antes de prosseguir, importa, neste ponto, chamar a atenção para uma interpretação equivocada do relatório. O historiador Joel Serrão, ao analisá-lo, afirmou que a comissão concluíra que a principal causa do fenômeno emigratório era a ambição dos emigrantes e avaliou: “salta à vista o simplismo de tal pretensa explicação considerada como fator exclusivo”²⁷⁶.

No entanto, o relator, ao mencionar ambição de enriquecimento, referia-se à explicação comumente dada para o fenômeno: “A resposta que se dá [à pergunta sobre o que incita os operários a emigrar] é que são levados pela ambição”²⁷⁷. O termo “se dá” é usado aqui no sentido de uma resposta corriqueiramente atribuída. Mais adiante, o relator pergunta: “É possível que o emigrante leve a sua ambição a ponto de estipular cienteiramente cláusulas que o transformam em servo adstrito à gleba em terra alheia?”²⁷⁸. Em resposta, afirma: “Tal não crê a comissão”²⁷⁹. Seria, portanto, a ilusão a que eram levados a crer por engajadores o fator que justificava que os emigrantes assinassem tais contratos – razão pela qual uma das medidas indiretas propostas pela comissão era a melhoria da instrução pública. Ao contrário, portanto, do que afirmou Joel Serrão, os deputados não encontraram na ambição a única causa do fenômeno emigratório.

Como forma de sustentar a hipótese (de que os emigrantes eram ludibriados pelos agentes), evidenciar as mazelas dessa emigração contratada e “alertar para os abusos

²⁷³ Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa. *DCD*, nº 29S1, 18.02.1873, p. 416.

²⁷⁴ *Idem*, p. 418.

²⁷⁵ *Idem*, *ibidem*.

²⁷⁶ SERRÃO, Joel. Conspecto histórico da emigração portuguesa. *Análise Social*. Lisboa, XXVIII (32), 1970, p. 597-617, p. 610. Essa mesma interpretação é apresentada em: SERRÃO, Joel. Notas sobre emigração e mudança social no Brasil contemporâneo. *Análise Social*. Lisboa, XXI (87-88-89), 1985, p. 995-1004, p. 1000.

²⁷⁷ Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa. *DCD*, nº 29S1, 18.02.1873, p. 418.

²⁷⁸ *Idem*, p. 420.

²⁷⁹ *Idem*, *ibidem*.

cometidos pelos empregadores de emigrantes e pelos proprietários de terra brasileiros”²⁸⁰, a comissão inseriu no relatório a íntegra de um contrato celebrado entre os pedreiros António Gralha e José António Gralha e o desembargador Bernardo Gavião de São Paulo²⁸¹. O relator da comissão apontou alguns aspectos do contrato, bastante semelhante a outros já analisados, considerados lesivos aos emigrantes: os baixos salários, a obrigatoriedade de o locador prestar qualquer serviço ao locatário, as condições para a rescisão antecipada e o fato de os tribunais de São Paulo serem os únicos autorizados a resolver eventuais querelas entre os contratantes. Nas palavras do relator “esta [última] condição, ligando as cláusulas que parecem inocentes do contrato às disposições da legislação brasileira que os locadores ignoram [...] restabelece, como a Câmara vai ver, a escravidão de fato”²⁸².

A legislação referida é a lei de contratos de locação de serviços de 1837, anexa ao relatório. Dentre as disposições da lei, o relator atenta para a possibilidade de prisão com trabalho em caso de rescisão do contrato sem o pagamento da indenização ao locatário. O relatório sublinhou, ainda, o artigo 11º da lei, pelo qual o locatário, findo o período de serviço do locador, deveria entregar um atestado comprovando o devido cumprimento do contrato e, caso se negasse a fazê-lo, seria compelido pelo juiz de paz do distrito. Sobre este artigo, o relator alerta: “tão longe leva a lei do império sobre colonos o seu rigor para com estes e a sua parcialidade em favor dos fazendeiros que não podem aqueles transitar sem guia de trânsito”²⁸³.

Por todos esses motivos, a comissão defendia que o governo português lutasse pela “revogação da lei de 11 de outubro de 1837²⁸⁴”, cujas chances de sucesso seriam altas não apenas porque “o governo de Portugal há de ser solícito em conduzir uma negociação neste sentido”, mas porque “a imprensa brasileira e o próprio governo do

²⁸⁰ GONÇALVES, Paulo Cesar. A emigração como força civilizadora: portugueses nas colônias africanas e no Brasil Independente. *Revista de História*. São Paulo, nº 177, 2018, p. 1-53, p. 17.

²⁸¹ Pelo contrato, o locatário se obrigava a pagar as passagens desde o ponto de embarque até as fazendas na província de São Paulo, a tratar os trabalhadores de forma conveniente, a dar-lhes alimento suficiente e salubre, a fornecer-lhes casa para habitação e todas as ferramentas necessárias e a garantir-lhes trabalho por dois anos, pagando o salário diário de seiscentos réis. Já, os pedreiros obrigavam-se a prestar serviços para que sejam aptos desde o nascer até o pôr do sol, com meia hora de descanso ao almoço e uma hora ao jantar no inverno e o dobro deste tempo no verão; a repor os dias em que faltassem por doença ou outro motivo; a entregar mensalmente ao locatário um quarto de seus vencimentos para amortização de qualquer quantia devida, sendo o excesso restituído ao locador ao fim do período do contrato e a não rescindirem o dito contrato antes do tempo estipulado sem o pagamento das quantias adiantadas para as despesas com passagem e outras mais.

²⁸² Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa. *DCD*, nº 29S1, 18.02.1873, p. 419.

²⁸³ *Idem*, p. 420.

²⁸⁴ *Idem*, *ibidem*.

Brasil reconhecem a necessidade de se estabelecer para os emigrantes mais equitativa legislação”²⁸⁵. Como forma de comprovar essa afirmação, o relator apresentou um relatório redigido pelo ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Brasil, no qual reconhecia a necessidade de estabelecer as condições dos contratos em bases menos imperfeitas do que as da referida lei, a qual justificava a oposição de alguns países à emigração de seus cidadãos para o Brasil. Uma vez mais, portanto, a necessidade de se chegar a um acordo com o governo brasileiro era pontuada. A comissão, contudo, ia além e sugeria a interferência portuguesa na legislação brasileira.

Ainda como forma de reforçar o argumento contrário aos contratos de locação de serviços, regulamentados no Brasil pela lei de 1837, a comissão recuperou o ofício redigido em 1843 (vide cap. 2) pelo comandante do brigue Tâmega ao ministro da Marinha, no qual se afirmava que “os especuladores portugueses eram os mesmos que se empregavam no tráfico da escravatura” e em que eram descritas as condições de trabalho encontradas pelos portugueses contratados no Brasil, onde existiria “uma escravidão para portugueses inteira e tão completa como a dos negros”²⁸⁶. No mais, a comissão ressaltou a insuficiência da lei de 20 de julho de 1855 na regulamentação dos contratos de locação de serviços, afirmando: “E porque as estipulações de alguns contratos se desviam das regras estabelecidas para garantir e proteger os interesses dos emigrantes, recorrem os locatários ao expediente de mandarem tirar passaporte aos colonos contratados como se fossem passageiros livres”²⁸⁷. Foi identificada, portanto, a estratégia utilizada pelos contratantes brasileiros para se evadir à ingerência das autoridades portuguesas sobre os contratos de locação de serviços. Em suma, fica evidente que, para a comissão, a nefasta atuação dos engajadores era um dado que justificava a ingerência das autoridades portuguesas sobre o fenômeno e, principalmente, sobre os contratos.

Antes de examinar as medidas propostas, importa observar que o juízo formado pelos membros da comissão acerca da emigração contratada não resultou apenas do contrato de locação de serviços apresentado, tampouco da análise da lei de 1837 e do referido relatório do ministro da Agricultura do Brasil. Para a compreensão dos males da emigração contratada contribuíram, também, a correspondência diplomática de anos anteriores compilada pelo MNE (em que, não raro, se referiam abusos cometidos contra

²⁸⁵ Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa. *DCD*, nº 29S1, 18.02.1873, p. 420.

²⁸⁶ Cópia de um ofício dirigido pelo comandante do brigue escuna Tâmega em estação no Brasil e Rio da Prata ao ministro da Marinha, em 04.04.1843. *In*: Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa. *Loc. Cit.*, p. 421.

²⁸⁷ Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa. *Loc. Cit.*, p. 421.

os emigrantes), a informação oferecida pelo cônsul de Portugal no Rio de Janeiro em aditamento à resposta ao questionário elaborado pela comissão, as respostas deste mesmo cônsul a essas perguntas e uma informação prestada pelo médico Domingos José Bernardino de Almeida ao consulado no Rio de Janeiro.

Foi, portanto, a combinação de documentos e relatos de autoridades que configurou a imagem da emigração contratada no Brasil, o que demonstra, uma vez mais, a importância de uma análise atenta à substância de que se compunha o discurso da ‘escravatura branca’ para se compreender como o fenômeno emigratório era enquadrado em Portugal. Em outras palavras: fica evidente que as políticas emigratórias não foram pensadas apenas a partir de condicionantes internas a Portugal – como o aumento dos salários e os problemas agrários – mas, sobretudo, a partir de um juízo do fenômeno formado por autoridades portuguesas no principal destino dos emigrantes: o Brasil, país que se deparava com um sério problema de mão de obra num momento em que se afirmava no cenário internacional como uma potência agrícola.

Na informação assinada pelo cônsul, foi salientado o problema da substituição “do trabalho escravo pelo livre”, que ganhara ainda mais relevância em decorrência da “lei relativa à extinção do elemento servil”²⁸⁸ recentemente aprovada, a Lei do Ventre Livre. Essa lei tornava ainda mais patente a necessidade de se encontrar alternativas ao trabalho escravo de modo que a economia do país não sofresse “grande perturbação”. Aos olhos do cônsul, o problema era agravado pelo fato de não haver, no Império, condições favoráveis à imigração, em decorrência da insalubridade do clima (especialmente do Rio de Janeiro) e da lei de 1837, que “faz do colono um escravo”²⁸⁹.

O cônsul atentou para o papel do juiz de paz na proteção dos interesses dos locatários que “são quase sempre grandes fazendeiros e potentados eleitorais que dispõem de toda a influência na sua localidade”, razão pela qual se observavam “tristes acontecimentos passados nas fazendas do interior em que se figuram, gemendo, em condições muito inferiores à dos escravos, pobres desgraçados que deixaram seus lares na Europa”²⁹⁰. A situação agravava-se visto que “nos últimos dez anos tem sido raríssimo

²⁸⁸ António de Almeida Campos, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro. Informação do Consulado no Rio de Janeiro. In: GOVERNO DE PORTUGAL. *Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1873, p. 99.

²⁸⁹ Idem, p. 101.

²⁹⁰ Idem, *ibidem*.

o caso de emigrantes contratados regularmente”²⁹¹. Em sua maioria, emigravam “engajados verbalmente, ou por escritos destituídos das formalidades legais”²⁹².

Ainda em desabono da emigração contratada, o cônsul remeteu a informação redigida pelo Dr. José Bernardino de Almeida que forneceu um testemunho pessoal. Durante o ano em que foi médico de uma fazenda no Brasil, Almeida teria visto a chegada de cinco portugueses engajados, “todos maiores de trinta anos, de organização forte e sadios”²⁹³, os quais “comiam, dormiam e trabalhavam como os escravos”. Suas habitações eram “senzalas [...] que constavam de um pequeno quarto, não soalhado” onde dormiam em esteiras. Os colonos “trabalhavam a par dos escravos” desde o início do dia até “às nove horas da noite”. Sujeitos a “trabalho insano [...] com alimentação má e pior casa para dormir, ficaram em dois meses e meio reduzidos a pele e ossos”²⁹⁴. Por essa exposição, Almeida concluía que “a emigração dos nossos compatriotas para este Império, pelo modo como é realizada, é prejudicial a Portugal, pois que a perda de tantos braços não é compensada pelos diminutos capitais que revertem em favor da metrópole, nem pelo aumento do seu comércio”²⁹⁵.

Informada por relatos como esse e pelas avaliações do cônsul no Rio de Janeiro, a comissão propôs três providências diretas tidas como “urgentemente reclamadas pelos abusos em que se envolve a nossa ascendente emigração”²⁹⁶: (i) a fiscalização da emigração de menores desacompanhados dos pais; (ii) a regulamentação dos engajadores de emigrantes por meio de uma fiança ou depósito para garantir o retorno dos contratados até que se conhecesse o destino dos mesmos por certificado consular; (iii) a proibição dos contratos de locação de serviços para o Brasil enquanto não fossem concedidos aos colonos portugueses os mesmos direitos civis dos cidadãos brasileiros. Segundo o exposto, o relator chegou a redigir três projetos de lei para pôr em prática as medidas sugeridas, no entanto a comissão julgou que avançar com eles “seria exceder as atribuições que a câmara lhe conferiu”²⁹⁷.

²⁹¹ António de Almeida Campos, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro. Resposta do cônsul geral de Portugal ao questionário dirigido pela comissão de inquérito da Câmara dos Senhores Deputados da Nação. In: GOVERNO DE PORTUGAL. *Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1873, p. 105.

²⁹² Idem, *ibidem*.

²⁹³ Dr. José Bernardino de Almeida. Informação prestada ao consulado no Rio de Janeiro. Loc. Cit., p. 113.

²⁹⁴ Idem, *ibidem*.

²⁹⁵ Idem, p. 115.

²⁹⁶ Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa. DCD, nº 29S1, 18.02.1873, p. 430.

²⁹⁷ Idem, *ibidem*.

Nem a comissão, nem o Parlamento e nem o governo propuseram a adoção dessas medidas, talvez devido ao consenso que imperava na época em torno da ilegitimidade de se tomarem providências diretas para obstar à emigração legal, fosse ela livre ou contratada. Assim, muito embora a comissão tenha contribuído para demarcar a diferença entre emigrantes livres e engajados, ela foi incapaz de convencer os agentes políticos da época da necessidade de se aprofundar o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração por meio de um maior controle da atuação de engajadores ou da proibição absoluta dos contratos de locação de serviços para o Império do Brasil. Mantinha-se, portanto, o entendimento de que a ação estatal na matéria deveria ser indireta, cabendo ao Estado oferecer melhores condições de vida aos portugueses e tutelar aqueles que desejassem deixar o país, regulando – não proibindo – os contratos eventualmente celebrados pelos emigrantes.

Nesse sentido, a comissão apresentou algumas providências que poderiam reduzir o fluxo emigratório, livre ou contratado. A primeira delas seria “tornar possível e efetivo o ensino primário elementar obrigatório”²⁹⁸, como forma de fornecer aos cidadãos os instrumentos necessários para que não caíssem “nas fábulas sedutoras que lhes estendem os negociantes da escravatura voluntária”²⁹⁹. Tendo constatado que muitos emigrantes eram rapazes que deixavam o país antes de completar 14 anos para escapar às obrigações do recrutamento militar, a comissão sugeriu, também, uma reforma na lei do recrutamento para “evitar este incentivo da emigração dos menores” e o que seria uma “violação do mais importante dos princípios da ordem social, que é a igualdade perante a lei”³⁰⁰.

As demais propostas iam no sentido de facilitar o acesso à terra e “desenvolver a colonização onde há terrenos incultos”³⁰¹; promover melhorias na agricultura em bases científicas e avançar com uma reforma das pautas, facilitando a entrada dos produtos “necessários ao uso das classes operárias”³⁰². Importa chamar a atenção para uma observação feita pelo historiador Paulo Cesar Gonçalves que identificou a ausência, no relatório, das “possessões portuguesas como possível destino ou perspectiva futura”³⁰³.

²⁹⁸ Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa. *DCD*, nº 29S1, 18.02.1873, p. 427.

²⁹⁹ *Idem*, *ibidem*.

³⁰⁰ *Idem*, p. 428.

³⁰¹ *Idem*, *ibidem*.

³⁰² *Idem*, p. 429.

³⁰³ GONÇALVES, Paulo Cesar. A emigração como força civilizadora: portugueses nas colônias africanas e no Brasil Independente. *Revista de História*. São Paulo, nº 177, 2018, p. 1-53, p. 15. O autor observa, contudo, que os trabalhos da comissão geraram expectativas em “determinados setores com interesses nas colônias” (*Idem*, p. 15). Foi o caso do governador do Banco Nacional Ultramarino que, num relatório de 1872, mostrou-se “preocupado com a possibilidade de se desviar parte do fluxo [emigratório] para o ultramar português” e comparou “equivocadamente as possibilidades oferecidas pelo destino brasileiro e

Ou seja, em 1873, o desvio da emigração para as colônias na África não era uma alternativa aventada.

Algumas das medidas indiretas foram referidas em debates parlamentares sobre assuntos correlatos, que evidenciam que o assunto continuava em voga mesmo depois de completado o estudo da comissão. É o caso da discussão do projeto de lei nº 7, chamando as praças licenciadas na reserva ao serviço ativo do exército como forma de preencher os contingentes militares³⁰⁴. Durante o debate, o deputado Mariano de Carvalho, contrário à proposta em debate, associou ao recrutamento os males da emigração, lembrando que o fenômeno emigratório roubava “anualmente 10.000 ou 12.000 pessoas”, produzindo “uma alta nos salários”, a qual, até certo ponto, era “favorável para as classes operárias”³⁰⁵. Nota-se, assim, que para um deputado certamente alinhado com as preocupações dos proprietários de terras, o recrutamento militar, longe de ser uma estratégia desejável no sentido de evitar a emigração, apenas contribuía para agravar os inconvenientes da emigração, razão pela qual a lei do recrutamento deveria ser reformada, mas não para aumentar o número de contingentes como proposto no projeto em debate.

Pouco tempo depois, o impacto da emigração para o aumento dos salários agrícolas foi abordado numa representação assinada por viticultores do concelho de Anadia, contrários a uma proposta do governo para aumentar os impostos sobre o vinho. De acordo com os signatários, a medida agravaria a já precária situação da indústria vinícola que sofria com a “espantosa emigração para o Brasil”³⁰⁶, responsável pelo aumento dos salários e pela falta de braços para cultivar os terrenos – razões pelas quais a emigração deveria ser moderada.

Uma vez que o assunto continuava na ordem do dia, a CD votou pela continuidade dos trabalhos da comissão sobre a emigração. A proposta de continuidade foi apresentada por Barroso e Cunha, no dia 02 de abril de 1873³⁰⁷. Nos anos subsequentes, a comissão dedicou-se a estudar as medidas indiretas que, melhorando as condições econômicas do reino, poderiam reduzir a emigração. Assim, em 1874, Barroso e Cunha, a pedido da comissão, elaborou um projeto para a construção de canais de irrigação como forma

africano, em flagrante tentativa de defesa dos interesses daqueles que, como ele, pretendiam explorar economicamente o império colonial” (Idem, p. 16), o que demonstra que o mito do Eldorado encontrava adeptos no início da década de 1870.

³⁰⁴ O projeto foi apresentado e começou a ser discutido na sessão de 17.02.1873. *DCD*, nº 28, 17.02.1873, p. 381.

³⁰⁵ Mariano de Carvalho. *DCD*, nº 33S1, 22.02.1873, p. 559-560.

³⁰⁶ Representação dirigida à CD. *DCD*, nº 58S2, 01.04.1873, p. 1045.

³⁰⁷ *DCD*, nº 59, 02.04.1873, p. 1028.

de ampliar a área de terrenos cultiváveis³⁰⁸. No mesmo ano, o deputado Rodrigues de Freitas, também por incumbência da comissão, apresentou um relatório acerca do crédito agrícola, industrial e predial no qual propôs modificações relativas aos bancos de crédito agrícola³⁰⁹. Foi apenas em 1876 que a comissão apresentou um projeto de lei especificamente relativo à emigração.

O projeto nº 41-A foi redigido em janeiro de 1876 pelo deputado José d'Ávila, que, a pedido da comissão, realizou um estudo sobre a emigração dos Açores. O resultado do estudo, que antecede o projeto de lei, se inicia com a constatação de que seriam duas as razões que motivavam os açorianos a emigrar: “o desejo de alcançar fortuna, ou pelo menos melhorar de situação, e a repugnância ao serviço militar”³¹⁰. Assim, os emigrantes poderiam ser divididos entre os que fugiam ao recrutamento e os que emigravam isentos dessa obrigação. Dentre os primeiros, o deputado identificou duas categorias de indivíduos: os que deixavam o país antes dos 14 anos e aqueles que o faziam entre os 14 e os 21 anos de idade.

Quanto aos isentos, o deputado constatava que nada se podia fazer para os impedir de emigrar e alertava que “proceder deste modo seria praticar um dos mais graves atentados contra a liberdade individual”³¹¹. A seu ver, a melhor providência que o governo poderia tomar neste caso seria desviar a corrente de emigração e encaminhá-la “para as nossas possessões de África, tão ricas em elementos naturais e tão prometedoras a quem tiver energia bastante para saber aproveitar-lhe os recursos”³¹². Para tanto, seria necessário “desfazer no espírito dos povos a prevenção com que olham para a insalubridade do clima daquela região, que é em geral muito menos prejudicial ao europeu do que o do Brasil”³¹³. O deputado sugeria, ainda, que o governo facilitasse “aos emigrantes a saída do país e a fixação em África, facultando-lhes passagem gratuita”, oferecendo-lhes “instrumentos e alfaias agrícolas” e adiantando-lhes “uma pequena soma” para as despesas iniciais.

Com relação aos mancebos de 14 a 21 anos que fugiam ao recrutamento, José d'Ávila constatou serem os que compunham a emigração clandestina, fugindo para bordo dos navios. A seu ver, “impedir a saída destes indivíduos nas ilhas, onde cada pedra da

³⁰⁸ Projeto de lei. *DCD*, nº 05, 09.01.1874, p. 50.

³⁰⁹ Rodrigues de Freitas. *DCD*, nº 10, 16.01.1874, p. 96.

³¹⁰ Projeto nº 41-A. AHP/Projeto de Lei 42/XXII/2ª, seção I/II, cx. 506-A.

³¹¹ *Idem*.

³¹² *Idem*.

³¹³ *Idem*.

costa é um cais e cada homem um marinheiro, é tarefa impossível”. Quanto aos que fugiam ao recrutamento antes de completar 14 anos, José d’Ávila observou que a lei “supondo que antes desta idade não há emigração” só obrigava o pagamento da fiança aos maiores de 14 anos. No entanto, segundo dados que levantou, “dos 46.828 emigrados que do continente do reino e ilhas adjacentes desembarcaram no Rio de Janeiro no período de 1870 a 1874 [...] 9.157 eram menores de quatorze anos”. Ficava evidente assim que a “primeira fatal consequência” da lei do recrutamento era a emigração de crianças “impróprias para os trabalhos braçais, em que unicamente costumam ser empregadas pois não sabem ler e nem possuem as mais rudimentares noções de qualquer ofício”.

Esses rapazes raramente retornavam ao reino, pois até os 36 anos continuavam sujeitos ao recrutamento, fator que dificultava o regresso. Por isso, o deputado propunha que “a nenhum mancebo até aos vinte e um anos completos” se desse passaporte sem que apresentasse fiança. Convinha, ainda, “que se permitisse a substituição a dinheiro aos emigrados que se recolham depois de terem completado 26 anos”, como forma de “fazer voltar à pátria grande número de emigrados”. Por fim, o deputado chamou a atenção para a conveniência de serem empregues “os meios para que a emigração se faça nas condições que a humanidade e a higiene aconselham”. Tendo observado que a lei de 20 de julho de 1855 isentava os navios movidos a vapor, ponderou que quando se discutiu e aprovou esta lei, “a navegação a vapor era muito mais rara do que atualmente e, na sua quase totalidade, os colonos e emigrantes eram transportados em navios de vela”. Tendo, contudo, se difundido a navegação a vapor a ponto de um navio “inferior a mil toneladas levar 600 passageiros”, o deputado sugeriu que se revogasse o dito artigo 9º e que essas embarcações fossem sujeitas à mesma regulamentação que as demais.

Em suma, José d’Ávila propôs que: (i) se universalizasse a prestação de fiança para a concessão de passaportes para o exterior para todos os rapazes menores de 21 anos; (ii) o governo fosse autorizado a facilitar o transporte de portugueses para as colônias na África; (iii) os navios a vapor fossem obrigados às mesmas disposições previstas aos navios a vela e (iv) se removesses os obstáculos ao retorno de emigrados.

A proposta, juntamente com o estudo, foi apresentada à comissão de emigração que elaborou o projeto de lei nº 42, o qual era praticamente idêntico àquele apresentado pelo deputado³¹⁴. A comissão alterou para 22 anos a idade a partir da qual a fiança deixava de ser exigida e dispensou da obrigação os menores de 14 anos que deixassem o país na

³¹⁴ Projeto de Lei nº 42. AHP/Projeto de Lei 42/XXII/2ª, seção I/II, cx. 506-A.

companhia dos pais. Além disso inseriu, como condição à concessão de passagem gratuita para a África, a obrigatoriedade de o beneficiado residir em alguma das colônias daquele continente pelo período de cinco anos.

O projeto foi apresentado à CD na sessão de 27 de março de 1876, quando foi aprovado na generalidade e na especificidade sem qualquer discussão³¹⁵. Encaminhado à CPR³¹⁶, o projeto tampouco levantou qualquer oposição, dando origem à lei de 28 de março de 1877. Se o consenso criado em torno da emigração de menores de 14 anos dispensa maiores comentários – tendo em vista as informações a esse respeito levantadas pelo inquérito da comissão –, devem ser feitas algumas observações quanto ao transporte de portugueses para as colônias e à difusão dos navios a vapor entre os emigrantes, o que justificou o fim do privilégio dessas embarcações.

Segundo Joaquim da Costa Leite, a substituição dos veleiros pelos navios a vapor no transporte de passageiros “ocorreu essencialmente na primeira metade da década de 1870”³¹⁷, quando, finda a Guerra da Tríplice Aliança, “a emigração para o Brasil aumentou e as companhias de navegação a vapor penetraram energicamente neste setor em expansão”³¹⁸. O mesmo historiador observou, ainda, que enquanto a maioria dos veleiros utilizados no transporte de passageiros portugueses era de nacionalidade lusitana, os vapores pertenciam a companhias estrangeiras, o que evidencia que “os portugueses [...] revelaram-se incapazes de absorver a nova tecnologia”³¹⁹.

A substituição dos veleiros pelos vapores não significou apenas uma mudança na nacionalidade das embarcações. Os novos navios, além de serem mais rápidos e possuírem viagens mais previsíveis, eram mais confortáveis e, segundo apurou Joaquim da Costa Leite, suas passagens eram aproximadamente 30% mais caras. Esse fato, nas palavras do historiador, seria uma evidência de que “os emigrantes do continente português não eram uma massa de indigentes”³²⁰. Se, por um lado, é verdade que os vapores demandavam um investimento maior, por outro, não se pode esquecer que os emigrantes das camadas mais desfavorecidas da sociedade deixavam o país ou com

³¹⁵ DCD, nº 54, 27.03.1876, p. 775.

³¹⁶ O projeto foi aprovado na sessão de 31.01.1877. DCPR, nº 11, 31.01.1877, p. 92.

³¹⁷ LEITE, Joaquim da Costa. O transporte de emigrantes: da vela ao vapor na rota do Brasil, 1851-1914. *Análise Social*. Lisboa, vol. XXVI (112-113), 1991, p. 741-752, p. 747. Sobre a mudança qualitativa verificada na passagem dos veleiros aos vapores, ver também: ALVES, Jorge Fernandes. Variações sobre o ‘brasileiro’. Tensões na emigração e no retorno do Brasil. *Revista Portuguesa de História*. Coimbra, tomo XXXIII (1999), p. 191-222.

³¹⁸ Idem, p. 748.

³¹⁹ Idem, p. 749.

³²⁰ Idem, p. 751.

contratos legalmente firmados em Portugal, ou com acordos verbais, de modo que os valores das passagens eram antecipados pelos contratantes brasileiros, conforme já foi demonstrado.

Ou seja, a difusão dos vapores não necessariamente significou uma modificação da camada social de proveniência dos emigrantes. No mais, os vapores “apresentavam preços cada vez mais concorrenciais, nada comparáveis à navegação veleira, decrépita, com barcos antiquados”³²¹. O mesmo, contudo, não se pode dizer das estratégias utilizadas por aqueles que emigravam à margem dos preceitos legais. Essas certamente sofreram modificações.

Conforme já visto, uma estratégia comum à qual recorriam os emigrantes que por diferentes razões deixavam o país desprovidos de passaporte era se esconder no porão durante a fiscalização das autoridades. Outra possibilidade era serem transportados por embarcações pesqueiras para embarcar nos navios em alto mar ou em pontos não fiscalizados do litoral. Esses subterfúgios, combinados com engajadores e agentes de emigração ou organizados pelos próprios capitães, interessavam a estes últimos que desejavam transportar um número maior de indivíduos que o autorizado para auferir o maior lucro possível por viagem.

Esse tipo de arranjo tornou-se mais difícil no caso de vapores pertencentes a companhias internacionais que, com a lei de 28 de março, passaram, também, a estar sujeitas à mesma fiscalização prevista aos veleiros na lei de 20 de julho e no regulamento de 7 de abril. Com isso, tornar-se-ia cada vez mais comum o uso de meios ilegais (como falsos abonos de identidade) para a obtenção de passaportes legais. Outra estratégia, observada ainda na década de 1870, e que preocuparia as autoridades portuguesas nos decênios seguintes, era a emigração ilegal pelo porto de Vigo, na Galícia, onde paravam vapores ingleses com destino à América do Sul.

Pelo decreto de 17 de dezembro de 1862, o governo espanhol aboliu a exigência de passaportes para entrada e saída do país a nacionais e estrangeiros, mantendo apenas a obrigatoriedade de rapazes espanhóis apresentarem uma cédula comprovando estarem em dia com o serviço militar³²². Muito embora o passaporte continuasse a ser exigido pelo regulamento português de 7 de abril de 1863, a fiscalização do trânsito na raia, a

³²¹ ALVES, Jorge Fernandes. *Os brasileiros*. Emigração e retorno no Porto oitocentista. Porto: Reunidos, 1994, p. 141.

³²² Decreto espanhol de 17 de dezembro de 1862. ANTT/MR/DGAC/2ª Rep., correspondência recebida, livro 14, mç. 3009, proc. 20.

cargo dos administradores dos concelhos fronteiriços, era deficiente. Assim, da mesma forma que os espanhóis se dirigiam aos portos de Portugal por onde emigravam sem a comprovação de estarem dispensados do serviço militar, os súditos portugueses cruzavam a fronteira para embarcar nos portos de Vigo, longe das autoridades do país de origem.

A estratégia fez com que os dois países assinassem um acordo em 1875³²³, pelo qual os governadores civis dos distritos portugueses eram proibidos de conceder passaportes a súditos espanhóis sem a apresentação de um certificado passado pelo agente consular da Espanha. Igualmente, os súditos portugueses que desejassem embarcar em portos espanhóis deveriam apresentar-se aos agentes consulares de Portugal no país para obter um certificado, concedido mediante apresentação de registro criminal e certidão conferida pelo administrador do concelho de domicílio, provando não estarem sujeitos à lei do recrutamento. Percebe-se, assim, que as autoridades portuguesas estavam cientes da necessidade da colaboração de outros países para conter a emigração.

A execução do acordo deixou a desejar e, na década de 1880, o embarque de portugueses em vapores estrangeiros nos portos de Vigo tornou-se corriqueiro. Em maio de 1880, o governador civil de Viana do Castelo oficiou ao MR afirmando que “por diversas vezes” dera a conhecer as razões pelas quais não era possível satisfazer os contingentes do recrutamento, sendo a principal delas “a emigração clandestina pelos portos da Galícia”. Esta seria, segundo o governador, realizada a bordo dos navios da “Companhia de Navegação do Pacífico” com a conivência “do nosso cônsul em Vigo” e “consentimento da autoridade marítima”³²⁴ daquele porto. No ano seguinte, era o encarregado de visitas da polícia marítima do porto de Lisboa que dava conta “mais uma vez da saída, ao que parece inteiramente livre, pelo porto de Vigo, de súditos portugueses sujeitos ao recrutamento”³²⁵. A estratégia mobilizou a diplomacia portuguesa que conseguiu promessas de que o governo espanhol daria ordens às autoridades marítimas para que não deixassem embarcar portugueses desprovidos do certificado consular³²⁶.

No entanto, em 1885, o governador civil de Braga, marquês de Vallada, chamava a atenção do MR para a forma como se dava a emigração clandestina pelo porto de Vigo, para a qual colaboravam autoridades espanholas. Segundo o relato do marquês, haviam

³²³ Circular de 16 de junho de 1875. *DG*, nº 137, 21.06.1875.

³²⁴ Governador civil de Viana do Castelo. Ofício a José Luciano de Castro, ministro do Reino. Viana do Castelo, 19.05.1880. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., correspondência recebida, livro 30, mç. 2801, proc. 482.

³²⁵ Governador civil de Lisboa. Ofício a José Luciano de Castro, ministro do Reino. Lisboa, 22.02.1881. Loc. Cit.

³²⁶ Ernesto Rodolfo Hintze Ribeiro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Ofício a António Rodrigues Sampaio, ministro do Reino. Lisboa, 28.04.1881. Loc. Cit.

sido presos na Espanha onze portugueses que tencionavam emigrar clandestinamente para o Brasil pelos portos da Galícia. Os presos foram devolvidos a Braga e o governador iniciou uma investigação que desvendou o esquema ilegal. De acordo com os testemunhos dos apreendidos, o vice-cônsul espanhol em Braga, de alcunha “olho-vivo”, “fora quem lhes arranjara as passagens sem passaporte por diversas quantias e indicou as pessoas que os acompanharam”³²⁷. O marquês solicitava ao MR “providências e precauções” nos distritos do Porto, Viseu, Viana do Castelo, Vila Real, Aveiro e Bragança “onde este tráfico se faz”, além de acusar o cônsul português em Vigo de desleixo.

De posse dessas informações, o responsável pela 3ª repartição da DGAPC enviou um ofício ao governador civil de Lisboa recomendando que, quando os transatlânticos ingleses entrassem no porto lisboeta, depois de terem arrancado de Vigo, as autoridades portuárias empregassem todas as “diligências compatíveis para fiscalizar que nenhum súdito português siga viagem para país estrangeiro sem os necessários documentos legais”³²⁸, capturando os emigrantes portugueses embarcados clandestinamente no porto espanhol. Para tanto, seria recomendável chegar a um entendimento com o cônsul britânico em Lisboa sobre os termos dessa fiscalização.

Essas ordens foram transmitidas ao encarregado de polícia do porto de Lisboa que confirmou que “a emigração clandestina de que se trata [pelo porto de Vigo] é uma realidade que existe há bastantes anos”³²⁹. Ainda de acordo com o funcionário, “os emigrantes clandestinos de que se trata embarcam, uns sem documentos, outros com documentos que não lhes pertencem sob a nacionalidade espanhola”³³⁰. No entanto, o funcionário ponderou não ser possível efetuar a fiscalização recomendada, pois “em vista dos tratados internacionais”³³¹, não estava a seu alcance impedir a viagem de indivíduos embarcados em navios estrangeiros e em portos estrangeiros. Essas ponderações foram endossadas pelo governador civil de Lisboa, para quem a “fiscalização da autoridade policial portuguesa [...] tem de limitar-se aos passageiros que embarquem em portos portugueses”, pois essa autoridade “carece de competência” para fiscalizar passageiros embarcados em portos estrangeiros “quando não haja tratado ou ato especial que lhe

³²⁷ Marquês de Vallado, governador civil de Braga. Ofício a Augusto César Freitas, ministro do Reino. Braga, 16.08.1885. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., correspondência recebida, livro 35, mç. 2824-A, proc. 82.

³²⁸ Encarregado da 3ª Repartição da DGAPC. Rascunho de ofício enviado ao governador civil de Lisboa. Lisboa, s/d (1885). Loc. Cit.

³²⁹ Ernesto de Campos e Andrada, encarregado de polícia do porto de Lisboa. Ofício ao governador civil de Lisboa. Lisboa, 12.08.1885. Loc. Cit.

³³⁰ Idem.

³³¹ Idem.

conceda um tal direito ou faculdade”³³². No mais, quanto aos paquetes ingleses, “o cônsul de Sua Majestade britânica limita-se, em regra, a declarar que não pode autorizar semelhante fiscalização”³³³, de modo que exercê-la atentaria contra a soberania das nações de origem dos ditos vapores.

Por um ofício de junho de 1886, nota-se que o cônsul português em Vigo foi substituído, certamente devido às desconfianças que pairavam sobre ele. Pelo mesmo ofício, percebe-se que a primeira tarefa incumbida ao novo cônsul foi averiguar como se fazia a emigração por aquele porto. Em suas palavras, “não foi preciso grande trabalho para vir ao conhecimento de que continuam a afluir aqui súditos portugueses que embarcam clandestinamente, indocumentados ou com documentos falsos, nos vapores franceses, ingleses e alemães”³³⁴ com destino à América do Sul. Ainda segundo o cônsul, havia um entendimento, entre as autoridades espanholas, de que os dispositivos do acordo de 1875 só eram aplicáveis a portugueses residentes em Espanha, e não a indivíduos em trânsito pelo país.

Por fim, o cônsul acusava, dentre outros, os vice-cônsules da Inglaterra, Alemanha e Rússia, bem como os consignatários da Companhia do Pacífico e da Malha Real Inglesa de atuarem como agentes da emigração clandestina naquela cidade: “esses agentes têm aqui e em Portugal outros que oferecem fácil passagem para o Brasil a todos os portugueses que quiserem fugir à lei do recrutamento”. Face a essa grande rede de emigração clandestina, seria necessário, aos olhos do cônsul, realizar um novo acordo com o governo espanhol, o qual autorizasse a visita dos agentes consulares portugueses a bordo dos vapores transatlânticos.

Algumas propostas para um novo acordo com a Espanha foram aventadas, mas só lograram na década de 1890³³⁵ (vide cap. 5). Por ora, importa observar que a extensão da fiscalização aos vapores pela lei de 28 de março de 1877 acentuou a emigração clandestina pelos portos da Galícia. A solução para o problema dependia de acordos internacionais e da atuação diplomática. Fica evidente, uma vez mais, que não demorava para que, a seguir à publicação de novas regras, as redes que possibilitavam a emigração clandestina se reconfigurassem e se adaptassem à nova conjuntura.

³³² Governador civil de Lisboa. Ofício a Augusto César Freitas, ministro do Reino. Lisboa, 18.08.1885. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., correspondência recebida, liv. 35, mç. 2824-A, proc. 82.

³³³ Idem.

³³⁴ Cônsul de Portugal em Vigo. Ofício a Henrique de Barros Gomes, ministro dos Negócios Estrangeiros, Vigo, 07.06.1886. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., correspondência recebida, livro 37, mç. 2835, proc. 5.

³³⁵ No maço 2835, supracitado, foram encontradas algumas dessas propostas, redigidas ainda em 1886.

De volta à lei de 28 de março de 1877, importa agora demonstrar que a facilidade com que o Parlamento aprovou o dispêndio de verba para a concessão de passagens gratuitas para a África é sintoma de uma “nova fase de euforia colonial” vivida na década de 1870 depois de um período marcado pela “descrença no futuro do império”³³⁶. Essa nova fase, segundo Valentim Alexandre e Jill Dias, resultou de alguns fatores, como: as notícias de novas descobertas de jazigos auríferos na África Austral, o incremento das exportações em Angola, a melhoria da situação econômica na metrópole (que viabilizava investimentos nas colônias) e o crescente interesse pelo continente demonstrado por grandes potências europeias que iniciavam uma corrida à África. A conjuntura da década de 1870 permitiu, assim, o renascimento dos antigos mitos do Eldorado e da herança sagrada portuguesa.

Nesse sentido, há que sublinhar a relevância da criação, em 1875, da Sociedade de Geografia de Lisboa (SGL), que evidenciou “a tomada de consciência no seio da sociedade portuguesa para os problemas ultramarinos e muito particularmente para as questões relacionadas com as colônias africanas”³³⁷. Os membros da SGL, que “viria a tornar-se [...] o fulcro do renascimento colonial português e o lugar onde se traçavam, de acordo com o governo, os futuros planos de atuação nos domínios ultramarinos”³³⁸, eram defensores e promotores da ideia de se canalizar para as colônias africanas a emigração que então se dirigia para as Américas – ideia que o deputado José d’Ávila almejava concretizar com o projeto de lei que elaborou.

Nessa época, o MMU era ocupado por Andrade Corvo, que se manteve no posto entre 1871 e 1877 e que se afirmava como “um continuador dos ideais ultramarinos de Sá da Bandeira”³³⁹. O ministro, que buscava “romper com o isolacionismo que implícita ou explicitamente dominara a política ultramarina portuguesa nos anos anteriores”³⁴⁰, promoveu expedições em Angola e Moçambique e “fez um esforço sério no domínio das obras públicas no ultramar”³⁴¹. Andrade Corvo também “reduziu as pautas protecionistas [...], com o objetivo de incentivar investimentos de capitais estrangeiros, fomentar a

³³⁶ ALEXANDRE, Valentim e DIAS, Jill (coords). *O Império Africano (1825-1890)*, vol. X da coleção: SERRÃO, Joel e MARQUES, A. H. de Oliveira. *Nova História da Expansão Portuguesa*. Lisboa: Editorial Estampa, 1998, p. 93.

³³⁷ LUCAS, Maria Manuela. A ideia colonial em Portugal (1875-1914). *Revista de História das Ideias*. Coimbra, vol. 14, 1992, p. 297-324, p. 299. Sobre a SGL, ver também: GUIMARÃES, Ângela. *Uma corrente do colonialismo em Portugal: a Sociedade de Geografia de Lisboa (1875-1895)*. Lisboa: Livros Horizonte, 1984.

³³⁸ Idem, p. 300.

³³⁹ LUCAS, Maria Manuela. Op. Cit., p. 300.

³⁴⁰ ALEXANDRE, Valentim. Op. Cit., p. 103.

³⁴¹ Idem, p. 104.

autonomia administrativa das colônias, além de procurar áreas férteis para encaminhar a emigração”³⁴². Por isso, não surpreende que, em 1877, se aprovou com facilidade uma lei que visava incentivar a ocupação branca nos territórios coloniais.

A despeito de inserir-se “nos esforços que então se intensificavam em torno do desenvolvimento das colônias africanas”³⁴³ a lei de 28 de março, conforme observou Claudia Castelo, “não teve execução imediata” pois só foi regulamentada em 16 de agosto de 1881. O regulamento foi aprovado a seguir a um relatório dos ministros do Reino, da Fazenda e da Marinha, o qual constatava que, enquanto a lei não era regulamentada, a emigração dirigia-se “para países inóspitos, onde os cidadãos portugueses, sujeitos em geral a contratos leoninos, vão impelidos pela miséria”³⁴⁴. De acordo com o relatório, a necessidade de “chamar para os nossos domínios ultramarinos as correntes de emigração que depauperam o país” era clamada no parlamento e na imprensa como forma de atender à “situação desses desgraçados” que se sujeitavam “a uma verdadeira escravatura disfarçada”³⁴⁵, razão pela qual convinha regulamentar o artigo 3º da lei de 28 de março.

Pelo diploma de 16 de agosto de 1881, o governo oferecia transporte gratuito, instrumentos de defesa, trabalho e uso pessoal, além de uma quantia de 30\$000 réis em dinheiro para cada indivíduo que se comprometesse a residir em qualquer das colônias africanas por cinco anos. No entanto, segundo Miriam Halpern Pereira, “a lei de 1877 não teria resultados apreciáveis” uma vez que “as condições demográficas e econômicas existentes em África provocaram uma seleção natural da emigração”³⁴⁶. Essa análise é sustentada por Cláudia Castelo, para quem nem a lei de 1877 e seu regulamento, nem o decreto de 18 de agosto de 1881 (que autorizava a criação de estações de civilização, proteção e comércio nas províncias ultramarinas), obtiveram resultados assinaláveis.

Por um lado, “as doenças mortais, o clima hostil, o ambiente insalubre, a insubmissão de alguns povos africanos e a presença dos degredados contribuiu para a

³⁴² GONÇALVES, Paulo Cesar. A emigração como força civilizadora: portugueses nas colônias africanas e no Brasil Independente. *Revista de História*. São Paulo, nº 177, 2018, p. 1-53, p. 14.

³⁴³ CASTELO, Claudia. *Passagens para África*. O povoamento de Angola e Moçambique com naturais da metrópole (1920-1974). Porto: Edições Afrontamento, 2007, p. 55.

³⁴⁴ António Rodrigues Sampaio, Lopo Vaz de Sampaio e Melo e Julio Marques de Vilhena. Relatório sobre a regulamentação da lei de 28 de março de 1877. Lisboa, 16.08.1881. Retirado de: Decreto de 16 de agosto de 1881. *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*, livro 1881.

³⁴⁵ António Rodrigues Sampaio, Lopo Vaz de Sampaio e Melo e Julio Marques de Vilhena. Relatório sobre a regulamentação da lei de 28 de março de 1877. Lisboa, 16.08.1881. Retirado de: Decreto de 16 de agosto de 1881. *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*, livro 1881.

³⁴⁶ PEREIRA, Miriam Halpern. *A política portuguesa de emigração (1850-1930)*. São Paulo: EDUSC, 2002, p. 82.

perpetuação da imagem negativa que na Europa se tinha de África”³⁴⁷ e que repelia os emigrantes; por outro, “os colonos que seguiam com passagem paga pelo Estado eram dos estratos sociais mais desfavorecidos dos campos e das cidades, sem capital nem apetência pelo trabalho agrícola”³⁴⁸, o que dificultou a ocupação efetiva das colônias.

Como os resultados da lei e do regulamento deixaram a desejar, em 1885 uma nova comissão parlamentar, formada para estudar a emigração, interrogou os estímulos necessários para se desviar o fluxo emigratório para as colônias na África. O fato resulta do impacto da Conferência de Berlim, que deu maior “acuidade à problemática da colonização relacionada com a colonização”³⁴⁹. A comissão foi proposta na CD pelos deputados Sebastião Centeno e Adriano Cavalheiro com o objetivo de estudar as causas do fluxo emigratório e os meios de desviá-lo para as colônias da África Ocidental³⁵⁰. Na proposta lê-se ser “urgente e indispensável fazer convergir para as nossas colônias africanas a corrente da emigração portuguesa que ali encontrará melhor clima, proteção mais eficaz e não menos abundantes recursos”³⁵¹. A comissão foi aprovada no dia 27 de junho³⁵², seus membros foram nomeados no dia 2 de julho e os trabalhos se iniciaram no dia 3 de julho, na SGL, sob a presidência de Luciano Cordeiro.

A comissão elaborou dois questionários: um enviado ao MMU e outro ao MR. O primeiro interrogava acerca da situação em que se encontravam os esforços para promover o povoamento das possessões coloniais africanas. Nesse sentido, a comissão perguntou se existia no Ministério alguma repartição dedicada ao assunto, se havia um cadastro das terras do estado em cada uma das colônias, se existiam subsídios para a emigração de europeus rumo aos domínios coloniais, se as autoridades respectivas enviavam relatórios frequentes sobre a salubridade desses territórios, se havia estatísticas sobre a procedência e a profissão dos colonos e quais as colônias agrícolas estabelecidas nos últimos cinco anos. A comissão propôs, ainda, que o MMU elaborasse guias de colonos “destinadas a elucidar os que quiserem ir estabelecer-se nas diversas possessões”.

O questionário encaminhado ao MR, organizado em quatro temas (indústria agrícola, outras indústrias, assuntos diversos e emigração) e 44 perguntas, deveria ser

³⁴⁷ CASTELO, Claudia. *Passagens para a África: o povoamento de Angola e Moçambique com naturais da metrópole (1920-1974)*. Porto: Edições Afrontamento, 2007, p. 56.

³⁴⁸ Idem, *ibidem*.

³⁴⁹ SALGADO, Conceição. O inquérito parlamentar de 1885 e o discurso sobre a emigração. *In: SOUSA, Fernando et al. Um passaporte para a terra prometida*. Porto: Fronteira do Caos, 2011, p. 219-233, p. 219.

³⁵⁰ Sebastião Centeno. *DCD*, nº 124, 23.06.1885, p. 2568.

³⁵¹ Proposta de nomeação da comissão parlamentar de emigração. *Loc. Cit.*, p. 2568.

³⁵² *DCD*, nº 127, 27.06.1885, p. 2660.

respondido pelas autoridades locais. Os objetivos eram apreender os fatores responsáveis pela emigração nas diferentes localidades e examinar se haveria interesse dos emigrantes em se deslocar para as colônias. Como bem sintetizou Paulo Cesar Gonçalves, “a preocupação com o destino africano da emigração apareceu explicitamente, ao menos em dois sentidos”³⁵³ no inquérito de 1885. Por um lado, buscava-se realizar “estudos geográficos”³⁵⁴ para iluminar as possibilidades do povoamento e informar os emigrantes; por outro, procurava-se fazer um diagnóstico do local de origem desses indivíduos e identificar as regiões onde haveria maior interesse pelo destino africano.

As respostas fornecidas pelas autoridades locais, como bem identificou Conceição Salgado, “nem sempre forneceram informações precisas”³⁵⁵, sendo muitas até contraditórias. Paulo Cesar Gonçalves, por sua vez, notou que “respostas curtas predominaram” e observou a persistência de empecilhos ao desvio da emigração para as colônias africanas, sendo os principais deles “as condições climáticas, consideradas inadequadas ao homem branco” e a imagem dos “‘brasileiros’ retornados enriquecidos”³⁵⁶ que alimentavam o sonho na emigração para o Brasil.

A despeito das dificuldades práticas, as perguntas da comissão deixam nítida a preocupação com o povoamento branco das colônias portuguesas³⁵⁷, as quais, na comissão de 1872, não figuravam ainda como uma alternativa possível à emigração, mas em 1885 apareciam como uma solução a ser estudada e promovida. No entanto, há que atenuar o que poderia aparecer como uma tendência geral e pontuar que o projeto de povoamento branco das colônias enfrentava, além de obstáculos concretos, oposição por parte de figuras proeminentes como Oliveira Martins, que refletiu sobre as desvantagens de desviar a emigração portuguesa para a África.

O historiador foi quem fez o melhor uso das informações compiladas pela comissão de 1885. As respostas fornecidas pelas autoridades locais seriam, a seu ver, “o bastante [...] para se formar uma ideia nítida do estado em que se encontra o país, estado que parece contrastar de um modo gravíssimo com aquele que se afigura a muitas pessoas que não olham além do perímetro da capital”. Seria esse estado o responsável pela

³⁵³ GONÇALVES, Paulo Cesar. A emigração como força civilizadora: portugueses nas colônias africanas e no Brasil Independente. *Revista de História*. São Paulo, nº 177, 2018, p. 1-53, p. 18.

³⁵⁴ Idem, *ibidem*.

³⁵⁵ SALGADO, Conceição. O inquérito parlamentar de 1885 e o discurso sobre a emigração. In: SOUSA, Fernando et al. *Um passaporte para a terra prometida*. Porto: Fronteira do Caos, 2011, p. 219-233, p. 222.

³⁵⁶ GONÇALVES, Paulo Cesar. Op. Cit., p. 19.

³⁵⁷ Sobre outros projetos de povoamento das colônias e desvio da corrente emigratória para a África, ver: GONÇALVES, Paulo Cesar. Op. Cit.

emigração “descomunal” que traduziria “a desordem da [nossa] economia interna” e que resultaria das “condições deploráveis em que se encontra, em muitos pontos, a propriedade do país”. Constatando as discrepâncias entre o Norte e o Sul de Portugal, Oliveira Martins apresentou à CD, no dia 27 de abril de 1887, um projeto de lei de fomento rural que visava “unificar estas duas partes [do país], trasladar para as regiões deficientes aquilo que há nas opíparas: o homem, os capitais” e “realizar dentro das fronteiras do reino um movimento de translação”³⁵⁸ que então se fazia para fora do reino.

O vasto projeto, composto de 284 artigos que propunham solucionar a questão agrária portuguesa, não chegou a ser discutido, da mesma forma que outros que sugeriam também o estímulo à colonização do Sul do país pela população excedente do Norte e das ilhas, como o projeto apresentado em 1886 pelo ministro das Obras Públicas, Thomás António Ribeiro Ferreira. Antes de abordá-lo, importa observar as reflexões de Oliveira Martins sobre o fenômeno emigratório. No texto “A emigração portuguesa”, o historiador argumentou contra o encaminhamento de emigrantes para as colônias portuguesas que, a seu ver, não precisavam ser colonizadas, mas exploradas³⁵⁹. Essa opinião é já bastante célebre³⁶⁰, da mesma forma que são igualmente famosas suas opiniões sobre a importância do Brasil para a economia portuguesa³⁶¹, razão pela qual Oliveira Martins concluiu que “é excelente que [os portugueses] vão para o Brasil”³⁶².

Menos conhecidas são suas opiniões sobre a política emigratória a ser adotada. A seu ver, seria iníquo e ridículo “impedir a saída a quem se não encontra a gosto na terra sáfara de Portugal”, pois “toda a farragem de disposições impeditivas policiais são contraproducentes” e apenas estimulam a emigração “pelos portos vizinhos da Espanha”³⁶³. Por isso, não fazia sentido a ideia corrente de que “a emigração legal não

³⁵⁸ MARTINS, Joaquim Pedro de Oliveira. Projeto de lei de fomento rural, 27.04.1887. In: MARTINS, Joaquim Pedro de Oliveira. *Fomento rural e emigração*. Lisboa: Guimarães Editores, 1994, p. 21. A ideia de povoar as regiões meridionais do país com o excedente populacional do Norte fora proposta também por Alexandre Herculano e Eça de Queirós. Ver: ANTUNES, Susana Maria L. S. M. *Imagens críticas do Brasil na geração de 70*: Eça de Queirós e Jaime Batalha Reis. Dissertação (Mestrado em Cultura e Literatura Portuguesas) – Universidade dos Açores, Ponta Delgada, 2003.

³⁵⁹ MARTINS, Joaquim Pedro de Oliveira. A emigração portuguesa. In: Op. Cit., p. 196.

³⁶⁰ Sobre o posicionamento de Oliveira Martins acerca da colonização da África, ver: GONÇALVES, Paulo Cesar. A emigração como força civilizadora: portugueses nas colônias africanas e no Brasil Independente. *Revista de História*. São Paulo, nº 177, 2018, p. 1-53.

³⁶¹ Retomando as palavras de Alexandre Herculano, Oliveira Martins considerava que “o Brasil é a nossa melhor colônia desde que deixou de ser colônia nossa”. MARTINS, J. P. de Oliveira. A emigração portuguesa. In: Op. Cit., p. 205. Sobre a forma como Alexandre Herculano e Oliveira Martins entendiam a emigração, ver: MENDES, José M. Amado. A emigração nas ópticas de Alexandre Herculano, Oliveira Martins e Afonso Costa. *Revista Portuguesa de História*. Coimbra, nº 24, 1988, p. 293-308.

³⁶² MARTINS, Joaquim Pedro de Oliveira. A emigração portuguesa. In: Op. Cit., p. 207.

³⁶³ Idem, p. 212.

deve embarçar-se”, mas a clandestina haveria de “tolher-se por todas as formas”³⁶⁴. Para o historiador, a emigração clandestina resultava da “impossibilidade de prestar fiança ou recrutamento”³⁶⁵. Seriam as leis militares que dificultavam a emigração legal e empurravam os emigrantes para “embarcar furtivamente em Vigo”³⁶⁶.

Se a distinção entre emigração legal e clandestina era inútil e só servia para reduzir o movimento dos portos portugueses, o mesmo não se podia dizer da demarcação necessária “entre os que emigram por deliberação espontânea e consciente e os que vão aliciados, seduzidos, enganados pelas promessas mentirosas dos engajadores”³⁶⁷. Uma vez mais, fica evidente o consenso acerca da existência de uma emigração livre e outra, engajada. Tal distinção não justificaria, a seu ver, a perseguição aos “miseráveis emigrantes” contratados, mas sim a punição dos “engajadores que muitas vezes são indivíduos ou sociedades mais ou menos poderosos”³⁶⁸. Constatando a “impossibilidade de suprimir a emigração”, Oliveira Martins afirmava ser “indispensável explorar essa indústria”³⁶⁹ por meio da regulamentação da atividade do engajador. Este deveria obter uma licença para exercer sua atividade e teria os contratos firmados com os emigrantes regulados pelo governo, sendo considerados nulos aqueles que os obrigassem “a pagar com serviços pessoais, ou com jornais de trabalho, o preço das passagens”³⁷⁰.

Essa ideia, rechaçada na década de 1850 quando apresentada por Sá da Bandeira, ganhava adeptos nos anos finais da Regeneração. Em 1886, ela constava de uma série de projetos encaminhados ao Parlamento pelo ministro das Obras Públicas. Thomás António Ferreira, num estudo amplo que apresentou à CD, constatou que faltava muito para se considerarem prósperas as riquezas industriais e agrícolas portuguesas³⁷¹. Visando solucionar esse estado de coisas, o ministro propôs: a colonização agrícola das regiões menos povoadas do país, a criação de bancos agrícolas e industriais, a regulamentação do trabalho de menores nas fábricas, a formação de tribunais nos centros industriais e a obrigatoriedade de obtenção de licença por parte de engajadores e agentes de emigração.

Com esta última proposta, Ferreira esperava arrecadar a quantia necessária à promoção da indústria e agricultura portuguesas em exposições internacionais. A seu ver,

³⁶⁴ MARTINS, Joaquim Pedro de Oliveira. A emigração portuguesa. MARTINS, Joaquim Pedro de Oliveira. *Fomento rural e emigração*. Lisboa: Guimarães Editores, 1994, p. 215.

³⁶⁵ Idem, *ibidem*.

³⁶⁶ Idem, p. 216.

³⁶⁷ Idem, p. 215.

³⁶⁸ Idem, *ibidem*.

³⁶⁹ Idem, p. 216.

³⁷⁰ Idem, p. 217.

³⁷¹ *DCD*, nº 18, 29.01.1886.

a indústria da emigração deveria contribuir financeiramente com o país uma vez que “depaupera os serviços nacionais, roubando à pátria o seu trabalho e a sua defesa”³⁷². Para tanto, seria necessário reconhecê-la e taxá-la. Assim, na proposta nº 5-J, o ministro sugeria que todos que se ocupassem de “promover a emigração ou contratar emigrantes para países estrangeiros”³⁷³ se munissem de uma licença concedida pelo governo mediante o pagamento de matrícula e a prestação de uma caução no valor de 2 mil réis. Os contratos firmados com os emigrantes deveriam receber um selo no valor de 3\$000 réis se realizados no Brasil e de 6\$000 réis quando a ser cumpridos em outro país. Os engajadores que não se munissem da respectiva licença ficariam sujeitos a penas pecuniárias e de prisão.

A proposta não foi adiante. No entanto, pode-se afirmar que na década de 1880 a sugestão de regulamentar a atividade dos engajadores ganhava espaço como a forma de se avançar no monopólio estatal dos meios legítimos de emigração contratada, a qual, apesar de gerar desconfianças e ser associada à escravatura branca, não poderia ser proibida, mas deveria ser tutelada. Nos anos seguintes, numa conjuntura de questionamentos ao liberalismo e fortalecimento das prerrogativas estatais, essa sugestão ventilada por Sá da Bandeira, Luciano Cordeiro, Oliveira Martins e Thomás António Ferreira ao longo da Regeneração seria, finalmente, executada.

Recapitulando, a publicação da lei de 20 de julho de 1855 foi insuficiente para barrar todo o fluxo clandestino e assegurar a ingerência das autoridades portuguesas nos contratos de locação de serviços. Além da permanência das dificuldades de fiscalização de todo o litoral do território, a lei de 1855 não ofereceu às autoridades instrumentos para a distinção entre ‘colonos’ e ‘passageiros’. No mais, as responsabilidades que recaíam sobre os agentes consulares e a impossibilidade de cumpri-las sem que se chegasse a um acordo com o governo do Brasil travaram a publicação do regulamento da lei redigido ainda por Fonseca Magalhães. Os ministros seguintes não avançaram com esse diploma e a avaliação de que a proposta apresentada por António Coelho Louzada carecia de autorização legislativa impossibilitou sua aprovação. Enquanto isso, no Rio de Janeiro, um novo cônsul geral chamava a atenção do governo para os abusos observados na emigração contratada e os embates com autoridades brasileiras deram acuidade à

³⁷² Justificativa dos projetos 5-D a 5-J. *DCD*. nº 18, 29.01.1886, p. 240.

³⁷³ Projeto 5-J. *Loc. Cit.*, p. 245.

necessidade da celebração de um acordo com o Brasil, o qual não se concretizou por ser de interesse exclusivo de Portugal.

Extintos os passaportes de interior e garantido o direito à livre circulação dos indivíduos, um novo regulamento policial sobre entrada e saída de nacionais e estrangeiros foi aprovado. Foram finalmente regulamentados o número de passageiros autorizado a bordo dos navios, as condições de higiene e salubridade das embarcações e as penas aos transgressores das leis. Procurando objetivar a distinção entre passageiros e colonos, tornou-se obrigatória a apresentação de recibos de pagamentos de passagens ou dos contratos de locação de serviços. A medida, que visava também pôr fim à contratação de indivíduos a bordo dos navios nos portos brasileiros, fez com que os emigrantes recorressem a empréstimos para embarcar e os contratadores brasileiros antecipassem os valores das passagens, sobretudo a rapazes menores de 14 anos livres do pagamento de fiança. Ao instituir o termo ‘emigrante’ sem defini-lo adequadamente, o regulamento gerou confusões e embaraçou o cumprimento dos dispositivos legais.

Na década de 1870, finda a Guerra da Tríplice Aliança, a emigração voltou a crescer e a atingir números recordes. Face à pressão dos setores agrícola e industrial, organizou-se na CD uma comissão de inquérito para estudar a emigração e as formas de reduzi-la. Conforme ficou demonstrado, o relatório final evidenciou a clivagem entre emigração livre e contratada, ressaltando os aspectos benéficos da primeira e o caráter negativo da segunda. No entanto, não havia espaço para a aprovação de medidas contrárias à emigração contratada, que deveria apenas ser tutelada.

Alguns anos mais tarde, a mesma comissão propôs um novo diploma para minorar a emigração de crianças com menos de 14 anos, estender a fiscalização aos navios a vapor e direcionar o fluxo emigratório para as colônias africanas. Os esforços nesse sentido foram baldados e os emigrantes seguiam para o Brasil a bordo de vapores estrangeiros que paravam nos portos da Galícia, onde embarcavam longe das autoridades portuguesas. Nos anos 1880 uma nova comissão parlamentar foi formada, agora para estudar, além das causas da emigração, os meios de direcioná-la para as colônias. As respostas ao inquérito foram utilizadas pelo então deputado Oliveira Martins, que observando o estado em que se encontrava o país, propôs um plano de fomento rural e a colonização do Sul de Portugal por indivíduos provenientes do Norte.

Apesar dos inúmeros estudos e do plano de melhoramentos materiais do fontismo, a emigração prosseguiu. O liberalismo da Carta de 1826, que depois de tantas disputas e guerras se tornara consensual, travou a adoção de medidas mais enfáticas e contundentes

contra o fluxo emigratório ou a favor da regulamentação da atividade dos engajadores. A consagração da imagem negativa desses últimos e a associação da emigração contratada à escravatura branca, por sua vez, impediram a abolição dos passaportes de exterior e a liberalização do fenômeno. Em suma, pode-se afirmar que, de modo geral, durante a Regeneração predominou a tentativa de punir os promotores da emigração clandestina e de cercear as estratégias por eles encontradas para contornar os dispositivos legais, regulamentar os contratos de locação de serviços e permitir a saída de indivíduos considerados livres e em posse dos documentos legais. O aprofundamento do monopólio estatal dos meios legítimos de emigração, com a formação de uma força policial específica, a regulamentação das atividades dos agentes e engajadores e a identificação dos emigrantes ficaria para as últimas duas décadas da Monarquia.

PARTE III

5. NÃO OS DEIXEM PARTIR! A CRISE DO FIM DO SÉCULO E OS NOVOS MECANISMOS DE CONTROLE DA EMIGRAÇÃO

*“Olhae, olhae, vão em manadas
 Os emigrantes...
 Uivos de dó pelas estradas,
 Junto dos cães, nas amuradas
 Das naus distantes...
 [...]
 Lá vão levados, mar sem fundo,
 Longe das noivas e dos pais!
 Terras, Jesus! Nos fins do
 mundo...
 Voltarão... Quando mar
 profundo?
 Jamais! Jamais!
 Morreu a vinha, não dá uvas...
 É morto o velho camponês...
 Pedras levadas pelas chuvas...
 Teto a cair... Orfãos e viúvas
 Luto e nudez!”*

*Guerra Junqueiro*¹

*“A Pátria é morta! a Liberdade é
 morta!
 Noite negra sem astros, sem
 faróis!
 Ri o estrangeiro odioso à nossa
 porta,
 Guarda a Infâmia os sepulcros de
 Heróis!”*

*Guerra Junqueiro*²

Difícil escapar da obviedade de ter, como epígrafe deste capítulo, os célebres versos em que Guerra Junqueiro dramaticamente carpiu as dores de Portugal na sequência do ultimato britânico, evento que Eduardo Lourenço chamou de “traumatismo-resumo”³ do século XIX lusitano. De fato, o ano de 1890, em que Junqueiro atestava a morte da

¹ GUERRA JUNQUEIRO, A. M. *Finis Patriae*. Porto: Empresa Literária e Tipográfica, 2ª edição, 1891, p. 17 e 18.

² GUERRA JUNQUEIRO, A. M. O caçador Simão. *Finis Patriae*. Op. cit, p. 54.

³ LOURENÇO, Eduardo. *O labirinto da saudade: psicanálise mítica do destino português*. Rio de Janeiro: Tinta da China, 2016, p. 34.

liberdade e da pátria, “fechou uma época”⁴. Os anos que se seguiram e que encerraram o oitocentos foram, em Portugal, política e economicamente conturbados e a crescente emigração servia para alimentar o diagnóstico da decadência nacional.

A crise desencadeada pelo ultimato britânico abalou a legitimidade do regime monárquico. No entanto, os Bragança mantiveram-se no trono lusitano por mais vinte anos durante os quais se observou uma “longa agonia da monarquia liberal”⁵. Para além do golpe desferido por Lord Salisbury, que inviabilizou a realização do ‘mapa cor-de-rosa’, a última década do oitocentos iniciou-se com uma forte crise econômica e financeira, resultante de fatores internos e externos, tais como a desvalorização do câmbio brasileiro, a queda das exportações de produtos agrícolas portugueses e o aumento da dívida pública lusitana. Longe de ser um fenômeno exclusivo de Portugal, a crise adensou os questionamentos ao sistema liberal e o Estado era cada vez mais chamado a intervir.

Do outro lado do Atlântico, na antiga colônia portuguesa, a última década do século se iniciava com um novo regime político instaurado por meio de um golpe articulado por militares e pela oligarquia cafeeira paulista. Nos primeiros anos da década de 1890, a República brasileira viveu uma instabilidade que provocou uma desvalorização cambial cujos efeitos foram duramente sentidos na antiga metrópole. A transformação política não abalou, contudo, o modelo agroexportador da economia brasileira. A produção de café para o mercado internacional demandava uma mão de obra abundante, despossuída e flexível. O sistema de imigração subvencionada pôde ser diretamente administrado pelos estados graças à consagração da República Federativa pela Constituição de 1891. O governo federal, por sua vez, tentou por um curto período subvencionar a imigração como forma de assegurar uma melhor distribuição de imigrantes pelo vasto território nacional.

A desordem política e econômica em Portugal e os incentivos à imigração, do outro lado do Atlântico, tiveram como consequência o aumento dos deslocamentos migratórios, tanto legais quanto clandestinos – esses últimos eram incentivados por uma nova lei do recrutamento, que afunilou o gargalo da emigração legal. A atuação estatal foi cobrada para conter um fenômeno que, segundo os argumentos da época, inviabilizaria a produção agrícola já tão afetada pela crise. Essa cobrança está documentada em cartas,

⁴ BONIFÁCIO, Maria de Fátima. *A Monarquia Constitucional (1807-1910)*. Lisboa: Texto Editores, 2010, p. 113.

⁵ ROSAS, Fernando. *A Primeira República: como venceu e porque se perdeu (1910-1926)*. Lisboa: Bertrand Editora, 2018, p. 19.

representações e ofícios que pediam providências enérgicas para reprimir a emigração. Esses documentos, em especial aqueles que mencionavam a falta de trabalhadores e responsabilizavam o movimento emigratório pelo aprofundamento da crise agrícola, confirmam e dão substância ao argumento, tantas vezes reiterado pela historiografia lusitana, de que à burguesia agrária interessava pôr fim ao direito de emigrar.

É provável que em nenhum outro momento possam ser tão claramente descortinados os “interesses da burguesia agrária, a inquietação diante da diminuição da reserva de mão de obra, base das migrações internas Norte-Sul e da estabilidade dos salários”⁶. Num momento em que os preceitos liberais eram questionados, esses interesses podiam ser explicitamente defendidos. Ao dedicar-se à apresentação e análise de fontes que reivindicavam a ação estatal, este capítulo demonstra que, nem sempre, os interesses econômicos eram eclipsados, pelo contrário: em determinadas circunstâncias, a pressão exercida por grupos economicamente relevantes era bastante clara.

Em resposta à conjuntura de crise, os governos do início da década, compostos por uma geração de políticos críticos do ‘velho liberalismo’ e que não vivenciara a implantação da Monarquia Constitucional, procuraram dar ‘vida nova’⁷ ao regime, seguindo a “filosofia do Estado orgânico”, propagadas pelo socialismo catedrático e defensora do Estado como “agente de civilização e de progresso”⁸. António Cândido, José Dias Ferreira, Ernesto Hintze Ribeiro e João Franco foram alguns dos nomes que, influenciados pelas ideias de Oliveira Martins, marcaram a última década do oitocentos em Portugal. Em 1892, o autor de *Portugal Contemporâneo* foi ministro da Fazenda e instituiu uma pauta alfandegária protecionista, atendendo a reivindicações tanto de industriais quanto do setor agrário⁹. Foi, contudo, João Franco quem, inspirado pelo cesarismo monárquico defendido pelo historiador, governou ‘em ditadura’ e levou

⁶ PEREIRA, Miriam Halperm. *A política portuguesa de emigração (1850-1930)*. Bauru: EDUSC, 2002, p. 113.

⁷ Segundo Rui Ramos, a expressão começou a ser utilizada na década de 1880 “para significar a conversão a uma outra forma de existência”. Ainda de acordo com Ramos, António Cândido – que ocupou a pasta do Ministério do Reino entre 1890 e 1891 – ficou famoso por ter sido um dos primeiros a falar em ‘vida nova’, em 1880, quando era um jovem deputado pelo Partido Progressista. RAMOS, Rui. *A Segunda Fundação (1890-1926)* – vol. 6 da coleção: MATTOSO, José (dir.), *História de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1994, p. 171.

⁸ RAMOS, Rui. Op. Cit., p. 171.

⁹ Segundo Fernando Rosas [A crise do liberalismo oligárquico em Portugal. In: ROSAS, Fernando e ROLLO, Maria Fernanda (coords.). *História da Primeira República Portuguesa*. Lisboa: Tinta da China, 2009, p. 15-26], as críticas ao livre-cambismo no fim do XIX partiam tanto da burguesia industrial, interessada na substituição de importações e no aproveitamento interno da matéria-prima, quanto dos agrários, preocupados com a reserva de mercado nacional e colonial.

adiante um conjunto de reformas que abrangeu a instrução secundária, o Código Administrativo e a lei eleitoral.

Entre 1893 e 1897, quando Hintze Ribeiro esteve à frente do Conselho de Ministros e João Franco ocupou o MR, o governo acatou as reivindicações contrárias à emigração, impulsionando uma intensa atividade legislativa referente à matéria. Desse modo, fica patente o empenho de Franco em fortalecer o Estado e dotá-lo de recursos capazes de assegurar o monopólio sobre os meios legítimos de emigração. Para tanto, foi necessário limitar a atuação de intermediários, redirecionar as receitas provenientes dos passaportes e reprimir a emigração clandestina por meio da criação de novos mecanismos de controle sobre os indivíduos que desafiavam as leis para deixar o país.

A via repressiva, adotada por um governo que não poupou o recurso a dispositivos autoritários, não era, contudo, a única possível. Algumas alternativas foram sugeridas para dar resposta ao clamor contrário à emigração e atacar as principais causas do fenômeno. Dessas propostas foram aproveitadas as medidas que menos tocavam nas estruturas da sociedade lusitana e que mais se adequavam ao controle e à repressão que pautaram a política emigratória do fim do oitocentos.

Sem questionar o direito a emigrar, o Ministério franquista, atuando em consonância com as leis criadas no âmbito do próprio Estado – para usar a conclusão a que chegou António Manuel Hespanha –, aprofundou a clivagem entre a ‘emigração legal / livre’ e a ‘clandestina / engajada’ desenhada em 1855. Assim, se o embarque legal e livre não poderia ser evitado, a emigração engajada (entendida como ‘artificial’ e ‘incentivada’) e, principalmente, a clandestina tornaram-se alvo da polícia especial de repressão à emigração clandestina (PEREC). Os criminosos apreendidos pelo novo corpo policial passaram a estar sujeitos a penas mais severas e as agências de emigração e passaporte foram obrigadas a obter licença de funcionamento, numa tentativa de regulamentação que colocava os agentes não licenciados na mira da PEREC.

Essa polícia enfrentou, contudo, uma série de dificuldades à execução das suas atribuições. Os baixos números de condenações e as novas estratégias encontradas pelos articuladores das redes de emigração clandestina contribuíam para desacreditar o novo corpo de polícia. Além disso, o comissário encontrou resistência por parte dos governadores civis e demais autoridades locais, que se sentiram ameaçados pela atuação de uma polícia que respondia diretamente ao MR. Por fim, a PEREC carecia dos recursos humanos necessários ao efetivo controle das fronteiras do país.

Alguns desses problemas foram colmatados, enquanto outros persistiram. Quer isso dizer que o desiderato de pôr fim à clandestinidade perseguido por João Franco nunca se concretizou de forma absoluta e que os últimos governos monárquicos não lograram monopolizar por completo os meios legítimos de emigração.

Este capítulo tem, portanto, os seguintes objetivos: (i) apresentar as mudanças operadas nas estratégias de angariação de mão de obra com a proclamação da República no Brasil; (ii) examinar como essa mudança foi percebida em Portugal; (iii) avaliar como a conjuntura da crise impactou a compreensão do fenômeno emigratório; (iv) apontar as medidas sugeridas e os projetos de lei propostos como solução ao problema; (v) observar as transformações sofridas pelo decreto franquista que originou a lei de 23 de abril de 1896; (vi) analisar os novos instrumentos de controle e fiscalização da emigração engajada e/ou clandestina, (vii) identificar as limitações e os obstáculos à atividade desses instrumentos e, por fim, (viii) refletir se a política emigratória franquista significou uma ruptura com aquela que vinha sendo implementada pela Monarquia Constitucional.

Para tanto, este capítulo divide-se em duas partes. Na primeira, analisam-se as políticas imigratórias brasileiras do fim do século e as reações geradas em Portugal pelo aumento da saída de emigrantes. Na segunda, observam-se as medidas sugeridas e adotadas para dar resposta ao clamor contrário à emigração, bem como os limites à plena execução das soluções encontradas. Pode-se adiantar, desde já, que numa conjuntura de crise política e econômica, o governo franquista recorreu à fiscalização e à repressão como formas de lidar com a emigração engajada e clandestina, aprimorando, assim, os mecanismos capazes de aprofundar o monopólio dos meios legítimos de emigração.

5.1 EMIGRANTES, DO PORTUGAL MONÁRQUICO AO BRASIL REPUBLICANO

5.1.1 Portugueses no alvorecer da República

A queda da Monarquia no Brasil sucedeu em um ano e meio a assinatura da Lei Áurea, medida que contrariou a vontade da oligarquia conservadora e defensora do modelo de abolição gradual da escravatura. Na década de 1880, os escravocratas, cujo lema era “fazer pouco para evitar o pior”¹⁰, foram atropelados pelo fortalecimento do movimento abolicionista, pela eclosão de revoltas escravas e pelas fugas em massa que

¹⁰ SCHWARCZ, Lilia M. e STARLING, Heloisa M. *Brasil: uma biografia*. São Paulo: Cia das Letras, 2015, p. 300.

inviabilizaram a manutenção do sistema. A parcela da elite brasileira que contava com o apoio do monarca para prolongar a escravidão (ou garantir a indenização pelo fim do sistema) sentiu-se traída e passou a apoiar a instauração da República.

No entanto, conforme sustenta Christian Lynch, em 1888 o fim do regime monárquico ainda não aparecia como uma necessidade, já que o liberalismo dera provas de ser suficientemente flexível para se adequar às mudanças e transformações então vividas pelo país¹¹. No mais, com as medidas reformistas lideradas pelo visconde de Ouro Preto e com o apoio das classes baixas e de ex-escravizados à Princesa Isabel, era difícil antever a queda da Monarquia. Porém, o acirramento das tensões entre o governo e os militares e a aproximação entre esses e os republicanos paulistas possibilitaram o golpe consagrado no dia 15 de novembro de 1889.

O novo regime enfrentaria uma série de desafios. Para além da necessidade de adequar os distintos projetos republicanos defendidos pelos militares e pelos cafeicultores, o marechal Deodoro da Fonseca precisava assegurar a flexibilidade do mercado de mão de obra, crucial à permanente expansão da economia cafeeira. Antes mesmo de promulgada a Constituição de 1891, o Governo Provisório procurou criar condições favoráveis aos imigrantes e publicou o decreto nº 58-A, de 14 de dezembro de 1889, que naturalizou os estrangeiros radicados no Brasil, os quais teriam seis meses para se manifestar caso não desejassem se tornar cidadãos brasileiros. De acordo com o historiador José Sacchetta Mendes, a medida visava garantir aos imigrantes “os mesmos direitos civis e políticos dos nacionais”¹² e era condizente com as teses que advogavam a favor do branqueamento da população brasileira¹³.

Também antes de promulgada a Constituição Republicana, o ministro da Agricultura do Governo Provisório de Deodoro da Fonseca, Francisco Glicério, assinou o decreto nº 528, de 29 de junho de 1890. A chamada Lei Glicério visava assegurar a introdução de imigrantes em todo o país e não somente em São Paulo, mas também

¹¹ Para uma interpretação menos cumulativa e linear dos fatos ocorridos desde a década de 1870 até a queda da Monarquia, ver: LYNCH, Christian Edward Cyril. *Necessidade ou Contingência? A queda do Império –reconsiderada*. In: RAMOS, Rui; CARVALHO, José Murilo de e SILVA, Isabel Corrêa da (orgs.). *A Monarquia Constitucional dos Braganças em Portugal e no Brasil (1822-1910)*. Lisboa: Dom Quixote, 2018, pp. 407-432.

¹² MENDES, José Sacchetta. *Laços de sangue: privilégios e intolerância à imigração portuguesa no Brasil (1822-1945)*. Porto: Fronteira do Caos, 2010, p. 151.

¹³ A grande naturalização gerou protestos por parte dos governos de países como Portugal, Itália, Espanha, Áustria-Hungria, França e Inglaterra, razão pela qual foi estendido o prazo para os indivíduos declararem que não queriam ser naturalizados brasileiros, sem que houvesse alteração “do sentido da norma naturalizadora” (MENDES, José Sacchetta. Op. Cit., p. 155-6).

colocar “o ideal do branqueamento em ação”¹⁴. Pela lei, era “inteiramente livre a entrada, nos portos da República, de indivíduos válidos e aptos para o trabalho”, desde que não se achassem “sujeitos a ação criminal do seu país”. Ironicamente assinada por um homem pardo (como observou Thomas Skidmore), a lei evidenciava a preferência por trabalhadores europeus ao condicionar a entrada de “indígenas da Ásia ou da África” à autorização do Congresso Nacional¹⁵.

Pelo artigo 5º da Lei Glicério, o governo federal ficava responsável pelo financiamento das passagens das famílias de agricultores e de trabalhadores solteiros que tivessem entre 18 e 50 anos de idade. Além disso, o artigo 16º do decreto previa recompensas em dinheiro para companhias de navegação que transportassem pelo menos 10 mil imigrantes sem registro de queixas por parte dos passageiros. O governo adotava, assim, o modelo de imigração subvencionada preconizado por São Paulo.

Em 1885, o governo paulista, antecipando-se à eminente abolição da escravatura, estabeleceu uma série de contratos com empresas ou indivíduos encarregados de angariar e transportar famílias de trabalhadores europeus. Segundo Paulo Cesar Gonçalves, no dia 11 de abril de 1885, foi celebrado um contrato entre o governo de São Paulo e Henri Raffard, Luis Bianchi Bertoldi e José Antunes dos Santos para introdução de “6 mil imigrantes da Lombardia, Tirol, Galícia, Açores e Canárias”¹⁶. Ainda de acordo com o mesmo autor, no dia 14 de abril de 1885, o governo contratou Francisco Ferreira de Moraes, encarregado de transportar mais de 2 mil imigrantes. Pelo contrato de 25 de abril de 1885, com R. O. Lobedans, São Paulo esperava receber 2 mil imigrantes da Áustria e da Alemanha. A viagem de 780 açorianos seria responsabilidade da Companhia de Colonização Agrícola, com a qual foi firmado um contrato em 6 de maio de 1885. No ano seguinte, pelo contrato de 17 de maio de 1886, José Antunes dos Santos encarregava-se de recrutar “4 mil imigrantes das Canárias, Açores e Madeira, sendo mil suecos, dinamarqueses e alemães”¹⁷.

Em 1886, essas atividades foram centralizadas pela Sociedade Promotora de Imigração, fundada por um grupo de cafeicultores paulistas. Segundo Thomas Skidmore,

¹⁴ SKIDMORE, Thomas E. *Preto no branco: raça e nacionalidade no pensamento brasileiro*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976, p. 155.

¹⁵ Decreto nº 528, de 28.06.1890 – Regulariza o serviço da introdução e localização de imigrantes na República dos Estados Unidos do Brasil.

¹⁶ GONÇALVES, Paulo Cesar Procuram-se braços para a lavoura: imigrantes e retirantes na economia cafeeira paulista no final do Oitocentos. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 34, nº 67, pp. 283-308, p. 291.

¹⁷ Idem, *ibidem*.

a “organização privada, de amplos recursos, destinada a recrutar imigrantes europeus (quase exclusivamente na Itália), pagar suas passagens para São Paulo e providenciar trabalho para eles nas plantações”¹⁸ recebia “polpudo subsídio do tesouro da província de São Paulo”¹⁹. Assim, o recrutamento de imigrantes passou a ser subvencionado pelo governo paulista por intermédio de “um consórcio de fazendeiros ricos”²⁰. Em 1889, “as funções da Sociedade foram encampadas pelo governo do estado de São Paulo, que assumiu gradualmente a responsabilidade pelo maciço programa de imigração subvencionada”²¹. As passagens eram pagas com fundos públicos, que financiaram a construção da Hospedaria dos Imigrantes no Brás. Finalmente, o estado atraía o grande número de trabalhadores necessário à formação de um mercado de trabalho flexível e condizente com as necessidades agrícolas de então.

Importa elucidar que a abolição da escravatura e a imigração em massa do fim do oitocentos não significaram a substituição completa dos ex-escravizados pelos estrangeiros, ou, para usar os termos de Silvia Lara, não levaram ao desaparecimento dos negros que repentinamente deram lugar aos imigrantes europeus²². O trabalhador nacional seguiu atuando de forma intermitente nas fazendas. A coexistência do trabalho do ‘caboclo’ e do imigrante foi crucial para a manutenção dos salários correntemente praticados. Segundo Celso Furtado, “o setor cafeeiro pôde [...] manter seus salários estáveis durante a longa etapa de sua expansão” graças à “existência da massa de mão de obra relativamente amorfa que se fora formando no país nos séculos anteriores”²³.

Não basta reconhecer que nem mesmo em São Paulo observou-se uma completa substituição do trabalhador nacional pelo imigrante. Importa evidenciar que, no Brasil, a escolha pelo trabalhador europeu não se deveu ao “reduzido desenvolvimento mental da população submetida à escravidão”²⁴, nem à sua “forte preferência pelo ócio”²⁵. Tampouco se pode explicar a segregação dos libertos como resultado do seu “limitado sistema de ‘necessidades’”²⁶.

¹⁸ SKIDMORE, Thomas E. *Preto no branco: raça e nacionalidade no pensamento brasileiro*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976, p. 156.

¹⁹ Idem, p. 157.

²⁰ Idem, ibidem.

²¹ Idem, ibidem.

²² Ver: LARA, Silvia Hunold. *Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil*. *Projeto História*. São Paulo (16), 1998, p. 25-38.

²³ FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007, p. 220-221.

²⁴ Idem, p. 204.

²⁵ Idem, ibidem.

²⁶ Idem, ibidem.

Segundo Lara, a recusa de ex-escravizados em servir como mão de obra assalariada após a abolição deveu-se à concepção de liberdade alimentada por esses indivíduos, a qual consistia na “possibilidade de não servir a mais ninguém” e não como “a possibilidade de vender ‘livremente’ a força de trabalho em troca de um salário”²⁷. A historiadora explica, ainda, que a preferência pelo trabalhador estrangeiro em detrimento do nacional deveu-se ao “poder de barganha” dos libertos, mais exigentes que os imigrantes²⁸. Há, ainda, que considerar o peso das teorias raciais que postularam “a inferioridade inata e permanente dos não-brancos”²⁹.

Os esforços que, por todas essas razões, foram feitos no Brasil republicano para atrair trabalhadores europeus despossuídos repercutiram em Portugal. Novamente, sentia-se nas localidades a atuação de engajadores e agentes de emigração que divulgavam as vantagens da emigração subvencionada pelo governo brasileiro. Somavam-se a isso, as notícias enviadas pelo corpo consular português, o aumento da emigração verificado a partir de 1888 e as dificuldades econômicas vividas na ex-metrópole. Os resultados foram o descontentamento da elite agrária e o recrudescimento da desconfiança com que autoridades portuguesas encaravam o fenômeno.

Pelos relatos consulares, inferia-se, em Portugal, que as transformações políticas ocorridas no Brasil afetaram negativamente a situação dos imigrantes no país. Pelo ofício enviado em 1891 pelo representante da legação de Portugal no Rio de Janeiro, Manuel Garcia da Roza, os emigrantes não recebiam “do atual governo brasileiro os cuidados que lhes eram dispensados [no Império]”³⁰. Segundo Roza, havia queixas nos jornais da capital pelo fato dos estrangeiros serem “deixados por dias no Rio de Janeiro, no Largo do Paço, debaixo de um sol ardente, e de noite, ao relento e sem abrigo nenhum”³¹. Muitos

²⁷ LARA, Silvia Hunold. Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil. *Projeto História*. São Paulo (16), 1998, p. 25-38, p. 28.

²⁸ Segundo Lara: “para os libertos, as demandas relativas às condições de trabalho eram até mais importantes que o nível dos salários: buscavam afastar qualquer reminiscência característica da escravidão, tendiam a não aceitar empregos em plantações onde tinham sido escravos, preferiam viver longe de seus patrões, procuravam retirar mulheres e crianças do trabalho. Diante deste tipo de demandas, que do ponto de vista dos libertos eram fundamentais na definição da liberdade, os imigrantes pareciam bem menos exigentes: uma opção para os fazendeiros paulistas, que ainda contavam com a vantagem dos subsídios governamentais”. LARA, Silvia Hunold. Op. Cit., p. 36.

²⁹ SKIDMORE, Thomas E. *Preto no branco: raça e nacionalidade no pensamento brasileiro*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976, p. 65.

³⁰ Manuel Garcia da Roza, representante da legação de Portugal no Rio de Janeiro. Cópia do ofício enviado a José Vicente Barbosa du Bocage, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 16.03.1891. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., liv. 41, mc. 2864, proc. 280.

³¹ Idem.

deles sofriam com o flagelo da febre-amarela, sem que fossem tomadas “providências para acabar com aquele triste e vergonhoso espetáculo”³².

Para Roza, a situação decorria da “rivalidade entre as províncias”³³, que se tornara mais patente com a instauração do novo regime. Como São Paulo era “mais importante devido à sua atividade”, conseguia atrair um maior número de imigrantes que “para ali eram encaminhados”, gerando um “sentimento de inveja”³⁴ no governo do estado do Rio de Janeiro, o qual se recusava a enviar os recém-chegados aos cuidados dos paulistas. O ofício mencionava também a substituição de Francisco Glicério no Ministério da Agricultura, que teria gerado dificuldades aos imigrantes, os quais se retiravam de várias localidades “não só por falta de trabalho, mas principalmente por falta de caridade e cuidados na sua subsistência”³⁵. Por isso, o representante da legação sugeria que se desse a conhecer nas províncias portuguesas o que se estava passando no Brasil, sobretudo na Bahia. A esse estado teriam chegado imigrantes lusos engajados pelo governo brasileiro que, abandonados no país, recorreram à proteção do cônsul em Salvador³⁶.

As informações do ofício de 16 de março foram remetidas ao MR e deram origem à circular de 4 de maio de 1891. Com o intuito de desestimular a emigração, a circular foi redigida com tom trágico que, “das notícias oficialmente recebidas” do Brasil, ressaltava as “tristes e precárias condições em que se encontra[va]m os súditos portugueses”³⁷, muitos dos quais ficavam “por dias e noites seguidas abandonados na cidade do Rio de Janeiro [...] debaixo de um sol ardente e ao relento da noite sem pão nem abrigo” sob o risco de serem atacados pelo “horrível flagelo da febre amarela que os ia dizimando de forma que, dentre os mesmos, se retiravam, diariamente, dúzias de cadáveres”³⁸.

Por isso, a circular pedia que os administradores do concelho dessem a máxima publicidade a essas notícias que estavam sendo “diariamente confirmadas pelas informações particulares que a imprensa periódica tem publicado” e que eram também “oriundas de gente que volta à sua pátria mais pobre do que saiu, horrorizada com os espetáculos de fome e miséria que no Brasil presenciou”³⁹. Com isso, esperava-se evitar

³² Manuel Garcia da Roza, representante da legação de Portugal no Rio de Janeiro. Cópia do ofício enviado a José Vicente Barbosa du Bocage, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 16.03.1891. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., liv. 41, mç. 2864, proc. 280.

³³ Idem.

³⁴ Idem.

³⁵ Idem.

³⁶ Idem.

³⁷ Extrato a que se refere a circular de 4 de maio de 1891. Loc. Cit.

³⁸ Idem.

³⁹ Idem.

que mais súditos portugueses emigrassem “seduzidos por esperanças de fortuna ou aliciados por falsas promessas de prosperidade”⁴⁰.

Outro assunto que voltava a preocupar as autoridades consulares era a emigração de menores, muitos dos quais acabavam abandonados no Brasil devido à constituição de falsas famílias, estratégia utilizada pelos engajadores, cientes de que o governo brasileiro preferia subvencionar a imigração de famílias de agricultores. Em 1894, o cônsul no Rio de Janeiro pediu providências “tendentes a reprimir a emigração de menores”, pois era “rara a semana em que a polícia desta capital não manda[va] pôr à [minha] disposição algum ou alguns menores, completamente desamparados”⁴¹.

Em 1895, o cônsul explicou a estratégia da emigração de falsas famílias, observando que “muitos desses menores saem de Portugal a título de filhos de colonos engajados, ou de seus parentes, alugados pelos pais para, aparentemente, constituírem, com mulheres por igual modo aliciadas, a suposta família”⁴². Tão logo chegavam ao Brasil, os “supostos filhos e as supostas mulheres” eram abandonados e entregavam-se “os primeiros, à vadiagem e as segundas, à mais ignomiosa das ocupações”⁴³.

Muito embora, como observou Joaquim da Costa Leite, “a maior parte da emigração portuguesa, sobretudo a do continente” fosse “livre de contrato e portanto não subsidiada”⁴⁴, os agentes consulares, consideravam que situações como as relatadas tendiam a ser cada vez mais comuns devido à crescente atuação, em Portugal, de engajadores e agentes de emigração estimulados pelo governo brasileiro. Por isso, a ideia de regulamentar essa atividade, aventada ainda em 1858 por Sá da Bandeira, tornava-se cada vez mais consensual, especialmente porque o artigo 218º do Código Administrativo de 1886 dispunha acerca da regulamentação de “estabelecimentos e agências onde se inculcam quaisquer serviços”⁴⁵. O artigo 219º autorizava os governadores civis a “tomar

⁴⁰ Circular de 4 de maio de 1891 enviada pelo Ministério do Reino aos governos civis. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., liv. 41, mç. 2864, proc. 280.

⁴¹ Ofício enviado pelo Cônsul Geral de Portugal no Rio de Janeiro ao Ministro dos Negócios Estrangeiros, Ernesto Hintze Ribeiro, 12.07.1894. AHD/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 552.

⁴² Cópia de ofício enviado pelo Cônsul Geral de Portugal no Rio de Janeiro ao Ministro do Reino, João Franco, 24 de agosto de 1895. Loc. Cit.

