A emergência do conceito de emigrante e a política de emigração

Miriam Halpern Pereira
CEHC/ISCTE-IUL

NAS SUAS MEMÓRIAS, ESCRITAS EM 1848, Palmela refere-se à permanência dos liberais em Londres e Paris, durante o período miguelista, como a "emigração". Escrevendo um século mais tarde, em 1946, Vitorino Nemésio deu o título de *Exilados* ao seu livro sobre as principais figuras politicas que se refugiaram em diferentes países durante o período miguelista. Ferreira de Castro escrevera *Os emigrantes* em 1928. A separação de águas fizera-se no plano linguístico, destacando dois fenómenos sociológicos diferentes. Nos anos 60 do século vinte, quando eu vivia em França, expliquei ao meu filho que ele era filho de emigrantes, tal como outras crianças da sua escola. Isto viria a darazo a viva discussão com um rapaz francês, amigo do meu filho, a quem os pais haviam explicado que justamente nós não éramos imigrantes, pois não trabalhávamos na construção civil!

Na primeira metade do século dezanove, a palavra emigrante referia-se a quem tivesse sido constrangido a abandonar o país, independentemente do motivo e do estatuto social. Com as grandes migrações transatlânticas tudo iria mudar. A questão que abordarei aqui, neste texto, éa correlação entre a mudança da composição social da emigração, a sua intensificação e a evolução do conceito de emigrante na linguagem administrativo-política, aqui considerada essencialmente do lado português, esperando que pesquisa futura viabilize a comparação com a categoria jurídica de imigrante no Brasil.

Para situar a questão, principiarei por invocar as grandes linhas do movimento migratório, cujos marcos determinantes se situam principalmente no país ou países de destino, em que o Brasil ocupou lugar dominante. Independência, abolição do tráfico negreiro, supressão da escravatura constituíram os grandes pilares políticos e sociais da nova sociedadena qual sucessivas vagas de população europeia se inseriram. Na primeira metade do século XIX, a incidência do passado colonial no movimento migratório entre ambos os países peninsulares e a América do Sul foi particularmente acentuada O relacionamento entre os países recém-constituídos e os cidadãos das ex-metrópoles foi inicialmente atravessado por atitudes e medidas de hostilidade e violência, por vezes extremas. Os espanhóis foram expulsos do México em 1829 e em vários outros países americanos de língua espanhola

viram-se constrangidos a partir para outros pontos do mundo, raramente regressando ao país de origem. A grande vaga emigratória espanhola, independentemente do destino, foi muito mais tardia que a portuguesa e a italiana, situando-se o seu pico no início do século XX, apesar da suspensão por Espanha da anterior proibição de emigrar em 1853 e das facilidades de integração oferecidas pela Argentina nesses anos do meio do século. A sua distribuição geográficaviria a ser diferente da prevalecente na época colonial, desaparecendo a anterior preferência pelo México.

No caso português, a preferência pelo Brasil manter-se-ia até meados do século XX, embora o anti-lusitanismo tenha assumido forma violenta nesta antiga colónia, nomeadamente em 1827-1831, quando ocorreram diversas chacinas de portugueses em vários pontos do país e dos incidentes violentos no nordeste brasileiro na década de 80. A figura do antigo colonoesteve associada ao comerciante, a quem se atribuía a carestia, e a homens políticos que rodearam D. Pedro I, gerando-se a suspeita de traição nacional em torno da figura imperial e contribuindo para à sua demissão e abandono do Brasil. Entretanto a tradição de incentivar a vinda de estrangeiros principiara desde logo com D. João VI, nomeadamente para valorizar artisticamente a nova capital do Império. Por sua vez, a vontade ea necessidade de fixar e atrair população branca, europeia, levou desde o início do Estado brasileiro, a facilitar o acesso à nacionalidade e à cidadania. Logo na Constituição de 1824, se abria a possibilidade de opção pela nacionalidade brasileira a todos os portugueses residentes que não se opusessem ao regime político. Nos anos subsequentes diferentes medidas estabeleceriam prazos curtos de residência, de dois anos, para o acesso à nacionalidade brasileira.[1]