⁴³ Idem,

⁴⁴ LEITE, Joaquim da Costa. Emigração portuguesa: a lei e os números (1855-1914). *Análise Social*. Lisboa, vol. XXIII (97), 1987, 463-480, p. 468.

⁴⁵ Alínea 9ª do artigo 218º do Código Administrativo aprovado pelo decreto de 17 de julho de 1886. *DG*, Lisboa, nº 161 de 21 de julho de 1886.

providências de execução permanente sobre os assuntos de que trata o artigo antecedente que não forem regulados por leis ou regulamentos gerais”⁴⁶.

Assim, em 1889, pela portaria do MR de 12 de março, determinou-se que “nos regulamentos distritais” se definissem “claramente as condições em que são permitidas as agências de emigração, não se permitindo a ninguém recrutar ou contratar emigrantes sem prévia autorização”⁴⁷. Ainda de acordo com a portaria, os agentes deveriam declarar “todas as condições em que se propõem a contratar ou recrutar emigrantes, a localidade, emprego ou serviços a que os destinam e remuneração que lhes asseguram”⁴⁸. Essa disposição, contudo, não foi cumprida na grande maioria dos governos civis até 1896 – o que evidencia que, se havia um desejo de que o ordenamento administrativo garantisse a aplicação local das ordens dadas pelo “poder supremo” do MR, “os poderes locais possuíam, de fato, alguma autonomia no que tange à adaptação e ao cumprimento das ordens superiores recebidas”⁴⁹.

A portaria, que afirmava serem criminosos “os chamados engajadores desta emigração [clandestina]”⁵⁰, foi publicada menos de um ano depois do cônsul no Rio de Janeiro informar seus superiores sobre contratos celebrados entre governos das províncias do Brasil e agentes encarregados de promover a imigração para o país.

Um dia depois da assinatura da Lei Áurea, o representante da legação de Portugal no Rio de Janeiro, Nogueira Soares, alertou o governo em Lisboa para as prováveis consequências do fim da escravidão no Brasil. Para Soares, a abolição certamente levaria “o governo central e os governos provinciais” a redobram “os esforços que ultimamente têm empregado para introduzir operários agrícolas europeus”⁵¹. Para demonstrar a afirmação, o representante informou que o governo do Rio de Janeiro assinara um contrato com “um conhecido agente de imigração, o Sr. Fiorita, para introduzir na província 10 mil açorianos”⁵². Soares estava, então, persuadido de que “este e outros

⁴⁶ Artigo 219º do Código Administrativo aprovado pelo decreto de 17 de julho de 1886. *DG*. Lisboa, nº 161 de 21 de julho de 1886.

⁴⁷ Portaria de 12.03.1889. *DG*. Lisboa, nº 59, 14.03.1889.

⁴⁸ *Idem*.

⁴⁹ CATROGA, Fernando. *A geografia dos afetos pátrios*. As reformas político-administrativas (sécs. XIX-XX). Coimbra, Almedina: 2019, p. 234.

⁵⁰ Portaria de 12.03.1889. *DG*. Lisboa, nº 59, 14.03.1889.

⁵¹ Nogueira Soares, representante da Legação de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício encaminhado a José Vicente Barbosa du Bocage, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 14.05.1888. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., liv. 38, mc. 2843, proc. 690.

⁵² *Idem*.

agentes [...] [haveriam] de empregar toda a espécie de embustes para aliciar tão avultado número de emigrantes”⁵³.

Por isso, Soares recomendou a regulamentação das agências de emigração. A seu ver, era imperativo “que a nenhum indivíduo, sociedade ou companhia” fosse permitido “aliciar ou contratar colonos sem a prévia autorização do governo ou da competente autoridade administrativa”⁵⁴. A autorização deveria ser concedida somente “aos que prest[ass]em fiança idônea que responda pelo exato cumprimento das obrigações que contraíram para com os colonos”⁵⁵. A fiança só poderia ser levantada quando provassem “por um atestado do cônsul de Portugal, que efetivamente cumpriram essas obrigações”⁵⁶.

Fica evidente a preocupação com a imigração subvencionada, com a atuação das agências e com os acordos por elas celebrados com o governo brasileiro. De fato, conforme já mencionado, tanto o governo do estado de São Paulo, quanto o governo federal contrataram empresários que se responsabilizavam pelo engajamento e transporte de imigrantes europeus. Essas empresas, como a do Sr. Fiorita, cuja fama preocupava o representante da legação portuguesa, tiveram um papel de relevo na introdução de imigrantes de diversas nacionalidades no país. Comandadas por capitalistas com investimentos diversificados, elas possuíam capilaridade em regiões remotas da Europa e mantinham contatos com companhias de navegação para transportar italianos, alemães, austríacos, portugueses e espanhóis para São Paulo e outros estados brasileiros.

Ao citar o agente Fiorita, Soares referia-se à Agência Angelo Fiorita & Cia, “firma que, amparada em uma rede de agentes espalhados por toda a península italiana e em parte do império austríaco [...] foi responsável pela introdução da maior parte dos imigrantes subvencionados”⁵⁷. Segundo Paulo Cesar Gonçalves, Fiorita, cujos negócios relacionavam-se também com a exportação de café, fez grandes contratos com a Sociedade Promotora de Imigração e atuou em parceria com José Antunes dos Santos, agente cujas operações estavam centradas na Península Ibérica⁵⁸. Mas havia, ainda, outras empresas, como a do comerciante visconde de Figueiredo. Mencionado em novo ofício redigido por Nogueira Soares, o visconde havia combinado com o ministro da Agricultura

⁵³ Nogueira Soares, representante da Legação de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício encaminhado a José Vicente Barbosa du Bocage, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 14.05.1888. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., liv. 38, mc. 2843, proc. 690.

⁵⁴ Idem.

⁵⁵ Idem.

⁵⁶ Idem.

⁵⁷ GONÇALVES, Paulo Cesar. *Mercadores de braços: riqueza e acumulação na organização da emigração para o Novo Mundo*. São Paulo: Alameda, 2012, p. 428.

⁵⁸ Idem, p. 439.

do Brasil a introdução de 250 mil imigrantes, dos quais 40 mil seriam açorianos, já que, conforme garantia Soares, “os fazendeiros em geral preferem os colonos portugueses, especialmente, açorianos”⁵⁹.

A Agência Ângelo Fiorita & Cia foi assunto de outro ofício redigido pelo cônsul geral do Rio de Janeiro em 1895. Comunicando que “um tal de Fiorita contratou com o governo de São Paulo o engajamento de seis mil portugueses até o 31 de dezembro próximo”⁶⁰, o cônsul voltou a propor que se coibisse “a especulação dos engajadores que aliciam indivíduos de ambos os sexos e de todas as idades, em quaisquer circunstâncias”⁶¹. Lembrando que a “profissão de engajador, bastante rendosa” não estava devidamente regulada, julgava “da maior conveniência regular administrativamente o exercício de semelhante profissão”⁶², de modo que a atividade dos agentes pudesse ser “fiscalizada pela autoridade policial” e que essa pudesse “reconhecer prontamente quaisquer abusos e promover a sua punição pelo meio competente”⁶³.

A necessidade de regulamentar os engajadores e agentes tornar-se-ia mais patente com o surgimento de novas burlas em decorrência da instauração do sistema de imigração subvencionada no Brasil. Segundo informações fornecidas pelo encarregado de polícia do porto de Lisboa e pelo governador civil daquele distrito, os cônsules brasileiros autenticavam declarações de gratuidade de passagens, muito embora “os pobres emigrantes, quando capturados pela falta de documentos legais, confessavam haverem pago aos agentes das províncias, quantias [...] que, às vezes, excedem a importância das passagens pagas pelos contratantes às companhias de navegação”⁶⁴. Para o encarregado de polícia, era provável que os emigrantes sequer conhecessem o conteúdo desses recibos “por ignorarem ler e escrever”⁶⁵, razão pela qual as vantagens da gratuidade da passagem não passavam de “pura ficção” utilizada por “frios especuladores”⁶⁶ para iludir os emigrantes.

⁵⁹ Nogueira Soares, representante da Legação de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício encaminhado pelo a José Vicente Barbosa du Bocage, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 12.12.1888. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 39, mç. 2847, proc. 52.

⁶⁰ Cópia de ofício enviado pelo cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro ao ministro do Reino, João Franco, 24 de agosto de 1895. AHD/ Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 552.

⁶¹ Idem.

⁶² Idem.

⁶³ Idem.

⁶⁴ Cópia do ofício nº 118 do encarregado de polícia do porto de Lisboa ao governador civil de Lisboa, Eduardo José Segurado, 30.06.1891. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 40, mç. 2870, proc. 73.

⁶⁵ Idem.

⁶⁶ Eduardo José Segurado, governador civil de Lisboa. Ofício Confidencial a Lopo Vaz de Sampaio e Melo, ministro do Reino, 07.07.1891. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 40, mç. 2870, proc. 73.

Conforme ver-se-á mais adiante, parte da proposta de regulamentação das agências foi atendida em 1896, ano em que Hintze Ribeiro e João Franco foram acusados pela opinião pública de estimular a emigração e transformar o governo numa agência de passaportes devido a um incidente envolvendo a Companhia Metropolitana (CM) e o administrador do concelho de Figueira da Foz. Antes de examiná-lo, importa esclarecer que, segundo um ofício enviado pelo representante da legação portuguesa no Rio de Janeiro, visconde de Paço d'Arcos, fora assinado um contrato entre o governo federal e a CM para a introdução de um milhão de imigrantes no Brasil. O representante português alertou para a conveniência de se estudar esse novo contrato que tenderia a “despovoar a nossa terra de todas as pessoas válidas, acima dos 12 anos de idade”⁶⁷.

Com o contrato, assinado a 2 de agosto de 1892⁶⁸, o governo federal punha em prática a intenção de financiar a imigração, conforme estabelecido pela Lei Glicério. Pelo contrato, a CM, localizada no Rio de Janeiro e presidida por Carlos Augusto de Miranda Jordão⁶⁹, ficaria obrigada a transportar entre cinquenta e cem mil imigrantes de diferentes nacionalidades por ano, num total de um milhão pelos dez anos subsequentes. Pelos termos estipulados, noventa por cento dos imigrantes introduzidos deveriam ser constituídos por famílias agrícolas. A configuração das famílias poderia variar, mas era obrigatória a existência de ao menos um membro apto para o trabalho. O contrato estabelecia, também, os valores a serem pagos pelo governo por cada imigrante transportado pela CM e determinava a preferência pelo desembarque nos portos de Recife, Bahia e Vitória. Com isso, o governo brasileiro procurava evitar a concentração de europeus apenas nas regiões Sul e Sudeste⁷⁰.

O desiderato do governo não foi atingido. Antes que a CM transportasse o número de trabalhadores acordado, uma nova orientação da política imigratória foi adotada pelo presidente Prudente de Moraes, que repassou o contrato para o governo da Bahia. O fato, que marcou, ao menos provisoriamente, “o fim da intervenção do governo republicano

⁶⁷ Ofício encaminhado pelo representante da legação de Portugal no Rio de Janeiro ao Ministro dos Negócios Estrangeiros, 22 de agosto de 1892. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 42, mc. 2873, proc. 746.

⁶⁸ “Contrato de Imigração”, assinado a 2 de agosto de 1892. *Jornal do Comércio*, 08.1892. Loc. Cit.

⁶⁹ Sobre a Companhia Metropolitana, ver a nota de rodapé nº 75 do artigo: GONÇALVES, Paulo Cesar. Escravos e imigrantes são o que importam: fornecimento e controle da mão de obra para a economia agroexportadora Oitocentista. *Almanack*. Guarulhos, nº 17, 2017, pp. 307-361, p. 336.

⁷⁰ GONÇALVES, Paulo Cesar. Op. Cit., p. 336.

nos serviços de introdução de imigrantes, ratificando sua descentralização”⁷¹, foi comunicado ao governo português pelo cônsul de Portugal na Bahia.

No ofício, enviado no dia 8 de abril de 1896, Joaquim Baptista Moreira referiu o “importante assunto dos braços substituídos aos do elemento servil”⁷² e informou ao ministro dos Negócios Estrangeiros, Luís Maria Augusto Pinto de Soveral, que o governo baiano pretendia atrair trabalhadores latinos e alemães, tendo preferência por espanhóis e portugueses e, dentre estes, por açorianos e madeirenses. Por isso, julgava dever-se prevenir as autoridades que a época mais conveniente à emigração para aquele estado eram os meses entre maio e setembro, quando o clima era mais ameno⁷³. Moreira recomendou ainda que as autoridades do local de embarque dos emigrantes conferissem os contratos assinados com a CM e observassem se constava a cláusula que responsabilizava os contratantes a repatriarem os indivíduos incapazes de cumprir com as obrigações estipuladas.

Depois de afirmar que não considerava legítima a repressão da emigração de qualquer indivíduo que necessitasse melhorar de sorte, o cônsul encerrou o ofício chamando a atenção do governo de Lisboa para a importância dos cuidados com as condições de transporte. A seu ver, era importante que fossem asseguradas as “garantias em prol dos nossos compatriotas, a fim de que em semelhante negócio não se imponha o fato, nem mesmo a crença, de substituição da escravatura negra pela branca”⁷⁴. Fica evidente aqui a preocupação de Joaquim Baptista Moreira com o *status* dos portugueses no Brasil e com uma possível associação de seus conterrâneos aos africanos transportados ao país como escravizados. Tal preocupação, contudo, foi insuficiente para evitar, na imprensa portuguesa, a repercussão negativa de uma possível atuação da CM no país.

Agindo em concordância com a circular do MR⁷⁵, o governador civil de Coimbra emitiu as instruções relativas aos contratos com a CM aos seus subordinados. No entanto, o administrador do concelho de Figueira da Foz, Augusto Forjaz, publicou um edital que repercutiu negativamente na opinião pública, tendo sido divulgado no jornal *O Correio da Noite*, juntamente com uma árdua crítica ao governo. No edital, lê-se que: “tendo o

⁷¹ GONÇALVES, Paulo Cesar. Procuram-se braços para a lavoura: imigrantes e retirantes na economia cafeeira paulista no final do Oitocentos. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 34, nº 67, pp. 283-308, p. 292.

⁷² Joaquim Baptista Moreira, cônsul de Portugal na Bahia. Ofício encaminhado a Luís Maria Augusto Pinto de Soveral, ministro dos Negócios Estrangeiros. Salvador, 08.04.1896. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 48, mc. 2886, proc. 52.

⁷³ *Idem*.

⁷⁴ *Idem*.

⁷⁵ Circular do MR, 28.04.1896. Loc. Cit.

estado da Bahia efetuado um contrato com a CM do Rio de Janeiro para a introdução de 25 mil emigrantes, de origem latina e alemã, são preferidos os portugueses” e que “a quadra que mais lhes convém aproveitar é a de maio a setembro, visto que durante o verão, sempre rigoroso de outubro a março, se manifestam as febres de mau caráter, sobretudo a amarela”⁷⁶. Segundo o edital, informações suplementares poderiam ser fornecidas na administração do concelho.

O texto deu margem à compreensão de que o governo incentivava a emigração rumo ao Brasil e gerou críticas com a alegação de que a administração pública de Coimbra se transformara numa agência de emigrantes. Segundo *O Correio da Noite*, justamente quando a emigração “se alastra[va] como um incêndio”⁷⁷ e ameaçava a agricultura, a indústria e o comércio, uma autoridade mandara afixar editais e dizer aos “fregueses que se lhe oferecem passagens para o Brasil”⁷⁸. Para o jornal, a função do governador era inibir a emigração com “o uso de todos os processos legítimos, de caráter moral”, num momento em que “aos centos, aos milhares, seduzidos pelas promessas dos engajadores, desvairados por mil fantasias de ambição, fogem para o Brasil habitantes do Minho, do Douro, da Beira, chegando a emigração ao ponto de ser preciso chamar da Galícia, para os serviços agrícolas, bandos de trabalhadores”⁷⁹.

O episódio foi usado para colocar os proprietários de terras do Centro-Norte do país contra o governo, que tinha João Franco à frente do MR: “Com este governo não há nada que admirar. As arbitrariedades e violências dos seus agentes, desde o bando policial de Lisboa até o mais humilde administrador sertanejo, não surpreendem”⁸⁰. Em resposta, Augusto Forjaz foi substituído, muito embora tenha se defendido com o argumento de que não ficara claro na circular que os avisos sobre as condições de emigração para a Bahia deveriam ser feitos individualmente, no momento em que os interessados solicitassem passaporte para aquele destino.

A sequência desses acontecimentos mostrou-se precipitada, já que o contrato firmado entre o governo da Bahia e a CM foi rompido depois que o governo federal autorizou a liberação de oito mil e quinhentos contos de réis para indenizar a CM pela

⁷⁶ Augusto Eugenio Pereira Forjaz de Sampaio Pimentel, administrador do concelho de Figueira da Foz. Edital 05.05.1896. *Correio da Noite*. Lisboa, 23.05.1896. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 48, mc. 2886, proc. 52.

⁷⁷ “Por determinação superior”. *Correio da Noite*. Lisboa, 23.05.1896. Loc. Cit.

⁷⁸ Idem.

⁷⁹ Idem.

⁸⁰ Idem.

quebra do contrato⁸¹. No entanto, os desdobramentos do edital demonstram a forma negativa como a emigração era vista num momento de crise econômica. Os incentivos concedidos pelo governo brasileiro à partida de um grande número de indivíduos eram condenados pela opinião pública lusitana, que reforçava que o fenômeno emigratório roubava trabalhadores à agricultura.

5.1.2 Crise econômica, emigração clandestina e os clamores contra a falta de braços

Como referido, a década de 1890 iniciou-se em Portugal com uma crise a um só tempo política e econômica. A crise do sistema liberal, longe de ser uma especificidade lusa, foi potencializada em Portugal pelo ultimato britânico, que pôs em causa a legitimidade do regime. O fracasso da efetivação do ‘mapa cor-de-rosa’ gerou uma onda de protestos patrióticos. Na sequência da renúncia dos progressistas, os regeneradores tampouco fizeram frente à exigência inglesa pela retirada das forças portuguesas do Noroeste moçambicano. A partir daí “tudo é posto em causa”⁸², inclusive o rotativismo partidário e a paz regeneradora. Quando, em janeiro de 1891, “o derrube da monarquia passou a constituir uma hipótese credível”⁸³, a resposta foi o “fechamento defensivo do sistema”⁸⁴ e não uma reforma democratizante capaz de canalizar a vontade de participação alimentada por uma população urbana crescente.

A crise econômica e financeira, considerada global e multifacetada por Maria Fernanda Rollo⁸⁵, prendia-se à situação em que o fontismo deixara o país, já que as obras de melhoramentos materiais recorreram ao “constante aumento da dívida pública interna e externa e ao défice orçamental”⁸⁶. O “tecido produtivo nacional”, por sua vez, continuou a “contar essencialmente com a atividade agrícola”⁸⁷, de modo que o modelo de desenvolvimento estava fadado a gerar uma balança comercial deficitária. Segundo Fernando Rosas, os limites do “modelo econômico liberal da Regeneração” foram evidenciados nos anos 1890-1891, quando o mundo foi abatido por uma crise financeira

⁸¹ Decreto nº 2.340, de 14.09.1896. *Coleção de Leis do Brasil* – 1896, vol. 1 parte II.

⁸² ROSAS, Fernando. *A Primeira República: como venceu e porque se perdeu* (1910-1926). Lisboa: Bertrand Editora, 2018, p. 23.

⁸³ Idem, p. 28.

⁸⁴ Idem, p. 29.

⁸⁵ ROLLO, Maria Fernanda. Da insustentabilidade do modelo à crise do sistema. In: ROSAS, Fernando e ROLLO, Maria Fernanda (orgs.). *História da Primeira República Portuguesa*. Lisboa: Tinta da China, 2009, pp. 27-42, p. 27.

⁸⁶ Idem, p. 31.

⁸⁷ Idem, p. 33.

e Portugal se viu às voltas com “a perda de mercados agrícolas de exportação, o bloqueio do financiamento externo, a fuga de capitais, a suspensão do envio de remessas dos emigrantes no Brasil, o agravamento do déficit comercial e da dívida externa e, sobretudo, a inexistência de divisas para os solver”⁸⁸.

De tudo isso, resultou o desequilíbrio da balança de pagamentos, a dificuldade de honrar as dívidas e acudir bancos e empresas próximos da falência⁸⁹. Segundo Conceição Andrade Martins, entre 1889 e 1899 observou-se também a queda do PIB, o decréscimo da produção industrial, o aumento dos preços e a retração do consumo. Por isso, para Martins, a crise finissecular, “apresenta-se, de fato, como uma crise mais geral, econômica (agrícola, comercial, industrial), laboral, monetária, política e até moral”⁹⁰.

Não é mera coincidência que a crise portuguesa tenha eclodido justamente quando o Brasil vivia a desvalorização da sua moeda. Como afirma Rui Ramos, para se compreender a economia portuguesa da segunda metade do século XIX, há que enquadrá-la num sistema mundial em que “o déficit comercial era financiado pelos capitais enviados por emigrantes portugueses”⁹¹ radicados no Brasil. Esses capitais “chegavam sob a forma de letras de câmbio sobre a praça de Londres”, onde criavam um excedente de crédito que “permitia ao país [Portugal] equilibrar a balança de pagamentos”⁹².

Por isso, ainda segundo Ramos, observa-se um paralelismo entre os câmbios português e brasileiro. Em 1891, a instabilidade política do Brasil e as emissões descontroladas de papel-moeda na crise do encilhamento levaram à desvalorização cambial brasileira, que desencorajou o envio de dinheiro pelos emigrantes, afetou a balança de pagamentos portuguesa e ocasionou o aumento da dívida pública em Portugal. A importância das remessas ficou ainda mais evidente quando, durante a Revolta da Armada, um navio de guerra português concedeu asilo a 493 revoltosos brasileiros, o que ocasionou a ruptura das relações diplomáticas entre os dois países entre maio de 1894 e maio de 1895. Ao longo desse ano, foram interrompidas as atividades da Agência Financeira do Rio de Janeiro, por onde era enviada parte significativa das remessas.

⁸⁸ ROSAS, Fernando. *A Primeira República: como venceu e porque se perdeu (1910-1926)*. Lisboa: Bertrand Editora, 2018, p. 39.

⁸⁹ CABRAL, Manuel Villaverde. *Portugal na alvorada do século XX*. Lisboa: Regra do Jogo, 1979.

⁹⁰ MARTINS, Conceição Andrade. Trabalho e condições de vida em Portugal (1850-1913). *Análise Social*. Lisboa, vol. XXXII (142), 1997, pp. 483-535, p. 517.

⁹¹ RAMOS, Rui. *A Segunda Fundação (1890-1926)* – vol. 6 da coleção: MATTOSO, José (dir.), *História de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1994, p. 132.

⁹² Idem, p. 133.

Nesse contexto de aumento da dívida externa, a perda de competitividade dos produtos agrícolas portugueses agravou a situação dos cofres públicos lusitanos. No fim da década de 1880, os frutos e o azeite perderam mercado devido à concorrência italiana e espanhola, a produção cerealífera foi afetada pelos preços mais competitivos do trigo americano e o vinho, cuja produção crescera quando as vinhas francesas foram atacadas pela praga da filoxera⁹³, viu uma queda nas suas exportações tão logo a viticultura francesa se recuperou. Ainda com relação à produção vinícola, esta seria ainda afetada no início dos anos 1890 pela disseminação de pragas, razão pela qual parte do mercado brasileiro também se perdeu (vide cap. 6).

Perante as dificuldades enfrentadas pelo setor agrícola, cresceram as pressões para que o Estado assumisse um papel interventor. Como bem resumiu Fernando Rosas, os agrários do Sul demandaram “reserva do mercado interno para o trigo nacional”, os vinhateiros pediram a exclusividade do mercado colonial e “ambos, senhores do pão e do vinho” passaram a exigir “medidas várias de protecionismo ou de intervenção estadual visando a contenção salarial e o fomento da produção e do lucro agrícola sem alteração [...] das estruturas fundiárias tradicionais”⁹⁴. No âmbito dessas reivindicações, exigiam-se providências contra a emigração como forma de evitar o aumento dos salários decorrente do êxodo crescente de uma população empobrecida.

A crise econômica em Portugal, somada aos incentivos dados pelo governo brasileiro à imigração resultaram num aumento da emigração, verificado nos dois primeiros anos da década de 1890 e no alcance de um novo recorde em 1895⁹⁵. Juntamente com a emigração legal, cresceu também o fluxo clandestino devido às novas exigências estipuladas pela lei do recrutamento de 1887, modificada em 1891. Com elas, o gargalo estreitou-se e as medidas adotadas pela Regeneração mostraram-se insuficientes para assegurar o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração e conter as saídas ao arrepio das leis vigentes.

Segundo Isilda Braga Monteiro, a nova lei do recrutamento resultou de uma proposta feita pelo governo, que acatou vozes que, desde a década de 1860, pediam a

⁹³ Inseto que se desenvolve na vinha e que, no último quartel do século XIX, se constituiu como praga que devastou a vitivinicultura de diferentes regiões do planeta.

⁹⁴ ROSAS, Fernando. *A Primeira República: como venceu e porque se perdeu (1910-1926)*. Lisboa: Bertrand Editora, 2018, p. 41.

⁹⁵ Segundo Eulália Maria Lahmeyer Lobo, “o número excepcionalmente elevado de emigrantes em 1891 deve decorrer do auge da crise em Portugal, e o de 1896 do declínio forçado por causa da Revolta da Armada (1893) e do corte das relações diplomáticas entre Brasil e Portugal, de março de 1894 a março de 1895, quando recomeça a crescer a emigração acumulada nesses anos” (LOBO, Eulália Maria L. *Imigração portuguesa no Brasil*. São Paulo: Hucitec, 2001, p. 22).

isenção do serviço militar para os filhos de lavradores para acabar com o que se julgava ser uma causa da emigração: a aversão ao serviço militar. A lei instituiu o “caráter pessoal e obrigatório do serviço militar, pondo fim às remissões e substituições”⁹⁶, mas estabeleceu a possibilidade de adiamento do serviço. Pelo artigo 40º da lei, os mancebos que provassem ser “indispensáveis à direção de casa de lavoura, ou de empresa ou estabelecimento industrial ou comercial”⁹⁷ poderiam requisitar o adiamento do serviço por até três anos consecutivos. O artigo 89º da lei estabeleceu, ainda, uma caução no valor de 500\$000 réis aos rapazes de 14 a 21 anos que impetrassem passaporte⁹⁸.

A possibilidade de adiar o pagamento do ‘imposto de sangue’ foi insuficiente para travar a emigração, que aumentou consideravelmente em 1888. Além disso, a taxa exigida aos mancebos que almejassem obter passaporte foi vista pelas autoridades locais como um incentivo à emigração clandestina. De fato, se a aversão ao serviço militar não é suficiente para justificar o fenômeno emigratório, as exigências impostas à obtenção de passaportes por rapazes de 14 a 21 anos ajudam a explicar o recurso à clandestinidade⁹⁹. Esse aspecto foi reiteradamente observado pelas autoridades locais, até que pelo decreto de 29 de outubro de 1891 as remissões a dinheiro foram repostas e a taxa para concessão de passaportes a mancebos entre 14 e 21 anos caiu para 250\$000¹⁰⁰. O decreto manteve a possibilidade de adiamento para filhos de lavradores, comerciantes ou industriais que provassem ser indispensáveis ao serviço. Ainda assim, a lei do recrutamento continuou a ser responsabilizada pela crescente emigração clandestina que se fazia com falsos passaportes, passaportes legais obtidos ilegalmente ou pelos portos da Galícia.

⁹⁶ Ver: MONTEIRO, Isilda Braga da Costa. A emigração para o Brasil e a fuga ao recrutamento militar – uma questão em debate na segunda metade do século XIX. In: SOUSA, Fernando et al (orgs.). *A emigração portuguesa para o Brasil*. Porto: CEPESE e Edições Afrontamento, 2007, p. 385-400, p. 392.

⁹⁷ Alínea 4ª do artigo 40º da lei de 12 de setembro de 1887. *DG*, Lisboa, nº 219 de 30 de setembro de 1887.

⁹⁸ Pelo artigo 89º da Lei de 12 de setembro de 1887: “A nenhum maior de quatorze anos se concederá passaporte para país estrangeiro sem que preste a caução de 500\$000 réis em dinheiro, ou por meio de hipoteca especial, devidamente registrada, enquanto estiver sujeito ao serviço militar efetivo, e quando esteja obrigado ao da reserva poderá substituir esta caução por fiador idôneo que se responsabilize por igual quantia”. Lei de 12 de setembro de 1887, *Diário do Governo*, Lisboa, nº 219 de 30 de setembro de 1887.

⁹⁹ De acordo com Joaquim da Costa Leite, muito embora não se deva “identificar, exclusivamente, a emigração clandestina com a emigração de mancebos e recrutas”, também não se pode negar que “os valores das fianças foram sempre muito mais elevados do que a própria viagem “Ainda de acordo com Leite, “era justamente dessas elevadas quantias que provinha a conjugação de necessidade e oportunidade que tornava viável a rede de emigração clandestina” (LEITE, Joaquim da Costa. *Emigração portuguesa: a lei e os números (1855-1914)*. *Análise Social*. Lisboa, vol. XXIII (97), 1987, 463-480, p. 468).

¹⁰⁰ Pelo artigo 121º do decreto de 29 de outubro de 1891, “a nenhum maior de quatorze anos que esteja sujeito ao serviço militar efetivo se poderá conceder passaporte para fora do continente do reino, ilhas adjacentes e possessões ultramarinas sem que preste a caução de 250\$000 réis ou hipoteca especial pela mesma quantia e devidamente registrada”. *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*, livro 1891.

Os efeitos da elevada caução foram apontados pelo visconde de Nossa Senhora das Mercês, governador civil de Angra do Heroísmo. O visconde responsabilizou “a repugnância à vida militar” que recrudescera “depois da vigência da nova lei do recrutamento”¹⁰¹. Nas suas palavras, esta lei “concorre poderosamente para que, por todos os meios e a troco dos maiores sacrifícios, [muitos portugueses] abandonem a pátria e o lar doméstico e emigrem para o Império do Brasil”¹⁰².

O governador prosseguiu lembrando as dificuldades que se impunham à rigorosa fiscalização do litoral do arquipélago dos Açores, acrescidas depois que, em decorrência da abolição dos passaportes de interior, se tornara livre o trânsito entre as diversas ilhas e o continente. Aos olhos do governador, a repressão da clandestinidade seria impossível enquanto não se adotassem “providências para restringir, nos Açores, o livre trânsito de passageiros, obrigando-os, por exemplo, a munirem-se de um documento qualquer, em presença do qual as autoridades das localidades onde eles se achem possam obstar o seu transporte para país estrangeiro”¹⁰³.

O aumento da emigração clandestina de mancebos após a promulgação da lei de 1887 foi comunicado ao MR também pelo governador civil do Funchal, que encaminhou a cópia de uma informação a ele endereçada pelo presidente da Junta de Inspeção do Funchal. O presidente solicitou um novo prazo para que os mancebos do concelho de Sant’Anna, sujeitos ao recrutamento do ano de 1888, solicitassem a guia de inspeção¹⁰⁴, “porque se sabe que todos [os mancebos] emigraram clandestinamente”¹⁰⁵. Para o governador do Funchal, o fato corroborava a opinião há tempos defendida: a de que eram imprescindíveis “medidas enérgicas tendentes a obstar a emigração clandestina”¹⁰⁶ que se praticava naquele distrito, sendo a mais relevante e urgente delas o estacionamento de um vapor que acompanhasse os navios que transportavam passageiros até o momento em que estivessem suficientemente distantes da costa.

Não era apenas pelo litoral dos Açores que os mancebos escapavam clandestinamente. No continente, as autoridades da região centro-norte do país

¹⁰¹ Visconde de Nossa Senhora das Mercês, governador civil substituto de Angra do Heroísmo. Ofício ao ministro do Reino, José Luciano de Castro. Angra do Heroísmo, 17.11.1888. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 38, mç. 2846, proc. 1165.

¹⁰² Idem.

¹⁰³ Idem.

¹⁰⁴ Ofício encaminhado pelo presidente da Junta de Inspeção do Distrito do Funchal, ao governador civil do Funchal, 15.10.1888. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 38, mç. 2842, proc. 337.

¹⁰⁵ Idem.

¹⁰⁶ Governador civil do Funchal. Ofício encaminhado a José Luciano de Castro, ministro do Reino, 02.11.1888. Loc. Cit.

externavam preocupação com as consequências da nova lei do recrutamento devido à facilidade com que se emigrava clandestinamente pela Galícia. Em março de 1888, o governador civil de Braga comunicou ao ministro do Reino que “a lei de 12 de setembro do ano passado, não permitindo que aos maiores de 14 anos se conceda passaporte sem que prestem caução de 500\$000 em dinheiro [...] tem dado lugar a que a emigração clandestina [...] assuma no presente assombrosas proporções”¹⁰⁷.

De acordo com o governador, eram frequentemente detidos nas linhas férreas do Minho “inúmeros passageiros que se propunham a emigrar por Vigo sem os necessários documentos legais [...] por se acharem sujeitos ao serviço do recrutamento e não poderem prestar a caução a que se refere o artigo 89º da citada lei”¹⁰⁸. O governador denunciou, ainda, o embarque clandestino de 33 indivíduos no vapor ‘Neva’, que estava para sair por Vigo. Algumas semanas depois, afirmou que, dos 33 clandestinos, dois haviam sido detidos no porto de Lisboa por não apresentarem passaporte. Por não ser possível prender indivíduos embarcados em navios e portos estrangeiros, os outros 31 mancebos possivelmente lograram seguir para o Brasil. Indignado, o governador assegurou que fatos semelhantes se repetiam em “todos os vapores que saem do porto de Vigo”, produzindo consideráveis prejuízos aos serviços do recrutamento uma vez que emigravam clandestinamente “contingentes quase inteiros”¹⁰⁹.

O receio com o aumento da emigração clandestina, via Galícia, de mancebos sujeitos à nova lei do recrutamento foi transmitido ao governador civil de Aveiro, em 1888, pelo administrador do concelho de Arouca, António Teixeira Brandão de Vasconcellos. Em seu ofício, Vasconcellos afirmou ser “bastante sensível” a evasão de mancebos para o Império do Brasil “furtando-se à vigilância das autoridades, pois que não procura[va]m os meios legais para obterem o passaporte”¹¹⁰. Ainda segundo o administrador, Valença e Vigo serviam de refúgio à emigração daqueles que não se podiam munir de passaporte. Reconhecendo que “já de há muito eram conhecidos esses efeitos”, Vasconcellos ponderava que devido “à última lei do recrutamento”, a evasão

¹⁰⁷ Governador civil de Braga. Ofício a José Luciano de Castro, ministro do Reino. Braga, 12.03.1888. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 38, mç. 2842, proc. 337.

¹⁰⁸ Idem.

¹⁰⁹ Governador civil de Braga. Ofício a José Luciano de Castro, ministro do Reino. Braga, 28.03.1888. Loc. Cit.

¹¹⁰ António Teixeira Brandão de Vasconcellos, administrador do concelho de Arouca. Cópia do ofício encaminhado ao governador civil de Aveiro, 21.02.1888. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 38, mç. 2842, proc. 315.

crescia “admiravelmente” e iria progredir “se o governo de Sua Majestade não tomasse providências enérgicas a esse respeito”¹¹¹.

No dia 5 de março de 1888, as ponderações de Vasconcellos foram encaminhadas ao ministro do Reino pelo governador civil de Aveiro, juntamente com o ofício no qual o governador reforçava as palavras de seu subordinado afirmando que a mesma situação se verificava em todos os concelhos do distrito. Também de acordo com o governador, se era verdade que “este mal era já antigo”¹¹², não se podia negar que “recrudescer depois da vigência da nova lei sobre as fianças”¹¹³. Por isso, “a emigração lícita diminuiu consideravelmente, mas a ilícita aumentou de maneira muito notável”¹¹⁴.

Alguns meses depois, o governador civil de Coimbra denunciou a facilidade com que os mancebos sujeitos à lei de 1887 emigravam pelos portos galegos. A emigração clandestina teria aumentado “depois que foram apurados pela junta revisora os mancebos que [havia] de entrar no sorteio para o recenseamento militar”¹¹⁵ daquele ano. O governador afirmou receber pedidos para que se evitasse essa “verdadeira debandada”¹¹⁶, à qual não podia dar remédio já que se fazia pelo porto de Vigo.

A forma como se efetuava a emigração clandestina pelo porto de Vigo foi esclarecida em cartas anônimas recebidas pelo governador civil do Porto e encaminhadas ao ministro do Reino¹¹⁷. Segundo o ‘Bom Agricultor’ e outro autor não identificado¹¹⁸, um indivíduo chamado António Rangel, proprietário de um “escritório e agência da Companhia do Pacífico”¹¹⁹ na cidade do Porto, tratava da emigração para o Brasil de rapazes sujeitos à nova lei do recrutamento. Rangel possuía agentes em todas as terras do reino e tinha um acordo com outro indivíduo, de nome José Francisco Portugal Marreca, encarregado de conduzir os mancebos à Galícia. A travessia da fronteira era feita durante a noite, com a conivência de guardas fiscais. Na Galícia, os rapazes eram encaminhados

¹¹¹ António Teixeira Brandão de Vasconcellos, administrador do concelho de Arouca. Cópia do ofício encaminhado ao governador civil de Aveiro, 21.02.1888. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 38, mç. 2842, proc. 315.

¹¹² Manoel Firmino, governador civil de Aveiro. Ofício encaminhado a José Luciano de Castro, ministro do Reino. Aveiro, 05.03.1888. Loc. Cit.

¹¹³ Idem.

¹¹⁴ Idem.

¹¹⁵ Governador civil de Coimbra. Ofício encaminhado a José Luciano de Castro, ministro do Reino. Coimbra, 07.11.1888. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 38, mç. 2842, proc. 305.

¹¹⁶ Idem.

¹¹⁷ Governador civil do Porto. Ofício encaminhado a José Luciano de Castro, ministro do Reino. Porto, 10.03.1888. Loc. Cit.

¹¹⁸ Há uma grande semelhança nas informações de ambas as cartas, possivelmente redigidas pela mesma pessoa.

¹¹⁹ Bom Agricultor, 10.12.1888. Loc. Cit.

a agentes que os faziam embarcar, às vezes com passaportes galegos, outras vezes sem qualquer documento, nos navios da Companhia¹²⁰.

O governador do Porto, sugeriu, então, que para pôr fim a este “lamentável tráfico”¹²¹, era necessária uma fiscalização rigorosa nos portos do Brasil para que fossem repatriados os portugueses desembarcados sem passaporte. Chama a atenção que o governador não diz ter tomado qualquer medida para confirmar as informações e interromper a atuação do agente, cujo nome foi mencionado em ambas as denúncias, tendo apenas transferido a responsabilidade para os agentes consulares no Brasil.

A mudança na lei do recrutamento, em 1891, foi insuficiente para reduzir o fluxo clandestino e tranquilizar os proprietários rurais. Em dezembro daquele mesmo ano, o presidente da Câmara Municipal de Gondomar encaminhou ao governador civil do Porto uma representação na qual lamentava “que os munícipes abandona[va]m em massa a terra que lhes foi berço” para “procurar na emigração o remédio para o mal que os oprime”¹²². Segundo o presidente, esse mal era para uns a miséria, para outros o recrutamento militar: “a miséria, Senhor, sofre-a resignadamente o povo na sua maioria, mas para fugir à imposição do serviço militar, que representa a maior das desgraças” a população não hesitaria a “sujeitar-se a todos os sacrifícios”¹²³.

Essa fuga mostrava-se nefasta “num momento em que tão necessário se torna o concurso de todo o trabalhador útil”¹²⁴. O presidente prosseguiu em tom dramático: “a emigração, na escala em que atualmente se efetua, representa a ruína de Portugal, porque lhe rouba aos milhares, os braços mais robustos”¹²⁵. Por isso, parecia-lhe “necessário e inadiável” o combate à emigração “não só por humanidade para com os que partem, mas também, e principalmente, para a existência dos que ficam”¹²⁶. Para tanto, julgava fundamental rever a lei do recrutamento e “acabar com a obrigação do serviço militar”¹²⁷.

A seu ver, a lei era inútil porque só “não emigra quem não quer. [...] Com documentos ou sem eles, conseguem embarcar a troco de uma quantia relativamente pequena todos aqueles que o desejam”¹²⁸. Antecipando-se a uma possível volta das

¹²⁰ Carta anônima, 02.03.1888. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 38, mç. 2842, proc. 305.

¹²¹ Governador civil do Porto. Ofício encaminhado a José Luciano de Castro, ministro do Reino. Porto, 10.03.1888. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 38, mç. 2842, proc. 305.

¹²² Representação do Presidente da Câmara Municipal de Gondomar, 10.12.1891. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 41, mç. 2868, proc. 801.

¹²³ Idem.

¹²⁴ Idem.

¹²⁵ Idem.

¹²⁶ Idem.

¹²⁷ Idem.

¹²⁸ Idem.

substituições, o presidente alertou que as dificuldades em encontrar substitutos e os altos valores exigidos levariam a grande maioria a recorrer à emigração. A seu ver, ficaria “o trabalho nacional sem braços, o exército sem soldados e o tesouro sem dinheiro”¹²⁹.

Avaliação semelhante foi feita pelo governador civil de Vila Real, Luís Augusto Lobato, que chamou a atenção para a crescente emigração clandestina que se fazia pelo porto de Vigo e que, a seu ver, tendia “a aumentar consideravelmente, principalmente pelas maiores despesas a que estão sujeitos os emigrantes em face da última legislação com respeito ao recrutamento”¹³⁰. Afirmando ter recebido inúmeras cartas anônimas que denunciavam a facilidade com que os mancebos emigravam clandestinamente, Lobato pedia providências que obstassem esses abusos.

A mesma reivindicação foi feita pelo governador civil de Viana do Castelo¹³¹, Gonçalo Meneses, que afirmou serem inúmeros os pedidos feitos tanto por governadores de outros distritos quanto pelos administradores seus subordinados para que fossem capturados mancebos que emigravam pelos portos da Galícia. Buscando se eximir da responsabilidade de governar um distrito fronteiriço que servia de passagem aos clandestinos, Meneses sugeriu que, devido à facilidade da travessia e à impossibilidade de as autoridades locais impedirem-na, o melhor seria que a captura dos clandestinos se fizesse nos portos de embarque, o que demandaria maior “vigilância da parte dos empregados consulares”¹³². Por isso, o governador propôs que se fizessem novas recomendações para que os funcionários dos consulados empregassem “todo o seu auxílio junto às autoridades policiais das localidades para que sejam capturados os emigrantes clandestinos por ocasião do seu transporte para bordo dos paquetes”¹³³.

No mesmo ofício, Gonçalo Meneses propôs ainda a modificação do regulamento de polícia de 7 de abril de 1863 na sua parte penal, pois, a seu ver, a “simples multa do artigo 26º, aplicável aos emigrantes em processo correcional”¹³⁴, não era suficiente. Isso porque “os delinquentes capturados e apresentados em juízo”¹³⁵ não compareciam ao

¹²⁹ Representação do Presidente da Câmara Municipal de Gondomar, 10.12.1891. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 41, mç. 2868, proc. 801.

¹³⁰ Luís Augusto Lobato, governador civil de Vila Real. Ofício encaminhado a João Franco, ministro do Reino. Vila Real, 28.07.1893. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 40, mç. 2876, proc. 137.

¹³¹ Gonçalo Pereira da Silva de Sousa e Meneses, governador civil de Viana do Castelo. Ofício encaminhado a António Cândido, ministro do Reino. Viana do Castelo, 06.02.1891. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 41, mç. 2863, proc. 103.

¹³² Idem.

¹³³ Idem

¹³⁴ Idem.

¹³⁵ Idem.

juízo por já terem escapado pela Galícia. Seria, assim, desejável que o juízo de emigrantes e agentes ocorresse em ato contínuo.

Do que ficou dito até aqui, é evidente que o aumento da emigração clandestina no fim da década de 1880, somado à crise agrícola do início dos anos 1890, levou a um clamor por medidas capazes, ao menos, de frear as saídas ilegais de rapazes sujeitos ao recrutamento. Para tanto, era necessário modificar a lei do recrutamento e dificultar o embarque nos portos da Espanha. Nesse sentido, o cônsul de Portugal em Vigo foi inúmeras vezes cobrado.

Alegando impossibilidade de evitar toda a emigração de portugueses devido à falta de colaboração das autoridades espanholas, o cônsul repassava a responsabilidade para as autoridades dos concelhos fronteiriços de Caminha, Vila Nova de Cerveira, Valença e Monção. Tais autoridades poderiam “prestar um grande serviço contra a emigração clandestina detendo os mancebos portugueses que pelo caminho de ferro ou em carros se dirigissem para a Galícia, acompanhados sempre de algum dos bem conhecidos engajadores”¹³⁶. Ainda segundo o cônsul, era provável que, depois da detenção, os mancebos declarassem o destino e que, revistados, fossem encontradas as cartas de recomendação com que iam munidos ao Brasil.

Evidentemente, o ‘empurra-empurra’ de responsabilidades dos administradores concelhios para o cônsul em Vigo, deste para as autoridades espanholas e de volta para os administradores dos concelhos fronteiriços e até para cônsules portugueses no Brasil, não resolvia a questão e era aproveitado pelos agentes da emigração clandestina, que acabavam impunes. Dadas as dificuldades em combater os embarques ilegais feitos nos portos espanhóis, o governo de João Franco criou uma polícia especial para reprimir a emigração clandestina. No entanto, não era apenas a travessia da fronteira espanhola que preocupava o governo, dado que uma outra brecha legal possibilitava a emigração de indivíduos que não atendiam os critérios legais.

Conforme discutido no capítulo 4, o regulamento de 7 de abril de 1863 estabeleceu exigências específicas para emigrantes, tais como a apresentação do contrato de locação de serviços ou o comprovante de pagamento da passagem. Além disso, pelo parágrafo único do artigo 10º, os impetrantes de passaporte que não almejassem emigrar poderiam obter o documento mediante comprovação da identidade por abonador idôneo. Perante o já observado descompasso entre os processos de categorização e identificação dos

¹³⁶ Cônsul de Portugal em Vigo. Ofício a José Luciano de Castro, ministro do Reino. Vigo, 28.03.1888. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 38, mc. 2842, proc. 361.

indivíduos, não era impossível, a quem pretendia emigrar, ocultar as reais intenções e recorrer ao parágrafo único do artigo 10º. No entanto, se o impetrante fosse menor de 25 anos, precisava que o abonador confirmasse uma falsa idade. Para isso, formou-se uma indústria de abonadores que confirmavam identidades de pessoas desconhecidas.

O governador civil de Viseu procurou chamar a atenção do MR para as burlas na obtenção de passaportes com abonadores de falsas identidades. Em 1893, o governador encaminhou uma participação feita pelo presidente da Câmara de Cinfães denunciando “a corrupção e anarquia”¹³⁷ na concessão de passaportes a indivíduos que desejavam emigrar para o Brasil. Em tom de indignação, o presidente da Câmara alertou para um estado de coisas que faria “despovoar todas as províncias do Norte e, conseqüentemente, [levaria a]o abandono e perda da agricultura”¹³⁸. O presidente acusou as administrações concelhias do distrito de Vila Real de passarem passaportes a criminosos e mancebos sujeitos ao recrutamento militar; além de terem sido abonadas as identidades de “pessoas simuladas [...] mediante certas quantias”¹³⁹. Como forma de “terminar a indústria dos malandrins que vão reconhecer a identidade de pessoas que nunca viram”¹⁴⁰, duas medidas foram propostas: (i) a exigência de uma guia comprobatória da identidade dos requerentes, passada pelo administrador do concelho de naturalidade e (ii) o aumento do imposto do selo do passaporte, o que inviabilizaria o pagamento do falso abonador.

Aos olhos do presidente da Câmara de Cinfães, a exigência de uma guia de identidade assinada pelo administrador do concelho de nascimento do impetrante era uma forma de garantir a possibilidade de os indivíduos escolherem o governo civil onde solicitariam o passaporte e evitar que tal liberdade de escolha servisse para que os indivíduos requisitassem o passaporte num distrito onde fossem desconhecidos recorrendo a um falso abonador. Evidenciando a importância da comunidade de origem dos indivíduos para um processo de identificação que poderia, ainda, recorrer às redes de interconhecimento, o governador civil de Viseu, António Carlos de Magalhães Pimentel, responsabilizou o arbítrio na escolha do governo civil para a solicitação do documento pela anarquia descrita pela autoridade de Cinfães.

¹³⁷ Presidente da câmara de Cinfães. Ofício a António Carlos de Magalhães Pimentel, governador Civil de Viseu, 17.05.1893. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 43, mc. 2876, proc. 137.

¹³⁸ Idem.

¹³⁹ Idem.

¹⁴⁰ Idem.

Em seu ofício, Pimentel reforçou que tais abusos, “convidando à emigração, prejudica[va]m a agricultura, torna[va]m inexecutáveis as leis do recrutamento militar”¹⁴¹ e seriam resultado “do arbítrio individual na escolha do governo civil onde se requisita[va] o passaporte”¹⁴², que dificultava o abono da identidade dos impetrantes. Para o governador de Viseu, o emigrante deveria emitir os documentos necessários à obtenção do passaporte na administração do concelho de naturalidade ou naquele onde residira nos últimos três anos. Tais documentos seriam, então, visados pelo respectivo governo civil e oficialmente encaminhados ao governo do distrito de escolha do impetrante. Isso porque “a identidade [do requerente] só pode[ria] ser bem evidenciada perante o administrador do concelho [de residência ou naturalidade], que quando não conhece[sse] pessoalmente o identificador, pode[ria] fazê-lo reconhecer pelo pároco ou regedor da freguesia”¹⁴³.

Pelo que ficou dito, é evidente que no fim do século XIX, ao contrário da França, Portugal ainda não passara por uma “revolução identitária”, já que não havia no país ibérico “um verdadeiro poder burocrático, autônomo da sociedade civil, [...] capaz de identificar os indivíduos sem depender das relações face a face e das interações locais”¹⁴⁴. Assim, era ainda notória a defasagem entre a vontade de bem identificar os impetrantes de passaporte e os meios disponíveis para o fazer. Por isso, os administradores seguiam reféns do face-a-face e das redes de interconhecimento. A ausência de um poder burocrático tornava impossível assegurar, a um só tempo, a liberdade individual de circulação, o cumprimento de deveres para com o Estado e o rastreio dos criminosos.

O problema denunciado pelo governador civil de Viseu já era de conhecimento do MR, razão pela qual João Franco expedira a circular de 20 de abril de 1893, pela qual, constava ao ministério que “em diversos distritos tem aumentado consideravelmente o movimento emigratório em detrimento dos interesses econômicos do reino e nenhum benefício dos emigrantes”, os quais se aproveitavam do “pouco escrúpulo com que se fazem as abonações”¹⁴⁵. Por isso, ficava determinado que não se admitissem como abonadores indivíduos “cuja identidade não esteja notoriamente reconhecida”, excluindo-se quem pudesse ter interesse na emigração, bem como “os empregados dos governos

¹⁴¹ Governador civil de Viseu. Ofício ao ministro do Reino. Viseu, 25.05.1893. ANTT/MR/DGAPC/3^a Rep., livro 43, mc. 2876, proc. 137.

¹⁴² Idem.

¹⁴³ Idem.

¹⁴⁴ NOIRIEL, Gérard. Introduction. In: NOIRIEL, Gérard (ed.). *L'identification. Genèse d'un travail d'État*. Paris: Belin, 2007, pp. 3-26, p. 18. Tradução nossa. No original: “un véritable pouvoir bureaucratique, autonome par rapport à la société civile, [...] capable d'identifier les individus sans dépendre des relations face à face et des interactions locales”.

¹⁴⁵ Circular do MR de 20.04.1893. Loc. Cit.

civis e administrações de concelho”¹⁴⁶. Pela circular, cabia ao governador comunicar “se algum dos aludidos funcionários promove ou facilita a corrente emigratória”¹⁴⁷.

Na ausência de uma burocracia apropriada para identificar os indivíduos, bem como de uma polícia preventiva capaz de investigar a conivência dos funcionários administrativos, tal função ficava a cargo dos governadores civis, ainda “investidos de autoridade” e de “funções policiais”¹⁴⁸. Conforme observou António Araújo, a polícia preventiva nas primeiras décadas da Monarquia Constitucional “não constituía propriamente um serviço autónomo, dotado de um quadro pessoal próprio e objeto de regulação legal, antes correspondendo a um montante do orçamento do Estado atribuído aos governadores civis”¹⁴⁹. Como se pode observar pela circular, ainda em 1893, as investigações de fraudes nos serviços de passaportes eram uma atribuição dos governadores civis, muito embora os investigados fossem seus subordinados.

Diversos governadores civis responderam à circular do dia 20 de abril, dando conta das diligências tomadas¹⁵⁰ e garantindo a honestidade dos funcionários relacionados à concessão de passaportes. Segundo o governador civil de Braga¹⁵¹, o excessivo rigor na exigência de documentos para requisição de passaportes por seus subordinados fazia com que muitos indivíduos o solicitassem em outros distritos. O governador civil do Porto assegurou “a boa conduta, honestidade e escrupuloso zelo dos empregados encarregados desse serviço”¹⁵² no distrito a seu cargo. O governador de Ponta Delgada afirmou terem sido expedidas ordens aos administradores dos concelhos para não admitirem “abonadores cuja idoneidade não seja reconhecida pelos mesmos administradores”¹⁵³. No entanto, segundo o governador, os indivíduos aos quais era negado o passaporte dirigiam-se às ilhas de São Miguel e das Flores, de onde saíam clandestinamente.

¹⁴⁶ Circular do MR de 20.04.1893. Ofício ao ministro do Reino. Viseu, 25.05.1893. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 43, mç. 2876, proc. 137.

¹⁴⁷ Idem.

¹⁴⁸ CATROGA, Fernando. *A geografia dos afetos pátrios*. As reformas político-administrativas (sécs. XIX-XX). Coimbra: Almedina, 2019, p. 235.

¹⁴⁹ ARAÚJO, António. Da ‘quadrilhice’ de Estado: polícias e serviços civis de informação (1736-2011). In: ALMEIDA, Pedro Tavares de e SOUSA, Paulo Silveira e (coord.). *Do Reino à Administração Interna: História de um Ministério (1736-2012)*. Lisboa, Imprensa Nacional da Casa da Moeda e Ministério da Administração Interna, 2015, pp. 305-352, p. 306.

¹⁵⁰ No processo nº 137 do maço 2876, supracitado, encontram-se as respostas dos governadores civis dos seguintes distritos: Ponta Delgada, Braga, Porto, Leiria, Castelo Branco, Portalegre, Faro e Évora. Os governadores dos três últimos distritos afirmaram não haver sequer emigração, ou ser ela muito reduzida.

¹⁵¹ Governador civil de Braga. Ofício ao ministro do Reino. Braga, 10.05.1893. Loc. Cit.

¹⁵² Governador civil do Porto. Ofício ao ministro do Reino. Porto, 27.04.1893. Loc. Cit.

¹⁵³ Governador civil de Ponta Delgada. Ofício ao ministro do Reino. Ponta Delgada, 16.05.1893. Loc. Cit.

A estratégia de responsabilização de outros governadores civis ou outras esferas do governo era comum, como já se viu. No jogo de ‘empurra-empurra’, a emigração crescia, evidenciando os limites à execução das leis, regulamentos e portarias. Os variados subterfúgios a que recorriam aqueles que desejavam emigrar, mas se viam proibidos de fazê-lo legalmente, bem como a atuação de agentes e engajadores, levaram a um clamor contrário ao fenômeno emigratório, vindo principalmente da elite rural preocupada com a redução do mercado de mão de obra. No início da década de 1890 já se observavam as reclamações quanto à falta de braços.

Em 1890, o governador civil de Coimbra, conde de Aurora, assumindo o papel de mediador e defensor de interesses locais¹⁵⁴, comunicou ao ministro do Reino que fora procurado por uma comissão composta pelos “quarenta maiores contribuintes do concelho de Coimbra” e “presidida pelo digno lente de direito Joaquim José Paes da Silva Jr”¹⁵⁵ que solicitava medidas contrárias à emigração. A comissão expôs “o estado desgraçado a que chegou a agricultura neste distrito devido à crescente emigração dos indivíduos que cultivam a terra”¹⁵⁶. Os reclamantes afirmaram, ainda, haver “concelhos neste distrito onde é absoluta a falta de braços para os trabalhos dos campos, ficando muitos deles incultos”. Por isso, afigurava-se, ao governador, “terrível esta crise ameaçadora da agricultura”¹⁵⁷.

Diante dessa reclamação de pessoas tão influentes, o conde de Aurora relativizou o direito à emigração, argumentando que, no “interesse social”, alguns direitos poderiam ser “regulados, modificados e até suspensos às vezes”¹⁵⁸. A seu ver, “a rigorosa vigilância sobre a execução de todos os diplomas legais e a cuidadosa observância das recomendações feitas pelo governo no que respeita a passaportes e à emigração clandestina” atenuavam, mas não debelavam o mal “que se alastra[va] por todo o país”¹⁵⁹.

Por isso, o conde tomou a liberdade de propor medidas que, a seu ver, teriam maior eficácia. A primeira seria a substituição dos emolumentos de passaportes por gratificações proporcionais ao trabalho dos funcionários, de modo a combater o incentivo dado aos

¹⁵⁴ CATROGA, Fernando. *Geografia dos afetos pátrios*. As reformas político-administrativas (sécs. XIX-XX). Coimbra: Almedina, 2019, p. 233 e 234. O historiador chama atenção para o fato de governadores civis e autoridades locais serem tanto “representantes da política do governo nas circunscrições administrativas” (p. 233) como mediadores com “alguma margem de manobra para defender, junto do centro, interesses locais” (p. 234).

¹⁵⁵ Conde de Aurora, governador civil de Coimbra. Carta a António Cândido, ministro do Reino. Coimbra, 23.12.1890. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 40, mc. 2862, proc. 958.

¹⁵⁶ Idem.

¹⁵⁷ Idem.

¹⁵⁸ Idem.

¹⁵⁹ Idem.

empregados dos governos civis para conceder passaportes sem atentar aos critérios legais. O conde sugeriu também o aumento do imposto do selo, que reduziria a margem de lucro dos agentes e engajadores, além da exigência de prova, por parte dos impetrantes de passaporte, de que foram recenseados pela lei eleitoral do ano anterior por saber ler e escrever. Aos olhos do governador, a exigência da alfabetização evitaria o abuso da “ignorância dos emigrantes que, nem sabem ler as condições que muitas vezes subscrevem, nem conhecem, pela leitura dos jornais, a exploração de que são vítimas e a vida de miséria que os aguarda”¹⁶⁰.

Antecipando-se a recomendações superiores, o governador procurou dar resposta aos quarenta ilustres cidadãos conimbricenses e publicou um edital que publicitava os critérios exigidos à obtenção de passaporte para emigrar. Pelo edital, fica evidente a estratégia utilizada pelo visconde: acatar o pedido dos ilustres cidadãos conimbricenses, mostrando boa vontade em dificultar a emigração, e justificar a impossibilidade de tomar medidas mais drásticas ao recorrer aos direitos constitucionais. Por um lado, o governador reconheceu que se haviam levantado “gerais reclamações contra o aliciamento da maior parte dos indivíduos que abandonam o seu país para procurar fortuna em terras estranhas, iludidos por mercenários que somente desejam auferir proventos da sua criminosa indústria”¹⁶¹; por outro, lembrava que “não pode deixar de ser garantido a todo o cidadão o direito de se ausentar do reino quando exercido dentro dos limites da lei”¹⁶².

Visando “a máxima vigilância no cumprimento das leis”, o combate aos meios fraudulentos promovidos pelos engajadores e à “corrente artificial da emigração¹⁶³”, o conde listou os critérios a serem observados na concessão de passaportes, bem como outras providências adotadas. Antes de examiná-los, importa notar que, a seu ver, a emigração engajada era ‘artificial’ por resultar da atuação de engajadores inescrupulosos, razão pela qual “diminuirá sensivelmente logo que desapareçam as falsas causas que a alimentam”¹⁶⁴. Assim, para além de reforçar a necessidade de os impetrantes de passaporte apresentarem o contrato de locação de serviços, o governador de Coimbra utilizou-se das prerrogativas dos artigos 218º e 219º do Código Administrativo e tornou obrigatória a obtenção de licença de funcionamento pelas agências de emigração e

¹⁶⁰ Conde de Aurora, governador civil de Coimbra. Carta a António Cândido, ministro do Reino. Coimbra, 23.12.1890. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 40, mc. 2862, proc. 958.

¹⁶¹ Idem.

¹⁶² Idem.

¹⁶³ Idem.

¹⁶⁴ Idem.

passaporte. O objetivo era cercear a atuação desses agentes que, aos olhos do governador, fomentavam a emigração artificial.

Pondo em prática, então, uma medida há tempos preconizada, o conde estabeleceu que a ninguém seria permitido “recrutar ou contratar emigrantes, sem a prévia autorização concedida em vista de fiança idônea ao exato cumprimento das obrigações”¹⁶⁵ contraídas, devendo o agente “declarar, nos termos de responsabilidade, todas as condições”¹⁶⁶ de contratação, especificando a localidade, emprego, remuneração e serviços a que se destinariam os trabalhadores. Para obter a licença, os agentes deveriam apresentar certidão de registro criminal e atestado de boa conduta e prestar fiança de 500:000 réis. Pelo edital, as agências ficavam obrigadas a enviar mensalmente a relação de todos os indivíduos de cuja emigração trataram. Os infratores ficavam sujeitos a uma multa de 20:000 réis. As medidas foram aprovadas pelo secretário da DGAPC¹⁶⁷.

A reclamação encaminhada pelo governador civil de Coimbra interessa na medida em que se pode observar até que ponto aqueles proprietários influenciavam as decisões do governo na matéria. Por um lado, o conde de Aurora procurou atender ao pedido que lhe fora apresentado, publicando imediatamente um edital com algumas providências. Por outro, há que observar que a resposta prática do governador manteve-se dentro dos limites instituídos e foi direcionada especificamente às agências de emigração, como forma de aprofundar o monopólio dos meios legítimos de emigração pela restrição da atuação de engajadores, ainda tidos como os principais responsáveis pela emigração contratada e clandestina (as únicas sobre as quais se podia atuar).

No mais, importa sublinhar que, de todas as medidas propostas pelo governador civil de Coimbra, apenas aquela relativa ao destino dos emolumentos dos passaportes foi adotada pela Lei de Meios de 1891, analisada mais adiante. De imediato, a única resposta dada pelo MR foi bastante tímida e limitou-se à publicação de uma portaria no Diário do Governo de 24 de abril de 1891¹⁶⁸, que recapitulava os termos da portaria de 12 de março de 1889, reiterando a importância de os governos civis regularem as agências de emigração para que fosse possível fiscalizá-las e reprimi-las caso se verificassem infrações. As portarias lembravam ainda as disposições legais para a concessão de

¹⁶⁵ Conde de Aurora, governador civil de Coimbra. Carta a António Cândido, ministro do Reino. Coimbra, 23.12.1890. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 40, mc. 2862, proc. 958.

¹⁶⁶ Idem.

¹⁶⁷ Parecer do secretário da DGAPC do MR acerca do ofício encaminhado pelo governador civil de Coimbra, Visconde de Aurora, 23.01.1891. Loc. Cit.

¹⁶⁸ Portaria de 22.04.1891. *DG*, Lisboa, nº 90, 24.04.1890.

passaportes e as penas a serem aplicadas aos transgressores das leis vigentes, sem introduzir qualquer alteração nas medidas já estipuladas.

Não era apenas no distrito de Coimbra que a emigração preocupava a elite agrária local. Nos Açores, o avanço da política de imigração subvencionada de famílias de agricultores era motivo para preocupação em alguns distritos que temiam a falta de mão de obra num momento de crise econômica. Em novembro de 1890, o presidente da câmara de Angra do Heroísmo encaminhou uma representação à Sua Majestade, o Rei, afirmando que, “devido à gratuidade dos transportes”, crescia “a emigração açoriana para os Estados Unidos do Brasil” de tal modo que era para rezear que “a falta de braços válidos, roubados à agricultura em cada pacote que daqui segue para aquela República, agrave, em extremo, a situação econômica dos Açores”¹⁶⁹.

O governador civil de Angra do Heroísmo, ao encaminhar a representação ao MR, julgou “sensatas e judiciosas” as considerações apresentadas e afirmou que o presidente da câmara implorava “prontas e enérgicas providências conducentes a reprimir e dificultar a emigração para os Estados Unidos da América do Sul, que ultimamente tem atingido proporções assustadoras”¹⁷⁰. O barão do Ramalho, o anterior governador de Angra do Heroísmo, já havia pedido medidas que reprimissem a emigração, num ofício em que chamava a atenção do governo para “um assunto de capital importância para o distrito”, com “funestas consequências” para a “agricultura e para o comércio, fontes únicas e verdadeiras da riqueza pública”¹⁷¹. Naturalmente, o governador se referia ao deslocamento emigratório, que assumira proporções assustadoras “desde que o governo brasileiro, no intuito de colonizar os seus estados, resolveu introduzir gratuitamente emigrantes que agências gerais e especiais engajam em diferentes países”¹⁷².

A gratuidade transformara a emigração insular, ocasionando um “verdadeiro delírio” que chegava a levar “rendeiros e alguns lavradores remediados a encampar aos senhorios as suas terras e a vender, com prejuízo, suas pequenas herdades”¹⁷³, de modo que muitos terrenos aráveis não tinham quem os cultivasse. O governador avaliou a emigração recente como prejudicial, ao contrário daquela que se fazia até então, que

¹⁶⁹ Representação do presidente da câmara municipal de Angra do Heroísmo, 14.11.1890. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 40, mç. 2862, proc. 881.

¹⁷⁰ Ofício do governador civil de Angra do Heroísmo ao ministro do Reino, António Cândido, 17.11.1890. Loc. Cit.

¹⁷¹ Ofício do Governador Civil de Angra do Heroísmo ao ministro do Reino, 17.10.1890. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 40, mç. 2862, proc. 817.

¹⁷² Ofício do Governador Civil de Angra do Heroísmo ao ministro do Reino, 17.10.1890. Loc. Cit.

¹⁷³ Idem.

chegava a ser vantajosa. Isso porque, se antes o emigrante ia sozinho com a expectativa de retornar, agora emigravam gratuitamente famílias inteiras. Por isso, rogava por medidas como a imposição do limite de 200 passageiros de todas as ilhas por cada navio que se dirigisse ao continente americano.

Das outras ilhas chegavam notícias semelhantes. Em 1891, o governador civil da Horta alertou o governo para o aumento da emigração legal de famílias inteiras “que dia a dia vão desaparecendo montando já, no concelho da Horta, a 400 o número de casas fechadas!!!”¹⁷⁴. Segundo o governador, bastava, para comprovar tal fato, dizer que “tanto o valor da propriedade urbana quanto da rústica”¹⁷⁵ descia, sendo frequente “venderem-se as propriedades por metade e algumas por dois terços do valor que não há muito se vendiam”. As causas para tal emigração seriam “as esperanças de melhorarem as condições de existência nos países a que se destinam” e o “desejo de escaparem ao serviço militar obrigatório”¹⁷⁶. Era grande, também, a emigração clandestina pela ilha das Flores, para onde os indivíduos podiam se dirigir graças à liberdade de circulação estabelecida pelo regulamento de 1863. Por isso, pedia providências que obstassem aquele trânsito, o que contrariaria a lei de 31 de janeiro de 1863¹⁷⁷.

Fica claro que a emigração açoriana, principalmente a que se fazia dentro dos preceitos legais, não merecia grande atenção do secretário da DGAPC. Referindo-se à representação do presidente da câmara de Angra do Heroísmo, o secretário ponderou que a emigração era um assunto de muita importância “para ser tratado isoladamente por efeito de representações de um ou outro distrito que reclama medidas repressivas”¹⁷⁸. A seu ver, era mais preocupante a emigração clandestina, “verdadeiro cancro” que merecia maior atenção do governo e medidas mais rigorosas na perseguição dos agentes do “tráfico de emigração clandestina”, sobretudo daquele que se fazia pelos portos de Vigo graças à má vontade na execução do Tratado de 1875 com a Espanha.

Até o momento, ficou claro que, perante o aumento do fluxo emigratório decorrente tanto dos incentivos promovidos pelo governo do Brasil quanto da crise econômica portuguesa, cresceu o clamor contrário à emigração. Como forma de dar resposta às diversas solicitações, foram tomadas medidas tão tímidas e paliativas quanto

¹⁷⁴ Ofício do governador civil da Horta ao ministro do Reino, 14.05.1891. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 41, mç. 2864, proc. 220.

¹⁷⁵ Idem.

¹⁷⁶ Idem.

¹⁷⁷ Secretário da DGAPC, 15.06.1891. Loc. Cit.

¹⁷⁸ Secretário da DGAPC, 06.12.1890. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro. 40, mç. 2862, proc. 881.

ineficazes. Publicaram-se circulares e portarias que se limitavam a repetir o que já estava determinado nos diplomas legais vigentes. Mas não foi só. A década de 1890 viu uma intensa atividade legislativa na matéria com o objetivo de aprofundar o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração.

5.2 NA VIDA NOVA, O APROFUNDAMENTO DO MONOPÓLIO DOS MEIOS LEGÍTIMOS DE EMIGRAÇÃO

5.2.1 Projetos, decretos e a lei de 23 de abril de 1896

Na sessão da CD de 17 de março de 1891, o então deputado Mariano de Carvalho chamava a atenção do ministro das Obras Públicas, Thomás Ribeiro, para o problema econômico do reino, com ênfase na questão do trabalho e da emigração. Preocupado com as despesas públicas, Carvalho dizia duvidar que o equilíbrio do déficit orçamentário, por si só, seria capaz de solucionar a crise econômica. Para Carvalho, era preciso cuidar também “do capital mais caro e mais difícil, o capital humano”¹⁷⁹ que emigrava em “proporções nunca vistas”¹⁸⁰ devido à falta de trabalho. A crise da viticultura e o término de grandes obras públicas teriam agravado a condição de vida de muitas famílias que abandonavam o país. Se a emigração amenizava o desemprego, a longo prazo, inviabilizaria a recuperação econômica do reino por privá-lo dos trabalhadores. Por isso, Mariano de Carvalho cobrava a criação de postos de trabalho para “reter os homens que emigram”¹⁸¹.

Thomás Ribeiro concordou com a necessidade de “reter os braços que a emigração [nos] leva todos os dias, em uma progressão crescente e espantosa”¹⁸², mas lembrou que o Estado não dispunha de recursos para atender a todos que necessitavam de trabalho¹⁸³. Procurando escapar do problema do orçamento, diferenciou a emigração ‘natural’ da ‘artificial’. A primeira devia-se à falta de emprego, enquanto a segunda, incentivada pelos agentes, seria responsável pela falta de braços em diversos concelhos do Minho.

Para combater a ‘emigração artificial’, o ministro comprometeu-se a apresentar uma proposta de lei para regulamentar as agências de emigração e controlar a ‘emigração

¹⁷⁹ Mariano de Carvalho, intervenção na CD. *DCD*, nº 9, 17.03.1891, p. 3.

¹⁸⁰ Idem, *ibidem*.

¹⁸¹ Idem, p. 4.

¹⁸² Thomás Ribeiro, ministro das Obras Públicas. *Loc. Cit*, p. 4

¹⁸³ Idem, *ibidem*.

natural’ – projeto apresentado quando Ribeiro já não compunha o governo. Mariano de Carvalho, insatisfeito com a resposta, criticou a falta de visão do governo, incapaz de encontrar fontes de renda para criar empregos e impedir o êxodo dos trabalhadores. Nas suas palavras, “todos querem vida nova! Mas o que é certo é que as explicações” fornecidas pelo ministro “sintetizam ainda um pouco da situação da vida velha”¹⁸⁴.

Pouco depois, Mariano de Carvalho ocupou o MF no breve governo que teve Lopo Vaz de Sampaio e Melo à frente do MR. Durante sua curta passagem pelo Ministério (de maio de 1891 a janeiro de 1892), Lopo Vaz, procurando um caminho mais afeito à ‘vida nova’, elaborou um projeto para reduzir a emigração sem aumentar o déficit. Pela proposta nº 4-C, apresentada à CD em 15 de junho de 1891, o governo sugeriu acabar com a divisão dos emolumentos de passaportes entre os funcionários dos governos civis e reverter a receita para o financiamento de novas medidas capazes de frear a emigração.

Na apresentação do projeto, Lopo Vaz afirmou que a opinião pública e o “bem do Estado”¹⁸⁵ exigiam a revisão das disposições sobre emigração. O fenômeno, reconhecido pelo ministro como um direito fundamental, seria uma “consequência necessária da inevitável tendência social para o equilíbrio dos elementos de população, de riqueza constituída e de trabalho”¹⁸⁶. No entanto, em Portugal, parte do fluxo seria, a seu ver, ‘artificial’ por se realizar em escala maior do que o necessário à manutenção desse equilíbrio. Por isso, entendia ser responsabilidade dos poderes públicos “decretar algumas providências de natureza administrativa que, sem afetarem essencialmente a liberdade de emigrar, dificultam o seu exercício”¹⁸⁷.

Para o ministro, as principais providências deveriam recair sobre os agentes de emigração – que “abusa[va]m da boa-fé dos infelizes que pretendiam expatriar”¹⁸⁸ –, sobre a clandestinidade e sobre os funcionários da administração pública. Acerca dos últimos, não bastava a confiança neles depositada: era preciso que esses funcionários não auferissem proventos dos atos administrativos que “lhes incumbem para levar a efeito a emigração”¹⁸⁹. Para Lopo Vaz, era amoral a absorção dos emolumentos pelos empregados do serviço público, por isso, defendeu que o “imposto pago a troco de passaportes” fosse

¹⁸⁴ Mariano de Carvalho, intervenção na CD. *DCD*, nº 9, 17.03.1891, p. 6.

¹⁸⁵ Lopo Vaz de Sampaio Melo. Apresentação do projeto de lei nº 4-C. *DCD*, nº 16, 15.06.1891, p. 18.

¹⁸⁶ Idem, *ibidem*.

¹⁸⁷ Idem, *ibidem*.

¹⁸⁸ Idem, *ibidem*.

¹⁸⁹ Idem, *ibidem*.

usado “em proveito daqueles que preferem viver, trabalhar e lutar entre nós, sendo constantemente úteis a si e à pátria”¹⁹⁰.

Em outras palavras, o ministro acreditava que a repartição das receitas provenientes dos emolumentos de passaportes entre os funcionários era um incentivo à concessão indiscriminada de passaportes e uma ameaça ao monopólio estatal dos meios legítimos de emigração. Esses recursos poderiam ser utilizados na repressão da clandestinidade e no melhoramento das classes trabalhadoras. Assim, pelo projeto nº 4-C, seria descontado para os cofres do Estado um valor fixo do total da receita proveniente desses emolumentos e o excedente seria utilizado pelos serviços de repressão da emigração clandestina e para a criação de ‘bolsas de trabalho’ em Lisboa e no Porto. Outras receitas eventuais auferidas da emigração só poderiam ser destinadas às áreas de saúde, instrução primária e melhoramento das classes trabalhadoras. O projeto autorizava, ainda, o governo a modificar a legislação quanto às condições e formalidades exigidas para o exercício do direito de emigrar e para o funcionamento das agências de emigração.

As desconfianças que pairavam sobre os funcionários da administração pública e o projeto de encaminhar a receita dos emolumentos à Fazenda geraram pronta reação. Os empregados dos governos civis auferiam baixos salários e contavam com aquele valor, utilizado tanto para complementar a renda quanto para arcar com os custos de expediente¹⁹¹. Por isso, uma semana depois de apresentado o projeto, foram enviadas ao Parlamento diversas representações assinadas pelos funcionários dos governos civis de

¹⁹⁰ Lopo Vaz de Sampaio Melo. Apresentação do projeto de lei nº 4-C. *DCD*, nº 16, 15.06.1891, p. 18.

¹⁹¹ Um ofício encaminhado pelo governador civil de Aveiro ao Ministro do Reino em dezembro de 1891 dá conta das dificuldades enfrentadas pelos funcionários sem a renda proveniente dos passaportes. Nele, o governador solicitava que o ministro atendesse às “condições precárias dos empregados deste governo civil”, onde havia “empregados que, sem outros recursos, têm de pagar dos seus ordenados o aluguel da casa”. (Governador civil de Aveiro. Ofício a Lopo Vaz de Sampaio Melo, ministro do Reino. Aveiro, 11.12.1891. ANTT/MR/DGAPC/ 3ª Rep., livro 41, mç. 2864, proc. 280).

Viana do Castelo¹⁹², Porto¹⁹³, Braga¹⁹⁴, Coimbra¹⁹⁵ e Aveiro¹⁹⁶. Importa notar que essas representações sequer foram mencionadas¹⁹⁷, visto que o projeto não foi debatido individualmente.

O governo decidiu inserir o projeto nº 4-C na proposta da lei de meios, juntamente com outros projetos. A proposta, analisada pelas comissões da fazenda, do orçamento e da administração pública deu origem ao projeto nº 8, discutido no dia 23 de junho. Além das medidas diretamente ligadas ao orçamento, o novo projeto manteve as demais propostas “tendentes à organização e reforma de serviços, à diminuição de despesas e ao desenvolvimento de receitas”¹⁹⁸. Segundo o relator, Jacinto Cândido, a reunião de várias propostas em uma devia-se “à urgência das circunstâncias e ao estado do país”¹⁹⁹. Para Cândido, a crise econômica justificaria a confiança nos ministros que conduziriam “a salvação pública”²⁰⁰.

Não importa aqui analisar em detalhes a proposta de lei de meios. Vale, contudo, notar que o governo pretendia pôr em prática uma política de austeridade que atacava diretamente o funcionalismo público – aspecto bastante criticado pelo deputado Francisco Beirão²⁰¹. O projeto nº 4-C, apresentado dias antes pelo ministro do Reino e inserido no projeto nº 8 estava, portanto, em concordância com a doutrina da lei de meios, na medida em que retirava dos funcionários dos governos civis os emolumentos de passaportes.

¹⁹² Representação encaminhada pelo Deputado Pinheiro Chagas para a mesa na sessão de 23 de junho de 1891. *DCD*, nº 22, 23.06.1891, p. 9.

¹⁹³ Representação encaminhada à mesa pelo deputado João Arroyo na sessão de 22 de junho de 1891. Segundo o deputado, os funcionários do governo civil do Porto pediam a modificação da proposta de lei sobre emigração no sentido de se “elevar a indenização concedida pelo governo para os empregados dos governos civis que possam sofrer prejuízos com a supressão dos emolumentos”. *DCD*, nº 20, 22.06.1891, p. 9.

¹⁹⁴ Representação encaminhada à mesa pelo deputado Alves Passos na sessão de 22 de junho de 1891. Segundo o deputado, os empregados do governo civil de Braga pediam para que fosse elevada a 20 contos de réis a indenização indicada para os empregados dos governos civis que pudessem sofrer com a supressão dos emolumentos. *DCD*, nº 20, 22.06.1891, p. 13.

¹⁹⁵ Representação encaminhada à mesa pelo deputado Castro Matozzo Corte Real. *DCD*, nº 20, 22.06.1891, p. 13.

¹⁹⁶ Representação encaminhada à mesa pelo deputado Roberto Alves, *DCD*, nº 20, 22 de junho de 1891, p. 13.

¹⁹⁷ Esse fato foi lembrado pelos deputados, como Roberto Alves e Castro Matozzo Corte Real, que encaminharam as respectivas representações depois de aprovada a lei de meios, como forma de mostrar aos ditos funcionários que haviam feito o que podiam, no sentido de levar à Câmara as suas reivindicações. Ver: Roberto Alves. Pedido de esclarecimento sobre o destino da representação dos funcionários do governo civil de Aveiro. *DCD*, nº 27, 01.07.1891, p. 5; Castro Matozzo Corte Real. Pedido de esclarecimento sobre o destino da representação dos funcionários do governo civil de Coimbra. *DCD*, nº 27, 01.07.1891, p. 10).

¹⁹⁸ Jacinto Cândido. Apresentação do projeto nº 08. *DCD*, nº 22, 23.06.1891, p. 2.

¹⁹⁹ Idem, *ibidem*.

²⁰⁰ Idem, *ibidem*.

²⁰¹ Francisco Beirão. Considerações sobre o Projeto nº 8. *DCD*, nº 22, 23.06.1891, p. 37.

A oposição questionou os amplos poderes que a lei de meios, tal como formulada, concederia ao governo. Para José Frederico Laranjo, o projeto ultrapassava os limites constitucionais ao prever providências que restringiam o direito de emigrar²⁰². A seu ver, não cabia ao governo obstar a emigração, mas instruir as populações, vigiar os engajadores e fiscalizar os contratos de locação de serviços. Se ainda assim, os indivíduos não quisessem ficar na terra pátria, o governo deveria deixá-los ir fosse para as colônias, fosse para países estrangeiros. O deputado afirmou, ainda, temer “que essa autorização nas mãos de político tão hábil quanto o ministro do Reino” servisse apenas “para despachar agentes encarregados de evitar e reprimir a emigração” e que, no fim, “as bolsas de trabalho sejam sempre bolsas vazias²⁰³. A despeito das críticas, o projeto nº 8 foi aprovado tanto na CD quanto na CPR.

Aprovada, a lei de meios foi publicada no dia 30 de junho de 1891 e suscitou inúmeras dúvidas quanto às receitas dos emolumentos de passaportes. Os governadores não sabiam como encaminhar à Fazenda²⁰⁴ o valor pago pelos impetrantes e tampouco haviam sido informados sobre o destino da receita proveniente dos emolumentos pagos pelo abono das identidades²⁰⁵. Sanadas as dúvidas e depositados os emolumentos pagos apenas pela expedição de passaportes (e não por outros serviços correlatos)²⁰⁶ no Banco

²⁰² José Frederico Laranjo. Considerações sobre o Projeto nº 8. *DCD*, nº 24, 25.06.1891, p. 32.

²⁰³ Idem, *ibidem*.

²⁰⁴ Em ofício, o governador civil da Guarda perguntava ao ministro do Reino “como devia ser feita a entrega, nos cofres do Estado, dos produtos dos emolumentos pela expedição de passaportes”. Segundo o governador, essa dúvida já havia sido exposta em ofício anterior, mas ainda não obtivera resposta. (Governador civil da Guarda. Ofício a Lopo Vaz de Sampaio Melo, ministro do Reino, 08.07.1891. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 41, mç. 2864, proc. 280). A mesma dúvida foi encaminhada pelo governador civil do Funchal, que perguntava se os emolumentos deviam continuar a serem recebidos na secretaria do governo civil, para ao fim do mês serem encaminhados à recebedoria da comarca, ou se o impetrante deveria fazer o pagamento diretamente da recebedoria (Governador civil do Funchal. Ofício a Lopo Vaz de Sampaio Melo, ministro do Reino. Funchal, 11.07.1891. Loc. Cit.). As dúvidas foram remetidas à Direção de Contabilidade Pública do Ministério da Fazenda, cujo responsável afirmou que nenhuma providência havia sido ainda tomada sobre o assunto. (Ofício da Direção de Contabilidade Pública do MF a Lopo Vaz de Sampaio Melo, ministro do Reino, 20.07.1891. Loc. Cit.).

²⁰⁵ Governador civil de Angra do Heroísmo. Ofício ao ministro do Reino. Angra do Heroísmo, 13.07.1891; Governador civil da Guarda. Ofício a Lopo Vaz de Sampaio Melo, ministro do Reino. Guarda, 29.08.1891. Loc. Cit. O governador civil do Funchal pediu explicações quanto às despesas a serem consideradas como parte do expediente de emigração e que, de acordo com a lei de meios de 30 de junho não poderiam mais pertencer aos funcionários. Governador civil do Funchal. Ofício a Lopo Vaz de Sampaio Melo, ministro do Reino. Funchal, 11.07.1891. Loc. Cit).

²⁰⁶ Pode-se inferir que os emolumentos pagos pelo reconhecimento de identidade não constituíam receita do Estado pelo ofício encaminhado ao MR pelo governador civil do Porto. O governador solicitava que a filial do Banco de Portugal devolvesse o valor referente a esses emolumentos que fora indevidamente depositado e que, portanto, pertencia aos empregados, muitos dos quais encontravam-se em posição desfavorável e precisavam receber esse dinheiro. Governador civil do Porto. Ofício a José Dias Ferreira, ministro do Reino. Porto. 23.03.1892. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 42, mç. 2871, proc. 291.

de Portugal²⁰⁷, restava ao governo encaminhar a verba para os serviços de repressão à emigração clandestina e para as tais ‘bolsas de trabalho’ de Lisboa e Porto.

No entanto, em janeiro de 1892, o governo de Lopo Vaz e Mariano de Carvalho foi substituído por uma nova composição de ministros composta por José Dias Ferreira e Oliveira Martins. O novo governo não levou adiante as disposições previstas pela lei de meios e, como previra José Frederico Laranjo, as bolsas de trabalho permaneceram vazias. Por essa razão, em 15 de fevereiro de 1893, o responsável pela Direção Geral da Contabilidade Pública, do MF, comunicou que, devido à não utilização das receitas provenientes dos emolumentos de passaportes, essas voltavam a pertencer aos funcionários dos governos civis²⁰⁸. O diretor daquela repartição do MF confirmou o parecer do procurador geral da Coroa e da Fazenda, para quem as disposições da lei de meios eram válidas apenas para o ano de 1891-1892, o que desobrigava os funcionários de continuarem a depositar o valor dos emolumentos no Banco de Portugal²⁰⁹.

Na CD, essa decisão foi questionada pelo deputado José Paulo Cancellia durante a discussão do orçamento do Estado para o período de 1893-1894. O orçamento apresentado pelo governo propunha o aumento do valor cobrado pelos emolumentos de passaportes. Esse aumento agradou o deputado, para quem os emolumentos representavam uma espécie de compensação a ser paga pelo indivíduo que, ao empregar sua “atividade em outro país”²¹⁰, privava a pátria da riqueza por ele gerada. No entanto, o deputado discordava da apropriação desse valor pelos funcionários dos governos civis, transformados em “verdadeiras agências de emigração”²¹¹, por representar um incentivo do fluxo emigratório.

Para Cancellia, era preciso pôr fim a tal “imoralidade”²¹² que, além do mais, gerava desigualdade entre os funcionários dos diversos distritos do país uma vez que onde a emigração era insignificante (como no Alentejo), os empregados não contavam com essa fonte extra de renda. Por isso, o deputado propôs que as receitas dos emolumentos fossem encaminhadas à Fazenda e utilizadas para elevar os salários dos funcionários de todos os

²⁰⁷ É possível inferir esse procedimento pelo ofício do governador civil de Viseu, que encaminhou ao Ministério do Reino os comprovantes de depósito do valor dos emolumentos no Banco de Portugal. Governador civil de Viseu ao ministro do Reino. Viseu, 11.12.1891. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 41, mç. 2864, proc. 280.

²⁰⁸ Ofício do Diretor da Direção Geral da Contabilidade Pública do MF ao Diretor Geral da Administração Política e Civil do MR. Lisboa, 15.02.1893. ANTT/MR/DGAPC/3ª Rep., livro 43, mç. 2874, proc. 2.

²⁰⁹ Procurador Geral da Coroa e da Fazenda. Parecer enviado a José Dias Ferreira, ministro do Reino. Lisboa, 15.10.1892. Loc. Cit.

²¹⁰ José Paulo Cancellia. Intervenção na CD. DCD, nº 48, 15 de junho de 1893, p. 14.

²¹¹ Idem, p. 13.

²¹² Idem, ibidem.

governos civis do reino. Por fim, o orçamento de 1893-1894, publicado em 30 de junho de 1893, determinou que metade do produto arrecadado pelos emolumentos de passaportes constituiriam receita do Estado, enquanto o restante seguia pertencendo aos funcionários dos governos civis²¹³.

Não se deu, portanto, continuidade à solução proposta por Lopo Vaz e Mariano de Carvalho, que previa melhorar a situação das classes trabalhadoras. A oposição dos funcionários dos governos civis e a ineficiência do governo – que demorou em definir os procedimentos para o encaminhamento da receita dos emolumentos à Fazenda e não regulamentou as bolsas do trabalho – foram alguns dos fatores que conduziram ao fracasso do projeto nº 4-C. A proposta, contudo, forçou o debate acerca da legitimidade da apropriação dos emolumentos pelos funcionários. Ficou evidente que não era um consenso privar esses empregados de um recurso que os compensava pelos baixos salários auferidos. Pela discussão, ficou nítido também que o fortalecimento do Estado e a garantia do monopólio dos meios legítimos de circulação eram incompatíveis com a apropriação privada das receitas provenientes dos emolumentos dos passaportes. Cedo ou tarde, esses valores acabariam por ser redirecionados para os cofres públicos.

Além do projeto relativo ao destino dos emolumentos pagos pelos passaportes, um outro, mais abrangente, foi apresentado em 1891 à CD. Trata-se do já referido projeto do ex-ministro das Obras Públicas, Thomás Ribeiro, que recuperou algumas das sugestões apresentadas anos antes por Oliveira Martins (vide cap. 4) e tocou em problemas estruturais do país. Muito embora o projeto não tenha sequer sido discutido, algumas de suas propostas foram posteriormente adotadas por João Franco. Interessa, por isso, apresentá-lo como forma de cotejá-lo, mais adiante, com o decreto ditatorial do governo franquista.

O projeto, lido pela primeira vez na CPR no dia 1º de junho de 1891, possuía 26 artigos distribuídos pelos seguintes assuntos: (i) modos por que se podem constituir agências de emigração e condições para a concessão de passaportes; (ii) fiscalização superior, distrital e concelhia sobre a execução dos preceitos deste decreto e sobre as causas da emigração; (iii) meios de aproveitar em terras portuguesas a emigração do reino e das ilhas; (iv) emolumentos e selos e (v) multas e penalidades²¹⁴. O projeto visava atuar

²¹³ Parágrafo 6 do artigo 1º da lei de 30 de junho de 1893, autorizando a cobrança dos impostos e demais rendimentos públicos, relativos ao exercício de 1893-1894, e a aplicação do seu produto às despesas do estado, correspondentes ao mesmo exercício. *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*. Ministério da Fazenda, livro 1893.

²¹⁴ Projeto de lei apresentado pelo par do reino Thomás Ribeiro. *DCPR*, nº 10, 01.06.1891.

nas causas da emigração – dentre as quais encontrava-se o abandono da agricultura. Por isso, Ribeiro propôs uma série de medidas para a criação de colônias agrícolas no reino com os auxílios que o Estado pode oferecer-lhes”²¹⁵. Essas colônias instalar-se-iam “no vale e ao sul do Tejo e no país do Douro”²¹⁶ e adotar-se-iam “meios para que a emigração, que não se possa evitar, seja de preferência dirigida para qualquer província do continente do reino, ou para as possessões portuguesas no ultramar”²¹⁷.

Importa observar que Ribeiro deu maior ênfase à transferência de trabalhadores para o sul do país do que para as colônias portuguesas na África. Muito embora a questão colonial estivesse na ‘ordem do dia’ no início da década de 1890, em decorrência do ultimato britânico, o povoamento branco do ultramar suscitava discórdias e estava longe de ser estimulado. As “dúvidas sobre a capacidade de Portugal para sustentar e desenvolver o império”²¹⁸, especialmente num momento de grave crise financeira, bem como a experiência “penosa” da povoação do sul de Angola²¹⁹, não favoreciam que se fizesse, no Parlamento, mais do que “referências dispersas à necessidade de incentivar a emigração para a África portuguesa”²²⁰.

A ideia de colonizar as áreas menos povoadas do reino com a população excedente de regiões mais populosas não foi adiante e essa parte do projeto ficou esquecida. O mesmo não se pode dizer das medidas que visavam aprofundar o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração, por meio da regulamentação e fiscalização de agências e engajadores de emigrantes. Para Ribeiro, a “principal indústria portuguesa de exportação” – a de “gado humano”, responsável pela “deserdação do trabalho nacional” –, não era tributada e não contribuía “para as urgências do Estado”²²¹. Era, por isso, necessário regularizar essas agências e estabelecer os critérios para que pudessem funcionar. Pelo projeto, os agentes ficariam obrigados a depositar “uma quantia nunca inferior a 2:000\$000 réis”²²² e a apresentar às autoridades uma série de documentos para elucidar os processos de contratação de emigrantes e o tipo de auxílio e garantias a eles oferecidos.

²¹⁵ Projeto de lei apresentado pelo par do reino Thomás Ribeiro. *DCPR*, nº 10, 01.06.1891, p. 4.

²¹⁶ *Idem*, *ibidem*.

²¹⁷ *Idem*, p. 6

²¹⁸ ALEXANDRE, Valentim. *A questão colonial no Parlamento (1821-1910)*, vol. I. Lisboa: Dom Quixote, 2008, p. 182.

²¹⁹ *Idem*, p. 184.

²²⁰ *Idem*, p. 183.

²²¹ Projeto de lei apresentado pelo par do reino Thomás Ribeiro. *Loc. Cit.* p. 2.

²²² Alínea ‘e’ do artigo 1º das bases a que se refere a proposta de lei apresentada pelo par do reino Thomás Ribeiro. *Loc. Cit.*, p. 5.

Além disso, o projeto autorizava o governo a criar um serviço destinado a: inquirir os motivos pelos quais os impetrantes de passaportes decidiram emigrar; investigar como se promovia a emigração clandestina e quais as estratégias usadas para incentivá-la; prender em flagrante delito os promotores desse fluxo e prender emigrantes sem passaporte, portadores de falsos passaportes ou de passaportes obtidos por terceiros. Quanto aos selos e emolumentos, o projeto determinava que todos os valores auferidos com a expedição de passaportes e outras taxas compunham receita do Estado²²³. Com relação à punição, Ribeiro propôs multas para os agentes que desrespeitassem as leis e para as autoridades que não cumprissem com suas funções. Os indivíduos pegos tentando emigrar clandestinamente seriam enviados a três anos de degredo na África.

Apesar de sua insistência, Thomás Ribeiro não conseguiu que o projeto entrasse em discussão. Provavelmente, não havia interesse em discutir um projeto tão amplo, que abordava tanto as questões estruturais responsáveis pela emigração, quanto o destino dos emolumentos de passaportes. No entanto, as medidas relativas à regulamentação das agências e à fiscalização da emigração clandestina foram retomadas poucos anos depois.

As principais medidas em matéria de emigração durante a conturbada década de 1890 foram tomadas no governo de Hintze Ribeiro e João Franco, formado em fevereiro de 1893. O governo não hesitou em recorrer a mecanismos autoritários para se manter no poder e, em novembro de 1894, o Parlamento foi fechado. Por mais de um ano, o país foi governado ‘em ditadura’. Aproveitando-se da crise do sistema parlamentar em toda a Europa, João Franco aprovou ao longo do ano de 1895 “o maior conjunto de reformas desde os tempos de Mouzinho da Silveira, na Ilha Terceira, mais de 60 anos antes”²²⁴. Foram aprovadas reformas do sistema eleitoral, da administração e da segurança públicas sem a participação do Parlamento.

Respondendo aos clamores contrários à crescente emigração, entendida como um agravante da crise da agricultura, o governo publicou o decreto de 10 de janeiro de 1895. No ano seguinte, reaberto o Parlamento, o diploma originou o projeto nº 28, de caráter ainda mais repressivo, elaborado por uma comissão da CD. Após algumas modificações resultantes dos debates na CD e na CPR, foi promulgada a lei de 23 de abril de 1896, cujo regulamento, publicado em 3 de julho do mesmo ano, estruturou a Polícia Especial de

²²³ Parágrafo 2º do artigo 16ª da proposta de lei apresentada por Thomás Ribeiro. *DCPR*, nº 10, 01.06.1891, p. 8.

²²⁴ RAMOS, Rui. *A Segunda Fundação (1890-1926)* – vol. 6 da coleção: Mattoso, José (dir.), *História de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1994, p. 193.

Emigração Clandestina (PEREC) e determinou a regulamentação das agências de emigração. Assim, o aparato estatal foi aperfeiçoado, o monopólio dos meios legítimos de emigração, aprofundado e as fronteiras que distinguiam a emigração livre e legal da contratada e clandestina foram mais bem delimitadas.

Interessa, agora, observar a resposta dada pelo governo franquista aos clamores contrários à emigração, os fatores que possibilitaram a transformação do decreto em lei, e as adaptações até sua aprovação no Parlamento. A tabela comparativa nº 5.1 apresenta as principais transformações sofridas pelo diploma.

TABELA Nº 5.1. COMPARAÇÃO ENTRE O DECRETO DE 1895, O PROJETO Nº 28 E A LEI DE 1896

	DECRETO DE 10/01/1895	PROJETO Nº 28	LEI DE 23/04/1896
Obrigatoriedade de passaporte para estrangeiros saírem pela raia seca	Sim	Sim	Não
Valor das taxas para emissão de passaporte terrestre	Menor que para passaportes marítimos	Menor que para passaportes marítimos	Menor que para passaportes marítimos
Valor das taxas para emissão de passaporte para as colônias	Igual ao valor cobrado para passaportes terrestres	Emissão gratuita	Emissão gratuita
Local para expedição de passaportes terrestres e para as colônias	Governos civis e administrações de concelhos que não sejam sede de distrito	Governos civis dos distritos de naturalidade ou residência	Governos civis dos distritos de naturalidade ou residência
Local para expedição de passaportes marítimos	Governos civis e administrações de concelhos que não sejam sede de distrito	Governos civis do distrito de naturalidade	<u>Indivíduos nascidos nas ilhas adjacentes colônias:</u> governo civil do distrito de naturalidade ou residência. <u>Indivíduos menores de 30 anos nascidos no continente:</u> governo civil do distrito de naturalidade. <u>Indivíduos maiores de 30 anos nascidos no continente:</u> governo civil do distrito de naturalidade ou residência.
Responsabilidade pela fiscalização dos passaportes e repressão da emigração clandestina	Fiscais do governo nos caminhos de ferro das companhias particulares e outros empregados aos quais for atribuído o serviço	Pessoal que o governo julgar necessário criar	Pessoal que o governo julgar necessário criar

Apresentação de passaporte por operários do comércio terrestre	Dispensados, porém obrigados a apresentar documento para trânsito entre Portugal e Espanha a ser conferido gratuitamente	Dispensados, porém obrigados a apresentar documento para trânsito entre Portugal e Espanha a ser conferido gratuitamente	Dispensados, porém obrigados a apresentar documento para trânsito entre Portugal e Espanha a ser conferido gratuitamente
Apresentação de passaporte por operários que se empregam, sazonalmente, em trabalhos na Espanha	Dispensados, porém obrigados a apresentar <u>bilhete de livre trânsito, pessoal e intransferível</u> , fornecido gratuitamente pela administração do concelho de residência.	Dispensados, porém obrigados a apresentar <u>bilhete de livre trânsito, pessoal e intransferível</u> , fornecido gratuitamente pela administração do concelho de residência.	Dispensados
Aplicação do produto dos emolumentos pela expedição de passaportes	<u>Despesas gerais do Estado</u> : 20 contos de réis; <u>Empregados dos governos civis</u> : até 30 contos de réis; <u>Serviço de fiscalização de passaporte e repressão da emigração clandestina</u> : até 10 contos de réis <u>Institutos de beneficência do MR</u> : valor restante.	<u>Despesas gerais do Estado</u> : 20 contos de réis; <u>Empregados dos governos civis</u> : até 30 contos de réis; <u>Serviço de fiscalização de passaporte e repressão da emigração clandestina</u> : até 12 contos de réis <u>Institutos de beneficência do MR e do MMU</u> : valor restante.	<u>Despesas gerais do Estado</u> : 20 contos de réis; <u>Empregados dos governos civis</u> : até 30 contos de réis; <u>Serviço de fiscalização de passaporte e repressão da emigração clandestina</u> : até 12 contos de réis <u>Institutos de beneficência do MR e do MMU</u> : valor restante.
Penas a quem promover ou favorecer ou incitar a emigração clandestina	Não consta.	Pena de prisão celular de 2 a 8 anos ou pena correspondente em degredo	Pena de prisão celular de 2 a 8 anos ou pena correspondente em degredo
Pena aos viajantes pegos atravessando a fronteira sem os respectivos passaportes	A prevista no artigo 26º do regulamento de polícia de 7 de abril de 1863, pelo qual o indivíduo seria entregue ao correspondente magistrado de polícia correcional para ser julgado segundo a lei.	A prevista no artigo 26º do regulamento de polícia de 7 de abril de 1863, pelo qual o indivíduo seria entregue ao correspondente magistrado de polícia correcional para ser julgado segundo a lei	A prevista no artigo 26º do regulamento de polícia de 7 de abril de 1863, pelo qual o indivíduo seria entregue ao correspondente magistrado de polícia correcional para ser julgado segundo a lei <u>Indivíduos sujeitos ao recrutamento militar</u> entregues à autoridade militar correspondente a fim de assentar praça.

Fontes: Decreto de 10 de janeiro de 1895, *Diário do Governo*, nº 10, 12.01.1895; Projeto de Lei nº 28, *DCD*, nº 44, 14.03.1896 e Lei de 23 de abril de 1896, *Coleção Geral das Leis Portuguesas*, livro de 1896.

Na justificativa do decreto de 10 de janeiro de 1895, lê-se que as circunstâncias do tesouro ainda não permitiam a realização de um plano completo e elaborado capaz de articular as providências enérgicas de repressão da emigração, os melhoramentos sociais

necessários para prender os nacionais à terra e o redirecionamento da corrente emigratória para as possessões ultramarinas portuguesas²²⁵. O governo demonstrava conhecer as causas estruturais da emigração e valorizar o povoamento das colônias africanas, mas justificava com argumentos financeiros a impossibilidade de levar adiante projetos como o de Thomás Ribeiro. Face à inviabilidade de se atacar o problema em todas as suas frentes, o governo propôs alterar a legislação em vigor “quer no sentido repressivo, quer para tornar exequíveis as disposições legais relativas aos que saem do país para o exterior pela fronteira terrestre e, ainda, no que respeita à maneira de aplicar receitas provenientes da expedição de passaportes”²²⁶.

Constatando o não cumprimento do disposto no artigo 15º do regulamento de polícia de 7 de abril de 1863 – pelo qual era obrigatória a apresentação de passaporte para a saída do país pela fronteira com a Espanha –, o governo procurou assegurar a saída documentada dos indivíduos que se dirigissem ao país vizinho, de modo a restringir o embarque clandestino nos portos da Galícia. Para isso, o decreto facilitou a expedição de passaportes terrestres. Assim, o artigo 2º determinou a redução do valor das taxas e emolumentos, expandiu para as administrações dos concelhos o poder de expedir passaportes terrestres e alargou o tempo de atendimento para requisição dos documentos nos governos civis de Lisboa e Porto. Com essas medidas, o governo esperava facilitar o processo de concessão de passaportes, garantir uma maior arrecadação para o tesouro público e viabilizar o serviço de fiscalização e repressão da emigração clandestina.

Com esse serviço, esperava-se superar a eventual negligência ou má fé de funcionários responsáveis por verificar a identidade pessoal dos impetrantes de passaporte, os quais concediam o documento sem a devida confirmação. Seriam ainda

²²⁵ Sobre esse último tópico, importa observar que, poucos anos antes, em 1891, realizara-se uma experiência mal planejada de povoamento das colônias com naturais da metrópole. Segundo Cláudia Castelo (*Passagens para a África: o povoamento de Angola e Moçambique com naturais da metrópole, 1920-1974*. Porto: Edições Afrontamento, 2007), “o envio de centenas de colonos para Angola e Moçambique em 1891 deve ser visto como uma resposta precipitada ao ultimato britânico” (p. 56). O pouco conhecimento sobre as necessidades desses territórios e a falta de cuidado na seleção dos colonos explicam o fracasso da experiência e as duras críticas tecidas pelos governadores coloniais “à política de povoamento concebida no reino sem conhecimento das realidades locais” (idem, *ibidem*). Em ofícios enviados em 1892 ao ministro dos Negócios da Marinha e Ultramar, os governadores-gerais de Angola e Moçambique “queixaram-se do encargo que esse tipo de emigração constituía para a fazenda pública e do triste espetáculo que brancos miseráveis e sem saúde ofereciam aos habitantes das colônias” (idem, *ibidem*). Cinco anos depois, foi publicada a portaria de 13 de março de 1897 que, visando responder às reclamações dos governadores, estabelecia a concessão de passagens por conta do Estado “a emigrantes que se possam tornar elementos de civilização e prosperidade econômica e financeira das províncias ultramarinas” (idem, p. 57). Ou seja, se no fim do XIX o povoamento das colônias aparecia, muitas vezes, como um imperativo, o governo tinha ciência dos problemas que poderiam ser causados por um direcionamento mal planejado da corrente emigratória que se dirigia ao Brasil para os territórios africanos.

²²⁶ Justificativa do decreto nº 2, de 10 de janeiro de 1895. *Diário do Governo*, nº 10, 12.01.1895.

atribuições do novo serviço investigar e perseguir engajadores e “todos os que tomam parte no repugnante tráfico de aliciar emigrantes clandestinos, aos quais sem escrúpulo iludem e tantas vezes impelem para a mais desditosa sorte”²²⁷. No entanto, como se pode observar pelo quadro 5.1, o decreto não previa novas penas aos engajadores e cúmplices da emigração clandestina.

O decreto ditatorial procurava, ainda, determinar de uma vez por todas o destino da receita gerada pelos emolumentos de passaportes. Para evitar uma nova reação dos funcionários dos governos civis, o artigo 10º mantinha a importância anual de 30 contos de réis a ser distribuída entre esses empregados, estabelecia que 20 contos de réis seriam destinados às despesas gerais do Estado e reservava 10 contos de réis para o serviço de fiscalização de passaportes e repressão da emigração clandestina. O restante seria encaminhado a instituições de caridade dependentes do MR.

Aos olhos do governo, as receitas geradas pela emissão de um maior número de passaportes terrestres e pela maior fiscalização – que asseguraria a arrecadação da multa prevista no artigo 26º do regulamento de polícia de 7 de abril de 1863 – arcariam com parte das despesas do novo serviço de repressão da emigração clandestina. Por isso, a despeito das dificuldades econômicas então vividas pelo país, o governo acreditava que “nenhum escrúpulo poderia justificar a dilação de providências tão instantemente reclamadas pelo interesse público”²²⁸.

Findo o governo ditatorial e reaberto o Parlamento, o decreto de 10 de janeiro de 1895 foi transformado no projeto nº 28, elaborado por uma comissão composta por doze deputados. No dia 14 de março de 1896, o projeto nº 28 entrou para a ordem do dia da CD. As alterações introduzidas no texto original do decreto foram apresentadas e justificadas pelo deputado Teixeira de Vasconcellos. Na CPR, o decreto e o projeto também foram alvo de estudos. No dia 7 de abril de 1896, foi apresentado, na Câmara Alta, o parecer nº 25, cujos relatores elogiaram eloquentemente as medidas repressivas propostas pela comissão da CD.

Sobre as principais alterações efetuadas pela comissão da CD, importa ressaltar a restrição dos locais onde os passaportes poderiam ser solicitados. O projeto retirava das administrações de concelhos que não fossem cabeças de distrito a autoridade para emitir o documento, concentrando, novamente, tal tarefa nos governos civis. A justificativa para tal alteração foi dada anos mais tarde, pelo próprio João Franco, na proposta nº 8-C,

²²⁷ Justificativa do decreto nº 2, de 10 de janeiro de 1895. *Diário do Governo*, nº 10, 12.01.1895.

²²⁸ *Idem*.

apresentada em 1906 à CD (vide cap. 6), que facultava a prova de identidade dos impetrantes de passaportes às administrações dos concelhos. Nela, lê-se que “a breve experiência do decreto de 10 de janeiro de 1895 não aconselha que se entreguem mais amplas funções neste serviço [nas administrações de concelho]”²²⁹.

A referência ao período em que foi possível solicitar passaportes nas administrações concelhias evidencia a pouca confiança depositada nas autoridades locais, vistas como facilitadoras da emigração e pouco zelosas da aplicação das leis vigentes. Essa desconfiança é explicada por Fernando Catroga, que sublinha que, se “a verticalização do poder era o objetivo” do ordenamento político-administrativo, os poderes locais, sobretudo os administradores dos concelhos, tinham “uma materialidade intersubjetiva”²³⁰. Enquanto os governadores civis estavam ainda “um pouco distantes” da população, “o administrador do concelho e, sobretudo seus coadjuvantes [...] encontravam-se demasiadamente perto”²³¹ e podiam usar de seu poder para perseguir ou beneficiar vizinhos.

No caso de passaportes para viagens marítimas, a restrição era ainda mais acentuada e o documento só poderia ser emitido nos governos civis do distrito de naturalidade dos impetrantes. Conforme ver-se-á mais adiante, essa mudança, questionada quando da discussão do projeto, provavelmente visava dificultar a emigração legal, mas demonstrava também a relevância das redes de interconhecimento das comunidades de origem dos impetrantes de passaporte para a identificação dos mesmos. Se os administradores dos concelhos estavam demasiadamente próximos, os governadores civis dos distritos que não os de nascença dos indivíduos estavam longe demais para bem identificá-los. Outra mudança introduzida pela comissão no projeto foi a instituição de penas mais severas para aliciadores e facilitadores da emigração clandestina, bem como para os próprios clandestinos.

As medidas mais restritivas foram justificadas pela necessidade de vigiar e perseguir “os engajadores e aliciadores que, disseminados por todas as províncias do norte do país, exercem sobre a sua população ignorante e ingênua uma ação desumana e maléfica”²³². Por isso, era urgente “extirpar a intervenção maldosa e desmoralizadora de um agente interesseiro e ferozmente egoísta” no fluxo emigratório. Para a comissão, se

²²⁹ Projeto nº 8-C, *DCD*, nº 10, 13.10.1906, p. 25.

²³⁰ CATROGA, Fernando. *A geografia dos afetos pátrios*. As reformas político-administrativas (Sécs. XIX-XX). Coimbra: Almedina, 2019, p. 242.

²³¹ Idem, *ibidem*.

²³² Apresentação do projeto de lei nº 28. *DCD*, nº 44, 14.03.1896, p. 591.

esse fluxo era “fatal e necessário nas regiões de população muito densa”, era também “pernicioso e nefasto quando determinado pelas perspectivas traiçoeiras e falazes com que os seus promotores conturbam a imaginação dos incautos²³³.”

Uma vez mais, agências de emigração, engajadores e aliciadores eram colocados na mira da política emigratória por serem considerados responsáveis por iludir incautos e incentivar a emigração ‘artificial’. A emigração legal, livre e ‘natural’ de indivíduos que viajavam por sua própria conta, sem a ação de engajadores, não era o alvo principal do projeto. Por isso, para o relator, a “modificação mais importante introduzida no projeto”²³⁴ consistia nas penalidades mais rigorosas, justificadas “pelas condições excepcionalmente graves do crime e dos delinquentes”²³⁵. Como a aplicação da pena de prisão dependia de um serviço eficaz, capaz de investigar e reprimir a atuação dos aliciadores da emigração clandestina, seria justificável o aumento de 10 para 12 contos de réis dos recursos destinados a esse serviço. Às restrições à emigração opunha-se uma tentativa de direcionar os emigrantes para as colônias por meio da gratuidade na emissão de passaportes para os domínios portugueses²³⁶.

A iniciativa do governo de destinar parte dos emolumentos de passaportes a obras de caridade foi vista com bons olhos pela comissão. Os relatores lembraram que, pela lei de meios de 1891, estavam previstas bolsas de trabalho para socorrer os operários e lamentaram que a ideia tivesse sido comprometida pelo caráter temporário daquele diploma. Por isso, aos olhos da comissão, era louvável a ideia do governo de transferir recursos à beneficência, onde os efeitos seriam imediatos. Pelo novo projeto, o benefício seria estendido aos institutos beneficentes ligados ao MMU como forma de recompensar aqueles que lutavam pela manutenção dos domínios coloniais portugueses²³⁷.

²³³ Apresentação do projeto de lei nº 28. *DCD*, nº 44, 14.03.1896, p. 591.

²³⁴ *Idem*, p. 592.

²³⁵ *Idem*, *ibidem*.

²³⁶ Importa mencionar que, se a gratuidade dos passaportes para as colônias não estava prevista no decreto ditatorial, o governo de Hintze Ribeiro – João Franco não se mostrou alheio ao povoamento dos domínios ultramarinos. Apenas alguns dias depois de iniciada a discussão do projeto nº 28, o governo apresentou, na Câmara dos Deputados, a proposta de lei nº 34-T que autorizava o governo a criar “colônias militares agrícola-comerciais” (Artigo 1º da proposta de lei nº 34-T. *DCD*, nº 46, 17.03.1896, p. 690) com o “complexo objetivo” de “ocupar, defender, policiar, valorizar, colonizar o território e abrir novos mercados à indústria nacional” (Apresentação da proposta de lei nº 34-T. *Loc. Cit.*). A proposta, que “chegou a ser discutida e aprovada pelas Cortes” [ALEXANDRE, Valentim, *A questão colonial no Parlamento (1821-1910)*, vol. I. Lisboa: Dom Quixote, 2008, p. 185] não teve resultados concretos.

²³⁷ Vale lembrar que no ano anterior, em 1895, Joaquim Augusto Mouzinho de Albuquerque derrotara o Império de Gaza na campanha de pacificação de Moçambique, tendo capturado o imperador Gungunhana, enviado para Lisboa e depois para os Açores, onde faleceu.

Também na CPR, a comissão responsável pela elaboração do parecer nº 25, acerca do projeto da CD, reforçou a atuação nefasta dos aliciadores da emigração clandestina²³⁸ e defendeu “a penalidade imposta” aos promotores da emigração ilegal, já que era grande “o mal a que eles pode[ria]m dar causa”²³⁹. Prosseguindo na defesa do decreto governamental – e do projeto elaborado pela CD –, os relatores da comissão reforçaram que a complexidade da questão exigia “providências incomportáveis neste momento com as circunstâncias financeiras do tesouro”²⁴⁰. Por isso, o principal intuito da proposta de lei não era “resolver o intrincado problema geral da emigração, mas reprimir a emigração clandestina”²⁴¹ e atender às “reclamações da opinião pública, justamente preocupada com o incremento desse mal”²⁴².

Importa notar que os relatores tinham ciência das causas gerais da emigração e do fato de que os portugueses não emigravam apenas por serem iludidos por agentes e engajadores. Para redigir o parecer, os pares do reino recuperaram as respostas dadas pelos administradores dos concelhos minhotos ao inquérito realizado pela comissão de emigração de 1893, cujos trabalhos não foram concluídos devido ao fechamento das cortes em 1894²⁴³. Os administradores que responderam ao inquérito atribuíram múltiplas causas ao fenômeno emigratório na província do Minho, aquela onde “a emigração se opera[va] em maior escala”²⁴⁴ e deram grande importância para a crise agrícola²⁴⁵ e industrial e para a lei do recrutamento militar – mencionada como causa da emigração por quase todos os administradores dos concelhos minhotos.

Se nem o Parlamento e nem o governo tinham prontas soluções aos problemas de ordem econômico-sociais que causavam a emigração, pôr fim ao recrutamento militar também não era uma possibilidade. Independentemente de a aversão ao recrutamento ser

²³⁸ Parecer nº 25, acerca do projeto nº 28. *DCPR*, nº 28, 07.04.896, p. 320.

²³⁹ *Idem*, p. 324.

²⁴⁰ *Idem*, p. 320.

²⁴¹ *Idem*, p. 324.

²⁴² *Idem*, *ibidem*.

²⁴³ Não foram encontrados os documentos reunidos pela comissão de emigração constituída na CPR em 1893. Tivemos apenas acesso às respostas reunidas no parecer nº 25 e redigidas pelos administradores dos concelhos da província do Minho.

²⁴⁴ Parecer nº 25, acerca do projeto nº 28. *Loc. Cit.*, p. 320.

²⁴⁵ Sobre a crise agrícola, é exemplar a resposta dada pelo administrador do concelho de Ponte da Barca: “Entre nós, a agricultura definhada por um depauperamento crescente do solo, pela impossibilidade de se poderem satisfazer os encargos impostos pelo estado e pela introdução de produtos agrícolas da Espanha, acha-se na condição misérrima de manter uma luta constante em que predomina sempre, como elemento principal, a falta de produção bastante para o cumprimento das despesas indispensáveis. A braços com uma crise financeira de cujo desaparecimento todos duvidam, e em face da concorrência dos produtos estrangeiros, os nossos lavradores procuram no Brasil especialmente, o modo fácil de resistirem à miséria” (Resposta ao Inquérito da Comissão Parlamentar de Emigração, realizado em 1893, pelo administrador do concelho de Ponte da Barca. Retirado de: Parecer nº 25, acerca do projeto nº 28. *Loc. Cit.*, p. 323).

ou não um importante fator responsável pela emigração, o alívio das disposições do serviço militar com certeza seria uma forma de reduzir a emigração clandestina, resultante das dificuldades à obtenção de passaportes por mancebos. Contudo, segundo João Franco, era justamente a emigração de rapazes em idade militar que se procurava evitar com as medidas mais repressivas previstas no projeto nº 28.

A intervenção do ministro do Reino a favor do projeto evidencia que o governo não acatava todas as reivindicações daqueles que desejavam pôr fim à emigração. Muito embora o recrutamento fosse considerado uma das principais causas do fenómeno – e consequentemente, da carestia de braços na agricultura –, o ministro defendeu a manutenção do recrutamento e a adoção das medidas repressivas como forma de assegurar o preenchimento das fileiras do exército.

Importa lembrar que, na década de 1890, Portugal estava envolvido nas campanhas de pacificação em Angola e Moçambique, que deveriam assegurar a ocupação efetiva do território colonial. Muito embora as campanhas tenham contado primordialmente com tropas coloniais, o recurso às forças metropolitanas mostrou-se necessário em certos momentos – como durante a expedição contra o Estado vátua, em Gaza, quando foi mobilizado “um corpo expedicionário de 2200 efetivos do exército metropolitano e um razoável poder de fogo”²⁴⁶. Durante a discussão na CD, quem chamou a atenção para a importância do exército na “conservação dos domínios ultramarinos de além-mar”²⁴⁷ foi o relator do projeto nº 28, o deputado Teixeira de Vasconcellos. Pode-se afirmar que num momento de corrida à África e de ameaças ao império colonial, era grande a preocupação com a tropa, sobretudo depois do trauma do ultimato britânico.

Por isso, João Franco, ao defender o projeto, afirmava ser indispensável considerar o decréscimo anual do número de recrutas, que tornaria impossível a manutenção e renovação do exército²⁴⁸. Para Franco, não era o recrutamento a causa da emigração (legal ou clandestina), pelo contrário: a necessidade de se combater a emigração derivava do fato de ser ela a responsável pela queda do número de recrutas. Entendendo ser preciso mudar esse estado de coisas, Franco recusou a ideia de reduzir o valor das remissões “porque isso daria em resultado todos a pagarem e não haver depois quem viesse para as

²⁴⁶ TEIXEIRA, Nuno Severiano. Das guerras civis à pacificação do Império (1820-1890). In: TEIXEIRA, Nuno Severiano (coord.). *História militar de Portugal*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2017, pp. 391-438, p. 432.

²⁴⁷ Intervenção do deputado Teixeira de Vasconcellos na CD. *DCD*, nº 44, 14.03.1896, p. 595.

²⁴⁸ Intervenção do Ministro do Reino, João Franco, na CD. *Loc. Cit.*, p. 601.

fileiras”²⁴⁹. O remédio seria manter as dificuldades impostas à emigração legal dos mancebos e evitar, o quanto possível, a emigração clandestina.

Reconhecendo a dificuldade em impedir o abandono ilegal do país por indivíduos que o faziam por iniciativa própria, “porque não [seria] possível estabelecer na fronteira uma fiscalização tão rigorosa”²⁵⁰, o ministro acreditava ser fundamental atacar os aliciadores da emigração clandestina e impedi-los de exercer a sua indústria. Foi pensando nesse objetivo que o governo propôs reorganizar a receita proveniente dos emolumentos de passaportes e destinar parte dela a um serviço para fiscalizar e perseguir esses aliciadores. Para João Franco, dessa forma, seria possível reduzir a emigração clandestina “pelo mal que causa à organização do exército, sem prejuízo dos legítimos interesses dos empregados”, além de “angariar meios importantes para os estabelecimentos de beneficência dependentes do MR”²⁵¹.

A necessidade de serem adotadas medidas repressivas como forma de evitar a emigração clandestina e o esvaziamento do exército não era, contudo, um consenso. Em ambas as câmaras se levantaram vozes contrárias ao projeto, as quais lembraram o direito constitucional de emigrar, além de enfatizarem o caráter multifacetado de um fenômeno que não resolver-se-ia apenas com mais repressão. Foi criticada também a obrigatoriedade de todo indivíduo, nacional ou estrangeiro, apresentar passaporte para poder deixar o país. Tal imposição, além de ineficaz para os fins pretendidos, foi considerada vexatória a Portugal. Assim, foi proposto o adiamento da votação.

Na CD, a proposta de adiamento foi feita pelo deputado Manuel Fratel, que salientou a necessidade de se encarar a emigração clandestina no âmbito dos problemas mais amplos, responsáveis pelo movimento emigratório geral. Para o deputado, os emigrantes haveriam de saltar, sempre que o desejassem, “por cima de todas as leis e de todos os regulamentos”²⁵², razão pela qual era preciso modificar as condições de vida da população e espalhar a instrução. Mello e Sousa foi ainda mais longe e argumentou que a única forma de acabar com a emigração clandestina seria derrubar as barreiras contra a emigração legal. A seu ver, de nada adiantava reprimir os engajadores, já que esses eram justamente uma criação do Estado, pois “se não houvesse dificuldades para a emigração, evidentemente, não havia o engajador [da emigração clandestina]”²⁵³. O deputado

²⁴⁹ Intervenção do Ministro do Reino, João Franco, na CD. *DCD*, nº 44, 14.03.1896, p. 601.

²⁵⁰ *Idem*, p. 602.

²⁵¹ *Idem*, p. 603.

²⁵² Intervenção do deputado Manuel Fratel na CD. *Loc. Cit.*, p. 595.

²⁵³ Intervenção do deputado Mello e Sousa na CD. *Loc. Cit.*, p. 599.

questionou as penas rigorosas previstas a quem favorecesse a emigração clandestina, as quais levariam à impunidade, já que nenhum juiz condenaria engajadores a oito anos de prisão ou ao degredo.

Na CPR, a crítica veio do Conde de Thomar²⁵⁴, para quem o projeto fazia Portugal retroceder “ao tempo do absolutismo”²⁵⁵, pois “quando todos os países trata[va]m de facilitar tudo quanto sejam comunicações, é exatamente em Portugal que se vai inaugurar um regime altamente vexatório”²⁵⁶. Lembrando que a apresentação de passaporte só era exigida na Rússia – “que não é um país liberal”²⁵⁷ –, o conde argumentou que a única razão para essa obrigatoriedade era o aumento das receitas do Estado.

À defesa de uma absoluta liberdade de circulação feita por parlamentares que defendiam a não intervenção do Estado em matéria emigratória, opôs-se, uma vez mais, uma compreensão de que cabia ao Estado regular a emigração como forma de proteger os ‘incautos’, cuja liberdade poderia ser ameaçada por engajadores inescrupulosos. Renovava-se, assim, a diferença entre a emigração livre (e natural) e a engajada (ou artificial) por meio da associação do engajador ao traficante de escravizados, responsável por seduzir e provocar uma emigração que, do contrário, não existiria. Na CD, essa estratégia foi seguida pelo deputado Teixeira de Vasconcellos, favorável ao projeto.

Respondendo ao deputado Manuel Fratel, Teixeira de Vasconcellos afirmou que com o projeto não se ambicionava pôr fim à emigração em geral, o que seria um “erro econômico, além de um perigo social”²⁵⁸. Por considerar legítima a emigração “que resulta[va] da necessidade de procurar os meios de subsistência ou de satisfazer ambições”²⁵⁹, Vasconcellos afirmou não existir governo interessado “em conservar acorrentados à sua miséria, os descontentes e os famintos que saem para melhorar de fortuna ou para obter, por um trabalho certo e remunerador, os meios de subsistência”²⁶⁰. Assim, o objetivo defendido tanto pelo governo quanto pela comissão era suprimir ou reduzir a clandestinidade, “castigando com rigor os engajadores e aliciadores dessa emigração e os que dela se aproveita[va]m para se furtarem ao dever sagrado de prestarem o serviço militar”²⁶¹.

²⁵⁴ Trata-se, aqui, do 2º Conde de Thomar, filho mais velho (e homônimo) de António Bernardo da Costa Cabral.

²⁵⁵ Intervenção do par do reino Conde de Thomar na CPR. *DCPR*, nº 28, 07.04.1896, p. 330.

²⁵⁶ *Idem*, *ibidem*.

²⁵⁷ *Idem*, p. 336.

²⁵⁸ Intervenção do deputado Teixeira de Vasconcellos na CD. *DCD*, nº 44, 14.03.1896, p. 595.

²⁵⁹ *Idem*, *ibidem*.

²⁶⁰ *Idem*, p. 596.

²⁶¹ *Idem*, p. 595.

A seu ver, era necessário “acabar com um tráfico odioso e repugnante e garantir a estabilidade dos elementos mais poderosos da defesa do país e do seu desenvolvimento agrícola e industrial”²⁶². A seguir, questionou: “Todos os povos da Europa fizeram uma cruzada contra a escravatura negra, e nós não devemos punir com penas severíssimas aqueles que promovem a escravatura branca?”²⁶³. No mesmo sentido argumentou o deputado Carlos Braga: “só quem realmente não conhecer a forma como os agentes da emigração clandestina desempenham o seu nefasto papel nessas povoações é que pode talvez achar mau que neste projeto se lhe aplique uma pena severa que tenda a suprimir a escravatura branca”²⁶⁴.

Conforme já observado, na década de 1830 a associação entre emigração e tráfico da escravatura era um argumento que repousava nas más condições do transporte e nos relatos vindos do Brasil acerca da situação em que os emigrantes esperavam a bordo quem os contratasse e arcasse com os custos da viagem. Bem diferente era a situação no fim do século XIX, quando as viagens eram mais confortáveis, o tráfico da escravatura já havia sido encerrado e muitos emigravam às custas do Estado brasileiro, sem o risco de ficarem presos aos patrões por dívidas.

Há que sublinhar, uma vez mais, que a persistência da comparação, a despeito das transformações da realidade, não deve ser vista apenas como um recurso de oratória, com o mero objetivo de comover os interlocutores. A associação mostra que à emigração livre, feita por indivíduos conscientes, capazes de decidir pelo seu destino e de deixarem o país de forma autônoma, motivados, muitas vezes por desequilíbrios internos que o fluxo emigratório ajudava a minorar; opunha-se a emigração ‘engajada’ e, portanto, não livre, artificial e incentivada por engajadores, cujo objetivo era especular e lucrar com o transporte de emigrantes – como faziam os traficantes de escravos.

Esses engajadores que, aos olhos dos deputados supracitados, se aproveitavam das condições socioeconômicas do país e da aversão ao serviço militar para estimular uma emigração artificial, eram o verdadeiro alvo da lei. No mais, a perenidade do discurso da ‘escravatura branca’ mostra que a emigração de trabalhadores para um país que acabava de abolir a escravidão e que precisava de substitutos aos ex-escravizados seguia fazendo parte do impensável para as autoridades portuguesas e continuava a provocar uma indignação traduzida no paralelismo feito com o tráfico de escravizados.

²⁶² Intervenção do deputado Teixeira de Vasconcellos na CD. *DCD*, nº 44, 14.03.1896, p. 596.

²⁶³ *Idem*, p. 597.

²⁶⁴ Intervenção do deputado Carlos Braga na CD. *Loc. Cit.*, p. 598.

Assim como em 1855, a distinção entre emigração legal/livre ou natural e clandestina/engajada ou artificial e a ênfase na necessidade de cercear os engajadores e obstar a clandestinidade asseguraram a aprovação do projeto e marcaram a política emigratória repressiva adotada no fim do oitocentos. A par das dificuldades econômicas do país (e da importância financeira da emigração para o Brasil), os deputados aprovaram uma lei que não visava abolir qualquer movimento emigratório e, tampouco, acabar com o fator entendido por muitos como a primordial causa da emigração: o recrutamento militar.

Assim, a liberdade de emigrar era mantida desde que: (i) não ameaçasse a capacidade de defesa do país e do império colonial; (ii) realizada mediante a obtenção dos devidos documentos (cujos pagamentos garantiam receita para o Estado); (iii) feita por indivíduos que deixassem o país conscientes das condições que iriam encontrar no local de destino, sem a intervenção de engajadores – vistos como seres tão inescrupulosos quanto os traficantes de escravizados. Em suma, se não era possível (nem desejável) proibir toda e qualquer emigração, era prioritário, sobretudo num momento de crise, impedir o abandono do país por aqueles que, impossibilitados de cumprir com as exigências legais para a obtenção de um passaporte, caíam nas redes de emigração clandestina incentivados por falsas ilusões acerca do destino que os esperava.

Votado, o projeto foi aprovado na generalidade e, na sequência, iniciou-se, na CD, a discussão na especificidade. A principal alteração foi a introdução de um parágrafo único no artigo 1º, pelo qual os estrangeiros que saíssem do reino por qualquer ponto da raia seca ficavam dispensados da obrigatoriedade de apresentar passaporte. Tal modificação foi feita devido às intervenções dos deputados contrários ao projeto, como Manuel Fratel, para quem, os passaportes não tinham razão de ser, como reconheciam os “países estrangeiros, onde têm sido abolidos”²⁶⁵.

Tal fato foi também lembrado pelo deputado Mello e Sousa, que defendeu que essa lei “tem o gravíssimo inconveniente de se dizer lá fora que em Portugal foram estabelecidos os passaportes terrestres”²⁶⁶. Em resposta, João Franco concordou que, salvo motivos excepcionais, se dispensassem os estrangeiros da obrigatoriedade de apresentar passaporte, uma vez que tal dispensa não afetaria “a economia do projeto, tanto no ponto em que ele coíbe a emigração, como naquele em que cria receitas”²⁶⁷. Na CPR,

²⁶⁵ Intervenção do deputado Manuel Fratel na CD. *DCD*, nº 44, 14.03.1896, p. 595.

²⁶⁶ Intervenção do deputado Mello e Sousa na CD. *Loc. Cit.*, p. 601.

²⁶⁷ Intervenção do ministro do Reino, João Franco na CD. *Loc. Cit.*, p. 603.

tal modificação foi elogiada – enquanto a já mencionada proposta ultraliberal apresentada pelo Conde de Thomar, que defendia a abolição de todos os passaportes²⁶⁸, tanto para nacionais quanto para estrangeiros, foi recusada. Assim, ao mesmo tempo em que eram aprofundados os mecanismos para assegurar o monopólio estatal dos meios de emigração, buscava-se aproximar Portugal dos demais países europeus, aliviando as restrições ao trânsito de estrangeiros.

Ainda sobre o debate na especificidade ocorrido na CD, há que destacar os questionamentos apresentados ao disposto no artigo 4º, pelo qual tanto passaportes terrestres quanto para as colônias poderiam ser requisitados no governo civil de naturalidade do impetrante ou no distrito de residência. Os passaportes marítimos, contudo, só poderiam ser expedidos nos governos civis de naturalidade. Essa diferença chamou a atenção do deputado Salgado de Araújo, para quem não faria sentido que um indivíduo fosse obrigado a regressar ao distrito onde já não residia para poder emigrar pelo porto de Lisboa. O ex-ministro da Fazenda, Mariano de Carvalho, concordou que seria mais fácil o abono de identidade de um indivíduo no distrito de residência, onde é conhecido por muitos, do que no local de onde poderia ter saído ainda criança²⁶⁹.

Em sua resposta, o relator Teixeira de Vasconcellos, deixou claro o seu intuito de criar obstáculos à emigração ao afirmar que a facilidade de obtenção de passaporte nos concelhos e nos governos civis de residência dos impetrantes “em vez de impossibilitar a emigração, facilitá-la-ia”²⁷⁰. Importa reforçar, aqui, o aspecto mais repressivo do projeto em relação ao decreto de 10 de janeiro, pelo qual quaisquer passaportes poderiam ser requisitados tanto nos governos civis de naturalidade ou residência, quanto nas administrações dos concelhos. João Franco, contudo, concordou com a redação dada ao artigo nº 4 pela comissão, alegando ter resultado das “informações repetidas dos governadores civis dos diferentes distritos”. Segundo essas autoridades, uma das maneiras pelas quais se obtinham passaportes posteriormente utilizados por terceiros era “exatamente a facilidade deles serem passados quer no distrito da naturalidade, quer no distrito da residência”²⁷¹.

Mariano de Carvalho, contudo, não se convenceu e sugeriu que a obrigatoriedade de se impetrar o passaporte nos distritos de naturalidade derivava da pressão dos

²⁶⁸ Pela ousada proposta do Conde de Thomar, deixariam de ser obrigatórios os passaportes para nacionais e estrangeiros, quer a saída se dê pela raia seca, quer pelos portos e rios.

²⁶⁹ Intervenção do deputado Mariano de Carvalho na CD. *DCD*, nº 44, 14.03.1896, p. 606.

²⁷⁰ Intervenção do deputado Teixeira de Vasconcellos na CD. *Loc. Cit.*, p. 606.

²⁷¹ Intervenção do ministro do Reino, João Franco na CD. *Loc. Cit.*, p. 606.

governadores civis dos distritos menos importantes no cenário nacional, os quais se sentiam prejudicados pelo fato de muitos indivíduos nascidos naquelas regiões migrarem para Lisboa ou Porto e lá requisitarem o documento²⁷² para emigrar. Muito embora esta seja uma explicação válida, o mais provável é que o relator desejasse de fato criar peias à emigração legal ao mesmo tempo em que se fortaleciam os mecanismos para cercar as saídas clandestinas. No entanto, a resposta do ministro abre uma terceira possibilidade de interpretação (que não exclui as outras duas): a persistência, no fim do século, da valorização das redes de interconhecimento das comunidades de origem dos indivíduos, de modo que se compreendia que, mesmo aqueles que já não residiam no distrito de nascença, seriam neles identificados de forma mais fidedigna.

Por fim, o artigo foi aprovado com a determinação de que os indivíduos nascidos nas ilhas ou nas províncias ultramarinas, que requisitassem passaporte marítimo, poderiam fazê-lo tanto nos governos civis dos distritos de nascença quanto nos de residência. A regra era válida também aos maiores de 30 anos nascidos no continente. Já, os menores de 30 anos (ou seja, a maioria dos emigrantes e dos indivíduos em idade militar) só poderiam solicitar passaporte para deixar o país por via marítima no distrito de nascença. Dessa forma, mantinha-se o controle almejado pelo relator e pela comissão, mas não se criavam entraves intransponíveis aos naturais das ilhas e das colônias que residissem em outros pontos do reino.

Aprovada nas duas Câmaras, a lei de 23 de abril de 1896 contemporizou alguns conflitos, amenizou os aspectos mais restritivos presentes no projeto nº 28 e endureceu algumas das disposições do decreto ditatorial. A lei evidencia as tentativas de dar resposta a diferentes pontos de vista – como no caso da manutenção da obrigatoriedade de passaportes para nacionais, mas não para estrangeiros –, além de apontar para o que seria uma intenção de favorecer o povoamento branco da África portuguesa, com a gratuidade dos passaportes para aquele destino. Por fim, ela ratificou a diferença entre emigração legal/livre ou natural e a clandestina/engajada ou artificial, tendo por principal alvo os promotores da emigração clandestina.

²⁷² Intervenção do deputado Mariano de Carvalho na CD. *DCD*, nº 44, 14.03.1896, p. 606.

5.2.2 Ampliando as teias do Estado: a regulamentação dos intermediários e o novo corpo de polícia

Aprovada a lei, era necessário regulá-la e criar o serviço especial que fora já anunciado pelo decreto ditatorial. O regulamento, assinado por João Franco, foi publicado no dia 3 de julho de 1896 e dispunha, principalmente, sobre o organograma e atribuições da PEREC. O diploma regulava também o serviço de passaportes nos distritos de Lisboa e Porto, estabelecia o modelo a ser adotado pelos passaportes conferidos gratuitamente para as colônias portuguesas, bem como os procedimentos a serem seguidos com relação aos transgressores da lei. Por fim, o artigo 10º determinava a obrigatoriedade da regulamentação das agências de emigração pelos governos civis.

Essa última medida tornou-se fundamental com a criação da PEREC, pois era preciso estabelecer os critérios para a atuação legal das agências para que essa polícia fiscalizasse e perseguisse agentes que facilitavam a emigração clandestina. Conforme já visto, essa regulamentação fora proposta por Oliveira Martins, Thomás Ribeiro, cônsules e governadores civis, além de ter sido objeto da portaria de 12 de março de 1889 e do edital publicado pelo governador civil de Coimbra. Muito embora a regulamentação distrital das agências estivesse de acordo com o Código Administrativo, ela seguia ausente na maioria dos distritos. Quando da discussão da lei do selo, de 21 de julho de 1893, a necessidade de concretizar essa medida tornou-se patente.

De acordo com a lei, a concessão de licenças para agências e agentes de emigração e passaporte estava sujeita ao selo de estampilha²⁷³. No entanto, como foi bem observado pelo deputado Barbosa de Magalhães durante a discussão do projeto que deu origem à lei, o intuito “louvável” do ministro da Fazenda de cobrar um valor elevado pelo selo das licenças de agências e agentes de emigração era, na prática, ineficaz pois lei nenhuma declarava a obrigatoriedade dessas licenças. Por isso, o deputado propunha que se completasse “o pensamento do projeto, tornando tais licenças obrigatórias”²⁷⁴.

Além da determinação de um valor pelo selo das licenças, foi proposta na CD a cobrança de emolumentos pela emissão das licenças de funcionamento das agências. O deputado José Paulo Cancelli, durante a discussão do orçamento geral do Estado para 1893-1894, defendeu a cobrança de 100\$000 réis de emolumentos para a licença de funcionamento das agências e de 50\$000 para a atuação de agentes e comissários volantes

²⁷³ Lei de 21 de julho de 1893. *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*, livro de 1893, p. 452.

²⁷⁴ Intervenção do deputado Barbosa de Magalhães na CD. *DCD*, nº 41, 02.06.1893, p. 10.

de emigração e passaporte²⁷⁵. De acordo com a proposta, essas licenças seriam passadas pelos governos civis dos distritos sede das agências, ou de domicílio dos agentes e comissários e a importância arrecadada constituiria receita do Estado.

Cancellata argumentou que as agências e os agentes espalhados por todo o país eram responsáveis pela maior parte da emigração, e que esses empresários auferiam “grandes interesses”²⁷⁶. Aos olhos do deputado, uma vez que se estabelecera uma taxa de selo pelas licenças, estas não deveriam ser concedidas gratuitamente. Prosseguindo na argumentação, o deputado esclareceu o objetivo final a que almejava: reduzir a emigração e aumentar a receita do Estado²⁷⁷.

Para atingir o desiderato visado tanto pela lei do selo, quanto por Paulo Cancellata, era necessário estabelecer a obrigatoriedade das licenças por meio da regulamentação da atividade das agências em todo o país. No Porto, o governador civil, Artur Alberto de Campos Henriques, se antecipou e, no dia 18 de julho de 1893, aprovou um edital proibindo o funcionamento de agências de emigração e passaporte sem a obtenção da devida licença. Quatro dias depois, foi publicada a portaria do MR de 22 de julho de 1893, pela qual todos os distritos deveriam adotar as disposições do edital aprovado por Campo Henriques. No entanto, tal determinação só ganhou força com a publicação do regulamento de 3 de julho de 1896, cujo artigo 10º estabeleceu um prazo de sessenta dias para que todos os governos civis elaborassem seus próprios regulamentos e os remetessem para aprovação. De acordo com a redação do artigo:

não poderão estabelecer-se, fora das condições preceituadas nos regulamentos distritais, agências de emigração, as quais serão fiscalizadas não só pelas autoridades administrativas locais, como pelo pessoal da polícia de repressão da emigração clandestina, podendo aquelas e este examinar os livros e documentos respectivos e exigir esclarecimentos²⁷⁸.

Entre agosto e setembro de 1896, a maioria dos governos civis dedicou-se a estabelecer as regras²⁷⁹ para concessão de licenças a agências e agentes de emigração e

²⁷⁵ Intervenção do deputado José Paulo Cancellata na CD. *DCD*, nº 48, 15.06.1893, p. 14.

²⁷⁶ *Idem*, *ibidem*.

²⁷⁷ *Idem*, p. 15. Importa notar que, por fim, a proposta apresentada pelo deputado Paulo Cancellata, para que fossem cobrados emolumentos pela emissão das licenças às agências e agentes de emigração, não foi adotada na redação final da lei de 30 de junho de 1893, sobre o orçamento do Estado para o ano 1893-1894.

²⁷⁸ Artigo 10º do decreto de 3 de julho de 1896 do MR, aprovando o regulamento de polícia especial de repressão da emigração clandestina, *DG*, nº 150, 09.07.1896.

²⁷⁹ Uma exceção a ser notada é o governo civil de Évora. O governador daquele distrito oficiou ao MR que considerava inadequada a elaboração de um diploma para regulamentar agências de emigração, visto ser muito reduzido o volume da emigração naquele distrito e as agências, inexistentes. A seu ver, a publicação de um tal documento numa região em que não se fazia necessário poderia ser interpretado como um

passaporte. A despeito da liberdade de que dispunham os governadores para regulamentar as agências, são mínimas as divergências entre os regulamentos²⁸⁰. Antes de abordar os critérios básicos para a habilitação das agências a atuar, importa notar que todos eles partem de uma mesma definição dos termos ‘agências’ e ‘agentes de emigração e passaporte’, estabelecida pelo edital do Porto e posteriormente ratificada pela Procuradoria Geral da Fazenda, como forma de esclarecer os indivíduos e empresas obrigados ao pagamento do imposto do selo – que gerara dúvidas quanto à possibilidade de se considerar como agências de emigração companhias de navegação marítima.

A resposta dada pela Procuradoria foi enviada aos governadores civis. Por ela, ficou determinado que as companhias de navegação marítima, bem como os consignatários e armadores que as representassem, não deveriam ser considerados agências ou agentes de emigração, razão pela qual estavam isentos do pagamento do referido imposto. Aos olhos da Procuradoria, tais companhias e seus representantes não empregavam “outros meios para angariar os emigrantes ou lhes facilitar a saída do reino”²⁸¹.

A isenção, contudo, não poderia ser extensiva “às entidades ou indivíduos que, embora se digam representantes dessas companhias ou empresas de navegação, recrutam emigrantes por si ou seus delegados e os aliciam para saírem do reino, dando incremento à emigração”²⁸². Estabelecia-se, assim, uma distinção entre o fornecimento do serviço de transporte e “os atos manifestadamente praticados no propósito de aliciar emigrantes”²⁸³. O alvo da regulamentação eram “todos os indivíduos ou entidades que incit[assem] a

incentivo à emigração, como acontecera anos antes no concelho de Figueira da Foz, onde um edital sobre os cuidados a serem adotados pelos emigrantes gerara uma repercussão negativa ao governo. Ofício encaminhado pelo governador civil de Évora ao Diretor da DGAPC do Ministério do Reino, 18 de setembro de 1896. ANTT/MR/DGAPC/2ª Rep., livro 45, mç. 2721-A, proc. 13.

²⁸⁰ No supracitado processo nº 13 do maço 2721-A da série da DGAPC do MR, foram encontrados os regulamentos de agências de emigração e passaporte apresentados entre agosto e setembro de 1896 pelos seguintes governos civis: Beja, Braga, Bragança, Castelo Branco, Faro, Funchal, Guarda, Horta, Leiria, Lisboa, Ponta Delgada, Portalegre, Vila Real e Viseu. Como foram todos inspirados no edital de 18 de julho de 1893, do governo civil do Porto, há uma grande semelhança no conteúdo de todos esses regulamentos, com pequenas alterações na organização dos artigos e nos valores a serem pagos pelos agentes. As medidas aqui apresentadas foram encontradas em todos os regulamentos. Para efeitos de citação, será utilizado o edital do Porto.

²⁸¹ Trecho retirado do parecer da Procuradoria Geral da Coroa e da Fazenda de 1893, citado no ofício enviado aos governadores civis pelo diretor geral da Fazenda e dos Próprios Nacionais. Lisboa, 12.09.1896. ANTT/MR/DGAPC/2ª Rep., livro 45, mç. 2721-A, proc. 13.

²⁸² Diretor Geral da Fazenda e dos Próprios Nacionais. Ofício enviado aos governadores civis. Lisboa, 12.09.1896. Loc. Cit.

²⁸³ Idem.

emigração e lhes d[essem] incremento, engajando emigrantes e proporcionando-lhes por qualquer maneira direta ou indiretamente os meios para a saída do Reino”²⁸⁴.

Sobre essa definição, é possível suspeitar que a exclusão das companhias marítimas tenha resultado do “*lobby marítimo*”²⁸⁵, como afirma Ivete dos Santos. No entanto, na falta de documentos que evidenciem a pressão exercida pelas companhias de navegação, pode-se afirmar que a decisão da Procuradoria estava alinhada com a política emigratória do governo. Considerar as companhias de navegação como agências sujeitas ao pagamento do imposto do selo seria tributar empresas que viabilizavam não apenas a emigração engajada (e muitas vezes clandestina), mas também a viagem de emigrantes livres e legais, além de meros viajantes. No mais, se na primeira metade do século XIX os armadores e capitães de navios acumulavam a função de agentes de emigração, no fim do oitocentos as tarefas estavam mais especializadas, havendo um grande número de intermediários que ligavam potenciais emigrantes às companhias de navegação. Era a atividade desses intermediários, considerados responsáveis por incentivar uma emigração ‘artificial’, não espontânea, que se visava regulamentar.

Assim, na grande maioria dos regulamentos dos governos civis, observa-se a presença, no artigo 1º, de um parágrafo único no qual se lê:

Ficam compreendidos na disposição deste artigo – tenham ou não escritório especial – todos os indivíduos, associações ou companhias que direta ou indiretamente recrutem ou contratem emigrantes, vendam bilhetes de passagem ou os entreguem, ainda que seja por procuração, ou solicitem habitualmente passaportes para sair do continente do reino²⁸⁶.

Para a obtenção da licença, o proprietário da agência, ou o agente, deveria apresentar certificado de registro criminal e atestado de bom proceder passado pela câmara municipal e pelo administrador do concelho do domicílio do impetrante. Quando o agente fosse apenas um intermediário oficial nomeado por governo estrangeiro, ficava obrigado a apresentar o competente título. No caso de agentes de concessão de bilhetes de passagem, era obrigatória a apresentação do contrato com a companhia de navegação.

²⁸⁴ Diretor geral da Fazenda e dos Próprios Nacionais. Cópia do ofício ao governador civil de Lisboa. Lisboa, 07.08.1896. ANTT/MR/DGAPC/2ª Rep., livro 45, mç. 2721-A, proc. 13.

²⁸⁵ SANTOS, Ivete Sobral dos *A Junta Nacional de Emigração e a política de emigração no Estado Novo*. Tese (Doutorado em História Contemporânea) – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Lisboa, 2014, p. 23.

²⁸⁶ Edital do governo civil do Porto. Porto, 18.07.1893. In: RAMOS, Carlos Vieira. *Legislação Portuguesa sobre emigração e passaportes*. Lisboa: s/e, 1913, p. 109-115. Exatamente a mesma definição está presente nos projetos de regulamentos encontrados no fundo do MR (ANTT/MR/DGAPC/2ª Rep., livro 45, mç. 2721-A, proc. 13).

Todos os agentes deveriam prestar fiança idônea ao exato cumprimento do que foi acordado com os emigrantes.

Os agentes que recrutavam emigrantes eram, ainda, obrigados a assinar um termo se responsabilizando por: (i) observar as leis e regulamentos quanto a contratos de locação de serviços, transportes e proteção dos emigrantes; (ii) apresentar, ao governo civil, o contrato celebrado com os emigrantes para ser registrado e visado; (iii) promover a segurança e proteção dos emigrantes, cumprindo as obrigações estipuladas nos contratos; (iv) não separar o marido da mulher, nem os filhos dos pais sem o expresso consentimento dos cônjuges e responsáveis; (v) respeitar a liberdade civil e a crença religiosa dos emigrantes, não proibir o uso da língua portuguesa e promover ou auxiliar a instrução dos filhos e (vi) obstar a emigração clandestina por todos os meios possíveis.

Às agências, cabia, ainda, ter “livros numerados e rubricados pelo respectivo administrador do concelho ou comissário de polícia”²⁸⁷ em que se registrassem o nome, estado, naturalidade, filiação e residência de todos os indivíduos de cuja emigração tratassem²⁸⁸. Essas informações deveriam ser mensalmente remetidas à administração do concelho, que as enviaria ao governo civil. A entrada nas agências deveria ser facultada às autoridades policiais sempre que assim o desejassem e as licenças deveriam ser anualmente renovadas. Os regulamentos proibiam que os agentes de emigração e passaporte, seus empregados ou funcionários das repartições públicas abonassem a identidade dos emigrantes.

Por fim, eram determinadas as condições pelas quais os agentes poderiam ter suas licenças cassadas, além de serem esclarecidas as penas previstas na lei de 23 de abril de 1896 àqueles que infringissem as determinações legais e regulamentares²⁸⁹. Como forma de fiscalizar as agências e denunciar eventuais infrações, as autoridades administrativas ficavam encarregadas de indagar aos impetrantes de passaporte o nome do agente com que celebraram o contrato. A cassação poderia ocorrer quando se provasse que o agente favoreceu a emigração clandestina; que as condições dos contratos celebrados com os emigrantes não foram devidamente cumpridas; que o fiador retirou a fiança e que o agente praticou atos que não constavam da licença concedida.

²⁸⁷ Alínea 1ª do artigo 4º do edital do governo Civil do Porto. Porto, 18.07.1893. In: RAMOS, Carlos Vieira. *Legislação Portuguesa sobre emigração e passaportes*. Lisboa: s/e, 1913, p. 109-115.

²⁸⁸ Idem.

²⁸⁹ Evidentemente, o edital do Porto, anterior à lei de 1896, precisou sofrer alterações nos artigos relativos às penas previstas a quem aliciasse emigrantes sem cumprir com as disposições legais.

Pelas linhas gerais dos regulamentos, fica claro que o governo português dava, em 1896, um passo a mais no controle dos meios legítimos de emigração pelo Estado, sem ampliar os critérios para impedir o fluxo emigratório ou para eliminar os atores intermediários. Se até então esses intermediários atuavam livremente, em 1896 eles foram capturados pelas teias do Estado e autorizados a exercer sua atividade desde que se submetessem à fiscalização estatal e colaborassem com a proteção dos emigrantes e com a repressão da emigração clandestina. Além disso, no fim do século, encontrou-se um jeito de os agentes estatais terem ciência de todos os indivíduos que emigravam com contrato de locação de serviços, sem que dependessem do arbítrio dos impetrantes de passaportes em apresentar ou não os seus contratos. Isso porque passava a ser obrigação do engajador apresentar os contratos aos administradores dos concelhos.

Antes de prosseguir e abordar as atribuições da PEREC, importa melhor elucidar os limites do aprofundamento do controle dos meios legítimos de circulação no fim do oitocentos. A título de comparação, interessa notar que o modelo adotado por João Franco em 1896 está longe ainda do modelo centralizador seguido pelo Estado Novo de António Oliveira Salazar a partir de 1947. Nesse ano, o governo salazarista proibiu o funcionamento das agências de emigração e passaporte e as forçou a atuar exclusivamente no setor do turismo. Além disso, a atribuição de emitir passaportes de emigrantes foi retirada dos governos civis e concentrada na Junta da Emigração, órgão que centralizou tudo o que dizia respeito ao assunto²⁹⁰. Assim, se as medidas de controle levadas a efeito no fim do XIX podem ter pavimentado o caminho para a centralização posteriormente observada, não se pode negar que elas ainda estavam longe do modelo adotado por um regime autoritário.

Passando agora à análise da PEREC, há que notar que o serviço de emigração proposto por Thomás Ribeiro, previsto no decreto de 10 de janeiro de 1895 e na lei de 23 de abril de 1896, foi finalmente criado e regulamentado pelo decreto de 3 de julho de 1896. No entanto, nem o projeto, nem o decreto ou a lei explicitaram a necessidade desse serviço ser uma força policial especialmente criada para reprimir a emigração clandestina.

²⁹⁰ Sobre a Junta da Emigração ver: GALVANESE, Marina Simões, *A Junta da emigração: os discursos sobre a emigração e os emigrantes no Estado Novo do pós-guerra (1947-1970)*. Dissertação (Mestrado em História Contemporânea) – Departamento de História, Estudos Europeus, Arqueologia e Artes da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra (FLUC). Coimbra, 2013; GALVANESE, Marina Simões. Os discursos sobre a emigração portuguesa no pós-Segunda Guerra Mundial: a Junta da Emigração entre o proibicionismo e o avanço liberal (1947-1961). *Revista Portuguesa de História*. Coimbra, nº 45, 2014, pp. 393-413; SANTOS, Ivete Sobral dos. A Junta Nacional de Emigração e a política de emigração no Estado Novo. Tese (Doutorado em História Contemporânea) – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Lisboa, 2014.

Essa decisão certamente se relaciona à reforma policial realizada pelo governo de Hintze Ribeiro e João Franco.

Face à ameaça sofrida pelo regime monárquico, em 1891, Franco procurou aprimorar os corpos de polícia do reino e garantir “um aumento dos efetivos e uma maior especialização policial”²⁹¹. Em 1893, a Polícia Civil de Lisboa teve seus quadros ampliados de tal modo que a Guarda Municipal pôde se especializar “como força de reserva para desordens públicas”²⁹². No mesmo ano, criou-se, também em Lisboa, uma seção de polícia investigativa separada da polícia de segurança. Três anos depois, uma nova reforma ampliou novamente a polícia de Lisboa e estendeu ao Porto a separação entre as polícias de segurança e investigação, justificada pelo desenvolvimento dos métodos científicos que levaram à criação, no fim do XIX, de laboratórios antropométricos e de arquivos fotográficos e de impressões digitais.

Pode-se afirmar que a PEREC fez parte desse processo de especialização e aprimoramento do aparato policial e que, com ela, o governo esperava criar um órgão dedicado a investigar e reprimir os crimes ligados à emigração e à falsificação de passaportes. Interessa, agora, examinar brevemente a estrutura e as atribuições dessa polícia, como forma de melhor compreender o seu escopo de atuação e apreender de que forma ela se encaixava nas diretrizes da política emigratória adotada, para, a seguir, observar os entraves à execução das atribuições da PEREC e as soluções adotadas.

Antes de avançar, é importante lembrar que o diploma de 3 de julho regulava a lei de 23 de abril de 1896, em cujo artigo 1º lê-se que “as disposições do regulamento geral de polícia de 7 de abril de 1863, acerca da saída de nacionais do reino para o exterior por algum ponto da raia seca, executar-se-ão nos termos dos artigos seguintes”²⁹³. Por este artigo, é possível afirmar que, em 1896, a principal preocupação do governo era a emigração clandestina que se efetuava pelos portos da Galícia.

Por isso, pelo regulamento, a atuação da PEREC estava restrita ao continente, muito embora, o artigo 16º previsse a possibilidade de o governo estender o serviço às ilhas adjacentes. No continente, a PEREC contaria com 24 funcionários, sendo 1 comissário especial, 1 amanuense, 2 chefes e 20 agentes, cujos salários seriam pagos com

²⁹¹ CEREALES, Diego Palacios. A segurança pública e o aparelho policial (1736-2010). In: ALMEIDA, Pedro Tavares de e SOUSA, Paulo Silveira e (coord.). *Do Reino à Administração Interna: história de um ministério (1736-2010)*. Lisboa: Imprensa Nacional da Casa da Moeda e Ministério da Administração Interna, 2015, pp. 241-303, p. 262.

²⁹² Idem, p. 263.

²⁹³ Artigo 1º da lei de 23 de abril de 1896. *Diário do Governo*, nº 98, 27.04.1896.

a receita de até 12 contos de réis proveniente dos emolumentos de passaportes. Além dos salários, os chefes e agentes poderiam receber gratificações extraordinárias²⁹⁴, propostas pelo comissário, em função da importância dos serviços prestados. Pelo diploma, cabia ao pessoal da PEREC: (i) perseguir indivíduos que tentassem emigrar com passaportes falsos ou passados em nome de terceiros; além de engajadores de emigrantes clandestinos e fornecedores de falsos passaportes e (ii) fiscalizar agências e agentes de emigração.

Para tanto, as atividades dos funcionários eram distribuídas. Ao comissário, nomeado pelo MR, cabia dirigir o serviço de acordo com as instruções do MR, intervindo pessoalmente nas diligências mais importantes; fiscalizar as agências de emigração em conformidade com os regulamentos dos governos civis; assegurar o cumprimento das leis de emigração e investigar engajadores da emigração clandestina; levantar autos de crimes relacionados à emigração, inquirir testemunhas e coligir documentos e remetê-los ao poder judicial; realizar buscas e apreensões para investigação de fatos criminosos; solicitar informações acerca de processos instaurados; nomear, suspender e demitir agentes de polícia a seu cargo; propor providências para melhor reprimir a emigração clandestina e apresentar, anualmente, um relatório dos serviços desempenhados.

Os chefes, igualmente nomeados pelo governo, deveriam auxiliar o comissário, dirigir o serviço dos agentes e capturar os indivíduos que pretendessem emigrar clandestinamente ou que favorecessem a emigração clandestina. Aos agentes da PEREC, nomeados pelo comissário, cabia executar as ordens e instruções dos superiores, capturar emigrantes clandestinos e promotores da clandestinidade, indagar a existência de engajadores e agências de emigração clandestina, averiguar o uso de passaportes falsos ou de terceiros e descobrir os responsáveis pelo delito. Para dar cumprimento às funções, o pessoal da PEREC possuía um documento de identificação próprio, expedido pelo MR,

²⁹⁴ Em diversos ofícios ao ministro do Reino, o comissário recomendava os funcionários que, a seu ver, mereciam receber as gratificações, bem como as épocas do ano que julgava mais adequada a esses pagamentos, considerados relevantes em função das inúmeras despesas com que arcavam os chefes e agentes, obrigados a percorrer longas distâncias no desempenho das suas funções. Assim, em ofício de 21 de dezembro de 1897, num ofício encaminhado pelo comissário da PEREC ao ministro do Reino, o comissário alegava que a última gratificação aos funcionários havia sido paga em maio daquele ano. Como eram muitas as despesas assumidas pelos chefes e agentes, o comissário defendia que fossem pagas as gratificações no fim do ano, por ser época de pagamento de rendas das casas e de natal “que para todos é sempre ocasião de festa e alegria”. O comissário propunha que fossem gratificados aqueles funcionários que “no espaço de tempo decorrido desde a última gratificação, maior número e mais importantes serviços têm desempenhado e aqueles também que por andarem mais tempo longe das suas residências têm maior número de despesas” (Comissário da PEREC. Ofício ao ministro do Reino. Lisboa, 21.12.1897. ANTT/MR/DGAPC/2^a Rep., livro 47, mç. 2724, proc. 07). Uma nova solicitação foi feita no dia 24 de dezembro de 1898, pela qual é possível saber que no dia 22 de dezembro do ano antecedente, fora paga a gratificação requisitada, bem como no dia 1 de julho de 1898 (Comissário da PEREC. Ofício ao ministro do Reino. Lisboa, 24.12.1898. ANTT/MR/DGAPC/2^a Rep., livro 48, mç. 2349, proc. 223).

era autorizado a portar armas de fogo e a viajar gratuitamente em todas as linhas férreas²⁹⁵. O regulamento determinava ainda que “todas as autoridades administrativas, judiciais, militares, fiscais e consulares e todos os agentes da força pública, civil, militar ou fiscal” eram “obrigadas a prestar o auxílio que lhes for requisitado pelo pessoal da polícia de repressão da emigração clandestina, para o desempenho de suas funções”²⁹⁶.

Do que foi apresentado até aqui, chama atenção que o funcionamento da PEREC dependia da continuidade da emigração legal, já que os salários dos agentes seriam mantidos com a receita proveniente dos emolumentos de passaportes, pagos por quem emigrava em conformidade com a lei. Nota-se, ainda, que o alvo principal da polícia eram os promotores e facilitadores da emigração clandestina. Uma vez que eram patentes as dificuldades para coibir a emigração portuguesa pela Galícia e que o pessoal dos portos não era autorizado a retirar de navios estrangeiros cidadãos lusitanos embarcados em portos não nacionais, cabia à PEREC dismantelar as redes que viabilizavam a emigração feita pelo país vizinho e impedir que os portugueses chegassem a Vigo. Isso explica por que “as companhias de navegação e os capitães dos navios, que constituíam, na legislação anterior, o alvo principal da repressão estatal e da fiscalização da emigração”²⁹⁷, não estavam no centro das preocupações. Por fim, há que salientar que a PEREC foi o recurso material disponibilizado pelo Estado para garantir as disposições penais sobre o assunto de modo que os editais distritais que regulamentavam a ação dos intermediários não se tornassem letra morta.

Outro aspecto importante a observar é que, pelo regulamento, não foi atribuída aos funcionários da PEREC a função de fiscalizar passaportes nos pontos de fronteira terrestres ou portuários, o que seria inviável com o efetivo previsto. Continuava, portanto, sendo atribuição dos administradores dos concelhos da raia seca a conferência dos

²⁹⁵ No dia 13 de julho de 1896, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses enviou ao comissário da PEREC um passe de 1ª classe com validade de um ano para toda a rede ferroviária, pelo qual seria cobrado do Ministério do Reino o valor de 150 contos de réis. Poucos dias depois, a mesma companhia encaminhou dois passes de 2ª classe com os quais os chefes da PEREC poderiam transitar livremente por toda a rede até o dia 24 de julho de 1897. Por esses passes, foi cobrado o valor de 210 contos de réis. Em agosto, foram enviados os passes de 3ª classe aos demais agentes da polícia, pelo valor total de 450 contos de réis. Outras companhias remeteram, também, os passes que autorizavam o pessoal da PEREC a viajar gratuitamente. Foi o caso da companhia Caminhos de Ferro Sul e Sueste e a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro. (ANTT/MR/DGAPC/2ª Rep., livro 46, mç. 4985, proc. 13).

²⁹⁶ Artigo 9º do decreto de 3 de julho de 1896, aprovando o regulamento da polícia especial de repressão da emigração clandestina. *Diário do Governo*, nº 150, 09.07.1896.

²⁹⁷ SANTOS, Ivete Sobral dos. *A Junta Nacional de Emigração e a política de emigração no Estado Novo*. Tese (Doutorado em História Contemporânea) – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Lisboa, 2014, p. 25.

passaportes dos viajantes. Esse fator é relevante pois evidencia os limites à autonomia dessa polícia. Muito embora o comissário e os agentes da PEREC pudessem investigar por conta própria os casos de emigração clandestina, essas investigações ainda dependiam de denúncias apresentadas por administradores de concelhos ou governadores civis. Pelos regulamentos distritais das agências de emigração, cabia às autoridades locais inquirir os impetrantes de passaporte sobre as agências com as quais celebraram contratos, de modo a averiguar se essas empresas estavam atuando em conformidade com as licenças concedidas. Só então, a PEREC seria informada.

Assim, se a essa polícia cabia investigar e dismantelar as redes de emigração clandestina, das quais certamente participavam funcionários dos governos civis e das administrações locais, essa investigação ainda dependia desses mesmos funcionários. Apesar dos limites impostos à capacidade de realizar inquéritos de forma completamente autônoma, é possível afirmar que com a PEREC o governo avançou na profissionalização das investigações das redes de emigração clandestina. Ao responder diretamente ao MR, o comissário podia averiguar as suspeitas e acusações de mau procedimento de funcionários administrativos sem a interferência dos governadores civis. Por ter uma atuação nacional, a PEREC podia, ainda, identificar as estratégias usadas pelos promotores da emigração clandestina para driblar as medidas adotadas.

Para melhor compreender a atuação da PEREC e a forma como ela se relacionava com as demais autoridades, bem como os limites enfrentados por essa polícia, importa analisar algumas situações em que foi chamada a atuar e algumas queixas e propostas levadas ao MR pelo comissário Manuel de Mascarenhas de Albuquerque Gaivão. Os problemas identificados, bem como as reclamações e propostas enviadas por Gaivão aos seus superiores, deram origem a novas disposições adotadas entre o fim do XIX e o início do XX para colmatar as falhas verificadas nas leis então em vigor.

Em outubro de 1898, Manuel de Mascarenhas Gaivão informou o ministro do Reino de alguns fatos “contrários e prejudiciais ao regular funcionamento da polícia”²⁹⁸ a seu cargo e solicitou providências. Eram dois os principais problemas identificados ao longo dos dois anos de existência da PEREC: o embarque clandestino via ilhas adjacentes, fora da jurisdição da polícia criada em 3 de julho de 1896, e a impunidade dos indivíduos presos pela polícia a seu cargo e remetidos a juízo. Segundo Gaivão, haviam sido detidos, até aquele momento, 506 contraventores, dos quais 208 foram autuados como

²⁹⁸ Manuel de Mascarenhas Gaivão, comissário da PEREC. Ofício a José Luciano de Castro, ministro do Reino. Lisboa, em 31.10.1898. ANTT/MR/DGAPC/2ª Rep., livro 49, mç. 2352, proc. 94.

engajadores ou cúmplices em crimes de emigração clandestina. Contudo, o comissário arriscava dizer que nem a terça parte desses indivíduos havia sido julgada, o que trazia consequências ao bom desempenho da polícia, além de desacreditá-la aos olhos do país. Alguns engajadores já haviam sido presos “três ou quatro vezes”, e não tendo sido julgados, haviam voltado a atuar “quase certos de sua impunidade”²⁹⁹ e de que os crimes compensariam o valor da fiança.

Gaivão comparou o efeito dessa situação em Lisboa e nas províncias. Na capital, esses crimes passavam despercebidos, pois não era tão marcante a presença das agências e dos engajadores. Já nas províncias, onde os agentes e engajadores eram conhecidos de todos pela atuação incisiva nessas regiões, a impunidade gerava a desconfiança de convivência da PEREC nos crimes de emigração clandestina, o que era conveniente aos agentes por aumentar, nos possíveis fregueses, a confiança no sucesso da empreitada.

Ainda sobre a impunidade, Gaivão usou como exemplo o caso do célebre engajador Joaquim Pereira da Silva, o ‘Mata Gatos’, proprietário de uma “bem organizada sociedade espalhada por todo o reino, com postos [...] montados nas fronteiras e agências nos portos do país”³⁰⁰. Segundo Susana Chalante, o ‘Mata Gatos’ destacava-se dos demais agentes pois, além de ser o “único engajador que acumulava a função de agente de emigração legal com clandestina”³⁰¹, vendia viagens de navio em nome da Agência do Pacífico e angariara “uma série de cargos administrativos que o tornaram uma figura proeminente de uma pequena burguesia local e detentor de uma extensa rede de contatos”³⁰². Com correspondentes em várias partes do país, o ‘Mata Gatos’ emprestava o dinheiro aos emigrantes para o pagamento das passagens e garantia que seus clientes eram acompanhados em Lisboa, desde a chegada no comboio até o embarque no navio³⁰³.

Figura conhecida do MR, o ‘Mata Gatos’ colecionava processos relacionados à emigração clandestina desde antes da criação da PEREC³⁰⁴, que o prendeu em Viseu, onde era “popular e bem querido pelas generosidades praticadas pela sua fortuna, tão mal e tristemente adquirida e onde a sua influência chega a ter grande peso, mesmo em

²⁹⁹ Manuel de Mascarenhas Gaivão, comissário da PEREC. Ofício a José Luciano de Castro, ministro do Reino. Lisboa, em 31.10.1898. ANTT/MR/DGAPC/2ª Rep., livro 49, mç. 2352, proc. 94.

³⁰⁰ Idem.

³⁰¹ CHALANTE, Susana. O labirinto da partida: redes migratórias clandestinas na região de Viseu (1870-1890). In: SOUSA, Fernando et al (orgs.). *Portugal e as migrações da Europa do Sul para a América do Sul*. Porto: Cepese, 2014, pp. 299-313, p. 302.

³⁰² Idem, ibidem.

³⁰³ Idem, p. 308.

³⁰⁴ Segundo Chalante, o Mata Gatos fora pronunciado a 24.07.1883, 12.02.1884, 06.11.1887, 08.04.1888, 19.02.1889, 05.10.1896 e 13.11.1896. “De todos esses crimes, defendido pelos melhores advogados de Viseu, conseguiu ser ilibado”. CHALANTE, Susana. Op. Cit., p. 308.

questão de ordem política”³⁰⁵. O preso, depois de conduzido a Lisboa em 26 de setembro de 1896, pagou fiança e dois anos depois ainda não havia sido julgado. Por isso, era “voz corrente em toda a parte que o ‘Mata Gatos’ não é julgado porque comprou a polícia”³⁰⁶. O comissário mencionou outros casos de impunidade e avaliou que com o descrédito que recaía sobre o órgão, era “natural o desânimo e falta de fé e de entusiasmo”³⁰⁷ que, em vista deste abandono judicial, invadia os empregados da polícia a seu cargo.

Com o ofício, Gaivão esperava não apenas mostrar serviço aos seus superiores, mas também os pressionar para que fossem modificadas algumas disposições legais. Para o comissário, uma das principais razões para a impunidade dos engajadores eram as penas draconianas previstas na lei de 23 de abril de 1896. Visando alterá-las, Gaivão elaborou um projeto de lei que encaminhou ao ministro do Reino. Na justificativa da proposta, o comissário lembrou os objetivos principais que o governo almejava com a criação da PEREC: evitar que a emigração contaminasse o “cumprimento dos deveres sociais, como o imposto do sangue”³⁰⁸, exigir que o fenômeno se realizasse de modo a acarretar vantagens para o Estado e “garantias para os próprios emigrantes”³⁰⁹ e impedir que a vida dos portugueses fosse “mero objeto de comércio nas mãos de engajadores”³¹⁰.

Para tanto, algumas alterações na lei de 23 de abril de 1896 faziam-se necessárias, principalmente no que dizia respeito às penas aplicáveis a quem colaborasse com a emigração clandestina. Isso porque “a frequência com que os fatos dessa natureza se estão realizando e a [...] publicidade com que funcionam verdadeiras agências de emigração clandestina por todo o país” haviam “habitado de tal forma a opinião das povoações rurais a essas irregularidades que esses crimes deixaram já de inspirar verdadeira indignação nas consciências individuais”³¹¹.

Dessa forma, “as penas excessivamente graves a crimes dessa natureza”³¹², ao invés de reprimi-los, levavam à impunidade. Por isso, pelo artigo 1º do projeto redigido por Gaivão, a punição para quem promovesse ou favorecesse a emigração clandestina seria de pelo menos um ano de prisão correccional e uma multa de até dois contos de réis. Apenas no caso de reincidência a pena poderia se estender de dois a oito anos de prisão

³⁰⁵ Manuel de Mascarenhas Gaivão, comissário da PEREC. Ofício encaminhado a José Luciano de Castro, ministro do Reino. Lisboa, 31.10.1898. ANTT/MR/DGAPC/2ª Rep., livro 49, mç. 2352, proc. 94.

³⁰⁶ Idem.

³⁰⁷ Idem.

³⁰⁸ Projeto de lei, s/d (1897). ANTT/MR/DGAPC/2ª Rep., livro 47, mç. 2724, proc. 7.

³⁰⁹ Idem.

³¹⁰ Idem.

³¹¹ Idem.

³¹² Idem.

ou pena equivalente em degredo. Além disso, como forma de evitar que os engajadores retomassem as atividades ilegais enquanto aguardavam o julgamento, o comissário sugeriu que fossem inafiançáveis os crimes ligados à promoção da emigração clandestina.

Quanto aos emigrantes, quem fizesse uso de passaportes falsificados ou de terceiros seria julgado em conformidade com o Código Penal e não poderia aguardar o julgamento em liberdade, pois, uma vez soltos, tinham ainda mais motivos para emigrar ao arrepio da lei. Caso estivessem sujeitos ao recrutamento militar, deveriam obrigatoriamente assentar praça depois de cumprida a pena.

Em novo ofício, Mascarenhas Gaivão voltou a abordar a desproporção entre “os indivíduos presos e pronunciados por crimes de emigração clandestina e os processos julgados”³¹³. A seu ver, tal desproporção devia-se ao rigor das penas indistintamente previstas a todos os envolvidos no crime de emigração clandestina, independente do grau de participação e responsabilidade de cada um. Assim, o comissário ponderou que havia uma “enorme diferença na responsabilidade moral do engajador, que dessa profissão asquerosa faz[ia] um miserável negócio” e a “simples testemunha abonatória de um termo de identidade”³¹⁴.

A despeito, contudo, das “variadíssimas espécies de criminosos”³¹⁵, todos estavam igualmente incluídos no artigo 12º da lei de 23 de abril de 1896. Como a pena de 2 a 8 anos de prisão era excessivamente pesada, sobretudo para aqueles que se limitaram a abonar uma falsa identidade, Gaivão reforçava a necessidade de redução das penas. O comissário sugeriu, também, que os engajadores da emigração clandestina fossem obrigados ao pagamento de uma multa, cujo valor seria remetido a instituições beneficentes. A seu ver, ainda que fosse pouca a importância das multas aplicadas “dariam uma grande receita”³¹⁶ já que havia muitos processos pendentes por crimes dessa natureza, cujo julgamento aguardava a modificação legal.

Atendendo às reivindicações do comissário, em 1901 o governo apresentou ao Parlamento a proposta de lei nº 42-K, que introduziria “algumas alterações nas penas impostas pelas transgressões das leis sobre emigração clandestina”³¹⁷. As principais mudanças prendiam-se à redução da pena aplicável a quem “promover ou favorecer por

³¹³ Manuel de Mascarenhas Gaivão, comissário da PEREC. Ofício a José Luciano de Castro, ministro do Reino. Lisboa, 20.03.1899. ANTT/MR/DGAPC/2ª Rep., livro 49, mç. 2352, proc. 94.

³¹⁴ Idem.

³¹⁵ Idem.

³¹⁶ Idem.

³¹⁷ Proposta de lei nº 42-K. DCD, nº 55, 16.04.1901, p. 25.

qualquer modo a emigração clandestina, ou que aliciar emigrantes para saírem do reino com infração das disposições da lei em vigor”³¹⁸. A pena de 2 a 8 anos de prisão era reduzida a um período “nunca inferior a um ano e multa até 2:000\$000 réis e nunca inferior a 50\$000 réis”³¹⁹. Os argumentos apresentados na justificativa da proposta eram os mesmos utilizados por Gaivão: a impunidade dos crimes devido à severidade das penas. A redução da pena traria, aos olhos do governo, “uma vantajosa simplificação do processo criminal aplicável, que assim passa[va] a ser o processo correcional sem tantas delongas e dificuldades para a produção da prova”³²⁰. Além disso, o largo intervalo nos valores da multa a ser aplicada habilitaria o poder judicial a aplicar o castigo justo em função do grau de envolvimento do réu no crime cometido.

Outra proposta relevante era a unificação dos diplomas que regulamentavam as agências de emigração e passaporte. Pelo artigo 10º do projeto, o governo seria autorizado a “regulamentar, dentro das leis em vigor, e sem aumento de despesas, todos os serviços relativos à emigração para fora do reino e à fiscalização das respectivas agências”³²¹. De acordo com a justificativa da proposta “a diversidade de diplomas que se acham publicados sobre este complexo assunto, constitui uma das maiores dificuldades, não só para os particulares que desejam sair do reino, como para as próprias autoridades que tem de lhe dar execução”³²².

Percebe-se, assim, que o governo se mostrava disposto a atenuar o caráter repressivo da lei de 1896 em virtude das dificuldades relatadas pelo comissário da PEREC. Além disso, ficava evidente a necessidade de se centralizar e uniformizar procedimentos relativos à emigração, bem como os regulamentos das agências. Caminhava-se, assim, no sentido de enfraquecer as autoridades locais e fortalecer o poder central – o que, como ficará claro mais adiante, gerou atritos entre a PEREC e os governadores civis.

A proposta foi avaliada pelas comissões de administração pública e da fazenda, que redigiram o projeto nº 68. Considerando incontestável o fato de “haver sempre, da parte dos julgadores, a propensão para atenuar e mesmo para negar a existência de culpas todas as vezes que o critério público classifica desproporcionalmente os delitos imputados

³¹⁸ Artigo 1º da proposta de lei nº 42-K. *DCD*, nº 55, 16.04.1901, p. 26

³¹⁹ *Idem*, *ibidem*.

³²⁰ Proposta de lei nº 42-K. *Loc. Cit.*, p. 25.

³²¹ Artigo 10º da proposta de lei nº 42-K. *Loc. Cit.*, p. 26

³²² Proposta de lei nº 42-K. *Loc. Cit.*, p. 26.

e as penas que lhes correspondem”³²³, os relatores do projeto aprovaram a proposta. No entanto, o projeto nunca chegou a ser debatido. Como “outros e valiosos trabalhos parlamentares impediram que na última sessão legislativa entrasse em discussão [o projeto nº 68]”³²⁴, o governo fez publicar o decreto de 27 de setembro de 1901 que instituiu as alterações previstas na proposta 42-K.

Quanto às limitações legais, Gaivão alertou o governo para os inconvenientes de não terem sido estendidos às ilhas adjacentes os serviços da polícia a seu cargo³²⁵. Segundo o comissário, os agentes da emigração clandestina encontraram uma forma de dar continuidade às suas atividades ilícitas, encaminhando seus clientes primeiro para as ilhas dos Açores e da Madeira para dali seguirem viagem à América do Sul. Isso porque não era necessária a emissão de passaporte para as regiões insulares de Portugal, onde a PEREC não podia atuar. Ainda que fosse amparada pelas autoridades administrativas insulares, a PEREC não poderia “perseguir e processar no continente do reino os engajadores dos indivíduos que tivessem fugido por essa forma”³²⁶. Por isso, enquanto a PEREC dificultava “aos engajadores e emigrantes as outras saídas da corrente emigratória do continente do reino”³²⁷, o embarque, sem passaporte, rumo à Madeira tornava-se corriqueiro para quem queria emigrar para o Brasil.

Utilizando-se dessa estratégia, os engajadores teriam ainda, encontrado uma outra forma de lucrar enganando os emigrantes. Estes, ludibriados, entregavam aos agentes o valor total da viagem até o Brasil, mas viam-se muitas vezes obrigados a desembarcar no Funchal, pois o bilhete emitido não lhes dava direito de continuar a viagem. Quando conseguiam regressar ao continente, esses “desgraçados, ignorantes de boa fé”³²⁸ viam-se exasperados e prestavam queixa contra os engajadores, o que possibilitava a atuação da PEREC. Para coibir “tão escandaloso abuso”, o comissário propôs que se realizasse uma rigorosa fiscalização a bordo dos vapores que deixassem os portos do continente rumo ao Funchal porque “muitas vezes fácil seria desconfiar e conhecer indivíduos cuja tenção fosse de fato fugir para o Brasil e avisar, assim, as competentes autoridades insulares”³²⁹. Contudo, reconhecendo que a PEREC não tinha jurisdição para fiscalizar

³²³ Projeto de Lei nº 68/XXXIV, comissões da administração pública e da fazenda, 20.04.1901. AHP, seção I/II, cx. 552.

³²⁴ Decreto de 27 de setembro de 1901. *DG*, Lisboa, nº 218, 28.09.1901.

Manuel de Mascarenhas Gaivão, comissário da PEREC. Ofício a Luciano de Castro, ministro do Reino. Lisboa, 31.10.1898. ANTT/MR/DGAPC/2ª Rep., livro 49, mç. 2352, proc. 94.

³²⁶ *Idem*.

³²⁷ *Idem*.

³²⁸ *Idem*.

³²⁹ *Idem*.

os vapores, tarefa da responsabilidade dos encarregados de polícia dos portos, Gaivão foi cuidadoso na proposta, lembrando que se tratava apenas de uma sugestão. Naturalmente, a principal ação ao alcance do MR para reprimir a emigração clandestina que se fazia pelos portos das ilhas seria a extensão do corpo da PEREC para os Açores e Madeira.

Quatro anos depois, o comissário da PEREC voltava a alertar o governo para a emigração feita por intermédio dos paquetes que saíam “dos portos de Lisboa e Porto com destino ao Funchal”³³⁰ e dali seguiam para o Brasil, sobretudo para Manaus e Pará. A reivindicação para que se estendessem os serviços da PEREC às ilhas partia também dos governadores civis dos distritos insulares. Em junho de 1902, o governador civil de Ponta Delgada expôs “a necessidade urgente de dar cumprimento ao decreto de 3 de julho de 1896, artigo 16º do regulamento da polícia especial de repressão da emigração clandestina”³³¹, que tornava extensivo às ilhas aquele regulamento. Aos olhos do governador, era impossível reprimir o embarque clandestino de mancebos sujeitos ao recrutamento militar contando apenas com a fiscalização feita pelos administradores dos concelhos, incumbidos de inúmeros outros serviços.

Meses depois, o governador voltou a insistir na necessidade de se criar nas ilhas uma polícia especial que fiscalizasse os navios que seguiam para a América com escala pelos distritos da Horta e de Angra do Heroísmo³³². Isso porque, não cabia nas suas atribuições de governador impedir o trânsito insular, livre da exigência de passaportes. Também não era sua responsabilidade fiscalizar o embarque de passageiros e emigrantes em navios que partiam dos portos de outros distritos rumo a países estrangeiros. Dessa forma, apenas uma polícia autônoma e independente dos governadores civis poderia impedir ou dificultar a emigração clandestina pelas ilhas adjacentes.

A autorização para que se se estendesse a PEREC aos territórios insulares se deu pelo artigo 54º da lei de 27 de junho de 1903, que aprovou as despesas do Estado para o ano de 1903-1904. Pelo artigo, o Parlamento autorizava “as Juntas Gerais dos distritos de Angra do Heroísmo, Ponta Delgada e Funchal a concorrer com as despesas necessárias para a reorganização do serviço de polícia preventiva contra a emigração clandestina nos respectivos distritos”³³³. A autorização não constava da proposta de orçamento

³³⁰ Manuel Mascarenhas Gaivão, comissário da PEREC. Ofício a Ernesto Hintze Ribeiro, ministro do Reino. Lisboa, 22.10.1902. ANTT/MR/DGAPC/1ª Rep. 2ª Sec., livro 52, mç. 5404, proc. 411.

³³¹ Governador civil de Ponta Delgada. Ofício a Ernesto Hintze Ribeiro, ministro do Reino, 14.06.1902. ANTT/MR/DGAPC/1ª Rep. 2ª Sec., livro 52, mç. 5404, proc. 247.

³³² Governador civil de Ponta Delgada. Ofício a Ernesto Hintze Ribeiro, ministro do Reino, 28.10.1902. Loc. Cit.

³³³ Artigo 54º da lei de 27 de junho de 1903. *DG*, Lisboa, nº 140 de 30 de junho de 1903.

originalmente apresentada pelo governo, nem do parecer nº 13, discutido na CD no dia 30 de março de 1903.

No dia 6 de maio daquele ano, durante a discussão do orçamento do Estado, o deputado Júlio Augusto Petra Vianna propôs a organização da PEREC nos Açores. Vianna alegou que “um dos principais motivos da crise econômica que assoberba[va] os povos açorianos” era a “falta de braços “resultante da emigração clandestina”³³⁴. Por isso, era indispensável que a emigração fosse reprimida. Apesar de críticas³³⁵, a proposta foi aprovada e o decreto de 3 de outubro de 1903 criou a PEREC de Angra do Heroísmo.

Esse serviço disporia de um comissário, um secretário e seis agentes, dos quais obrigatoriamente um seria destinado à Ilha de São Jorge e outro à Ilha Graciosa. Pelo artigo 6º, competia também à PEREC de Angra do Heroísmo “a fiscalização da saída de viajantes pela via marítima”³³⁶. Mais tarde, o governador civil da Horta ponderou que se apenas aquele distrito insular fosse privado de um serviço semelhante, a tendência seria um incremento da emigração clandestina pelo porto daquele distrito. Por isso, o governador solicitou que se tornasse “extensivo ao distrito da Horta o serviço da polícia especial da emigração, conforme permite o decreto de 3 de julho de 1896”³³⁷. Finalmente, pelo decreto de 11 de maio de 1904³³⁸, a atuação da PEREC estendeu-se para o distrito da Horta. Outro decreto assinado no mesmo dia³³⁹, estabeleceu a PEREC do distrito do Funchal nos mesmos moldes do serviço de Angra do Heroísmo.

Apesar da insistência dos governadores civis das ilhas na extensão dos serviços da PEREC, a relação entre o órgão e os poderes locais nem sempre foi harmoniosa. Conforme já dito, a PEREC era independente dos governos civis, fato que criou atritos entre o comissário e as autoridades locais, pois, não raro, a PEREC do continente, de Angra ou do Funchal relatava inconsistências e negligências nos serviços de concessão de passaportes sob responsabilidade dos governadores civis, colocando em xeque a confiança depositada nessas autoridades pelo ministro do Reino. Importa lembrar que os

³³⁴ Intervenção do deputado Júlio Augusto Petra Vianna na CD. *DCD*, nº 68, 06.05.1903, p. 11.

³³⁵ Na sessão do dia 18 de maio, ainda durante a discussão do orçamento do Estado, Gaspar de Queiroz Ribeiro julgou criminosa a doutrina de se reprimir a emigração clandestina nas ilhas adjacentes, pois “todos sabem que aquelas ilhas jazem num estado verdadeiramente lastimoso, sem comércio, sem indústria, sem agricultura, sem pão”. (Intervenção do deputado Gaspar de Queiroz Ribeiro na CD. *DCD*, nº 80, 18.05.1903, p. 17.).