Como hoje é já consensual, embora porventura os brasileiros tivessem preferido a vindade emigrantes do norte da Europa, foram efetivamente os portugueses a mais consistente e quase contínua corrente emigratória, nomeadamente antes da grande vaga dos anos 80, quando chegaram os italianos, seguidos pelos espanhóis duas décadas mais tarde. Na primeira vaga de portugueses pós-independência observa-se um leque variado de ofícios: artesãos, caixeiros, comerciantes de vários ramos. "Sem os braços portugueses e sem o concurso principalmente dos que exercem ofícios mecânicos, os trabalhos respectivos teriam de parar (...)", informaria o Conde de Tomar ao Duque da Terceira em 1859, acrescentando "(...) Os mineiros são já grandes competidores dos lugares de caixeiros (...)".[2] Mas começavam já então a chegar os camponeses que iam trabalhar nas zonas de café, na região do Rio, de S. Paulo ou de Minas.

Duas leis foram decisivas no moldar do espaço social no qual a população branca e estrangeira, recém-chegada, se deveria integrar. A lei de contratação de serviços de colonos de1837, reservada a estrangeiros, refere-se a colonos em regime de parceria. Note-se aqui do lado brasileiro, o uso da palavra colono e não de emigrante, a própria agência estatal de promoção da emigração, designar-se-ia de colonização. Ao lado dos fazendeiros portugueses instalados de longa data, como Vergueiro, surgiram então

1 Para este parágrafo e seguintes foram essenciais: RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos anti-lusitanos no Primeiro Reinado*. Rio de Janeiro, 2002, principalmente capítulos 1 e 2; MENDES, José Sachetta Ramos. *Laços de sangue: privilégios e intolerância à imigração portuguesa no Brasil*. Porto: CEPESE, 2010.

2 PEREIRA, Miriam Halpern. *A política da emigração*. São Paulo: Edusc, 2002, p. 161.

iniciativas de emigrantes mais recentes. Foi o caso da interessante corrente de migração lousanense, desencadeada por Montenegro, um emigrante vindo da região da Lousã nos anos 40 como caixeiro viajante. Enriquecera, comprara uma fazenda que chamou Nova Lousã e, beneficiando dos incentivos financeiros para avinda de colonos, estabeleceu uma corrente migratória durante várias décadas, graças ao seu renome como benemérito na região de origem e também ao original método de renovação da mão de obra, mediante o pagamento do retorno àqueles que lhe fossem fiéis durante 6 anos, o que tinha o efeito de estimular a vinda de novos emigrantes em substituição dos retornados.[3]

Com a lei das terras em 1850, quelimitou o acesso à terra à sua aquisição onerosa, em contraste com a legislação de outras zonas americanas, da Argentina aos EUA, experiências como esta tornaram-se raras. O emigrante ou ficava em meio urbano ou era encaminhado para a grande lavoura, tornando-se um trabalhador assalariado. A abolição do tráfico negreiro tornara o trabalhador europeu menos dispendioso que um escravo africano, propiciando a sua substituição mesmo antes da abolição da escravatura em 1888.[4]

A anterior variedade do leque social da corrente migratória foi daqui em diante submersa pela mão de obra indiferenciada, em larga medida destinada às plantações de café, ainda que muitos conseguissem ficar logo no meio urbano, desde as pequenas urbes aos principais centros, como o Rio ou S. Paulo, ouvir a instalar-se nestas duas cidades mais tarde. É nessa mudança sociológica que há que situar as primeiras medidas legislativas, específicas acerca da emigração.

As formas de controle da circulação de pessoas, dentro e fora do Reino, vão mudar em função da alteração dos seus novos objectivos. O acesso ao passaporte encontra-se no centro dessa evolução, refletindoa atitude do Estado português em relação à circulação da população, um problema de todas épocas e governos, mas com configuração específica em cada caso e variável segundo a conjuntura. Nos anos vinte do século XIX, época em que não existia registo civil obrigatório, nem bilhete de identidade, os transportes e de um modo geral as comunicações eram lentos, o controle da circulação de pessoas no interior do próprio território nacional constituía um factor essencial da segurança pública. Quando ainda não estava no horizonte político a emigração, a vigilância exercia-se em prol da "segurança e tranquilidade pública" mediante um instrumento principal, o passaporte, documento necessário não apenas no trânsito internacional, mas também no trânsito interno. A sua relevância conduz à criação de uma SecretariaGeral de passaportes na Intendência da Polícia, que centralizaria um sistema de fiscalização rigoroso, estabelecido em 1825 e que perdurou até 1863.[5] Qualquer deslocação que ultrapassasse as 5 léguas, ou seja 25km do local de residência carecia de passaporte autorizado, e nele deveria figurar a identificação completa, com indicação da residência, atestada por tabelião ou