³³⁶ Artigo 6º do decreto de 3 de outubro de 1903. *DG*. Lisboa, nº 226 de 9.10.1903.

³³⁷ Governador civil da Horta. Ofício encaminhado pelo a Artur Fevereiro, 29.10.1903. ANTT/MR/DGAPC/1ª Rep. 2ª Sec., livro 53, mc. 5405, proc. 391.

³³⁸ Decreto de 11 de maio de 1904. *DG*. Lisboa, nº 106 de 14.05.1904.

³³⁹ Decreto de 11 de maio de 1904. *DG*. Lisboa, nº 107 de 16.05.1904.

governadores civis não eram eleitos, mas diretamente nomeados pelo ministro e que, portanto, as denúncias de más práticas eram uma ameaça aos governadores.

A apresentação e análise dos relatórios e ofícios que evidenciam as disputas entre autoridades locais e comissários interessa pois ilumina o quanto a criação da PEREC significou um avanço no sentido de centralizar as informações relativas ao fenômeno emigratório e superar investigações feitas com base na confiança depositada nos agentes públicos, muitas vezes bastante próximos dos infratores e a eles ligados por relações clientelares. Além disso, esses documentos permitem entrever as estratégias utilizadas pelos indivíduos no sentido de contornar as dificuldades impostas à emigração pelos regulamentos e disposições legais, que, por sua vez, eram adaptados para dar conta dos novos caminhos de fuga.

Em setembro de 1896, poucos meses depois de formada a PEREC, foram investigadas as circunstâncias em que se dera a emigração de dois mancebos sujeitos ao recrutamento militar com passaportes pertencentes a terceiros. Pelas diligências realizadas, os agentes da PEREC concluíram que o funcionário do governo civil da Guarda, Leandro Homem de Almeida, era “menos rigoroso do que a lei determina[va] no reconhecimento de identidade dos impetrantes de passaporte, não tratando de averiguar se as testemunhas” de fato os conheciam, “chegando mesmo ele próprio a chamar à repartição indivíduos sem conhecimento algum dos impetrantes para assinar, simplesmente fiados na sua palavra, os respectivos termos”³⁴⁰. Os agentes da PEREC chegaram a tal conclusão depois de inquerir abonadores de identidade, cujas assinaturas constavam do livro de registros do governo civil. Uma vez que a honestidade do funcionário foi assegurada pelo governador e pelo secretário geral do governo civil da Guarda, o comissário não o acusou de cumplicidade em crimes de emigração, mas de desleixo e negligência.

O ministro do Reino, de posse dos autos da investigação realizada pela PEREC, emitiu um despacho ao governador civil da Guarda³⁴¹, para que se procedesse às averiguações convenientes. Um novo inquérito foi realizado, desta vez sob comando do governador, que afirmou que todas as testemunhas abonatórias da identidade de impetrantes de passaporte juraram “que pelo referido empregado [Leandro Homem de Almeida] foram sempre feitas, antes de lavrados os respectivos termos de identidade, as

³⁴⁰ Manuel Mascarenhas Gaivão, comissário da PEREC. Ofício ao ministro do Reino. Lisboa, 30.09.1896. ANTT/MR/DGAPC/2ª Rep., livro 47, mç. 2724, proc. 7.

³⁴¹ Despacho governador civil da Guarda. Lisboa, 01.10.1896. Loc. Cit.

perguntas do estilo”³⁴². Segundo o governador, até mesmo uma testemunha, que havia deposto contra o funcionário e declarado “que o referido empregado nunca lhe perguntava se conhecia os indivíduos cuja identidade lhe cumpria abonar”³⁴³, afirmou o contrário quando novamente inquirida.

Questionado acerca dos resultados discrepantes dos dois inquiridos, o comissário respondeu com fatos novos, relativos a outra investigação realizada no mesmo governo civil. Para essa investigação, enviara o agente nº 15 da PEREC, Ernesto Augusto de Miranda, ao distrito da Guarda “afim de levantar o auto de declaração do preso João Antunes Louro, uma das testemunhas do termo de identidade de Estevão dos Santos Paiva [...], impetrante do passaporte com que emigrou José dos Santos Paiva”³⁴⁴. Pelo testemunho, lê-se que o preso fora chamado por Domingos Paiva para abonar a identidade do filho Estevão, para que obtivesse passaporte para emigrar para o Brasil, porém, no momento da assinatura da declaração de reconhecimento de identidade no governo civil da Guarda, nem Estevão e nem José estavam presentes³⁴⁵. Ainda de acordo com o testemunho, o preso soube posteriormente que José dos Santos Paiva emigrara com o passaporte expedido em nome do irmão para se eximir do serviço militar³⁴⁶.

De acordo com a investigação conduzida pelo agente da PEREC, constava do livro dos termos de reconhecimento de identidade do governo civil da Guarda, o registro do termo passado no dia 12 de maio de 1896 em nome de Estevão Paiva, de 31 anos, que declarara o intuito de emigrar para o Pará³⁴⁷. Para tanto, foram apresentados como testemunhas abonatórias João Antunes Louro e João Pina, que se responsabilizaram por qualquer eventualidade que de futuro sobreviesse acerca do afiançado.

O governador, confirmando que o impetrante se achava livre de crimes e apresentara todos os documentos exigidos, ordenou que o passaporte fosse concedido mediante pagamento do respectivo emolumento. Do termo, constam os sinais característicos do impetrante: 31 anos, um metro e sessenta e dois de altura, rosto comprido, cabelos pretos, sobrolhos igualmente pretos, olhos castanhos, nariz regular,

³⁴² Governador civil da Guarda. Ofício a João Franco, ministro do Reino. Guarda, 15.12.1896. ANTT/MR/DGAPC/2ª Rep., livro 47, mç. 2724, proc. 7.

³⁴³ Idem.

³⁴⁴ Cópia do auto de declaração da testemunha João Antunes Louro, assinado pelo agente da PEREC, Ernesto Augusto de Miranda. 05.11.1896. Loc. Cit.

³⁴⁵ Idem.

³⁴⁶ Idem.

³⁴⁷ Cópia do termo de reconhecimento da identidade de Estevão dos Santos Paiva, lavrado a 12 de maio de 1896, Guarda. Loc. Cit.

boca regular de cor natural, pequena cicatriz na testa junto à raiz do cabelo e cicatrizes nos dedos da mão esquerda³⁴⁸.

Pela contraposição do testemunho prestado por João Antunes Louro e do registro do termo de identidade, fica evidente, uma vez mais, a discrepância entre os dois documentos. Pode-se supor que, ao contrário do que afirmara o réu, o impetrante de passaporte, Estevão dos Santos Paiva, estava presente no momento em que o termo de identidade fora lavrado e que Antunes Louro e, ao perceber ter sido enganado pela família Santos Paiva, buscou se eximir da responsabilidade que assinara, acusando de negligência os funcionários do governo civil por abonarem a identidade de um impetrante ausente. A alternativa é que, de fato, nem Estevão e nem José estivessem presentes, conforme alegara Antunes Louro, e que os funcionários do governo civil estavam envolvidos no caso de emigração clandestina. O comissário da PEREC acreditava na segunda hipótese e, para ele, este novo caso confirmava a negligência com que os documentos eram passados no distrito da Guarda. Nas suas palavras: “Julgo que este novo caso mais uma vez atesta, a não ser que essas outras testemunhas inquiridas faltem também com a verdade, a pouca cautela com que naquele governo civil se procedia ao reconhecimento das pessoas dos impetrantes de passaportes”³⁴⁹.

O caso não ilustra apenas como se fazia a emigração clandestina com passaportes de terceiros ou os problemas acarretados pelos limites da tecnologia de identificação de pessoas então disponível, como também os atritos entre diferentes esferas de poder. Até a criação da PEREC, as investigações eram realizadas pelos governadores civis que, detentores de grande poder local, poderiam influenciar os depoimentos e encobrir falhas cometidas pelos seus subordinados. Se o poder dos governadores não estava ainda perdido – visto que perante uma declaração abonatória da honestidade do funcionário, o Comissário decidiu não o acusar de cumplicidade em crime de emigração clandestina –, estava ameaçado pelo desempenho de uma polícia independente do caciquismo local, chamada a dirimir dúvidas que eventualmente pairavam sobre a conduta dos empregados da administração.

Tal ameaça à autoridade local explica as respostas defensivas dadas pelos governadores civis de Coimbra e Viseu na sequência de uma situação relatada pelo

³⁴⁸ Cópia do termo de reconhecimento da identidade de Estevão dos Santos Paiva, lavrado a 12 de maio de 1896, Guarda. ANTT/MR/DGAPC/2ª Rep., livro 47, mç. 2724, proc. 7.

³⁴⁹ António Mascarenhas Gaivão, comissário da PEREC. Ofício ministro do Reino. Lisboa, 08.01.1897. Loc. Cit.

comissário da PEREC que ilustra, ainda, os efeitos colaterais das medidas repressivas adotadas na lei de 23 de abril de 1896 e o quanto elas poderiam ameaçar os direitos de indivíduos que emigravam sem transpor as barreiras legais.

Em novembro de 1898, Mascarenhas Gaivão relatou³⁵⁰ que, pelos governos civis de Viseu e Coimbra, haviam sido passados passaportes com emendas e rasuras. Os encarregados de polícia marítima desconfiaram que se tratava de passaportes passados em nome de terceiros, prenderam os portadores desses documentos por tentativa de emigração clandestina, e os encaminharam ao poder judiciário. Os agentes da PEREC, posteriormente, constataram que os acusados eram os legítimos proprietários dos passaportes rasurados. No entanto, o equívoco foi desfeito tarde demais e os emigrantes já haviam perdido a viagem. Assim, o comissário pediu que o MR emitisse ordens para que os funcionários responsáveis pelo preenchimento dos passaportes não os rasurassem.

Em resposta, o governador civil de Coimbra, em tom pouco cordato, afirmou que já haviam sido expedidas ordens e recomendações quanto ao preenchimento dos passaportes. Argumentou, ainda, que inconvenientes como aquele poderiam ser evitados se os encarregados de polícia contatassem a secretaria geral daquele governo civil antes de entregar os suspeitos ao poder judicial³⁵¹.

O governador civil de Viseu, por sua vez, assegurou que a concessão de passaporte era feita, naquela secretaria, “com a máxima cautela e o máximo cuidado”³⁵² e afiançou que o chefe da repartição responsável por aquele serviço era um funcionário “inteligente, cavalheiroso e solícito no cumprimento de seus deveres”³⁵³, o qual se esforçava o mais possível para que não houvesse o mínimo engano nos documentos. No entanto, o governador reconhecia que “passando-se só num mês, como sucedeu em setembro último, mais de 600 daqueles documentos”³⁵⁴, esses esforços poderiam não atingir o “ponto de uma perfectibilidade de serviço”³⁵⁵.

No caso das ilhas adjacentes, os embates entre os comissários e os governadores civis foram mais acirrados, possivelmente porque, distantes de Lisboa, as autoridades insulares estavam habituadas a uma grande autonomia de ação, ameaçada pelas denúncias

³⁵⁰ António Mascarenhas Gaivão, comissário da PEREC. Ofício encaminhado a José Luciano de Castro, ministro do Reino. Lisboa, 07.11.1898. ANTT/MR/DGAPC/2ª Rep., livro 49, mç. 2346, proc. 10.

³⁵¹ Governador civil de Coimbra. Ofício a José Luciano de Castro, ministro do Reino. Coimbra, 12.11.1898. Loc. Cit.

³⁵² Governador civil de Viseu. Ofício a José Luciano de Castro, ministro do Reino. Viseu, 17.11.1898. Loc. Cit.

³⁵³ Idem.

³⁵⁴ Idem.

³⁵⁵ Idem.

da PEREC. Logo que assumiu o comissariado da PEREC de Angra do Heroísmo, Francisco de Mendonça Pacheco e Mello procurou demonstrar o seu empenho em bem executar suas funções. Ciente da inexistência de regulamentação das agências de emigração nos distritos de Angra do Heroísmo e da Horta, solicitou³⁵⁶ o cumprimento das disposições do artigo 10º do decreto de 3 de julho de 1896. Segundo a apuração do comissário, eram cometidos abusos em Angra do Heroísmo, como a concessão de licenças de atuação a 10 indivíduos registrados como empregados de uma única agência cujo expediente não demandaria mais do que 3 funcionários. Ficava claro, ao comissário, que se tratava de uma fraude e que a maioria daqueles supostos funcionários eram, na verdade, empregados de agências de carreiras marítimas que transportavam emigrantes para o Brasil e EUA.

O comissário precisou insistir no assunto mais uma vez, alguns meses depois³⁵⁷, até que finalmente foi elaborado o regulamento das agências de emigração e passaporte do distrito de Angra do Heroísmo. Fica claro que a PEREC representava um poder paralelo à autoridade dos governadores civis, responsável por reportar ao ministério as falhas na atuação das autoridades locais. Não surpreendem, portanto, os atritos entre os comissários das polícias de emigração do continente ou das ilhas, outros corpos policiais e os governadores civis.

Em Angra do Heroísmo, Francisco de Mendonça Pacheco e Mello encontrou resistência por parte da polícia civil. Num ofício de 7 de junho, Mello afirmou que havia solicitado ao comissário da polícia civil daquele distrito que “sempre que aportasse a esta ilha qualquer navio com destino a portos estrangeiros, pusesse à disposição do pessoal da polícia [de emigração] alguns guardas civis, a fim de auxiliarem o serviço policial da saída de emigrantes”³⁵⁸. O comissário da polícia civil ter-lhe-ia respondido positivamente. No entanto, segundo Mello “no primeiro navio anunciado, o sr. comissário recebeu mal o agente que o procurou pedindo auxílio de três guardas”³⁵⁹. Por fim, foram enviados apenas dois. Ainda de acordo com Francisco Mello, “casos perfeitamente idênticos, e

³⁵⁶ Francisco de Mendonça Pacheco e Mello, comissário da PEREC de Angra do Heroísmo e da Horta. Ofício a Artur Torres da Silva Fevereiro, conselheiro da DGAPC. 02.02.1904. ANTT/MR/DGAPC/1ª Rep., 2ª Sec., liv. 54, mç. 5407, proc. 78.

³⁵⁷ Francisco de Mendonça Pacheco e Mello, comissário da PEREC de Angra do Heroísmo e da Horta. Ofício a Artur Torres da Silva Fevereiro, conselheiro da DGAPC. 17.09.1904. Loc. Cit.

³⁵⁸ Francisco de Mendonça Pacheco e Mello, comissário da PEREC de Angra do Heroísmo e da Horta. Ofício a Artur Torres da Silva Fevereiro, conselheiro da DGAPC. 07.06.1904. ANTT/MR/DGAPC/1ª Rep., 2ª Sec., livro 54, mç. 5408, proc. 254.

³⁵⁹ Idem.

sempre com o mesmo resultado, repetiram-se muitas vezes”³⁶⁰, até que o comissário da polícia civil desculpou-se, alegando falta de pessoal.

No ofício, Mello ponderou que o comissário poderia ter razão, mas lembrou que “quando o serviço policial de saída de passageiros estava a cargo das autoridades administrativas havia sempre 10, 12, 15 guardas para irem a bordo”³⁶¹. Por isso, parecia-lhe haver “propósito no procedimento do sr. comissário, tanto mais que os dois homens invariavelmente fornecidos são os menos aptos da corporação”³⁶². Tendo solicitado providências ao governador civil, “sem resultado algum”, Mello pediu orientações ao conselheiro da DGAPC do MR, Artur da Silva Fevereiro, informando que corria “como certo que a má vontade do sr. comissário da polícia civil” devia-se à “influência do respectivo chefe que, ao que se diz[ia], se sentiu prejudicado com a polícia de emigração”³⁶³. Perante essas circunstâncias, Fevereiro mostrou-se favorável a que se solicitasse ao governador civil daquele distrito que a polícia civil zelasse “pelo cumprimento do preceituado no artigo 9º do regulamento de 3 de julho de 1896”³⁶⁴ e que se mandasse averiguar o que havia de verdade nas “arguições do chefe da esquadra”³⁶⁵. Assim procedeu o governador, em despacho datado de 30 de junho de 1904³⁶⁶.

Em 1906, a tensão entre o comissário e o governador civil do distrito de Angra do Heroísmo se agravou. Naquele ano, o comissário apresentou uma denúncia a Artur Fevereiro, alegando descumprimento de determinações legais pelas autoridades do distrito. No ofício, Mello levantou a suspeita de que “nos governos civis destes distritos açorianos” conferiam-se “passaportes a emigrantes sem dependência de prova por documentos dos artigos 10º do regulamento de 7 de abril de 1863 e 4º da lei de 23 de abril de 1896, com o fim de se autorizar a saída do reino a pessoas”³⁶⁷ sujeitas à lei do recrutamento. Assim, o comissário solicitou providências para levar adiante as “averiguações indispensáveis, principalmente no intuito de se prevenir”³⁶⁸ a repetição

³⁶⁰ Francisco de Mendonça Pacheco e Mello, comissário da PEREC de Angra do Heroísmo e da Horta. Ofício a Artur Torres da Silva Fevereiro, conselheiro da DGAPC. 07.06.1904. ANTT/MR/DGAPC/1ª Rep., 2ª Sec., livro 54, mç. 5408, proc. 254.

³⁶¹ Idem.

³⁶² Idem.

³⁶³ Idem.

³⁶⁴ Artur Torres da Silva Fevereiro, conselheiro da DGAPC. Nota. 22.06.1904. Loc. Cit.

³⁶⁵ Idem.

³⁶⁶ Governador civil de Angra do Heroísmo. Despacho. 30.06.904. Loc. Cit.

³⁶⁷ Francisco de Mendonça Pacheco e Mello, comissário da PEREC de Angra do Heroísmo e da Horta. Ofício a Artur Torres da Silva Fevereiro, conselheiro da DGAPC. 13.06.1906 ANTT/MR/DGAPC/ 1ª Rep., 2ª Sec., livro 56, mç. 5412, proc. 247.

³⁶⁸ Idem.

desses fatos. Em resposta, Fevereiro encaminhou um ofício aos governadores civis dos distritos dos Açores para que prestassem todo o auxílio de que carecesse o comissário da PEREC nas averiguações acerca de concessão de passaportes a mancebos³⁶⁹.

A determinação desagradou o governador civil de Angra do Heroísmo, José Pereira da Cunha, que não aceitou a incumbência de Francisco Mello para investigar os procedimentos daquele governo e julgou tal providência “manifestamente contrária à dignidade”³⁷⁰ de seu cargo. O governador declarou ainda ter havido sempre o “maior escrúpulo”³⁷¹ no serviço de concessão de passaporte a cargo do secretário geral, funcionário “excessivamente cauteloso”, de cuja honestidade não duvidava. Além disso, a seu ver, a “reconhecida lealdade” do secretário deveria ser “o bastante para garantir toda a legalidade na forma de proceder em tais serviços”³⁷². O governador aproveitou o ensejo para dizer que “os fatos sucedidos frequentemente justifica[va]m, cada vez mais, a necessidade do governador civil ter toda a interferência no serviço da polícia de emigração”³⁷³. Por fim, pedia deferência à solicitação que apresentara em ofício de 17 de julho, como forma de assegurar “o prestígio da autoridade superior do distrito e o bom andamento do serviço público”³⁷⁴.

No ofício do dia 17, José Pereira da Cunha alegou a inexistência, no regulamento de 3 de julho de 1896, de qualquer determinação que obstasse “a interferência do governador civil nos serviços cometidos a este corpo de polícia [da emigração]”³⁷⁵. Argumentando que, pela “disposição genérica do nº 8 do artigo 250 do Código Administrativo”, poderia se deduzir claramente a faculdade dessa intervenção por parte da “autoridade superior do distrito”³⁷⁶, o governador reclamava que Francisco Mello só aceitava “receber ordens e indicações do governo”³⁷⁷, com quem se correspondia diretamente. Demonstrando desagrado com a situação, o governador solicitou “as precisas instruções no sentido de se acentuar bem a interferência do governador civil nos

³⁶⁹ Artur Torres da Silva Fevereiro, conselheiro da DGAPC. Ofício aos governadores civis dos distritos de Angra do Heroísmo, Horta e Ponta Delgada. 03.07.1906. ANTT/MR/DGAPC/1ª Rep., 2ª Sec., livro 56, mc. 5412, proc. 247.

³⁷⁰ José Pereira da Cunha, governador civil de Angra do Heroísmo. Ofício a Artur Torres da Silva Fevereiro, conselheiro da DGAPC 30.07.1906. Loc. Cit.

³⁷¹ Idem.

³⁷² Idem.

³⁷³ Idem.

³⁷⁴ Idem.

³⁷⁵ José Pereira da Cunha, governador civil de Angra do Heroísmo. Ofício a Artur Torres da Silva Fevereiro, conselheiro da DGAPC. 17.07.1906. ANTT/MR/DGAPC/1ª Rep., 2ª Sec., livro 56, mc. 5413, proc. 416.

³⁷⁶ Idem.

³⁷⁷ Idem.

serviços do corpo da polícia repressiva da emigração clandestina, determinando-se [...] que o respectivo comissário só se corresponda com o governo por intermédio deste governo civil”³⁷⁸. Fica evidente que o governador se sentia ameaçado pela existência de um serviço voltado à emigração clandestina que não se sujeitava à sua autoridade.

A autonomia da PEREC foi lembrada por Fevereiro que, em nota, afirmou que o Código Administrativo não incumbia aos governadores “todas as providências em matéria de emigração clandestina”³⁷⁹ e nem possuía disposições genéricas que prevalecessem sobre as “especiais, expressas e inequívocas do decreto de 3 de julho de 1896”³⁸⁰. Em outra nota, Artur Fevereiro ponderou que a pretensão do governador civil de Angra implicava “exatamente o contrário do que se teve em vista na sobredita organização [da PEREC], tornando-a independente dos governos civis e diretamente subordinada a este ministério”³⁸¹.

Do que ficou dito até aqui, fica nítido o incômodo causado pela criação de um corpo de polícia que não respondia às autoridades locais e prestava contas diretamente ao governo em Lisboa. Nesse sentido, é relevante o comentário feito por Artur Fevereiro relativamente à solicitação de extinção da PEREC apresentada pelo governador civil do Funchal³⁸², sob a alegação que ela não cumpria os fins para os quais havia sido criada. Para Fevereiro, a “convicção do governador civil”³⁸³ não era motivo suficiente para acabar com o serviço, muito embora, tenha aceitado exonerar e substituir o comissário e alguns agentes.

Por fim, há que observar que se a criação da PEREC representou um passo a mais no monopólio estatal dos meios legítimos de emigração, essa polícia se deparou com problemas e dificuldades que impossibilitaram o fim absoluto do fluxo realizado à margem das leis vigentes. O governo foi informado dessas dificuldades, mas optou por não acatar todas as solicitações feitas pelos comissários das polícias do continente e das ilhas.

Depois de regulada a lei de 23 de abril de 1896 e organizada a PEREC, o governo, ciente da importância da atuação das autoridades espanholas na repressão da emigração

³⁷⁸ José Pereira da Cunha, governador civil de Angra do Heroísmo. Ofício a Artur Torres da Silva Fevereiro, conselheiro da DGAPC. 17.07.1906. ANTT/MR/DGAPC/1ª Rep., 2ª Sec., livro 56, mç. 5413, proc. 416.

³⁷⁹ Artur Torres da Silva Fevereiro, conselheiro da DGAPC. Nota. 23.07.1906. Loc. Cit.

³⁸⁰ Idem.

³⁸¹ Artur Torres da Silva Fevereiro Nota, conselheiro da DGAPC. 28.08.1906. Loc. Cit.

³⁸² Governador civil do Funchal. Ofício a Artur Torres da Silva Fevereiro, conselheiro da DGAPC. 23.09.1905. ANTT/MR/DGAPC/1ª Rep., 2ª Sec., livro 55, mç. 5409, proc. 307.

³⁸³ Artur Torres da Silva Fevereiro, conselheiro da DGAPC. Nota. 28.09.1905. Loc. Cit.

clandestina, assinou com a Espanha uma nova convenção em janeiro de 1897, alterando algumas das disposições previstas no tratado de 1875. Pelo novo acordo, era proibido aos súditos portugueses o embarque nos portos espanhóis (e aos espanhóis o embarque nos portos lusitanos) sem atestado do respectivo agente consular, expedido em vista do passaporte conferido pelas autoridades competentes³⁸⁴. Ficava acordada, ainda, a obrigatoriedade das autoridades de ambos os países capturarem os súditos da nação vizinha que buscassem embarcar sem os documentos necessários e entregá-los aos cuidados das autoridades competentes na fronteira³⁸⁵. Com a instituição da PEREC e a assinatura da nova convenção com a Espanha, o governo português buscava conter a emigração clandestina.

No entanto, conforme já mencionado, novas rotas surgiram (como a viagem pelos portos dos Açores) e o caminho pela Galícia continuou a ser percorrido. Desse fato, dava conta o governador civil de Viana do Castelo, que em 1898, informava que “por comunicação de algumas autoridades concelhias” sabia-se que a “emigração clandestina, que nos primeiros tempos depois da instituição da polícia repressiva especial se dificultou”³⁸⁶, voltara a crescer. A seu conhecimento, chegavam informações sobre a emigração pela Espanha de “grande número de pessoas pertencentes às freguesias rurais, especialmente mancebos recenseados, resultando disso inconvenientes graves não só para o cumprimento das leis do recrutamento, como para a prosperidade da agricultura, ramo principal de atividade dos povos deste distrito”³⁸⁷.

Procurando eximir a si e a seus subordinados da responsabilidade, o governador alegou que dera aos administradores as “precisas instruções para que vigiem e tratem de evitar a emigração”³⁸⁸ e lembrou ser imprescindível a colaboração da PEREC. É possível que tenha havido um exagero por parte do governador, que procurava culpar o comissário Gaivão. No entanto, alguns anos depois, o próprio comissário confirmou a persistência dos embarques clandestinos pelos portos galegos.

Em 1902, quando a PEREC teria efetuado 172 prisões (ver tabela nº 5.2), o comissário denunciou o descumprimento, por parte das autoridades espanholas, da

³⁸⁴ Artigo 1º da portaria de 19 de janeiro de 1897, que estabeleceu diversas providências de acordo com o governo da Espanha. *DG*. Lisboa, nº 15, 20.01.1897.

³⁸⁵ Artigo 2º da portaria de 19 de janeiro de 1897, que estabeleceu diversas providências de acordo com o governo da Espanha. *Loc. Cit.*

³⁸⁶ Governador civil de Viana do Castelo. Ofício a Artur Torres da Silva Fevereiro, conselheiro da DGAPC. Viana do Castelo, 27.01.1898. ANTT/MR/DGAPC/2ª Rep., livro 48, mç. 2346, proc. 10.

³⁸⁷ *Idem.*

³⁸⁸ *Idem.*

convenção de 19 de janeiro de 1897. Segundo Gaivão, as carreiras de navegação, “ante a impossibilidade de promoverem a emigração clandestina pelos portos do continente do reino”³⁸⁹, reduziram os preços das passagens entre o porto de Vigo e os portos brasileiros e aumentaram o número de paquetes. Em tom de indignação, o comissário afirmou que as companhias chegaram ao ponto de ter preços distintos conforme a “natureza dos emigrantes – documentados ou clandestinos”³⁹⁰.

TABELA Nº 5.2 MAPA DAS PRISÕES EFETUADAS PELA PEREC DE 21.07.1896 A 30.06.1905

	JUL-DEZ 1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	JAN-JUN 1905	TOTAL
Engajadores	79	81	24	23	23	32	16	22	11	6	312
Cúmplices	13	19	29	12	12	12	24	33	59	14	279
Emigrantes	122	101	96	187	107	107	132	95	112	83	1149
Total	214	201	149	176	242	151	172	150	182	103	1741

Fonte: Relatório dos trabalhos da comissão nomeada pela portaria de 14 de julho de 1905 para estudar as reclamações sobre o regime dos passaportes, julho de 1905. ANTT/MR/DGAPC/1ª Rep., 2ª Sec., livro 55, mç. 5409, proc. 269.

Ainda de acordo com as apurações feitas pela polícia especial, a Mala Real Inglesa (que junto com a Companhia do Pacífico, fazia a maior parte das viagens entre Vigo e o Brasil) possuía um agente “de nome Estanislau Duran” que mantinha contato direto com “grande número de engajadores espanhóis espalhados por todos os portos da fronteira”³⁹¹. Apesar de ter conhecimento dos nomes desses engajadores, Gaivão lamentava que contra eles nada podia fazer a polícia a seu cargo, que não podia atuar em território espanhol. À PEREC cabia apenas obstar a travessia da raia seca, objetivo que, segundo o comissário, vinha sendo perseguido com a distribuição de agentes por diversos pontos fronteiriços. Porém, “seria faltar à verdade, e ridícula pretensão, dizer ou fingir supor que por esta forma, somente com vinte homens na larguíssima fronteira, conseguiria terminar completamente com a emigração clandestina por aquele porto”³⁹². Para além da falta de

³⁸⁹ Manuel Mascarenhas Gaivão, comissário da PEREC. Ofício a Artur Fevereiro, conselheiro da DGAPC. Lisboa, 22.10.1902. ANTT/MR/DGAPC/1ª Rep., 2ª Sec., livro 52, mç. 5404, proc. 411.

³⁹⁰ Idem.

³⁹¹ Idem.

³⁹² Idem.

peçoal suficiente, o comissário chamava a atenção do governo para a necessidade de se cobrar da Espanha as devidas providências para a boa execução da convenção de 1897.

Também nas ilhas adjacentes, os comissários da PEREC do Funchal e de Angra do Heroísmo e Horta queixavam-se da insuficiência de recursos e pessoal. No relatório encaminhado em 1907, o comissário da PEREC do Funchal, Arthur Monteiro, informava que nos anos de 1904 a 1906 haviam dado entrada no porto daquele distrito, respectivamente, 1257, 1259 e 1287 embarcações, de modo que era “evidentemente pequeno o número de agentes desta polícia”³⁹³. Por essa razão, havia ocasiões em que era “impossível mandar agentes para bordo de todos os vapores, porque o número destes excede o daqueles, havendo também vapores, mormente os de emigração, em que pelo seu tamanho e extraordinário número de passageiros”³⁹⁴, não se podia fazer uma rigorosa fiscalização com menos de quatro agentes.

Além de solicitar o aumento do pessoal, o comissário requisitou uma lancha a vapor, pois “só assim podem os agentes estar à hora precisa a bordo dos vapores que aqui aportam, rondá-los se preciso for e passar de uns aos outros sem demora”³⁹⁵. Queixas semelhantes foram apresentadas pelo comissário da PEREC de Angra e da Horta. Em 1908, Francisco de Mendonça Pacheco Mello demonstrou o empenho da polícia a seu cargo no combate à emigração clandestina, mas afirmou que a falta de pessoal dificultava a fiscalização de tantas e tão afastadas ilhas. Muito embora o agente enviado para a ilha das Flores durante o verão tenha tido “ótimos resultados para a causa da repressão, e por consequência, para os interesses da Fazenda”, era “forçoso estar nas Flores um agente com residência permanente”³⁹⁶. Depois de ressaltar que todos os capturados tentando sair clandestinamente emigravam posteriormente com os devidos passaportes, Mello sugeriu que se tornassem “extensivos a todo o arquipélago os serviços repressivos”³⁹⁷ daquela polícia (ausente do distrito de Ponta Delgada).

Nota-se assim que, muito embora a PEREC tenha sido incapaz de pôr fim a toda a emigração clandestina, sua atuação parece ter sido suficiente para justificar sua permanência, sem que se considerasse necessário aumentar seu orçamento. Em outras palavras, é possível que a receita eventualmente gerada pela obstrução da emigração

³⁹³ Relatório da PEREC do Funchal. 10.01.1907. ANTT/MR/DGAPC/1ª Rep., 2ª Sec., livro 57, mç. 5414, proc. 32.

³⁹⁴ Idem.

³⁹⁵ Idem.

³⁹⁶ Relatório da PEREC de Angra do Heroísmo e da Horta 15.01.1908. ANTT/MR/DGAPC/1ª Rep., 2ª Sec., livro 58, mç. 5417, proc. 46.

³⁹⁷ Idem

clandestina, que ainda se realizava, não compensasse o aumento dos gastos para travá-la. Nesse sentido, importa resgatar uma analogia feita por João Franco, tanto na CD quanto na CPR, quando do debate que levou à aprovação da lei de 23 de abril de 1896.

Depois de proferir duras críticas ao projeto em discussão, o deputado Mello e Sousa questionou o valor a ser destinado ao serviço de emigração, afirmando que com 12 contos de réis não seria possível fiscalizar a fronteira e impedir a clandestinidade, de modo que melhor seria pôr fim aos passaportes terrestres³⁹⁸. Na sequência, Franco comparou a repressão da emigração clandestina à fiscalização alfandegária e questionou se esta última tinha por objetivo “não haver contrabando nenhum, nem descaminho de direitos”³⁹⁹. Em resposta à sua própria pergunta, afirmou: “Não, porque não se acaba com isso por completo, mas [existe a fiscalização alfandegária] para que o número de casos seja o mais reduzido possível”⁴⁰⁰. A mesma linha de argumento foi apresentada pelo ministro ao Conde de Thomar: “O digno par dissera que a emigração clandestina era uma espécie de contrabando, e que nenhum ministro da Fazenda tinha podido acabar com o contrabando. Mas nenhum ministro da Fazenda, responderia, se tinha lembrado, por isso, de acabar com a fiscalização”⁴⁰¹.

Ou seja, Franco estava ciente de que o valor destinado à PEREC era insuficiente para acabar definitivamente com a emigração clandestina, mas acreditava que ser possível reduzi-la, o que já era satisfatório. Assim, se a persistência da travessia clandestina da raia seca não era motivo para extinguir a PEREC, tampouco justificava o aumento dos recursos para a contratação de mais agentes nem para a compra de uma lancha a vapor que facilitasse o trabalho da polícia nas ilhas. Além disso, como ficará claro no próximo capítulo, no início do século XX a emigração para o Brasil já não era tida como um grande problema a ser combatido.

Conforme visto neste capítulo, a pressão emigratória voltou a crescer no fim da década de 1880, impulsionada pela abolição da escravidão no Brasil, pelo incentivo à imigração promovido pelo governo brasileiro e pela crise econômica que se abateu sobre Portugal no início da década de 1890. O gargalo à emigração legal, contudo, estava mais

³⁹⁸ Intervenção do deputado José Adolpho de Mello e Sousa na CD. *DCD*, nº 44, 14.03.1896, p. 600.

³⁹⁹ Intervenção do ministro do Reino, João Franco, na CD. *Loc. Cit.*

⁴⁰⁰ *Idem*, *ibidem*.

⁴⁰¹ Intervenção do ministro do Reino, João Franco, na CPR. *DCPR*, nº 28, 07.04.1896, p. 332.

estreito em decorrência da lei do recrutamento de 1887 que exigia um valor mais alto pela fiança para que mancebos sujeitos ao recrutamento obtivessem o passaporte.

O aumento do fluxo clandestino foi sentido pelas autoridades locais, que solicitaram providências do governo central para obstar a emigração feita ao arrepio das leis vigentes. A crise econômica também contribuiu para o crescimento do clamor contrário à emigração (tanto legal quanto clandestina) e os relatos acerca das condições enfrentadas pelos emigrantes no Brasil ampliaram a desconfiança com que eram vistos engajadores e agentes, tidos como responsáveis por uma emigração ‘artificial’ que privava os campos de trabalhadores.

O ultimato britânico abalou a Monarquia e abriu espaço para críticas ao equilíbrio liberal da Regeneração. Os questionamentos ao liberalismo e as demandas por uma maior intervenção estatal criaram as condições necessárias à adoção de medidas mais contundentes no sentido de aprimorar o monopólio dos meios legítimos de emigração e colocar os intermediários sob as teias do Estado. Assim, iniciou-se um debate acerca do destino da receita proveniente dos emolumentos dos passaportes e avançou-se no sentido de regulamentar as agências de emigração e a atividade dos engajadores. As propostas mais amplas, que tendiam a promover mudanças nas estruturas da sociedade portuguesa, foram preteridas por medidas de caráter repressivo.

Governando ‘em ditadura’, João Franco publicou o decreto de 10 de janeiro de 1895 que visava facilitar a obtenção de passaportes, como forma de ampliar a emigração legal e destinar parte do valor obtido pelos emolumentos pagos para a obtenção desses documentos a um novo serviço de fiscalização da emigração. Avaliado por uma comissão da CD, o decreto transformou-se num projeto de caráter bastante repressivo que previa penas draconianas aos promotores e facilitadores da emigração clandestina. Debatido, o projeto encontrou resistências, mas acabou aprovado com algumas modificações, visto que o foco estava sobre o fluxo clandestino e seus incentivadores. Aprofundou-se, com isso, a clivagem entre a emigração legal e clandestina, livre e engajada (também entendidas como natural e artificial). Ainda que não incentivada, a emigração rumo às colônias africanas foi facilitada pela determinação da gratuidade dos passaportes para esse destino. O debate parlamentar também resultou no fim da exigência de passaporte para estrangeiros que desejassem deixar Portugal, medida que pretendia aproximar o país do restante da Europa, onde os passaportes haviam caído em desuso.

A lei de 23 de abril de 1896 foi regulamentada pelo decreto de 3 de julho de 1896, que criou um corpo de polícia especialmente dedicado ao combate à emigração

clandestina e à fiscalização das agências de emigração. A PEREC foi, portanto, o instrumento criado (com verbas provenientes da emigração legal) para concretizar o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração. No entanto, esse desiderato deixou a desejar. Novas estratégias foram encontradas pelos aliciadores da emigração clandestina, de modo que foi necessário criar polícias semelhantes no arquipélago dos Açores e na ilha da Madeira, além de amenizar as penas previstas na lei de 1896, que levavam à impunidade dos contraventores.

A despeito das dificuldades, a instauração da PEREC, um órgão autônomo e independente dos governos civis, significou um passo a mais no sentido de fortalecer a máquina estatal e reduzir a liberdade de atuação de autoridades locais que se apoiavam em relações de proximidade e confiança. Não por acaso, a PEREC incomodou governadores acostumados a terem plena autonomia na gestão das políticas emigratórias e na apuração de casos de emigração clandestina – nos quais, não raro, estavam envolvidos funcionários da administração pública.

Ainda que imperfeita, a atuação da PEREC foi considerada satisfatória, razão pela qual a polícia não foi extinta, mas também não contou com maiores investimentos. A pressão emigratória tampouco cresceu a ponto de exigir maiores mudanças e nos primeiros anos do século XX, perante a retomada da economia e da produção, os emigrantes passaram a ser vistos com melhores olhos, de modo que a última lei sobre emigração aprovada pela Monarquia foi motivada por um desejo de facilitar as circulações e os deslocamentos.

6. ÀS VÉSPERAS DA REPÚBLICA: O COMÉRCIO E A NOVA LEI DOS PASSAPORTES

Todos que temos estudado ou procurado estudar o passado de Portugal sabemos que as vitórias lusitanas têm sido e são inseparáveis da sua atividade comercial. A grande contribuição de Portugal para o desenvolvimento da civilização europeia e mundial fez-se notavelmente através do comércio.

Gilberto Freire¹

Na virada do século XIX para o século XX, houve uma queda dos deslocamentos migratórios de Portugal para o Brasil (ver anexos nº 1 e 2). A recuperação das finanças portuguesas, em parte decorrente da valorização da moeda brasileira, certamente ajuda a explicar o declínio dos deslocamentos. No entanto, em 1904 iniciou-se um novo ciclo emigratório que só chegou ao fim quando da eclosão da Primeira Guerra Mundial, que desaconselhou as travessias atlânticas. Entre 1904 e 1913 Portugal viu partirem milhares de cidadãos que desembarcaram nos portos brasileiros em números que superaram a imigração de outros países como Itália, Espanha ou Alemanha.

Um aspecto relevante deste êxodo massivo é que até o fim da Monarquia, em 1910, a emigração crescente não gerou uma reação semelhante àquela observada em anos anteriores. A única lei relacionada à emigração aprovada na primeira década do século XX (a última da Monarquia) resultou, não da pressão pelo fim do fluxo emigratório, mas de uma campanha organizada pelas associações comerciais portuguesas que repugnavam a exigência de passaporte para a saída de nacionais do país.

Este capítulo propõe-se a apresentar as modificações no discurso possível sobre a emigração verificadas no início da nova centúria e compreender os embates que resultaram na aprovação da nova lei de passaportes de 25 de abril de 1907. Quanto ao primeiro aspecto, o argumento central aqui apresentado é que alguns fatores contribuíram para um olhar mais positivo sobre a emigração para o Brasil. Quanto ao segundo, argumenta-se que a lei resultou de uma adaptação das reivindicações dos comerciantes à manutenção do monopólio estatal dos meios legítimos de emigração.

¹ FREIRE, Gilberto. Agradecimento à Associação Comercial de Moçambique. In: FREIRE, Gilberto. *Um brasileiro em terras portuguesas: introdução a uma possível luso-tropicalologia*, acompanhada de conferências e discursos proferidos em Portugal e em terras lusitanas e ex-lusitanas da Ásia, da África e do Atlântico. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1953, p. 237.

O primeiro fator que possibilitou uma compreensão mais positiva do fenômeno emigratório foi a difusão da consciência de que a crise econômica portuguesa da década anterior estava atrelada à queda das remessas dos emigrantes e de que a superação daquela mesma crise se deveu, em grande medida, à retomada do fluxo de capitais do Brasil para Portugal. O segundo deles relaciona-se à percepção da importância do mercado consumidor brasileiro para os produtos portugueses, sobretudo o vinho. Num momento em que a viticultura passava por uma crise de superprodução, o estreitamento das relações mercantis com o Brasil adquiriu acuidade.

A aproximação luso-brasileira foi reforçada pela valorização da identidade histórico-cultural dos dois países numa década marcada por duas importantes efemérides: o quarto centenário do ‘descobrimento’ do Brasil e a comemoração dos cem anos da abertura dos portos brasileiros. Para os portugueses, o momento parecia ideal para o fortalecimento das trocas entre os dois países.

A emigração, vista uma década antes como um mal, transformou-se num bem. O emigrante deixou de ser o ‘escravo branco’ para se transformar em consumidor e propagador dos produtos portugueses no Brasil. Medidas restritivas da emigração que geraram reações negativas na ex-colônia foram, rapidamente, retiradas como forma de não ameaçar os interesses comerciais lusitanos no país americano.

As associações comerciais portuguesas, por sua vez, levantaram a bandeira da liberdade de comércio e circulação. Acreditando que Portugal poderia ser o elo entre a Europa, a América do Sul e a África, o governo português realizou obras no porto de Lisboa, propôs leis no sentido de melhorar a rede hoteleira no país e almejou criar uma linha de navegação que ligasse Brasil e Portugal. Os comerciantes, aproveitando-se do momento, lançaram uma campanha contra passaportes com o argumento de que o documento, ao gerar peias a viagens de negócios, inviabilizaria os planos do governo.

O MR nomeou, então, uma comissão encarregada de discutir a possibilidade de serem atendidos os anseios da classe mercantil sem que se descurassem dos problemas correlatos, como a emigração e o recrutamento militar. O projeto de lei elaborado pelos membros da comissão, que previa a abolição dos passaportes, foi considerado ‘radical’ e não foi levado adiante. Dois anos mais tarde, de volta ao poder, João Franco formulou um novo projeto que acomodava diferentes perspectivas e interesses sem ameaçar o aparato estatal de regulamentação e controle da emigração criado anos antes.

A proposta governamental sofreu mudanças quando analisada pela comissão da administração pública da CD, onde entrou em discussão. Por fim, não se julgou

conveniente extinguir a obrigatoriedade de passaporte para emigrar, de modo que a lei de 25 de abril de 1907 precisou estabelecer critérios que permitissem distinguir os viajantes, desobrigados da posse do documento, dos emigrantes, para as quais a exigência de retirar o documento foi mantida. A nova lei aprimorou o monopólio estatal de categorização de emigrantes e viajantes ao estabelecer que apenas aqueles que viajavam na terceira classe dos navios ficavam obrigados a portar passaporte.

Apesar de já não ser vista como um mal, a emigração não poderia prescindir do Estado e correr completamente livre e desimpedida. Os emigrantes, se já não eram ‘escravos brancos’, tampouco deixaram de ser indivíduos sobre os quais deveria recair a tutela estatal. Mantinha-se, portanto, inabalável a ideia da necessidade de proteção dos emigrantes construída ao longo da Monarquia. Nem mesmo os deputados republicanos questionaram essa ideia, há muito tida como verdade. Ao confirmar que não cabia ao Estado controlar toda e qualquer circulação para fora do reino, o Parlamento assegurou, por outro lado, o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração.

6.1 AS RELAÇÕES LUSO-BRASILEIRAS NO INÍCIO DO SÉCULO: COMEMORAÇÕES, COMÉRCIO E MIGRAÇÕES

Na primeira década do século XX, uma nova opinião sobre o Brasil despontava em Portugal, onde se reconhecia que a antiga colônia crescera e se transformara numa República inserida no mercado mundial. A nova nação, à qual os portugueses referiam-se ora como irmã, ora como filha, edificava aos poucos a imagem de um país que, alinhado aos valores da *Belle Époque*, progredia nos trópicos. Já, em Portugal, crescia a consciência do quanto o país dependia economicamente do Brasil, de onde chegavam somas nada desprezíveis de remessas e que seguia sendo um importante mercado para os produtos portugueses.

A recíproca, contudo, não era verdadeira. Portugal não oferecia um largo mercado consumidor para o café, a borracha ou o algodão do Brasil, que competiam, no mercado português, com aqueles provenientes das colônias africanas. Tentando se equilibrar entre a África e o Brasil, os governos do fim da Monarquia não se opuseram à crescente emigração que então se verificava rumo à ex-colônia. Pelo contrário: não eram poucos os que defendiam a importância do fluxo emigratório para a economia de Portugal e para as trocas mercantis com o Brasil.

A primeira parte deste capítulo evidencia o impacto das mudanças sofridas pelas relações luso-brasileiras na política relativa à emigração para o Brasil adotada nos anos finais da Monarquia e lança luz sobre a importância assumida pelas questões comerciais em Portugal no início do século XX.

6.1.1 Brasil: a árvore das patacas²

A importância das remessas dos emigrantes foi abordada por Oliveira Martins e lembrada em vários discursos realizados na CD em diferentes momentos históricos. No entanto, não seria equivocado afirmar que, na virada do século, alguns fatores contribuíram para um maior reconhecimento do trabalho realizado alhures pelos emigrantes. A desvalorização da moeda brasileira no início da década de 1890 e a interrupção das atividades da Agência Financeira do Rio de Janeiro entre 1894 e 1895 evidenciaram a falta que as remessas faziam ao equilíbrio das finanças portuguesas. Quando, no fim da década de 1890, as somas auferidas pelos trabalhadores portugueses no Brasil voltaram a pingar no reino, tornou-se difícil sustentar um olhar negativo e intolerante para a emigração.

A historiografia portuguesa também, há tempos, reconhece a importância macroeconômica das remessas. Sabe-se, já, que essa “verdadeira travessia de sentido único de capitais remetidos do Brasil para Portugal”³ não se destinava apenas “ao sustento da(s) família(s) dos emigrantes que por cá [Portugal] permaneciam”⁴ e que esse dinheiro podia, ainda, ser destinado “à aplicação de capitais no país que os viu partir”⁵. Além disso, é ponto pacífico que essas remessas foram “fundamentais para a balança de pagamentos

² Sobre a criação de uma imagem do Brasil como terra de riquezas fartas e fáceis, ou seja, como a árvore das patacas, importa retomar aqui a já apresentada reflexão feita por Igor Renó Machado (MACHADO, Igor José de Renó. O ‘brasileiro de torna-viagens’ e o lugar do Brasil em Portugal. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, nº 35, p. 47-67, 2005, p. 54). Para o autor, a historiografia portuguesa, preocupada em combater os estereótipos criados pela sociedade oitocentista acerca dos ‘brasileiros’, concentra-se sobretudo nas obras de caridade e beneficência realizadas por esses emigrantes que regressavam ao país endinheirados. Como o importante é que enviavam dinheiro, investiam em hospitais e escolas e dinamizavam a economia do norte de Portugal, essa historiografia tende a ignorar a trajetória desses indivíduos no Brasil, bem como a origem do capital investido no país, construído como um espaço “não-concreto” de enriquecimento.

³ MAIA, Fernanda Paula de Sousa. As remessas dos emigrantes portugueses no Brasil e a capitalização da economia local: alguns exemplos. In: SOUSA, Fernando et al (orgs.). *Portugal e as migrações da Europa do Sul para a América do Sul*. Porto: CEPESSE, 2014, p. 339-355, p. 340.

⁴ Idem, p. 341.

⁵ Idem, *ibidem*.

portuguesa”⁶ e que “constituíam uma fonte de divisas extraordinariamente segura”⁷, além de serem “um instrumento de monetarização da vida rural e um estímulo ao investimento na propriedade fundiária e na construção”⁸.

A esta tese não interessa avaliar os impactos produzidos pelas remessas, mas reconhecer a relevância das mesmas e avaliar a influência que, no início do século XX, o aumento do volume do capital enviado do Brasil teve na forma como a emigração foi compreendida pelos agentes políticos portugueses. Para isso, há que pontuar as conexões entre as economias brasileira e portuguesa na virada do século.

No Brasil, quem recebeu a nova centúria foi o Presidente Campos Sales, que assumiu o poder em 1898 com a incumbência de adotar as medidas de austeridade econômica acordadas com os credores internacionais quando da assinatura do *funding loan*⁹. O remédio, apesar de amargo, era fundamental para que se apresentasse, ao mundo desenvolvido, a imagem de um país com “economia saudável e administração competente”¹⁰, necessária à atração de recursos externos capazes de sustentar “a expansão das lavouras e o preço declinante das sacas, recursos técnicos de infraestrutura e a mão de obra dos imigrantes europeus”¹¹. A consequência imediata do *funding loan* foi a valorização cambial, com efeitos positivos na economia portuguesa.

O resultado da valorização da moeda brasileira, juntamente com o aumento do movimento emigratório na segunda metade da década de 1890 pode ser observado nos números compilados e calculados por Miriam Halpern Pereira e que serviram de base à elaboração do gráfico nº 6.1. De acordo com a historiadora, em 1892 foram sacados na Agência Financeira do Rio de Janeiro 751.214 contos de réis¹². Uma década depois, esse

⁶ MAIA, Fernanda Paula de Sousa. As remessas dos emigrantes portugueses no Brasil e a capitalização da economia local: alguns exemplos. In: SOUSA, Fernando et al (orgs.). *Portugal e as migrações da Europa do Sul para a América do Sul*. Porto: CEPESE, 2014, p. 339-355, p. 341.

⁷ PEREIRA, Miriam Halpern. *A política portuguesa de emigração, 1850-1930*. Bauru: Edusc; Portugal: Instituto Camões, 2002, p. 62.

⁸ Idem, p. 63.

⁹ Empréstimo negociado pelo anterior presidente do Brasil, Prudente de Moraes. Pelo acordo assinado a 15 de junho de 1898, o governo brasileiro receberia 10 milhões de libras para arcar com os empréstimos anteriores. Os juros, no entanto, só começariam a ser cobrados três anos mais tarde e as amortizações ficariam suspensas por treze anos. Em troca, a renda das alfândegas nacionais seria penhorada e o governo comprometer-se-ia com um programa econômico de deflação e arrocho financeiro.

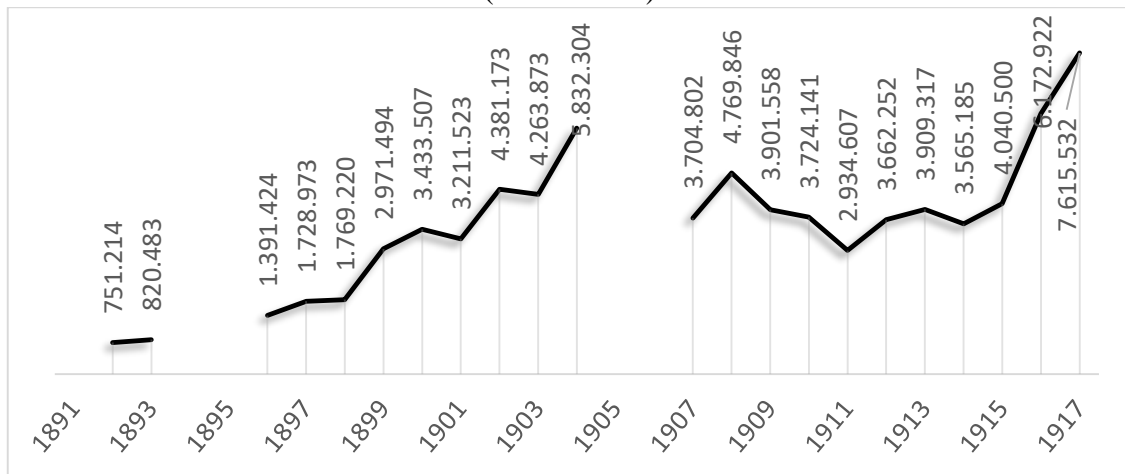
¹⁰ SEVCENKO, Nicolau. *A revolta da vacina: mentes insanas em corpos rebeldes*. São Paulo: Cosac Naify, 2010, p. 57. No livro, o historiador aborda as consequências sociais da necessidade da elite político-econômica brasileira em fazer do Rio de Janeiro um cartão postal que atraísse a confiança dos investidores internacionais.

¹¹ SEVCENKO. Op. Cit, p. 57.

¹² Criada em 1887, a Agência Financeira do Rio de Janeiro encontrou inúmeras dificuldades para se estabelecer, mas a partir de 1895 se tornou um “concorrente poderosíssimo da rede bancária” (PEREIRA, Miriam Halpern. Op. Cit., p. 58) para a realização do envio do dinheiro, pelos emigrantes, do Brasil para Portugal. Depois de interromper as atividades, quando da ruptura de relações diplomáticas entre os dois

valor passou para 3.211.523 contos de réis, atingindo, em 1904, 5.832.304 contos. Sobre os números levantados por Pereira, importa mencionar que a Agência Financeira do Rio de Janeiro não era a única forma de envio das remessas pelos emigrantes portugueses. Conforme observou Paulo Cesar Gonçalves, a agência “era apenas um dos caminhos para a transferência das economias dos emigrados”, que utilizavam, ainda, de “meios informais, como o envio pelo correio ordinário” ou de intermediários, como “pequenos ‘banqueiros’ ou mesmo capitães de navios”¹³.

GRÁFICO Nº 6.1. SAQUES DA AGÊNCIA FINANCEIRA DO RIO DE JANEIRO – VALOR TOTAL (EM MIL RÉIS)



Fonte: PEREIRA, Miriam Halpern. *A política portuguesa de emigração, 1850-1930*. Bauru: Edusc; Portugal: Instituto Camões, 2002, p. 66.

A despeito da dificuldade em se conhecer os valores exatos das remessas, Maria Ioannis Baganha, analisando os números levantados por Maria Eugénia Mata, concluiu que “na viragem do século XIX para o XX o valor das remessas representaria aproximadamente 50% do valor das exportações [e] nas vésperas da Primeira Grande Guerra, 57%”¹⁴. Parece, portanto, difícil discordar da socióloga quando afirma que a

países entre maio de 1894 e maio de 1895, a Agência expandiu-se rapidamente. Segundo Pereira, “cerca de ¼ do total das remessas seria encaminhado por essa instituição, que se transformou imediatamente no principal intermediário financeiro entre os emigrantes e seu país de origem” (idem, p. 60). Ainda de acordo com a historiadora, apesar da Agência possuir correspondentes espalhados pelo Brasil, a maior parte de sua atividade se concentrava no Rio de Janeiro, onde vivia a maior parte dos emigrantes portugueses (idem, ibidem). Em Portugal, “64% do dinheiro destinava-se aos distritos do Porto e de Braga. A todos os distritos chegava, porém, algum dinheiro, embora a Beira Baixa, o Ribatejo e o Alentejo recebessem muito pouco” (idem, p. 61).

¹³ GONÇALVES, Paulo Cesar. Os ‘rios de ouro que cruzaram o Atlântico’: aproximações para um estudo comparado das remessas dos emigrantes italianos, portugueses e espanhóis. In: ARRUDA, José Jobson de Andrade et al. (orgs.). *De colonos a imigrantes: i(e)migração portuguesa para o Brasil*. São Paulo: Alameda, 2013, p. 467-483, p. 474.

¹⁴ BAGANHA, Maria Ioannis. As correntes migratórias portuguesas no século XX e o seu impacto na economia nacional. *Análise Social*, Lisboa, vol. XXIX (128), 1994, p. 959-980, p. 963.

emigração foi “o bem mais valioso que a sociedade portuguesa produziu para exportação”¹⁵.

Fernanda Paula de Sousa Maia, afirmou ser inegável que “entre finais do século XIX e os inícios do século XX, o dinheiro remetido pelos emigrantes assumiu papel determinante para o desenvolvimento local e regional de Portugal, com particular destaque para as regiões mobilizadoras do fluxo migratório, ou seja, o norte do país”¹⁶. Rui Ramos, por sua vez, comparou a situação econômica nos dois governos de João Franco e assim resumiu o impacto do aumento das remessas para a economia portuguesa:

Em 1894, o Banco de Portugal tinha 2.689 contos de ouro em reserva; em 1907, dispunha de 5.036, quase o dobro. O preço das suas ações subira de 120.000 para 168.000 réis. Por detrás desta prosperidade estava o saneamento financeiro do Brasil que começara em 1898 e atingiu seu estágio final em 1905, com o novo mil-réis. As remessas dos emigrantes portugueses aumentaram. [...]. Voltara a haver dinheiro¹⁷.

Há que ressaltar que o conhecimento acerca da importância das remessas não se deu de forma diacrônica: já nos primeiros anos do século XX, sabia-se que o dinheiro enviado do Brasil era fundamental à economia lusitana. Em 1907, Carlos de Castro Faria, primeiro secretário da legação de Portugal no Rio de Janeiro, redigiu um relatório sobre a emigração portuguesa. Nele, reconheceu ser notória a influência das remessas “sobre a

¹⁵ BAGANHA, Maria Ioannis. As correntes migratórias portuguesas no século XX e o seu impacto na economia nacional. *Análise Social*, Lisboa, vol. XXIX (128), 1994, p. 959-980, p. 963. É importante fazer a ressalva de que Baganha, quando faz essa afirmação, refere-se não apenas ao início do século XX, mas a todo ele, uma vez que seu estudo abrange, inclusivamente, a emigração posterior à Segunda Guerra Mundial.

¹⁶ MAIA, Fernanda Paula de Sousa. As remessas dos emigrantes portugueses no Brasil e a capitalização da economia local: alguns exemplos. In: SOUSA, Fernando et al (orgs.). *Portugal e as migrações da Europa do Sul para a América do Sul*. Porto: CEPESE, 2014, p. 339-355. p. 340. Neste artigo, a historiadora menciona a importância das remessas para o surgimento de várias casas bancárias nas cidades brasileiras onde os emigrantes portugueses estavam fixados, como forma de participarem do lucrativo “comércio da intermediação das remessas dos emigrantes” (idem, p. 342). Além disso, Maia demonstra a importância do capital amealhado pelo irmão de Manuel do Carmo Rodrigues de Moraes para a abertura da Escola Prática de Agricultura de Moreira de Lima, no início da década de 1890. Segundo Maia, Miguel Francisco emigrou ainda criança e na cidade de Salvador se tornou um importante capitalista “que dedicou a Portugal várias obras de benemerência”, além de possibilitar o empreendimento de seu irmão. O artigo confirma a tendência mencionada por Igor Renó Machado ao apresentar o Brasil como esta terra onde ‘em se plantando, tudo dá’. Da trajetória de Francisco em terras baianas, sabe-se apenas que foi caixeiro viajante, residia numa “majestosa residência da baixa da cidade”, foi proprietário de várias empresas e fábricas em Salvador, onde tornou-se “um dos mais pujantes capitalistas e investidores portugueses na região” (idem, p. 346). Não se conhecem, contudo, as provações pelas quais o rapaz passou no Brasil e nem a que tipo de negócios, exatamente, estava vinculado.

¹⁷ RAMOS, Rui. *A Segunda Fundação (1890-1926)* – vol. 6 da coleção: MATTOSO, José (dir.). *História de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1994, p. 238.

situação cambial do país”¹⁸ e, questionando aqueles que chamavam o ouro do Brasil de ‘metal corruptor’, ponderou: “O que não se diz ao certo é onde buscar o substituto, o metal incorruptível [...] com que suprir o déficit real e fomentar, uma vez equilibrada a balança econômica, as nossas indústrias, em especial, a agrícola”¹⁹. A seguir, Faria lembrou que o dinheiro do Brasil “nos tem acudido nas horas de aperto”, observou que “sua falta ou escassez é uma fonte de perturbação pior do que todas as outras”²⁰ e afirmou que a esse dinheiro se deve atribuir “a maior influência nos câmbios”²¹ de Portugal. Para concluir, assegurou: “Suprimam, muito embora, em teoria, a emigração para o Brasil e o seu capital repatriado e terão suprimido a caixa mais opulenta”²².

Pelo que ficou dito até aqui, é evidente que o aumento do volume das remessas, consequência da valorização da moeda brasileira, desempenhou um papel fundamental no processo de recuperação da economia portuguesa após a crise vivida na última década do oitocentos. Importa notar, contudo, que se a melhora econômica não foi suficiente para fazer com que os indivíduos não mais almejassem emigrar, desafogou os proprietários, que se mostraram menos resistentes à emigração.

Menos discutida pela historiografia é a importância, para Portugal, do comércio com o Brasil e as articulações entre os deslocamentos migratórios e as relações mercantis luso-brasileiras. O assunto ganhou acuidade quando da crise de superprodução vivida pela viticultura portuguesa no início do século XX, que trouxe à baila a necessidade de assegurar, no Brasil, o mercado consumidor dos vinhos portugueses. A crise forçou a discussão acerca da concorrência dos vinhos franceses, espanhóis e italianos. O aumento do consumo das bebidas provenientes da Itália no Brasil foi entendido, em Portugal, como resultado da forte onda de imigração italiana que se observara no estado de São Paulo. Além da concorrência de outros países, a queda do volume das exportações portuguesas foi atribuída às medidas protecionistas anteriormente adotadas pelo governo de Portugal.

A queda da importação de vinhos pelo Brasil escancarou a importância desse país para o setor e levou os produtores e comerciantes a cobrarem do governo uma solução para a crise. Nesse processo, fortaleceu-se a imagem do Brasil e dos emigrantes aqui radicados, aos quais era atribuído o papel de propagadores da boa qualidade dos vinhos

¹⁸ FARIA, Carlos de Castro, primeiro secretário da legação de Portugal no Rio de Janeiro, *A emigração para o Brasil*, abril de 1907, p. 47. AHD/ Correspondência recebida/ Legação de Portugal no Rio de Janeiro, cx. 229.

¹⁹ *Idem*, *ibidem*.

²⁰ *Idem*, p. 68.

²¹ *Idem*, *ibidem*.

²² *Idem*, p. 50.

de Portugal e de dinamizadores das trocas mercantis luso-brasileiras. Além disso, verificados os entraves à assinatura de um tratado comercial, os emigrantes passaram a ser vistos como um bem que poderia ser oferecido ao Brasil, cujo interesse em atrair trabalhadores portugueses foi entendido como uma oportunidade para aprofundar as relações luso-brasileiras.

Segundo Conceição Andrade Martins, entre a segunda metade do XIX e a eclosão da Primeira Grande Guerra, o vinho desfrutou de um lugar predominante na economia portuguesa, tendo sido o setor vinícola “um dos mais dinâmicos”²³. Além da cultura da vinha ter ocupado “entre 10 e 15 por cento da área cultivada” do país no fim do oitocentos, “o vinho representava cerca de 50% das receitas do comércio externo português e cobria à volta de 30% das importações”²⁴. De acordo com Miriam Halpern Pereira, na década de 1880, a invasão da filoxera na França possibilitou aos viticultores portugueses “a oportunidade de produzirem o vinho barato e de forte teor alcóolico de que os franceses precisavam para fabricarem vinho de qualidade”²⁵.

O período de prosperidade durou até que os vinhedos franceses se recuperassem e a filoxera se espalhasse pelo território português, reduzindo a produção lusitana. Alguns dados compilados por Pereira evidenciam a importância do mercado consumidor francês na década de 1880, bem como a abrupta queda da importação de vinhos portugueses pela França na década seguinte²⁶. Muito embora o mercado brasileiro tenha ocupado, na década de 1890, o lugar de principal importador do vinho português, o consumo do Brasil foi insuficiente para compensar a perda do mercado francês.

O inseto causador da filoxera foi encontrado nas videiras portuguesas em 1860, mas esteve circunscrito na região do Douro até 1880, quando atingiu o centro e o sul do país, causando, entre 1892 e 1894, a queda da produção. Para combater os efeitos da praga, os viticultores ampliaram a plantação de vinhas americanas, mais resistentes à doença, de modo que “as novas plantações excederam [...] em muitas regiões, as devastações causadas pela filoxera e, no final do século, a área dedicada à cultura da vinha

²³ MARTINS, Conceição Andrade. A intervenção política dos vinhateiros no século XIX. *Análise Social*, Lisboa, vol. XXXI (136-137), 1996, pp. 413-435, p. 413.

²⁴ Idem, *ibidem*.

²⁵ PEREIRA, Miriam Halpern. *Diversidade e assimetrias: Portugal nos séculos XIX e XX*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais (ICS), 2001, p. 90.

²⁶ Ver quadro “Exportação de vinhos segundo o seu destino” na página 231 da obra: PEREIRA, Miriam Halpern. *Livre-câmbio e desenvolvimento econômico*. Portugal na segunda metade do século XIX. Lisboa: Sá da Costa Editora, 2ª ed., 1983.

era muito superior à que era antes da invasão filoxérica”²⁷. O aumento da área cultivada e a maior produtividade das vinhas americanas explicam “o crescimento da produção no final do século XIX”²⁸.

O incremento da produção não foi acompanhado pelo consumo o que levou os viticultores a pressionarem pela realização de acordos bilaterais que garantissem a colocação internacional dos vinhos portugueses. O assunto foi debatido na CD nos primeiros anos do século XX, quando era frequente o tom de lamento pela perda de mercado no Brasil, afigurando-se como ideal a assinatura de um tratado de comércio com o país.

Na sessão da CD de 10 de abril de 1902, a redução do consumo de vinho português no Brasil nos últimos anos do XIX foi apontada com preocupação por Francisco José Machado. De acordo com dados levantados pelo deputado, o ápice da exportação vinícola para o Brasil fora atingido em 1892, quando a ex-colônia importou 479 mil hectolitros de vinho português. Em 1894, essa importação caiu para 284 mil hectolitros. Na sequência, a exportação manteve-se, até 1900, abaixo dos 400 mil hectolitros²⁹.

Em 1901, quando a produção vinícola alcançou o volume de 5.760,2 milhares de hectolitros³⁰, o deputado Ernesto da Costa e Ornellas dirigiu ao ministro das Obras Públicas um discurso acerca da crise da viticultura e dos meios de a debelar³¹. O deputado mostrou-se preocupado com a exportação, pelo porto de Lisboa, de vinhos espanhóis de má qualidade “com as marcas e vasilhas portuguesas”³², que iludiam os consumidores brasileiros e deterioravam a imagem do produto lusitano.

Para o deputado, a crise mercantil com o Brasil tendia a aprofundar-se, pois Portugal não podia oferecer vantagens à importação do principal produto brasileiro: o café, cujo consumo era suprido pela produção das colônias portuguesas na África. Segundo Costa e Ornellas, os estadistas brasileiros estavam preocupados com a rubiácea e procuravam obter vantagens pautais a favor daquele produto. Em tom resignado, o deputado acreditava que era uma questão de tempo até que o vinho francês se

²⁷ MARTINS, Conceição Andrade. A filoxera na viticultura nacional. *Análise Social*, Lisboa, vol. XXVI (112-113), 1991, p. 653-688, p. 670.

²⁸ Idem, *ibidem*.

²⁹ Francisco José Machado. Discussão do projeto nº 35. *DCD*, nº 52, 10.04.1902, p. 17.

³⁰ Ver quadro nº 1 (Produção Vinícola Nacional) em: MARTINS, Conceição Andrade. A filoxera na viticultura nacional. *Análise Social*, Lisboa, vol. XXVI (112-113), 1991, p. 653-688, p. 685. De acordo com os dados levantados pela historiadora, a produção de 1901 foi a mais alta do período de 1882 a 1903.

³¹ Ernesto Nunes da Costa e Ornellas. Aviso Prévio acerca da crise vinícola e da forma de a debelar. *DCD*, nº 45, 29.03.1901, p. 5.

³² Idem, p. 6.

assenhorasse do Brasil por meio da assinatura de um convênio franco-brasileiro. Considerando que “o movimento comercial de um povo deve acompanhar sempre a sua emigração”³³, o deputado acreditava que as circunstâncias eram desfavoráveis também em decorrência da redução do número de emigrantes que se dirigiam ao Brasil. Ou seja, o mal não era a emigração, mas a sua diminuição.

Em 1902, procurando auxiliar a viticultura portuguesa, o governo apresentou às cortes o projeto nº 20-C, cujo objetivo era ampliar a exportação vinícola para as colônias na África³⁴. Durante a discussão da proposta, da qual resultou a lei de 7 de maio de 1902³⁵, a queda do volume das exportações para o Brasil foi lamentada. Em suas intervenções, os deputados Francisco José Machado, Paulo de Barros e Luiz Gonzaga dos Reis Torgal lembraram a importância da colônia portuguesa no Brasil e questionaram a inação do governo, comparando-a às medidas adotadas pela Itália.

Na sessão de 11 de abril, Torgal ponderou que Portugal precisava aproveitar a colônia lusitana no Brasil, para quem “os vinhos [portugueses] seriam preferidos a todos os vinhos do mundo”³⁶. Na mesma sessão, o deputado Paulo de Barros criticou o governo, ao qual atribuiu o efeito da concorrência italiana que se “apropriava da riquíssima província de São Paulo”³⁷, apesar de Portugal possuir “no Brasil um milhão de compatriotas”³⁸.

Em tom propositivo, Francisco José Machado apresentou e defendeu as sugestões feitas pelo cônsul de Portugal no Rio de Janeiro, para quem era urgente o estabelecimento de uma companhia de navegação que assegurasse o transporte dos vinhos portugueses ao Brasil; a organização de uma exposição permanente no Rio de Janeiro onde os melhores vinhos fossem vistos e conhecidos e a recomendação, aos caixeiros viajantes das casas exportadoras, para que realizassem propaganda direta. Machado defendeu a importância da publicidade ao apresentar o *merchandising* feito pelos concorrentes:

³³ Ernesto Nunes da Costa e Ornellas. Aviso Prévio acerca da crise vinícola e da forma de a debelar. *DCD*, nº 45, 29.03.1901, p. 6.

³⁴ A proposta foi analisada pelas comissões do ultramar e da agricultura e transformada no projeto nº 35 que, no dia 9 de abril de 1902, começou a ser debatido na CD (*DCD*, nº 51, 09.04.1902).

³⁵ Segundo Thiago Henrique Sampaio, a lei visava “proteger a indústria vinícola de Portugal, procurando acostumar os africanos ao consumo do vinho nacional” (SAMPAIO, Thiago Henrique. *O comércio colonial português em transformação: o caso do vinho e algodão em Moçambique – 1890-1920. Faces da História*, vol. 5, nº 1, pp. 225-243, 2018, p. 237). Ainda de acordo com o mesmo autor, os esforços empreendidos pelo governo para aumentar o consumo de vinho entre a população africana “desencadearam diversas manifestações contrárias, pois desestruturaram a indústria de bebidas alcólicas regionais e criaram práticas alcoólicas em habitantes da colônia” de Moçambique (idem, p. 241).

³⁶ Luiz Gonzaga dos Reis Torgal. Discussão do projeto nº 35. *DCD*, nº 52, 10.04.1902, p. 12.

³⁷ Paulo de Barros. Discussão do projeto nº 35, *DCD*, nº 53, 11.04.1902, p. 21.

³⁸ Idem, *ibidem*.

O aumento do comércio de vinho da Itália foi devido, em grande parte, ao incremento da sua emigração para as regiões do sul do Pará e República Argentina e à grande propaganda que fizeram os seus caixeiros viajantes, os anúncios nos jornais e etc. A Espanha seguiu os mesmos processos da Itália e, mais ainda, estabeleceu as Câmaras de Comércio no Rio de Janeiro, Pará, Pernambuco, etc, etc. E nós, o que fizemos? Nada³⁹.

Pelo que ficou dito até aqui, percebe-se a importância do mercado brasileiro para a viticultura portuguesa. É também evidente que o empenho dos agentes estatais em conseguir vantagens para o vinho português no Brasil era limitado pelos interesses coloniais, já que a produção de gêneros tropicais nos domínios portugueses na África seria prejudicada por benefícios concedidos aos produtos brasileiros, como o café. Procurando melhorar as relações mercantis luso-brasileiras, sem afetar o mercado colonial, o governo propôs a criação de uma companhia de navegação que, subsidiada pelo Estado, suprisse a carestia de fretes para o Brasil.

Em 1904, foi apresentada a proposta de lei nº 1-H, que previa o subsídio de uma companhia de navegação com carreiras regulares entre os portos de Portugal, Brasil e Argentina. O projeto, aprovado e reelaborado pela comissão da Fazenda, foi considerado frágil por não evitar uma provável redução do volume das exportações para o Brasil num futuro não muito longínquo em virtude do aumento das importações, pelo mercado brasileiro, de produtos provenientes de outras nações. Além disso, a proposta não apresentava garantias do sucesso do empreendimento e onerava o setor mercantil nacional, o qual seria sobretaxado para financiar os custos da criação da companhia. A mobilização do setor inviabilizou o projeto. No entanto, a proposta demonstra a relevância do comércio com o Brasil no debate público do início do novecentos e evidencia as associações então estabelecidas entre comércio e emigração.

Na justificativa do projeto, lê-se que urgia atender a uma antiga aspiração “dos nossos compatriotas residentes no Brasil, que insistentemente reclamam que se faça a ligação marítima entre aquele florescente país e sua pátria em navios portugueses, condição essencial e indispensável para o desenvolvimento do comércio entre as duas nações”⁴⁰. Ainda de acordo com o projeto, a exportação de produtos portugueses para a América do Sul era feita em navios estrangeiros, que apenas de forma acessória consideravam Portugal, cujas necessidades só eram atendidas mediante pagamento de um

³⁹ Francisco José Machado. Discussão do projeto nº 35. *DCD*, nº 52, 10.04.1902, p. 17.

⁴⁰ Justificativa da proposta de lei nº 1-H, Navegação para o Brasil. *DCD*, nº 04, 08.01.1904, p. 82.

frete mais caro. Por isso, o comércio com o Brasil seria fortemente beneficiado pelo estabelecimento de uma carreira nacional e regular que navegasse entre Portugal e a Argentina, passando pelo Brasil, “onde ainda possuímos um mercado importante”⁴¹.

Somar-se ia, ao movimento de mercadorias, o de passageiros. A emigração, além de assegurar a receita das passagens à companhia, mostrava-se relevante já que “os laços econômicos entre Portugal e Brasil estreitam-se mais pela colonização do que pelo comércio propriamente dito”⁴². Reforçando a importância atribuída à emigração para a prosperidade do comércio com a antiga colônia, o projeto criticava propostas de supressão do fluxo emigratório para o Brasil, por considerar a emigração como “um fator necessário para a manutenção e incremento das nossas relações comerciais com o Brasil”⁴³.

Para subsidiar uma Companhia Portuguesa de Navegação, o projeto estabelecia novas fontes de receitas que oneravam o setor vinícola. Ao restabelecer “o imposto de 5 décimos de real por cada litro de vinho exportado pelas alfândegas do continente do reino”⁴⁴, o projeto afastou o setor que visava beneficiar. Foi o que deixou claro a Associação Comercial do Porto⁴⁵, contrária ao projeto. Críticas semelhantes foram apresentadas na CD, o que explica a retirada da proposta pelo governo no dia 5 de abril de 1904. No entanto, interessa aqui apresentar a forma como o Brasil, as relações comerciais luso-brasileiras e a emigração foram tratados durante o debate ocorrido na CD entre 29 de fevereiro e 9 de março de 1904.

Na sessão de 1 de março de 1904, o ministro da Fazenda, Antônio Teixeira de Souza, saiu em defesa do projeto, lembrando a importância da colônia portuguesa, que rogava “pelo estabelecimento de uma carreira de navegação para essa república”⁴⁶. A colônia e a emigração foram também abordadas por Egas Moniz. Na sessão de 9 de

⁴¹ Justificativa da proposta de lei nº 1-H, Navegação para o Brasil. *DCD*, nº 04, 08.01.1904, p. 83.

⁴² *Idem*, *ibidem*.

⁴³ *Idem*, *ibidem*.

⁴⁴ *Idem*, 84.

⁴⁵ ACP. Representação à Câmara dos Deputados. *DG*, nº 36, 17.02.1904, p. 645. A ACP louvou a iniciativa ministerial e reconheceu que o Brasil era “o segundo dos países consumidores dos nossos produtos e o primeiro entre os poucos que nos retribuem saldo positivo no comércio internacional”. No entanto, a associação temia o futuro das relações mercantis com aquele país, pois se aproximava o momento em que o Brasil teria que “conceder tratamento preferencial a outras nações vinícolas, nossas concorrentes, em troca de concessões dadas aos seus produtos”. Por isso, tão importante quanto estabelecer uma linha de navegação, era “conseguir uma convenção com o Brasil” que garantisse “ao menos tratamento pautal idêntico ao dos países concorrentes”. No mais, a associação não considerava válido argumentar que, no caso de uma queda abrupta das exportações, a companhia a ser criada poderia se manter apenas com o transporte de passageiros. Apesar de “emigração e comércio” serem “fatores conexos nas relações internacionais”, os fretes pagos pelo comércio eram indispensáveis “à vida regular de uma empresa nacional de navegação para o Brasil”.

⁴⁶ Antônio Teixeira de Souza, ministro da Fazenda. Discussão na generalidade do projeto nº 6. *DCD*, nº 34, 01.03.1904, p. 10.

março, o deputado caracterizou quaisquer medidas no sentido de fomentar as relações com o Brasil como “necessárias e convenientes à economia nacional”⁴⁷ e condenou a propaganda contrária à emigração para o país⁴⁸: “Se queremos fomentar a navegação para o Brasil, não devemos impedir a emigração desses braços”⁴⁹.

A aproximação com o Brasil foi defendida pelo deputado José Maria Pereira de Lima, para quem os portugueses deveriam aproveitar a vantagem de terem sido “os descobridores do Brasil”⁵⁰. As semelhanças linguísticas e religiosas faziam do Brasil “um dos principais mercados para os produtos da [nossa] agricultura e para o [nosso] comércio”⁵¹. Lembrando que os recursos vindos do país auxiliavam a economia portuguesa, Pereira de Lima julgou louvável a iniciativa do governo no sentido de defender a marinha mercante nacional que se destinava ao comércio com a antiga colônia. Nota-se, assim, que a despeito das críticas ao incremento tributário previsto no projeto, a importância do estreitamento das relações com o Brasil e da valorização da emigração e da colônia lusitana radicada naquele país era consensual.

As efemérides da primeira década do século XX contribuíram também para o fortalecimento do discurso da fraternidade entre Portugal e Brasil. As comemorações serviram, ainda, a agendas próprias de cada um dos países. Para Portugal, os 400 anos do ‘descobrimento’ do Brasil foi um momento de legitimação dos intentos colonialistas na África, lembrando ao mundo a grandiosidade de sua obra colonizadora. Para o Brasil, as comemorações marcavam a maturidade do país independente e autônomo que se modernizava. Nesse sentido, mais relevante do que o aniversário da chegada de Cabral às praias brasileiras foi a Exposição Nacional de 1908, que comemorou o Centenário da Abertura dos Portos às Nações Amigas. Como bem colocado por Fernanda Suely Müller, “seguindo o esteio de outras exposições famosas [...], o evento conseguiu se consagrar como um dos maiores acontecimentos da época e serviu não só de ‘vitrine’ para o Brasil moderno e republicano, mas também para reavivar os laços com a antiga metrópole”⁵², já que Portugal foi a única nação estrangeira convidada a participar.

⁴⁷ António Caetano de Abreu Freire Egas Moniz. Discussão na generalidade do projeto nº 6. *DCD*, nº 38, 09.03.1904, p. 13.

⁴⁸ *Idem*, *ibidem*.

⁴⁹ *Idem*, *ibidem*.

⁵⁰ José Maria Pereira de Lima. Discussão na generalidade do projeto nº 6. *DCD*, nº 35, 03.03.1904, p. 12.

⁵¹ *Idem*, *ibidem*.

⁵² MÜLLER, Fernanda Suely. *(Re)viendo as páginas, (re)visando os laços e (des)atando os nós: as relações literárias e culturais luso-brasileiras através dos periódicos portugueses (1899-1922)*. Tese (Doutorado em Literatura Portuguesa) – Departamento de Letras Clássicas e Vernáculas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011, p. 254.

A busca por esse estreitamento de laços que marcou a primeira década do século XX pode ser apreendida nos diversos periódicos e revistas⁵³ que, publicados nesse momento, procuraram apresentar o Brasil a Portugal e vice-e-versa, superando assim a distância e o estranhamento mútuo causados pela ruptura política de 1822. Era esse o objetivo da *Brasil-Portugal: revista quinzenal ilustrada*, cujo primeiro número saiu em 1899. Segundo Müller, a “*Brasil-Portugal* foi mesmo um dos únicos periódicos a declarar abertamente essa intenção de fomentar a economia lusitana através da imprensa”⁵⁴, embora praticamente todos os outros surgidos na mesma época tenham se empenhado nesse sentido. Nos “artigos de política/economia [...] a intelectualidade portuguesa alimentava a ideia de realizar uma espécie de ‘acordo financeiro’ com o Brasil”, país considerado como “uma solução utópica para os problemas de Portugal”.⁵⁵

A ideia foi fomentada por Zófimo Consiglieri Pedroso, presidente da SGL⁵⁶, que numa célebre conferência de 1909 propôs a realização de um acordo luso-brasileiro. Antes disso, Pedroso já havia defendido o fortalecimento das relações entre os dois países em diversos periódicos. No artigo *A nossa melhor obra*, o político, ensaísta e etnógrafo sonhava com a formação de uma “grande Lusitânia”, que abrangesse o território brasileiro, o português e aquele das colônias africanas e que, “embora respeitando a absoluta independência das duas nações”⁵⁷, viesse a ser “a expressão suprema da missão histórica da nacionalidade lusitana em face de outros grupos étnicos”⁵⁸.

A proposta de um acordo luso-brasileiro e de uma comissão permanente da SGL encarregada de estudar as possibilidades de aproximação entre os dois países foi apresentada e aprovada no dia 10 de novembro de 1909. O bom acolhimento da iniciativa levou à publicação da conferência em “opúsculo [...] dirigido à imprensa, às associações do Brasil e aos homens de ciências”⁵⁹.

⁵³ Em sua tese, Müller analisou essa aproximação luso-brasileira em revistas como: *Brazil-Portugal*, *Atlântida* e *Nação Portuguesa*. MÜLLER, Fernanda Suely. *(Re)vendo as páginas, (re)visando os laços e (des)atando os nós: as relações literárias e culturais luso-brasileiras através dos periódicos portugueses (1899-1922)*. Tese (Doutorado em Literatura Portuguesa) – Departamento de Letras Clássicas e Vernáculas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

⁵⁴ MÜLLER, Fernanda Suely. Op. Cit., p. 254.

⁵⁵ Idem, p. 153

⁵⁶ Zófimo Consiglieri Pedroso nasceu em 1851 em Lisboa e faleceu em 1910 em Sintra. Formou-se em Letras atuou como político, ensaísta e etnógrafo. Foi deputado e membro do Partido Progressista. Presidiu a SGL entre 1909 e 1910.

⁵⁷ PEDROSO, Zófimo Consiglieri. *A nossa melhor obra*, *Brasil-Portugal*, Ano X, n. 231, set. 1908, p. 230-231, *apud* MÜLLER, Fernanda Suely. Op. Cit., p. 152.

⁵⁸ Idem, *ibidem*.

⁵⁹ SILVA, Priscila Velozo da. O movimento geográfico luso e a criação da Sociedade de Geografia de Lisboa. *Transversos*, Rio de Janeiro, v. 3, n. 3, out.-mar. 2014/2015, pp. 92-106, p. 103.

Pela proposta de Pedroso, a comissão ficaria encarregada de promover relações culturais, comerciais e políticas entre ambos os países através de “congressos periódicos luso-brasileiros [...] com o intuito de discutir todos os assuntos de ordem intelectual e econômica”⁶⁰ que interessassem aos dois países. Caberia à comissão examinar, em caráter de urgência, a possibilidade de um tratado de comércio entre as nações. Pode-se afirmar que Consiglieri Pedroso almejava a formação de uma comunidade luso-brasileira de mútuo apoio econômico e diplomático, pautada em supostos laços étnico-linguísticos e culturais. Para tanto, a colônia portuguesa radicada no Brasil e o movimento migratório entre os dois países assumiam papel de relevo.

Para o autor, se o acordo luso-brasileiro era fundamental a Portugal, não seria menos interessante ao Brasil. A aproximação com a ex-metrópole afastaria o risco de o Brasil desnacionalizar-se em decorrência da introdução “cada vez em mais larga escala, de elementos de imigração estranhos ao seu caráter histórico”⁶¹. A população portuguesa e suas “extraordinárias faculdades de adaptação e resistência” era “indispensável [...] para a conservação e pureza da raça nacional do Brasil”⁶². Fica clara aqui a importância atribuída por Pedroso à emigração. A seu ver, o movimento emigratório, capaz de garantir a presença portuguesa na ex-colônia e assegurar as características nacionais do país, era o que Portugal tinha de mais valioso a oferecer ao Brasil. Fernanda Suely Müller observou um esforço do autor em legitimar seu projeto “com a justificativa clara de estar fazendo uma grande benfeitoria ao nosso país [Brasil]”⁶³.

O consenso em torno da importância do Brasil e da emigração para a economia lusitana e a boa recepção que teve a proposta de Consiglieri Pedroso não a deixou imune a críticas. Em resposta ao presidente da SGL, o republicano José Barbosa escreveu o opúsculo *As relações luso-brasileiras: a imigração e a desnacionalização do Brasil*⁶⁴. Para Barbosa, era “um erro profundo” imaginar que o Brasil aceitaria uma possível ajuda contra a sua desnacionalização, como forma de compensação às facilidades econômicas que interessavam a Portugal. De forma realista, o autor ponderou que enquanto metade do vinho importado pelo Brasil em 1906 era de origem portuguesa, o consumo do café

⁶⁰ PEDROSO, Zófimo Consiglieri. Acordo luso-brasileiro. In: BARBOSA, José. *As relações luso-brasileiras: a imigração e a desnacionalização do Brasil*. Lisboa: s/e, 1909, p. 11-15, p. 13.

⁶¹ Idem, ibidem.

⁶² Idem, ibidem.

⁶³ MÜLLER, Fernanda Suely. *(Re) vendo as páginas, (re)visando os laços e (des)atando os nós: as relações literárias e culturais luso-brasileiras através dos periódicos portugueses (1899-1922)*. Tese (Doutorado em Literatura Portuguesa) – Departamento de Letras Clássicas e Vernáculas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011, p. 157.

⁶⁴ BARBOSA, José. Op. Cit., p. 6.

brasileiro em Portugal era irrisório⁶⁵. Assim, sem negar a importância da valorização dos vínculos com o Brasil e a relevância da emigração para aquele país, o autor reconhecia que era Portugal quem dependia do Brasil, e não o contrário. De fato, se havia um clima de aproximação, a verdade é que a República tinha outras prioridades.

6.1.2 Incentivo à imigração e tolerância com a emigração

No início do século XX, a cafeicultura brasileira “batia recordes sucessivos de superprodução” até que em 1906 “foram colhidas mais de 20 milhões de sacas de café”⁶⁶. A queda dos preços, resultante de uma produção superior à “capacidade mundial de consumo”⁶⁷ fez com que a crise, anunciada desde a década anterior, atingisse os grandes fazendeiros e forçasse o governo a adotar políticas para a valorização artificial do café, por meio da compra do excedente, mas também a desestimular novas plantações. O cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro alertou o governo em Lisboa para a situação econômica brasileira e para as dificuldades enfrentadas por imigrantes no país. Contudo, o esforço pela manutenção das boas relações entre os dois países atuou de forma a cercear a adoção de medidas restritivas do movimento emigratório em Portugal.

A política de austeridade que acompanhou o *funding loan*, de 1898, teve grande impacto sobre as cidades, onde a recessão levou à “dispensa maciça de funcionários e operários, suspensão de serviços e de pagamentos, criação de novos impostos e majoração dos existentes”⁶⁸. Em resposta, operários das indústrias têxteis e de calçados, assim como cocheiros e estivadores agitaram greves em São Paulo, Rio de Janeiro e Santos⁶⁹. O ano de 1900 se iniciou com o porto de Santos fechado e, em 1903, a capital da República registrou a maior atividade grevista do período de 1890 a 1910. Segundo Marcela Goldmacher, naquele ano foram organizadas 39 greves⁷⁰, apenas no Rio de Janeiro.

A crise atingiu também os imigrantes instalados no Brasil. Nas cidades, os portugueses, que “mantiveram a tendência predominante de se estabelecer nos centros

⁶⁵ BARBOSA, José. *As relações luso-brasileiras: a imigração e a desnacionalização do Brasil*. Lisboa: s/e, 1909, p. 11-15, p. 53.

⁶⁶ MENDES, José Sacchetta Ramos. *Laços de sangue: privilégios e intolerância à imigração portuguesa no Brasil (1822-1945)*. Porto: Fronteira do Caos, 2010, p. 209.

⁶⁷ Idem, *ibidem*.

⁶⁸ SEVCENKO, Nicolau. *A revolta da vacina: mentes insanas em corpos rebeldes*. São Paulo: Cosac Naify, 2010, p. 58.

⁶⁹ MOTA, Carlos Guilherme e LOPEZ, Adriana. *História do Brasil: uma interpretação*. São Paulo: Editora 34, 2016, p. 550.

⁷⁰ GOLDMACHER, Marcela. *A ‘greve geral de 1903’: o Rio de Janeiro nas décadas de 1890-1910*. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2009, p. 97.

urbanos”⁷¹, foram afetados pelo agravamento dos conflitos interétnicos⁷² (resultantes do aumento considerável da imigração portuguesa entre 1896 e 1897) e atingidos pelo aumento do custo de vida. Nesse sentido, é emblemático o caso do Rio de Janeiro – principal destino dos imigrantes lusitanos⁷³.

Em 1902, Rodrigues Alves assumiu a presidência da República com a promessa de ampliar e melhorar o porto do Rio de Janeiro, o qual, apesar de ser o mais importante do Brasil, “apresentava ainda uma estrutura antiquada e restrita, absolutamente incompatível com a sua condição de polo energético e catalisador de toda a atividade econômica nacional”⁷⁴. Além disso, o presidente desejava dar à capital ares europeus, o que significava erradicar as epidemias, demolir os cortiços e retirar a população pobre do centro da cidade. Para isso, Rodrigues Alves concedeu carta branca ao engenheiro Pereira Passos, encarregado da reforma urbana do Rio de Janeiro, e ao médico Osvaldo Cruz,

⁷¹ MENDES, José Sacchetta Ramos. *Laços de sangue: privilégios e intolerância à imigração portuguesa no Brasil (1822-1945)*. Porto: Fronteira do Caos, 2010, p. 210.

⁷² LOBO, Maria Eulália L. *A imigração portuguesa no Brasil*. São Paulo: Hucitec, 2001, p. 29. Sobre os confrontos entre trabalhadores estrangeiros (especialmente portugueses) e brasileiros na primeira década do século XX, Sidney Chalhoub observa que as rivalidades étnicas e nacionais (magistralmente condensadas pelo historiador no conflito fatal entre o português Zé Galego e o brasileiro Antônio Paschoal apresentado na introdução da obra), as quais marcaram a cidade do Rio de Janeiro no período e dificultaram a organização operária da Primeira República, estavam arraigadas na mentalidade popular. No entanto, conforme demonstrado pelo autor, “essas rivalidades nacionais e raciais são reativadas e até reelaboradas pela classe trabalhadora dentro do contexto mais amplo da transição para a ordem burguesa na cidade no período pós-Abolição” (CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim*. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque. 3ª edição. Campinas: Editora da Unicamp, 2012, p. 61). Tratava-se, portanto, da reativação de antigas rivalidades étnicas e nacionais num contexto de “luta pela sobrevivência” (idem, ibidem) numa cidade que “reunia contingentes de população em proporção superior às limitadas necessidades do setor industrial e de serviços”, de modo que “essa população pobre, continuamente engrossada por migrantes internos e imigrantes estrangeiros, lutava na prática com uma dificuldade ingente em arrumar emprego e tinha de se sujeitar a receber salários baixos que deterioravam ainda mais as suas condições de existência” (idem, ibidem).

⁷³ Segundo Chalhoub, “em 1890, havia na capital 155.202 habitantes de naturalidade estrangeira, representando 30% da população total. Os portugueses eram a grande maioria entre os estrangeiros – 106.461 pessoas recenseadas haviam nascido em Portugal, representando este número cerca de 20% da população total do Rio de Janeiro” (CHALHOUB, Sidney. Op. Cit. p. 43). O censo de 1906 não distinguiu a naturalidade e a nacionalidade dos recenseados, porém, sabe-se que “havia 210.515 indivíduos de nacionalidade estrangeira entre os 811.443 habitantes da cidade em 1906, o que representa 26% da população total da cidade, contra os 24% de 1890. Sabe-se também que dentre os estrangeiros 133.393 eram portugueses, o que representa 16% da população total da capital, contra os 20% de 1890” (Idem, p. 44). Assim, conclui o historiador: “os dados indicam que houve um ligeiro aumento da representatividade dos indivíduos de nacionalidade estrangeira na estrutura populacional da cidade entre 1890 e 1906, apesar de, no caso específico da participação dos indivíduos de nacionalidade portuguesa, ter havido uma diminuição em relação à população total” (Idem, ibidem). No Rio de Janeiro, os lusitanos que atuavam em grande número no setor de transportes se envolveram nas greves do início do século XX. Sobre a atuação dos portugueses no setor de transportes do Rio de Janeiro e sobre a participação desses imigrantes nas greves realizadas por essa categoria entre a metade do XIX e o início do XX, ver: TERRA, Paulo Cruz. Imigrantes portugueses no setor de transporte terrestre do Rio de Janeiro nas duas primeiras décadas republicanas. In: RIBEIRO, Gladys Sabina et al. *Portugueses e cidadãos: experiências e identidades nos séculos XIX e XX*. Rio de Janeiro: FAPERJ, 2018, p. 129-150.

⁷⁴ SEVCENKO, Nicolau. *A revolta da vacina: mentes insanas em corpos rebeldes*. São Paulo: Cosac Naify, 2010, p. 62.

cuja missão era higienizar a capital. O resultado foi a derrubada dos cortiços, a expulsão da população, e a eclosão da Revolta da Vacina, violentamente reprimida pelo poder público⁷⁵.

Quanto à cafeicultura, o governo de São Paulo procurou conter a expansão cafeeira e, em 1902 determinou a cobrança de impostos sobre terras ocupadas para o plantio de novos cafezais⁷⁶. A alteração tributária afetou o sistema de colonato⁷⁷, que pressupunha “o movimento de fronteira”⁷⁸. Sem a formação de novos cafezais, “os fazendeiros não tinham condições de fornecer aos colonos novas terras”⁷⁹ para o plantio de outros gêneros alimentícios. Agravava-se assim a situação financeira dos colonos, que já vinham sofrendo com redução e atraso dos salários.

A agitação contra o atraso dos salários e as denúncias das condições vividas pelos colonos chegaram ao governo italiano que decidiu, então, pela assinatura do Decreto Prinetti em 1902. O diploma, que não foi assinado pelo ministro do Exterior, Giulio Prinetti, mas sim pelo comissário-geral Luigi Rodio, tratava-se de uma portaria expedida pelo Comissariado Italiano da Emigração que “definía a suspensão da licença especial conferida a quatro companhias de navegação” para o transporte gratuito de emigrantes italianos, “além de coibir as operações de recrutamento por parte dos agentes contratados por estas companhias e proibir a emigração subsidiada para o Brasil”⁸⁰.

⁷⁵ A revolta eclodiu em novembro de 1904, quando a capital viveu dias de tumulto durante os quais a população foi para as ruas contra o autoritarismo do governo. O estopim foi a promulgação do decreto que tornava obrigatória a vacinação contra a varíola. A revolta evidencia os efeitos nefastos de um projeto de urbanização que desconsiderava a população mais pobre da cidade.

⁷⁶ FAUSTO, Boris. Expansão do café e política cafeeira. In: FAUSTO, Boris (dir.), *História da Civilização Brasileira*, tomo 3, volume 1 – *O Brasil Republicano: estrutura de poder e economia (1889-1930)*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 8ª ed., 2004, pp. 195-248, p. 209.

⁷⁷ Importa notar que o sistema de parceria, predominante em outros estados, não foi tão afetado quanto o colonato, sistema difundido nas zonas pioneiras do oeste paulista. Isso porque, segundo Tosi et al, num momento de desvalorização do café, era conveniente que o pagamento dos parceiros fosse efetuado com uma porcentagem da produção. No colonato, os valores monetários previamente acordados levavam ao acúmulo de prejuízos pelos fazendeiros em momentos de superprodução e queda dos preços do café. Esses prejuízos eram atenuados pela facilidade de acesso à terra, o que possibilitava aos colonos a produção de gêneros alimentícios comercializados no meio urbano. As medidas adotadas a partir de 1903, contudo, engessaram um sistema cujos benefícios dependiam justamente da mobilidade. TOSI, Pedro Geraldo et al. Crédito e pequena propriedade no Oeste paulista: Franca – SP, 1890-1914. *Revista Brasileira de Economia*, v. 61, n. 3, p. 405-426, 2007, p. 414.

⁷⁸ TOSI, Pedro Geraldo et al. Op. Cit., p. 414.

⁷⁹ Idem, ibidem.

⁸⁰ BALBINOT, Giovani. Detratores e defensores da imigração italiana para o Brasil: o Decreto Prinetti de 1902 e a exposição mundial de 1906. *Saeculum – Revista de História*, nº 38, jan-jun. 2018, pp. 205-227, p. 212.

A medida, responsável por uma drástica redução do ingresso de italianos nos portos brasileiros⁸¹, foi oficiada ao ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal pelo responsável pela legação de Portugal no Rio de Janeiro⁸². O ofício não tinha a intenção de alertar o governo português para um possível recrudescimento do movimento migratório de Portugal rumo à ex-colônia, mas sim, de apresentar as vantagens comerciais que o corpo diplomático italiano almejava conquistar junto ao governo brasileiro, evidenciando a relevância assumida pelas questões mercantis no início do século⁸³.

Ainda que o responsável pela legação de Portugal no Rio de Janeiro não tenha se mostrado preocupado com o aumento da emigração portuguesa para o Brasil como possível consequência do Decreto Prinetti, fato é que à repentina redução do ingresso de italianos no Brasil seguiu-se um novo ciclo imigratório majoritariamente ibérico. Após um período de redução (1899-1903), possivelmente causado pelo reequilíbrio das contas públicas em Portugal, a emigração portuguesa voltou a crescer.

A manutenção dos altos números de entradas de imigrantes de diferentes nacionalidades no Brasil nos primeiros anos do século XX evidencia que, apesar dos problemas econômicos, tanto a União como o estado de São Paulo continuaram incentivando a imigração. Em 1899, a assembleia legislativa do estado aprovou a lei nº 673, de 9 de setembro⁸⁴, que autorizava a subvenção da viagem de trabalhadores

⁸¹ Segundo David Aliano (ALIANO, David. Brazil through italian eyes: the debate over emigration to São Paulo during the 1920s. *Rivista Internazionale di studi sulle popolazioni di origine italiana nel mondo*, nº 31, 2005, p. 87-108, p. 78, citado por BALBINOT, Giovanni. Detratores e defensores da imigração italiana para o Brasil: o Decreto Prinetti de 1902 e a exposição mundial de 1906. *Saeculum – Revista de História*, nº 38, jan-jun. 2018, pp. 205-227 p. 212), 59.869 italianos emigraram para o Brasil em 1901. Em 1903 esse número caiu para 12.970 e dez anos mais tarde, apenas 16% do total da imigração para o Brasil era composta por trabalhadores provenientes da Itália. ⁸² Ministro responsável pela legação de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a Fernando Matoso dos Santos, ministro dos Negócios Estrangeiros, 14.04.1902. AHD-MNE/ Correspondência Recebida/ Legação de Portugal no Rio de Janeiro, cx. 227.

⁸² Ministro responsável pela legação de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a Fernando Matoso dos Santos, ministro dos Negócios Estrangeiros, 14.04.1902. AHD-MNE/ Correspondência Recebida/ Legação de Portugal no Rio de Janeiro, cx. 227.

⁸³ Segundo o ministro, a medida adotada pelo Comissariado de Emigração não fora inspirada pelo “real interesse dos emigrantes, mas como um meio de pressão sobre as negociações comerciais que continuam em Roma com pouco sucesso”. O ministro referia-se à discussão, entre os governos brasileiro e italiano, a respeito da redução das pautas alfandegárias pagas pelo café brasileiro na Itália e da manutenção das baixas tarifas pagas pelos produtos italianos no Brasil por um período de cinco anos.

⁸⁴ Sobre a lei nº 673, de 9 de setembro de 1899 e o decreto nº 823, de 20 de setembro de 1900, ver: GONÇALVES, Paulo Cesar. Escravos e imigrantes são o que importam: fornecimento e controle de mão de obra para a economia agroexportadora oitocentista. *Almanack*, Guarulhos, n. 17, p. 362-414, 2017, p. 347.

agrícolas. O diploma anunciava, ainda, uma agência de colocação de imigrantes e autorizava o governo a promover a imigração “nos países mais convenientes”⁸⁵.

Em janeiro de 1904, tentando reduzir o impacto negativo causado pelo relatório de Adolfo Rossi, o Presidente Rodrigues Alves assinou o decreto nº 1.150⁸⁶, que privilegiava o pagamento das dívidas provenientes do pagamento dos salários de trabalhadores agrícolas. Segundo o cônsul no Rio de Janeiro, este decreto, que reconhecia ao trabalhador “o direito de ação sumária para haver o que lhe for devido por salários agrícolas”, seria uma garantia aos portugueses explorados e expulsos das “fazendas depois de muitos anos de trabalho sem lhes darem remuneração alguma”⁸⁷.

Em 1907⁸⁸, o governo federal, ciente das dificuldades enfrentadas por alguns estados para atrair imigrantes, voltou a atuar na elaboração das políticas imigratórias. Por meio do decreto nº 6.455, de 19 de abril, Afonso Pena aprovou as bases regulamentares para o serviço de povoamento do solo nacional, “promovido pela União, mediante acordo com os governos estaduais, empresas de viação férrea ou fluvial”⁸⁹ e companhias privadas. O decreto, composto por 138 artigos, estabelecia os critérios para criação de núcleos coloniais e para a introdução de imigrantes. Pelo diploma assinado por Miguel Calmon du Pin e Almeida, poderiam ser acolhidos como imigrantes

os estrangeiros menores de 60 anos que, não sofrendo de doenças contagiosas, não exercendo profissão ilícita, nem sendo reconhecidos como criminosos, desordeiros, mendigos, vagabundos, dementes ou inválidos chegarem aos portos nacionais com passagem de terceira classe à custa da União, dos

⁸⁵ Alínea b do artigo 12º da lei nº 673, de 9 de setembro de 1899. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1899/lei-673-09.09.1899.html>. Consultado em: set. 2020.

⁸⁶ Decreto nº 1.150, de 5 de janeiro de 1904. *Diário Oficial da União*, ano XLIII, nº 7, 9.01.1904, p. 159. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-1150-5-janeiro-1904-583459-publicacaooriginal-106277-pl.html>. Consultado em: set. 2020.

⁸⁷ João Joaquim Salgado, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a Venceslau pereira de Lima, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 28.01.1904. AHD-MNE/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 557.

⁸⁸ Segundo Luiza Horn Iotti, o ano de 1907 marca o início de uma nova fase das políticas imigratórias do governo republicano. Depois de ter “transferido para os estados a tutela dos negócios ligados à imigração”, em 1907 “a União voltou a intervir no processo de atrair imigrantes” (IOTTI, Luiza Horn. A política imigratória brasileira e sua legislação, 1822-1914. In: HARES, Marluza Marques e SCOTT, Ana Silvia Volpi, *O Brasil no Sul: cruzando fronteiras entre o regional e o nacional*. Anais Eletrônicos do X Encontro Regional de História do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: ANPUH-RS, 2010. p. 11-12).

⁸⁹ Artigo 1º das Bases Regulamentares para o Serviço de Povoamento do Solo Nacional, às quais se refere o decreto nº 6455, de 19 de abril de 1907. *Diário Oficial da União*, Seção 1, 04.05.1907, p. 3086. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-6455-19-abril-1907-502417-publicacaooriginal-1-pe.html>. Consultado em: set. 2020.

Estados ou de terceiros; e os que, em igualdade de condições, tendo pago as suas passagens, quiserem gozar os favores concedidos aos recém-chegados⁹⁰.

Há que chamar a atenção para dois aspectos do artigo mencionado. O primeiro refere-se à definição do conceito de imigrante: menores de 60 anos que chegassem aos portos brasileiros com passagem de terceira classe. Parte dessa definição foi analogamente adotada em Portugal pela lei de 25 de abril de 1907, que será objeto de análise. O segundo, refere-se à observação feita por Thomas Skidmore que, ao comparar o decreto de 1907 com a Lei Glicério de 1890, percebeu que aquele “não trazia menção de continente de origem”, de modo que, “aparentemente, a implícita barreira racial fora discretamente abandonada, talvez por parecer pequeno o perigo de imigração de asiáticos ou africanos⁹¹. Menos de um mês depois, no dia 16 de maio de 1907 foi criada a Diretoria Geral do Serviço de Povoamento e em outubro, o decreto nº 6.668 aprovava as instruções para o serviço de propaganda do Brasil no exterior.

Enquanto o governo republicano e as administrações dos estados buscavam incentivar a imigração, em Portugal as saídas não foram alvo de providências mais contundentes, muito embora tanto a crise vivida pela ex-colônia quanto as iniciativas para atrair imigrantes ao Brasil fossem de conhecimento do governo em Lisboa. As poucas e tímidas medidas adotadas na matéria demonstram que, no contexto do fortalecimento das relações luso-brasileiras, a emigração para o Brasil não constava das preocupações do governo português. A celeuma em torno da circular de 14 de junho de 1904 é elucidativa das prioridades das autoridades lusitanas no início do século.

No dia 22 de abril de 1904, João Joaquim Salgado, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro, encaminhou ao MNE um ofício no qual relatava “as tristes condições em que presentemente se acham no Brasil tantos dos nossos compatriotas que, privados de recursos e de trabalhos, sofrem horrorosa miséria”⁹². Isso porque, lembrava o cônsul, desde 1900 o Brasil vivia uma “crise muito violenta na sua economia”⁹³, uma vez que “nos estados do Norte, uma seca pertinaz de dois anos consecutivos lançou na miséria a

⁹⁰ Artigo 2º das Bases Regulamentares para o Serviço de Povoamento do Solo Nacional, às quais se refere o decreto nº 6455, de 19 de abril de 1907. *Diário Oficial da União*, Seção 1, 04.05.1907, p. 3086. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-6455-19-abril-1907-502417-publicacaooriginal-1-pe.html>. Consultado em: set. 2020.

⁹¹ SKIDMORE, Thomas E. *Preto no branco: raça e nacionalidade no pensamento brasileiro*. Trad. Raul de Sá Barbosa. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976, p. 155-156.

⁹² João Joaquim Salgado, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício encaminhado a Venceslau Pereira de Lima, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 22.04.1904. AHD/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 557.

⁹³ *Idem*.

população rural e nos estados do Rio de Janeiro e São Paulo, a abolição da escravatura e a baixa dos preços do café arruinaram os fazendeiros e desvalorizaram a propriedade”⁹⁴. Os fazendeiros arruinados “explora[va]m o colono, não lhe pagando o seu salário”⁹⁵.

De acordo com o cônsul, muitos portugueses procuravam o consulado depois de terem sido “expulsos das fazendas e roças sem pagamento de salários ou sem participação nos lucros das plantações a que consagraram seu trabalho de anos”⁹⁶. Algumas vezes, tal circunstância era causada pela “ganância dos proprietários” que procuravam sobreviver às custas do “trabalho do escravo branco”⁹⁷; outras em decorrência da ruína do fazendeiro, impossibilitado de satisfazer os compromissos assumidos.

Nas cidades, o cônsul afirmava que as condições não eram muito melhores. O abuso do crédito levava muitos estabelecimentos a fechar, de modo que no Rio de Janeiro encontravam-se milhares de pessoas sem emprego. Os imigrantes lusos, que por muito tempo dominaram o comércio, passaram a contar com a “concorrência feroz do italiano, do espanhol, do alemão, do francês e até mesmo do turco”⁹⁸. Para essa disputa laboral, o cônsul considerava que os portugueses estavam despreparados por serem ignorantes, de modo que o que os salvava era o “poder de resistência” para realizar “os trabalhos mais pesados e nocivos com que os outros, a não ser o negro africano, não podem arcar”⁹⁹. O cônsul concluiu lembrando que “aqueles que vêm com empregos garantidos em casas comerciais de valor têm, sem dúvida, a garantia de seu futuro”¹⁰⁰. Mas quem emigrava de forma aventureira já não encontrava a “tão sonhada segunda pátria”¹⁰¹.

Perante essa situação, propunha que os governadores civis e administradores de concelhos tivessem conhecimento das condições oferecidas pelo Brasil aos imigrantes, para melhor instruir os que pensavam em realizar a travessia atlântica. As informações foram repassadas ao MR¹⁰², que reagiu de pronto devido à semelhança estabelecida entre os portugueses e os negros africanos. Assim, a 14 de junho de 1904, foi enviada uma

⁹⁴ João Joaquim Salgado, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício encaminhado a Venceslau Pereira de Lima, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 22.04.1904. AHD/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 557.

⁹⁵ Idem.

⁹⁶ Idem.

⁹⁷ Idem.

⁹⁸ Idem.

⁹⁹ Idem.

¹⁰⁰ Idem.

¹⁰¹ Idem.

¹⁰² Venceslau Pereira de Lima, ministro dos Negócios Estrangeiros. Ofício a Artur Fevereiro, diretor geral da DGAPC. Lisboa, 18.05.1904. ANTT/MR/DGAPC – 1ª Rep., livro 54, mç. 5408, proc. 210.

circular¹⁰³ instruindo os governadores a fazerem ver aos impetrantes de passaporte “o abismo de misérias em que se vão precipitar”¹⁰⁴ e a solicitar a coadjuvação dos párocos para convencer os prováveis emigrantes dos perigos da aventura¹⁰⁵.

A circular não se limitou a transcrever trechos do ofício redigido pelo cônsul. Estão ausentes do documento algumas informações remetidas por Salgado. Sem recorrer à comparação entre o trabalho realizado por lusitanos e ‘negros africanos’, a circular procurou reforçar os riscos de os portugueses serem “vítimas da penúria, da mendicidade e da fome”¹⁰⁶. Deixando claro que dissuadir a emigração seria “preceito de humanidade e obrigação consequente da proteção devida pelo Estado”¹⁰⁷ aos seus súditos, a circular não mencionava a possibilidade de sucesso daqueles que emigravam com emprego assegurado em boas casas comerciais, aspecto salientado pelo cônsul..

A omissão de informações e expressões pode ser interpretada de diferentes maneiras. O cuidado na escolha do que e como dizer certamente visava a evitar polêmicas e desgastes internos. Se mencionasse a possibilidade de enriquecimento, o governo corria o risco de ser acusado de estimular o fluxo emigratório. De outra parte, a comparação de portugueses a ‘negros africanos’ certamente geraria uma onda de críticas ao governo, do qual seriam cobradas medidas mais incisivas contra a emigração. É possível ainda que o governo temesse que a circular chegasse ao conhecimento das autoridades brasileiras. A afirmação de que os grandes proprietários do Brasil escravizavam portugueses estremeceria as relações diplomáticas entre os dois países.

Apesar de todos esses cuidados, a circular rapidamente chegou a jornais brasileiros e gerou indignação. A publicação, no *Jornal do Comércio*, de um telegrama relativo à circular de 14 de junho causou, no Rio de Janeiro, a “desagradável impressão”¹⁰⁸ de que o governo português procurava impedir a emigração para o Brasil. O fato foi noticiado em diversos jornais e gerou um debate na imprensa brasileira acerca das condições da imigração no país¹⁰⁹. Em decorrência da forma negativa como foi recebida no Brasil, a circular acabou suspensa.

¹⁰³ Circular de 14.06.1904, do MR. ANTT/MR/DGAPC – 1ª Rep., liv. 54, mç. 5408, proc. 210.

¹⁰⁴ Idem.

¹⁰⁵ Idem.

¹⁰⁶ Idem.

¹⁰⁷ Idem.

¹⁰⁸ João Joaquim Salgado, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a Venceslau Pereira de Lima, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 20.06.1904. AHD/ Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 557.

¹⁰⁹ A discussão ocorreu nos seguintes jornais: *A Tribuna Paulista*, São Paulo, nº 42, 18.06.1904; *A Tribuna*, Rio de Janeiro, 17.06.1904; *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 18.06.1904 e 20.06.1904; *A Pátria*, 29.06.

Importa notar que a reação à circular não se manifestou apenas em editoriais rancorosos, mas criou problemas ao ministro responsável pela legação de Portugal no Rio de Janeiro, acusado de ser o responsável pela má imagem do país junto ao governo português. No dia 20 de junho, o responsável pela legação, o Conselheiro João Camello Lampreia, relatou “o movimento de indignação e protesto”¹¹⁰ causado pela notícia da circular. Pelo relato, a legação fora “invadida pelos repórteres”¹¹¹, a medida do governo português virou “em todos os cantos, assunto obrigatório” e tanto na Câmara como no Senado “a conversa nesse dia só versou a tal respeito”¹¹².

Aos olhos do conselheiro, muito embora as informações sobre a situação econômica do Brasil não fossem de todo falsas, “tal medida [a circular], a ser tomada, nunca o deveria ser no presente momento e muito menos com a publicidade que teve”¹¹³. Isso porque o ministro buscava, junto ao governo brasileiro, colocar entraves à importação de falsos vinhos portugueses, de procedência espanhola. A incumbência lhe fora transmitida a 18 de janeiro de 1904 pelo ministro dos Negócios Estrangeiros, preocupado em “obstar a continuação de uma prática abusiva e fraudulenta”¹¹⁴ que lesava os interesses do comércio e da vinicultura portuguesa.

O objetivo do corpo diplomático lusitano era forçar o governo brasileiro a cumprir o convênio de Madri, de 1891, relativo ao registro internacional das marcas, ratificado pelo Brasil em 3 de outubro de 1896. No entanto, o convênio não estava sendo cumprido, já que inexistia no país uma lei que estipulasse o procedimento a ser seguido quando da apreensão de mercadorias fraudulentas. Em 1904, o corpo diplomático português exigia do governo brasileiro que os falsos vinhos apreendidos não fossem recolocados em circulação, de modo a penalizar os autores da fraude¹¹⁵.

1904; *União Portuguesa*, 07.07.1904. Os recortes foram compilados e se encontram em: AHD/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 557.

¹¹⁰ Conselheiro Lampreia, ministro plenipotenciário de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a Venceslau Pereira de Lima, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 20.06.1904. AHD/Correspondência recebida/Legação de Portugal no Rio de Janeiro, cx. 227.

¹¹¹ Idem.

¹¹² Idem.

¹¹³ Idem.

¹¹⁴ Venceslau Pereira de Lima, ministro dos Negócios Estrangeiros. Ofício ao Conselheiro Lampreia, ministro plenipotenciário de Portugal no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 18.01.1904. GOVERNO DE PORTUGAL. *Documentos apresentados às cortes na Sessão Legislativa de 1905 pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros – comércio de vinhos portugueses*. Parte III: apreensão, no Rio de Janeiro, de vinhos espanhóis falsamente denominados portugueses. Lisboa: Imprensa Oficial, 1905, p. 5.

¹¹⁵ A pressão surtiu resultados e, em 5 de junho de 1905 foi aprovado, no Congresso brasileiro, o projeto de lei proibindo a entrada de mercadorias com falsa indicação de origem. Sobre o assunto, ver: Documento nº 41, de 05.06.1905, em: GOVERNO DE PORTUGAL. Op. cit., p. 46.

Apesar de a circular ter sido rapidamente revogada pelo MR tão logo chegaram a Portugal as repercussões negativas que provocara, o cônsul no Rio de Janeiro externou sua preocupação com as dificuldades que poderiam ser colocadas às negociações sobre os vinhos falsos em decorrência desse incidente. Em ofício enviado ao MNE, João Joaquim Salgado lamentou ter se tornado alvo de antipatias no governo brasileiro e confessou um receio de que “a atmosfera de desfavor”¹¹⁶ que passara a circundá-lo influenciasse o exercício de suas funções, sobretudo no momento em que se encontrava empenhado “em tornar efetiva a execução do convênio de Madri, de 14 de abril de 1891”¹¹⁷.

A despeito das consequências e da repercussão negativa que tiveram as notícias encaminhadas pelo cônsul geral no Rio de Janeiro ao governo em Lisboa, as informações sobre a situação socioeconômica do Brasil continuaram a ser remetidas ao MNE, mas não motivaram novas medidas contrárias à emigração.

Em novembro de 1904, João Joaquim Salgado enviou ao MNE uma matéria publicada no *Jornal do Brasil* acerca dos motivos pelos quais os imigrantes estavam abandonando o próspero estado de São Paulo e se dirigindo para a Argentina. Segundo o cônsul, tal matéria confirmava “parte das informações” por ele fornecidas no ofício de 22 de abril, que motivara a circular de 14 de junho e causara “profundo desagrado no governo brasileiro”¹¹⁸. Uma vez que a própria imprensa brasileira reconhecia as fragilidades do país, Salgado esperava deixar claro que não se equivocara.

De acordo com o *Jornal do Brasil*, a “reemigração de colonos italianos de São Paulo para o Prata”¹¹⁹ acontecia de forma espontânea. A matéria era clara quanto às causas da reemigração rumo à República da Argentina: as consequências da crise cafeeira que afetaram primeiramente os imigrantes, cujos salários não eram pagos. Em tom de crítica, o jornal responsabilizava o governo local, que não saberia fazer “outra coisa senão tornar ao antigo sistema da introdução de imigrantes a tanto por cabeça, mudando superficialmente a forma do contrato e deixando a substância antiga”¹²⁰.

¹¹⁶ João Joaquim Salgado, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a Venceslau Pereira Lima, ministro dos Negócios Estrangeiros. 07.07.1904. AHD / Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 557.

¹¹⁷ Idem.

¹¹⁸ João Joaquim Salgado, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a António Eduardo Vilaça, ministro dos Negócios Estrangeiros, 05.11.1904. Loc. Cit.

¹¹⁹ Questões Imigratórias. *Jornal do Brasil*, nº 310, 05.11.1904. Loc. Cit.

¹²⁰ Idem.

O “antigo sistema” de introdução de imigrantes pelo estado de São Paulo prosseguiu. O decreto nº 1.255, de 17 de dezembro de 1904, publicado pelo governo estadual, fixou em 10 mil o número de imigrantes europeus que teriam suas viagens subvencionadas ao longo do ano de 1905. Pelo decreto, levado ao conhecimento do governo português por João Joaquim Salgado¹²¹, foram estabelecidos ainda os valores a serem pagos aos responsáveis pela introdução das famílias de imigrantes europeus no estado. Ou seja, a despeito das dificuldades enfrentadas pela cafeicultura, o estado seguia incentivando o movimento migratório. Os incentivos aos introdutores de mão de obra seguiam levando a fraudes que prejudicavam os imigrantes.

Em outubro de 1907, o cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro (agora visconde de Salgado) relatou a chegada de um vapor inglês que partira do porto de Leixões e que transportava a São Paulo portugueses com passagens pagas por este estado. Contudo, segundo a denúncia apresentada no consulado, alguns desses imigrantes transportados às custas do governo paulista haviam pago suas passagens para o Rio de Janeiro no escritório da companhia de navegação na cidade do Porto. Tendo recebido, sem saber, “bilhetes de passagem de imigrante por conta do governo de São Paulo”¹²², esses portugueses viam-se obrigados a instalarem-se em fazendas paulistas, mesmo contra a vontade. Somente com a intervenção consular é que lhes foi possível permanecer na capital. Perante o fato, o cônsul solicitava uma investigação na cidade do Porto.

O fato evidencia que apesar, dos esforços empregados em Portugal no sentido de monopolizar os meios legítimos de circulação de pessoas, os agentes de emigração, que foram o alvo central das medidas mais repressivas adotadas em 1896, seguiam atuando – muitas vezes de forma fraudulenta, sem que o Estado voltasse a atentar para o problema.

Fica evidente, assim, que o estreitamento dos laços com o Brasil, a relevância assumida pela exportação vinícola para a ex-colônia¹²³ e a indiscutível importância das remessas enviadas pelos emigrantes para o equilíbrio financeiro de Portugal resultaram numa tolerância com os deslocamentos migratórios por parte dos últimos governos da

¹²¹ João Joaquim Salgado, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a Antônio Eduardo Vilaça, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 21.12.1904. AHD/ Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 557.

¹²² Visconde de Salgado, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a Luciano Afonso Monteiro, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 29.10.1907. AHD/ Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 559.

¹²³ Vale observar que, segundo Eulália Maria Lahmeyer Lobo, “a balança comercial entre Brasil e Portugal era favorável a este último país entre 1901 e 1905 [...]. Os portugueses ocupavam o sexto lugar como exportadores para o Brasil e eram os principais fornecedores de gêneros alimentícios básicos, tais como feijão, bacalhau, azeites, vinhos, vegetais e milho” (LOBO, Maria Eulália L. *Imigração Portuguesa no Brasil*. São Paulo: Hucitec, 2001, p. 33).

Monarquia lusitana. Esta, no entanto, não é a única mudança observada na primeira década do século XX no que diz respeito à emigração.

Como ficou claro, desde que, em 1835, o fenômeno emigratório começou a chamar a atenção dos agentes públicos, a emigração de trabalhadores engajados foi associada a um novo tipo de ‘escravatura branca’. Visto como um ‘cidadão incompleto’, incapaz de decidir pelo seu próprio destino, o emigrante contratado, que trabalhava ao lado de negros libertos ou escravizados, foi considerado um ‘escravo branco’, termo que expressava a indignação causada por um fenômeno que pertencia ao impensável. Essa camada de significado seguiu atrelada ao conceito de emigrante, pautando as políticas emigratórias portuguesas até o fim do oitocentos. No entanto, no início do século XX, com a aproximação entre Portugal e Brasil e com o reconhecimento da importância da emigração (indistintamente livre ou contratada) o termo ‘escravo branco’ deixou de caber no conceito ‘emigrante’.

A perda dessa camada de significado fora já anunciada na circular de 1904, quando a associação dos emigrantes portugueses aos ‘negros africanos’ (estabelecida pelo cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro), com toda a carga pejorativa a eles associada à época, deixou de constar do documento encaminhado aos governadores civis. Anos depois, foi o próprio cônsul quem evitou o termo, ainda que, no relatório por ele redigido sobre a imigração portuguesa no Rio de Janeiro, fique claro que a analogia ainda lhe parecia plausível.

O relatório referente ao fenômeno imigratório no ano de 1908 foi escrito em dezembro de 1909, um mês depois da apresentação do *Acordo Luso-Brasileiro* por Zófimo Consiglieri Pedroso na SGL. A proximidade das datas não é uma mera coincidência, já que a proposta apresentada por Pedroso foi mencionada pelo visconde de Salgado ao fim do relatório, o que demonstra que o diplomata estava a par da iniciativa que visava estreitar os laços luso-brasileiros. Nas palavras do cônsul, a SGL havia lançado “ultimamente, à publicidade interoceânica, um pomposo programa de aproximação de Portugal e Brasil que foi festivamente acolhido”¹²⁴.

A seu ver, eram “bastante louváveis os nobres intentos desta respeitável Sociedade que tantos serviços tem prestado no país”¹²⁵. No entanto, considerava que “a ideia não

¹²⁴ Visconde de Salgado, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro. *Relatório sobre a imigração portuguesa no Rio de Janeiro no ano de 1908*. Rio de Janeiro, 31.12.1909. AHD/ Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 559.

¹²⁵ Idem.

passa[va] de um novo mapa cor-de-rosa engendrado pelo teórico patriotismo da mesma sociedade”¹²⁶. Isso porque “leis fatais indestrutíveis determina[va]m a diferenciação cada vez mais pronunciada entre os dois povos que já formaram uma só nação”¹²⁷. Contrariando, portanto, as previsões otimistas dos que acreditavam na importância dos vínculos históricos para a fraternidade das relações luso-brasileiras, o cônsul avaliava que “o jovem Brasil afasta[va]-se naturalmente, levado por uma forte corrente nacional, cada vez mais intensa e incontrariável” e que nada o poderia fazer parar.

Antes de refletir sobre as (im)possibilidades da formação de um acordo luso-brasileiro, o cônsul apresentou os números da imigração portuguesa no Brasil ao longo de todo o ano de 1908. De acordo com seu relatório, naquele ano, o Brasil fora na contramão do que se observava em “outros países imigrantistas”¹²⁸, tendo registrado um saldo positivo de 26.908 imigrantes em comparação com o ano anterior. Os portos de Lisboa e Leixões foram os que forneceram o maior contingente de imigrantes para o Brasil: “do total de 46.216 imigrantes que o Rio [de Janeiro] recebeu”¹²⁹ em 1908, 22.452 teriam vindo daqueles dois portos portugueses. Esse número ultrapassava aquele de imigrantes de outras nações desembarcados no Rio de Janeiro no mesmo ano.

No entanto, para o cônsul, seria um engano pensar que a atração de tantos portugueses tivesse qualquer influência “nos costumes e no sentir” do povo brasileiro. Nas palavras do visconde Salgado:

Dia a dia, maior diferenciação separa o sentir e o viver dos povos irmãos; dia a dia, maiores interesses diversos os afastam. O português hoje já não prepondera no Brasil, nem no comércio, nem em manifestação alguma da cultura humana. Povos mais cultos, com a sua imigração pouco numerosa, mas composta de indivíduos mais preparados, têm-nos tomado o nosso antigo lugar, expulsando lentamente a nossa antiga influência. No Sul até São Paulo, os alemães; em São Paulo e Minas, os italianos; da Bahia até o Norte, os galegos. Resta-nos, ainda hoje, um reduto, que é o Pará e o Amazonas, derradeiro baluarte da nossa influência, onde os outros estrangeiros não foram ainda dar combate, porque temem a ação do clima, ao qual só os portugueses resistem com vantagem¹³⁰.

¹²⁶ Visconde de Salgado, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro. *Relatório sobre a imigração portuguesa no Rio de Janeiro no ano de 1908*. Rio de Janeiro, 31.12.1909. AHD/ Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 559.

¹²⁷ Idem.

¹²⁸ Idem.

¹²⁹ Idem.

¹³⁰ Idem.

Nota-se na última frase do trecho supracitado a ausência de uma comparação realizada cinco anos antes, quando Salgado afirmou que os lusitanos eram resistentes a ponto de realizar “os trabalhos mais pesados e nocivos com que os outros, a não ser o negro africano, não podem arcar”¹³¹. No entanto, é possível dizer que o ‘negro africano’ era uma ausência presente neste relatório, e seguia sendo, juntamente com os demais imigrantes europeus, a métrica pela qual se poderia avaliar a posição dos portugueses na sociedade brasileira. A análise do visconde prossegue:

A imigração portuguesa assim como é a mais numerosa no Brasil também é a mais inculta, composta [...] na sua maioria por indivíduos analfabetos e rudes. O português no Brasil existe por toda a parte, ainda nos sertões mais afastados, como máquina rude de trabalho. Nas estradas de ferro que cortam os desertos deste vasto país, ao passo que as administrações são compostas por alemães, ingleses ou belgas, o grosseiro trabalhador da estrada é português¹³².

Ao se referir ao português como “máquina rude de trabalho”¹³³, o cônsul procurava demonstrar, sem o dizer, que seus concidadãos ocupavam o lugar outrora pertencente aos africanos escravizados – e muito possivelmente, que os portugueses trabalhavam lado a lado com os ex-escravos na pavimentação das ferrovias brasileiras. Por isso, concluía que “a grande massa portuguesa no Brasil” não acompanhava o movimento do Brasil rumo à civilização, “por falta de condições de educação, deixando-se ficar para trás”¹³⁴.

A possibilidade de que o cônsul tenha evitado comparar de forma explícita o trabalho realizado pelos imigrantes portugueses àquele confiado aos ‘negros africanos’, bem como que ele tenha se desviado da expressão ‘escravatura branca’, é indicativa de uma mudança no discurso possível sobre o fenômeno emigratório. Consciente da repercussão positiva que tivera o projeto apresentado pelo presidente da SGL, o cônsul possivelmente evitou termos que, vindo a público, poderiam gerar atritos entre os dois países e antipatias por parte de membros da elite político-econômica brasileira, ao ver-se acusada de conivência com a suposta escravização de portugueses. Assim, muito embora

¹³¹ Visconde de Salgado, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro. Ofício a Venceslau Pereira de Lima, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 22.04.1904. AHD/ Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 557.

¹³² Visconde de Salgado. *Relatório sobre a imigração portuguesa no Rio de Janeiro no ano de 1908*. AHD/ Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 559.

¹³³ Idem.

¹³⁴ Idem.

tenha mantido sua postura crítica à emigração e ao projeto de Zófimo Consiglieri Pedroso, percebe-se, pelo texto, que havia novos limites ao que poderia ser dito.

A ausência de termos que poderiam gerar maiores embates com o governo brasileiro foi insuficiente para evitar a reação da colônia portuguesa do Rio de Janeiro, que se sentiu ofendida pela forma como a presença lusitana no Brasil foi retratada. Num ofício encaminhado ao MNE, o presidente do Real Centro da Colônia Portuguesa, José Francisco da Cunha, apresentou seu “mais extremado desgosto ante as considerações injustas e depreciadoras contidas em relatório último apresentado pelo cônsul geral de Portugal nesta cidade referente à colônia portuguesa do Rio de Janeiro”¹³⁵.

Segundo o representante da colônia, o relatório vinha sendo contestado pelos “conhecedores da nossa [portuguesa] preponderância”¹³⁶ no Brasil. Afirmando serem “inapreciáveis e injustos” os juízos que amesquinham a grandeza da colônia, José Francisco da Cunha lamentava que a autoridade consular ignorasse “que essa colônia tem vibrante representação no comércio, na indústria, nas artes, nos estabelecimentos bancários, na imprensa e mesmo na literatura”¹³⁷.

Importa notar a mudança na atuação dos patrícios radicados no Brasil. Na primeira metade do século XIX, eram os portugueses já estabelecidos no país que denunciavam as más condições de vida dos emigrantes, temendo que os conterrâneos recém-chegados abalasse a imagem dos lusitanos no Brasil. No início do século XX, contudo, observa-se uma tentativa da colônia em ocultar os aspectos menos lisonjeiros da emigração e valorizar o trabalho dos emigrantes. Ou seja, também entre membros influentes da colônia o conceito ‘emigrante’ perdera a camada que o associava ao ‘escravo branco’.

¹³⁵ José Francisco da Cunha, presidente do Real Centro da Colônia Portuguesa. Ofício a António Eduardo Vilaça, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 09.05.1910. Publicado em: Portugal no Brasil – a colônia reage. *Jornal do Comércio*. Rio de Janeiro, nº 131, 11.05.1910. AHD/Correspondência consular recebida, Rio de Janeiro, cx. 560.

¹³⁶ Idem.

¹³⁶ Idem.

¹³⁷ Idem.

6.2 COMERCIANTES CONTRA PASSAPORTES: A COMISSÃO DE 1905 E A LEI DE 25 DE ABRIL DE 1907

Num momento em que a valorização das atividades mercantis, especialmente com o Brasil, alterava o discurso possível sobre a emigração, as associações comerciais de Portugal e a SGL mobilizaram uma campanha pelo fim da exigência de passaportes para sair do reino. Como já indicado, a campanha resultou numa comissão instalada em 1905 com o objetivo de debater o assunto. Em 1907, João Franco recuperou o parecer e o projeto de lei elaborados pela comissão e, apoiando-se em outros pareceres, redigiu uma nova proposta encaminhada ao Parlamento. Esta, por sua vez, sofreu novas alterações, até que finalmente foi aprovada a lei de 25 de abril de 1907.

A segunda parte deste capítulo se propõe a analisar e compreender o complexo processo de confecção da última lei de passaportes (e, conseqüentemente, de emigração) da Monarquia, por meio de um atento cotejo de todas as versões de diploma propostos até a publicação do texto aprovado pela maioria parlamentar. Procurar-se-á, assim, esclarecer as disputas em torno da regulamentação das saídas de portugueses do país, evidenciando, por fim, os diversos interesses que a lei procurou acomodar.

A comparação das diversas propostas é fundamental para evitar as interpretações equivocadas acerca da lei de 1907, decorrentes dos ataques feitos ao diploma durante o debate no Parlamento. A lei tem sido entendida, pela historiografia, a partir das críticas feitas pela oposição republicana, as quais não tinham as leis anteriores por base de comparação, mas sim as propostas previamente elaboradas, tanto pelos membros da comissão de 1905, quanto pelo próprio governo. Sem serem consideradas as diversas modificações sofridas pelo diploma, até sua publicação, corre-se o risco de simplificar ou mesmo distorcer o sentido da lei de 25 de abril de 1907, atribuindo-lhe objetivos e finalidades que lhe eram estranhas.

O primeiro equívoco consiste em compreender a lei de 1907 como “uma nova legislação sobre emigração e, concomitantemente, sobre a emissão dos passaportes”¹³⁸, quando, na verdade, é justamente o contrário. O diploma resultou de uma campanha contrária aos passaportes e não de uma qualquer vontade de dificultar ou melhor regulamentar a emigração. Assim, diferentemente do que afirmou Isilda Monteiro, a lei

¹³⁸ MONTEIRO, Isilda Braga da Costa. Os passaportes: do enquadramento legal à prática. *In*: SOUSA, Fernando et al. *Um passaporte para a terra prometida*. Porto: Cepese e Fronteira do Caos, 2011, p. 117-135, p. 129.

de 25 de abril de 1907 não era preparada enquanto “a Sociedade de Geografia [de Lisboa] iniciava uma campanha pela abolição dos passaportes”¹³⁹. Na realidade, a lei resultou da cruzada pelo fim do documento levada adiante pela SGL e por associações comerciais que almejavam maior liberdade de circulação.

Também não se sustenta a interpretação – feita por historiadores como Paulo Cesar Gonçalves e Cláudia Castelo – de que o valor excessivamente alto do passaporte para emigrantes, estabelecido na lei, tinha por finalidade desviar o tradicional fluxo emigratório que se dirigia para o Brasil e encaminhá-lo para as colônias africanas, destino que passou a ser isento da exigência do documento. Segundo Gonçalves, “grande parte dos trabalhos da comissão [de 1905] foi aproveitada, dando origem à lei de 25 de abril de 1907”¹⁴⁰, a qual manteve “a exigência de passaporte ao emigrante, além de elevar seu preço de 2\$000 para 7\$000 réis”¹⁴¹. O historiador concluiu:

Numa primeira análise – cabe destacar a necessidade da pesquisa nos anais do Parlamento – parece que a lei, ao aumentar substancialmente as despesas de obtenção do passaporte e suprimi-lo para o destino africano, em termos gerais, representou a consolidação da opção do governo em tentar desviar para as colônias parte do fluxo migratório que se dirigia majoritariamente para o Brasil¹⁴².

Afirmção semelhante foi feita por Castelo que, ao resumir a política de povoamento branco das colônias no fim do século XIX e início do XX, observou: “em 1896, o passaporte para a África passara a ser gratuito e, em virtude da lei de 25 de abril de 1907, seria abolido. Paralelamente, o preço dos passaportes de emigrantes com outros destinos foi aumentado”¹⁴³.

Ao contrário do que afirmaram esses historiadores, a lei de 1907 não encareceu os passaportes. O valor de 2\$000 réis mencionado por Gonçalves, bastante inferior ao então praticado, foi proposto pelo governo e recusado pela comissão da administração pública

¹³⁹ MONTEIRO, Isilda Braga da Costa. Os passaportes: do enquadramento legal à prática. In: SOUSA, Fernando et al. *Um passaporte para a terra prometida*. Porto: Cepese e Fronteira do Caos, 2011, p. 117-135, p. 129.

¹⁴⁰ GONÇALVES, Paulo Cesar. À sombra da lei. Notas sobre a política de emigração em Portugal e Itália (1850-1920). In: SOUSA, Fernando et al. *Um passaporte para a terra prometida*. Porto: Cepese e Fronteira do Caos, 2011, p. 469-491, p. 484.

¹⁴¹ Idem p. 485.

¹⁴² Idem, ibidem.

¹⁴³ CASTELO, Cláudia. *Passagens para África: o povoamento de Angola e Moçambique com naturais da metrópole (1920-1974)*. Porto: Edições Afrontamento, 2007, p. 57. Na dissertação de mestrado [GALVANESE, Marina Simões. *A Junta da Emigração. Os discursos sobre a emigração e os emigrantes no Estado Novo dos pós-Guerra (1947-19700)*. Dissertação (Mestrado em História Contemporânea) – Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 2013] reproduzimos também o mesmo equívoco.

da CD. Nesse ponto, Jorge Fernandes Alves foi mais preciso ao afirmar que “os legisladores” mantiveram “a exigência de passaporte apenas para os emigrantes”, elevando a tributação de 2\$000 “(custo proposto em comissão, conjugado com um imposto anual de 60 contos de réis às companhias de navegação) para um montante de 7\$000, sem quaisquer ônus para as ditas companhias”¹⁴⁴.

Alves, muito embora acerte ao pontuar que o valor de 2\$000 fora uma proposta recusada, engana-se ao atribuí-la a uma comissão – não é possível, pelo texto, saber se o historiador referia-se à comissão de 1905 ou à da CD. Enquanto a primeira sugeriu a completa abolição dos passaportes – motivo pelo qual não se pode afirmar que a maioria dos trabalhos da comissão de 1905 foi aproveitada na redação final do diploma –, a segunda foi responsável pelo aumento do valor do passaporte. Ou seja, nenhuma dessas comissões apresentou o valor de 2\$000 réis. Ainda a partir do trecho citado, falta a Alves esclarecer o termo ‘legisladores’. Quem propôs a elevação do valor e por quê? Quem se opôs a esse aumento? Que outras alternativas foram sugeridas e por que foram preteridas?

Por fim, há que fazer jus à breve interpretação da lei de 1907 apresentada por Victor Pereira, que identificou que os objetivos da lei “eram favorecer o afluxo de viajantes que utilizariam o porto de Lisboa para se deslocar à América do Sul, bem como o turismo e a colonização dos territórios ultramarinos em vias de ‘pacificação’”¹⁴⁵. O historiador esclareceu, também, que a manutenção da exigência de passaporte para emigrantes não foi defendida “como uma forma de impedir a emigração”¹⁴⁶ e, ainda, que o diploma de 1907 marcou “uma certa aceitação da emigração”¹⁴⁷, muito embora a lei fosse “mais conservadora do que a proposta feita pela comissão sobre passaportes de 1905”¹⁴⁸. Quanto ao valor do documento, Pereira observou que os 7\$000 réis fixados pela lei constituíam, de fato, um preço mais baixo do que o anteriormente praticado, apesar de estar, ainda, longe de ser gratuito.

O autor menciona, também, que para a mudança de tom na forma de lidar com a emigração no início do século XX contribuíram “as dificuldades financeiras que o país atravessou na década de 1890 – agravadas pela baixa conjuntural das remessas dos

¹⁴⁴ ALVES, Jorge Fernandes. *Os brasileiros: emigração e retorno no Porto oitocentista*. Porto: Gráfica Reunidos, 1994, p. 142.

¹⁴⁵ PEREIRA, Victor. O controlo das mobilidades: os movimentos populacionais e a emigração (1736-2011). In: ALMEIDA, Pedro Tavares de; SOUSA, Paulo Silveira e (coords). *Do Reino à Administração Interna: história de um Ministério (1736-2012)*. Lisboa: Imprensa Nacional da Casa da Moeda, 2015, p. 353-386, p. 366.

¹⁴⁶ Idem, *ibidem*.

¹⁴⁷ Idem, p. 367.

¹⁴⁸ Idem, *ibidem*.

emigrantes”¹⁴⁹. Pereira encerra a análise da lei de 1907 afirmando: “Porém, a recusa das autoridades em suprimir totalmente o passaporte e de o tornar gratuito demonstrava a continuação das reticências perante as saídas”¹⁵⁰. Aqui, o historiador desconsidera as discussões em torno do preço do passaporte, tanto na comissão de 1905, quanto no Parlamento, silenciando acerca das prováveis razões que levaram a comissão da CD a negar a proposta governamental e aumentar o preço do documento. A mudança visava agradar as companhias de navegação que, pela proposta governamental, seriam taxadas como forma de compensar a perda da receita proveniente dos emolumentos de passaportes.

O fato de Pereira silenciar acerca da preocupação da comissão da CD em agradar um determinado setor chama a atenção. Surpreende, também, que o autor não tenha destacado a importância da pressão dos comerciantes para a modificação da lei dos passaportes – apresentada, por ele, equivocadamente, como resultante de um projeto “proposto por Henrique de Paiva Couceiro”¹⁵¹. Algumas páginas antes, o historiador afirmou que, “no início do século XX, as associações comerciais mobilizaram-se de novo para obterem a abolição dos passaportes”¹⁵².

Assim, Pereira, que demonstrou a mobilização dos comerciantes e citou um trecho da representação redigida, em 1905, pela Associação Comercial dos Lojistas de Lisboa (ACLL)¹⁵³, fragmentou o processo que levou à aprovação da lei de 1907. A referência à atuação dos comerciantes aparece na sequência de uma menção à forma como a ACP reagiu à portaria de 1842, de modo a reforçar o argumento segundo o qual “a legislação e a regulamentação sobre mobilidade no século XIX estão sujeitas a várias contradições”¹⁵⁴. Essas contradições, a seu ver, seriam uma decorrência do fato de que

¹⁴⁹ PEREIRA, Victor. O controlo das mobilidades: os movimentos populacionais e a emigração (1736-2011). In: ALMEIDA, Pedro Tavares de; SOUSA, Paulo Silveira e (coords). *Do Reino à Administração Interna: história de um Ministério (1736-2012)*. Lisboa: Imprensa Nacional da Casa da Moeda, 2015, p. 353-386, p. 367.

¹⁵⁰ Idem, *ibidem*.

¹⁵¹ Idem, p. 366. Conforme ficará claro mais adiante, o projeto não era de autoria de Paiva Couceiro, que foi o relator do projeto nº 4, formulado pela comissão de administração da CD a partir da proposta nº 8-C de autoria do governo de João Franco.

¹⁵² Idem, p. 363.

¹⁵³ Importa observar que essa mesma representação – assim como o parecer redigido pelo comissário da PEREC no dia 16 de agosto de 1905 e citado por Pereira na página 367 do artigo aqui em discussão – foi por nós encontrada no maço nº 5409 do livro 65 da 2ª seção da DGAPC do Fundo do MR, no ANTT, juntamente com a demais documentação relativa à comissão de 1905. Victor Pereira, contudo, apresenta nas notas nº 58 e 76 do artigo a cota ANTT/MR/DGAPC, mç. 5405, cx. 13. É possível que se trate de uma alteração da cota, uma vez que no maço nº 5405 esses documentos não foram, por nós, encontrados.

¹⁵⁴ PEREIRA, Victor. O controlo das mobilidades: os movimentos populacionais e a emigração (1736-2011). In: ALMEIDA, Pedro Tavares de; SOUSA, Paulo Silveira e (coords). *Do Reino à Administração*

os interesses econômicos [da agricultura e da indústria] atacavam a emigração e pediam ao Estado para a limitar. Por outro lado, os interesses ligados ao comércio internacional e ao sistema bancário e financeiro – que se beneficiava das remessas dos emigrantes – defendiam a liberdade de emigração¹⁵⁵.

Ao desmembrar a documentação relativa à comissão de 1905, unindo, num mesmo parágrafo, a representação da ACP de 1842 e aquela redigida pela ACLL mais de seis décadas depois, Pereira comprimiu o tempo e anulou as especificidades de cada uma dessas representações e dos efeitos que provocaram. Ao retirar da análise a temporalidade, o historiador deu a entender que, ao longo de todo esse vasto período, a pressão tanto dos comerciantes quanto dos agricultores e industriais tinha a mesma intensidade e atuava da mesma forma. Por não reconhecer que, em determinados momentos, os organismos estatais foram mais permeáveis a certas influências do que a outras e que os textos legais procuraram adaptar objetivos distintos, o historiador afirmou que a contradição das leis e regulamentos sobre mobilidade no século XIX foi

em larga medida resolvida com um jogo de fachada. Por um lado, os discursos públicos, a legislação e as práticas burocráticas condenavam e tentavam travar a emigração legal e irregular. Mas na prática, existia uma enorme tolerância perante a emigração irregular, que nunca era combatida de forma eficiente¹⁵⁶.

Conforme já discutido, a compressão do tempo e a desconsideração das variações temporais na política emigratória permitem a metáfora do ‘jogo de fachada’, a qual pressupõe a existência de um Estado ‘sujeito’, onipresente e onisciente que, tendo sido pressionado sempre pelas mesmas forças, atuava fora, ou acima, do tempo.

Como forma de evitar deslizes interpretativos, e superar análises que desconsideram as disputas ocorridas no seio do Estado e as acomodações de diferentes pontos de vista realizadas nos textos legais aprovados, buscar-se-á identificar as diferentes vozes que interferiram no debate, a começar pelas representações que levaram o ministro do Reino a compor a comissão de 1905. A seguir, serão analisadas as intervenções dos membros nomeados e os problemas e soluções por eles levantados até a redação do parecer final. Na sequência, analisar-se-á a proposta de autoria de João Franco e Ernesto Schröeter – um dos mais proeminentes membros da comissão de 1905 que, posteriormente, ocupou o MF – e a alternativa por eles encontrada para solucionar os

Interna: história de um Ministério (1736-2012). Lisboa: Imprensa Nacional da Casa da Moeda, 2015, p. 353-386, p. 363.

¹⁵⁵ Idem, p. 364.

¹⁵⁶ Idem, *ibidem*.

problemas relativos à obrigatoriedade dos passaportes. Por fim, procurar-se-á compreender as alterações realizadas pela comissão da administração pública da CD de modo a esclarecer as críticas ao projeto durante o debate parlamentar realizado às vésperas de um novo período ditatorial.

6.2.1 A Comissão de 1905

Em 14 de julho de 1905, na sequência de representações que solicitavam ao governo a abolição dos passaportes, foi assinada uma portaria para estudar a possibilidade de extinção do documento. O objetivo era facilitar “a saída do reino aos nacionais nele domiciliados, ou que a este regressem com intenção apenas de residência temporária” para que fossem aproveitados os “progressos nos meios de comunicação e transporte” e garantidos os “múltiplos interesses de incontável legitimidade, justamente atendidos noutras nações cultas”¹⁵⁷.

As representações mencionadas na portaria não foram encontradas, com exceção de uma carta de 17 de agosto de 1904, enviada por José Adolfo de Melo e Sousa, presidente da Associação Comercial de Lisboa (ACL) ao ministro do Reino, Hintze Ribeiro. Nela, lê-se que eram frequentes as reclamações dos associados “por não ser permitido embarcar para as [nossas] possessões ultramarinas sem passaporte”¹⁵⁸. Acolhendo os protestos dos associados, Melo e Sousa considerou justas as queixas, “visto as [nossas] colônias serem território tão português quanto a metrópole”¹⁵⁹. Por isso, solicitou que se encaminhasse ao Parlamento um projeto de lei que desobrigasse os nacionais de apresentar passaporte para deslocamento aos domínios coloniais portugueses.

O pedido relaciona-se à considerável expansão das relações comerciais entre a metrópole e as colônias¹⁶⁰, observada no fim do século XIX, razão pela qual aos

¹⁵⁷ Portaria de 14 de julho de 1905. *DG*, Lisboa: nº 157, 17.07.1905.

¹⁵⁸ José Adolfo de Melo e Sousa, presidente da ACL. Carta encaminhada a Ernesto Rodolfo Hintze Ribeiro, ministro do Reino. Lisboa, 17.08.1904. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., livro 54, mc. 5408, proc. 315.

¹⁵⁹ *Idem*.

¹⁶⁰ Segundo Miriam Halpern Pereira, no fim do século XIX a exportação de produtos portugueses para as colônias “aumenta muito e se torna predominante”. A legislação protecionista do início da década de 1890 permitiu a “recuperação do mercado colonial, a partir de 1892”, de modo que “em 1898, a maioria das mercadorias exportadas já é nacional”. Ainda de acordo com a autora, os principais beneficiados pelo incremento do mercado colonial foram os vicultores e os fabricantes de tecidos. Em suas palavras, “os produtos têxteis representam metade da exportação para Angola, em 1897” e o “vinho exportado para as colônias africanas representa 14% do total da sua exportação em 1894 e 30% em 1903”. Desta forma, a exportação colonial solucionou “parcialmente as dificuldades de escoamento da produção agrícola e

associados da ACL interessava facilitar os deslocamentos aos domínios ultramarinos. Muito embora o povoamento branco desses territórios não tenha sido especificamente mencionado, é possível que a associação desejasse uma maior presença de nacionais da metrópole nas colônias para fomentar as transações comerciais¹⁶¹.

Em resposta, Hintze Ribeiro afirmou que tomaria em “oportuna consideração”¹⁶² o pedido apresentado, mas lembrava ao presidente da ACL que a emissão de passaportes para as colônias era gratuita desde a lei de 23 de abril de 1896. Dois meses depois, Ribeiro deixou o cargo, mas o assunto não foi abandonado. Pelo que se pode entender a partir do texto da portaria, a campanha contrária aos passaportes (não apenas para as colônias) prosseguiu, até que o ministro do Reino José Eduardo Coelho nomeou a comissão para estudar o assunto.

A simples nomeação da comissão demonstra que a querela em torno dos passaportes foi entendida como meritória de um tratamento público e oficial. Porém, ao contrário das demais comissões estudadas até o momento – que se tratavam de comissões parlamentares –, esta foi nomeada diretamente pelo ministro do Reino. Apesar de serem incógnitos os critérios de seleção do presidente, do secretário e dos vogais da comissão, pode-se afirmar que foram todos superiormente reconhecidos como aptos em virtude das diferentes funções que ocupavam na sociedade e no governo e como “dignos de ter uma opinião”¹⁶³ sobre a matéria. Essa comissão, estabelecida por portaria ministerial, pode ser compreendida nos termos pelos quais o sociólogo francês Pierre Bourdieu explica o sentido das comissões, a lógica de escolha dos participantes e seus objetivos.

A lógica das comissões é criar um grupo constituído de forma a dar todos os sinais exteriores, socialmente reconhecidos e reconhecíveis, oficiais, da capacidade de exprimir uma opinião digna de ser exprimida e dentro dos conformes formais. Um dos critérios tácitos mais importantes da seleção dos membros da comissão, em particular do seu presidente, é a intuição por parte

industrial” (PEREIRA, Miriam Halpern. *Livre-câmbio e desenvolvimento econômico*. Portugal na segunda metade do século XIX. 2ª ed. Lisboa: Sá da Costa Editora, 1983, p. 276-8).

¹⁶¹ Sobre a relação entre o incremento sofrido pelo comércio com as colônias no fim do século XIX e as teses que defendiam a emigração para os territórios coloniais portugueses, ver: GONÇALVES, Paulo César. A emigração como força civilizadora: portugueses nas colônias africanas e no Brasil independente. *Revista de História*, São Paulo, nº 177, 2018, p. 1-53.

¹⁶² Ernesto Hintze Ribeiro, ministro do Reino. Rascunho de resposta a José Adolfo de Melo e Sousa, presidente da ACL. Lisboa, 22.08.1904. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., livro 54, mc. 5408, proc. 315.

¹⁶³ BOURDIEU, Pierre. *Sur l'État – cours au Collège de France, 1989-1992*. Paris: Seuil; Raisons d’agir, 2012, p. 105. Tradução nossa. No original: “dignes d’avoir une opinion”.

daqueles encarregados de compor a comissão de que a pessoa considerada conhece as regras tácitas do universo burocrático e o reconhece¹⁶⁴.

Esse grupo de homens assim constituído deveria, então, aparecer como uma “comissão de sensatos, ou seja, acima das contingências, dos interesses, dos conflitos, fora do espaço social”¹⁶⁵ e elaborar uma nova definição para o problema, considerada legítima. Essa nova definição, esse discurso de autoridade, oficial e legítimo porque elaborado por pessoas autorizadas para discutir a questão dos passaportes, deveria ser apresentado num parecer final.

Evidentemente, importa analisar o parecer final entregue ao ministro do Reino. No entanto, é importante examinar também outros elementos disponíveis, tais como: as representações encaminhadas à comissão por outras entidades mercantis, os nomes indicados para a comissão, as sucintas atas das cinco reuniões realizadas e os diversos documentos posteriormente encaminhados ao ministro do Reino acerca do assunto.

Os participantes nomeados e as atas das reuniões evidenciam que a comissão constitui um *locus* de disputa privilegiado para se compreender os interesses conflitantes em torno do monopólio estatal dos meios de circulação de pessoas, bem como para se examinar o diversificado leque de possibilidades para solucionar os vários problemas abordados. Importa observar, ainda, os pontos não debatidos, as verdades inquestionáveis e as adaptações, acomodações e concessões que possibilitaram a redação do parecer – “um relatório oficial, a ser entregue oficialmente [...]. Um parecer que não é um discurso ordinário, mas um discurso performativo, reportado a quem o demandou e que, ao demandar, lhe conferiu antecipadamente uma autoridade”¹⁶⁶. Importa, por fim, avaliar até que ponto a comissão logrou construir um novo consenso acerca das questões debatidas.

Começando por uma breve reflexão acerca dos membros escolhidos pelo ministro, a comissão nomeada pela portaria de 14 de julho de 1905 foi presidida pelo conselheiro

¹⁶⁴ Tradução livre. No original: “La logique des commissions est de créer un groupe ainsi constitué qu’il donne tous les signes extérieurs, socialement reconnus et reconnaissables, officiels, de la capacité d’exprimer l’opinion digne d’être exprimée, et dans les formes conformes. Un des critères tacites les plus importants dans la sélection des membres de la commission, en particulier de son président, est l’intuition qu’ont les gens chargés de la composition de la commission que la personne considérée connaît les règles tacites de l’univers bureaucratique et les reconnaît”. BOURDIEU. Op. Cit., p. 105.

¹⁶⁵ Tradução livre. No original: “Il faut donc que la commission apparaisse comme une commission de sages, c’est-à-dire au-dessus des contingences, des intérêts, des conflits, hors de l’espace social”. BOURDIEU. Op. Cit., p. 53.

¹⁶⁶ BOURDIEU, Pierre. *Sur l’État – cours au Collège de France, 1989-1992*. Paris: Seuil; Raisons d’agir, 2012, p. 50. Tradução livre. No original: “Il y aura un rapport officiel qui sera remis officiellement [...]. Un rapport n’est pas un discours ordinaire, mais un discours performatif, rapporté à celui qui l’a demandé et qui, en le demandant, lui a donné d’avance une autorité”.

Francisco Joaquim Ferreira do Amaral, par do reino e presidente da SGL. O secretário era o deputado conde de Penha Garcia. Como vogais, compunham a comissão: o conselheiro Pedro Maria da Fonseca Araújo, par do reino e presidente da ACP; o conselheiro Ernesto Diesel Schröter, presidente da ACL; o comissário da PEREC, Manuel Mousinho de Albuquerque de Mascarenhas Gaivão; o chefe da repartição da Administração Geral das Alfândegas, conselheiro João de Sousa Calvet de Magalhães; o chefe da 2ª repartição do Ministério da Guerra, Major Cândido Augusto da Cunha Vianna e o chefe da 3ª seção da 2ª repartição da Direção Geral do Ultramar, o capitão de fragata Ernesto Júlio de Carvalho e Vasconcellos.

Nota-se, de imediato, que estavam representadas as três organizações que pressionaram pela abolição dos passaportes: a SGL, a ACL – as quais lançaram a campanha contrária à exigência do documento – e a ACP, que se juntara às outras duas. Certamente, o prestígio da SGL contribuiu para que o presidente dessa sociedade fosse escolhido para comandar a comissão. É provável, ainda, que a experiência acumulada pelo conselheiro Francisco Joaquim Ferreira do Amaral tenha pesado na escolha. O par do reino fora governador-geral de Angola e São Tomé e Príncipe, ministro da Marinha e Ultramar no governo de José Dias Ferreira e ministro dos Negócios Estrangeiros.

Além dos representantes das duas principais associações mercantis do país, a comissão contava com representantes dos Ministérios da Fazenda, do Ultramar e da Guerra, com um representante da CD e com o comissário da PEREC. A composição da comissão, por si só, evidencia os principais problemas levantados pela campanha contrária aos passaportes. A ausência desse documento comprometeria a legislação relativa aos serviços do recrutamento militar, o tesouro público e uma série de despesas pagas com a receita proveniente dos emolumentos e do selo dos passaportes. Além disso, a extinção do documento significaria a liberdade de trânsito entre a metrópole e as colônias e colocaria em causa a ideia mesmo da emigração clandestina.

Alguns desses problemas foram elencados na portaria de 14 de julho, pela qual o ministro recomendou que a comissão conciliasse “os aludidos interesses [pelo fim dos passaportes] com as necessidades indeclináveis do recrutamento militar, da Fazenda Pública e da efetiva responsabilidade dos criminosos”¹⁶⁷. Apesar de a emigração não ter sido explicitamente mencionada como um aspecto a ser considerado, a referência à dificuldade de identificar e responsabilizar criminosos (dentre os quais, poderiam ser

¹⁶⁷ Portaria de 14 de julho de 1905. *DG*, Lisboa: n° 157, 17.07.1905.

incluídos aqueles que deixavam o país à margem das leis vigentes) e a nomeação do comissário da PEREC como vogal demonstram que, para o ministro do Reino, a abolição dos passaportes teria implicações sobre o fenômeno emigratório.

Uma vez nomeada, a comissão deu início aos trabalhos no dia 22 de julho de 1905, quando foi solenemente instalada pelo conselheiro Artur Fevereiro, diretor geral da DGAPC do MR. Na sequência, realizaram-se outras quatro reuniões, ao fim das quais o conde de Penha Garcia redigiu o relatório a ser apresentado ao ministro. Importa notar que, de acordo com a ata da sessão de instalação, Arthur Fevereiro fez uma solicitação que contradiz o sentido mesmo de se formar uma comissão – e que, por si só, já indica os limites da opinião defendida no parecer final. O conselheiro pediu que as opiniões divergentes fossem encaminhadas separadamente. Ou seja, Fevereiro não esperava que daquelas reuniões saísse uma verdade única e consensual e queria conhecer as posições destoantes que não encontrassem espaço no trabalho coletivo.

A solicitação explica a postura tímida adotada durante a comissão pelo comissário da PEREC, cuja opinião divergia das demais em alguns pontos. No entanto, ao invés de defender firmemente seu posicionamento, Mascarenhas Gaivão evitou confrontos e, posteriormente, encaminhou um parecer próprio a Fevereiro. Postura distinta foi adotada pelo Conselheiro Ernesto Diesel Schröeter, presidente da ACL, que se esforçou por deixar registrado, em todas as sessões, que defendia a abolição pura e simples dos passaportes. Sem encaminhar um relatório à parte, Schröeter pediu que na ata da última sessão fosse redigido seu posicionamento pessoal – como forma de demonstrar à ACL seu empenho em bem representar os interesses dos comerciantes lisboetas.

Uma vez que o setor mercantil iniciou a campanha pelo fim dos passaportes e que o presidente da ACL foi o mais eloquente membro da comissão, é mister observar as opiniões dos representantes das associações comerciais – tanto as representadas na comissão, quanto outras que se posicionaram em prol da abolição dos passaportes durante o período em que a comissão se reunia. A apresentação e análise das intervenções de Ernesto Diesel Schröeter interessam, também, porque o presidente da ACL era o ministro da Fazenda de João Franco, quando da aprovação da lei de 25 de abril de 1907. Conforme ver-se-á, houve uma mudança na postura do conselheiro após sua ascensão ao MF.

Aberta a comissão, o conselheiro Schröeter declarou-se favorável à abolição dos passaportes por ser esse “o sentir” da corporação que presidia¹⁶⁸. Schröeter justificou o

¹⁶⁸ Ata da sessão de instalação da comissão nomeada por portaria de 14 de julho para estudar a questão dos passaportes, 22 de julho de 1905. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., livro 55, mc. 5409, proc. 269.

posicionamento dos comerciantes lisboetas afirmado serem antigas as queixas contrárias aos passaportes e defendeu que, naquele momento, um fato dava atualidade a essas queixas: “a remodelação do porto de Lisboa e a necessidade de dar todas as facilidades aos passageiros que por ele transitam”¹⁶⁹.

Posteriormente, no início da terceira sessão, Schröeter pediu que se registrasse nas atas que seu voto, nas questões tratadas pela comissão, dava-se “sem prejuízo da sua opinião [...] de que se devem abolir pura e simplesmente os passaportes”¹⁷⁰. O conselheiro acrescentou que seguia os trabalhos da comissão, e com eles colaborava “no intuito de contribuir para dirimir os embaraços resultantes da abolição dos passaportes”, mas que, a seu ver, não havia “a necessidade de fazer ou legislar mais nada se não a abolição pura e simples dos passaportes”¹⁷¹. Mais adiante, reforçou seu compromisso em “obter o máximo das facilidades para a circulação e trânsito no país”¹⁷².

Contudo, Schröeter demonstrou compreender a necessidade de se compensar a receita perdida com o fim dos passaportes e propôs, então, um imposto sobre os bilhetes de passagem e a criação de passes civis que poderiam gerar receita aos cofres públicos. Conforme proposto, o imposto seria de 5\$000 réis sobre os bilhetes de primeira classe, 3\$000 réis sobre os de segunda classe e de 1\$500 réis sobre os bilhetes de terceira classe.

Na ata da última sessão, a pedido de Schröeter, foi registrada uma declaração de sua autoria. Nela, o conselheiro voltou a se posicionar pela abolição dos passaportes. Em suas palavras, “a máxima liberdade na entrada e saída do nosso porto sem incômodos desnecessários para nacionais e estrangeiros será a solução do problema mais consentânea com os nossos princípios liberais”¹⁷³. O abandono do documento traria ao país “tão grande desenvolvimento e prosperidade, que o extraordinário movimento de passageiros que então se dará traduzir-se-á num importante aumento da riqueza pública, na qual o

¹⁶⁹ Ata da segunda sessão da comissão nomeada por portaria de 14 de julho para estudar a questão dos passaportes, 25 de julho de 1905. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., livro 55, mç. 5409, proc. 269. O presidente da ACL provavelmente referia-se ao fim das obras de melhoramento que, iniciadas no porto de Lisboa em 1887 pelo construtor francês Hildenert Hersent, acabavam de ser concluídas. Em 1905, meses antes da instalação da comissão sobre passaportes, haviam sido finalizados os trabalhos de uma outra comissão, nomeada pela portaria de 23 de janeiro, responsável por estudar “o regime mais conveniente a adotar no porto de Lisboa” [PRATA, Ana Filipa da Conceição. *O desenvolvimento portuário português (1910-1926)*. Tese (Doutorado em História Contemporânea) – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2019, p. 49], uma vez que a obra recém finalizada já se mostrava insuficiente “para equiparar o porto de Lisboa aos outros portos comerciais estrangeiros” (idem, p. 49).

¹⁷⁰ Ata da terceira sessão da comissão nomeada por portaria de 14 de julho para estudar a questão dos passaportes, 27 de julho de 1905. Loc. Cit.

¹⁷¹ Idem.

¹⁷² Idem.

¹⁷³ Ata da quinta sessão da comissão nomeada por portaria de 14 de julho para estudar a questão dos passaportes, 1 de agosto de 1905. Loc. Cit.

Estado encontrará receita igual ou mesmo superior à que atualmente produz a lei dos passaportes”¹⁷⁴. No entanto, como esse desenvolvimento seria gradual, concordava temporariamente “com a base da receita a criar”¹⁷⁵.

Fica bastante evidente que, na posição de representante dos interesses de uma dada classe econômica, Schröeter defendia a completa liberdade de entrada e saída de passageiros e viajantes pelos portos portugueses. Tal opinião era partilhada pelo presidente da ACP. O conselheiro Pedro Maria da Fonseca Araújo declarou que concordava com a abolição dos passaportes, mas discordava da criação de um imposto sobre as passagens. A seu ver, as novas taxas sobrecarregariam os emigrantes pobres¹⁷⁶. Araújo participou apenas da primeira reunião e as razões pelas quais abandonou a comissão foram assim expressas: “apenas assisti à primeira sessão da referida comissão por ter *ab initio* feito a declaração expressa de que os passaportes deviam ser abolidos *in limine* e por julgar dispensada a minha colaboração em quaisquer trabalhos tendentes a criar receita compensadora daquela abolição”¹⁷⁷. O presidente da ACP recusava-se, portanto, a anuir com “quaisquer encargos que sobrecarregassem os emigrantes”¹⁷⁸.

O posicionamento dos representantes da classe de comerciantes de Lisboa e do Porto é ainda mais compreensível quando consideradas as representações redigidas por outras agremiações mercantis, encaminhadas à comissão com o intuito de pressioná-la a recomendar ao governo a abolição dos passaportes.

No dia 24 de julho de 1905, a Associação Comercial dos Lojistas de Lisboa (ACLL) enviou, à comissão, uma representação para que fosse revogada a “legislação vigente sobre passaportes, reconhecidamente contrária aos interesses econômicos do país e tão perniciosa sob o ponto de vista da [nossa] situação internacional”¹⁷⁹. Para a ACLL, acabar com a exigência de passaporte seria um imperativo para derrubar uma “barreira de dificuldades e despesas”¹⁸⁰ impostas à população que, afastada dos portos portugueses, ia gastar em outros países “os cabedais que aqui podiam deixar”¹⁸¹. Para a associação, era

¹⁷⁴ Ata da quinta sessão da comissão nomeada por portaria de 14 de julho para estudar a questão dos passaportes, 1 de agosto de 1905. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., livro 55, mç. 5409, proc. 269.

¹⁷⁵ Idem.

¹⁷⁶ Ata da sessão de instalação da comissão nomeada por portaria de 14 de julho para estudar a questão dos passaportes, 22 de julho de 1905. Loc. Cit.

¹⁷⁷ Pedro Maria da Fonseca Araújo. Intervenção na CPR. *DCPR*, nº 44, 20.03.1907, p. 439.

¹⁷⁸ Idem, *ibidem*.

¹⁷⁹ Representação da ACLL. Lisboa, 24.07.1905. Loc. Cit.

¹⁸⁰ Idem.

¹⁸¹ Idem.

ainda mais lastimável “a anomalia de não se permitir que os próprios portugueses”¹⁸² passassem para as colônias ultramarinas sem passaporte.

Ciente das intrincadas relações entre os assuntos dos passaportes, do recrutamento e da emigração, a ACLL ponderou que a legislação sobre passaportes só servia para fomentar a clandestinidade e empurrar os emigrantes a perigos desnecessários na travessia pela raia seca. Quanto ao recrutamento, a associação sugeriu que os mancebos expatriados pagassem as devidas remissões nos consulados, de modo que todos os portugueses pudessem “procurar seu modo de vida e sua riqueza em toda a parte”¹⁸³. A associação propôs, ainda: a adoção de uma cédula de identidade facultativa e permanente; a possibilidade de os portugueses residentes no exterior regularizarem sua situação militar para que não fossem punidos ao regressar ao país e a reforma do ensino primário. Essa última deveria assegurar a formação de “homens conscientes do que querem e do que podem fazer” para que não mais se expusessem a perigos no exterior por serem “escravos da ignorância”¹⁸⁴.

O Centro Comercial do Porto (CCP) também se posicionou por meio de uma representação assinada no dia 26 de julho de 1905. De acordo com o CCP, o país se revoltava contra os passaportes por funcionarem como uma barreira que isolava Portugal dos povos cultos. Enquanto fonte de receita, os passaportes não contribuíam para o fortalecimento do tesouro público e eram contraproducentes, pois obrigavam ao pagamento de honorários “a uma legião de empregados de todas as categorias, incumbidos da passagem [do passaporte], fiscalização e vigilância dos portos de embarque”¹⁸⁵. O vexame da exigência dos passaportes, lembrava o CCP, fora justificado como forma de travar a emigração, mas “não se pensou que semelhante medida não bastava se as condições de vida continuassem as mesmas [...] e que não é lícito aos governos, em tempo algum, condenarem à fome e à miséria quem quer que seja”¹⁸⁶.

Alguns aspectos do posicionamento dos comerciantes de Lisboa e do Porto chamam a atenção. Fica evidente que as associações comerciais se voltavam contra o aumento das tarifas alfandegárias e as medidas para barrar a emigração clandestina, adotados na última década do XIX. Interessados em buscar novos mercados e em realizar

¹⁸² Representação da ACLL. Lisboa, 24.07.1905. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., livro 55, mç. 5409, proc. 269.

¹⁸³ Idem.

¹⁸⁴ Idem.

¹⁸⁵ Representação do Centro Comercial do Porto, 26 de julho de 1905. Loc. Cit.

¹⁸⁶ Idem.

acordos comerciais com outros países, os comerciantes desejavam a derrubada dos empecilhos ao livre comércio. Confiantes no potencial do porto de Lisboa em vias de recuperação e na capacidade de atração de estrangeiros ao país, os comerciantes insurgiam-se contra um documento que dificultava os deslocamentos de negociantes. Reconhecendo que a abolição dos passaportes geraria consequências aos serviços de recrutamento e de emigração, os comerciantes não entendiam que se tratasse de um problema insolúvel. No caso da emigração, defendiam mesmo a completa liberdade dos portugueses buscarem, onde achassem melhor, o sustento não encontrado na pátria.

O abandono dos passaportes significaria uma ruptura abrupta com as linhas mestras da política emigratória portuguesa desenhada em 1855 e consagrada há menos de uma década. A clivagem entre o emigrante legal / livre e clandestino / engajado dependia do passaporte e constituía a fundação de um aparato administrativo e policial que viria abaixo se não fossem mais exigidos esses documentos.

Se a pressão exercida pelo setor mercantil português foi forte o bastante para conquistar a formação de uma comissão responsável por discutir os problemas atrelados aos passaportes, a opinião de agentes estatais ‘especialistas’ era fundamental, razão pela qual a maioria dos membros nomeados eram empregados dos serviços públicos.

A posição contrária à manutenção dos passaportes foi defendida por quase todos os membros da comissão, ainda que com menos entusiasmo do que fizeram os representantes do setor mercantil. O capitão Ernesto Vasconcellos concordou com o fim do documento e sugeriu a criação de um bilhete de identidade de caráter voluntário. O conselheiro Calvet de Magalhães argumentou que não se justificavam as dificuldades burocráticas impostas à aquisição do passaporte e alegou que as medidas da polícia preventiva não dependiam do documento. Para Calvet de Magalhães, as atividades da PEREC ficariam asseguradas se as agências de transporte remetessem obrigatoriamente a lista de passageiros à polícia do porto de embarque.

A afirmação foi refutada por Manuel de Mascarenhas Gaivão, que considerou “a abolição pura e simples dos passaportes um ato grave por se prender com a questão da emigração, de alta importância para o país”¹⁸⁷. O comissário da PEREC foi voto vencido e Francisco Joaquim Ferreira do Amaral afirmou que a comissão “se manifestava pela

¹⁸⁷ Ata da sessão de instalação da comissão nomeada por portaria de 14 de julho para estudar a questão dos passaportes, 22 de julho de 1905. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., livro 55, mc. 5409, proc. 269.

abolição dos passaportes, restando, contudo, a necessidade de harmonizar este pensamento com as exigências do recrutamento, de polícia e da questão fiscal”¹⁸⁸.

Não é estranho que Gaivão tenha sido a voz divergente da comissão. A extinção dos passaportes confirmaria a pouca utilidade do documento em virtude da baixa eficácia da PEREC. Além disso, caso o comissário defendesse o fim dos passaportes, estaria, na prática, a concordar com a extinção da sua função. Porém, pelo que se pode apreender a partir das atas, Gaivão foi comedido na sua argumentação e evitou confrontar os demais participantes ou defender suas opiniões, possivelmente por saber que seria voto vencido e que poderia encaminhar posteriormente um parecer próprio ao ministro do Reino.

Ainda assim, o comissário não ficou indiferente quando o presidente da ACL defendeu o fim dos passaportes marítimos com o argumento de que não eram exigidos nas saídas por via terrestre, sendo indiferente qualquer disposição sobre o assunto. A afirmação questionava a eficácia da polícia a cargo de Gaivão, que corrigiu Schröeter e esclareceu que os passaportes por via terrestre eram exigidos quando do “conhecimento de atos de emigração clandestina ou da fuga de criminosos”¹⁸⁹, razão pela qual o documento era imprescindível para rastrear “pessoas suspeitas”.

Quanto à emigração, Gaivão não foi o único a se preocupar com os eventuais problemas decorrentes da abolição dos passaportes. O deputado conde de Penha Garcia também se lembrou da “necessidade de resolver conjuntamente as dificuldades provenientes da emigração”¹⁹⁰. No papel de secretário da comissão, Penha Garcia propôs que as discussões partissem de um questionário por ele elaborado com o objetivo de se conhecer a opinião de todos os membros acerca de temas como emigração e recrutamento. As perguntas elaboradas por Penha Garcia e as respostas dadas pelos demais podem ser observadas na tabela nº 6.2¹⁹¹.

¹⁸⁸ Ata da sessão de instalação da comissão nomeada por portaria de 14 de julho para estudar a questão dos passaportes, 22 de julho de 1905. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., livro 55, mç. 5409, proc. 269.

¹⁸⁹ Ata da terceira sessão da comissão nomeada por portaria de 14 de julho para estudar a questão dos passaportes, 27 de julho de 1905. Loc. Cit.

¹⁹⁰ Idem.

¹⁹¹ O quadro traz as respostas de todos os presentes. Conforme já mencionado, o presidente da ACP, Conselheiro Pedro Maria da Fonseca Araújo só participou da primeira reunião e abandonou a comissão por não concordar com os termos da discussão.

TABELA 6.2. RESPOSTAS AO QUESTIONÁRIO ELABORADO PELO CONDE DE PENHA GARCIA

	CONS. SCHRÖETER	ERNESTO DE VASCONCELOS	FERREIRA DO AMARAL	CALVET DE MAGALHÃES	MAJOR VIANNA	MANUEL GAIVÃO	PENHA GARCIA
1. O Estado deve favorecer ou contrariar a emigração?	Não. Instruir e proteger os emigrantes	Não. Instruir e proteger os emigrantes	Não. Instruir e proteger os emigrantes	Não. Instruir e proteger os emigrantes	Não. Instruir e proteger os emigrantes	Proteger os emigrantes e regular a emigração.	Orientar e proteger os emigrantes Contrariar mais que favorecer.
2. O Estado deve se alhear da emigração?	Não.	Não.	Não.	Não.	Não.	Não.	Não.
3. A abolição dos passaportes facilita a emigração?	Indiferente	De forma moderada.	Indiferente	De forma moderada.	De forma moderada.	De forma moderada.	De forma moderada.
4. Que documento poderia proteger os nacionais no exterior?	Bilhete de identidade. Obrigatório o a analfabetos e menores desacompanhados.	Bilhete de identidade. Obrigatório o a menores e analfabetos	Bilhete de identidade. Obrigatório o a menores e analfabetos	Bilhete de identidade. Obrigatório o a menores e analfabetos	Bilhete de identidade. Obrigatório o a menores e analfabetos	Bilhete de identidade. Obrigatório o a menores e analfabetos	Bilhete de identidade. Obrigatório o a menores e analfabetos
5. O fim dos passaportes impede a fiscalização do recrutamento?	Sim.	Sim.	Sim.	Sim.	Sim.	Sim.	Sim.
6. Os nacionais deveriam apresentar certidão de remissão ou licença militar para sair do reino?	---	---	---	---	Sim. Mancebos de 14 a 21 anos: licença concedida mediante fiança de 50\$000 réis.	---	---

Fonte: Ata da segunda sessão da comissão nomeada por portaria de 14 de julho para estudar a questão dos passaportes, 25 de julho de 1905. ANTT/Ministério do Reino/DGAPC – 3ª Rep., livro 55, mç. 5409, proc. 269.

Como se pode observar, nas respostas diretas e objetivas às perguntas do questionário, não houve grandes divergências entre Mascarenhas Gaivão e os demais, de tal modo que, finda a discussão sobre as questões relativas à emigração, foi possível à comissão chegar ao seguinte consenso sobre o assunto:

Em matéria de emigração, a intervenção do Estado deve exercer-se não reprimindo nem provocando a saída dos emigrantes, mas sim assumindo funções tutelares, fiscalizando os contratos de emigração e o funcionamento e instalação das agências e sobretudo elucidando e esclarecendo os emigrantes¹⁹².

A necessidade de intervenção estatal na emigração, especialmente como forma de tutelar os emigrantes, seguia sendo uma verdade indiscutível, mesmo entre aqueles que defendiam a liberdade de circulação. O emigrante, proveniente de camadas sociais menos favorecidas, seguia sendo visto como um indivíduo pouco esclarecido, incapaz de decidir sobre seu futuro.

Outro problema contemplado pelo questionário elaborado por Penha Garcia, como se observa no quadro nº 7.1, foi a questão do recrutamento militar. A principal autoridade na matéria era o Major Vianna que, na posição de representante do MG, expôs que o fundo das remissões a dinheiro estava sendo utilizado para custear “uma grande encomenda de material de guerra”¹⁹³, razão pela qual não se podia abrir mão daquela receita. Ainda sobre o assunto, o capitão Ernesto de Vasconcellos, na linha da proposta da ACLL, defendeu facilitar-se “aos portugueses que se encontra[va]m no estrangeiro os meios de regularizarem a sua situação sob esse ponto de vista”¹⁹⁴.

A questão fiscal foi discutida pela comissão, pois a extinção dos passaportes significaria a perda de uma fonte de receita. Segundo os dados levantados pelo conde de Penha Garcia, as receitas provenientes de passaportes somavam 150:000\$000 réis. Deste montante, 80:000\$000 provinham do pagamento de emolumentos e os 70:000\$000 restantes advinham da cobrança dos selos. Desse valor, 69:500\$000 eram distribuídos conforme a tabela nº 6.3 e o restante, encaminhado ao tesouro.

¹⁹² Ata da segunda sessão da comissão nomeada por portaria de 14 de julho para estudar a questão dos passaportes, 25 de julho de 1905. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., livro 55, mç. 5409, proc. 269.

¹⁹³ Ata da sessão de instalação da comissão nomeada por portaria de 14 de julho para estudar a questão dos passaportes, 22 de julho de 1905. Loc. Cit.

¹⁹⁴ Ata da sessão de instalação da comissão nomeada por portaria de 14 de julho para estudar a questão dos passaportes, 22 de julho de 1905. Loc. Cit.

TABELA Nº 6.3. DESTINO DAS RECEITAS DE PASSAPORTE - 1905

DESTINO	RECEITA
Empregados dos governos civis	25:000\$000
PEREC	12:000\$000
Estabelecimentos de beneficência	15:000\$000
Fundo de alienados	17:500\$000
Total	69:500\$000

Fonte: Ata da terceira sessão da comissão nomeada por portaria de 14 de julho para estudar a questão dos passaportes, 27 de julho de 1905. ANTT/Ministério do Reino/DGAPC – 3ª Rep., livro 55, mç. 5409, proc. 269.

Refletindo sobre quais dessas despesas deveriam ser mantidas, todos os membros da comissão foram favoráveis ao pagamento das bonificações aos funcionários dos governos civis. Quando passaram a analisar a verba da PEREC, Gaivão afirmou que “suprimidas as receitas dos passaportes se deve suprimir a verba da despesa”¹⁹⁵. Os demais participantes lembraram que já havia sido acordada a relevância da intervenção estatal na emigração, de modo que seria necessário manter um serviço capaz de assegurar os devidos esclarecimentos aos emigrantes. Por isso, concordaram em não abolir as despesas destinadas à PEREC. A comissão consentiu, igualmente, no custeamento dos estabelecimentos de beneficência e do fundo de alienados. Restava, portanto, saber como cobrir o déficit de 150:000\$000 réis.

Algumas possibilidades foram aventadas. O presidente da ACL lembrou a proposta que já havia feito, de se cobrar um imposto progressivo sobre as passagens por via marítima. O conde de Penha Garcia avaliou que tal cobrança poderia tornar menos vantajoso o embarque pelos portos nacionais e incentivar as saídas pela Espanha, razão pela qual poderia ser cobrado também um imposto sobre as passagens terrestres para a travessia da fronteira. Calvet de Magalhães, por sua vez, considerou tal imposto desaconselhável num momento em que se buscava “estabelecer o trânsito para a América do Sul”¹⁹⁶ pelos portos lusitanos. O comissário da PEREC observou que a regulamentação efetiva das agências de emigração poderia gerar uma receita de aproximadamente 10:000\$000 réis. Por fim, todos os presentes concordaram (de forma um tanto otimista) que a abolição dos passaportes atrairia muitos viajantes ao país, o que

¹⁹⁵ Ata da terceira sessão da comissão nomeada por portaria de 14 de julho para estudar a questão dos passaportes, 27 de julho de 1905. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., livro 55, mç. 5409, proc. 269.

¹⁹⁶ Ata da quarta sessão da comissão nomeada por portaria de 14 de julho para estudar a questão dos passaportes, 28 de julho de 1905. Loc. Cit.

por si só já aumentaria a receita do Estado¹⁹⁷. A possibilidade de os mancebos efetuarem o pagamento das remissões nos consulados também geraria uma renda considerável. Além disso, seriam ainda cobrados emolumentos pela emissão dos bilhetes de identidade, que foram também alvo do debate.

Sobre esses documentos, a comissão decidiu que deveriam ser facultativos. A obrigatoriedade recairia, apenas, sobre menores e analfabetos, como forma de assegurar a ação tutelar do Estado. Aos olhos dos membros da comissão, a facilidade em obter os bilhetes de identidade seria um incentivo para que todos os cidadãos os requisitassem. Ao contrário dos passaportes, os bilhetes poderiam ser concedidos pelos administradores dos concelhos pela quantia de 1\$000 réis, deveriam ser entregues em até 24 horas e teriam validade de cinco anos, além de ser dispensável a apresentação de certificado de registro criminal. Nas atas não estão registrados quaisquer comentários por parte de Mascarenhas Gaivão sobre o assunto – muito embora, no seu parecer individual, tenha se mostrado contrário à não obrigatoriedade do documento.

Finalmente, falta mencionar o tópico menos polêmico debatido na comissão: o fim de quaisquer exigências na saída de nacionais para os territórios coloniais portugueses. Na ata da reunião do dia 28 de julho lê-se que: “a comissão por unanimidade entendeu que, sendo o território colonial equiparado ao nacional, devia ser permitida sem o menor embaraço a saída para as colônias, não havendo lugar para nenhuma exigência documental”¹⁹⁸. A questão já havia sido abordada em ofício remetido pelo ministro da Marinha e Ultramar ao MR, no qual o remetente ponderava que, tendo sido já “regulada a questão do serviço militar dos que emigra[va]m para as colônias, tais documentos [os passaportes] deixaram de ser precisos”, de modo que poderiam ser extintos ou substituídos por “simples guias passadas pelos governos civis”¹⁹⁹.

Do que ficou dito até aqui, pode-se afirmar que, por maioria, a comissão concordou em abolir os passaportes, estabelecer bilhetes de identidades obrigatórios a menores e analfabetos, manter as despesas cobertas pelos emolumentos e selos dos

¹⁹⁷ Cabe observar que não eram exigidos passaportes a estrangeiros que ingressavam ou saíam do reino, razão pela qual se discutia naquele momento apenas a abolição dos passaportes a nacionais. No entanto, a expectativa otimista dos membros da comissão era que com mais portugueses podendo viajar, mais navios fossem atraídos ao porto de Lisboa. Assim, um maior número de estrangeiros provenientes de outros países europeus dirigir-se-ia a Portugal para embarcar rumo à América do Sul.

¹⁹⁸ Ata da quarta sessão da comissão nomeada por portaria de 14 de julho para estudar a questão dos passaportes, 28 de julho de 1905. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., livro. 55, mc. 5409, proc. 269.

¹⁹⁹ Manuel António Moreira Jr, ministro da Marinha e Ultramar. Ofício encaminhado a António Augusto Pereira de Miranda, ministro do Reino. Lisboa, 13.02.1905. Loc. Cit.

passaportes, assegurar a tutela estatal aos emigrantes e possibilitar aos portugueses radicados no exterior o pagamento da remissão ao serviço militar nos consulados.

Concluídos os trabalhos, coube ao presidente da comissão, Francisco Joaquim Ferreira do Amaral, entregar o parecer e as atas das reuniões a Artur Fevereiro. Anos depois, quando finalmente se discutia a questão dos passaportes na CPR, Ferreira do Amaral declarou que, no exato momento em que entregara os documentos, soube que as propostas feitas pela comissão não haviam agradado.