3 TRUZZI, Oswaldo; VOLPI, Ana Silvia. "Redes de conterrâneos: a imigração de lousanenses para o Brasil imperial". *Portuguese Studies Review,* 14 (2), 2006/7, p. 39-61.

4 Sobre o tráfico negreiro, entre abundante bibliografia, o livro abrangente de Luís Alencar de Alencastro, *O Trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul. Séculos XVI e XVII* (São Paulo: Companhia das Letras, 2000).

5 Lei de 25.05.1825, acompanhada de dois regulamentos, o primeiro referente ao trânsito terrestre, o segundo de 30 de maio, referente ao trânsito marítimo.

por fiador idóneo acreditado na polícia, e ainda o local de destino, sendo a validade do documento variável, mas nunca superior a um ano. Evitar o afluxo à capital e ao Porto de população sem modo de vida definido, mendicante ou suspeita de crime, constituía a preocupação primacial.

Destrinçar cidadãos em movimento por atividades legítimas e indivíduos suspeitos de atos criminosos, constituía um dos objectivos da vigilância articulada entre os "ministros dos Bairros " da cidade de Lisboa e a polícia e, de forma similar, pela delegação da polícia na cidade do Porto, mediante a elaboração de duas listas de indivíduos. Esta informação permitiria aos comissários da polícia colocados nas portas das cidades de Lisboa e Porto, proceder à triagem, mandando prender os criminosos foragidos, à entrada desde dois centros urbanos claramente destacados pela sua importância.

A preocupação com a segurança é saliente, numa época de instabilidade social e política. Mesmo no caso do trânsito por via marítima explicitava-se claramente o risco de introdução de vadios, de malfeitores e outros suspeitos, e de fuga não só de réus ordinários, mas ainda de "réus de Estado". Neste caso manifestava-se particular preocupação com a espionagem, apontando-se que a sua "evasão inutiliza o conhecimento de objetos da mais alta transcendência".

A manutenção da segurança e tranquilidade no país, evitando acirculação nas províncias de "homens perversos e perigosos", continua a ser preocupação manifesta logo a seguir à vitória dos liberais, por isso se devendo combater a falsificação de passaportes, que agora passam da responsabilidade da Intendência Geral da Polícia para as autoridades administrativas, prefeitos, subprefeitos e autoridades municipais, mantendo-se a orientação da lei de 1825.[6]

Um aspecto saliente é a necessidade de definir melhor a situação dos estrangeiros, cuja instalação se pretende facilitar. A repressão da circulação indocumentada assume forma penal, pecuniária e prisional, sem qualquer referência à emigração, claramente ausente das preocupações desta época Mas a liberdade de emigrar definida um ano mais tarde na Carta Constitucional de 1826, onde se remetia para regulamentação posterior, esbarrava de facto na lei publicada um ano mais cedo e que via perdurar, questão até agora omissa por todos os que escreveram sobre o tema.

A emigração das ilhas, Madeira e Açores, que precedeu a do continente, originou as primeiras medidas administrativo-policiais. O combate à emigração, com destaque para a sua forma clandestina, está na origem de sucessivas portarias sobre o assunto entre 1835 e 1839. O eco da situação degradante dos "emigrados", submetidos a trabalho "escravo" no Brasil e o papel dos capitães dos navios neste tráfico começa a inquietar o governo, que ordena maior vigilância.[7] Contudo é apenas com o primeiro surto emigratório que envolve o continente nos anos 1850, que as primeiras medidas legislativas mais enérgicas em relação à emigração são publicadas.[8] Visam controlar as condições do transporte, de contratação e reprimir a emigração clandestina. Se a palavra emigração é habitual

6 Decreto-Lei de 15 de janeiro de 1835 sobre a falsificação dos passaportes e a de 13 de agosto de 1841 sobre o estatuto dos estrangeiros.

7 Portarias de 9 de dezembro de 1842 e 11 de maio de 1843.

8 Portaria de 8 de maio de 1854 e sobretudo a lei de 20 de julho de 1855. Outras portarias sobre a emigração clandestina, 2 de julho e 25 de agosto de 1859 (Açores), 20 de agosto de 1860 (Açores), e 9 de março de 1864 sobre menores.

desde cedo, o sujeito desta ação pelo contrário ainda não tem designação estável. Emigrado (1843), e com mais frequência passageiro ou colono (1855) são os termos utilizados, em clara evocação linguística do passado. Só em 1863, na lei que vem finalmente pôr termo às rígidas formas de controlo do movimento de pessoas no território nacional estipuladas em 1825, é que a categoria de emigrante começa a ser definida.

Seguindo-se a tendência mais liberal neste domínio, que também se ia instalando noutros países europeus, os passaportes internos são finalmente abolidos em 1863. Com os novos meios de transporte tornavam-se inoperantes.[9] Os estrangeiros residentes são também dispensados de passaporte para circularem no continente e ilhas adjacentes, expressando-se a vontade de proceder à simplificação de procedimentos relativamente a viajantes estrangeiros e também à harmonização dos emolumentos.[10] Mas a preocupação com a circulação de população indesejável mantêm-se, sendo excluída explicitamente desta medida liberal, e parecendo necessário evocar que os sujeitos de atividade criminal ou tão só suspeitos dela deviam ser reclusos. A categoria de emigrante surge agora pela primeira vez, definindo-se as condições de emissão de passaporte a este tipo de viajante nacional, que além das premissas gerais, entre as quais a idade, o serviço militar, a situação criminal, deverá ser também possuidor de um contracto de trabalho ou ter pago a passagem. Mas mesmo aqui o termo colono é ainda utilizado: diz-se: "como colono para prestar serviços ou como emigrante", sendo que a necessidade do uso das duas designações-sugere que se diferenciavam implicitamente pelo tipo de trabalho no destino.[11]

De notar que para os estrangeiros que pretendem instalar-seem Portugal de forma definitiva se utiliza designação própria, são os emigrados, restringindo-se assim o seu anterior significado abrangente, que envolvia também os emigrantes.[12] Em linha com a liberalização em curso na Europa, os estrangeiros, ou melhor os viajantes precedentes da Europa, foram totalmente dispensados em 1871 de passaportes e de qualquer documento de identificação, apenas eram obrigados a legalizar a sua residência, quando a estadia ultrapassasse os oito dias.[13] Esta orientação liberal em relação aos estrangeirospermanece e será reiterada decorridas duas décadas e meia.

A intensificação da emigração no final de século e sobretudo o início da emigração familiar, então uma novidade no caso português e que colocava em risco as remessas das poupanças dos emigrantes, factor fundamental no equilíbrio das finanças do Estado português, leva a que em relação aos nacionais se verifique uma evolução em sentido contrário, acentuando-se a vertente repressiva do

9 Gérard Noiriel refere-o no caso francês, onde ainda se constituiu um corpo de política especial para os caminhos de ferro, vindo-se a desistir do seu funcionamento devido à sua ineficácia. Análise pertinente dos debates sobre e o crescente questionar dos passaportes internos, que persistiram até aos anos 70. Ver o seu estudo fundamental neste domínio "Surveiller les déplacements ou identifier les personnes? Contribution à l'histoire du passeport en France de la I re à la III République". In: *Etat, nation et immigration*. Paris, 2001.

10 Lei de 31.01.1863 e regulamento de 7 de abril do mesmo ano.

11 Artº 10º, alínea 6 e & único do regulamento citado acima.

12 Artº 2, alínea 4 do regulamento de 1863

13 Decreto de 17 de julho 1871.

movimento migratório de portugueses.[14] Condições mais propícias no Brasil, resultantes da abolição da escravatura no Brasil e da "grande naturalização" pós-República, conjugadas com o contexto da grande crise económica então vivida em Portugal, contribuíram para elevar os contingentes migratórios para níveis desconhecidos até então, envolvendo neste circuito novas regiões do país, onde o acesso ferroviário chegara entretanto. Publicam-se várias disposições legais já conhecidas com o fito de combater a emigração, nomeadamente clandestina.