Devo dizer que a diferença entre o que propusemos e o que o projeto define²⁰⁰, as previ logo, pela cara do Sr. diretor geral do Ministério do Reino ao receber das minhas mãos o trabalho da comissão. Compreendi, então, que as várias ideias eram consideradas um ato revolucionário que deveria talvez até ser punido [...].

Os regulamentos da lei para que propúnhamos as bases deviam, segundo o nosso conselho, ser feitos no sentido mais liberal, o que no filtro rigoroso dos ideais burocráticos restritivos, não estava, como era de prever, destinado a ter acolhimento e simpatia que nos desse a menor esperança de podermos ser atendidos. Os fatos confirmam as minhas suspeitas. Não quero, mesmo não sei, reproduzir aqui a fisionomia do meu amigo, o Sr. conselheiro Fevereiro quando eu lhe apresentei o relatório da comissão!²⁰¹

Mas o que havia de ‘revolucionário’ no parecer e no projeto de lei redigidos pelo secretário da comissão, o deputado conde de Penha Garcia?

Logo na introdução do parecer, o conde de Penha Garcia, utilizando da autoridade que lhe fora investida, ponderou que “dentro destas linhas gerais que constituem as conclusões do trabalho da comissão”²⁰², emitia opiniões próprias respeitando a orientação geral adotada coletivamente²⁰³. Pela apresentação e análise do documento é possível perceber que a comissão decidira criar uma realidade de absoluta liberdade de circulação, da qual estaria ausente o poder estatal de identificar e categorizar (alguns de) seus

²⁰⁰ O par do reino referia-se ao projeto de alteração da lei dos passaportes apresentado pelo governo de João Franco ao Parlamento em outubro de 1906, reformulado pela comissão de administração pública da CD e finalmente aprovado em fevereiro de 1907 pela CD. Em março, a CPR discutia o parecer nº 33, sobre a proposta de lei. O projeto do governo, as modificações elaboradas pelos deputados e o debate que desencadeou serão detalhadamente analisados mais adiante.

²⁰¹ Francisco Joaquim Ferreira do Amaral. Intervenção na CPR. *DCPR*, nº 44, 20.03.1907, p. 432.

²⁰² Relatório dos trabalhos da comissão nomeada pela portaria de 14 de julho de 1905 para estudar as reclamações sobre o regime dos passaportes, julho de 1905, p. 1. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., livro 55, mç. 5409, proc. 269.

²⁰³ Vale notar que, no último encontro da comissão, o parecer foi lido, aprovado e assinado por todos os participantes.

cidadãos. Para conquistar esse novo regime, era fundamental que o parecer convencesse o governo da ineficácia dos passaportes.

Assim, Garcia refletiu sobre a legislação vigente, considerada “antiquada”, e questionou os critérios que a orientavam. Segundo o relator, na base das leis relativas aos passaportes estava “a desconfiança sistemática e a criminalidade pré-estabelecida”, de modo que “todo aquele que quisesse sair do reino, ou nele entrar, devia provar primeiramente que não era um criminoso”²⁰⁴. Tal prova exigia “formalidades dispendiosas em tempo e dinheiro”²⁰⁵. Por isso, observara-se o alvoroço contrário aos passaportes. A tarefa da comissão era dar resposta a esse clamor, estabelecendo “um novo critério jurídico” que desse “inteira satisfação às exigências da atual organização social, administrativa e econômica [de Portugal]”²⁰⁶.

Ainda questionando os princípios orientadores da legislação portuguesa na matéria, o relator ponderou que se “uma das primeiras funções do Estado é garantir a integridade nacional e a segurança pública”, tal atribuição deveria “respeitar quanto possível a liberdade individual”. Ou seja, a preservação da liberdade dos indivíduos estava acima do dever estatal de proteger a segurança da população.

O relator, lembrando que as restrições à livre circulação eram características do regime das Ordenações e de uma época em que não havia liberdade para entrar, sair ou transitar pelo reino, argumentou que um novo período fora inaugurado com a lei de 31 de janeiro de 1863, com a consagração da liberdade de circulação pelo interior do reino e ilhas adjacentes. Três fatores, porém, teriam subsistido como justificativas à manutenção da obrigatoriedade do passaporte à entrada e saída do reino: “o receio da emigração demasiada”, os “deveres militares” e “as necessidades da fiscalização policial”²⁰⁷.

No entanto, de acordo com o relator, a comissão constatara que paralelamente ao regime legal, havia um regime ‘de fato’, pelo qual raramente se exigia a apresentação de passaportes terrestres e, não raras vezes, contrariando as leis vigentes, acontecia de se exigirem passaportes aos estrangeiros que deixavam o país pela via marítima, mas não aos nacionais. Em outras palavras, a comissão teria percebido tanto os limites à fiscalização da raia seca, quanto a impossibilidade de se distinguir objetivamente o

²⁰⁴ Relatório dos trabalhos da comissão nomeada pela portaria de 14 de julho de 1905 para estudar as reclamações sobre o regime dos passaportes, julho de 1905, p. 2. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., livro 55, mç. 5409, proc. 269.

²⁰⁵ Idem, ibidem.

²⁰⁶ Idem, ibidem.

²⁰⁷ Idem, ibidem.

nacional do estrangeiro. Garcia analisou, então, esse regime ‘de fato’ para avaliar a eficácia real do passaporte obrigatório.

No âmbito da fiscalização policial, a obrigatoriedade do passaporte mostrara-se ineficaz, pois “os criminosos ou se evadem em condições de não necessitarem de passaporte, ou o obtêm por meio de documentos falsos”²⁰⁸. Quanto à garantia do cumprimento do serviço militar, a exigência do passaporte estava longe de evitar a evasão de mancebos, de modo que um documento comprovativo de que o viajante estava em dia com o serviço militar teria a mesma eficácia. Por fim, com relação ao fenômeno emigratório, o relator reconheceu ser “necessário e conveniente”²⁰⁹ que o emigrante portasse um documento comprobatório da sua identidade, como forma de ficar assegurada a ação tutelar do Estado. No entanto, a seu ver, nem as dificuldades à obtenção dos passaportes e nem o alto valor cobrado do “pobre emigrante”²¹⁰ impediam a emigração, que seguia clandestinamente. Desse modo, concluiu que “nem a regulamentação estreita e apertada dos passaportes, nem a sua exigência obrigatória, apoiada por pesadas sanções, conseguem afinal o que tiveram em vista”²¹¹. Por fim, arrematou: “[Os passaportes] não impedem a saída e fuga de criminosos. Não evitam a saída de grande número de refratários. Não põem travão suficiente à emigração clandestina”²¹².

Depois de colocar em causa o sistema adotado, o parecer passou a “indicar rapidamente o critério jurídico” de plena liberdade, pelo qual a comissão acreditava que dever-se-ia basear o novo regime. De forma assertiva, o conde declinou que, baseando-se “no espírito da nossa legislação constitucional, nas regras liberais por que regulamos a condição dos estrangeiros no nosso país, nas exigências da civilização moderna, na relativa facilidade de exercer a ação policial sem generalizações inúteis”, a comissão entendeu que “a exigência obrigatória do passaporte quer a estrangeiros, quer a nacionais, quer na entrada, quer na saída do reino, deve ser abolida”²¹³. Os únicos excluídos do princípio liberal que se pretendia adotar, seriam os menores e analfabetos, obrigados a portar o bilhete de identidade.

²⁰⁸ Relatório dos trabalhos da comissão nomeada pela portaria de 14 de julho de 1905 para estudar as reclamações sobre o regime dos passaportes, julho de 1905, p. 6. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., livro 55, mç. 5409, proc. 269.

²⁰⁹ Idem, p. 8.

²¹⁰ Idem, ibidem.

²¹¹ Idem, p. 8.

²¹² Idem, ibidem.

²¹³ Idem, p. 9.

O princípio da livre circulação foi explicitado no artigo 1º do projeto de lei apresentado juntamente com o parecer. Esse artigo garantia ser “livre a entrada e saída do reino, quer aos nacionais, quer aos estrangeiros, sem a exigência de passaporte”²¹⁴ e apenas sujeitava à intervenção policial, nos termos da lei, aqueles que tivessem praticado delitos. A comissão invertia, assim, o ônus da prova: não caberia mais aos indivíduos provarem que estavam livres de crimes para sair do país, mas às forças de polícia provarem a culpa e impedirem o embarque dos acusados.

Pelo artigo 2º do projeto de lei, todos os portugueses até a idade de 35 anos que quisessem sair do reino precisariam apresentar, quando solicitados pelos funcionários policiais, o documento comprobatório de que estavam em dia com as exigências do serviço militar. Ainda com relação às obrigações militares, o artigo 3º do projeto determinava que os mancebos de 14 a 21 anos ficavam obrigados ao pagamento de 50\$000 réis pela licença para deixarem o país. O artigo 4º previa a possibilidade de “remissão do serviço militar aos portugueses ausentes do reino há mais de três meses”²¹⁵ a contar da data em que dever-se-iam apresentar à inspeção.

O artigo 5º determinava os casos de obrigatoriedade de obtenção do bilhete de identidade e estabelecia que, no caso dos menores de idade, o documento deveria mencionar a satisfação das exigências da lei militares e a concessão da autorização paternal. No caso dos analfabetos, a obrigatoriedade garantiria a proteção de que careciam “em razão da sua ignorância”. Sem atribuir qualquer importância à repressão da emigração ilegal, o parecer antecipava uma transformação nos serviços de emigração que deveriam proteger os emigrantes “desde a saída [...] até a chegada e durante a residência em países estrangeiros”²¹⁶.

Para efeitos de investigação policial, o artigo 6º do projeto previa que as agências de navegação remeteriam às autoridades competentes uma “lista dos passageiros com a indicação do nome, idade, naturalidade, estado, profissão e porto de destino”²¹⁷. Essas listas indicariam os analfabetos, identificados pelas agências no momento da compra da

²¹⁴ Artigo 1º das Bases para a regulamentação da fiscalização policial nas entradas e saídas do reino. Relatório dos trabalhos da comissão nomeada pela portaria de 14 de julho de 1905 para estudar as reclamações sobre o regime dos passaportes, julho de 1905, p. 13. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., livro 55, mç. 5409, proc. 269.

²¹⁵ Artigo 4º das Bases para a regulamentação da fiscalização... p. 13. Loc. Cit.

²¹⁶ Relatório dos trabalhos da comissão nomeada pela portaria de 14 de julho de 1905 para estudar as reclamações sobre o regime dos passaportes, julho de 1905, p. 10. Loc. Cit.

²¹⁷ Artigo 6º das Bases para a regulamentação da fiscalização... p. 13. Loc. Cit.

passagem. Assim, na nova ordem que a comissão esperava criar, o Estado não seria detentor do monopólio do poder de identificar e categorizar seus próprios cidadãos.

Por fim, o parecer tentou apresentar soluções ao déficit fiscal. Em primeiro lugar, segundo o relator, os bilhetes de identidade, que pelo artigo 10º do projeto de lei custariam 1\$000 réis, poderiam gerar uma receita anual de 15:000\$000 a 20:000\$000 réis. Outros 15:000\$000 poderiam ser obtidos pela cobrança progressiva de impostos sobre os bilhetes de passagem, conforme proposto pelo presidente da ACL. A efetiva regulamentação das agências de emigração poderia garantir cerca de 10:000\$000 réis. Essas fontes de renda juntas seriam, contudo, insuficientes para cobrir o déficit decorrente do fim do regime dos passaportes. Nenhuma outra alternativa foi aventada pela comissão.

Os artigos 7º a 14º foram dedicados aos bilhetes de identidade, que possibilitariam as investigações policiais na fronteira e assegurariam a devida proteção aos súditos portugueses no exterior. Evidentemente, há aqui uma contradição. Como nem todos os cidadãos seriam obrigados a obter o documento para deixar o país, as investigações só seriam possíveis se os criminosos portassem, voluntariamente, o bilhete de identidade, o que certamente não aconteceria. A comissão não apresentou qualquer solução a esse problema. Os demais artigos atribuíram a concessão dos documentos à administração dos concelhos, estabeleceram que, para os analfabetos, a assinatura do portador seria substituída pela impressão digital do polegar e determinaram que os documentos deveriam ser emitidos em até 24 horas e renovados a cada cinco anos.

Antes de abordar as reações às propostas da comissão, alguns aspectos das ideias consideradas ‘revolucionárias’, precisam ser melhor examinados. O primeiro deles é que se os bilhetes de identidade foram a alternativa sugerida para viabilizar a abolição dos passaportes, os novos documentos não seriam uma mera substituição dos antigos. A obtenção do passaporte significava que o impetrante conseguira provar estar livre de crimes, em dia com as leis militares e, caso fosse emigrante, que viajava por sua conta ou com as devidas garantias contratuais. Já os bilhetes de identidade serviam para identificar seus portadores tanto no momento da saída do território nacional, quanto em outros países, e sua obtenção não dependia da apresentação de outros documentos, como contrato de trabalho ou recibo de pagamento de passagem.

Outra diferença crucial prende-se ao monopólio do poder de identificar e categorizar os indivíduos. Enquanto pelo regime de passaportes então vigente o Estado era entendido como detentor desse monopólio, pelo regime proposto, a identificação daqueles cidadãos obrigados a portar um bilhete de identidade ficava a cargo de empresas

privadas – as principais interessadas na saída do maior número de indivíduos. Além disso, a ação do Estado só poderia se exercer sobre menores e analfabetos, todo o restante da população estaria livre da rede estatal.

Nem tudo, contudo, era novidade ou representava uma ‘revolução’. A proposta da comissão mantinha e aprofundava a existência de diferentes níveis de cidadania, conforme a ordem liberal estabelecida pela Carta de 1826, em que uns eram mais cidadãos que outros. Assim, apesar de defender a flexibilização universal das exigências à obtenção do bilhete de identidade, estes seriam facultativos para as camadas letradas da sociedade e obrigatórios para os analfabetos, tidos como tão incapazes de decidir por si próprios quanto os menores de idade. Se esses últimos dependiam de uma autorização parental para deixar o país, aqueles ficavam dependentes do consentimento das autoridades estatais. Ou seja, ainda que os novos documentos fossem mais fáceis de adquirir, a criação de regras distintas assegurava para poucos o princípio de livre circulação que orientara a proposta. O emigrante analfabeto, se não era mais o ‘escravo branco’, não se desvencilhara de ser visto como o incauto que demandava cuidados especiais do Estado.

A existência de diferentes classes de cidadãos não causou discórdia entre os membros da comissão. As principais discordâncias vieram da tentativa de retirar do Estado o monopólio do poder de identificar e categorizar os indivíduos. É o caso do parecer individual redigido por Manuel de Mascarenhas Gaivão e enviado ao diretor geral da DGAPC paralelamente àquele escrito pelo conde de Penha Garcia.

Conforme já mencionado, Manuel Mascarenhas Gaivão apresentou tímidas ponderações às propostas e observações feitas pelos demais membros da comissão. Apesar de discordar de algumas colocações, o comissário da PEREC não parece ter se esforçado por fazer prevalecer seu ponto de vista – que pode ter sido propositadamente silenciado pelo secretário da comissão, responsável por redigir as atas. No entanto, o comissário elaborou um parecer próprio acerca dos tópicos debatidos e das propostas apresentadas ao governo.

Antes de analisá-lo, importa ressaltar que o fato de as ponderações de Mascarenhas Gaivão não terem sido consideradas pela comissão, mas terem encontrado espaço num parecer paralelo, posteriormente encaminhado, evidencia que os objetivos a serem alcançados com a formação de um grupo para estudar o assunto dos passaportes não foram atingidos. Recapitulando Bourdieu, o parecer final da comissão deveria parecer ser uma verdade desprovida de pontos de vista relativos e específicos, razão pela qual não fazia sentido que outro parecer fosse remetido ao MR.

Em seu parecer, Mascarenhas Gaivão reforçou que as divergências com relação à opinião do restante da comissão se deviam ao seu “caráter especial de empregado deste ministério [do Reino]” e à “natureza das funções públicas”²¹⁸ a ele confiadas. O comissário apontou o aspecto em que estava de acordo com os colegas de comissão: também para ele, não era conveniente colocar sob a mesma regra indivíduos em situações inteiramente diversas.

A seu ver, a “massa de indivíduos” sujeitos à lei de passaportes deveria ser assim discriminada:

1. nacionais que vão temporariamente ao estrangeiro para tratar de negócios, para tratar da saúde, para viagens de recreio, para estudos e etc;
2. os nacionais que residem no estrangeiro e vêm ao país em viagem temporária;
3. os emigrantes propriamente ditos, que vão procurar no estrangeiro um campo de atuação para a sua atividade²¹⁹.

Para Gaivão, era intolerável a exigência de passaporte a um negociante estabelecido em Lisboa que precisava se ausentar do país por pouco tempo. No entanto, seria justo e natural exigir o passaporte de um emigrante, como forma de assegurar o cumprimento de seus deveres para com o país. Para o comissário, tal exigência seria vantajosa para o próprio indivíduo que emigra, ainda que reconhecesse ser elevado o custo cobrado por um documento voltado a garantir a proteção de miseráveis.

Ou seja, Gaivão não questionava a existência de diferentes níveis de cidadania, mas criticava a principal recomendação da comissão: a criação de bilhetes de identidade facultativos, obrigatórios apenas para menores e analfabetos. A seu ver, sem ser compulsório a todos os indivíduos, seria inexequível a exigência do documento aos analfabetos, pois não haveria meio de os reconhecer.

Interessa aqui observar que Gaivão sequer menciona a solução oferecida no projeto de lei redigido pelo relator da comissão, pelo qual caberia às agências de navegação identificar os analfabetos. Não surpreende que, aos olhos de um funcionário encarregado de reprimir a emigração clandestina e combater agentes que incentivavam a clandestinidade, o relaxamento do poder do Estado em identificar e categorizar os cidadãos não se apresentasse como viável. Além disso, para o comissário, a ausência de um documento de identificação tornaria inútil a apresentação da licença concedida pelas autoridades militares aos menores de 35 anos que desejassem sair do território português,

²¹⁸ Manuel Mascarenhas Gaivão, comissário da PEREC. Parecer encaminhado a Artur Fevereiro, diretor geral da DGAPC. Lisboa, 16.08.1905. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., livro 55, mc. 5409, proc. 269.

²¹⁹ Idem.

pois da mesma forma que era comum o uso de passaportes de terceiros, seria tão ou mais fácil viajar em posse da licença concedida a outrem.

Assim, na posição de chefe de uma polícia que há nove anos investigava as estratégias utilizadas por aqueles que intentavam emigrar à margem da legislação em vigor, Gaivão defendia ser “indispensável que a saída do reino de qualquer nacional”²²⁰ fosse feita mediante a apresentação de um bilhete de identidade. Do contrário, seria “impossível fiscalizar a emigração e evitar a saída de criminosos, refratários e etc”²²¹. Por isso, se substituído o passaporte pelo bilhete de identidade de mais fácil obtenção, este não poderia ser opcional. Para o comissário da PEREC, a liberdade de circulação não poderia ser feita às custas da função do Estado de bem identificar os cidadãos – contrariamente ao que defendera Penha Garcia.

O comissário da PEREC prosseguiu defendendo a regulamentação do fenômeno emigratório sem abordar especificamente os emigrantes analfabetos, argumentando que nem mesmo os países mais liberais abriam mão de regular a emigração. Em seu parecer, o comissário alegou que a Inglaterra, “defendendo-se contra a imigração inconveniente nas suas colônias”²²², não deixava que para elas se dirigissem ingleses que não satisfizessem determinadas condições “de instrução e faculdades de trabalho”²²³. O governo italiano não se abstinha de proibir a emigração “a quem considera[sse] prejudicial ou arriscada, reservando-se até mesmo o direito de a proibir em absoluto para determinados pontos e em determinadas condições”²²⁴.

Por fim, ainda se inspirando no exemplo da Itália²²⁵, Mascarenhas Gaivão aproveitou a oportunidade para defender a necessidade de serem reforçados os

²²⁰ Manuel Mascarenhas Gaivão, comissário da PEREC. Parecer encaminhado a Artur Fevereiro, diretor geral da DGAPC. Lisboa, 16.08.1905. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., livro 55, mc. 5409, proc. 269.

²²¹ Idem.

²²² Idem.

²²³ Idem

²²⁴ Idem.

²²⁵ O exemplo italiano foi muitas vezes mencionado durante a discussão acerca da abolição dos passaportes e da forma de se assegurar a tutela do Estado aos emigrantes. Tida como exemplar por muitos dos que interviram no debate, a lei nº 23 de 31 de janeiro de 1901 aprovada pelos parlamentares italianos, impôs, de acordo com Paulo César Gonçalves, “uma série de medidas para propiciar uma ‘corrente assistencial’ ao emigrante: estabelecimento de comissões nas regiões de emigração; escolta dos emigrantes até os portos de embarque (Gênova, Nápoles e Palermo), onde havia escritório de proteção e colocação; obrigatoriedade de um inspetor médico em cada vapor; vigilância dos cônsules e embaixadores italianos e a construção de alojamentos em Nápoles e Gênova”. Além disso, a lei definiu “requisitos técnicos obrigatórios quanto à velocidade mínima dos vapores, ao espaço destinado a cada passageiro e ao transporte de bagagens”, criou o Comissariado Geral da Emigração, subordinado ao Ministério do Exterior, “com a função de concentrar toda assistência ao emigrante e fiscalizar as etapas da emigração”. Foi, ainda, instituído um fundo para “financiar as despesas dos serviços de emigração com o dinheiro proveniente da taxa de patente dos vetores e da taxa de emigração por cada passageiro embarcado para o ultramar”. GONÇALVES, Paulo Cesar.

mecanismos de proteção dos emigrantes. Lembrando que há nove anos lidava com todos os que interviam na emigração, “desde o engajador ganancioso, até o emigrante que regressa vencido do clima e do trabalho, desfeitas as ilusões”²²⁶, afirmou que ficara claro “o desleixo e abandono” a que os emigrantes eram relegados pelas autoridades consulares, tendo que enfrentar a “concorrência constante de emigrantes de outros países, sempre amparados e protegidos pelas autoridades de seus países”²²⁷.

Aos portugueses cabiam “os trabalhos agrícolas e braçais sob um clima mortífero”²²⁸. As famílias ficavam abandonadas “por este país fora”, pois “o chefe um dia partiu, explorado e iludido pelo engajador”²²⁹. Ao recuperar uma visão menos otimista da emigração, o comissário esperava sensibilizar o ministro do Reino para a importância de todos os emigrantes portarem documentos de identidade como forma de assegurar a proteção dos mesmos em países estrangeiros.

O cônsul de Portugal no Rio de Janeiro, João Joaquim Salgado, partilhava da mesma opinião. Tendo tido conhecimento das discussões acerca da abolição de passaportes, Salgado enviou um ofício ao ministro dos Negócios Estrangeiros expondo sua posição sobre o assunto. Nas palavras do cônsul: “no que respeita aos portugueses que se destinam ao Brasil, é indispensável que se apresente um documento que prove sua identidade”, pois, do contrário, seria “burlada a intervenção em matéria de arrecadação de espólios dada a tendência que hoje existe no Brasil de se considerarem brasileiros todos os indivíduos residentes no país”²³⁰.

Não foram apenas Gaivão e Salgado que se posicionaram na tentativa de evitar que o governo adotasse as medidas propostas pela comissão. A campanha contrária aos passaportes gerou alarde entre os funcionários dos governos civis que, uma vez mais, se organizaram para lembrar aos seus superiores que auferiam baixos salários, os quais eram complementados com parte da renda proveniente dos emolumentos daqueles documentos. Por isso, os funcionários dos governos civis de Angra do Heroísmo e do Porto²³¹ oficializaram seus receios em representações ao ministro do Reino. Na representação

Mercadores de braços: riqueza e acumulação na organização da emigração europeia para o Novo Mundo. São Paulo: Alameda, 2012, p. 69.

²²⁶ Manuel Mascarenhas Gaivão, comissário da PEREC. Parecer encaminhado a Artur Fevereiro, diretor geral da DGAPC. Lisboa 16.08.1905. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., livro 55, mc. 5409, proc. 269.

²²⁷ Idem.

²²⁸ Idem.

²²⁹ Idem.

²³⁰ João Joaquim Salgado, cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro. Cópia do ofício encaminhado a António Eduardo Vilaça, ministro dos Negócios Estrangeiros. Rio de Janeiro, 30.06.1905. Loc. Cit.

²³¹ Leopoldo Mourão, governador civil do Porto. Telegrama enviado a Eduardo José Coelho, ministro do Reino. Porto, s/d (1905). Loc. Cit.

assinada pelo secretário geral, pelos oficiais e amanuenses da secretaria do governo de Angra do Heroísmo lê-se que “os empregados da secretaria [...], tendo conhecimento de que se pretende abolir os passaportes para o estrangeiro, vêm” pedir que “não fiquem os suplicantes prejudicados nos seus vencimentos”²³².

Sobre o mesmo assunto, no dia 1 de agosto de 1905, Mello Freitas, funcionário do governo civil de Aveiro, escreveu uma carta com tom bastante pessoal a Artur Fevereiro (a quem se referia como condiscípulo e amigo), na qual afirmava que a abolição dos passaportes saltaria “como a onda invasora de Lisboa de 1755 por sobre os pobres empregados de alguns governos civis”²³³.

O temor dos funcionários dos governos civis, por um lado, era injustificado já que a comissão concordou que não se deveria cortar a verba a eles encaminhada apesar da abolição dos passaportes; por outro, não seria fácil encontrar fontes alternativas capazes de suprir a quantia auferida. No entanto, conforme ver-se-á a seguir, a completa abolição dos passaportes não era uma opção para o governo, que tampouco aceitaria facilmente a drástica redução do valor a ser por eles cobrado.

6.2.2 Das propostas da comissão à lei de 1907

Finalizado o trabalho da comissão, entregues os pareceres elaborados por Penha Garcia e Mascarenhas Gaivão, enviadas representações e ofícios ao ministro do Reino, cabia ao governo elaborar uma proposta de lei e encaminhá-la ao Parlamento. No entanto, ocorreram sucessivas mudanças ministeriais entre 1905 e 1906. Em agosto, quando os trabalhos da comissão foram encerrados, o ministro do Reino ainda era o progressista Eduardo José Coelho, escolhido para o cargo pelo presidente do Conselho de Ministros e líder do partido, José Luciano, que via sua maioria parlamentar reduzida. Deputados dissidentes prometeram inviabilizar o governo, que já vinha enfrentando as duras críticas do Partido Republicano, de modo que, em março de 1906, Luciano se demitiu e foi substituído pelo regenerador Hintze Ribeiro.

Dois meses depois, contudo, voltava ao poder João Franco que, em 1901, fundara seu próprio partido Regenerador-Liberal, “adepto de um tipo novo de monarquia, assaz despótica, defensora do fortalecimento do poder real, mas preocupada com questões

²³² Representação dos funcionários da secretaria do Governo Civil de Angra do Heroísmo, 14.08.1905. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., livro 55, mc. 5409, proc. 269.

²³³ Mello Freitas, funcionário do governo civil de Aveiro. Carta a Artur Fevereiro, diretor geral da DGAPC. Aveiro, 01.08.1905. Loc. Cit.

sociais e advogando a intervenção do Estado em seu favor”²³⁴. Aliado ao Partido Progressista, Franco dispôs de maioria nas duas Câmaras por alguns meses. Buscando assegurar o apoio das “classes médias e pequena burguesia urbana”²³⁵, nomeou Ernesto Diesel Schröeter, ex-presidente da ACL, como ministro da Fazenda, de modo que 600 comerciantes da capital “subscreveram uma mensagem de apoio a Franco”²³⁶.

Possivelmente buscando manter essa base de apoio, João Franco, juntamente com Schröeter, recuperou os pareceres redigidos pela comissão de 1905 e por Manuel Mascarenhas Gaivão e redigiu uma proposta de lei que alterava a legislação sobre passaportes. A análise dessa proposta permite observar se “os nomeados para a comissão tiveram força estratégica o bastante para usar a comissão e se servir de tudo o que estava implícito na missão que lhes fora conferida para fazer respeitar suas conclusões”²³⁷. Ou seja: o parecer da comissão e a participação de Ernesto Schröeter no governo tiveram força o bastante para convencer João Franco a abolir os passaportes? Teriam os comerciantes convencido o ministro a abrir mão dos mecanismos de repressão da emigração clandestina, por ele mesmo criados dez anos antes?

Como ficará claro, a proposta do governo tentou, a um só tempo, agradar os comerciantes e assegurar aos agentes estatais o controle do embarque de emigrantes. A proposta, que não seguiu ao pé da letra nem o parecer redigido pelo conde de Penha Garcia, nem aquele escrito pelo comissário da PEREC, sofreu uma alteração relevante pela comissão de administração pública da CD. Apesar das críticas sofridas no Parlamento, a maioria franquista aprovou o projeto tal como apresentado pela comissão da CD, originando a lei de 25 de abril de 1907.

As diferenças entre o projeto que resultou dos trabalhos da comissão em 1905, a proposta apresentada pelo governo em 1906, o projeto discutido na CD em fevereiro de 1907 e a lei finalmente aprovada podem ser observadas na tabela nº 6.4.

²³⁴ MARQUES, A.H. de Oliveira. *Breve História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença, 1995 (5ª ed., 2003), p. 466.

²³⁵ RAMOS, Rui. *A Segunda Fundação (1890-1926)* – vol. 6 da coleção: Mattoso, José (dir.), *História de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1994, p. 239.

²³⁶ Idem, *ibidem*.

²³⁷ BOURDIEU, Pierre, *Sur l'État – cours au Collège de France, 1989-1992*. Paris: Seuil; Raisons d’agir, 2012, p. 50. Tradução livre. No original: “[...] est-ce que les commissionnés ont assez de forces stratégiques pour se servir de la commission et de tout ce qui était tacite dans la mission qui leur a été donnée pour faire respecter les conclusions de leur commission?”.

TABELA Nº 6.4. COMPARAÇÃO ENTRE OS DIVERSOS PROJETOS E A LEI DE 25.04.1907

	PROJETO COMISSÃO 1905	PROPOSTA Nº 8-C	PROJETO Nº 2	LEI DE 25 DE ABRIL DE 1907
Necessidade de obtenção de passaportes	- Fim da obrigatoriedade. - Facultativo aos nacionais que o desejarem.	- Obrigatório para nacionais emigrantes com destino a portos estrangeiros do ultramar. - Facultativo aos demais nacionais.	- Obrigatório para nacionais emigrantes com destino a portos estrangeiros do ultramar. - Facultativo aos demais nacionais.	- Obrigatório para nacionais emigrantes com destino a portos estrangeiros do ultramar. - Facultativo aos demais nacionais.
Necessidade de obtenção de bilhete de identidade	Obrigatório para menores e analfabetos com destino ao exterior. Facultativo aos demais nacionais	---	Facultativo a qualquer nacional	Facultativo a qualquer nacional
Definição de viajante	---	Nacionais que pretendem sair do reino e que não são considerados emigrantes	Nacionais que pretendem sair do reino e que não são considerados emigrantes	Nacionais que pretendem sair do reino e que não são considerados emigrantes
Definição de emigrante	---	- Nacionais que viajam para portos estrangeiros na última classe ou equivalente dos navios empregues no transporte de colonos e emigrantes	- Nacionais que viajam para portos estrangeiros na última classe ou equivalente dos navios empregues no transporte de colonos e emigrantes	- Nacionais que viajam para portos estrangeiros na última classe ou equivalente dos navios empregues no transporte de colonos e emigrantes
Taxas pagas para obtenção do passaporte	1\$000 réis	1\$000 réis	Emigrantes: 6\$000 réis para o Estado e 1\$000 para os governos civis Demais nacionais: 2\$000 réis	Emigrantes: 6\$000 réis para o Estado e 1\$000 para os governos civis Demais nacionais: 2\$000 réis
Taxas pagas para obtenção de bilhete de identidade	1\$000 réis	---	1\$500 réis	1\$500 réis
Necessidade de obter novo passaporte para as saídas futuras	---	Não. Basta fazer visar o antigo documento pelas autoridades competentes	Não. Basta o pagamento de uma taxa única de 500 réis e apresentação do documento antigo	Não. Basta o pagamento de uma taxa única de 500 réis e apresentação do documento antigo
Período de validade do bilhete de identidade	5 anos	---	5 anos	5 anos

Valor da fiança a ser paga por mancebos entre 14 e 21 anos	50\$000 réis	75\$000 réis	75\$000 réis	75\$000 réis
Possibilidade de remissão a dinheiro do serviço militar nos consulados do exterior	Sim	Sim	Sim	Sim
Outros impostos previstos	---	Contribuição de 60:000\$000 réis anuais distribuídos pelas companhias e agências de navegação.	---	Possibilidade de aumentar o valor dos emolumentos caso não seja assegurada a contribuição paga aos empregados dos governos civis
Local para obtenção de passaporte / bilhete de identidade	Administração do concelho de domicílio do impetrante	Governos civis dos distritos de naturalidade, domicílio ou embarque dos impetrantes	Governos civis dos distritos de naturalidade, domicílio ou embarque dos impetrantes	Governos civis dos distritos de naturalidade ou domicílio dos impetrantes
Prova de identidade	---	Governos civis ou administração do concelho de domicílio do impetrante	Governos civis ou administração do concelho de domicílio do impetrante	Governos civis ou administração do concelho de domicílio do impetrante
Outras disposições	As agências de navegação ficam responsáveis por enviar à polícia dos portos uma lista dos passageiros, com indicação do nome, idade, naturalidade, estado, profissão e porto de destino	O governo fica autorizado a proibir a emigração daqueles que não satisfaçam a determinados requisitos de capacidade individual e a regularizar as condições de transporte de emigrantes	O governo fica autorizado a proibir a emigração daqueles que não satisfaçam a determinados requisitos de capacidade individual e a regularizar as condições de transporte de emigrantes	O governo fica autorizado a proibir a emigração daqueles que não satisfaçam a determinados requisitos de capacidade individual e a regularizar as condições de transporte de emigrantes

Fontes: Bases para a regulamentação da fiscalização policial nas entradas e saídas do reino. Relatório dos trabalhos da comissão nomeada pela portaria de 14 de julho de 1905 para estudar as reclamações sobre o regime dos passaportes, julho de 1905. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., livro 55, mç. 5409, proc. 269; proposta nº 8-C, DCD, nº 10, 13.10.1906, p. 24-27; Projeto nº 4, DCD, nº 26, 19.02.1907, p. 8-12; Lei de 25 de Abril de 1907, DG, nº 92, 26.04.1907.

Na sessão da CD de 15 de outubro de 1906, a proposta de lei nº 8-C foi apresentada pelo presidente do Conselho de Ministros e ministro do Reino, João Franco, e pelo ministro da Fazenda, Ernesto Driesel Schröeter. O ex-presidente da ACL, depois de realizar uma defesa ferrenha do fim dos passaportes na comissão de 1905, concordou com uma proposta que não previa a completa extinção do documento, mas que acatou as reivindicações dos comerciantes sem descartar as ponderações de Manuel Mascarenhas

Gaivão, e do cônsul geral de Portugal no Rio de Janeiro, José Joaquim Salgado, os quais reforçaram a importância das prerrogativas estatais relativas à emigração. O resultado foi o fim da exigência de passaportes a todos os nacionais, exceto aos emigrantes.

Para justificar o fim parcial dos passaportes, os ministros recuperaram muitos dos argumentos apresentados pelas associações mercantis portuguesas. Assim, João Franco e Ernesto Schröeter afirmaram que “a crescente facilidade e rapidez das comunicações e o desenvolvimento de boas e múltiplas relações entre nacionais e estrangeiros”²³⁸ haviam acentuado a necessidade das providências propostas. A seguir, procuraram esclarecer o porquê da manutenção dos passaportes para os emigrantes, argumentando que a comissão de 1905 confirmara a “convicção do governo acerca da conveniência de pôr em mais justa concordância a liberdade individual com os legítimos interesses e as obrigações indeclináveis assim do Estado como dos cidadãos”²³⁹. Nas palavras dos signatários da proposta, não seria “lícito ao Estado desinteressar-se da emigração, seja documentada ou clandestina”, pois, “isso significaria renunciar direitos que, sendo inalienáveis em razão de sua natureza e finalidade, constituem outras tantas obrigações a que este capítulo de administração pública importa por mais de um motivo”²⁴⁰.

O trecho demonstra que no início do século XX, o controle e a regulamentação da emigração seguiam sendo prerrogativas estatais. Nem o desenvolvimento de um olhar mais positivo sobre o fenômeno emigratório, sobretudo para o Brasil, nem a campanha pela liberdade de circulação lograram alterar o discurso da necessidade do monopólio estatal dos meios legítimos de emigração. Isso porque, de acordo com os ministros, “se qualquer um pode abandonar a pátria e prescindir das prerrogativas que, nesta, são inerentes à sua qualidade de cidadão, a ninguém é lícito exonerar-se, por seu mero arbítrio, das obrigações derivadas desta mesma qualidade”²⁴¹.

O passaporte deveria, por isso, ser obrigatório a todos os emigrantes como forma de possibilitar a identificação e localização dos mesmos no exterior e assegurar o cumprimento das obrigações atribuídas aos agentes consulares, tais como a arrecadação dos espólios dos portugueses residentes fora do território português. Interessa observar que o exemplo utilizado foi retirado do ofício encaminhado pelo cônsul de Portugal no Rio de Janeiro, o que evidencia que o ministro considerou as ponderações de Salgado.

²³⁸ Justificativa da proposta de lei nº 8-C, *DCD*, nº 10, 13.10.1906, p. 24.

²³⁹ *Idem*, *ibidem*.

²⁴⁰ *Idem*, *ibidem*.

²⁴¹ *Idem*, p. 25.

Além disso, a exigência do passaporte aos emigrantes foi explicada com um argumento que estivera presente dez anos antes, quando da aprovação da lei de 23 de abril de 1896: o de que nem toda a emigração era ‘natural’. Para os ministros, existia uma parcela não desprezível da emigração que se fazia de forma ‘artificial’, porque aliciada por “burlas e embustes”²⁴², o que justificava a exigência de passaporte. A requisição do documento possibilitaria aos agentes estatais identificar o impetrante, averiguar “sua capacidade legal para emigrar”²⁴³ e conhecer “a espontaneidade da sua emigração”²⁴⁴, além de viabilizar a fiscalização dos agentes de emigração.

Justificada a necessidade dos passaportes para os emigrantes, os ministros reconheceram a necessidade de “abrandar o rigor das condições estabelecidas para a saída”²⁴⁵ e garantiram que não era intento da proposta fazer com que as dificuldades de obtenção desse documento se transformassem em obstáculos à emigração legal. No entanto, acreditavam que as facilidades concedidas não poderiam tornar o serviço militar obrigatório apenas para os que não pudessem sair do reino ou defalcar a Fazenda Pública e tampouco possibilitar a fuga de criminosos. A solução foi manter o documento com menores taxas, além de “autorizar nos consulados as remissões do serviço militar”²⁴⁶.

Para facilitar a expedição dos passaportes, Franco e Schröeter propuseram alargar as competências dos governos civis e autorizar a prova de identidade nas administrações dos concelhos. Aos emigrantes que regressassem ao reino e tornassem a sair, sugeriam que fosse suficiente fazer visar o antigo documento pelas autoridades competentes. Lembrando que de todas essas medidas resultaria “um avultado desfalque nos rendimentos dos passaportes”²⁴⁷, os ministros propuseram que as agências de navegação cobrissem o déficit, já que seriam as principais beneficiadas pelas facilidades no embarque de passageiros.

A proposta do governo previa, ainda, o fim da exigência de passaporte aos nacionais que se destinavam às colônias portuguesas. Conforme assinalado, essa foi a questão menos polêmica da comissão de 1905, uma vez que os domínios ultramarinos foram considerados parte do território nacional. Além disso, com o crescimento das relações comerciais entre metrópole e colônias, importava facilitar a circulação entre

²⁴² Justificativa da proposta de lei nº 8-C, *DCD*, nº 10, 13.10.1906, p. 25.

²⁴³ *Idem*, *ibidem*.

²⁴⁴ *Idem*, *ibidem*.

²⁴⁵ *Idem*, p. 24.

²⁴⁶ *Idem*, *ibidem*.

²⁴⁷ *Idem*, *ibidem*.

essas regiões. A dispensa de passaporte deveria, também, reduzir os entraves ao povoamento branco da África portuguesa. No entanto, a medida não pode ser interpretada como um claro incentivo à emigração para as colônias. Na justificativa da proposta, os ministros mostraram-se reticentes ao estímulo do fluxo de indivíduos para aqueles territórios. Seguindo o exemplo da “modelar Inglaterra”, o Estado deveria “promover a emigração para as suas colônias, mas só no caso de manifesta vantagem e com a necessária seleção dos seus emigrantes”²⁴⁸.

Fica claro o receio de que a emigração para as colônias fosse feita sem os cuidados necessários e levasse à repetição do fracasso observado em 1891. Fica evidente, ainda, a influência do parecer redigido por Manuel Mascarenhas Gaivão, que usara o exemplo britânico para justificar a necessidade da interferência estatal no processo migratório (tanto para o exterior, quanto para as possessões coloniais).

A estratégia de acomodar interesses e necessidades diversos – por meio da manutenção da exigência de passaportes a emigrantes e do fim da obrigatoriedade do documento para a saída dos demais nacionais – levantou um novo problema: a distinção entre emigrantes de viajantes. Essa dificuldade era proveniente da ausência de critérios capazes de estabelecer aqueles que podiam ser inseridos na categoria ‘emigrante’ daqueles que deviam ser deixados de fora dela. Os ministros estavam cientes do problema, que acreditavam não ser intransponível.

Para os ministros, era incompleto o critério estabelecido pela portaria de 19 de agosto de 1842 – pela qual eram emigrantes os indivíduos que viajavam em navios de vela ou a vapor, com mais de 24 passageiros nacionais rumo a portos estrangeiros do ultramar. Seria igualmente precipitado deduzir, como faziam alguns países estrangeiros, a condição de ‘emigrante’ em função “da qualidade e [do] preço semanal da alimentação”²⁴⁹ a bordo. Isso porque, aos olhos dos signatários da proposta, a emigração não era “determinada só pela inferioridade econômica do cidadão”²⁵⁰ e nem se realizava apenas pela via marítima.

Partindo da definição mais elementar do termo ‘emigrante’ – o indivíduo que sai do reino “para estabelecer domicílio permanente no estrangeiro”²⁵¹ – os ministros propunham a exigência de passaporte a “todo aquele de cuja qualidade de emigrante a

²⁴⁸ Justificativa da proposta de lei nº 8-C, DCD, nº 10, 13.10.1906, p. 26.

²⁴⁹ Idem, *ibidem*.

²⁵⁰ Idem, *ibidem*.

²⁵¹ Idem, *ibidem*.

competente autoridade haja certeza pelos meios ordinários de prova”²⁵². Franco e Schröeter acrescentaram que “para uns, bastará a presunção legal de serem emigrantes, deduzidas do meio e condições de transporte; para outros será mister a demonstração jurídica dessa qualidade”²⁵³. Pelo artigo 1º da proposta, deveriam ser considerados emigrantes:

1º- Os nacionais que se dirigirem para os portos estrangeiros do ultramar em navios de vela ou vapor, tendo ou não carreiras regulares, embora gozem do privilégio de paquetes, que nos termos do artigo 2º da carta de lei de 27 de março de 1877 se consideram como empregues no transporte de colonos e emigrantes e neles sejam transportados na última classe de passageiros, ou por preço, alimentação ou condições a ela correspondentes.

2º - Os nacionais, não compreendidos pelo nº 1 deste parágrafo, que se prove tentarem sair pela via marítima a fim de fixarem a sua residência nos portos estrangeiros do ultramar, ou pela fronteira terrestre a fim de em portos estrangeiros embarcarem para aqueles²⁵⁴.

Em resumo, comporiam a categoria de ‘emigrante’ os indivíduos que viajavam na última classe dos navios (ou equivalente) empregues no transporte de emigrantes ou colonos, bem como aqueles que pretendiam se estabelecer em país estrangeiro do ultramar. Aos primeiros, caberia a presunção legal, enquanto aos segundos, seria necessária a apresentação de provas por parte dos agentes estatais. Reconhecendo que nem sempre seria possível provar a intenção daqueles que viajavam nas primeiras classes dos navios, os ministros afirmaram ser preferível “a saída indocumentada de alguns emigrantes” à “detenção por falíveis suspeitas”²⁵⁵. Ou seja, ainda que os ministros se dissessem insatisfeitos com uma definição do emigrante que considerava apenas fatores socioeconômicos, a solução proposta era incapaz de superar esse critério.

De todo modo, é fundamental ressaltar que, com os novos critérios, se fortalecia o poder dos agentes estatais em categorizar os indivíduos e identificar os emigrantes. Solucionava-se, assim, o problema introduzido pelo regulamento de 1863, pelo qual não era possível saber, a priori, a quais impetrantes de passaportes dever-se-ia exigir a apresentação do contrato de trabalho (no caso dos engajados) ou do comprovante de pagamento da passagem (no caso dos livres). Até então, como demonstrado no capítulo

²⁵² Justificativa da proposta de lei nº 8-C, DCD, nº 10, 13.10.1906, p. 26.

²⁵³ Idem, ibidem.

²⁵⁴ Parágrafo 1º do artigo 1º da proposta de lei nº 8-C, DCD, nº 10, 13.10.1906, p. 26. Grifo nosso.

²⁵⁵ Justificativa da proposta de lei nº 8-C, Loc. Cit., p. 25.

4, para além da falha e ultrapassada presunção de que eram emigrantes aqueles que viajavam em navios com mais de 24 passageiros, a categoria de emigrante era auto classificatória²⁵⁶. Pelo novo projeto, contudo, seriam emigrantes todos aqueles que viajassem em determinadas condições, independentemente da finalidade da viagem. Quanto à intenção do viajante, os agentes responsáveis poderiam prender suspeitos, desde que acreditassem conseguir provar em tribunal o intuito do indivíduo.

Importa ressaltar que a solução divergia tanto da proposta da comissão, quanto daquela apresentada pelo comissário da PEREC. O governo rejeitou a alfabetização e a idade como critérios para distinguir quem era obrigado a portar documento de identificação e não acatou a alternativa apresentada por Manuel Mascarenhas Gaivão, pela qual os bilhetes de identidade deveriam ser obrigatórios a todos os nacionais. Parte da definição da categoria de ‘emigrante’ utilizada pelos ministros foi, certamente, inspirada na lei italiana n° 23 de 31 de janeiro de 1901, cujo artigo 6° estabeleceu que:

emigrante é o cidadão que vai para um país além do canal de Suez – excluindo as colônias e protetorados italianos –, ou para um país além do Estreito de Gibraltar, excluindo as costas da Europa, viajando na terceira classe ou na classe que o comissário da emigração declarar equivalente²⁵⁷.

Não se pode, contudo, resumir a escolha da definição a mera cópia ou influência da lei italiana, ignorando as razões internas que levaram os ministros a se apoiarem no diploma aprovado na Itália. Por isso, importa refletir sobre a seguinte interpretação fornecida por Miriam Halpern Pereira:

Embora se baseasse [a Lei de 25 de Abril de 1907] parcialmente no trabalho de uma comissão parlamentar, rejeitou-se a proposta de isenção total de passaporte nela enunciada. Inspirando-se na legislação italiana, optou-se por introduzir a definição de emigrante, obrigado a deter passaporte, distinguindo este grupo do viajante isento²⁵⁸.

²⁵⁶ Conforme visto no capítulo 5, a obrigatoriedade de regulamentação das agências já dera um passo no sentido de superar a autoclassificação, já que a obrigatoriedade de apresentar os contratos laborais a serem cumpridos no exterior recaía sobre os agentes de emigração e não mais sobre os emigrantes contratados. No entanto, a definição baseada na classe do navio era, sem dúvida, mais objetiva e, por isso, mais eficaz.

²⁵⁷ Artigo 6° da Lei n° 23, de 31 de janeiro de 1901. Disponível em: <http://www.terzaclasse.it/>. Consultado em: jul. 2020. Tradução livre. No original: “Emigrante, per effetti del presente capo, è il cittadino che si rechì in paese posto di là del canale di Suez, escluse le colonie e i protettorati italiani, o in paese posto di là dello stretto di Gibilterra, escluse le coste d'Europa, viaggiando in terza classe o in classe che il commissariato dell'emigrazione dichiara equivalente alla terza attuale”.

²⁵⁸ PEREIRA, Miriam Halpern. A I República e a política de emigração. In: SOUSA, Fernando de et al (coords.). *Um passaporte para a terra prometida*. Porto: Cepese e Fronteira do Caos, 2011, p. 43-53, p. 45.

Ao recorrer ao uso do sujeito indefinido nas orações dos períodos transcritos, a historiadora não esclarece quem rejeitou a proposta da comissão (a qual, como visto, não foi organizada pelo Parlamento, mas sim pelo ministro do Reino). Pereira também não explica o porquê da incorporação, numa lei portuguesa, do significado atribuído pela lei italiana aos emigrantes. Ao ler o trecho, tem-se a impressão de que tal incorporação fora uma resposta natural e não uma escolha de agentes políticos que precisaram encontrar uma solução para um problema que se lhes apresentara. Não ficam, portanto, elucidadas as pressões feitas para que os passaportes fossem abolidos, nem as alternativas propostas ou as razões pelas quais essas últimas foram recusadas. Importa, por isso, ressaltar uma vez mais as motivações internas que levaram os ministros do Reino e da Fazenda a procurar delinear de forma mais nítida os contornos da categoria de ‘emigrante’: o esforço dos ministros foi no sentido de acomodar a livre circulação como queriam as associações mercantis à manutenção das prerrogativas estatais na emigração.

Por fim, é importante notar que, quando da apresentação da proposta, o governo se comprometeu a elaborar um novo projeto especialmente dedicado a “proteger e orientar a corrente de emigração”²⁵⁹, de modo a encerrar “o estado atual de manifesta desvantagem para o emigrante português, levado num aventuroso e errado sonho de prosperidade”²⁶⁰. Por isso, a proposta nº 8-C não foi apresentada como voltada à emigração, mas tão somente aos passaportes. Tal argumento era, contudo, frágil, pois pelo artigo 8º, o governo seria autorizado a “regular as condições de transporte de emigrantes” e a “proibir a emigração” daqueles que não satisfizessem “determinados requisitos de capacidade individual”²⁶¹. Esses requisitos não foram especificados, mas é possível que o governo procurasse evitar a emigração de indivíduos que poderiam vir a ser rejeitados pelos países de destino, cada vez mais preocupados com a qualidade dos imigrantes²⁶².

De todo modo, a nova proposta, que deveria complementar aquela relativa aos passaportes e melhor regular a emigração nunca foi elaborada – talvez porque o governo nunca tenha tido, de fato, essa intenção ou porque na sequência do debate, iniciou-se uma conturbada conjuntura política.

²⁵⁹ Justificativa da Proposta de Lei nº 8-C, *DCD*, nº 10, 13.10.1906, p. 26.

²⁶⁰ *Idem*, *ibidem*.

²⁶¹ Artigo 8º Proposta de Lei nº 8-C, *Loc. Cit.*, p. 27.

²⁶² Vale lembrar que, no mesmo ano em que foi aprovada a nova lei de passaportes em Portugal, o Brasil aprovou uma nova lei de imigração e povoamento, pela qual não podiam ser acolhidos como imigrantes maiores de 60 anos, mendigos, vagabundos, dementes ou inválidos.

A proposta nº 8-C foi encaminhada à comissão da administração pública da CD, que a transformou no projeto de lei nº 4, assinado pelos deputados António Maria de Avellar, Pedro Mousinho de Mascarenhas Gaivão, Fernando Martins de Carvalho, João Saraiva, José Sebastião de Menezes, António Tavares Festas, Manoel Duarte, José Tavares e pelo relator, Henrique de Paiva Couceiro.

Como é possível observar no quadro nº 7.3, o projeto distinguia-se pouco da proposta apresentada pelo governo. O regime de livre trânsito de viajantes proposto pelo governo e assentido pela comissão da CD foi justificado pelos esforços que então se faziam para melhor aproveitar as condições geográficas do porto de Lisboa e transformá-lo num importante porto de escala do “trânsito entre certas linhas da navegação atlântica e a rede ferroviária da Europa”²⁶³. O objetivo era fazer Lisboa “corresponder competentemente a esse papel de estação internacional de passagem” e promovê-la a uma das “grandes estradas de ligação entre o Velho e o Novo Mundo”²⁶⁴. Em suma, o projeto de lei nº 4 prendia-se menos à emigração e mais à promoção de Portugal como elo de ligação entre os dois lados do Atlântico, devendo, por isso, ser lido juntamente com outras propostas do governo²⁶⁵.

A plena liberdade de movimento, almejada otimistamente como forma de projetar Portugal no mundo, esbarrava, como já foi observado, na questão da emigração. Uma vez mais, a salvaguarda dos “imprescritíveis direitos do Estado e da sociedade”²⁶⁶ foi utilizada como justificativa para a ‘imprescindível necessidade’ de os emigrantes portarem o passaporte. Além disso, o documento garantiria, “a bem dos próprios que se expatriam, uma fiscalização e uma identificação, dando margem ao exercício da sua defesa e amparo

²⁶³ Justificativa do projeto de lei nº 4. *DCD*, nº 26, 19.02.1907, p. 9.

²⁶⁴ *Idem*, *ibidem*.

²⁶⁵ As outras propostas que juntamente com esta deveriam aumentar a circulação pelo porto de Lisboa eram: a proposta de lei nº 8-C de 1907, sobre o estabelecimento de uma linha de navegação entre Portugal e Brasil (já referida no capítulo 6) e a proposta de lei nº 8-D, que incentivava a construção de hotéis no reino. Ambas foram apresentadas à Câmara dos Deputados na Sessão 1 de fevereiro de 1907 (ver: *DCD*, nº 20, 01.02.1907, p. 54-57). Nenhuma dessas duas propostas chegou a ser discutida. Além desses projetos, estava em vias de discussão uma outra proposta, referente ao porto de Lisboa. Aprovada, a lei de 11 de março de 1907, que autorizou a administração do porto de Lisboa por uma “entidade autônoma, criada para assegurar a administração direta do Estado”, instituiu “um modelo inovador que serviu de padrão, mais tarde, para outros portos”. (DIAS, Emílio Brogueira e ALVES, Jorge Fernandes. *As transformações portuárias em Portugal: século XX*. In: HEITOR, Manuel et al. *Momentos de inovação e engenharia em Portugal no século XX*. Lisboa: Dom Quixote, 2004, p. 232-253, p. 244.). Essa entidade, diretamente ligada ao Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, possuiria uma verba fixa para garantir o aperfeiçoamento do porto, cuja “necessidade constante de obras e melhoramentos é justificada pelos contínuos avanços dos volumes de comércio e pelo cada vez maior tamanho das embarcações” (PRATA, Ana Filipa da Conceição. *O desenvolvimento portuário português, 1901-1926*. Tese [doutorado em História Contemporânea] – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2019, p. 51).

²⁶⁶ Justificativa do projeto de lei nº 4. *DCD*, nº 26, 19.02.1907, p. 9.

durante o ato emigratório, antes e depois dele”²⁶⁷. Sobre a conveniência de se regular a emigração portuguesa, o relator parabenizava o governo pela intenção de apresentar uma nova proposta legal com esses objetivos.

Lembrando que o relaxamento dos empecilhos à livre circulação de viajantes e a manutenção das prerrogativas estatais nos deslocamentos emigratórios exigiam a caracterização precisa do emigrante, Paiva Couceiro afirmou que tanto na legislação portuguesa quanto na estrangeira encontravam-se já critérios para a devida identificação desses indivíduos. Até aqui, o projeto elaborado pela comissão da administração pública da CD em nada se distinguia daquele proposto por João Franco e Ernesto Schröeter. A principal diferença prendia-se às alternativas para suprir o déficit causado pela abolição dos passaportes a viajantes.

A comissão recusou a proposta governamental que previa a taxação das companhias e agências de navegação e propôs elevar as taxas que incidiam sobre os passaportes obrigatórios. Ciente dos ataques que sofreria, Paiva Couceiro antecipou-se e justificou as razões pelas quais a comissão decidira não tributar a “indústria dos transportes transatlânticos”²⁶⁸. Reconhecendo a justiça da proposta do governo, o relator ponderou “que esse encargo” traduzir-se-ia numa “quebra possível da frequência ao porto ou do recebimento de passageiros, e na elevação do preço das passagens”²⁶⁹, o que contrariaria o princípio de dinamizar a circulação pelos portos portugueses.

Pelos cálculos apresentados no projeto, a proposta inicial do governo previa uma redução de 80 por cento nos gastos necessários à obtenção dos passaportes para emigrar. O projeto elaborado pelos deputados aumentaria a taxa do selo de 1\$000 réis para 6\$000 réis e cobraria 1\$000 réis de emolumentos para os empregados dos governos civis, de modo que o documento passaria a custar 7\$000 réis, uma redução de aproximadamente 30% em relação ao preço então pago pelo documento²⁷⁰. Os valores cobrados até 1905 estão indicados na tabela nº 6.5.

²⁶⁷ Justificativa do projeto de lei nº 4. *DCD*, nº 26, 19.02.1907, p. 9.

²⁶⁸ *Idem*, *ibidem*.

²⁶⁹ *Idem*, p. 10.

²⁷⁰ Fica claro, aqui, o equívoco cometido por muitos historiadores na interpretação dessa lei, conforme mencionado na introdução deste capítulo. Aprovado o projeto nº 4, a lei de 25 de abril de 1907 não aumentou o preço dos passaportes para emigrantes com destino a países estrangeiros, de modo a tentar travar essa emigração e canalizá-la para as colônias africanas (região para a qual os passaportes deixaram de ser obrigatórios). Conforme se observa no quadro nº 7.4, a lei reduziu o preço do passaporte, ainda que o valor cobrado fosse consideravelmente maior do que aquele previsto pela proposta nº 8-C de autoria do governo. Ou seja, a crítica que se fez no Parlamento não era com relação ao aumento do preço correntemente praticado, mas sim ao encarecimento do documento se comparado com o preço da proposta originalmente apresentada pelos ministros do Reino e da Fazenda. Conforme será evidenciado na análise

TABELA Nº 6.5. CUSTO DO PASSAPORTE PARA UMA PESSOA EM 1905

DESTINO	VALOR
Emolumentos do passaporte	4\$800
5% da Lei de 25 de Junho de 1898	\$240
Impresso do passaporte	\$005
Selo	3\$000
Imposto para o fundo dos alienados	1\$000
Selo do termo de identidade	\$500
Selo do certificado de registro criminal	\$275
Selo do documento do recrutamento	\$100
Selo de certidão de idade	\$030
Selo de contribuição industrial no termo de identidade	\$078
Papel selado (três meias folhas)	\$300
Emolumentos do termo de identidade para os empregados dos governos civis	\$500
Total	10\$828

Fonte: Relatório dos trabalhos da comissão nomeada pela portaria de 14 de julho de 1905 para estudar as reclamações sobre o regime dos passaportes, julho de 1905. ANTT/MR/DGAPC – 3ª Rep., livro 55, mç. 5409, proc. 269.

Com a cobrança de 7\$000 réis, a comissão esperava arrecadar mais 84:000\$000 réis anuais, o suficiente para assegurar as despesas da PEREC, os valores destinados a instituições de beneficência e ao fundo de alienados, a quantia destinada aos empregados dos governos civis e os rendimentos encaminhados ao fundo geral do Estado. O relator, buscando defender a proposta, afirmou não acreditar que a solução pudesse servir de pretexto para o aumento da emigração clandestina, “tanto mais que um sensível abaixamento se guarda ainda em face do custo vigente”²⁷¹.

De modo a garantir a blindagem contra as críticas ao projeto, o relator assegurou que, com tais medidas, a comissão não tinha em mira “o travamento da emigração normal e legal”²⁷², pois ninguém ignorava “o papel da emigração portuguesa para o Brasil e África, quer no imediato ponto de vista econômico e financeiro, quer como base de justas aspirações políticas, de progresso, expansão e poderio”²⁷³. Deixando claro que a emigração era entendida como “uma vantagem e uma necessidade da nossa existência e

do debate, a comissão de administração pública da CD recusou o valor sugerido pelo governo em função da pressão exercida pelos comerciantes de Lisboa, temerosos de que o imposto sobre as agências de navegação afastasse os navios dos portos portugueses.

²⁷¹ Justificativa do projeto de lei nº 4. DCD, nº 26, 19.02.1907, p. 10.

²⁷² Idem, ibidem.

²⁷³ Idem, ibidem.

evolução”²⁷⁴, Paiva Couceiro pontuou a manutenção das demais facilidades à concessão de passaporte aos emigrantes propostas pelo governo. Além da possibilidade de escolha do governo civil em que o passaporte seria solicitado, mantinham-se as providências sobre a cobrança das remissões do serviço militar nos consulados do país de acolhimento.

Tais facilidades foram insuficientes para evitar as violentas críticas sofridas pelo projeto apresentado por Paiva Couceiro. A oposição atacou o aumento no valor a ser cobrado pelos passaportes, proposto pelos deputados da comissão de administração pública. No entanto, outros aspectos que já estavam presentes na proposta do governo foram igualmente repudiados, tais como: a definição de emigrante e o artigo que autorizava o governo a proibir a emigração de indivíduos que não satisfizessem a determinados requisitos de capacidade intelectual. O debate, tanto na CD quanto na CPR, foi tenso e acalorado, evidenciando já as crescentes animosidades entre João Franco e o Parlamento, cujos membros não relevaram o tom pouco cordial do presidente do Conselho de Ministros.

O primeiro deputado a se posicionar foi Manuel Fratel, que considerou o projeto débil, incoerente, fraco e omissivo. A principal crítica recaiu sobre as mudanças introduzidas no projeto pela comissão da CD. Lembrando que a proposta original do governo previa a taxação das companhias de navegação, Fratel observou que nada disso mais se encontrava no projeto e que a soma desses impostos passaria a ser paga “pelos próprios emigrantes, não todos os passageiros, mas unicamente aqueles passageiros que, em face do próprio projeto, emigram embarcando nas últimas classes dos vapores”²⁷⁵. Ou seja, “essa verba, que deveria ser paga pelas companhias poderosas, passa a sê-lo pelos emigrantes, a quem a necessidade obriga a deixar a pátria e a família”²⁷⁶.

Ainda mais eloquentes foram as críticas feitas pelo deputado republicano Afonso Costa, que defendeu a retirada do projeto e a elaboração de outro “verdadeiramente sobre emigração”²⁷⁷, que estabelecesse “certas medidas necessárias de regulamentação para determinadas categorias de emigrantes”²⁷⁸. Desenvolvendo melhor sua oposição ao projeto, o deputado assim resumiu os objetivos da proposta em debate: “1º. fazer pagar caro aos emigrantes a sua saída para fora do país a pretexto fiscal; 2º. fazer uma distinção

²⁷⁴ Justificativa do projeto de lei nº 4. *DCD*, nº 26, 19.02.1907, p. 10.

²⁷⁵ Manuel Fratel, deputado. Discussão do projeto de lei nº 4. *DCD*, nº 26, 19.02.1907, p. 15.

²⁷⁶ Idem, *ibidem*.

²⁷⁷ Afonso Costa, deputado. Discussão do projeto de lei nº 4. *DCD*, nº 27, 20.02.1907, p. 5.

²⁷⁸ Idem, *ibidem*.

completamente absurda, macabra e arbitrária entre emigrantes e viajantes”²⁷⁹. Tais objetivos criavam, a seu ver, um “abismo profundo”²⁸⁰ entre ricos e pobres.

Ainda de acordo com o deputado, se havia a necessidade de se gerarem receitas para o Estado, dever-se-ia buscá-las de outra forma, sem “levantar taxas sobre a miséria”²⁸¹. As alternativas já haviam sido dadas, como lembrou Afonso Costa, pelo próprio governo, que propusera a tributação das agências de navegação, e pela comissão de 1905, que havia sugerido a cobrança de taxas sobre os bilhetes de 1ª e 2ª classe.

Anos depois, Afonso Costa voltou a criticar o projeto (e a lei de 25 de Abril de 1907). Em sua obra, *Estudos de economia nacional I: o problema da emigração*, afirmou que a proposta do governo, “em vez de suprimir a anacrônica exigência do passaporte [...], praticou a revoltante barbaridade de o manter somente para os desafortunados”²⁸². A seu ver, os passaportes deveriam ser abolidos e a saída do país declarada livre. Concordando com as disposições do parecer da comissão de 1905, defendeu que aos menores de idade e aos analfabetos, contudo, dever-se-ia exigir o bilhete de identidade, de modo que, no momento da concessão do documento, fosse possível dar-lhes as necessárias informações “que o Estado deve fornecer e a especial proteção que em tais circunstâncias deve dispensar-lhe”²⁸³. No Brasil, deveriam ser estabelecidos “serviços de proteção aos nossos concidadãos por forma que as repartições de emigração”²⁸⁴ lhes prestassem uma assistência eficaz.

De volta ao Parlamento, o deputado regenerador Jayme de Sousa repreendeu o governo por não ter apresentado, juntamente com o projeto então em debate, uma lei que regularizasse a emigração. Por isso, considerou o projeto deficiente. Ainda assim, Jayme de Sousa manifestou o desejo de “colaborar com a maioria”²⁸⁵ no sentido de tentar melhorar a proposta. Por isso, discorreu sobre “a infeliz maneira por que se estabeleceu [o governo] a característica da qualidade do emigrante”²⁸⁶ e ressaltou o arbítrio da possibilidade de serem considerados emigrantes os nacionais que se provasse tentarem sair do reino para residir no exterior. Nas palavras do deputado: “a expressão *que se prove*

²⁷⁹ Afonso Costa, deputado. Discussão do projeto de lei nº 4. *DCD*, nº 27, 20.02.1907, p. 5.

²⁸⁰ *Idem*, *ibidem*.

²⁸¹ *Idem*, *ibidem*.

²⁸² COSTA, Afonso. *Estudos de economia nacional I: o problema da emigração*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1911, p. 166.

²⁸³ *Idem*, p. 178.

²⁸⁴ *Idem*, p. 180.

²⁸⁵ Jayme de Sousa. Discussão do projeto de lei nº 4. *DCD*, nº 27, 20.02.1907, p. 12.

²⁸⁶ *Idem*, p. 13.

tentarem é uma verdadeira monstruosidade, não só em si própria, mas principalmente por aquelas a que fatalmente dará lugar se subsistir na lei”²⁸⁷.

Na sequência, perguntou: “Como se faz essa prova? [...] Aonde está a prerrogativa do Estado que lhe permite fazer com que a saída neste caso não possa ser absolutamente livre?”²⁸⁸. Chamando a atenção para os riscos de uma tal definição, defendeu que o Parlamento a eliminasse. A proposta feita pelo deputado foi de igualar os analfabetos e os emigrantes, “ainda que eles tenham uma fortuna que lhes permita viajar em 1ª classe”²⁸⁹. Recuperando o parecer redigido pelo conde de Penha Garcia em 1905, Jayme de Sousa elogiou a comissão presidida pelo conselheiro Ferreira do Amaral, que “viu muito acertadamente que era necessário aproveitar o ensejo para combater o analfabetismo”²⁹⁰, num país com “78% de analfabetos”²⁹¹.

Ao contrário de Afonso Costa, o deputado açoriano Jayme de Sousa propôs que a legislação levasse em conta a região de destino dos emigrantes. Afirmando que os portugueses se dirigiam, sobretudo, para as colônias africanas, para o Brasil e para os Estados Unidos, Jayme de Sousa acreditava que a emigração rumo aos domínios coloniais de Portugal era uma das mais importantes, muito embora precisasse ser orientada de modo a “melhorar a *qualidade* dos seus elementos, desenvolvendo-a para os indivíduos com certa educação e dispondo de algum capital”²⁹². A seu ver, não se deveria permitir uma emigração para as colônias que não fosse útil ao desenvolvimento das mesmas. Por isso, sugeria que os passaportes para aquele destino não fossem gratuitos para os analfabetos, como forma de garantir o nível intelectual dos colonos e impedir que as possessões portuguesas fossem “apenas um cemitério de incapazes”²⁹³.

A emigração para o Brasil, por sua vez, tinha “a maior e mais flagrante importância no desenvolvimento econômico de Portugal”²⁹⁴ e era, aos olhos do deputado, benéfica para ambos os países, razão pela qual merecia “um cuidado muito especial na sua manutenção”²⁹⁵. Lembrando a importância das remessas dos emigrantes e das relações comerciais com o Brasil, defendeu que “não deve[ria] ser taxado o passaporte

²⁸⁷ Jayme de Sousa. Discussão do projeto de lei nº 4. *DCD*, nº 27, 20.02.1907, p. 13.

²⁸⁸ *Idem*, *ibidem*.

²⁸⁹ *Idem*, p. 14.

²⁹⁰ *Idem*, *ibidem*.

²⁹¹ *Idem*, *ibidem*.

²⁹² *Idem*, *ibidem*.

²⁹³ *Idem*, p. 15.

²⁹⁴ *Idem*, *ibidem*.

²⁹⁵ *Idem*, *ibidem*.

do emigrante para o Brasil”²⁹⁶ e assim justificou sua afirmação: “Devemos não só aliviá-lo do passaporte obrigatório, mas também impedir que se sobrecarregue pecuniariamente ou com atritos de qualquer espécie uma emigração que só tem enormes vantagens econômicas para o país”²⁹⁷.

Situação inteiramente diversa observava-se, segundo o deputado, na emigração de açorianos para a América do Norte, à qual deveriam ser levantados “todas as peias e entraves”²⁹⁸, pois esse fluxo não produzia nada de benéfico a Portugal. O deputado concluiu sua proposta afirmando que “a taxa dos passaportes estabelecida no projeto deve[ria] ser alterada de harmonia com os argumentos já produzidos”²⁹⁹, ou seja, beneficiando a emigração para o Brasil e reprimindo a que se destinava para os Estados Unidos. A proposta foi rejeitada por estabelecer uma distinção entre o continente do reino e os distritos do arquipélago dos Açores, o que contrariava a própria Carta Constitucional.

O último deputado a atacar o projeto nº 4 foi José Augusto Moreira de Almeida, para quem a comissão piorara a proposta governamental³⁰⁰. Aos olhos do deputado, se o objetivo do projeto era atenuar a emigração, o governo deveria primeiro apresentar uma lei sobre esse assunto e dedicar-se a instruir as populações de modo que “não saiam do país bandos de ignorantes, levados por fagueiras promessas de fortuna, atrás de engajadores que exploram com a ignorância dessas populações”³⁰¹. Enquanto isso não se fizesse, seria “imoral” cobrar dos emigrantes 7\$000 réis pelo passaporte.

Além disso, ao retirar a obrigatoriedade do documento para quem se dirigisse às colônias, o projeto fazia convergir para os territórios do ultramar a corrente emigratória. No entanto, a seu ver, o Estado não tinha “autoridade moral”³⁰² para fazê-lo, pois as colônias não estavam “em condições de poder dar trabalho útil aos emigrantes”³⁰³. Por isso, acreditava que o projeto cometia um crime ao atrair esses indivíduos para um meio onde não teriam condições de sobrevivência asseguradas.

O deputado, lendo trechos do parecer da comissão de 1905, chamou atenção para o fato de Ernesto Schröeter, então ministro da Fazenda, ter se posicionado contrariamente à manutenção de quaisquer passaportes. Na sequência, propôs uma emenda que, a seu

²⁹⁶ Jayme de Sousa. Discussão do projeto de lei nº 4. *DCD*, nº 27, 20.02.1907, p. 15.

²⁹⁷ *Idem*, *ibidem*.

²⁹⁸ *Idem*, *ibidem*.

²⁹⁹ *Idem*, p. 16.

³⁰⁰ José Augusto Moreira de Almeida, deputado. Discussão do projeto de lei nº 4. *DCD*, nº 28, 21.02.1907, p. 14.

³⁰¹ *Idem*, *ibidem*.

³⁰² *Idem*, *ibidem*.

³⁰³ *Idem*, *ibidem*.

ver, estaria em concordância com a doutrina defendida por Schröeter anos antes. Pela emenda, a exigência de passaporte seria dispensada a todos os nacionais e estrangeiros. Aos nacionais até 35 anos poderia ser exigido documento comprovativo de terem cumprido os preceitos do recrutamento militar. Aos menores de idade, seria exigida autorização parental e o pagamento da fiança de 50\$000 réis para obtenção de licença das autoridades militares. Além disso, o deputado sugeria a eliminação do artigo 8º do projeto, pelo qual o governo poderia proibir a emigração a certos indivíduos.

Do que ficou dito até aqui, fica claro que a oposição não questionou a abolição dos passaportes a viajantes, mas focou suas críticas nas partes em que o projeto esbarrava no fenômeno emigratório. Se não era unânime, mesmo entre os deputados da oposição, que o passaporte deveria deixar de ser exigido a todos os emigrantes, o alto valor cobrado pela emissão do documento foi questionado por todos aqueles que atacaram o projeto. Na CD também se esvaiu o consenso em torno da abolição dos passaportes para quem se dirigisse às colônias portuguesas.

Importa também observar que por mais que a emigração, especialmente para o Brasil, fosse vista como um fato necessário e mesmo positivo ao país, o emigrante seguia sendo entendido como miserável, ignorante, analfabeto e dependente da proteção do Estado. Este último, por sua vez, não podia, de acordo com os deputados tanto da situação como da oposição, abrir mão das suas prerrogativas de regular o fenômeno. Ora, se o viajante deveria ter livre trânsito e o emigrante precisava ser tutelado, era imperativo estabelecer fronteiras que delimitassem uma categoria da outra. A definição legal do emigrante como aquele que viajava na última classe dos navios desagradou a oposição, incapaz de propor uma alternativa igualmente objetiva.

No mais, a elite parlamentar como um todo enxergava os emigrantes como incapazes de dispor de si e, por isso, de desfrutarem plenamente da condição de cidadão. Ou seja, também para regeneradores e republicanos, os emigrantes eram, de certo modo, cidadãos de terceira classe. O que os ministros João Franco e Ernesto Schröeter fizeram nada mais foi do que transformar essa representação pejorativa numa categoria com delimitações objetivas que impedissem os emigrantes de embarcar como meros viajantes.

A defesa do projeto coube ao ministro do Reino, ao relator Paiva Couceiro e aos deputados António Vaz de Macedo e Gaspar de Abreu. Todos argumentaram que se tratava de um projeto sobre passaportes e não sobre emigração. Tanto João Franco, quanto Paiva Couceiro ressaltaram as vantagens econômicas de uma proposta que se conjugava com outras também de iniciativa do governo. A abolição dos passaportes para viajantes,

a reforma do porto de Lisboa, os incentivos à rede hoteleira do país e a criação de uma linha de navegação entre Brasil e Portugal fariam do país um importante entreposto entre a África, a América e a Europa. Dessa forma, segundo Paiva Couceiro, dar-se-ia resposta aos anseios “da verdadeira força viva do país, das classes do trabalho e da inteligência útil, tais como as associações do comércio”³⁰⁴. Com a promessa (que nunca se cumpriu) de apresentação de uma nova proposta legislativa que abordasse mais detalhadamente a emigração e que melhor protegesse os emigrantes, a maioria dos deputados votou pela aprovação do projeto de lei nº 4.

Na CPR, a aprovação do projeto também não se deu sem resistência. No dia 20 de março de 1907, o parecer nº 33, relativo ao projeto aprovado na CD entrou em discussão. Redigido pelos pares Teixeira de Vasconcellos, José Lobo, Henrique da Gama Barros, Gonçalo Garret, Luciano Monteiro, Hintze Ribeiro e Alexandre Cabral, o parecer foi favorável ao projeto que acarretaria “profícuos resultados para a economia do país”³⁰⁵ por facilitar as comunicações com o estrangeiro. Os relatores concordaram tanto com o fim da exigência de passaportes para viajantes, quanto com a manutenção dessa obrigatoriedade para os emigrantes e elogiaram as facilidades introduzidas à obtenção desse documento.

Na Câmara Alta, as críticas versaram sobre os mesmos aspectos: a manutenção dos passaportes para emigrantes, o alto valor cobrado pela obtenção do documento e os critérios adotados para distinguir emigrantes e viajantes. Importa atentar para a intervenção do ex-presidente da ACP, Pedro de Araújo, que criticou o alto valor que continuaria a ser cobrado pelos passaportes para emigrar e ponderou que, se aprovado, o projeto teria por efeito afastar a emigração do porto de Leixões para o de Vigo.

Tal argumento fora apresentado pela ACP numa representação lida por Pedro Araújo, na qual o então presidente da ACP, Ricardo do Valle, afirmara que as mudanças feitas no projeto ministerial pela CD prejudicavam “a ideia primitiva de se libertar [...] o trânsito de passageiros das peias e contratempas inerentes ao regime antiquado dos passaportes”³⁰⁶. Criticando a cobrança de 7\$000 réis pelo passaporte, Ricardo do Valle lembrou que eram justamente os passageiros da 3ª classe que procuravam o porto espanhol de Vigo “em razão de poderem ali obter passaporte em condição de custos muito mais favoráveis” visto que “pela tabela de emolumentos consulares de 17 de março de

³⁰⁴ Henrique de Paiva Couceiro, deputado. Discussão do projeto de lei nº 4. *DCD*, nº 26, 19.02.1907, p. 17.

³⁰⁵ Parecer nº 33, sobre o projeto de lei nº 4. *DCPR*, nº 44, 20.03.1907, p. 424.

³⁰⁶ Representação da ACP. 05.03.1907. *DG*, nº 67, 26.03.1907, p. 894.

1904 [...] se fixou para estes documentos o emolumento consular e o selo respectivamente de 1\$500 e 1\$000 réis, ficando, portanto, seu custo total por 2\$500 réis”³⁰⁷. Essa diferença seria o bastante para afastar os emigrantes do porto de Leixões, com prejuízo para “o comércio marítimo e para a expansão da exportação portuguesa”³⁰⁸.

Percebe-se, assim, que a solução encontrada pela comissão da CD para não tributar as agências de navegação tampouco agradou os comerciantes portuenses, que contavam com o fim dos passaportes e o conseqüente aumento do fluxo de embarcações, passageiros e emigrantes para ampliar suas atividades. No entanto, na falta de propostas que permitissem aos agentes estatais distinguirem o emigrante do viajante e de alternativas fiscais que não incidissem sobre as poderosas agências de emigração ou sobre os viajantes, manteve-se a proposta de taxar o emigrante, com o argumento de que o valor cobrado seria, ainda, mais baixo do que aquele em vigor quando da aprovação da lei.

Finalmente, no dia 25 de abril de 1907, foi publicada a nova lei sobre a concessão de passaportes, com apenas duas alterações feitas ao projeto nº 4, como se pode observar no quadro nº 7.3. A primeira refere-se ao governo civil onde os passaportes poderiam ser requisitados. Pelo projeto, os passaportes poderiam ser solicitados nos governos civis do distrito de naturalidade, domicílio ou embarque. Na sequência do debate ocorrido na CD, os distritos de embarque foram retirados da redação final do diploma, possivelmente porque tal disposição geraria a reação dos governadores civis que se sentiriam lesados se todos os emigrantes solicitassem o passaporte nas cidades de Lisboa ou Porto.

Sobre o assunto, há uma breve menção feita pelo relator da comissão da administração pública, Paiva Couceiro, em resposta à intervenção do deputado Manuel Fratel. Por essa resposta, é possível supor que Fratel³⁰⁹ tenha chamado a atenção da CD para o problema de se autorizar a solicitação de passaporte em qualquer governo civil, inclusive no dos portos de embarque. Nas palavras de Paiva Couceiro: “Referiu-se também S. Ex^a aos passaportes nos governos civis do porto de embarque. Neste ponto tem S. Ex^a toda a razão, mas já está redigida uma emenda neste sentido”³¹⁰

A segunda alteração resultou de uma emenda proposta pelo deputado Gaspar de Abreu. Pelo parágrafo 3º do artigo 2º da lei, se fosse verificado que o valor dos

³⁰⁷ Representação da ACP. 05.03.1907. *DG*, nº 67, 26.03.1907, p. 894.

³⁰⁸ *Idem*, *ibidem*.

³⁰⁹ O discurso do deputado Manuel Fratel na sessão de 19 de fevereiro de 1907 não foi reproduzido na íntegra no Diário da Câmara dos Deputados, por isso não é possível saber se foi exatamente esse o aspecto por ele abordado.

³¹⁰ Henrique de Paiva Couceiro, deputado. Discussão do projeto de lei nº 4. *DCD*, nº 27, 19.02.1907, p. 18.

emolumentos destinado aos empregados dos governos civis não era suficiente para lhes assegurar a mesma retribuição que auferiam até então, o governo poderia elevar esses emolumentos.

Pouco antes da publicação da lei, as Câmaras se encerraram constitucionalmente. Em maio, a aliança do governo com o Partido Progressista de José Luciano mostrava-se estremeçada e, perante a “impotência parlamentar”, João Franco passou a governar em ditadura uma vez mais. O fato acirrou os ânimos e “precipitou a crise da Monarquia”³¹¹. A dissolução do Parlamento, medida autoritária e “moralmente condenável”³¹² gerou forte reação à qual Franco respondeu com perseguições e prisão de opositores. A repressão fez com que a ditadura franquista não fosse apenas “o governo sem o Parlamento”, tendo-se “tornado mesmo um exercício despótico que feria e ameaçava ferir todos os adversários”³¹³. A crescente tensão atingiu o clímax no dia 1 de fevereiro de 1908, quando o Monarca D. Carlos e seu primogênito Luís Filipe foram assassinados. João Franco foi responsabilizado pela situação que levava ao regicídio e acabou demitido por D. Manuel II, que assumiu o trono e chamou o conselheiro Ferreira do Amaral para compor o novo governo. Em meio a essa conturbada conjuntura política, o prometido projeto especificamente sobre emigração nunca foi elaborado. Nos anos que se seguiram, os republicanos ampliaram a base de adeptos, sobretudo entre as massas populares urbanas até que em 5 de outubro de 1910, uma revolução³¹⁴ saiu vitoriosa em Lisboa e arredores, derrubou o regime monárquico e proclamou a República.

³¹¹ SERRA, João B. O assalto ao poder. In: ROSAS, Fernando e ROLLO, Maria Fernanda. *História da República Portuguesa*. Lisboa: Tinta da China, 2009, p. 43-52, p. 47.

³¹² MAGALHÃES, Joaquim Romero. *Vem aí a República, 1906-1908*. Coimbra: Almedina, 2009, p. 110. Segundo Magalhães, a medida ditatorial poderia ser compreendida se destinada “a modificar as estruturas de um país atrasado, para o fazer andar depressa sem os empecilhos da discussão parlamentar” (Idem, p. 112). No entanto, durante o período em que governou sem Legislativo, o governo não aprovou grandes reformas que encontrariam resistência no Parlamento, de modo que “aparentemente, a ditadura apenas surge porque os três progressistas convidados para ministros não aceitaram fazer parte do governo”. No mais, a falta de apoio à ditadura se explica, ainda, pela suspeita de que “se destinaria a esconder a questão dos adiamentos” (Idem, p. 110).

³¹³ MAGALHÃES, Joaquim Romero. Op. Cit.

³¹⁴ Há que notar que a tese, defendida por Fernando Rosas, segundo a qual a República resultou de uma revolução com apoio popular, não é unânime na historiografia portuguesa. Para Rui Ramos, o levante popular esperado pelos republicanos, fracassou. De acordo com Ramos, no dia 4 de outubro, “a cidade [de Lisboa] não estava revoltada e o povo não combatia” (RAMOS, Rui. *A Segunda Fundação (1890-1926)* – vol. 6 da coleção: MATTOSO, José (dir.), *História de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1994, p. 335). Além disso, “o comitê militar que estabeleceu o plano da revolução contara com 60 grupos de dezesseis homens cada um [...]. Isto daria um total de 960 homens, o que já era um pouco menos do que os 40 000 combatentes carbonários da lenda republicana”, de modo que parece “espantoso que a insubordinação de dois regimentos do Rossio, desorganizados pelos oficiais carbonários, representasse o fim da Monarquia” (Idem, p. 343). Opinião semelhante foi defendida por José Miguel Sardica, para quem a República triunfou porque “um golpe militar lisboeta não encontrou resistência monárquica” (SARDICA, José Miguel. *Crise e queda da Monarquia Liberal Portuguesa*. In: RAMOS, Rui, CARVALHO, José Murilo de e SILVA, Isabel

Este capítulo abordou os momentos que antecederam a aprovação da lei de 25 de abril de 1907, a última referente à emigração e aos passaportes aprovada pela Monarquia Constitucional portuguesa. Conforme demonstrado, essa lei não resultou de uma vontade de ampliar a repressão à emigração (nem mesmo à clandestina). Antes pelo contrário. No início do novo século, verificou-se uma valorização do fluxo emigratório que se dirigia ao Brasil, resultado tanto das efemérides dos 400 anos do descobrimento do Brasil e do centenário da abertura dos portos, quanto do reconhecimento da importância das remessas dos emigrantes e do mercado consumidor brasileiro para as finanças portuguesas. Assim, nem mesmo as notícias acerca das dificuldades enfrentadas pelos imigrantes na ex-colônia – que levaram o governo italiano a colocar obstáculos à emigração para o Brasil – motivaram medidas mais drásticas no sentido de embarçar as saídas.

Depois de um período marcadamente protecionista, o setor mercantil levantou a bandeira da liberdade de comércio e circulação e voltou-se contra a exigência de passaportes para a saída de nacionais do país, por considerá-la um entrave ao desempenho de suas atividades. Convencidas do potencial de Portugal como polo de ligação entre a Europa, a África e as Américas, a SGL e a ACL iniciaram uma campanha pela extinção do documento. Atendendo às solicitações dessas instituições, o ministro do Reino formou

Corrêa da (coords.). *A Monarquia Constitucional dos Bragança em Portugal e no Brasil (1822-1910)*. Lisboa: D. Quixote, 2018, p. 379-496, p. 403.). Para o historiador, as adesões posteriores à vitória “conferiram ao novo regime uma aura de revolução social irresistível que obscurece o que realmente se passou” (Idem, *ibidem*). Joaquim Romero Magalhães, por sua vez, opõe-se a Sardica e Ramos e defende que a revolução contou com apoio popular, uma vez que “a Carbonária expandia-se com facilidade pelos humildes, sobretudo a partir da ditadura de João Franco, alargando o número de conspiradores dispostos a atuar” (MAGALHÃES, Joaquim Romero. *Vem aí a República! 1906-1910*. Coimbra: Almedina, 2009, p. 308). Era, assim, “o proletariado urbano, eram os caixeiros – os ‘rapazes do comércio’ – que se mostravam empenhados na mudança de regime político” (Idem, *ibidem*). Eram, ainda, “os operários, marujos, sargentos, empregados do comércio e negociantes modestos que formavam o suporte popular do partido republicano” (Idem, *ibidem*). Esse povo teria ido às ruas entre o 3 e o 5 de outubro, de modo que “a operação militar contara com o apoio ativo e determinante da população civil para destronar o senhor D. Manuel II e pôr fim à dinastia dos Braganças em Portugal” (Idem, p. 382). Para Magalhães, aconteceu, portanto, a “Lisboa revolucionada” (Idem, *ibidem*). Também para Fernando Catroga, a implantação da República em Portugal pode ser considerada uma revolução, especialmente devido a “três novidades principais que a ordem constitucional saída da Revolução de 5 de outubro de 1910 introduziu: a alteração do regime; a secularização total dos fundamentos da origem e função do poder político; e o aprofundamento da igualdade jurídico-política entre os cidadãos (masculinos)”. [CATROGA, Fernando. O Republicanismo Português (cultura, história e política). *Revista da Faculdade de Letras – HISTÓRIA*. Porto, III série, vol. 11, 2010, p. 95-119, p. 102]. Também neste sentido, Catroga se opõe a Ramos, para quem “o que se passou em 1910 foi o miguelismo ao contrário: desta vez foram os partidários de uma república radical a rejeitar compromissos. Aquilo a que se chama a implantação da República não correspondeu à democratização do Estado, já em curso, mas à conquista do poder por um partido, o Partido Republicano Português. O PRP [...] não queria simplesmente substituir o chefe de Estado hereditário por um chefe de Estado eleito. Queria usar o poder do Estado para forçar os portugueses a mudar de hábitos e valores, segundo a doutrina do chamado ‘livre-pensamento’” (RAMOS, Rui. Op. Cit., p. 346).

uma comissão para estudar os meios de facilitar a circulação de comerciantes e viajantes sem comprometer o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração e o recrutamento militar. Essa comissão, que contou com a representação de setores mercantis e de órgãos do governo, sugeriu o fim dos passaportes e a obtenção – facultativa a todos, menos a menores e analfabetos – de um bilhete de identidade.

A proposta, considerada radical, não foi adotada. Pouco depois, João Franco, de volta ao governo, procurou atrair a confiança dos comerciantes e apresentou um projeto que visava acomodar os desejos dessa categoria social à manutenção do monopólio dos meios legítimos de emigração. Para isso, propôs a abolição do passaporte para viajantes e a manutenção do documento para emigrantes, a ser obtido por um preço bastante inferior ao correntemente praticado. Como forma de distinguir os indivíduos obrigados a portar o documento, daqueles dispensados dessa exigência, Franco e Ernesto Schröeter (então ministro da Fazenda) adaptaram uma disposição adotada pela lei italiana de 1901, pela qual a condição do emigrante seria deduzida a todos os passageiros da terceira classe dos navios. Criava-se, assim, um dispositivo legal para superar as dificuldades de identificação e categorização geradas pelo regulamento de 1863.

Analisada pela comissão de administração pública da CD, a proposta sofreu modificações devido às reivindicações das companhias de navegação que seriam oneradas para suprir o déficit resultante da abolição dos passaportes e da redução do custo do documento a ser pago pelos emigrantes. O novo projeto, que previa igualmente a manutenção dos documentos para emigrantes, propôs um valor mais elevado pela emissão dos passaportes, ainda que inferior ao cobrado até então. Apesar das vozes contrárias ao projeto, considerado amoral pela oposição, a nova lei foi publicada, pondo fim à exigência de nacionais portarem passaporte para sair do país, com exceção dos emigrantes. Pela nova lei, todos os viajantes da terceira classe do navio (e aqueles cuja intenção de estabelecer domicílio no exterior pudesse ser provada) ficavam obrigados a obter o documento, mediante apresentação de contrato de trabalho ou comprovação de pagamento da passagem (conforme estabelecido pelo regulamento de 1863). A exigência foi extinta também para aqueles que se destinassem (de forma definitiva ou provisória) às colônias portuguesas.

Com a nova lei, portanto, facilitou-se a circulação de pessoas por Portugal e entre a metrópole e as colônias, como desejava o setor mercantil. No entanto, mantinham-se as prerrogativas estatais relativas à emigração, bem como o entendimento de que os emigrantes precisavam ser reconhecidos e identificados no país de destino como forma

de assegurar seus direitos civis e a tutela do Estado. Com uma delimitação mais precisa do emigrante, a lei de 25 de abril de 1907 tornou possível distingui-los dos viajantes e viabilizou a diferenciação entre livres e contratados. Finalmente, portanto, avançava-se no monopólio estatal dos meios de identificação e categorização dos emigrantes.

A instituição da República em 1910, contudo, foi insuficiente para aplacar a emigração, que atingiu novo recorde em 1912. O aumento da pressão emigratória evidenciou as brechas deixadas pela nova lei, além de gerar um novo clamor contrário ao fenômeno, que abrandou quando da eclosão da Grande Guerra.

...LÁ VEM A REPÚBLICA, LÁ SE VÃO OS EMIGRANTES...

Entre os conturbados últimos anos da Monarquia e os primeiros anos do regime republicano, o número de portugueses que emigrou para o Brasil continuou crescendo. Em 1907, 25.681 indivíduos provenientes de Portugal chegaram aos portos brasileiros. Em 1908, esse número subiu para 37.628 e manteve-se entre 30.577 e 30.857 nos anos de 1909 e 1910 respectivamente. No primeiro ano da República, mais de 47 mil portugueses deixaram o país rumo ao Brasil e, tanto em 1912, quanto em 1913, esse número ultrapassou a marca de 76 mil indivíduos, para sofrer uma queda considerável nos anos seguintes em decorrência da eclosão da Grande Guerra.

Fica claro, pelos números citados, que a mudança de regime não alterou a tendência emigratória da sociedade portuguesa, havendo, mesmo, quem defenda que a recém-proclamada República agravou o fenômeno. É o caso do jurista José Marnoco e Sousa, para quem os altos números atingidos pelas saídas do país deviam-se “às perseguições que acompanham ordinariamente as convulsões políticas”¹, mas também a motivações religiosas, já que a separação entre Estado e Igreja distanciou “da República uma grande parte da população portuguesa, fundamentalmente católica”². Assim, como sintetiza Lená Medeiros de Menezes, para Marnoco e Sousa, “as explicações poderiam ser buscadas em uma dialética original entre política e religião”³. No entanto, como também acrescenta Menezes, tal hipótese “certamente, não esgota as possibilidades de análise”⁴. No artigo “A ‘onda’ emigratória de 1912”, a historiadora relacionou o aumento da emigração para o Brasil entre 1911 e 1913 aos embates políticos que se seguiram à mudança do regime, ao rápido desencanto de alguns segmentos sociais com a República, bem como às crescentes tensões, sobretudo no meio urbano, que levaram ao Brasil um grande número de operários anarquistas. Em suma, a ‘onda’ emigratória de 1912 teria resultado de “embates políticos associados a problemas estruturais não resolvidos”⁵.