Muito significativa da forte vontade de reduzir a emigração é a colaboração solicitada veementemente ao clero paroquial: renova-se em 1891 a ordem já emitida 30 anos antes, para os párocos lerem na missa dominical em dois domingos sucessivos, e afixarem também, a lista assustadora de portugueses mortos, vítimas de epidemia no Rio, afim de dissuadir os seus paroquianos de emigrar para aquele país, explicando-lhes que aos sonhos de prosperidade com graves riscos para a sua vida deveriam preferir o trabalho honesto no seu país.[15] A ineficácia desta intervenção do clero paroquial parece revelar-se no ritmo de disposições legislativas que se sucedem, nomeadamente com o 1ºgoverno de Hintze: cerca de uma dezena em três anos. Foi então constituída a polícia específica para a repressão da emigração clandestina.

Nestes anos, acentuaram-se também os esforços para promover a reorientação migratória em direção às colónias africanas, como já vinha acontecendo desde 1877.[16] Em 1881 concedera-se passagem gratuita e um pequeno apoio financeiro, sem grande êxito.[17] O direito a passaporte gratuito concedido pela lei de 1896 aos emigrantes, que quisessem partir para as possessões do ultramar, como eram designadas as colónias africanas, constituiu facilidade que também não atraiu muitos candidatos. De notar que aqui aparece de novo a palavra emigrado, porventura numa vontade de diferenciação com expressão linguística. Essa vontade de diferenciação vocabular é manifesta também na lei de 26 de maio de 1896, que visa a criação das colónias militares agrícolas-comerciais, com objectivos não só militares mas também de fixação de núcleos de colonização, e aqui de novo ressurge a palavra colono, que havia desaparecido. A palavra colono vai agora reviver e tornar-se usual no contexto da política de colonização de Angola e Moçambique.[18] Entretanto, como é do conhecimento geral, a preferência pelo Brasil permaneceu.

A circulação de pessoas em diferentes pontos da fronteira terrestre entre Portugal e Espanha foi também objecto de medidas específicas desde longa data. Quis-se sempre preservar a migração

14 Sobre as remessas dos emigrantes, ver PEREIRA, Maria Halpern. *Op. cit.*, p. 55-78.

15 Portaria de 30 de junho de 1891 dirigida ao Arcebispo primaz de Braga, invocando as portarias de 29 e 30 de agosto de 1860 em que se invoca a morte de 754 portugueses em 2 meses no Rio de Janeiro por motivos sanitários, provavelmente relacionados com as epidemias de cólera e de febre amarela, recorrentes nesta época.

16 PEREIRA, Maria Halpern. *Op. cit.*, p. 86-87.

17 Regulamento de 16 de agosto de 1881, publicado com base na lei de 1877.

18 Decreto-lei de 23 de abril de 1896, art. 1º, 3º, 4º. Acerca da evolução da população portuguesa e outros aspectos da legislação aqui não focados, ver CASTELO, Cláudia. *Passagens para a África: o povoamento de Angola e Moçambique com naturais da Metrópole*. Lisboa, 2007, p. 54-69.

transfronteiriça e temporária, ligada a trabalhos agrícolas e à pesca, a que se veio juntar um pouco mais tarde a migração de operários para as minas. Os trabalhadores envolvidos neste transito foram dispensados de passaportes desde 1863, situação reafirmada na legislação subsequente, nomeadamente em 1896, onde surge pela primeira vez a designação de operário aplicada a estes trabalhadores.[19] Esta situação foi objecto deconvénio entre ambos países em 1894, pois constituía uma potencial porta aberta à emigração clandestina. A situação díspar de nacionais e estrangeiros, ou seja a isenção de certas condições na circulação, como o que se refere ao serviço militar, incentivou uma nova forma de emigração mediante a falsificação de passaportes estrangeiros por aliciadores da emigração.[20]