¹ SOUSA, Marnoco e. *Tratado de economia política*. Coimbra: s/e, vol. 1, p. 224. Apud: MENEZES, Lená Medeiros de. A ‘onda’ emigratória de 1912: dos números às trajetórias. In: SOUSA, Fernando et al (coords). *Nas duas margens: os portugueses no Brasil*. Porto: Cepese e Edições Afrontamento, 2009, p. 237-247, p. 240.

² MENEZES. Op. Cit., p. 240.

³ Idem, *ibidem*.

⁴ Idem, *ibidem*.

⁵ Idem, *ibidem*.

Análise semelhante foi feita por Diogo Ferreira e Ricardo Rocha⁶, que destacaram a instabilidade política dos primeiros anos da República e a decepção com governos efêmeros que se sucederam no poder e falharam em responder aos anseios da sociedade. Os autores acrescentaram, aos desencantos políticos, os problemas econômico-sociais de um país agrícola que enfrentava “anos medíocres”⁷ na lavoura e a multiplicação de greves de operários que exigiam melhores salários e redução das jornadas de trabalho⁸. Ferreira e Rocha lembram, ainda, que, no Brasil, persistia a política de atração de imigrantes europeus. Miriam Halpern Pereira, por sua vez, atribui essa “situação de calamidade”⁹ à redução da imigração italiana, em decorrência do decreto de 1902 que levou “à substituição de italianos por portugueses”¹⁰ no Brasil.

Se a conturbada conjuntura política dos primeiros anos do novo regime contribuiu para aumentar a emigração, os governos republicanos do pré-guerra pouco fizeram para alterar a legislação herdada da Monarquia relativamente ao assunto. As duras críticas que os republicanos teceram à lei de 25 de abril de 1907 não foram suficientes para revogá-la, os mecanismos repressivos inaugurados no fim do século XIX não foram extintos – com exceção da PEREC da Horta e Angra do Heroísmo – e a Constituição Republicana de 1911 silenciou acerca do direito à livre emigração – consagrado na Carta de 1826. Muito embora a alínea 16 do artigo 54º do projeto da Constituição estabelecesse que “em tempos de paz e não estando suspensas as garantias, qualquer pode entrar no território nacional ou dele sair, levando seus bens, como e quando lhe convier, independentemente de passaporte e salvo prejuízo de terceiro”¹¹, a Constituinte considerou “desnecessário evocar especificamente a liberdade de emigrar”¹².

⁶ FERREIRA, Diogo e ROCHA, Ricardo. A emigração do norte de Portugal para o Brasil antes e após a I Guerra Mundial (1913 e 1919): variações e permanências. In: SOUSA, Fernando, et al (coords). *Nas duas margens: os portugueses no Brasil*. Porto: Cepese e Edições Afrontamento, 2009, p. 425-445, p. 426.

⁷ Idem, ibidem.

⁸ Sobre o movimento operário nos primeiros anos da república, ver: SAMARA, Maria Alice. A questão social: à espera da ‘Nova Aurora’. In: ROSAS, Fernando e ROLLO, Maria Fernanda. *História da Primeira República Portuguesa*. Lisboa: Tinta da China, 2009, p. 149-167. Segundo a autora, “no poder, a República decepcionou os operários” (p. 157), a começar pela regulamentação do direito à greve, que impôs condicionantes que dificultavam a sua execução. Em 1911 e 1912, os movimentos grevistas “provocaram sérios embates entre o poder republicano – que, de fato, tratou com violência os grevistas – e os trabalhadores” (p. 157-158).

⁹ PEREIRA, Miriam Halpern. A I República e a política de emigração. In: SOUSA, Fernando de et al (coords.). *Um passaporte para a terra prometida*. Porto: Cepese e Fronteira do Caos, 2011, p. 43-53, p. 44.

¹⁰ Idem, ibidem.

¹¹ Alínea 16º do artigo 54º do projeto de lei nº 3. Diário da Assembleia Nacional Constituinte, nº 12. 03.07.1911, p. 9.

¹² PEREIRA, Miriam Halpern. Op. Cit. p. 44.

Em 1912, o crescimento do êxodo e o aumento da emigração familiar preocuparam as autoridades e, em 1913, inúmeras representações de administradores locais foram enviadas ao Ministério do Interior (MI) solicitando providências para evitar o despovoamento do país. As medidas adotadas foram tímidas e pouco [ou nada] alteraram as linhas gerais da política emigratória da Monarquia Constitucional. Mantiveram-se as largas atribuições dos governadores civis em detrimento das administrações locais, bem como o limitado número de agentes para dismantelar as redes de emigração clandestina. Alguns projetos de caráter ainda mais repressivo foram apresentados na CD, mas não chegaram a ser discutidos. É o caso da proposta de autoria do deputado Antônio Ferreira da Fonseca com a colaboração do então comissário da PEREC, Augusto Gil. O projeto, que estabelecia categorias de indivíduos aos quais a emigração não seria autorizada e que previa a cobrança de valores mais altos pelos passaportes passados a mulheres e menores, só foi desengavetado cinco anos depois, quando serviu de base ao decreto de 10 de maio de 1919.

Assim, conforme ficará claro, os primeiros anos da República não inauguraram novas diretrizes na política emigratória portuguesa, razão pela qual seria desprovido de sentido encerrar o trabalho na data de 5 de outubro de 1910. Evitando impor à história da emigração portuguesa uma baliza cronológica proveniente da história política do país e, portanto, externa ao objeto, optou-se por estender a pesquisa até 1914, de modo a abranger também o ano de 1913, o último ano da Primeira República em que a emigração para o Brasil atingiu um número superior a 70 mil saídas, e redigir estas últimas páginas como uma espécie de epílogo ou arremate.

Ainda antes da realização da Assembleia Constituinte, a comissão luso-brasileira da SGL propôs ao Governo Provisório a revogação da lei de 25 de abril de 1907, na parte em que impunha a obrigatoriedade de passaporte a todos os “emigrantes portugueses que pretendem embarcar para os portos estrangeiros do ultramar, e que para esse fim tomam passagens de 3ª classe a bordo dos respectivos navios”¹³. Com tal proposta, a comissão almejava o fim do que considerava “uma disposição odiosa instituída exclusivamente” contra a “classe proletária portuguesa” e a eliminação de um diploma entendido como “o maior obstáculo legal e político ao projetado estreitamento das relações luso-brasileiras”¹⁴. Fica claro que a comissão criada anos antes pela proposta de Zófimo

¹³ Proposta apresentada pela comissão luso-brasileira da SGL, 20.04.1911. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 61, mç. 32, proc. 323.

¹⁴ *Idem*.

Consiglieri Pedroso seguia os passos do seu fundador e entendia a emigração como um fator relevante para o aprofundamento dos laços entre Portugal e Brasil. Na proposta, é evidente a esperança de que o novo regime consagrasse a liberdade de circulação defendida em 1905 pelo então presidente da SGL, Ferreira do Amaral. Tal expectativa foi alimentada pelo “livro recentemente publicado sob o título ‘Estudos de Economia Nacional’, [d]o atual Ministro da Justiça, o ilustrado Dr. Afonso Costa”¹⁵, que caracterizou a lei de 1907 como “desprezível”.

A proposta foi encaminhada ao ministro do Interior, António José de Almeida, pelo ministro dos Negócios Estrangeiros, Bernardino Machado¹⁶. No ofício, Machado concordou com a “conveniência de se eliminar da legislação portuguesa esse importante obstáculo à aproximação entre os dois países”¹⁷, referindo também a obra de Afonso Costa. Por considerar a exigência de passaporte exclusivamente aos emigrantes “um tributo odioso às classes pobres”¹⁸, o ministro solicitou a António José de Almeida que fizesse estudar o assunto “com urgência” de modo a dar “inteira satisfação ao que tão justa e patrioticamente reclama a Sociedade de Geografia de Lisboa”¹⁹. No entanto, tal sugestão não foi acolhida.

Sem a adoção de novas disposições relativas à emigração, os portos espanhóis continuaram a ser procurados por indivíduos que não atendiam aos critérios legais para cumprir a exigência do passaporte, como se pode apreender pelo ofício encaminhado pelo diretor geral do Ministério da Guerra ao Secretário do ministro do Interior em maio de 1911. O ofício, que dava conta de uma sindicância que apurou “a emigração clandestina pela fronteira espanhola nas alturas de Nave de Haver, concelho de Almeida”²⁰, foi encaminhado ao comissário em exercício da PEREC, Jorge de Barros.

¹⁵ Proposta apresentada pela comissão luso-brasileira da SGL, 20.04.1911. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 61, mç. 32, proc. 323.

¹⁶ Bernardino Machado antes de assumir a presidência de Portugal em 1915 ocupou o cargo de ministro de Portugal no Rio de Janeiro entre 1912 e 1914. Nessa época, voltou a aconselhar que fosse derogada a exigência de passaportes aos passageiros de 3ª classe e propôs a criação de uma Junta Superior de Emigração. Carta confidencial de Bernardino Machado ao ministro dos Negócios Estrangeiros, 21 de janeiro de 1913. Apud: PEREIRA, Miriam Halpern. *A política portuguesa de emigração (1850-1930)*. Bauru: EDUSC, 2002, p. 335.

¹⁷ Bernardino Machado, ministro dos Negócios Estrangeiros. Ofício a António José de Almeida, ministro do Interior. Lisboa, 02.05.1911. Loc. Cit.

¹⁸ Idem.

¹⁹ Idem.

²⁰ Diretor geral do Ministério da Guerra. Ofício ao secretário geral do ministério do Interior. Lisboa, 02.05.1911. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 61, mç. 32, proc. 309. O concelho fronteiriço de Almeida pertence ao distrito da Guarda.

Barros afirmou que a travessia clandestina de mancebos daquela freguesia e de outras do mesmo concelho já era de conhecimento da polícia a seu cargo. De acordo com o comissário, as diligências empregadas obstavam ao aumento da emigração, mas era, a seu ver, “quase impossível conseguir por completo a sua repressão, não só pela especial situação topográfica daquela localidade, como ainda pela facilidade com que os emigrantes encontra[va]m, além fronteiras, a curta distância de suas residências, os agentes”²¹ que os embarcavam rumo ao Brasil e à Argentina. Ainda de acordo com o comissário, a PEREC já havia organizado um processo contra o engajador de mancebos de Nave de Haver, no entanto, não tinha sido possível capturar o criminoso devido às “precauções por ele tomadas em não transpor a fronteira”²² no sentido de Portugal, onde poderia ser preso. Por fim, o comissário afirmou que a manutenção de um posto permanente em Vilar Formoso (concelho de Almeida, Guarda) estava contribuindo para evitar que aquela emigração tomasse maiores proporções.

Meses depois, em novembro de 1911, Jorge de Barros comunicou ao secretário geral do MI que, a despeito dos esforços da PEREC, as diligências adotadas não eram capazes de barrar o “grande número de emigrantes clandestinos, quase todos indivíduos sujeitos ao serviço militar”²³, que atravessava a raia seca para embarcar nos portos espanhóis para a América do Sul. Nas palavras do comissário:

Todas as diligências empregadas por esta polícia para evitar a saída desses emigrantes têm sido infrutíferas, visto eles procurarem os pontos da fronteira onde a fiscalização nem sempre se pode exercer, não só pelo limitado número de agentes, como também, porque nestes últimos meses a polícia tem se empregado especialmente na vigilância dos portos da fronteira servidos pelos comboios para a repressão de conspiradores contra as instituições vigentes²⁴.

Importa aqui observar que, de acordo com o trecho supracitado do ofício, o governo contava com a atuação da PEREC para impedir tentativas de restauração do regime monárquico no primeiro ano após a instauração da República. Assim, para reprimir eficazmente a emigração clandestina, tornava-se ainda mais necessária a colaboração das autoridades espanholas em harmonia com a convenção de 1897. No entanto, segundo Jorge de Barros, as autoridades do país vizinho descuravam “quase por

²¹ Jorge de Barros, comissário em exercício da PEREC. Ofício ao secretário geral do MAI. Lisboa, 04.05.1911. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 61, mç. 32, proc. 309.

²² Idem.

²³ Jorge de Barros, comissário em exercício da PEREC. Ofício ao secretário geral do MAI. Lisboa, 02.11.1911. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 61, mç. 35, proc. 792.

²⁴ Idem.

completo” o cumprimento do tratado, razão pela qual os portugueses encontravam livre saída nos portos espanhóis e essa emigração tomava “grandes proporções”. Fica claro que a mudança de regime político não alterou as circunstâncias em que se fazia a emigração: mantiveram-se os mesmos mecanismos (e as mesmas falhas) para reprimir a clandestinidade.

Mas nem tudo permanecia exatamente igual. Na sequência da aprovação da lei de 25 de abril de 1907, novas brechas foram encontradas por engajadores e indivíduos para contornar as peias e dificuldades impostas à emigração. Utilizando-se da possibilidade de inquirir o passaporte no distrito de residência – mas não no de embarque – diversos impetrantes apresentavam, no governo civil de Lisboa, o endereço de um hotel da cidade como residência. Com isso, evitavam o deslocamento até o governo civil do distrito de residência e solicitavam o passaporte na cidade onde iriam embarcar – o que, conforme referido no capítulo 6, não era permitido. Em novembro de 1911, o governador civil da Guarda, Joaquim Gonçalves, dava conta dessa pequena burla ao comissário da PEREC e ao governador civil de Lisboa. Segundo Gonçalves, inúmeros indivíduos naturais e residentes do concelho da Ceia se dirigiam a Lisboa para embarcar e lá solicitar os passaportes de que necessitavam para emigrar, apresentando o endereço de um hotel, como se nele residissem permanentemente²⁵. Uma vez que tal procedimento contrariava a lei de 25 de abril, pela qual o passaporte só poderia ser solicitado no governo civil do distrito de naturalidade ou residência, o governador solicitava providências e pedia que o passaporte lhes fosse negado.

A denúncia feita por Joaquim Gonçalves pode ter sido motivada por diferentes fatores. A primeira hipótese prende-se ao fato de que, ao se dirigirem a Lisboa para retirarem o passaporte, os indivíduos residentes na Guarda deixavam de depositar ali os emolumentos correspondentes pelo documento, o que significava a redução dos valores auferidos pelos empregados daquele governo civil. Outra possibilidade é que o governador da Guarda estava ciente de se tratarem de indivíduos que não cumpriam os critérios legais estipulados para obter o passaporte, razão pela qual teriam sido encaminhados pelos engajadores a um governo civil menos rigoroso no cumprimento da lei – ou até envolvido nas redes de emigração clandestina. Pode-se, ainda, suspeitar que esses indivíduos satisfaziam os critérios determinados, porém sabiam que o governador

²⁵ Joaquim Gonçalves, governador civil em exercício do distrito da Guarda. Cópia de telegrama ao comissário da PEREC e ao governador civil de Lisboa. Guarda, 16.11.1911. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 62, mç. 38, proc. 128.

civil da Guarda poderia criar-lhes empecilhos à obtenção do documento necessário para emigrar. De todo modo, fica claro aqui o desejo deste funcionário em manter um certo controle sobre a emigração no distrito que administrava.

Em resposta, o secretário geral do governo civil de Lisboa afirmou que “há bastantes anos está estabelecida, e tem sido adotada [...], a prática de simples equidade, de conceder passaporte a quem, com todos os documentos em ordem para sair do país, se encontra nesta cidade com destino ao estrangeiro, mas sem meios de regressar ao distrito da sua naturalidade”²⁶. Por essa razão, a mesma medida seria adotada com relação aos indivíduos referidos pelo governador civil da Guarda. Meses depois, o governador civil de Lisboa apresentou, ao ministro do Interior, uma justificativa do procedimento adotado pelos seus antecessores e por ele seguido. Nas suas palavras:

há a considerar que a recusa de passaporte a um emigrante na véspera ou antevéspera do embarque obrigá-lo-ia a retroceder ao distrito de sua naturalidade, por via de regra, distante; significando o fato não só a perda da viagem, como prejuízos monetários [...] e também um dispêndio de transporte que as suas condições econômicas não permitiriam²⁷.

Tal justificativa era bastante frágil, visto que, pela lei de 25 de abril de 1907, os naturais de outros distritos que fossem residentes em Lisboa não mais precisariam regressar à terra de naturalidade. O caso para o qual o governador civil da Guarda chamava a atenção, sendo verdadeiro, não se encaixava no argumento apresentado pelo governador de Lisboa, pois se tratava de indivíduos que não residiam na capital e para lá se dirigiam exclusivamente para embarcar. No entanto, a lei realmente oferecia uma brecha àqueles que, por diversas razões, optavam por retirar o passaporte no governo civil do distrito de embarque, uma vez que não definia com clareza o que dever-se-ia entender por ‘residência’.

Analisando a justificativa apresentada pelo governador civil de Lisboa, o funcionário da DGAPC encarregado do assunto²⁸ concluiu que não se sustentava o argumento de que seria “penoso [aos impetrantes] voltar ao distrito de residência para tirar passaporte, gastando nessa jornada dinheiro que não possuem”, visto que “foram eles

²⁶ Carlos Vieira Ramos, secretário geral do governo civil de Lisboa. Cópia de ofício encaminhado a Augusto César Ferreira Gil, comissário da PEREC. Lisboa, 20.11.1911. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 62, mç. 38, proc. 128

²⁷ Governador civil de Lisboa. Ofício ao ministro do Interior. Lisboa, 27.03.1912. Loc. Cit.

²⁸ O parecer foi assinado por António M. de Carvalho d’Almeida Lira e redigido em papel timbrado da DGAPC. No entanto, segundo o Quadro A.5.1 – Relação cronológica dos diretores gerais (ou equiparados), 1859-2013, do livro *Do Reino à Administração Interna: história de um Ministério (1736-2013)*, a DGAPC era ocupada por Ricardo Pais Gomes.

mesmos que se colocaram nessa situação, que não é bastante para justificar um atropelo da lei”²⁹. Visando, portanto, evitar a perpetuação do que foi considerado uma má interpretação da lei e uma má prática do governo civil de Lisboa, a DGAPC emitiu uma circular no dia 13 de abril, pela qual determinava que “de futuro só podem ser concedidos passaportes a pessoas que não sejam naturais do distrito [onde requisitam o documento] quando provem que nele residem há mais de um ano, não admitindo simples alegações nem a consideração de que por falta de meios não podem ir ao distrito de sua naturalidade”³⁰.

Antes de prosseguir e observar outras estratégias encontradas por aqueles que almejavam emigrar, importa observar uma frase presente na circular de 13 de abril. Nela, lê-se que a exigência de prova de residência por um período mínimo de um ano no distrito onde o passaporte era solicitado era justificável pelo fato de que muitos impetrantes iam a distritos dos quais não eram naturais e nos quais não residiam “porque no distrito de sua naturalidade não conseguiam [...] que tais passaportes lhes fossem dados”³¹.

Tal frase chama a atenção. Se a lei deveria ser aplicada de forma igualitária em todos os governos civis, o fato de o documento ser atribuído em um distrito e não em outro significa que alguns deles não cumpriam corretamente com as determinações legais. Ou o governo civil da Guarda criava peias indevidas, ou o governador de Lisboa tinha interesse em facilitar a emissão dos passaportes (seja para facilitar a emigração, seja para garantir maiores receitas aos seus funcionários). Em qualquer dos casos, caberia ao MI investigar e punir os infratores, e não admitir que certos governos civis fossem menos criteriosos do que outros.

De todo modo, percebe-se que, a despeito dos esforços para aprimorar a burocracia e garantir a identificação de indivíduos à distância, a emissão do passaporte ainda contava com a ‘tirania do face-a-face’. Ou seja, o governador do distrito de naturalidade ou domicílio permanente do impetrante ainda era tido como uma autoridade mais competente para verificar e assegurar a identidade e as reais motivações que levaram o indivíduo a querer emigrar – por necessidade e vontade própria ou por incentivo de engajadores, para fugir de crimes e ou do recrutamento militar. Fica claro que os cidadãos que embarcavam na terceira classe dos navios (e por isso eram considerados emigrantes)

²⁹ António M. de Carvalho d’Almeida Lira. Parecer. 29.03.1912. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 62, mc. 38, proc. 128.

³⁰ Circular do MAI, 13.04.1912. Loc. Cit.

³¹ Idem.

eram vistos, ainda durante a República, com desconfiança pela elite administrativa e governamental. Assim, o governo republicano não apenas não promoveu mudanças significativas na condução do movimento emigratório, como se limitou a ampliar a burocracia e a exigência de documentos comprobatórios aos emigrantes, obrigados agora a provar residir por mais de um ano no distrito em que solicitavam o passaporte.

A questão da autoridade mais competente para conceder passaporte a emigrantes não estava, contudo, resolvida. Como ficou claro pelo caso denunciado pelo governador civil da Guarda, os governadores dos distritos do interior, mais distantes dos portos de embarque, temiam que a possibilidade de serem requisitados os passaportes em quaisquer distritos – que não os de naturalidade ou residência – reduziria as receitas provenientes dos emolumentos pagos pelos emigrantes. Havia, assim, uma disputa horizontal entre governadores civis pelas quantias cobradas pelos passaportes – mais significativas quanto maior fosse a emigração numa dada região. No entanto, havia também uma disputa vertical entre os governadores e os administradores dos concelhos. Se para os emigrantes seria mais cômodo solicitar o passaporte na administração local e se, conforme já fora reconhecido, era mais fácil – e fiável – que a prova de identidade fosse feita pela autoridade mais próxima à aldeia de residência dos indivíduos, havia uma grande resistência em conferir às administrações concelhias poder para conceder passaportes, conforme fica claro pela celeuma ocorrida no segundo semestre de 1912.

Num momento em que “tanto a emigração legal como a clandestina”³² atingiam “um caráter verdadeiramente alarmante”, reacendendo antigos receios com o despovoamento do país e a falta de mão de obra para o cultivo dos campos, o comissário da PEREC, Augusto César Ferreira Gil, juntou-se às agências de emigração na tentativa de facilitar o processo de obtenção de passaportes. Para o comissário, dever-se-ia pôr fim à obrigatoriedade dos impetrantes se apresentarem pessoalmente nos governos civis para retirarem o documento quando a verificação da identidade fora realizada na administração do concelho, de acordo com o disposto no parágrafo 3º do artigo 4º da Lei de 25 de abril de 1907. O assunto, que já havia sido objeto de deliberação por parte do MR, ainda durante a Monarquia, voltava então à pauta.

No dia dois de agosto de 1912, Augusto Ferreira Gil encaminhou ao secretário geral do ministro do Interior uma representação assinada por agentes de passaportes do distrito de Viseu, solicitando a possibilidade de os passaportes serem entregues aos

³² Augusto César Ferreira Gil, comissário geral da PEREC. Ofício ao secretário geral do ministro do Interior. Lisboa, 12.08.1912. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 62, mç. 39, proc. 448.

impetrantes por intermédio dos administradores dos concelhos. O comissário da PEREC considerou “digna de ser atendida a pretensão exposta”³³, com o argumento de que muitos emigrantes preferiam deixar o país clandestinamente a “sujeitarem-se a uma viagem incômoda e dispendiosa à sede do distrito com o fim único de adquirir seu passaporte”³⁴. Dez dias depois, voltou ao assunto.

No ofício de 12 de agosto, em que lamentava o “êxodo colossal”, Augusto Gil queixou-se da falta de comprometimento dos governos civis que não encaminhavam semanalmente os mapas de passaportes expedidos e alertou para o que verificara em diversos pontos do país:

Aldeias há em que a população masculina ficou quase inteiramente reduzida a inválidos e crianças. Em outras, não se apresentará ao futuro período do recenseamento militar um único mancebo. [...] E tanto assim que ainda não há muitos dias, o ex-administrador do concelho de Sabugal, Raul de Seabra, depondo nuns autos de investigação contra o engajador Ayres Baptista, por mim remetidos ao juízo de direito da comarca da Guarda, afirmou que no próximo passado período de recrutamento a povoação de Nave de Haver, pertencente ao referido concelho de Almeida, não deu mancebo algum para o serviço do exército porque todos os recenseados haviam emigrado clandestinamente para a América³⁵.

Ainda segundo Augusto Gil, mais grave do que a emigração de mancebos era o caráter familiar que adquiria o fluxo continental – uma novidade, visto que “até agora” o fenômeno era mais comum nas ilhas adjacentes. Além do perigo da desnacionalização, o comissário salientava que o embarque “para o Brasil e para a Argentina de famílias inteiras”, feito “às centenas”, seria “um péssimo sintoma econômico e social”³⁶. Quanto à emigração clandestina, lembrava que com os vinte agentes de que dispunha, “a extensa raia seca fica[va] aberta e franca à saída de emigrantes clandestinos”³⁷. Como forma de solucionar tais fatos, o comissário sugeriu uma reclamação diplomática “tendente a obter das autoridades espanholas”³⁸ que cumprissem o estipulado na convenção de 1897, visto que a maior parte dos engajadores atuava daquele lado da fronteira, fora da ação

³³ Augusto César Ferreira Gil, comissário geral da PEREC. Ofício ao secretário geral do ministro do Interior. Lisboa, 02.08.1912. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 62, mç. 39, proc. 448.

³⁴ Idem.

³⁵ Augusto Ferreira Gil, comissário geral da PEREC. Ofício encaminhado ao secretário geral do ministro do Interior. Lisboa, 28.08.1912. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 62, mç. 40, proc. 503.

³⁶ Idem.

³⁷ Idem.

³⁸ Idem.

repressiva da PEREC. Outra proposta foi a concessão de autorização para que os administradores dos concelhos organizassem os processos de requerimento de passaportes. Para Augusto Gil, consistia numa “injusta violência” que os indivíduos fossem obrigados a percorrer quilômetros para requisitar o documento pessoalmente no governo civil. No mais, de acordo com suas observações, era mais fácil a muitos portugueses atravessar a raia do que se deslocarem para solicitar o passaporte.

Atendendo às propostas e solicitações do responsável pela polícia de repressão da emigração clandestina, o ministro do Interior tomou algumas providências. A primeira delas, foi encaminhar aos governadores civis a circular de 26 de agosto de 1912, solicitando o envio semanal dos mapas de emissão de passaportes à PEREC³⁹. Em 19 de setembro de 1912, foi enviado um ofício ao ministro dos Negócios Estrangeiros lembrando a conveniência de ser denunciada a convenção de 1897 devido ao não cumprimento da mesma por parte das autoridades espanholas. Quanto à necessidade do comparecimento dos impetrantes nos governos civis, houve a preocupação em melhor estudar o assunto, que foi analisado pelo secretário geral do ministro do Interior. No parecer⁴⁰, redigido no próprio ofício encaminhado por Augusto Gil, o secretário lembrou que a questão já havia sido colocada outras vezes e que a interpretação correntemente adotada era a de que os impetrantes deveriam se apresentar pessoalmente nos governos civis para tirar o passaporte. O secretário ponderou ainda que a lei não era clara, podendo-se admitir que o passaporte fosse solicitado pelo emigrante ou por agentes e considerou que, uma vez provada a identidade do indivíduo perante o administrador do concelho, o processo seguia ao governo civil, que poderia expedir o documento sem a necessidade da presença do impetrante.

Na sequência, o ministro encarregou o secretário de perguntar ao governador civil do distrito do Porto, José Maria de Sá Fernandes, “quais os motivos de fato que o governo civil teria, e por ventura, continuaria a ter, para entender ser indispensável a presença deles [impetrantes] a fim de não ser prejudicada a necessária fiscalização da justificação [de identidade] dos mesmos”⁴¹. Em resposta, José Maria Fernandes entendeu ser desnecessária a presença dos impetrantes na sede dos distritos. O governador do Porto ponderou que a prática até então adotada visava complementar a fiscalização da

³⁹ Circular do MAI, 26.08.1912. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 62, mç. 40, proc. 503.

⁴⁰ Secretário geral do ministro do Interior. Parecer. 05.08.1912. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 62, mç. 39, proc. 448.

⁴¹ Secretário geral do ministro do Interior. Ofício a José Maria de Sá Fernandes, governador civil do Porto. 17.08.1912. Loc. Cit.

titularidade do passaporte, cuja expedição era da competência dos governos civis. Tal fiscalização tendia a “obviar os abusos que, por certo, em épocas distantes, com mais facilidade se fazia por essas administrações afora”⁴². No entanto, José Maria de Sá Fernandes afirmou não ver vantagem alguma na manutenção de tal procedimento, já que “também perante os administradores se pode fazer essa fiscalização, verificando-se, certamente, com mais facilidade a identidade do emigrante”⁴³.

Além disso, para o governador do Porto os abusos anteriormente verificados, tendo se tornado menos frequentes, não eram exclusividade das administrações dos concelhos. Por fim, José Maria Fernandes considerou benéfica a facilidade de se retirar o passaporte junto das autoridades locais, sem a necessidade do deslocamento até a sede do distrito e reiterou que se tratava de uma opinião pessoal, tendente a facilitar a expedição do passaporte “enquanto o Estado, por circunstância de diferentes ordens, não possa aboli-lo por completo”⁴⁴.

Por fim, então, o ministro atendeu à solicitação do chefe da PEREC e dos agentes de passaportes e emitiu a circular de 18 de setembro dispensando a presença dos impetrantes nos governos civis quando a prova de identidade houvesse sido feita nas administrações dos concelhos⁴⁵. Pela nova disposição, realizada a prova de identidade na administração dos concelhos, o processo seria remetido ao governo civil do distrito que emitiria o passaporte e que o enviaria de volta, junto com os demais documentos que informavam o dito processo, à mesma administração para ser retirado pelo impetrante. A medida gerou imediata resposta por parte dos governadores civis de diversos distritos.

O governador civil do distrito de Vila Real, Adelino Gonçalves da Silva Samardã, oficiou ao ministro apenas três dias depois de expedida a circular ponderando que, se por um lado, a possibilidade dos passaportes serem retirados na administração dos concelhos evitava, “aos indivíduos que pretendem ausentar-se do país, os incômodos de uma jornada à capital do distrito”⁴⁶, por outro, tal providência acarretaria “prejuízo para a fiscalização da identidade dos impetrantes, que não pode[ria] fazer-se sem a sua comparência dos governos civis respectivos”⁴⁷. Para o governador, a fiscalização mais rigorosa feita nos

⁴² José Maria de Sá Fernandes, governador civil do Porto. Ofício ao secretário geral do ministro do Interior. Porto, 05.09.1912. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 62, mç. 39, proc. 448.

⁴³ Idem.

⁴⁴ Idem.

⁴⁵ Circular MAI. 18.09.1912. Loc. Cit.

⁴⁶ Adelino Gonçalves da Silva Samardã, governador civil de Vila Real. Ofício ao secretário geral do ministro do Interior. Vila Real, 21.09.1912. Loc. Cit.

⁴⁷ Idem.

governos civis, onde eram comparados os sinais característicos dos impetrantes e aqueles descritos nos passaportes, incomodava os agentes de emigração, impedidos, assim, “de efetuarem negócios menos legítimos”⁴⁸. A experiência comprovava, segundo o governador, que “muitas administrações de concelhos, pela facilidade com que organizavam processos e [pelo] pouco escrúpulo na verificação da identidade das pessoas, se podiam considerar como verdadeiras agências de emigração”⁴⁹.

Adelino Gonçalves lembrou, ainda, dois ofícios anteriormente expedidos sobre o assunto. O primeiro, encaminhado ao governador civil do Porto em 1907, afirmava que não competia às administrações dos concelhos nada mais do que “o processo preparatório da concessão”⁵⁰ dos passaportes e que, caso se autorizasse aos administradores a expedição do documento, ficaria prejudicada a identificação do impetrante. O outro, com semelhante doutrina, fora encaminhado em 1909 ao governador civil de Bragança e estabelecia uma diferença entre “facilitar ao emigrante a justificação da sua identidade, permitindo-a no concelho em que mais facilmente a pode comprovar”⁵¹ e a “rigorosa verificação da observância dos preceitos legais nos respectivos processos”⁵², a ser feita exclusivamente nos governos civis. Acreditando, portanto, ser indispensável a apresentação dos impetrantes naquelas repartições, o governador de Vila Real apresentou ainda outro argumento no sentido de garantir as prerrogativas asseguradas pelos ofícios mencionados: o risco de despovoamento do país. Nas suas palavras:

O pedido feito [...] pelos agentes de passaportes teve em vista a concessão de facilidades aos emigrantes, que me parece não ser oportuno conceder-lhes, pois que, além do que fica exposto, há a considerar o grande desenvolvimento que ultimamente tem atingido a emigração, que muito convém não fomentar, pelo menos por agora, sob pena de vermos nossas aldeias completamente despovoadas e os campos sem braços que os cultivem⁵³.

Nota-se, assim, que a ‘onda’ emigratória de 1912 não passou despercebida pelas autoridades e foi, mesmo, utilizada como argumento para a manutenção de dificuldades burocráticas à expedição do passaporte. Outros argumentos, contudo, foram

⁴⁸ Adelino Gonçalves da Silva Samardã, governador civil de Vila Real. Ofício ao secretário geral do ministro do Interior. Vila Real, 21.09.1912. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 62, mç. 39, proc. 448.

⁴⁹ Idem.

⁵⁰ Ofício ao governador civil do Porto, 16.08.1907. Apud: Adelino Gonçalves da Silva Samardã, governador civil de Vila Real. Ofício ao secretário geral do ministro do Interior. Vila Real, 21.09.1912. Loc. Cit.

⁵¹ Ofício encaminhado ao governador civil de Bragança, 26.08.1909. Apud: Adelino Gonçalves da Silva Samardã. Loc. Cit.

⁵² Idem

⁵³ Adelino Gonçalves da Silva Samardã, governador civil de Vila Real. Ofício ao secretário geral do ministro do Interior. Vila Real, 21.09.1912. Loc. Cit.

apresentados. Os governadores civis de Aveiro, Braga, Ponta Delgada, Angra do Heroísmo e Leiria se opuseram à circular relembrando, igualmente, as determinações dos ofícios de 1907 e 1909. Além disso, o governador de Aveiro ponderou os riscos de extravio dos passaportes e respectivos processos no envio, pelo correio, às administrações concelhias.

O governador de Braga argumentou⁵⁴ que a nova prática traria consequências aos empregados responsáveis pela instrução dos processos nos governos civis, uma vez que estariam impossibilitados de confirmar a identidade dos impetrantes e de suprir as deficiências dos processos abertos nas administrações dos concelhos. Dessa forma, poderiam vir a ser penalizados por irregularidades que não cometeram e, não dispendo dos processos, não teriam meios de provar o cumprimento de todas as formalidades legais. O governador de Leiria, Domingos Lopes Fidalgo, encaminhou um abaixo-assinado dos empregados da secretaria pedindo a revogação da circular, cuja disposição diminuiria “consideravelmente os emolumentos que os empregados do governo civil auferiam deste serviço, em benefício dos empregados das administrações”⁵⁵ – aspecto lembrado também pelo governador civil de Ponta Delgada.

A resistência dos governadores civis foi observada pelo comissário da PEREC, que no ofício de 26 de outubro informou ao secretário geral do ministro do Interior que em muitos distritos não havia sido, ainda, dado conhecimento dos preceitos da circular aos administradores dos concelhos⁵⁶. O secretário não se mostrou surpreso e encaminhou o ofício ao ministro afirmando ser “muito provável que os governadores civis arranjem uma forma indireta de se oporem ao cumprimento da ordem constante da circular que lhes foi enviada”⁵⁷. O secretário informava, ainda, acerca das representações contrárias à circular e pontuou que “outros [governadores] julgaram mais cômodo o silêncio e nem representaram e nem dela deram conhecimento aos administradores”⁵⁸. O despacho ministerial⁵⁹, por fim, manteve a disposição de serem remetidos os passaportes às administrações dos concelhos, ainda que, numa tentativa de contemporizar, tenha determinado o arquivamento dos processos nos governos civis.

⁵⁴ Governador civil de Braga. Ofício ao secretário geral do ministro do Interior. Braga, 21.11.1912. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 62, mç. 39, proc. 448.

⁵⁵ Representação dos funcionários do governo civil de Leiria. 11.10.1912. Loc. Cit.

⁵⁶ Augusto Ferreira Gil, comissário da PEREC. Ofício ao secretário geral do ministro do Interior. Lisboa, 26.10.1912. Loc. Cit.

⁵⁷ Secretário geral do ministro do Interior. Nota. Lisboa, 07.11.1912. Loc. Cit.

⁵⁸ Idem.

⁵⁹ Despacho do ministro do Interior, de 14.12.1912. Loc. Cit.

No ano seguinte, contudo, uma nova circular foi emitida revogando as determinações da circular de 18 de setembro de 1912. Na circular de 9 de junho de 1913 lê-se que:

No elevado intento de facilitar e atender reclamações de alguns interessados [...] determinou este ministério em circular de 18 de setembro que a identificação [dos impetrantes de passaporte] se pudesse fazer na administração do concelho onde o impetrante residia. [...] Esta prática tem dado lugar a vários abusos, contra os quais se tem apresentado diversas reclamações que é urgente atender para obstar aquelas⁶⁰.

Todo este episódio demonstra a resistência, por parte dos governadores, em aceitar a descentralização da concessão do passaporte, evidenciando as barreiras colocadas pelas autoridades distritais à perda do poder herdado da Monarquia. Pouco antes da reação contra a circular de setembro de 1912, já se verificara a comunhão dos governadores civis pela perpetuação dos poderes que lhes competiam. Segundo Jorge Fernandes Alves, durante a discussão do novo Código Administrativo “uma das questões mais acesas teve a ver com a divisão do território”⁶¹, já que “uns queriam introduzir as províncias, como divisões histórico-naturais, tal como sempre defendera o Partido Republicano”⁶², enquanto outros toleravam a divisão distrital “porque, entretanto, um ministro do Interior se lembrara de consultar os governadores civis, os quais, obviamente, eram contra a sua própria dissolução”⁶³.

Também nesta seara, a República não logrou realizar qualquer ruptura ou alteração profunda. Assim, a despeito da “condenação política do centralismo”⁶⁴ e da defesa do modelo federativo pelo Manifesto do Partido Republicano Português, manteve-se, pela Constituição de 1911, “uma solução unitária, em continuidade histórica”⁶⁵. Assim, conforme observado por Paulo Silveira e Sousa, não se avançou para uma administração menos centralizada, assente “numa federação de concelhos, dotados de

⁶⁰ Circular do MAI, 09.06.1913 [data provável]. Importa observar que o documento encontrado não está datado. Contudo, juntamente aos rascunhos da circular, encontra-se um telegrama enviado pelo governador civil de Évora no dia 13 de junho de 1913 questionando se “a exigência do impetrante se apresentar no governo civil nos termos da circular nº 395 de 9 do corrente é aplicável aos indivíduos que solicitam bilhetes de identidade”. Pode-se, assim, inferir com alguma margem de certeza que a circular foi assinada a 9 de junho de 1913. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 63, mc. 46, proc. 395.

⁶¹ ALVES, Jorge Fernandes. Primeira República, poder local e a saga parlamentar para um novo código administrativo. *Revista da Faculdade de Letras*, Porto, III série, vol. 11, 2010, p. 33-61, p. 47.

⁶² Idem, *ibidem*.

⁶³ Idem, p. 48.

⁶⁴ Idem, p. 35.

⁶⁵ Idem, p. 39.

largas competências e de capacidade financeira”⁶⁶. Manteve-se, antes, “um sistema de administração assente em circunscrições distritais”⁶⁷ com “controle direto e indireto dos governadores civis e do Ministério do Interior”⁶⁸. Depois das delongas em torno da aprovação do novo Código, foi aprovada uma lei administrativa, de caráter limitado. Jorge Fernandes Alves assim resumiu as escolhas menos ‘revolucionárias’ do novo regime no que dizia respeito à organização da distribuição do poder entre as diversas instâncias administrativas:

Numa altura em que já se falava de uma conflagração europeia e o regime estava longe de consolidado, os democráticos consideravam mais seguro ocupar o poder do que transformá-lo, reduzindo as reformas ao estritamente necessário, a que não faltaria, porventura, a tentação denunciada pela oposição de assegurar o controle e a influência dos governadores civis, nomeados pelo ministro, e dos administradores de concelho, nomeados por aqueles⁶⁹.

A dificuldade em consolidar o novo regime e as discussões acerca dos códigos administrativo e eleitoral talvez expliquem a inépcia do Congresso para avançar com a discussão de uma nova legislação sobre a emigração que, conforme já dito, crescia a olhos vistos, evidenciando a necessidade de se colmatar um outro aspecto da lei de 25 de abril de 1907: as fronteiras que distinguiam o emigrante do mero viajante. A definição dessas categorias instituída pela lei de 1907 mostrava-se insuficiente, como se pode observar pelo ofício de outubro de 1911, encaminhado pelo diretor-geral da 1ª Direção de Infantaria do Ministério da Guerra à DGAPC. Segundo o autor do ofício, o governador civil da Guarda teria levado ao conhecimento daquele Ministério que um grande número de mancebos sujeitos ao recrutamento militar se ausentava do país “sem prestar a devida fiança ou caução” porque as companhias de navegação vendiam “bilhetes de passagem de 1ª e 2ª classe a emigrantes sem passaporte, sofismando assim o decreto de 25 de abril de 1907”⁷⁰.

Fica bastante evidente aqui o limite da definição do emigrante como viajante da última classe dos navios. Como já observado, podiam ser emigrantes – ou seja, podiam

⁶⁶ SOUSA, Paulo Silveira e. Tutelar, negociar e dirigir: o Estado liberal, os governos civis e os poderes locais (1834-1926). In: ALMEIDA, Pedro Tavares de; SOUSA, Paulo Silveira e (coords.). *Do Reino à Administração Interna: história de um Ministério (1736-2012)*. Lisboa: Imprensa Nacional da Casa da Moeda, 2015, p. 129-146, p. 146.

⁶⁷ Idem, *ibidem*.

⁶⁸ Idem, *ibidem*.

⁶⁹ ALVES, Jorge Fernandes. Primeira República, poder local e a saga parlamentar para um novo código administrativo. *Revista da Faculdade de Letras*. Porto, III série, vol. 11, 2010, p. 33-61, p. 56.

⁷⁰ Diretor-geral da 1ª Direção de Infantaria do Ministério da Guerra. Ofício ao diretor geral da DGAPC, Ricardo Pais Gomes. Lisboa, 28.10.1911. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 61, mç. 35, proc. 783.

almejar deixar Portugal para estabelecer domicílio em outro país –, também indivíduos que, sujeitos ao recrutamento militar, viajavam em 1ª ou 2ª classe. Muito embora a lei de 1907 reconhecesse essa possibilidade, não determinou as formas pelas quais poderia ser realizada a distinção entre viajantes e emigrantes embarcados nas melhores classes. Assim, as companhias de navegação e os agentes de emigração encontraram uma brecha para mais facilmente embarcar emigrantes sem que precisassem satisfazer às delongas burocráticas e driblar a lei.

Por isso, no ofício, o encarregado do Ministério da Guerra solicitou ao ministro do Interior as devidas providências para que “as autoridades administrativas, policiais e respectivos agentes da polícia de emigração empreguem o maior empenho em deter e mandar apresentar”⁷¹ os indivíduos sujeitos à Lei do Recrutamento quando pretenderem embarcar para o exterior sem a prova de terem cumprido os preceitos do serviço militar. Além disso, solicitou também que as autoridades competentes do MI chamassem a atenção das agências de navegação “para o rigoroso cumprimento e verdadeira interpretação do nº 1 do parágrafo 1º do artigo 1º da lei sobre passaportes de 25 de abril de 1907” e propôs que fosse “alterada essa doutrina”⁷².

No ano seguinte, o governador da Guarda oficiou diretamente ao secretário geral do MI, alertando para os abusos cometidos pelas companhias de navegação, que continuavam a “conceder passagens de 1ª e 2ª classe a emigrantes sem passaportes”⁷³. Além disso, segundo o governador, as companhias encontraram outra forma de facilitar a vida aos emigrantes e fazê-los burlar a lei: a criação de uma classe intermediária entre a 3ª e a 2ª. Segundo o governador da Guarda, a passagem para essa nova classe era vendida por apenas duas libras a mais do que o preço “que o emigrante teria que gastar com seu passaporte e respectivos documentos”⁷⁴. Ou seja, além de pagar quase o mesmo valor, o emigrante via-se livre dos trâmites burocráticos necessários à obtenção de passaportes. Com isso, as companhias transportavam ainda mais passageiros e aumentavam os lucros. A atrativa “oferta de passagem sem passaporte” defraudava “o rendimento da fazenda pública em centenas de escudos”⁷⁵, motivo pelo qual o governador pedia providências capazes de obstar a semelhantes abusos.

⁷¹ Diretor-geral da 1ª Direção de Infantaria do Ministério da Guerra. Ofício ao diretor geral da DGAPC, Ricardo Pais Gomes. Lisboa, 28.10.1911. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 61, mç. 35, proc. 783.

⁷² Idem.

⁷³ João de Deus Ramos, governador civil da Guarda. Ofício ao secretário geral do MAI. Guarda, 29.07.1912. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 62, mç. 40, proc. 540.

⁷⁴ Idem.

⁷⁵ Idem.

Na lateral do ofício, o secretário observou que cabia à PEREC investigar se “as agências de passaportes e as dos vapores cumprem ou não os preceitos da legislação sobre passaportes e se vendem ou não passagens a quem não se ache legalmente autorizado a sair do país pela via marítima”⁷⁶. O secretário ponderou, ainda, que “os contratos e reclames que as empresas fazem para angariar passageiros, nada tem o Estado com isso, nem mesmo com o preço que estabelecem para as passagens”. Por isso, tudo o que se poderia fazer era recomendar à PEREC que empregasse todo o zelo para que não fossem concedidas passagens a indocumentados. Percebe-se aqui um compromisso com a livre atuação das companhias de navegação, sem que houvesse um entendimento de que deveriam ser regulamentados os preços e acordos feitos com os viajantes e emigrantes.

O ministro do Interior, contudo, entendeu que a solução para tais abusos não se resumia apenas à inspeção da PEREC e optou por aprimorar a definição da categoria de emigrantes estabelecida na lei de 25 de abril de 1907, ampliando a exigência de passaportes a outros indivíduos que não apenas aqueles que viajavam na terceira classe dos navios. Foram, então, publicadas as instruções de 25 de novembro de 1912⁷⁷, nas quais se lê:

São considerados emigrantes quando se destinem a portos estrangeiros do Ultramar:

- a) Todos os nacionais que pretendam embarcar na 3ª classe dos navios;
- b) A mulher casada, que pretende embarcar na 1ª ou 2ª classe dos navios, ou classes intermediárias, desacompanhada do marido, se não mostrar que está legalmente separada de pessoa e bens;
- c) Os menores que pretendam embarcar nas mesmas classes desacompanhados dos pais ou tutores;
- d) Os menores de 40 anos sujeitos ao recenseamento, ao serviço das tropas ativas ou das tropas de reserva;

⁷⁶ Secretário geral do MAI. Nota redigida no ofício encaminhado pelo governador civil da Guarda, 31.07.1912. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 62, mç. 40, proc. 540.

⁷⁷ Essas instruções foram mencionadas por historiadores e historiadoras como Jorge Fernandes Alves, Miriam Halpern Pereira, Maria da Conceição Meireles Pereira e Paula Marques dos Santos. Todos esses trabalhos utilizaram como fonte a compilação realizada em 1913 por Carlos Ramos (*Legislação portuguesa sobre emigração e passaportes*, Lisboa: s/e, 1913), em cuja página 94 estão as “Instruções, de 25 de novembro de 1912, superiormente aprovadas, sobre a interpretação das disposições deste artigo e seus parágrafos e ofício do Ministério do Interior de 22 de novembro de 1907, para efeito da fiscalização policial a bordo dos navios”. O autor, contudo, não esclarece a localização do documento original, que não foi por nós encontrado durante a pesquisa realizada no Fundo do MAI no ANTT. As Instruções de 25 de novembro de 1912 tampouco foram publicadas no *Diário da República*, o que chama a atenção, visto significarem uma importante alteração da lei de 25 de abril de 1907.

- e) Aqueles que pretendam embarcar em 1ª ou 2ª classe ou classes intermediárias com a intenção de estabelecer residência fixa em países estrangeiros do ultramar;
- f) Os nacionais portadores de títulos de naturalização, tais como cartas e passaportes concedidos por autoridades brasileiras no estrangeiro quando os seus portadores tenham menos de 30 anos e estejam sujeitos à reserva militar [...].

As instruções procuraram, também, esclarecer quem eram os indivíduos que, considerados como meros viajantes, estavam isentos da obrigatoriedade de apresentar passaporte. Eram eles:

1º - Todos os estrangeiros, exceto os espanhóis, que terão que apresentar passaporte consular de Espanha em Portugal [...];

2º - Todos os nacionais que, pretendendo embarcar na 1ª e 2ª classe, ou classes intermediárias, provem estar definitivamente isentos do recenseamento militar ou do serviço das tropas ativas e do das tropas de reserva, apresentando ressalva ou documento comprovativo da isenção ou baixa, desde que não estejam no caso da alínea 'e';

3º - Os maiores de 40 anos, quando se mostre que têm os seus negócios ligados ao país para onde se dirigem;

4º - Os portadores de bilhetes de ida e volta quando não se achem incluídos em algumas das condições das alíneas 'a', 'b', 'c', 'd', 'e', 'f'.

Pode-se afirmar que, pelas novas disposições, um número muito maior de pessoas passava a ser inserido na categoria de 'emigrante', de modo que o passaporte se tornava obrigatório a mais gente. Acerca das novas exigências, chama a atenção o fato de voltar a recair sobre os indivíduos o ônus da prova de não serem emigrantes, uma vez que a presunção legal com base na classe do navio em que viajavam deixou de ser suficiente. Assim, cabia ao viajante provar estar em dia com as autoridades militares e demonstrar que a viagem se realizava a negócios. Nem mesmo a posse das passagens de volta a Portugal era considerada suficiente para comprovar que o indivíduo não almejava estabelecer domicílio no exterior.

Outro aspecto das instruções de 1912 deve, ainda, ser melhor observado: a exigência de passaporte a mulheres casadas e desacompanhadas dos maridos, mesmo que viajando nas melhores classes dos navios. Não se pode descartar a possibilidade desta exigência decorrer de uma vontade do governo em dificultar a reunificação familiar, especialmente de famílias de emigrantes que lograram ascender socialmente no país de

acolhimento, de modo a garantir o envio de remessas. No entanto, importa considerar que a República pouco alterou a situação das mulheres portuguesas, muito embora tenha sido aprovada a Lei do Divórcio ainda em 1910. Assim, as mulheres casadas continuavam a ser entendidas como dependentes dos maridos e, portanto, sujeitas à autorização marital para deixar o país, razão pela qual precisavam solicitar o passaporte – situação que só chegará ao fim com a Revolução dos Cravos de 25 de abril de 1974. Da mesma forma, portanto, que menores de idade dependiam de autorização parental para viajar, as mulheres dependiam de uma permissão do marido. No caso das mulheres divorciadas, precisariam comprovar a separação “de pessoa e bens”, de modo que, uma vez mais, o ônus da prova recaía sobre o indivíduo.

Pela publicação das instruções – que, ao procurarem melhor definir a categoria legal do ‘emigrante’ acabaram por esticá-la de modo a abranger um maior número de pessoas –, fica claro o abandono da tendência perseguida nos últimos anos da Monarquia de assegurar uma maior liberdade de circulação a nacionais e estrangeiros. Uma nova orientação, mais restritiva, era adotada pela República, provavelmente como forma de dar resposta ao avanço da pressão contrária ao crescente movimento emigratório observado entre 1911 e 1913.

Menos de um mês depois de publicadas as instruções, era lido, na CD, um projeto de autoria do deputado Antônio Ferreira da Fonseca, que contou com a colaboração do comissário da PEREC, Augusto Gil. O projeto era o mais completo dentre aqueles relacionados à emigração apresentados nos primeiros anos da República. Segundo Ferreira da Fonseca, o projeto destinava-se à “repressão da emigração, essencialmente das famílias; máxima repressão da emigração clandestina e proteção aos emigrantes e demais passageiros portugueses”⁷⁸. O deputado, apesar de reconhecer que a emigração era um fenômeno útil e até benéfico que “não se regula[va] em diplomas legislativos”, afirmou que o que estava se passando em Portugal não era “o fenômeno normal da emigração, mas sim um verdadeiro despovoamento, cujas consequências funestas a todos é fácil prever”⁷⁹. Na sequência, Ferreira da Fonseca comparou o fluxo emigratório de “homens válidos que abandonavam transitoriamente o seu país”⁸⁰ com aquele que então se verificava: o fluxo de famílias inteiras “que nunca mais voltam à sua pátria”, deixando

⁷⁸ Antônio Ferreira da Fonseca. Apresentação do projeto sobre emigração na CD. *DCD*, I Legislatura, Sessão Legislativa 3, nº 12, 17.12.1912, p. 5.

⁷⁹ *Idem*, *ibidem*.

⁸⁰ *Idem*, *ibidem*.

terras por cultivar e fábricas desprovidas de braços. Se o primeiro era “necessário e útil”, o último “reclama[va] urgentes e inadiáveis remédios”⁸¹.

Os remédios propostos foram distribuídos em nove capítulos e 55 artigos lidos na sessão de 19 de dezembro de 1912, os quais não foram discutidos antes da eclosão da Grande Guerra. Em 1919, quando o fim do conflito trouxe o receio de que a emigração readquirisse a sua importância ou atingisse maiores proporções – o que não se verificou –, o governo de Domingos Leite Pereira recuperou, modificou e adaptou o projeto de Antônio Ferreira da Fonseca, transformando-o no decreto nº 5:624 de 10 de maio de 1919. Não cabe, nesta tese, analisar este decreto, tampouco o processo pelo qual ele foi reformulado. Interessa, contudo, observar alguns pontos centrais da proposta elaborada em 1912 e verificar em que medida as soluções propostas se afastavam (ou não) do caráter geral da política emigratória que vinha sendo seguida quando da proclamação da República e até que ponto o projeto procurava aprofundar o poder estatal de controlar os meios legítimos de emigração.

Pelo projeto, manter-se-ia livre a entrada de nacionais e estrangeiros no país, bem como a saída a estrangeiros, a nacionais com destino às colônias e a portugueses que não fossem emigrantes. O projeto, ao contrário das instruções recém-aprovadas, limitava-se a definir os emigrantes (e não os viajantes), mantendo os critérios já estabelecidos. Assim, eram considerados emigrantes todos os nacionais que embarcassem na 3ª classe dos navios para portos estrangeiros, bem como: as mulheres casadas e desacompanhadas dos maridos, os menores desacompanhados, os menores de quarenta anos sujeitos ao serviço militar que viajassem na primeira ou segunda classes; além dos “nacionais que pretendam sair pela fronteira terrestre para embarcar em 3ª classe, com o fim de se esquivarem ao cumprimento desta lei” e os demais compreendidos nesta categoria “que com o mesmo fim pretendam embarcar num porto estrangeiro”⁸².

Uma das principais novidades foi a introdução do passaporte individual (e não familiar) com valores diferenciados para cidadãos “do sexo masculino, maior de 14 anos”⁸³, que pagariam 5 escudos, e para “mulheres ou indivíduos do sexo masculino menores de 14 anos”⁸⁴, dos quais seriam cobrados 10 escudos pelo passaporte. O objetivo

⁸¹ Antônio Ferreira da Fonseca. Apresentação do projeto sobre emigração na CD. *DCD*, I Legislatura, Sessão Legislativa 3, nº 12, 17.12.1912, p. 5.

⁸² Artigo 2º do projeto apresentado por Antônio Ferreira da Fonseca. *DCD*, I Legislatura, Sessão Legislativa 3, nº 14, 19.12.1912, p. 4.

⁸³ Artigo 3º do projeto apresentado pelo deputado Antônio Ferreira da Fonseca. *Loc. Cit.*, p. 4-5.

⁸⁴ *Idem*, *ibidem*.

de tal diferenciação foi esclarecido pelo próprio Ferreira da Fonseca. Conforme já dito, o projeto visava a reprimir a emigração familiar, o que, nas palavras do deputado, ele almejava conseguir “encarecendo os passaportes das mulheres e das crianças”⁸⁵. Importa observar aqui que a proposta, ao estabelecer valores distintos por um mesmo documento, ia mais longe do que a Monarquia alguma vez aventara na tentativa de reprimir a emigração de certas categorias de indivíduos. Vale notar que, muito embora a emigração de mancebos estivesse sujeita ao depósito de fianças com valor elevado, o passaporte em si nunca teve um preço distinto, possivelmente porque tal diferenciação seria compreendida como um ataque direto ao direito constitucional da liberdade de emigrar (ausente, como já dito, da Constituição de 1911).

A busca pelo fortalecimento do poder estatal em controlar a emigração em detrimento do direito dos indivíduos fica ainda mais clara no artigo 14º, que, explicitamente, proibia a emigração:

1º aos indivíduos maiores de sessenta anos que pretendam partir espontaneamente sem vínculo de trabalho; 2º aos que padeçam de doença ou enfermidade que os impossibilite de trabalhar [...]; 3º às mulheres solteiras, menores de 25 anos, não sujeitas ao pátrio poder ou tutela, quando, por não serem acompanhadas de seus pais, tutores, parentes ou pessoas respeitáveis, se suspeite fundadamente que podem ser objeto de tráfico desonesto; 4º aos que, sem acordarem com a autoridade de assistência competente, deixem no país filhos menores; 5º aos menores de 14 anos desacompanhados dos pais ou tutores ou pessoas respeitáveis a quem aqueles os entreguem⁸⁶.

Além de medidas que restringiam a emigração de “certas e determinadas categorias de pessoas”⁸⁷, a proposta, segundo Ferreira da Fonseca, partia de uma distinção entre “emigrantes contratados e não contratados”⁸⁸. Por isso, o projeto não tinha por alvo apenas aqueles que ambicionavam emigrar, mas também as agências de emigração e passaportes e as companhias de navegação. A regulamentação das agências visava assegurar a proteção dos emigrantes contratados. Como forma de evitar que estes fossem ludibriados, o projeto proibia “a excitação pública à emigração, bem como a propaganda

⁸⁵ Antônio Ferreira da Fonseca. Apresentação do projeto sobre emigração na CD. *DCD*, I Legislatura, Sessão Legislativa 3, nº 12, 17.12.1912, p. 6.

⁸⁶ Artigo 14º do projeto apresentado pelo deputado Antônio Ferreira da Fonseca. *DCD*, I Legislatura, Sessão Legislativa 3, nº 14, 19.12.1912, p. 6.

⁸⁷ Antônio Ferreira da Fonseca. Apresentação do projeto sobre emigração na CD. *DCD*, I Legislatura, Sessão Legislativa 3, nº 12, 17.12.1912, p. 6.

⁸⁸ *Idem*, *ibidem*.

enganadora e dolosa para o recrutamento individual ou coletivo de emigrantes”⁸⁹ e mantinha a determinação de que o recrutamento só poderia ser feito por empresas ou agentes licenciados. O capítulo III estabelecia uma série de obrigações a serem cumpridas pelos agentes de emigração e passaportes, bem como as condições em que os valores pagos pelos emigrantes deveriam ser integralmente ressarcidos.

Por sua vez, a proteção dos não-contratados seria assegurada, segundo o deputado, incumbindo-se “as companhias de navegação, seus agentes e agentes de passagens e passaportes”⁹⁰ de disposições semelhantes àquelas atribuídas às agências de emigração. Assim, o capítulo IV instituía as obrigações das companhias marítimas nacionais e estrangeiras, que, pelo capítulo V, comprometer-se-iam com a repatriação de “3% dos emigrantes indigentes embarcados no trimestre anterior”⁹¹. As agências de navegação que não se sujeitassem ao encargo da repatriação e recebessem emigrantes a bordo seriam tratadas, pelo artigo 31º, como se empregassem seus navios para conduzir clandestinos, mesmo que todos os passageiros estivessem devidamente documentados.

O projeto, que procurava estender a ação tutelar do Estado também aos emigrantes livres e ampliar os critérios pelos quais os deslocamentos emigratórios deveriam ser restringidos, inovava ao prever a criação de uma repartição do MAI, responsável por centralizar “todos os serviços do continente português”⁹² relacionados à emigração. Ao Comissariado Geral dos Serviços da Emigração caberia “promover as providências necessárias para que as leis e regulamentos relativos à emigração tenham nos governos civis, administrações dos concelhos e consulados uma exata e uniforme observância”⁹³.

Estariam, ainda, dentro das responsabilidades do pessoal do Comissariado “fiscalizar a autenticidade dos passaportes”⁹⁴, perseguir promotores da emigração clandestina, instaurar processos contra agentes de emigração não licenciados, “coligir elementos para a publicação de um *boletim da emigração*”⁹⁵ e publicar editais e circulares esclarecendo as disposições relativas à matéria. Assim, tanto os funcionários quanto as atribuições da PEREC seriam transferidos para o Comissariado, que contaria com duas inspeções – uma no Porto e outra em Lisboa – e quarenta fiscais (o dobro daqueles de que

⁸⁹ Artigo 11º do projeto apresentado pelo deputado Antônio Ferreira da Fonseca. *DCD*, I Legislatura, Sessão Legislativa 3, nº 14, 19.12.1912, p. 5.

⁹⁰ Antônio Ferreira da Fonseca. Apresentação do projeto sobre emigração na CD. *DCD*, I Legislatura, Sessão Legislativa 3, nº 12, 17.12.1912, p. 7.

⁹¹ Artigo 28º do projeto apresentado pelo deputado Antônio Ferreira da Fonseca. *Loc. Cit.* p. 8.

⁹² Artigo 32º do projeto apresentado pelo deputado Antônio Ferreira da Fonseca. *Loc. Cit.*, p. 9.

⁹³ Artigo 34º do projeto apresentado pelo deputado Antônio Ferreira da Fonseca. *Loc. Cit.*, p. 9.

⁹⁴ *Idem*, *ibidem*.

⁹⁵ *Idem*, *ibidem*.

dispunha a PEREC). Além disso, a responsabilidade de reprimir a emigração clandestina deixaria de ser de um órgão de polícia exclusivamente criado para isso e passava a ser incumbência de “todas as autoridades civis, militares e corpos da guarda fiscal”⁹⁶.

A proposta, que previa medidas repressivas e tutelares, ao centralizar os assuntos relativos à emigração num único órgão diretamente ligado ao MI significaria, se aprovada, o avanço do monopólio estatal dos meios legítimos de circulação. Além disso, conforme já referido, ampliaria o controle e a repressão da emigração de uma forma que a Monarquia Constitucional não ousou fazer. No mais, certamente a aprovação do diploma seria uma resposta a um clamor contrário à emigração que, em 1913, crescia na mesma velocidade que o próprio fenômeno emigratório. Naquele ano, foram enviadas ao MI representações⁹⁷ redigidas pelas comissões municipais dos concelhos de Abrantes, Ponte de Sôr, Vilanova de Foz Côa e Vila do Conde solicitando medidas tendentes a combater a emigração e reprimir a atuação de agentes e engajadores.

Os agentes continuavam a ser vistos como responsáveis por uma emigração ‘artificial’, pois, interessados nas comissões pagas pelas companhias de navegação, estimulavam, segundo as autoridades, os portugueses a emigrar para o Brasil. Por isso, em março de 1913, o governador civil de Coimbra, João de Deus Ramos, publicou um edital visando “evitar e reprimir quaisquer abusos praticados em assunto de emigração”⁹⁸. O edital comunicava que seriam cassadas as licenças concedidas

a agentes para venda de bilhetes de passagem ou transporte de emigrantes por conta das companhias de navegação, e bem assim as concedidas a agentes ou comissionados volantes de emigração ou passaportes, quando os donos dessas licenças pratiquem atos não facultados nas mesmas, tais como: aliciar, recrutar ou contratar emigrantes e fazer propaganda de emigração, ou para esta concorrer fornecendo ou emprestando dinheiro aos que pretendam emigrar⁹⁹.

Ao ministro do Interior chegavam informações de que esses agentes, que chegavam a emprestar dinheiro aos emigrantes, apareciam “em feiras [...] e em outros lugares onde o povo se reúne”¹⁰⁰ para aconselhar e excitar a emigração “do país, lançando

⁹⁶ Artigo 52º do projeto apresentado pelo deputado Antônio Ferreira da Fonseca. *DCD*, I Legislatura, Sessão Legislativa 3, nº 14, 19.12.1912, p. 11-12.

⁹⁷ Nenhuma dessas representações foram encontradas no Fundo do MAI do ANTT. Nos maços indicados pelo índice de correspondência recebida da 1ª repartição da DGAPC, há apenas menções a essas representações e uma nota indicando que foram remetidas à presidência do Ministério.

⁹⁸ João de Deus Ramos, governador civil de Coimbra. Edital, 21.03.1913. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 63, mç. 44, proc. 186.

⁹⁹ *Idem*.

¹⁰⁰ Circular MAI, 04.06.1913. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 63, mç. 46, proc. 362.

mão, para conseguir tal fim, de afirmações dolosas e falsas”¹⁰¹. Por isso, o ministro do Interior expediu uma circular aos governadores civis solicitando que dessem as devidas ordens para prender e remeter a juízo os agentes que fossem pegos incentivando a emigração. Essa circular foi expedida duas semanas depois do comissário da PEREC ter informado o Ministério que as companhias de navegação estavam oferecendo aos seus correspondentes 8 escudos por cada passagem de terceira classe vendida. Tal valor, que não excluía “o lucro que os agentes e correspondentes adquirem nos contratos que fazem com os emigrantes”¹⁰², implicaria, segundo Augusto Ferreira Gil, “um fatal aumento da emigração, pois que os agentes correspondentes usarão de todos os meios para, no interesse próprio, a levarem a efeito”¹⁰³.

De tudo o que foi dito sobre a forma pela qual a emigração foi tratada nos primeiros anos da República, ficou evidente que poucas mudanças foram introduzidas pelo novo regime, que optou pela linha da continuidade e não da ruptura. Dessa forma, os fatores estruturais responsáveis pela emigração mantiveram-se inalterados. Mais fácil do que procurar encetar reformas profundas na sociedade num momento em que a República ainda não estava consolidada e que as tensões internacionais se acentuavam era seguir responsabilizando os “traficantes de carne humana”¹⁰⁴. Conforme já dito, o projeto de lei elaborado por Antônio Ferreira da Fonseca, que buscava melhor controlar a emigração e os intermediários, certamente teria sido uma forma do governo mostrar sua vontade em resolver o assunto utilizando-se dos meios disponíveis sem causar maiores comoções. No entanto, a morte do arquiduque Franz Ferdinand da Áustria em 18 de junho de 1914 adiou a urgência na aprovação de novas bases legais relativas à emigração em Portugal.

¹⁰¹ Circular MAI, 04.06.1913. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 63, mç. 46, proc. 362.

¹⁰² Augusto Ferreira Gil, comissário da PEREC. Ofício ao secretário geral do MI. Lisboa, 24.05.1913. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 63, mç. 46, proc. 362.

¹⁰³ Idem.

¹⁰⁴ A expressão foi utilizada numa carta-denúncia encaminhada ao cônsul de Portugal em Vigo, assinada por Lourenço D. Guedes em 20 de novembro de 1913. Nela, o signatário dava conhecimento do “terrível engajamento que aqui [em Vigo] se exerce, por que causa até dor ver todas as semanas os bandos de rapazes que estes traficantes de carne humana exploram e mandam para o desconhecido”. Ainda de acordo com Guedes, os principais desses ‘traficantes’ eram: Manoel Groba, ou gaiteiro; José Esteves, o cordoeiro e Antônio Laxiote. Este último teria “como recrutadores em Portugal, entre outros, Manoel Afonso Portella da [freguesia da] Alheira [em Barcelos] e Cândido Pereira”, também de Barcelos. ANTT/MAI/DGAPC – 1ª Rep., livro 63, mç. 48, proc. 818.

CONCLUSÃO

Era uma vez um homem de nome Luís a quem faltava a vista esquerda, que permaneceu no Cais de Alcântara três ou quatro semanas pelo menos, sentado em cima do caixão do pai, à espera que o resto da bagagem aportasse no navio seguinte. Dera aos estivadores, a um sargento português bêbado e aos empregados da alfândega, a escritura da casa e o dinheiro que trazia, vira-os içar o frigorífico, o fogão e o Chevrolet antigo, de motor delirante, para uma nau que aparelhava já, mas recusou separar-se da urna apesar das ordens de um major gorducho (Você nem sonhe que leva essa gaita consigo), um féretro de pegas lavradas e crucifixo no tampo, arrastando tombadilho fora perante o pasmo do comandante que se esqueceu do nócio e levantou a cabeça, tonta de cálculos, para olhá-lo no momento em que o homem de nome Luís desaparecia no porão e encaixava o morto sob o beliche, como os restantes passageiros faziam aos cestos e às malas.

António Lobo Antunes¹⁰⁵

António Lobo Antunes narra, em *As Naus*, o retorno dos heróis dos Descobrimentos a Portugal, na década de 1970, após a conquista da independência pelas colônias africanas. No excerto que serve de epígrafe, Camões havia regressado a Lisboa agarrado aos restos mortais do pai e, no Cais de Alcântara, aguardava a chegada de seus bens (uma geladeira, um fogão e um Chevrolet antigo). Com palavras, Antunes pintou a paisagem de um Portugal que reunia os restos de um país (para recuperar a imagem construída por Manuel Alegre) que se espalhara pelo mundo e que, incerto sobre o futuro, tinha junto de si apenas um passado repleto de glórias e fantasmas.

Obrigada a se repensar, a nação portuguesa, alheada do Império, voltou-se para suas fronteiras europeias e, após examinar o espólio de séculos de colonialismo, enalteceu em monumentos um passado tido como glorioso, esquecendo-se (ou fingindo se esquecer) de que “nunca houve um monumento da cultura que não fosse, também, um monumento

¹⁰⁵ ANTUNES, António Lobo. *As naus*. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2011, p. 15.

da barbárie”¹⁰⁶. A epopeia das Grandes Navegações, a história de um Portugal que teria dado ‘o mundo ao mundo’ e que serviria de interlocutor entre a Europa, a África e as Américas foram celebradas e conferiram substância à identidade nacional lusitana. Nesta “comunidade imaginada”, contudo, couberam apenas as caravelas que atravessaram oceanos, as mães que choraram, os filhos que “em vão rezaram” e as mulheres que “ficaram por casar”¹⁰⁷... Foram deixados de fora, os horrores do tráfico de africanos escravizados, o genocídio de populações nativas, o trabalho forçado e outros tantos horrores causados pela “vã cobiça” denunciada pelo velho do Restelo.

Da emigração para o Brasil independente, tão discutida e debatida, ficaram as homenagens aos ‘brasileiros-de-torna-viagens’ e às benfeitorias entregues à terra natal por esses emigrantes que, fugindo das condições estruturais de um Portugal incapaz de fixar sua população, enriqueceram num Brasil mítico – ou, para usar a expressão de Igor Renó Machado, num espaço “não-concreto”¹⁰⁸. Se as atividades menos lisonjeiras de comerciantes minhotos na antiga colônia foram encobertas (como indicou Machado), as condições degradantes a que se sujeitavam os açorianos para emigrar para o Brasil continuaram relegadas ao âmbito do impensável.

Por um lado, o ‘tráfico da escravatura branca’ foi entendido pela historiografia como um mero discurso retórico (desprovido de qualquer materialidade), tamanha a impossibilidade de se imaginar que indivíduos portugueses pudessem ser tratados em condições análogas à de africanos escravizados. Por outro, o envolvimento de comerciantes lusitanos com o tráfico atlântico foi eclipsado e os traficantes da praça do Rio de Janeiro foram entendidos como brasileiros desprovidos de quaisquer laços com Portugal. Assim, o Brasil seguiu sendo visto como o Eldorado onde imigrantes lusos poderiam negociar seus contratos de trabalho livremente, enriquecer de forma honesta e contribuir com o enriquecimento pátrio.

Enquanto a comunidade nacional portuguesa se reconstruía, a historiadora Miriam Halpern Pereira procurava compreender como o Estado luso lidou, entre 1850 e 1930, com o fluxo emigratório – majoritariamente destinado ao Brasil. A análise, fechada nas fronteiras nacionais do Portugal europeu, priorizou as estruturas socioeconômicas

¹⁰⁶ BENJAMIN, Walter. Sobre o conceito da história. In: BENJAMIN, Walter. *Obras escolhidas, vol. 1: ensaios sobre literatura e história da cultura*. Tradução de Sérgio Paulo Rouanet. 7ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1994, p. 222-232, p. 225.

¹⁰⁷ PESSOA, Fernando. *Mar Português. Mensagem*. Lisboa: Edições Ática, 1959. 1ª publicação de 1934.

¹⁰⁸ MACHADO, Igor José de Renó. O ‘brasileiro de torna-viagens’ e o lugar do Brasil em Portugal. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, nº 35, p. 47-67, 2005.

internas e entendeu o caráter repressivo das políticas migratórias como uma decorrência direta da dominação exercida pela burguesia agrária, ameaçada pela emigração que roubava os braços úteis do campo. Em contrapartida, a clandestinidade, que confirmaria a repressão, teria sido tolerada pois o Estado (incapaz de se opor aos interesses da elite agrária) tinha ciência da importância econômica das remessas. Tratava-se, portanto, de um ‘jogo de fachada’, que contava com a disseminação de uma imagem exageradamente nefasta das condições de vida encontradas por emigrantes na antiga colônia; imagem essa bastante explorada pela classe dominante, empenhada em desestimular as partidas.

Até o momento, a hipótese do ‘jogo de fachada’ não havia sido, ainda, diretamente confrontada, muito embora alguns trabalhos tenham questionado alguns aspectos dessa teoria e / ou dado indícios que poderiam contradizê-la, mas que não foram perseguidos. Alguns fatores teórico-metodológicos explicam a perenidade dessa interpretação. O primeiro é a persistência de um certo nacionalismo historiográfico que dificulta a apreensão de um fenômeno eminentemente transnacional e retira do enquadramento as realidades que deveriam ser transformadas pela prática de legislar. O segundo, um entendimento do Estado como um ser onipotente e onipresente, permeável a interesses classistas, que, provido de racionalidade, evitava se indispor com a classe social dominante, mas que, sorrateiramente, agia em sentido inverso e tolerava a emigração clandestina. O terceiro fator é a valorização das estruturas e a pouca atenção dispensada a fenômenos conjunturais e eventuais, procedimento que comprime o tempo e desconsidera a diversidade de atores em disputa em momentos históricos distintos.

Esta tese buscou superar as limitações dessa teoria e empreender uma análise das políticas migratórias adotadas durante a Monarquia Constitucional portuguesa que repensasse os postulados metodológicos supracitados, de modo a averiguar se os dispositivos criados nesse período visavam efetivamente a reprimir a emigração e se contrariavam a doutrina liberal que inspirou a Carta Constitucional. Assim, esta pesquisa teve por objeto os sentidos da legislação relativa à emigração portuguesa, as realidades que essas leis buscavam transformar e o que os agentes estatais desejavam atingir com os dispositivos adotados. Entendendo a atividade legislativa como uma prática que, em última instância, almeja modificar uma determinada realidade, este trabalho se empenhou em observar os aspectos do fenômeno emigratório que chegavam ao conhecimento dos agentes encarregados de aprimorar o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração.

Para tanto, a análise aqui realizada procurou identificar os indivíduos que deveriam ser apreendidos pelas teias do Estado, confeccionadas para conferir legitimidade às partidas. Pelo exame das estratégias e dos dispositivos desenvolvidos pelos agentes estatais, foi possível perceber que a emigração não foi entendida, ao longo de todo o período estudado, de maneira uniforme, mas desmembrada em múltiplas e distintas realidades que demandavam intervenções específicas. Conforme demonstrado nesta tese, a cisão do fenômeno entre emigração livre (ou natural) / engajada (ou artificial) e legal / clandestina, melhor delimitada a partir da lei de 20 de julho de 1855, conduziu à criação de distintas categorias de emigrantes as quais possibilitaram um aprimoramento do monopólio dos meios legítimos de emigração que, sem se limitar a reprimir os deslocamentos, não ultrapassou os limites constitucionais.

A observação das diferentes realidades emigratórias a serem transformadas pelos dispositivos legais adotados obrigou a variações da escala de análise que, em certos momentos da pesquisa, foi reduzida para enquadrar espaços geográficos mais abrangentes e, em outros, foi ampliada para focar acontecimentos específicos ocorridos ora em Portugal ora no Brasil. Por meio desse jogo de escalas, a pesquisa assumiu uma perspectiva transnacional atenta à circulação de informações que romperam as fronteiras do Estado-nação – sem descurar da circulação nem das fronteiras, seguindo a formulação de Lara Putnam¹⁰⁹, mencionada na introdução.

Essa análise transnacional, imposta pelas fontes consultadas nos arquivos da administração portuguesa, permitiu captar a substância de que eram formados os discursos sobre a emigração. Foi possível, assim, compreender os motivos da perenidade de enunciados e categorias que estruturaram o entendimento sobre o problema ao criarem verdades que não foram questionadas nem mesmo pelos setores mais progressistas da elite política do início do século XX.

Por meio do levantamento de ofícios, representações, relatos, notícias e informações encaminhados aos ministros responsáveis por elaborar e executar as políticas emigratórias, foram identificados os aspectos relacionados à emigração que impulsionaram os agentes estatais a agir, bem como os objetivos a serem atingidos. Foi possível, então, observar os fatores que motivaram circulares, portarias, decretos e textos legais. Assim, os diplomas adotados foram entendidos como eventos provocados por fatores conjunturais (sempre em complexa interação com as estruturas organizadoras da

¹⁰⁹ PUTNAM, Lara. The Transnational and the text searchable: digitalizes sources and the shadows they cast. *The American Historical Review*, 121(2), p. 377-402, mar. 2016.

sociedade em Portugal e também no Brasil). Esse procedimento metodológico descomprimiu o tempo e possibilitou a superação da busca por um sentido único e unidirecional das políticas emigratórias portuguesa. Além disso, evidenciou como os dispositivos que fortaleciam o monopólio dos meios legítimos de emigração foram delimitados pelos ditames liberais ou acomodados ao liberalismo em voga em cada um dos momentos estudados.

O exame de cada evento obrigou a análise dos conflitos que os permearam e a compreensão do Estado como um *locus* de disputa e não como um mero instrumento a serviço de uma determinada classe social. Foi necessário, portanto, reconhecer os atores envolvidos e distinguir as condicionantes que cerceavam as possibilidades discursivas de cada um deles. Para tanto, foram consideradas as responsabilidades e obrigações específicas de cada cargo e as regras do jogo que os agentes deveriam obedecer ou tentar driblar. Assim, o Estado não foi retratado nesta tese como um todo monolítico, mas ganhou múltiplas feições humanas, identificadas (sempre que possível) por nomes próprios associados a funções específicas. O Estado tampouco foi entendido, aqui, como um Leviatã distante e todo-poderoso, uma vez que a pesquisa esteve atenta às redes interpessoais que, eventualmente, influenciaram as decisões dos funcionários e às limitações materiais e concretas à boa execução de suas funções.

Importa sublinhar que a forma como o Estado foi abordado, a valorização de eventos e conjunturas e o entendimento de que as medidas adotadas por agentes públicos em Portugal se relacionavam com problemas identificados no Brasil não significou o abandono das estruturas e dos interesses de classe. Significou, antes, a compreensão de que, se por um lado, as estruturas agrárias da sociedade portuguesa oitocentista explicam a atuação das elites rurais no sentido de reprimir a emigração, por outro, os clamores dessa classe nem sempre se fizeram sentir com a mesma intensidade e nem sempre alcançaram os mesmos resultados.

A título de exemplo, pode-se referir que a pertença classista do visconde de Bruges ilumina as medidas tomadas para restringir as partidas da ilha Terceira, mas não esclarece o porquê de o governo setembrista não ter validado as atitudes de um notável local que, ainda por cima, dera uma grande contribuição à causa liberal. Pode-se citar, também, as dificuldades enfrentadas por Sá da Bandeira para aprovar um projeto de lei que ampliava o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração, criando entraves às saídas, o que, certamente agradaria a elite agrária. Ou, ainda, o silêncio desse setor da sociedade no início do século XX, momento em que a emigração recrudescia e ultrapassava os recordes

atingidos uma década antes, quando a perda de mão de obra exasperou a elite terratenente. Essas variações na atuação de uma mesma classe social e na sua capacidade de influenciar os agentes estatais, pautando mais ou menos as mudanças legais, só podem ser compreendidas por uma análise que descomprima o tempo e atente para conjunturas e eventos.

No mais, há que considerar também o impacto, nas políticas emigratórias portuguesas, das estruturas da sociedade de acolhimento dos emigrantes. O Brasil, ao longo da maior parte do período estudado, foi um país escravista, pressionado, ora para abolir o tráfico de escravizados, ora para pôr fim à escravidão. As perspectivas abolicionistas, associadas ao crescimento da economia cafeeira, preocupavam os grandes proprietários, cientes da necessidade de criação de um mercado de trabalho tão flexível quanto possível. Visando garantir a mão de obra abundante e necessária à economia do país, foram aprovadas leis que regulamentavam os contratos a serem realizados com trabalhadores estrangeiros, formaram-se companhias para recrutar imigrantes em seus países de origem, grandes proprietários investiram em iniciativas individuais para transportar portugueses despossuídos ao Brasil e diferentes governos brasileiros se empenharam em atrair europeus.

As condições de viagem e de trabalho oferecidas a lusitanos na antiga colônia indignaram a comunidade portuguesa já radicada no Brasil, bem como os agentes estatais em Lisboa, e deram origem ao discurso da ‘escravatura branca’, pelo qual, uma das facetas da realidade emigratória foi apreendida. A forma como emigrantes portugueses eram negociados por capitães de navios e contratantes brasileiros lembrava os mercados de escravizados, o que ameaçava o *status* dos ex-colonizadores e escancarava a nova posição (considerada vexatória) de Portugal no capitalismo global: fornecedor de mão de obra. Esses fatos aproximavam cidadãos portugueses dos africanos secularmente escravizados, invertiam a ordem criada pelo colonialismo e subvertiam a hierarquia que distanciava os brancos europeus dos negros da África. Foi a surpresa provocada pelas notícias que chegavam dos portos brasileiros que transformou o fenômeno emigratório oitocentista num problema a ser solucionado pelos agentes estatais e forçou as primeiras tentativas de reforçar o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração.

Nas páginas iniciais, a tese mostrou que a preocupação com os deslocamentos dos indivíduos não foi inaugurada com as revoluções liberais que derrubaram o Antigo Regime e tampouco foram uma mera persistência anacrônica do mundo de outrora. O passaporte, como instrumento usado pelos governos para seguir com os olhos os

indivíduos em trânsito, era uma tecnologia antiga e consagrada que serviu aos propósitos dos novos Estados-nação, desejosos de conferir materialidade à comunidade imaginada e manter as linhas invisíveis que conectavam seus cidadãos. No caso específico de Portugal, a obrigatoriedade do passaporte foi renovada após a Revolução Liberal de 1820 e foi entendida como um mecanismo para malograr as ambições contrarrevolucionárias dos absolutistas. No entanto, o fluxo de portugueses que desde os tempos coloniais se deslocava ao Brasil não motivou medidas adicionais, visto fazer parte das “experiências acumuladas por indivíduos e gerações contemporâneas”¹¹⁰. Foi apenas quando o “novum” interceptou o “continuum”, quando as coisas aconteceram “de forma diferente da que se esperava”¹¹¹ que a surpresa despontou e um novo problema se concretizou.

O momento da surpresa, conforme demonstrado no capítulo 1, foi o ano de 1835. Após o fim da guerra civil, a formação de companhias colonizadoras nas Antilhas britânicas e o transporte de ilhéus despossuídos para os portos do Brasil, onde eram proibidos de desembarcar até que fossem contratados por quem quitasse a dívida com os capitães dos navios, acenderam a luz vermelha entre agentes estatais em Lisboa. Circulares e portarias foram publicadas para fazer frente a esse novo ‘tráfico da escravatura branca’, indubitavelmente inserido num contexto mais amplo de abolição do tráfico de escravizados no espaço Atlântico e que ainda merece ser melhor investigado.

No Brasil, quando a pressão britânica crescia e a iminente proibição do transporte de africanos se aproximava, a lei dos contratos de 13 de setembro de 1830 foi aprovada, assegurando mecanismos extra-econômicos de controle de trabalhadores livres e assalariados – fato que conferiu mais uma camada de significado ao termo ‘escravos brancos’. Pouco depois, antes mesmo da formalização da “política do contrabando”, figuras proeminentes do Império (como Miguel Calmon du Pin e Almeida, Nicolau de Campos Vergueiro e António Clemente Pinto) fundaram companhias de colonização com o objetivo de transportar imigrantes ao país e formar um mercado trabalho livre e flexível no Brasil. Essas experiências fracassaram, mas não antes de promoverem alterações legislativas que visavam melhorar a imagem do Império nos países de origem dos trabalhadores estrangeiros, sem que fossem ameaçados os interesses dos proprietários. No mais, essas companhias certamente contribuíram para a criação de uma rede que

¹¹⁰ KOSELLECK, Reinhart. *Estratos do tempo: estudos sobre a História*. Tradução de Markus Hediger. Rio de Janeiro: Contraponto e PUC-Rio, 2014, p. 23.

¹¹¹ Idem, *ibidem*.

sustentou a emigração açoriana na década seguinte, a qual demanda pesquisas mais aprofundadas.

O capítulo 1 demonstrou, portanto, a importância de fatores conjunturais atrelados às estruturas que sustentavam o Brasil para a formulação da emigração como problema em Portugal. No entanto, mais pesquisas precisam ser feitas no sentido de esclarecer a participação dos portugueses (sobretudo os açorianos) no processo de transição do trabalho escravo para o livre no Brasil – processo que, como se pôde perceber, não teve início apenas com a experiência das colônias de parceria e com a definitiva abolição do tráfico em 1850.

Em Portugal, após a Revolução de Setembro, o visconde de Sá da Bandeira foi a primeira autoridade a propor um projeto de lei para combater o ‘tráfico da escravatura branca’. Ainda em 1837, o visconde redigiu uma proposta encaminhada às Cortes Constituintes, a qual nunca foi debatida. O projeto se inseria num plano colonial mais vasto fomentado por Sá da Bandeira e lhe servia de escudo e de estratégia num momento em que enfrentava, externamente, a pressão britânica para abolir efetivamente o tráfico de escravizados a partir das colônias portuguesas e, internamente, uma oposição nacionalista, contrária a concessões aos ingleses.

Como estratégia, o projeto deveria desviar para as colônias na África a corrente emigratória que se destinava ao Brasil, contribuindo, assim, para o povoamento branco desses territórios e para o desenvolvimento da economia colonial em outras bases que não o tráfico. Como escudo, a proposta protegeria o visconde contra eventuais acusações de que estaria mais preocupado com os africanos escravizados do que com os ‘escravos brancos’ portugueses. Apesar da insistência de Sá da Bandeira o projeto ficou abandonado em alguma gaveta do Parlamento, até que foi recuperado em 1842, já durante o Cabralismo.

Pouco mais de um mês depois de assinado o Tratado Luso-Britânico de 3 de julho de 1842, o ministro da Marinha e Ultramar, António José Maria Campêlo, publicou a portaria de 19 de agosto de 1842 “providenciando a restrição do tráfico da escravatura branca”. O diploma era uma versão modificada do projeto de Sá da Bandeira, desprovido das medidas que não diziam respeito ao MMU e daquelas que demandavam autorização legislativa. É possível que, com essa medida, Campêlo visasse se proteger de acusações de lutar contra a escravatura negra e nada fazer quanto à branca. É provável também que a portaria tenha sido pensada como forma de evitar que os traficantes de escravizados

africanos, proibidos de exercer o ‘odioso comércio’, se dedicassem ao ‘tráfico de escravos brancos’.

A publicação da portaria, que evidencia a importância de uma análise cruzada com a conjuntura da abolição do tráfico da escravatura, gerou dois tipos distintos de reações. Por um lado, o cônsul de Portugal em Pernambuco, Joaquim Baptista Moreira, considerou frágeis as providências previstas e propôs dispositivos que julgava mais eficazes – os quais foram adotados. Por outro, a ACP encetou uma campanha contra a portaria por considerá-la prejudicial aos interesses mercantes do país.

Como forma de convencer o ministro a alterar a portaria, a ACP empenhou-se em demonstrar que o diploma associava, genérica e erroneamente, a emigração à ‘escravatura branca’ e desconsiderava a experiência de emigrantes minhotos, benéfica à região. Com isso, a ACP adicionou à categoria de ‘emigrante’ uma camada de significado até então encoberta e moldou o discurso possível sobre a emigração e o ‘tráfico da escravatura branca’. Assim, quando o projeto de Sá da Bandeira finalmente entrou para a ordem do dia da CPR, ele foi considerado inconstitucional por criar entraves às saídas de quaisquer emigrantes e a discussão foi adiada – o que, na prática, significou o abandono da proposta.

O segundo capítulo demonstrou, portanto, o poder dos mercantilistas portugueses no governo cabralista, evidenciou que a classe política não agia de forma homogênea, esclareceu a tomada de consciência, por parte dos agentes públicos, da diversidade dos fluxos emigratórios, iluminou as transformações sofridas pelo discurso possível sobre a emigração e demonstrou as dificuldades na aprovação de um projeto contrário ao fenômeno entendido de forma ampla e, por isso, considerado inconstitucional.

Os fatos analisados no capítulo 2, além de esvaziarem a portaria de 1842 (na prática, ineficaz), serviram de campo de experiência e moldaram o horizonte de possibilidades para a aprovação da carta de lei de 20 de julho de 1855. Conforme demonstrado no capítulo 3, na década de 1850, a emigração rumo ao Brasil ganhou proporções inéditas. Os capitães das embarcações, desejando aproveitar o momento para expandir seus lucros, sobrelotavam os navios, desrespeitando normativas portuguesas, mas também brasileiras. A ganância desses negociantes resultou em casos que provocaram escândalo em Portugal e criaram o consenso em torno da necessidade de se adotarem medidas tendentes a evitar a repetição de excessos como os ocorridos a bordo da ‘Defensor’. No entanto, desde 1843, estava consagrada a impossibilidade de se legislar contra a emigração, bem como a necessidade de se estabelecerem alvos bastante precisos que não confundissem fluxos distintos e que garantissem a adequação dos dispositivos

propostos ao liberalismo da Carta Constitucional, em torno do qual construiu-se a ‘paz Regeneradora’.

Ciente dessas limitações, porém temendo ser responsabilizado pela repetição de casos de óbitos a bordo dos navios, o ministro do Reino, Rodrigo Fonseca Magalhães, redigiu um projeto de lei para combater a emigração clandestina (e não todo e qualquer movimento emigratório). A proposta apoiou-se em um projeto já existente, recuperou os artigos retirados da portaria de 1842 após as reclamações da ACP e, imediatamente, entrou em discussão na CD. Os deputados que interviram no debate alteraram alguns artigos e introduziram outros.

Um importante acréscimo foi o dispositivo que visava regular os contratos de locação de serviços a serem executados no exterior (ou seja, no Brasil), assunto que vinha gerando alguma inquietação por reavivar o constrangimento causado pelo fato de cidadãos portugueses serem transacionados na antiga colônia. Por isso, pelo artigo 11º, os contratos deveriam ser celebrados perante autoridades portuguesas e não poderiam ser cedidos a terceiros no Brasil – como forma de assegurar o cumprimento, pelos futuros patrões, das condições previamente acordadas e de evitar a ‘venda’ de imigrantes lusitanos. O artigo, contudo, contrariava a lei brasileira de locação de serviços de 1837, a qual previa a transmissibilidade dos contratos, e foi contornado por emigrantes que, no momento da obtenção do passaporte, silenciavam sobre os acordos celebrados com intermediários de companhias e proprietários do Brasil.

O terceiro capítulo demonstrou, ainda, os motivos pelos quais o artigo foi aprovado sem ressalvas na CD. Deslocando o foco da análise, a pesquisa centrou-se nos relatos redigidos pelas autoridades consulares, especialmente do Rio de Janeiro, e nos contratos firmados entre companhias ou proprietários brasileiros e cidadãos portugueses e remetidos às autoridades governamentais na década de 1850. A expansão das fronteiras da pesquisa e a valorização do caráter transnacional do fenômeno emigratório possibilitaram o conhecimento da realidade que os deputados e demais autoridades almejaram transformar por meio de um dispositivo que colocava, no âmbito do monopólio estatal dos meios legítimos de emigração, os contratos de locação de serviços. As fontes levantadas indicam a necessidade de novos estudos que investiguem mais a fundo a inserção desses emigrantes contratados nas diversas áreas do Brasil, especialmente no Vale do Paraíba. Nessa região, apesar da presença massiva de escravizados, a presença lusitana parece ter tido uma importância maior do que aquela conhecida pela historiografia brasileira.

Ainda no capítulo 3, foi demonstrado que a lei de 20 de julho de 1855 foi aprovada a seguir a uma reforma na legislação sobre o recrutamento militar, que priorizou a igual distribuição do ‘imposto de sangue’ em detrimento da liberdade de emigrar. Por essa razão, foi aprovado – não sem críticas e oposição – o pagamento de uma fiança pelos mancebos que solicitassem passaporte para emigrar. O fato, que aponta para as incongruências da doutrina liberal, reforça que nem todo empecilho imposto à emigração contrariava os direitos consagrados na Carta Constitucional. No mais, a reforma mencionada seria letra morta se não fossem criados mecanismos para impedir a emigração clandestina e, conseqüentemente, a fuga ao serviço militar.

Ao mirar na emigração contratada e clandestina – as únicas sobre as quais o Estado, legitimamente, poderia atuar –, a carta de 20 de julho de 1855 delineou os contornos que separavam emigrantes legais de ilegais; livres, de contratados. Essas categorias estavam em consonância com os diferentes níveis de cidadania estabelecidos pela Carta de 1826 que distinguia os cidadãos ativos dos passivos. Os últimos, considerados incompletos, deveriam ser tutelados pelo Estado, assim como os emigrantes engajados.

Aos olhos dos agentes estatais, os contratados, presos a dívidas, arriscavam perder a liberdade e os direitos civis no exterior e, por isso, precisavam da proteção estatal. Já aqueles que embarcavam com as passagens pagas, livres de contratos e dívidas e em posse dos devidos documentos, eram entendidos como autônomos e tinham assegurado o direito a emigrar. Por fim, era tida como absolutamente legítima a intervenção estatal sobre os clandestinos que, pelos meios possíveis, deveriam ser capturados pelas teias do Estado. Para isso, a lei previa a responsabilização de quem facilitasse e viabilizasse a viagem de indivíduos desprovidos de passaporte e dos capitães gananciosos que levassem a bordo um número de passageiros superior ao autorizado.

A lei de 20 de julho, contudo, não detalhava as condições de transporte para que os navios fossem autorizados a transportar passageiros, colonos ou emigrantes (e tampouco definia de forma objetiva esses termos). Pelo diploma, o governo aprovaria um regulamento contendo essas instruções. Conforme visto no capítulo 4, uma proposta de regulamento foi redigida por Rodrigo Fonseca Magalhães e encaminhada ao ministro dos Negócios Estrangeiros, que nunca respondeu, apesar das insistências do colega de governo – o que reforça os limites de abordagens que tratam o Estado de forma monolítica. Pela documentação levantada, foi possível formular a hipótese de que o responsável pelo MNE estava ciente da necessidade de se chegar a um acordo com o

governo brasileiro para que a devida fiscalização nos navios e as disposições previstas da lei de 1855 fossem possíveis. Porém, o primeiro governo da Regeneração caiu antes disso e o regulamento ficou por aprovar.

Nos anos seguintes, cresceu entre a elite política portuguesa a consciência da importância da cooperação das autoridades brasileiras e da assinatura de um acordo sobre emigração com o governo imperial. Um projeto chegou a ser elaborado, no entanto, apenas as autoridades portuguesas demonstraram algum interesse, jamais compartilhado pelo governo brasileiro. Novas normas acerca da emissão de passaportes para emigrantes e relativas às condições de transporte a serem observadas pelos capitães e proprietários dos navios só foram aprovadas em 1863, pelo decreto de 7 de abril que regulamentava a lei de 31 de janeiro daquele ano, a qual pôs fim aos passaportes de interior. Apesar de o novo regulamento ter aprofundado a distinção entre emigrantes livres / contratados e legais / clandestinos, ele tinha algumas falhas e pontos cegos que, juntamente com as limitações técnicas e materiais da época, foram bem exploradas por aqueles que desejavam driblar as disposições legais.

Na década de 1870, o recrudescimento da emigração (após um período de queda decorrente da Guerra da Tríplice Aliança) inquietou os proprietários rurais. Na Câmara dos Deputados, formou-se uma comissão parlamentar para estudar o fenômeno emigratório e os meios adequados para o debelar. O trabalho dos deputados consagrou a cisão entre diferentes fluxos emigratórios e reforçou que nada poderia ser feito contra a emigração legal e livre, tida como benéfica ao país. Já a emigração contratada deveria ser tutelada e a clandestina, reprimida. No entanto, naquele momento não havia condições para a aprovação de medidas mais repressivas além daquelas já vigentes.

Assim, nas quase duas décadas entre a apresentação dos resultados obtidos pela comissão e o fim da ‘paz regeneradora’, pouco mais foi feito. Em 1875, foi aprovado um acordo com o governo espanhol para dificultar a emigração clandestina de portugueses pelos portos da Galícia e em 1877 foram adotadas novas normas sobre a emigração de menores de 14 anos. A mesma lei aprovou a concessão de passagens gratuitas a quem quisesse se deslocar para as colônias na África. Ao longo do fim da década de 1870 e de toda a década de 1880, o povoamento branco dos territórios coloniais esteve em pauta, devido à corrida ao continente africano e ao receio de Portugal perder seus domínios, mas poucas medidas concretas foram tomadas no sentido de canalizar os emigrantes, seja para as colônias, seja para o Alentejo, como defendia Oliveira Martins.

Nos anos de 1890, conforme visto no capítulo 5, a conjuntura inaugurada com a crise do ultimato britânico pôs em xeque a doutrina liberal e abriu o espaço necessário ao aprimoramento do monopólio dos meios legítimos de emigração por meio de uma nova força policial. Na antiga colônia, a escravidão acabara de ser abolida e o novo regime republicano procurava favorecer o ingresso de trabalhadores estrangeiros. Além disso, a política econômica desastrosa adotada no Brasil durante os primeiros anos da República, somada a uma crise financeira mais ampla fortemente sentida em Portugal, afetaram a economia lusitana. Por isso, muitos trabalhadores, impossibilitados de emigrar legalmente, recorriam a toda a sorte de fraudes para deixar o país ‘a salto’. Face ao êxodo, os proprietários rurais reivindicaram medidas capazes de conter a evasão da mão de obra do campo

Em 1895, governando ‘em ditadura’, João Franco promulgou um decreto que ampliava as malhas do Estado, forçando um número maior de indivíduos a sair de Portugal pelas vias legais. O decreto, analisado por uma comissão parlamentar, ganhou características mais repressivas, consoantes com um período de questionamento dos ditames do liberalismo. Por fim, a lei de 23 de abril de 1896, que resultou do projeto debatido e aprovado nas duas Câmaras, previa penas draconianas aos engajadores de emigrantes (tidos como responsáveis por uma emigração ‘artificial’) e aos facilitadores do fluxo clandestino.

O decreto que regulamentou a nova lei obrigou os governadores civis a redigirem editais condicionando a atuação dos agentes de emigração ao requerimento de uma licença específica, além de criar uma polícia especialmente dedicada a investigar e reprimir as saídas clandestinas. Com isso, o governo franquista aprofundou o monopólio dos meios legítimos de emigração, reduzindo o campo de ação de intermediários. No entanto, a ênfase continuava a recair sobre os emigrantes engajados e clandestinos, de modo que, apesar de suas tendências autoritárias, o governo de Franco não foi além dos limites considerados legítimos à atuação estatal na matéria e nem ameaçou o liberalismo da Carta.

A PEREC enfrentou dificuldades advindas da falta de recursos – as quais reforçam que o Estado português oitocentista não era capaz de controlar suas fronteiras –, da impunidade dos transgressores de uma lei draconiana e dos embates com os governadores civis. As autoridades distritais sentiram-se ameaçadas pela atuação de um corpo de polícia que respondia diretamente ao ministro do Reino e possuía uma relativa autonomia para investigar, inclusive, a conivência de funcionários administrativos com a emigração

clandestina. No início do século XX, o comissário da PEREC conseguiu introduzir modificações na lei aprovada em 1896, além de expandir a atuação da polícia a seu cargo para as ilhas adjacentes.

Nesse momento, contudo, iniciava-se uma nova conjuntura mais favorável à emigração rumo ao Brasil. Como demonstrado no capítulo 6, o avanço da emigração na década de 1890, somado à estabilização da moeda brasileira proporcionou um aumento considerável das remessas dos emigrantes, que contribuíram para desafogar a economia portuguesa. Passada a crise, silenciaram as vozes que na década anterior se levantaram contra as saídas. No entanto, novas reivindicações foram feitas pelos vitivinicultores, às voltas com uma crise de superprodução. Para eles, urgia recuperar a fatia perdida do mercado brasileiro e, quem sabe, ampliá-lo.

O momento era propício ao estreitamento dos laços luso-brasileiros devido às efemérides da primeira década da nova centúria, quando foram celebrados os 400 anos da chegada de Pedro Álvares Cabral ao litoral da Bahia e o primeiro centenário da abertura dos portos do Brasil. A ocasião parecia ideal à assinatura de um acordo comercial que oferecesse condições vantajosas aos produtos lusitanos no mercado brasileiro. Nesse contexto, os emigrantes foram vistos como potenciais propagadores do vinho português no Brasil e até como um bem a ser oferecido por Portugal ao Brasil, como forma de evitar a desnacionalização da antiga colônia, que recebia grandes contingentes de imigrantes provenientes da Itália e da Alemanha. Dessa forma, novas interdições se colocaram ao discurso possível sobre a emigração para o Brasil, não mais associada a uma nova forma de ‘escravatura branca’.

Com a valorização da importância do comércio para a economia portuguesa – e também para a afirmação de Portugal na geopolítica mundial –, as duas principais associações mercantis do país, juntamente com a Sociedade de Geografia de Lisboa, iniciaram uma campanha pelo fim dos passaportes tidos como entraves à circulação de portugueses e estrangeiros pelos portos lusitanos. Procurando dar vazão aos anseios dos comerciantes, o ministro do Reino nomeou uma comissão para estudar a possibilidade de o documento ser abolido. Composta por representantes do comércio e dos Ministérios direta ou indiretamente envolvidos com a matéria, a comissão propôs o fim da exigência dos passaportes e a criação de um bilhete de identidade obrigatório apenas aos menores e analfabetos que desejassem sair do país. Esse novo documento deveria garantir, aos seus portadores, a proteção consular nos países de destino – evidenciando a perenidade da ideia de que existiam cidadãos incompletos que precisavam ser tutelados pelo Estado. A

proposta, rejeitada pelo governo, acabaria com os dispositivos que, nos últimos anos, aprofundaram o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração. Naturalmente, o comissário da PEREC, vogal da comissão, se opôs a medidas que confirmariam a irrelevância da polícia a seu cargo e elaborou um relatório paralelo, enviado ao MR.

Em 1907, de volta ao poder, João Franco reuniu as diferentes propostas e sugestões em um novo projeto de lei que distinguiu viajantes de emigrantes. Os primeiros, entendidos como aqueles que regressariam ao país após se ausentarem por um determinado período de tempo, estavam dispensados da necessidade de portar passaporte. Os segundos, definidos como os passageiros da terceira classe do navio ou que embarcassem em outras classes com o intuito de fixar residência no exterior, deveriam apresentar o documento, que custaria um preço bastante inferior àquele até então praticado. Enviado ao Parlamento, o projeto sofreu modificações, sendo a mais relevante delas o aumento do preço do passaporte. A alteração foi justificada pela reação das companhias de navegação, indignadas com o imposto criado para suprir a déficit das contas públicas.

A proposta foi bastante atacada e motivou uma discussão acalorada entre deputados e pares do reino. No entanto, nem mesmo a ala mais progressista e republicana questionou a tutela estatal devida a emigrantes e / ou analfabetos, tidos unanimemente como cidadãos incompletos, carentes de proteção para não serem ludibriados por ambiciosos engajadores de mão de obra. Por fim, o projeto foi aprovado com a justificativa de que não era tanto voltado à emigração, mas sim à promoção de facilidades à circulação de negociantes e estrangeiros pelo país, cuja vocação era ocupar o lugar de importante entreposto comercial entre a Europa, a África e a América do Sul.

Com a lei de 25 de abril de 1907, o governo franquista aprofundou o monopólio estatal na categorização dos emigrantes ao conceituá-los de forma mais objetiva e independente da autodenominação. Além disso, a lei consagrou juridicamente o entendimento de que seria válida a presunção da condição de emigrante para as classes mais baixas da sociedade que embarcassem em um navio. Dessa forma, o viajante da terceira classe da embarcação que fosse pego sem um passaporte seria considerado um fora-da-lei, independentemente do objetivo da viagem. Em suma, o último governo de João Franco conferiu plena liberdade de circulação aos cidadãos ativos e capazes de disporem de si, enquanto manteve condicionada a liberdade daqueles entendidos como passivos pela Carta de 1826. Assim, Franco garantiu a manutenção dos dispositivos que

viabilizavam o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração sem infringir limites considerados legítimos e, tampouco, os direitos constitucionais.

No dia 5 de abril de 1910, a Monarquia caiu e iniciou-se a Primeira República portuguesa. Os primeiros governos republicanos não apenas não foram capazes de sanar os fatores que empurravam a população para fora do país, como a instabilidade política que antecedeu a eclosão da Grande Guerra contribuiu para o novo recorde atingido pelo movimento emigratório em 1912. Uma vez mais, aqueles que desejavam emigrar, mas se viam impossibilitados de adquirir um passaporte, encontravam novos subterfúgios para escapar à lei com a ajuda de engajadores e até mesmo das companhias de navegação – que passaram a vender passagens de segunda classe pelo preço da terceira e criaram uma classe intermediária para levar emigrantes que, assim, escapavam a esta nomenclatura e às exigências a ela associadas.

Novas instruções foram publicadas, com o objetivo de esticar as teias do Estado para que capturassem um número maior de indivíduos, e um novo projeto de lei sobre emigração foi redigido. No entanto, o que fez reduzir o fluxo que se avolumava desde o fim da Monarquia foram os acontecimentos que desencadearam a Primeira Guerra Mundial.

Esta tese, ao acompanhar as trajetórias perseguidas pela legislação portuguesa sobre emigração, evidenciou a impossibilidade de se buscar um sentido único, linear e invariável para as políticas emigratórias adotadas durante a Monarquia Constitucional, ao longo da qual o liberalismo também sofreu modificações e permitiu níveis distintos de intervenção estatal. Além disso, ela corroborou o estudo de António Manuel Hespanha¹¹² e o caminho indicado por Joaquim da Costa Leite¹¹³ ao demonstrar que a atuação do Estado, longe de ser incompatível com os pressupostos liberais, foi, em muitos momentos, tida como necessária para assegurar a liberdade de cidadãos portugueses ‘passivos’ e ‘incompletos’, bem como para orquestrar os diferentes postulados do liberalismo.

A exigência do passaporte a emigrantes (que perdurou ao longo de todo o período estudado), não era um mero instrumento para reprimir a emigração, mas a tecnologia disponível para manter os laços invisíveis que deveriam conectar os cidadãos ao Estado-nacional que se formava. Os critérios exigidos para a concessão do documento deveriam

¹¹² HESPANHA, António Manuel. *Guiando a mão invisível*. Direitos, Estado e Lei no liberalismo monárquico português. Coimbra: Almedina, 2004.

¹¹³ LEITE, Joaquim da Costa. Emigração portuguesa: a lei e os números (1855-1914). *Análise Social*. Lisboa, vol. XXIII (97), p. 463-480, 1987.

possibilitar a triagem dos indivíduos, separados pelo grau de autonomia com que viajavam. No entanto, para esse sistema funcionar, a emigração clandestina deveria ser, tanto quanto possível, impedida.

No entanto, como foi também salientado por este trabalho, os constrangimentos impostos às partidas ilegais encontravam uma série de obstáculos, próprios do desenvolvimento tecnológico da época e das fraquezas do Estado português de então. Mas mais do que isso: ao percorrer as modificações legais e os esforços para se concretizar o monopólio dos meios legítimos de emigração, a tese erodiu a ideia, tão difundida pelas autoridades portuguesas, de que os emigrantes eram sujeitos passivos. A miríade de leis e diplomas aprovados pelos governos monárquicos permite entrever que os emigrantes, longe de serem passivos, eram hábeis em planejar suas estratégias emigratórias em função dos empecilhos colocados pelos agentes estatais.

Apesar de seus anseios raramente serem ouvidos pelas autoridades – e de só poderem ser captados pela pesquisa de forma bastante pontual –, esses indivíduos negociavam com os dispositivos que deveriam enredá-los nas teias do Estado e acabavam por forçar a publicação de novos diplomas legais. As novas leis aprimoravam o monopólio estatal dos meios legítimos de emigração e criavam novas condicionantes, mas não demorava para que novas brechas fossem encontradas por esses indivíduos. Esse ‘jogo de gato e rato’ ilumina os limites de um Estado incapaz de controlar as fronteiras nacionais e monopolizar o poder de categorizar cidadãos que, independentemente dos rótulos que se lhes fossem dados, reafirmariam com os pés o direito de se espalharem para onde lhes apetecesse.

Cabe à pesquisa histórica perseguir à exaustão os caminhos percorridos por esses indivíduos e não se deixar parar em uma fronteira ou em um porto, como o Camões de Lobo Antunes, à espera da chegada dos vestígios do espalhamento português pelo mundo. Nesse sentido, há ainda muito por fazer...

LISTA DE FONTES

FONTES IMPRESSAS

- ALMEIDA, Miguel Calmon du Pin e. *Memória sobre o estabelecimento de uma companhia de colonização nesta província, oferecida aos baianos*. Bahia: Tipografia do Diário de G. J. Bezerra & Cia, 1835.
- ASSOCIAÇÃO CENTRAL DE COLONIZAÇÃO DO RIO DE JANEIRO. *Regulamento*. Rio de Janeiro: Empresa Nacional do Diário, 1857.
- BANDEIRA, Sá da. *O tráfico da escravatura e o bill de Lord Palmerston*. Rio de Janeiro: Typogrphia de J. Villeneuve e Companhia, 1840.
- BANDEIRA, Sá da. *Diário*. 20.03.1829, de volta à Inglaterra (partindo do Rio de Janeiro), a bordo da fragata Isabel. Retirado de: BANDEIRA, Sá da. *Diário da Guerra Civil*: recolha, notas e prefácio de José Tengarrinha – vol. 1 e 2. Lisboa: Seara Nova, 1975.
- BARBOSA, José. *As relações luso-brasileiras: a imigração e a desnacionalização do Brasil*. Lisboa: s/e, 1909.
- CORDEIRO, Luciano. *Relatório e projeto de regulamento pelo primeiro oficial da Direção Geral da Administração Política e Civil do Ministério do Reino*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1883.
- COSTA, Afonso. *Estudos de economia nacional I: o problema da emigração*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1911.
- GOVERNO DE PORTUGAL. *Documentos sobre a emigração portuguesa coligidos e publicados por ordem do ministro dos Negócios Estrangeiros*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1873.
- GOVERNO DE PORTUGAL. *Documentos apresentados às cortes na Sessão Legislativa de 1905 pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros – comércio de vinhos portugueses*. Parte III: apreensão, no Rio de Janeiro, de vinhos espanhóis falsamente denominados portugueses. Lisboa: Imprensa Oficial, 1905.
- GOVERNO DE PORTUGAL. *Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1873.
- MARTINS, J. P. de Oliveira. Projeto de lei de fomento rural, 27.04.1887. In: MARTINS, J. P. de Oliveira. *Fomento rural e emigração*. Lisboa: Guimarães Editores, 1994.

MOREIRA, João Baptista. *Apologia perante o governo de Sua Majestade Fidelíssima*. Rio de Janeiro: Tipografia Universal de Laemmert, 1862.

PEDROSO, Zófimo Consiglieri. Acordo luso-brasileiro. In: BARBOSA, José. *As relações luso-brasileiras: a imigração e a desnacionalização do Brasil*. Lisboa: s/e, 1909, p. 11-15.

RAMOS, Carlos Vieira. *Legislação Portuguesa sobre emigração e passaportes*. Lisboa: s/e, 1913.

ANAIS DO SENADO DO IMPÉRIO DO BRASIL

Ano de 1827, livro 1. Rio de Janeiro, 1910.

Ano de 1829, tomo II. Rio de Janeiro, 1914.

Ano de 1830, livro 1. Rio de Janeiro, 1914.

Ano de 1830, livro 2. Rio de Janeiro, 1914.

ANAIS DO PARLAMENTO BRASILEIRO – CÂMARA DOS DEPUTADOS

Ano de 1830, tomo II. Rio de Janeiro: Tipografia de H.J. Pinto, 1878.

Ano de 1836, tomo II. Rio de Janeiro: Tipografia de Viúva Pinto & Filho, 1887.

CORREIO MERCANTIL (RIO DE JANEIRO)

Nº 137 de 10.05.1859; nº 217 de 08.08.1859.

DIÁRIO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS (PORTUGAL)

Nº 27 de 05.02.1836; nº 32 de 09.02.1839; nº 33 de 13.02.1839; nº 10 de 14.01.1840; nº 15 de 19.01.1854; nº 38 de 16.02.1854; nº 38 de 16.02.1854; nº 57 de 13.03.1854; nº 88 de 24.04.1854; nº 129 de 16.06.1854; nº 143 de 06.07.1854; nº 11 de 16.01.1855; nº 23 de 31.01.1855; nº 17 de 23.02.1855; nº 18 de 24.02.1855; nº 69 de 29.03.1855; nº 76 de 11.04.1855; nº 13 de 21.04.1855; nº 96 de 05.05.1855; nº 140 de 03.07.1855; nº 143 de 06.07.1855; nº 147 de 11.07.1855; nº 07 de 11.01.1858; nº 19 de 26.01.1858; nº 20 de 27.01.1858; nº 52 de 10.03.1858; nº 112 de 06.08.1858; nº 145 de 01.12.1858; nº 46 de 28.02.1859; nº 57 de 15.03.1859; nº 125 de 18.11.1859; nº 17 de 09.04.1860; nº 12 de 19.01.1861; nº 87 de 19.06.1861; nº 58 de 03.04.1872; nº 58S1 de 03.04.1872; nº 62S3 de 08.04.1872; nº 63 de 09.04.1872; nº 66 de 13.04.1872; nº 68 de 16.04.1872; nº 80 de 03.05.1872; nº 59 de 02.04.1873; nº 29S1 de 18.02.1873; nº 28 de 17.02.1873; nº 33S1 de 22.02.1873; nº 58S2 de 01.04.1873; nº 59 de 02.04.1873; nº 05 de 09.01.1874; nº 10 de 16.01.1874; nº 54 de 27.03.1876; nº 124 de 23.06.1885; nº 127 de 27.06.1885; nº 18 de 29.01.1886; nº 9 de 17.03.1891; nº 16 de 15.06.1891; nº 20 de 22.06.1891; nº 22 de

23.06.1891; nº 24 de 25.06.1891; nº 27 de 01.07.1891; nº 41 de 02.06.1893; nº 48 de 15.06.1893; nº 48 de 15 de junho de 1893; nº 44 de 14.03.1896; nº 46 de 17.03.1896; nº 45 de 29.03.1901; nº 55 de 16.04.1901; nº 51 de 09.04.1902; nº 52 de 10.04.1902; nº 53 de 11.04.1902; nº 68 de 06.05.1903; nº 80 de 18.05.1903; nº 04 de 08.01.1904; nº 34 de 01.03.1904; nº 35 de 03.03.1904; nº 38 de 09.03.1904; nº 10 de 13.10.1906; nº 20 de 01.02.1907; nº 26 de 19.02.1907; nº 27 de 20.02.1907; nº 28 de 21.02.1907.

I Legislatura, Sessão Legislativa 3, nº 12 de 17.12.1912; nº 14 de 19.12.1912.

DIÁRIO DA CÂMARA DOS PARES DO REINO (PORTUGAL)

Nº 60 de 26.03.1836; nº 06 de 20.07.1842; nº 17 de 16.08.1842; nº 15 de 24.01.1843; nº 17, 26.01.1843; nº 61 de 18.04.1843; nº 66 de 26.04.1843; nº 116 de 22.11.1843; nº 117 de 24.11.1843; nº 12S1 de 22.02.1855; nº 39S1 de 02.05.1855; nº 40S1 de 04.05.1855; nº 73 de 13.07.1855; nº48S1 de 12.07.1858; nº 11 de 31.01.1877; nº 10 de 01.06.1891; nº 28 de 07.04.1896; nº 44 de 20.03.1907.

DIÁRIO DAS CORTES GERAIS, EXTRAORDINÁRIAS E CONSTITUENTES DA NAÇÃO PORTUGUESA

Nº 47 de 17.03.1837; nº 48 de 18.03.1837; nº 49 de 20.03.1837; nº 92, 17.05.1837; nº 94, 19.05.1837; nº 44 de 23.02.1838; nº 67 de 23.03.1838.

DIÁRIO DO GOVERNO (PORTUGAL)

Nº 12 de 13.01.1838; nº 52 de 01.03.1838; nº 98 de 24.04.1838; nº 52 de 07.03.1839; nº 54 de 04.03.1839; nº 190 de 12.08.1840; nº 87 de 15.04. 1843; nº 146 de 24.06.1843; nº 149 de 28.06.1843; nº 175 de 27.07.1855; nº 155 de 05.07.1859; nº 40 de 21.02.1872; nº 137 de 21.06.1875; nº 36 de 17.02.1904; nº 67 de 26.03.1907.

DIÁRIO DE LISBOA

Nº 274 de 03.12.1862; nº 92 de 25.04.1862; nº 132 de 12.06.1862; nº 162 de 22.07.1862; nº 13 de 17.01.1863; nº 77 de 09.04.1863; nº 79 de 11.04.1863

DIÁRIO DE PERNAMBUCO

Nº 12 de 16.01.1854; nº 16 de 20.01.1854; nº 17 de 21.01.1854; nº 30 de 07.02.1854; nº 38 de 16.02.1854.

DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO

Nº 11 de 12.03.1836; nº 12 de 14.03.1836; nº 15 de 20.04.1836; nº 16 de 21.04.1836; nº 18 de 23.04.1836; nº 20 de 26.04.1836; nº 03 de 04.06.1836; nº 02 de 02.07.1836; nº 18 de

22.08.1836; nº 14 de 17.10.1837; nº 15 de 19.12.1837; nº 65 de 22.03.1838; nº 209 de 19.09.1838; nº 240 de 25.10.1838; nº 203 de 12.08.1838; nº 268 de 26.11.1838; nº 269 de 27.11.1838; nº 280 de 11.12.1838; nº 42, 20.02.1839; nº 6792 de 12.12.1844; nº 7406 de 16.01.1847; nº 36 de 06.02.1853; nº 142, 22.05.1856.

JORNAL DO COMÉRCIO (RIO DE JANEIRO)

Nº 248 de 09.11.1835; nº 267 de 01.12.1835; nº 23 de 28.01.1839; nº 97 de 30.04.1839.

LEGISLAÇÃO

Alvará com força de lei do Príncipe Regente de 24 de novembro de 1813 – providências sobre a condução dos escravos para o Brasil. *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*, livro 1812-1813.

Código Administrativo aprovado pelo decreto de 17 de julho de 1886. *Diário do Governo*. Lisboa, nº 161 de 21 de julho de 1886.

Decreto de 11 de maio de 1904. *Diário do Governo*, Lisboa, nº 106 de 14.05.1904.

Decreto de 16 de agosto de 1881. *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*, livro 1881.

Decreto de 25 de julho de 1842. *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*, 1842.

Decreto de 25 de novembro de 1836. *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*. 2º semestre de 1836.

Decreto de 27 de setembro de 1901. *Diário do Governo*. Lisboa, nº 218 de 28.09.1901

Decreto de 29 de outubro de 1891. *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*, livro de 1891.

Decreto de 3 de julho de 1896. *Diário do Governo*. Lisboa, nº 150 de 09.07.1896.

Decreto nº 1.530, de 10 de janeiro de 1855. *Coleção das Leis do Império do Brasil*, vol. 1, parte II.

Decreto nº 1.531, de 10 de janeiro de 1855. *Coleção das Leis do Império do Brasil*, vol. 1, parte II.

Decreto nº 2, de 10 de janeiro de 1895. *Diário do Governo*. Lisboa, nº 10 de 12.01.1895.

Decreto nº 2.340, de 14.09.1896. *Coleção de Leis do Brasil – 1896*, vol. 1 parte II.

Edital de 19 de fevereiro de 1811. *Intendência Geral da Polícia*, livro de 1811.

Lei de 12 de setembro de 1887. *Diário do Governo*. Lisboa, nº 219 de 30 de setembro de 1887.

- Lei de 13 de setembro de 1830. *Coleção das Leis do Império do Brasil – 1830*, vol. I.
- Lei de 21 de julho de 1893. *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*, livro de 1893.
- Lei de 23 de abril de 1896, *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*, livro de 1896.
- Lei de 23 de abril de 1896. *Diário do Governo*. Lisboa, nº 98 de 27.04.1896.
- Lei de 25 de junho de 1760. *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*. D. José (1750-1777), livro 1750-1760.
- Lei de 27 de junho de 1903. *Diário do Governo*. Lisboa, nº 140 de 30 de junho de 1903.
- Portaria de 07 de outubro de 1835. *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*, 2º semestre de 1835.
- Portaria de 12.03.1889. *Diário do Governo*. Lisboa, nº 59 de 14.03.1889.
- Portaria de 14 de julho de 1905. *Diário do Governo*. Lisboa: nº 157 de 17.07.1905.
- Portaria de 16 de maio de 1836. *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*, 1º semestre de 1836.
- Portaria de 17 de junho de 1836. *Coleção Geral da Legislação Portuguesa*, 1º semestre de 1836.
- Portaria de 19 de agosto de 1842. *Diário do Governo*, Lisboa, nº 196 de 20.08.1842.
- Portaria de 19 de janeiro de 1897. *Diário do Governo*. Lisboa, nº 15 de 20.01.1897.
- Portaria de 22.04.1891. *Diário do Governo*. Lisboa, nº 90 de 24.04.1890.
- Regulamento de 07.04.1863. *Diário de Lisboa*. Lisboa, nº 79 de 11.04.1863.

SITES

- Atividade legislativa – Senado federal, Lei nº 108, de 11.10.1837. Disponível em: <http://legis.senado.leg.br/norma/541072/publicacao/15632760>. Consultada em outubro de 2020.
- Decreto nº 1.915, de 28 de março de 1857. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1915-28-marco-1857-557933-publicacaooriginal-78700-pe.html>. Consultado em: 03.03.2021.
- Decreto nº 2.168, de 1º de maio de 1858. Disponível em: <https://www.diariodasleis.com.br/legislacao/federal/195755-approva-o-regulamento-para-o-transporte-de-emigrantes.html>. Consultado em: abr./2021.

Lei nº 673, de 9 de setembro de 1899. Disponível em:
<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1899/lei-673-09.09.1899.html>.

Consultado em: set. 2020.

Lei nº 23, de 31 de janeiro de 1901. Disponível em: <http://www.terzaclasse.it/>. Consultado em:
 jul. 2020.

Decreto nº 1.150, de 5 de janeiro de 1904. Disponível em:
<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-1150-5-janeiro-1904-583459-publicacaooriginal-106277-pl.html>. Consultado em: set. 2020.

Decreto nº 6455, de 19 de abril de 1907. Disponível em:
<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-6455-19-abril-1907-502417-publicacaooriginal-1-pe.html>. Consultado em: set. 2020.

DOCUMENTOS DE ARQUIVO

ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

Seção I/II, cx. 506-A.

Seção I/II, cx. 552.

Seção VI, caixa 136, maço 5.

Seção VI, caixa 138, capa 18.

Seção VI, caixa 2, nº 1.

Seção VI, cx.159, maço 14-C, capa 2.

ARQUIVO HISTÓRICO DIPLOMÁTICO – MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Correspondência Consular Recebida de Pernambuco, caixa: 531.

Correspondência Consular Recebida do Rio de Janeiro, caixa: 539, 540, 543, 552, 557, 559,
 560.

Correspondência Recebida da Legação de Portugal no Rio de Janeiro, caixa: 227, 229.

Correspondência Recebida do Ministério do Reino, caixa: 854, 855.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO – FUNDO DO MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Correspondência Consular Recebida da Bahia, caixa: 251.

Correspondência Consular Recebida de Pernambuco, caixa: 309, 310.

Correspondência Consular Recebida do Rio de Janeiro, caixa: 311, 312, 313.

Correspondência Recebida do Ministério da Marinha e Ultramar, caixa: 382, 384.

Registro de Correspondência Expedida para o Ministério da Marinha e Ultramar: livro 317.

Registro de Correspondência Expedida para o Ministério do Reino: livro 328.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO – FUNDO DO MINISTÉRIO DO REINO

3ª Repartição (1834-1843), maço: 2039.

3ª Direção, 1ª Repartição, correspondência recebida (1843-1859): livro 1, maço: 3187 (processo 262); livro 2, maço: 3192 (processo 123), 3198 (processo 393); livro 7, maço: 3254 (processo 803); livro 8: maço 3267 (processo 1270); livro 9, maço: 3268 (processo 50); 3270 (processo 175), 3273 (processo 367), 3274 (processo 401), 3277 (processo 760, 767, 793), 3277-A (processo 955, 962), 3278 (processo 1006), 3294 (processo 1286); livro 10, maço: 3283 (processo 125), 3284 (processo 214), 3286 (processo 570, 571), 3287 (processo 725), 3288 (processo 890), 3290 (processo 1066), 3293 (processo 1346, 1391); livro 11, maço: 3300 (processo 150), 3302 (processo 316), 3313 (processo 1639).

Direção Geral da Administração Civil, 2ª Repartição, correspondência recebida (1860-1869): livro 12, maço: 2972 (processo 32), 2981 (processo 790); livro 13, maço: 3006 (processo 1596, 1694), 3007 (processo 2174); livro 14, maço: 3009 (processo 20), 3014 (processo 226).

Direção Geral da Administração Política e Civil, 3ª Repartição, correspondência recebida (1870-1895): livro 30, maço: 2801 (processo 482); livro 33, maço: 2811 (processo 32); livro 35, maço: 2824-A (processo 82); livro 37, maço: 2835 (processo 5); livro 38, maço: 2842 (processo 305, 315, 337, 361), 2843 (processo 690), 2846 (processo 1165); livro 39, maço: 2847 (processo 52); livro 40, maço: 2862 (processo 817, 881, 958), 2870 (processo 73), 2876 (processo 137); livro 41, maço: 2863 (processo 103); 2864 (processo 220, 280), 2868 (processo 801); livro 42, maço: 2871 (processo 291), 2873 (processo 746); livro 43, maço: 2874 (processo 2), 2876 (processo 137).

Direção Geral da Administração Política e Civil, 2ª Repartição, correspondência recebida (1895-1899): livro 45, maço: 2721-A (processo 13); livro 46, maço: 4985 (processo 13); livro 47, maço: 2724 (processo 07); livro 48, maço: 2349 (processo 223); 2886 (processo 52); livro 49, maço: 2346 (processo 10), 2352 (processo 94).

Direção Geral da Administração Política e Civil, 1ª Repartição, 2ª Seção, correspondência recebida (1900-1910): livro 52, maço: 5404 (processo 247, 411); livro 53, maço: 5405 (processo 391); livro 54, maço: 5407 (processo 78, 98), 5408 (processo 210, 254, 315); livro 55, maço: 5409 (processo 269, 307); livro 56, maço: 5412 (processo 247), 5413 (processo 416); livro 57, maço: 5414 (processo 32); livro 58, maço: 5417 (processo 46).

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO – FUNDO DO MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO

INTERNA

Direção Geral da Administração Política e Civil, 1ª Repartição, correspondência recebida: livro 61, maço 32 (processo 309, 323), maço 35 (processo 783, 792); livro 62, maço 38 (processo 128), maço 39 (processo 448), maço 40 (processo 503, 540); livro 63, maço 44 (processo 186), maço 46 (processo 362, 395), maço 48 (processo 818).

BIBLIOGRAFIA

- ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle de Biase. De ‘vendedor com a cesta na cabeça’ a Visconde de Loures: a carreira atlântica do traficante Ângelo Francisco Carneiro. *In: SARAIVA, Luiz Fernando, SANTOS, Silvana Andrade dos e PESSOA, Thiago Campos. Tráfico & Traficantes na ilegalidade: o comércio proibido de escravos para o Brasil (c. 1835-1850).* São Paulo: Hucitec, p. 71-97, 2021.
- ALEXANDRE, Valentim. Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834-51). *Análise Social.* Lisboa, vol. XXVI (III), p. 293-333, 1991.
- ALEXANDRE, Valentim. ‘Crimes and misunderstandings’: réplica a João Pedro Marques. *Penélope: revista de História e Ciências Sociais. O abolicionismo em debate (II).* Lisboa, nº 15, p. 157-170, 1995.
- ALEXANDRE, Valentim e DIAS, Jill (coords.), *O Império Africano (1825-1890).* SERRÃO, Joel e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa* (vol. X). Lisboa: Editorial Estampa, 1998.
- ALMEIDA, Pedro Tavares de, BRANCO, Rui e SOUSA, Paulo Silveira e. O Estado no Portugal de Oitocentos: do imaginado ao realizado. *In: GARNEL, Rita e OLIVA, João Luís (orgs.). Tempo e História. Ideias e políticas: estudos para Fernando Catroga.* Coimbra, Almedina, p. 461-493, 2015.
- ALVES, Jorge Fernandes. Emigração portuguesa: o exemplo do porto nos meados do século XIX. *Revista de História.* Porto, vol. 9, p. 267-290, 1991.
- ALVES, Jorge Fernandes. Lógicas migratórias no Porto oitocentista. *In: PEREIRA, Miriam Halpern e BAHANGA, Maria Ioannis (orgs.). Emigração-imigração portuguesa nos séculos XIX e XX.* Fragmentos, p. 78-97, 1993.
- ALVES, Jorge Fernandes. O ‘brasileiro’ oitocentista e o seu papel social. *Revista de História.* Porto: vol. 12, p. 257-296, 1993.
- ALVES, Jorge Fernandes. *Os brasileiros: emigração e retorno no Porto oitocentista.* Porto: Reunidos, 1994.
- ALVES, Jorge Fernandes. Variações sobre o ‘brasileiro’. Tensões na emigração e no retorno do Brasil. *Revista Portuguesa de História.* Coimbra, tomo XXXIII, p. 191-222, 1999.

- ALVES, Jorge Fernandes. Primeira República, poder local e a saga parlamentar para um novo código administrativo. *Revista da Faculdade de Letras*. Porto, III série, vol. 11, p. 33-61, 2010.
- ALVES, Jorge Fernandes. Discursos cruzados entre Brasil e Portugal: emigração, colonização e escravatura branca *Revista Nordestina de História do Brasil*. Cachoeira, v. 1, n. 1, p. 66-95, jul./dez. 2018.
- ANDERSON, Benedict. *L'imaginaire national: réflexions sur l'origine et l'essor du nationalisme*. Traduzido por Pierre-Emmanuel Dauzat. Paris: La Découverte, 2002.
- ANTUNES, António Lobo. *As naus*. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2011.
- ANTUNES, Susana Maria L. S. M. *Imagens críticas do Brasil na geração de 70: Eça de Queirós e Jaime Batalha Reis*. Dissertação (Mestrado em Cultura e Literatura Portuguesas) – Universidade dos Açores, Ponta Delgada, 2003.
- ARAÚJO, António. Da ‘quadrilhice’ de Estado: polícias e serviços civis de informação (1736-2011). In: ALMEIDA, Pedro Tavares de e SOUSA, Paulo Silveira e (coord.). *Do Reino à Administração Interna: História de um Ministério (1736-2012)*. Lisboa: Imprensa Nacional da Casa da Moeda e Ministério da Administração Interna, p. 305-352, 2015.
- BAGANHA, Maria Ioannis. As correntes migratórias portuguesas no século XX e o seu impacto na economia nacional. *Análise Social*, Lisboa, vol. XXIX (128), p. 959-980, 1994.
- BAGANHA, Maria Ioannis, MARQUES, José Carlos e GÓIS, Pedro. Imigrantes em Portugal: uma síntese histórica. *Ler História*. Lisboa, p. 115-126, nº 56, 2009.
- BALBINOT, Giovani. Detratores e defensores da imigração italiana para o Brasil: o Decreto Prinetti de 1902 e a exposição mundial de 1906. Paraíba, *Saeculum – Revista de História*, nº 38, p. 205-227, jan. / jun. 2018.
- BARROS, Paula. O discurso político da emigração portuguesa para o Brasil (1855-1866). In: SARGES, Maria Nazaré, SOUSA, Fernando de, MATOS, Maria Izilda, VIEIRA JUNIOR, António Otaviano, CANCELA, Cristina Donza (orgs.). *Entre mares: o Brasil dos portugueses*. Belém: Paka Tatu, p. 301-306, 2010.
- BARROS, Paula. O discurso parlamentar da emigração portuguesa para o Brasil (1855-1858). In: SOUSA, Fernando de, MARTINS, Ismênia, MENEZES, Lená Medeiros de, MATOS, Maria Izilda, SARGES, Maria de Nazaré, SILVA, Susana Serpa (orgs.). *Um passaporte para a terra prometida*. Porto: Cepese e Fronteira do Caos, p. 209-218, 2011.

- BARROS, Paula. O discurso político da emigração através dos diplomatas portugueses no Brasil (1855-1873). In: ARRUDA, José Jobson de Andrade, FERLINI, Vera Lúcia Amaral, MATOS, Maria Izilda, SOUSA, Fernando de (orgs.). *De colonos a imigrantes: i(e)migração portuguesa para o Brasil*. São Paulo: Alameda, p. 97-104, 2013.
- BASTOS, Cristiana. Febre a bordo. Migrantes, epidemias, quarentenas. *Horizontes Antropológicos*. Porto Alegre, ano 26, nº 57, p. 27-55, mai. / ag. 2020.
- BENJAMIN, Walter. Sobre o conceito da história. In: BENJAMIN, Walter. *Obras escolhidas, vol. I: ensaios sobre literatura e história da cultura*. Tradução de Sérgio Paulo Rouanet. 7ª ed. São Paulo: Brasiliense, p. 222-232, 1994.
- BERBEL, Márcia Regina. *A nação como artefato: deputados do Brasil nas Cortes de Lisboa (1821-1822)*. São Paulo: Hucitec: Fapesp, 1999.
- BOHOLAVSKY, Ernesto e SOPRANO, Germán. Una evaluación y propuestas para el estudio del Estado em la Argentina. In: BOHOLAVSKY, Ernesto e SOPRANO, Germán (eds.). *Un Estado com rostro humano. Funcionarios y instituciones estatales en Argentina (de 1880 a la actualidad)*. Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento y Prometeo Libros, p. 1 a 38, 2010.
- BONIFÁCIO, Maria de Fátima. A Revolução de 9 de setembro de 1836: a lógica dos acontecimentos. *Análise Social*. Lisboa, vol. XVIII (71), p. 331-370, 1982.
- BONIFÁCIO, Maria de Fátima. *O século XIX português*. 2ª ed. Lisboa: ICS, 2005.
- BONIFÁCIO, Maria de Fátima. *A Monarquia Constitucional (1807-1910)*. Lisboa: Texto Editores, 2010.
- BOURDIEU, Pierre. *Sur l'État: cours au Collège de France, 1989-1992*. Paris: Seuil; Raisons d'agir, 2012.
- CABRAL, Manuel Villaverde. Sobre o século XIX português: a transição para o capitalismo. *Análise Social*. Lisboa, vol. XII (45), p. 106-126, 1976.
- CABRAL, Manuel Villaverde, *Portugal na alvorada do século XX*. Lisboa: Regra do Jogo, 1979.
- CAPELA, José. *As burguesias portuguesas e a abolição do tráfico da escravatura (1810-1842)*. Porto: edições eletrônicas do Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 1987.

- CARVALHO, Marcus J. M. O 'tráfico da escravatura branca' para Pernambuco. *Revista do IHGB*, Rio de Janeiro, 149 (358), p. 22-51, jan./mar. 1988.
- CASTELO, Cláudia, *Passagens para a África: o povoamento de Angola e Moçambique com naturais da metrópole (1920-1974)*. Porto: Edições Afrontamento, 2007.
- CATROGA, Fernando. O Republicanismo Português (cultura, história e política). *Revista da Faculdade de Letras – HISTÓRIA*. Porto, III série, vol. 11, p. 95-119, 2010.
- CATROGA, Fernando. *A geografia dos afetos pátrios: as reformas político-administrativas (séc. XIX-XX)*. Coimbra: Almedina, 2019.
- CEREZALES, Diego Palacios. A segurança pública e o aparelho policial (1736-2010). In: ALMEIDA, Pedro Tavares de e SOUSA, Paulo Silveira e (coord.). *Do Reino à Administração Interna: história de um ministério (1736-2010)*. Lisboa: Imprensa Nacional da Casa da Moeda e Ministério da Administração Interna, p. 241-303, 2015.
- CHALANTE, Susana. O labirinto da partida: redes migratórias clandestinas na região de Viseu (1870-1890). In: SOUSA, Fernando de, MARTINS, Ismênia, MENEZES, Lená Medeiros de, MATOS, Izilda, ARRUDA, Jobson, SARGES, Nazaré; FERLINI, Vera (orgs.). *Portugal e as migrações da Europa do Sul para a América do Sul*. Porto: Cepese, p. 299-313, 2014.
- CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim*. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque. 3ª edição. Campinas: Editora da Unicamp, 2012.
- CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.
- CHRYSOSTOMO, Maria Isabel de Jesus e VIDAL, Laurent. Do depósito à hospedaria de imigrante: gênese de um 'território de espera' no caminho da emigração para o Brasil. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*. Rio de Janeiro, vol. 21, n. 1, p. 1-23, 2014.
- CONNELL, R. W. *Gender and politics: society, the person and sexual politics*. Standford: Standford University Press, 1987.
- CORDEIRO, Carlos. A emigração açoriana para o Brasil nos debates parlamentares de meados do século XIX. In: SOUSA, Fernando de, MARTINS, Ismênia, MENEZES, Lená Medeiros de, MATOS, Maria Izilda, SARGES, Maria de Nazaré, SILVA, Susana Serpa (coords.). *Um passaporte para a terra prometida*. Porto: Cepese e Fronteira do Caos, p. 83-94, 2011.

- COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo: Editorial Grijalbo, 1977.
- COSTA, Emília Viotti da. *Da Senzala à colônia*. 5ª ed. São Paulo: UNESP, 2010.
- CRAVO, Têlio Anísio, RODRIGUES, Pedro Conterno e GODOY, Marcelo Magalhães. Imigração internacional e contratos de trabalho no Império do Brasil: colonos europeus na construção de estradas na década de 1830. *Almanack*, Guarulhos, n. 25, p. 1-34, 2020.
- CRUZ, Maria Antonieta. Agruras dos Emigrantes Portugueses no Brasil - contribuição para o estudo da emigração portuguesa na segunda metade do século XIX. *Revista de História*. Porto, vol. VII, p. 7-134, 1987.
- DENIS, Vincent. L'encartement: de l'Ancien Régime à l'Empire. In: CRETTEZ, Xavier. *Du papier à la biométrie: identifier les individus*. Paris: Presses de Sciences Po, p. 39-50, 2006.
- DI LORENZO, Ana Lúcia. *Italianos em Taubaté: o núcleo colonial de Quiririm, 1890-1920*. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2002.
- DIAS, Emílio Brogueira e ALVES, Jorge Fernandes. As transformações portuárias em Portugal: século XX. In: HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de, ROLLO, Maria Fernanda (coords.). *Momentos de inovação e engenharia em Portugal no século XX*. Lisboa: Dom Quixote, p. 232-253, 2004.
- EL-KAREH, Almir. A Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas e a defesa da Amazônia brasileira: 'o imaginado grande banquete comercial'. *Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica*, 2003.
- ENLOE, Cynthia. *Bananas, beaches and bases: making feminist sense of international politics*. Berkeley: University of California Press, 1989.
- FAUSTO, Boris. Expansão do café e política cafeeira. In: FAUSTO, Boris (dir.). *História da Civilização Brasileira*, tomo 3, volume 1 – *O Brasil Republicano: estrutura de poder e economia (1889-1930)*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 8ª ed., p. 195-248, 2004.
- FERREIRA, Diogo e ROCHA, Ricardo. A emigração do norte de Portugal para o Brasil antes e após a I Guerra Mundial (1913 e 1919): variações e permanências. In: SOUSA, Fernando, MARTINS, Ismênia, MATOS, Izilda (coords.). *Nas duas margens: os portugueses no Brasil*. Porto: Cepese e Edições Afrontamento, p. 425-445, 2009.

- FERREIRA, Diogo. A emigração para o Brasil no discurso parlamentar português após a Primeira Guerra Mundial (1918-1926). In: SOUSA, Fernando de MARTINS, Ismênia, MENEZES, Lená Medeiros de, MATOS, Maria Izilda, SARGES, Maria de Nazaré, SILVA, Susana Serpa (orgs). *Um passaporte para a terra prometida*. Porto: Cepese e Fronteira do Caos, p. 233-250, 2011.
- FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Editora UNESP, 2014.
- FOUCAULT, Michel. *A ordem do discurso*. Aula inaugural no Collège de France pronunciada em 2 de dezembro de 1970. Trad. Laura Fraga de Almeida Sampaio. São Paulo: Edições Loyola, 5ª ed., 1999.
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- GALVANESE, Marina Simões. *A Junta da Emigração: os discursos sobre a emigração e os emigrantes no Estado Novo do pós-Guerra (1947 – 1970)*. Dissertação (Mestrado em História Contemporânea) – Departamento de História, Estudos Europeus, Arqueologia e Artes da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. Coimbra, 2013.
- GALVANESE, Marina Simões. Os discursos sobre a emigração portuguesa no pós-Segunda Guerra Mundial: a Junta da Emigração entre o proibicionismo e o avanço liberal (1947-1961). *Revista Portuguesa de História*. Coimbra, nº 45, p. 393-413, 2014.
- GALVANESE, Marina Simões. Criação e fracasso de um projeto: Sá da Bandeira e a tentativa de regulamentar a emigração portuguesa para o Brasil (1835-1843). *Varia História*. Belo Horizonte, vol. 35, nº 69, p. 825-856, 2019.
- GALVANESE, Marina Simões. Fronteiras de papel: monopólio estatal e emigração no regime salazarista (1933-1947). *Tempos históricos*. Paraná, vol. 24, nº 1, p. 36-72, 2020.
- GALVANESE, Marina Simões. Portugueses no Brasil na década de 1830 e a construção da categoria de ‘escravo branco’. In: XXXVI Semana de História – Direitos na História. Assis: Anais da XXXVI Semana de História, p. 89-100, 2020.
- GALVANESE, Marina Simões. Imigrantes açorianos na transição da escravatura para o trabalho livre no Brasil (décadas de 1830 e 1840). *Revista de História*. São Paulo. No prelo.
- GEBARA, Ademir. *O mercado de trabalho livre no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

- GODINHO, Vitorino Magalhães. L'émigration portugaise (XV^{ème}-XX^{ème} siècle): une constante structural et les réponses aux changements du monde. *Revista de História Económica e Social*. Lisboa, vol. 1, p. 5-32, 1978.
- GOLDMACHER, Marcela. *A greve geral de 1903: o Rio de Janeiro nas décadas de 1890-1910*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense. Rio de Janeiro, 2009.
- GONÇALVES, Paulo Cesar. À sombra da lei. Notas sobre a política de emigração em Portugal e Itália (1850-1920). In: SOUSA, Fernando de MARTINS, Ismênia, MENEZES, Lená Medeiros de, MATOS, Maria Izilda, SARGES, Maria de Nazaré, SILVA, Susana Serpa (orgs). *Um passaporte para a terra prometida*. Porto: Cepese e Fronteira do Caos, p. 469-491, 2011.
- GONÇALVES, Paulo César. *Mercadores de braços: riqueza e acumulação na organização da emigração para o Novo Mundo*. São Paulo: Alameda, 2012.
- GONÇALVES, Paulo Cesar. Os 'rios de ouro que cruzaram o Atlântico': aproximações para um estudo comparado das remessas dos emigrantes italianos, portugueses e espanhóis. In: ARRUDA, José Jobson de Andrade, FERLINI, Vera Lúcia Amaral, MATOS, Maria Izilda, SOUSA, Fernando de (orgs.). *De colonos a imigrantes: i(e)migração portuguesa para o Brasil*. São Paulo: Alameda, p. 467-483, 2013.
- GONÇALVES, Paulo Cesar. Procuram-se braços para a lavoura: imigrantes e retirantes na economia cafeeira paulista no final do Oitocentos. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 34, n° 67, p. 283-308, 2014.
- GONÇALVES, Paulo Cesar. Escravos e imigrantes são o que importam: fornecimento e controle da mão de obra para a economia agroexportadora Oitocentista. *Almanack*, n° 17, Guarulhos, p. 307-361, 2017.
- GONÇALVES, Paulo Cesar. Na vaga do trabalho escravo: o tráfico de trabalhadores engajados de Moçambique para a Ilha Reunião no pós-abolição da escravidão colonial francesa. *Topoi*. Rio de Janeiro, vol. 20, n° 42, p. 578-603, set./dez. 2019.
- GOYENA, Rodrigo Soares. Racionalidade econômica, transição para o trabalho livre e economia política da escravidão: a estratégia campineira (1870-1889). *História*. São Paulo, v. 39, 2020.
- GREEN, Nancy e WEIL, François. Introduction. In: GREEN, Nancy; WEIL, François (orgs.). *Citizenship and those who leave: the politics of emigration and expatriation*. Chicago: University of Illinois Press, p. 15-34, 2007.

- GREGÓRIO, Vitor Marcos. *Uma face de Jano: a navegação do rio Amazonas e a formação do Estado brasileiro (1838-1867)*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo, 2008.
- GUIMARÃES, Ângela. *Uma corrente do colonialismo em Portugal: a Sociedade de Geografia de Lisboa (1875-1895)*. Lisboa: Livros Horizonte, 1984.
- GUIMARÃES, Eliana. A mulher portuguesa na legislação civil. *Análise Social*, vol. XXII (92-93), pp. 557-577, 1986.
- HESPANHA, António Manuel. *A história do direito na história social*. Lisboa: Livros Horizonte, 1977.
- HESPANHA, António Manuel. Categorias. Uma reflexão sobre a prática de classificar. *Análise Social*. Lisboa, vol. XXXIII (68), p. 823-840, 2003.
- HESPANHA, António Manuel. *Guiando a mão invisível*. Direitos, Estado e Lei no liberalismo monárquico português. Coimbra: Almedina, 2004.
- HESPANHA, António Manuel. *Hércules confundido*. Sentidos improváveis e incertos do constitucionalismo oitocentista: o caso português. Curitiba: Jaruá Editora, 2010.
- IOTTI, Luiza Horn. A política imigratória brasileira e sua legislação, 1822-1914. In: HARES, Marluza Marques e SCOTT, Ana Silvia Volpi (orgs.). *O Brasil no Sul: cruzando fronteiras entre o regional e o nacional*. Anais Eletrônicos do X Encontro Regional de História do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: ANPUH-RS, 2010. Disponível em: http://www.eeh2010.anpuhrs.org.br/resources/anais/9/1273883716_ARQUIVO_OBRA_SILEAIMIGRACAO.pdf. Consultado em: junho de 2020.
- KLEIN, Herbert S. A integração social e econômica dos imigrantes no Brasil nos finais do século XIX e no século XX. *Análise Social*. Lisboa, vol. XXVIII (121), p. 235-265, 1993.
- KOSELLECK, Reinhart. *Estratos do tempo*. Estudos sobre História. Trad. Markus Hediger. Rio de Janeiro: Contraponto: PUC-Rio, 2014.
- KOSELLECK, Reinhart. *Futuro passado*. Contribuição à semântica dos tempos históricos. Trad. César Benjamin. Rio de Janeiro: Contraponto: PUC-Rio, 2006.
- LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Formas da transição da escravidão ao trabalho livre: a lei de locação de serviços de 1879*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1986.

- LARA, Silvia Hunold. Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil. *Projeto História*. São Paulo (16), p. 25-38, 1998.
- LEITE, Joaquim da Costa. Emigração portuguesa: a lei e os números (1855-1914). *Análise Social*. Lisboa, vol. XXIII (97), p. 463-480, 1987.
- LEITE, Joaquim da Costa. O transporte de emigrantes: da vela ao vapor na rota do Brasil, 1851-1914. *Análise Social*. Lisboa, vol. XXVI (112-113), p. 741-752, 1991.
- LEITE, Joaquim da Costa. *Portugal and emigration (1855-1914)*. Tese (Doutorado em Filosofia) – Columbia University. Nova York, 1994.
- LIMA, Henrique Espada. Sob o domínio da precariedade: escravidão e os significados da liberdade de trabalho no século XIX. *Topoi*. Rio de Janeiro, vol. 6, n. 11, p. 289-326, 2005.
- LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *Imigração portuguesa no Brasil*. São Paulo: Hucitec, 2001.
- LOPES, José Reinaldo de Lima. História das ideias, das instituições e teoria do direito. In: SILVA, Cristina Nogueira da, XAVIER, Ângela Barreto e CARDIM, Pedro (orgs.). *António Manuel Hespanha: entre a história e o direito*. Coimbra: Almedina, pp. 199-209, 2015.
- LOURENÇO, Eduardo. *O labirinto da saudade: psicanálise mítica do destino português*. Rio de Janeiro: Tinta da China Brasil, 2016.
- LOURENÇO, Thiago Campos Pessoa. *O Império dos Souza Breves no Oitocentos: política e escravidão nas trajetórias dos comendadores José e Joaquim de Souza Breves*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2010.
- LUCAS, Maria Manuela. A ideia colonial em Portugal (1875-1914). *Revista de História das Ideias*. Coimbra, vol. 14, p. 297-324, 1992.
- LYNCH, Christian Edward Cyril. Necessidade ou Contingência? A queda do Império reconsiderada. In: RAMOS, Rui; CARVALHO, José Murilo de e SILVA, Isabel Corrêa da (orgs.). *A Monarquia Constitucional dos Braganças em Portugal e no Brasil (1822-1910)*. Lisboa: Dom Quixote, pp. 407-432, 2018.
- MACHADO, Igor José de Renó. O ‘brasileiro de torna-viagens’ e o lugar do Brasil em Portugal. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, n° 35, p. 47-67, 2005.
- MAGALHÃES, Joaquim Romero. *Vem aí a República! 1906-1910*. Coimbra: Almedina, 2009.

- MAIA, Fernanda Paula Sousa. *O discurso parlamentar português e as relações Portugal-Brasil: a Câmara dos Deputados (1826-1852)*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e Tecnologia, 2002.
- MAIA, Fernanda Paula Sousa. O papel dos Açores na construção do discurso parlamentar oitocentista sobre a emigração. *In: SOUSA, Fernando de, MARTINS, Ismênia, MENEZES, Lená Medeiros de, MATOS, Maria Izilda, SARGES, Nazaré, SILVA, Susana Serpa (orgs). Um passaporte para a terra prometida*. Porto: Cepese e Fronteira do Caos, p. 193-208, 2011.
- MAIA, Fernanda Paula Sousa. A emigração para o Brasil no discurso parlamentar oitocentista. *In: SOUSA, Fernando, MARTINS, Ismênia e PEREIRA, Conceição Meireles. A emigração portuguesa para o Brasil*. Porto: Cepese e Edições Afrontamento, p. 51-68, 2007.
- MAIA, Fernanda Paula Sousa. As remessas dos emigrantes portugueses no Brasil e a capitalização da economia local: alguns exemplos. *In: SOUSA, Fernando de, MARTINS, Ismênia, MENEZES, Lená Medeiros de, MATOS, Izilda, ARRUDA, José Jobson de Andrade, SARGES, Nazaré, FERLINI, Vera (orgs.). Portugal e as migrações da Europa do Sul para a América do Sul*. Porto: Cepese, p. 336-352, 2014.
- MARQUES, A.H. de Oliveira. *Breve História de Portugal*. 5ª edição. Lisboa: Editorial Presença, 2003.
- MARQUES, João Pedro. Adesão ou resistência à ‘causa da humanidade’? Os setembristas e a supressão do tráfico de escravos. *Análise Social*. Lisboa, vol. XXX (131-132), p. 374-402, 1995.
- MARQUES, João Pedro. Avaliar as provas. Resposta a Valentim Alexandre. *Penélope: revista de História e Ciências Sociais*. O abolicionismo em debate (II). Lisboa, nº 15, p. 143-156, 1995.
- MARQUES, João Pedro. *Os sons do silêncio: o Portugal de oitocentos e a abolição do tráfico de escravos*. Lisboa, ICS, 1999.
- MARQUES, João Pedro. *Sá da Bandeira e o fim da escravidão*. Vitória da moral, desforra do interesse. Lisboa: ICS, 2008.
- MARRETTO, Rodrigo Marins. O Barão de Nova Friburgo e a formação da fazenda Aldeia: sociabilidades e ampliação do complexo cafeeiro (1849-1874). *Tempos Históricos*. Paraná, vol. 22, p. 175-201, 1º sem. 2018.

- MARRETTO, Rodrigo Marins. *O opulento capitalista: café e escravidão na formação do patrimônio familiar do barão de Nova Friburgo (c.1829 – c. 1873)*. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2019.
- MARTINHO, Francisco Carlos Palomanes. Intelectuais e cultura política em Portugal: à volta de Antero de Quental e António Sérgio. *Tempo*. Niterói, vol. 25, nº 2, p. 301-319, mai./jul. 2019.
- MARTINHO, Francisco Carlos Palomanes. Marcello Caetano: história, historiografia e identidades nacionais. *Topoi*. Rio de Janeiro, 22 (47), p. 330-350, mai. / ag. 2021.
- MARTINHO, Lenira Menezes e GORENSTEIN, Riva. *Negociantes e caixeiros na sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1993.
- MARTINS, Conceição Andrade. A filoxera na viticultura nacional. *Análise Social*. Lisboa, vol. XXVI (112-113), p. 653-688, 1991.
- MARTINS, Conceição Andrade. A intervenção política dos vinhateiros no século XIX. *Análise Social*. Lisboa, vol. XXXI (136-137), p. 413-435, 1996.
- MARTINS, Conceição Andrade. Trabalho e condições de vida em Portugal (1850-1913). *Análise Social*, vol. XXXII (142), Lisboa, p. 483-535, 1997.
- MCCANN, Bryan Daniel. The whip and the watch: overseers in the Paraíba Valley, Brazil. *Slavery and Abolition*. Londres, vol. 18, nº 2, p. 30-47, ag. 1997.
- MELNIXENCO, Vanessa Cristina. *Friburgo & Filhos: tradições do passado e invenções do futuro (1840-1888)*. Dissertação (Mestrado em História Social). Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2014.
- MENDES, Felipe Landim Ribeiro. Ibicaba revisitada outra vez: espaço, escravidão e trabalho livre no oeste paulista. *Anais do Museu Paulista: história e cultura material*. São Paulo, vol. 25, nº 1, p. 301-357, 2017.
- MENDES, José M. Amado. A emigração nas ópticas de Alexandre Herculano, Oliveira Martins e Afonso Costa. *Revista Portuguesa de História*. Coimbra, nº 24, p. 293-308, 1988.
- MENDES, José Sacchetta Ramos. *Laços de sangue: privilégios e intolerância à imigração portuguesa no Brasil (1822-1945)*. Porto: Fronteira do Caos, 2010.
- MENDONÇA, Joseli Maria. Leis para ‘os que se irão buscar’ – imigrantes e relações de trabalho no século XIX brasileiro. *História: questões e debates*, Curitiba, n. 56, p. 63-85, jan./jun. 2012.

- MESQUITA, João Marcos. Negócios da ilegalidade: a atuação de Manoel Pinto da Fonseca no comércio ilícito de escravos (c.1835-c.1850). In: SARAIVA, Luiz Fernando, SANTOS, Silvana Andrade dos e PESSOA, Thiago Campos. *Tráfico & Traficantes na ilegalidade: o comércio proibido de escravos para o Brasil (c. 1835-1850)*. São Paulo: Hucitec, p. 98-124, 2021.
- MENEZES, Lená Medeiro de. A ‘onda’ emigratória de 1912: dos números às trajetórias. In: SOUSA, Fernando, MARTINS, Ismênia, MATOS, Izilda (coords.). *Nas duas margens: os portugueses no Brasil*. Porto: Cepese e Edições Afrontamento, p. 237-247, 2009.
- MONTEIRO, Isilda Braga da Costa. A emigração para o Brasil e a fuga ao recrutamento militar – uma questão em debate na segunda metade do século XIX. In: SOUSA, Fernando, MARTINS, Ismênia, PEREIRA, Conceição Meireles (orgs.). *A emigração portuguesa para o Brasil*. Porto: CEPESE e Edições Afrontamento, p. 385-400, 2007.
- MONTEIRO, Isilda Braga da Costa. Os passaportes: do enquadramento legal à prática. In: SOUSA, Fernando, MARTINS, Ismênia, MENEZES, Lená Medeiros de, MATOS, Maria Izilda, SARGES, Nazaré, SILVA, Susana Serpa (coords.). *Um passaporte para a terra prometida*. Porto: Cepese e Fronteira do Caos, p. 117-135, 2011.
- MONTEIRO, Nuno Gonçalo, SOUSA, Bernardo Vasconcelos e RAMOS, Rui. *História de Portugal*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2012.
- MOTA, Carlos Guilherme e LOPEZ, Adriana, *História do Brasil: uma interpretação*. São Paulo: Editora 34, 2016.
- MÜLLER, Fernanda Suely, *(Re)vendo as páginas, (re)visando os laços e (des)atando os nós: as relações literárias e culturais luso-brasileiras através dos periódicos portugueses (1899-1922)*. Tese (Doutorado em Literatura Portuguesa) – Universidade de São Paulo. São Paulo, 2011.
- NICOLAU, André Jorge Melo. *Colonos precisam-se: a ‘escravatura branca’ no quadro da emigração açoriana para o Brasil (1835-1873)*. Dissertação (Mestrado em História Contemporânea) – Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Porto, 2019.
- NOIRIEL, Gérard. *État, nation et immigration: vers une histoire du pouvoir*. Paris: Belin, 2001.
- NOIRIEL, Gérard. L’identification des personnes. In: CRETTEZ, Xavier. *Du papier à la biométrie: identifier les individus*. Paris: Presses de Sciences Po, p. 29-37, 2006.

- NOIRIEL, Gérard. Introduction. *In*: NOIRIEL, Gérard (ed.). *L'identification*. Genèse d'un travail d'État. Paris: Belin, p. 3-26, 2007.
- NORTHRUP, David. *Indentured labor in the age of Imperialism, 1834-1922*. New York: Cambridge University Press, 1995.
- PARRON, Tâmis Peixoto. Política do tráfico negreiro: o Parlamento imperial e a reabertura do comércio de escravos na década de 1830. *Estudos Afro-Asiáticos*. Rio de Janeiro, ano 29, nº 1/2/3, p. 91-121, jan./dez. 2007.
- PARRON, Tâmis Peixoto. *A política da escravidão no Império do Brasil (1826-1865)*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2009.
- PEIXOTO, Érika Mendonça. *Santa Clara do Macuco e a metamorfose do trabalho (1850-1888)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Salgado de Oliveira. Niterói, 2013.
- PEREIRA, Maria da Conceição Meireles. Legislação sobre a emigração para o Brasil na Monarquia Constitucional. *In*: MATOS, Maria Izilda, SOUSA, Fernando de, HECKER, Alexandre (orgs.). *Deslocamentos & História: os portugueses*. São Paulo: EDUSC, p. 35-47, 2008.
- PEREIRA, Maria da Conceição Meireles e SANTOS, Paula Marques dos. Legislação sobre emigração para o Brasil na I República. *In*: SOUSA, Fernando de, MARTINS, Ismênia, MATOS, Izilda (coords.). *Nas duas margens: os portugueses no Brasil*. Porto: Cepese, Edições Afrontamento, p. 307-327, 2009.
- PEREIRA, Miriam Halpern. Demografia e desenvolvimento em Portugal na segunda metade do século XIX. *Análise Social*. Lisboa, vol. 7, p. 85-117 1969.
- PEREIRA, Miriam Halpern. *Livre-câmbio e desenvolvimento econômico*. Portugal na segunda metade do século XIX. 2ª edição. Lisboa: Sá da Costa Editora, 1983.
- PEREIRA, Miriam Halpern. *Diversidade e assimetrias: Portugal nos séculos XIX e XX*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais (ICS), 2001.
- PEREIRA, Miriam Halpern. *A política portuguesa de emigração, 1850-1930*. Bauru: Edusc; Portugal: Instituto Camões, 2002.
- PEREIRA, Miriam Halpern. A I República e a política de emigração. *In*: SOUSA, Fernando de, MARTINS, Ismênia, MENEZES, Lená Medeiros de, MATOS, Maria Izilda, SARGES, Nazaré,

- SILVA, Susana Serpa (coords.). *Um passaporte para a terra prometida*. Porto: Cepese e Fronteira do Caos, p. 43-53, 2011.
- PEREIRA, Victor. ‘Ainda não se sabe qual é o pensamento se Sua Excelência Presidente do Conselho’. O Estado português perante a emigração para a França (1957-1968). In: DOMINGOS, Nuno e PEREIRA, Victor (orgs.). *O Estado Novo em questão*. Lisboa: Edições 70, p. 42-79, 2010.
- PEREIRA, Victor. The papers of State power: the passport and the control of mobility. In: TRINDADE, Luís (ed.). *The making of modern Portugal*. Cambridge Scholars Publishing, p. 17-43, 2013.
- PEREIRA, Victor. *La dictature de Salazar face à l’émigration: l’État portugais et ses migrants em France (1947-1974)*. Paris: Presses de Sciences Po, 2014.
- PEREIRA, Victor. O controlo das mobilidades: os movimentos populacionais e a emigração (1736-2011). In: ALMEIDA, Pedro Tavares de, SOUSA, Paulo Silveira e (coords.). *Do Reino à Administração Interna: história de um Ministério (1736-2012)*. Lisboa: Imprensa Nacional da Casa da Moeda, p. 353-386, 2015.
- PEREIRA, Victor. Portugal and the human trafficking (1822-2018). In: WINTERDYK, John e JONES, Jackie (eds.). *The palgrave international handbooh of human trafficking*. Palgrave Macmillan, p. 1-16, 2019.
- PÉREZ MELÉNDEZ, José Juan P. Reconsiderando a política de colonização no Brasil Imperial: os anos da regência e o mundo externo. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, vol. 34, nº 68, p. 36-60, 2014.
- PÉREZ MELÉNDEZ, José Juan P., *The business of peopling: colonization and politics in Imperial Brazil (1822-1860)*. Tese (Doutorado em História) – Faculty of the Division of Social Sciences, University of Chicago. Illinois, 2016.
- PIRES, António Machado. *A ideia de decadência na Geração de 70*. 2ª edição. Lisboa: Vega, 1992.
- PRATA, Ana Filipa da Conceição. *O desenvolvimento portuário português (1910-1926)*. Tese (Doutorado em História Contemporânea) – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Lisboa, 2019.
- POPINIGIS, Fabiane. “Esperança e fraternidade”: o papel do associativismo na defesa do ofício e na reserva do mercado de trabalho no comércio para os portugueses, século XIX. In:

- RIBEIRO, Gladys Sabina, TERRA, Paulo Cruz, POPINIGIS, Fabiane. *Portugueses e cidadãos: experiências e identidades nos séculos XIX e XX*. Rio de Janeiro: FAPERJ, p. 101-128, 2018.
- PUTNAM, Lara. The Transnational and the text searchable: digitalizes sources and the shadows they cast. *The American Historical Review*, 121(2), p. 377-402, mar. 2016.
- QUEIROZ, Ana Isabel e ALVES, Daniel. Praga e poder: história do “devorista das laranjeiras” (Açores, Portugal, 1840-1860). *Análise Social*. Lisboa, nº 231, p. 226-254, 2019.
- RAMOS, Filipe, SANTOS, Paula Marques, LEITÃO, Pedro. A legislação portuguesa sobre a emigração para o Brasil durante o Estado Novo (1926-1974). In: SARGES, Maria de Nazaré, SOUSA, Fernando de, MATOS, Maria Izilda, VIEIRA JUNIOR, Antonio, CANCELA, Cristina Donza (orgs.). *Entre Mares: o Brasil dos portugueses*. Belém: Editora Paka-Tatu, p. 308-315, 2010.
- RAMOS, Rui. *A Segunda Fundação (1890-1926)* – vol. 6 da coleção: MATTOSO, José (dir.), *História de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1994.
- RAMOS, Rui. João Franco: uma educação liberal (1884-1897). *Análise Social*, vol. XXXVI (160), Lisboa, p. 735-766, 2001.
- RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002.
- RIBEIRO, Gladys Sabina. Prefácio. In: RIBEIRO, Gladys Sabina, TERRA, Paulo Cruz, POPINIGIS, Fabiane. *Portugueses e cidadãos: experiências e identidades nos séculos XIX e XX*. Rio de Janeiro: FAPERJ, 2018.
- RILEY, Carlos Guilherme. A emigração açoriana para o Brasil no século XIX: braçais e intelectuais. *Arquipélago-História*. Ponta Delgada, 2ª série, vol. VII, p. 143-172, 2003.
- ROCHA, Ricardo. Brasil e emigração para o Brasil no discurso parlamentar português no dealbar da Primeira República (1911-1912). In: MENEZES, Lená Medeiros de e SOUSA, Fernando de (orgs.). *Brasil – Portugal: pontes sobre o Atlântico*. Rio de Janeiro: EdUERJ, p. 185-200, 2017.
- ROCHA-TRINDADE, Maria Beatriz. *Da emigração às comunidades portuguesas*. Lisboa: Conhecer, 1982.

- RODRIGUES, José Damião e ROCHA, Gilberta Nunes. A emigração açoriana para o Brasil: ritmos e destinos. *In*: MATOS, Maria Izilda, SOUSA, Fernando de, HECKER, Alexandre (orgs.). *Deslocamentos e histórias: os portugueses*. São Paulo: Edusc, p. 245-258, 2008.
- ROLLO, Maria Fernanda. Da insustentabilidade do modelo à crise do sistema. *In*: ROSAS, Fernando e ROLLO, Maria Fernanda (orgs.). *História da Primeira República Portuguesa*. Lisboa: Tinta da China, p. 27-42, 2009.
- ROSAS, Fernando. A crise do liberalismo e as origens do ‘autoritarismo moderno’ e do Estado Novo em Portugal. *Penélope – Fazer e Desfazer História*. Lisboa, nº 2, p. 98-114, 1989.
- ROSAS, Fernando. O salazarismo e o homem novo: ensaio sobre o Estado Novo e a questão do totalitarismo. *Análise Social*. Lisboa, vol. XXXV (157), p. 1031-1054, 2001.
- ROSAS, Fernando. A crise do liberalismo oligárquico em Portugal. *In*: ROSAS, Fernando e ROLLO, Maria Fernanda (orgs.). *História da Primeira República Portuguesa*. Lisboa: Tinta da China, p. 15-26, 2009.
- ROSAS, Fernando. *A Primeira República: como venceu e porque se perdeu (1910-1926)*. Lisboa: Bertrand Editora, 2018.
- SALGADO, Conceição. O inquérito parlamentar de 1885 e o discurso sobre a emigração. *In*: SOUSA, Fernando, MARTINS, Ismênia, MENEZES, Lená Medeiros de, MATOS, Maria Izilda, SARGES, Nazaré, SILVA, Susana Serpa (coords.). *Um passaporte para a terra prometida*. Porto: Fronteira do Caos, p. 219-233, 2011.
- SAMARA, Maria Alice. A questão social: à espera da ‘Nova Aurora’. *In*: ROSAS, Fernando e ROLLO, Maria Fernanda. *História da Primeira República Portuguesa*. Lisboa: Tinta da China, p. 149-167, 2009.
- SAMPAIO, Thiago Henrique. O comércio colonial português em transformação: o caso do vinho e algodão em Moçambique (1890-1920). *Faces da História*, vol. 5, nº 1, p. 225-243, 2018.
- SANTOS, Ivete Sobral dos. *A Junta Nacional de Emigração e a política de emigração no Estado Novo*. Tese (Doutoramento em História Contemporânea) – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa. Lisboa, 2014.
- SANTOS, Marco Aurélio dos. Migrações e trabalho sob contrato no século XIX. *História*. São Paulo, vol. 36, ed. 12, p. 1-24, 2017.

- SANTOS, Victor da Costa. *As ordens necessárias para o agasalho e sustento dessa gente: hospedagem e recepção de imigrantes na província e na corte do Rio de Janeiro da segunda metade do século XIX (1850-1889)*. Dissertação (Mestrado em História das Ciências) – Casa de Oswaldo Cruz, Fiocruz. Rio de Janeiro, 2020.
- SARAIVA, Luiz Fernando, SANTOS, Silvana Andrade dos e PESSOA, Thiago Campos. Vida, fortuna e morte: a trajetória de José Bernardino de Sá – Barão e Visconde de Villa Nova do Minho. In: SARAIVA, Luiz Fernando, SANTOS, Silvana Andrade dos e PESSOA, Thiago Campos. *Tráfico & Traficantes na ilegalidade: o comércio proibido de escravos para o Brasil (c. 1835-1850)*. São Paulo: Hucitec, p. 25-70, 2021.
- SARDICA, José Miguel, *A dupla face do Franquismo na crise da Monarquia Portuguesa*. Lisboa: Edições Cosmos, 1994.
- SARDICA, José Miguel. A política e os partidos entre 1851 e 1861. *Análise Social*. Lisboa, vol. XXXII (141), 279-333, 1997.
- SARDICA, José Miguel. Crise e queda da Monarquia Liberal Portuguesa. In: RAMOS, Rui; CARVALHO, José Murilo de e SILVA, Isabel Corrêa da (orgs.). *A Monarquia Constitucional dos Braganças em Portugal e no Brasil (1822-1910)*. Lisboa: Dom Quixote, p. 379-406, 2018.
- SCHWARCZ, Lilia M. e STARLING, Heloisa M. *Brasil: uma biografia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.
- SERRA, João B. O assalto ao poder. In: ROSAS, Fernando e ROLLO, Maria Fernanda. *História da I República Portuguesa*. Lisboa: Tinta da China, p. 43-52, 2009.
- SERRÃO, Joel. Conspecto histórico da emigração portuguesa. *Análise Social*. Lisboa, XXVIII (32), p. 597-617, 1970.
- SERRÃO, Joel. Notas sobre emigração e mudança social no Brasil contemporâneo. *Análise Social*. Lisboa, XXI (87-88-89), p. 995-1004, 1985.
- SEVCENKO, Nicolau. *A Revolta da Vacina: mentes insanas em corpos rebeldes*. São Paulo: Cosac Naify, 2010.
- SILVA, Alberto da Costa e. *Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2003.

- SILVA, Cristina Nogueira da. *Constitucionalismo e império. A cidadania do ultramar português*. Coimbra: Almedina, 2009.
- SILVA, Gabriela Ucoski da. *História e aspectos do cotidiano da Hospedaria de Imigrantes do Cristal, Porto Alegre (1890-1898)*. Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica. Rio Grande do Sul, 2014.
- SILVA, Susana Serpa. Emigração legal e clandestina nos Açores de oitocentos (da década de 1830 a meados da centúria. In: SOUSA, Fernando de, MARTINS, Ismênia, MATOS, Izilda (coords.). *Nas duas margens: os portugueses no Brasil*. Porto: Edições Afrontamento e CEPESE, p. 381- 400, 2009.
- SILVA, Susana Serpa. A emigração açoriana para o Brasil por meados do século XIX e a questão da ‘escravatura branca’. *História: questões e debates*. Curitiba, n. 56, p. 37-61, jan. / jun. 2012.
- SILVA, Priscila Velozo da. O movimento geográfico luso e a criação da Sociedade de Geografia de Lisboa. *Transversos*. Rio de Janeiro, v. 3, n. 3, p. 92-106, out. / mar. 2014-2015.
- SKIDMORE, Thomas E. *Preto no branco: raça e nacionalidade no pensamento brasileiro*. Tradução de Raul de Sá Barbosa. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.
- SOUSA, Fernando de. *A emigração portuguesa para o Brasil e as origens da Agência Abreu*. Porto: CEPESE e Fronteira do Caos, 2009.
- SOUSA, Fernando de. O Primeiro Inquérito Português à Emigração (1843). In: SARGES, Nazaré, SOUSA, Fernando de; MATOS, Izilda (Orgs.). *Entre mares: o Brasil dos portugueses*. Belém: Paka Tatu, p.275-284, 2010.
- SOUSA, Fernando de. Os portugueses. De colonos a imigrantes. In: ARRUDA, José Jobson de Andrade, FERLINI, Vera, MATOS, Izilda, SOUSA, Fernando de (coords.). *De colonos a imigrantes. I(e)migração portuguesa para o Brasil*. São Paulo: Alameda, p. 21-36, 2013.
- SOUSA, Paulo Silveira e. Tutelar, negociar e dirigir: o Estado liberal, os governos civis e os poderes locais (1834-1926). In: ALMEIDA, Pedro Tavares de; SOUSA, Paulo Silveira e (coords.), *Do Reino à Administração Interna: história de um Ministério (1736-2012)*. Lisboa: Imprensa Nacional da Casa da Moeda, p. 129-146, 2015.
- SOUSA, Paulo Silveira e. Os governadores civis do distrito de Angra do Heroísmo (1835-1910). *Povos e Culturas*, nº 20, p. 315-343, 2017.

- STEINFELD, Robert J. *Coercion, Contract and Free Labor in Nineteenth Century*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001.
- STOLCKE, Verena e HALL, Michael. A introdução do trabalho livre nas fazendas de café de São Paulo. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, vol. 3, p. 80-120, 1984.
- STRUCK, Bernard, FERRIS, Kate e REVEL, Jaques. Introduction: Space and scale in transnational History. *The International History Review*, vol. 33, nº 4, p. 573-584, dez. 2011.
- TEIXEIRA, Nuno Severiano. Das guerras civis à pacificação do Império (1820-1890). In: TEIXEIRA, Nuno Severiano (coord.). *História militar de Portugal*. Lisboa: A Esfera dos Livros, pp. 391-438, 2017.
- TEIXEIRA, Vítor Paulo Freitas. *Entre a Madeira e as Antilhas: a emigração para a ilha de Trindade*. Dissertação (Mestrado em Estudos Interculturais). Universidade da Madeira, Funchal, 2009.
- TERRA, Paulo Cruz. Imigrantes portugueses no setor de transporte terrestre do Rio de Janeiro nas duas primeiras décadas republicanas. In: RIBEIRO, Gladys Sabina; TERRA, Paulo Cruz e POPINIGIS, Fabiana. *Portugueses e cidadãos: experiências e identidades nos séculos XIX e XX*. Rio de Janeiro: FAPERJ, p. 129-150, 2018.
- THOMPSON, Edward Palmer. *Senhores e Caçadores*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- TORPEY, John. *L'invention du passeport. États, citoyenneté et surveillance*. Traduzido por Élisabeth Lamothe. Paris: Belin, 2005.
- TOSI, Pedro Geraldo, FALEIROS, Rogério Naques e TEODORO, Rodrigo da Silva. Crédito e pequena propriedade no Oeste paulista: Franca – SP, 1890-1914. *Revista Brasileira de Economia*, v. 61, n. 3, p. 405-426, 2007.
- TROUILLOT, Michel-Rolph. *Silenciando o passado: poder e a produção da história*. Tradução de Sebastião Nascimento. Curitiba: Huya, 2016.
- WITTER, José Sebastião. Um estabelecimento agrícola do estado de São Paulo nos meados do século XIX. *Revista de História*, São Paulo, vol. 48, nº 98, p. 393-467, 1974.
- WITTER, José Sebastião. Ibicaba Revisitada. In: SZMRECSÁNYI, Tamás e LAPA, José Roberto do Amaral (orgs.). *História econômica da independência e do Império*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec; Edusp, p. 131- 144, 2002.

ANEXOS

ANEXO Nº 1: ESTATÍSTICA DA EMIGRAÇÃO PORTUGUESA (1855-1914)

ANO	CONTINENTE	ILHAS	TOTAL	ANO	CONTINENTE	ILHAS	TOTAL
1855	8.953	4.200	13.153	1885	10.337	4.667	15.004
1856	9.183	4.068	13.251	1886	9.207	4.791	13.998
1857	7.673	3.515	11.188	1887	13.206	3.726	16.932
1858	5.695	4.276	9.971	1888	16.475	7.393	23.868
1859	7.902	2.771	10.673	1889	15.592	4.914	20.506
1860	5.665	1.867	7.532	1890	21.863	7.451	29.314
1861	6.241	1.683	7.924	1891	26.140	7.319	33.459
1862	5.750	1.933	7.683	1892	16.297	4.584	20.881
1863	4.870	1.097	5.967	1893	23.931	6.295	30.226
1864	4.692	2.055	6.747	1894	25.129	3.673	28.802
1865	3.745	3.612	7.357	1895	36.553	7.658	44.211
1866	4.124	1.922	6.046	1896	22.100	5.454	27.554
1867	4.805	2.395	7.200	1897	17.533	3.655	21.188
1868	4.782	1.960	6.742	1898	20.791	2.625	23.416
1869	6.035	2.380	8.415	1899	14.282	3.487	17.769
1870	7.310	3.099	10.409	1900	16.033	5.194	21.227
1871	10.388	2.309	12.697	1901	15.264	5.379	20.643
1872	14.814	2.470	17.284	1902	15.012	8.993	24.005
1873	10.083	2.906	12.989	1903	15.634	5.781	21.415
1874	11.849	2.986	14.835	1904	22.234	5.891	28.125
1875	12.978	2.462	15.440	1905	25.193	8.209	33.402
1876	9.257	1.778	11.035	1906	26.989	10.902	37.891
1877	8.362	2.695	11.057	1907	31.206	10.677	41.883
1878	7.603	2.323	9.926	1908	35.689	4.444	40.133
1879	9.298	3.913	13.211	1909	30.286	7.927	38.213
1880	9.277	3.320	12.597	1910	31.799	7.703	39.502
1881	10.286	4.351	14.637	1911	49.560	10.092	59.652
1882	12.212	6.060	18.272	1912	77.745	11.175	88.920
1883	11.860	7.391	19.251	1913	67.821	9.812	77.633
1884	11.332	6.186	17.518	1914	20.918	4.804	25.722

Fonte: LEITE, Joaquim da Costa. Emigração portuguesa: a lei e os números. *Análise Social*. Lisboa, nº 112-113, 1991, p. 741-752, p. 480. *Apud*: GONÇALVES, Paulo Cesar. *Mercadores de braços: riqueza e acumulação na organização da emigração europeia para o Novo Mundo*. São Paulo: Alameda, 2012, p. 252.

ANEXO Nº 2: ESTATÍSTICA AMERICANA DA IMIGRAÇÃO PORTUGUESA

ANO	BRASIL	ARGENTINA	EUA	TOTAL	ANO	BRASIL	ARGENTINA	EUA	TOTAL
1855	9.839		205	10.044	1885	7.611	182	2.024	9.817
1856	9.159		128	9.287	1886	6.287	374	1.194	7.855
1857	9.340	2	92	9.434	1887	10.205	153	1.360	11.718
1858	9.327	37	177	9.541	1888	18.289	331	1.625	20.245
1859	9.342	49	46	9.437	1889	15.240	209	2.024	17.473
1860	5.914	68	122	6.104	1890	25.174	160	2.600	27.934
1861	6.460	33	47	6.540	1891	32.349	44	2.999	35.392
1862	5.625	7	72	5.704	1892	17.797	93	3.400	21.290
1863	4.420	18	86	4.524	1893	28.986	192	4.631	33.809
1864	5.097	14	240	5.351	1894	17.041	200	2.196	19.437
1865	3.784	19	365	4.168	1895	36.055	178	1.452	37.685
1866	4.724	72	344	5.140	1896	22.299	219	2.766	25.284
1867	4.822	87	126	5.035	1897	13.558	195	1.874	15.627
1868	4.425	113	174	4.712	1898	15.105	175	1.717	16.997
1869	6.347	1	507	6.855	1899	10.989	197	2.054	13.240
1870	4.458	54	697	5.209	1900	8.250	205	4.234	12.689
1871	6.230	90	887	7.207	1901	11.261	156	4.165	15.582
1872	12.918	62	1.306	14.286	1902	11.606	141	5.207	16.954
1873	1.310	21	1.185	2.516	1903	11.378	202	9.317	20.897
1874	6.644	77	1.611	8.332	1904	17.318	518	6.715	24.551
1875	3.692	94	1.939	5.725	1905	20.181	674	5.028	25.883
1876	7.184	38	1.277	8.499	1906	21.706	885	8.517	31.108
1877	7.965	80	2.363	10.408	1907	25.681	1.118	9.608	36.407
1878	6.136	59	1.332	7.527	1908	37.628	2.083	7.307	47.018
1879	8.841	81	1.374	10.296	1909	30.577	1.651	4.956	37.184
1880	12.101	101	808	13.010	1910	30.857	2.848	8.229	41.934
1881	3.144	119	1.215	4.478	1911	47.493	2.575	8.374	58.442
1882	10.621	98	1.436	12.155	1912	76.530	4.959	10.230	91.719
1883	11.286	108	1.573	12.967	1913	76.701	3.619	14.171	94.491
1884	8.683	136	1.927	10.746	1914	27.935	1.397	10.898	40.230

Fonte: LEITE, Joaquim da Costa. Emigração portuguesa: a lei e os números. *Análise Social*. Lisboa, nº 112-113, 1991, p. 741-752, p. 480. *Apud*: GONÇALVES, Paulo Cesar. *Mercadores de braços: riqueza e acumulação na organização da emigração europeia para o Novo Mundo*. São Paulo: Alameda, 2012, p. 253.

ANEXO Nº3: AÇORIANOS ENTRADOS NO RIO DE JANEIRO (1842-1849), SEGUNDO O
CÔNSUL DE PORTUGAL

SEMESTRE	TOTAL	SEMESTRE	TOTAL
1º/1842	344	1º/1846	433
2º/1842	711	2º/1846	151
1º/1843	320	1º/1847	386
2º/1843	1009	2º/1847	1040
1º/1844	191	1º/1848	184
2º/1844	742	2º/1848	---
1º/1845	451	1º/1849	610
2º/1845	833	2º/1849	958

Fonte: ANTT/MNE/Correspondência Consular recebida do Rio de Janeiro, cx. 313, 314.

ANEXO Nº4: AÇORIANOS ENTRADOS NO RIO DE JANEIRO (1835-1850), SEGUNDO O DIÁRIO
DO RIO DE JANEIRO¹

ANO	TOTAL	ANO	TOTAL
1835	222	1843	703
1836	1150	1844	900
1837	451	1845	1136
1838	424	1846	490
1839	102	1847	1258
1840	166	1848	---
1841	127	1849	530
1842	528	1850	914

Fonte: *Diário do Rio de Janeiro*, 1835-1850

A pesquisa de que resultou o anexo nº 4 foi feita a partir do site <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>, com as seguintes palavras-chave: colonos; Faial; Ilha Terceira; Ilha de São Miguel e Açores. Em alguns momentos, refere-se o número de passageiros transportados, em outros é informado o número de colonos. Num primeiro momento, acreditamos que “colonos” se referia àqueles que viajavam sem passagens pagas, em oposição a “passageiros”. No entanto, a pesquisa mostrou que os termos eram usados indistintamente, pois aqueles que apareciam como passageiros, não raro, eram anunciados nos dias seguintes como estando a bordo à espera de quem pagasse suas passagens. Apenas em um caso registrou-se a entrada de um navio transportando passageiros portugueses e também espanhóis. Há ainda registros de embarcações que teriam transportado passageiros cujo número não está indicado. Para o ano de 1835, há três embarcações indicadas, mas apenas em uma consta o transporte de 222 passageiros. Antes de 1835, apenas o patacho Triumpho teria entrado no porto em janeiro e novembro de 1830, da primeira vez transportando 15 famílias e 35 homens lavradores e da segunda, 900 ilhéus.

¹ As tabelas dos anexos 3 e 4 foram parcial e originalmente por nós publicadas no artigo: GALVANESE, Marina Simões. Imigrantes açorianos na transição da escravatura para o trabalho livre no Brasil (décadas de 1830 e 1840). *Revista de História*. São Paulo. No prelo.

**ANEXO nº5: PASSAGEIROS PROVENIENTES DO PORTO ENTRADOS NO RIO DE JANEIRO
(1842-1851), SEGUNDO O CÔNSUL DE PORTUGAL**

SEMESTRE	TOTAL	SEMESTRE	TOTAL
1º/1842	459	1º/1847	193
2º/1842	775	2º/1847	2186
1º/1843	715	1º/1848	660
2º/1843	1494	2º/1848	1463
1º/1844	971	1º/1849	1070
2º/1844	582	2º/1849	1157
1º/1845	1038	1º/1850	---
2º/1845	668	2º /1850	969
1º/1846	810	1º/1851	1397
2º/1846	1173	---	---

Fonte: ANTT/MNE/Correspondência Consular recebida do Rio de Janeiro, cx. 313, 314.