As novas condições de transporte transatlântico não propiciaram só o crescimento da emigração, mas o aumento de outros tipos de trânsito: empresários ou seus representantes e técnicos necessários à instalação de diferentes atividades industriais e de transporte. Por sua vez as viagens de lazer e de intercâmbio cultural também se tornaram mais frequentes. De um modo genérico, a circulação de pessoas na Europa foi liberalizada entre a década de 70 e a eclosão da 1ª guerra mundial. Em Portugal, como já vimos, acompanhou-se parcialmente essa evolução, deixando de existir obrigatoriedade de passaporte na entrada e saída de estrangeiros. Contudo, os viajantes nacionais continuaram a carecer de passaporte durante várias décadas. A necessidade de controlar a emigração tornara difícil acompanhar, em Portugal, a evolução bastante generalizada neste domínio. É apenas de 1907 em diante que se faculta aos portugueses a possibilidade de viajar com isenção de passaporte. Mas não a todos. Esta isenção só abrangia os viajantes por lazer ou por outra ocupação, desde que não pretendessem estabelecer-se noutro país definitivamente, ou mesmo temporariamente.

Como se podia fazer a triagem entre os diferentes tipos de viajantes ? Nesta época, uma vez que a emigração continental apenas se dirigia para Espanha, e era predominantemente temporária, foram as viagens transatlânticas, que interessavam para o controle da emigração, aquelas a merecerparticular atenção. A diversidade social dos passageiros vai ter uma tradução na organização do espaço no interior dos paquetes, separando os convívios em classes estanques, com níveis de conforto bem distanciado. Sublinhe-se que este transporte se fazia em paquetes com autorização especial para este negócio, considerado tão rendável que no inicio do século XX a Companhia Hamburguesa, cujo agente em Lisboa era Henry Burnay, dispunha de navios integralmente dedicados à 3ªclasse, neste caso com instalações adequadas, uma exceção na época.[21]

19 Regulamento de 1863, art. 2º, alínea 5. Na anterior lei que definia o estatuto dos estrangeiros, apenas se isentava os passaportes dos habitantes espanhóis da raia de serem visados pelos agentes diplomáticos e consulares, 13 de agosto de 1841 (art. 1º, alínea 2). Lei de 23.04.1896, arts. 8 e 9 e alínea única. Sobre a migração algarvia e alentejana para a Espanha, ver BORGES, Marcelo. *Chains of Gold*. Leiden, 2009, p. 78-95, livro fundamental para o conhecimento da emigração entre o Algarve e a Argentina.

20 Portaria, 25 de agosto de 1897.

21 Carta da Legação portuguesa em Buenos Aires ao MNE, 22 de dezembro de 1924 (PEREIRA, Maria Halpern. *Op. cit.*, p. 352-354). Outra grande empresa portuguesa ligada a este negócio, foi a casa Orey. Sobre o lado brasileiro deste negócio, dispõe-se do livro de Paulo César Gonçalves, *Mercadores de braços: riqueza e acumulação na organização da emigração européia para o Novo Mundo* (São Paulo: Alameda, 2012). Falta-nos agora idêntico trabalho sobre as empresas

O passageiro da 3ªclasse era inevitavelmente o emigrante, de tal modo que é essa situação que vai servir de base à definição jurídica do emigrante na lei portuguesa de abril de 1907, e também na lei espanhola, alguns meses mais tarde, ambas adoptando o critério já expresso na lei italiana desde 1901.[22] Foi na leiitaliana que surgiu primeiro a definição do emigrante em função da classe utilizada no transporte marítimo – *la terza classe* – e do destino. Associado à classe utilizada no transporte, está o destino transoceânico, especificando-seo âmbito geográfico do percurso, para além dos limites definidos a sudeste pelo estreito do Suez e a ocidente pelo estreito de Gibraltar, ficando o trânsito de proximidade, neste caso mediterrânico, excluído do âmbito da classificação e regulamentação da emigração, tal como acontecia em Portugal em relação à vizinha Espanha. No caso espanholespecificava-se o destino: os emigrantes eram aqueles que partiam para a América, a Ásia ou a Oceânia, sendo de notar a inexistência de referência a África. Em contraste com a Itália ea Espanha, onde ao emigrante se deixa de exigir passaporte, sendo suficiente qualquer documento de identificação (caso espanhol), ou este se torna gratuito (caso italiano), em Portugal a obrigatoriedade do passaporte oneroso é mantida. É a política colonial portuguesa que explica esta diferenciação no contexto da Europa meridional.

Emboraa maior parte dos emigrantes viajassem em 3ª classe, nem todos o faziam. Essa diferenciação do estatuto social era um factor de indefinição da fronteira idealizada para separar simples viajantes e emigrantes. O universo dos emigrantes seria delineado com maior grau de aproximação dessa realidade diferenciada nos anos seguintes, já em período republicano, nele se inserindo mulheres e filhos independentemente da classe utilizada, deixando entrever que a reunião familiar se fazia por vezes em condições melhores que a partida inicial do primeiro elemento da família. Também se incluía na categoria de emigrantes a minoria de indivíduos com disponibilidade financeira que iam instalar-se de forma permanente noutro país.[23] Mas continuava a ser o contingente da 3ª classe que pela sua dimensão e pelas condições de transporte dominava as preocupações de controle, não só policial como sanitário.

Ferreira de Castro legou-nos uma dramática descrição deste universo a bordo do vapor *Darro*:

> Toda a terceira classe era negra, negra, viscosa e sufocante... Por trás de cada porta, vislumbravam-se corpos enrodilhados em grossos cobertores (...) Vinham de várias regiões da Europa: a terceira do Darro era (...) um curral flutuante, onde se comprimia um grande rebanho (...) Uns haviam descido as margens do Volga e do Neva... outros provinham da Roménia, da Itália e da Síria e dirigiam-se a São Paulo ou à Argentina – lares inteiros se deslocavam

portuguesas e estrangeiras, sobretudo inglesas e alemãs, envolvidas neste tráfico.

22 Lei de 25 de abril de 1907. Lei italiana de 31 de janeiro de 1901, n. 23: definição de emigrante art. 6, o passaporte era gratuito para os emigrantes e as suas famílias, art. 5. Lei espanhola de 21 de dezembro de 1907, art. 2 e regulamento de 30 de abril de 1908, art. 1, alínea 6, e art. 19, alínea 10; não era preciso passaporte para os emigrantes, apenas um documento de identificação simples.

23 "Instrucções" de 25 de novembro de 1912. Também nas leis italiana e espanhola se referia a 3ª classe ou outra que fosse considerada equivalente pelas autoridades competentes. Ver análise da lei de 1919 em PEREIRA, M. H. "A 1ª República e emigração". In: SOUSA, Fernando de *et al* (coord.). *Um passaporte para a terra prometida*. Porto: Fronteira do Caos Editores, 2011.

> famintos de pão e de futuro... A Espanha embarcara em Vigo uma centena de galegos... O resto enchia-o Portugal...[24]

Descrição sem exagero, que condiz também com a enviada poucos anos antes pela Legação portuguesa em Buenos Aires ao ministro dos Negócios Estrangeiros, assinada por Alberto Oliveira. Até o próprio nome do vapor referido por Ferreira de Castrocoincide.[25]

Dois grupos de emigrantes mantinham um estatuto específico e foram dispensados de passaporte: o primeiro compunha-se daqueles cujo destino era o "ultramar português"; também os migrantes entre Espanha e Portugal continuavam a deslocar-se apenas com documento local na circulação terrestre com o país vizinho, mas não nas partidas marítimas do país vizinho, transoceânicas, para as quais o passaporte era indispensável.[26]

No cerne da distinção entre viajantes portugueses, isentos de passaportes desde 1907 e a categoria de passageiros obrigados à posse de passaporte encontra-se a nova categoria jurídica de emigrante, o passageiro da terceira classe. Na época, a introdução deste filtro social na regulamentação da circulação internacional valeu à lei de 1907 o epíteto de "escandalosa". Contudo, esta demarcação entre viajantes e emigrantes seria reafirmada na década seguinte, apenas a guerra viria suspender a isenção de passaportes dos viajantes, como sucedeu em toda a Europa. Na lei de 1919 ainda se reafirmava essa isenção, embora suspensa até a assinatura do tratado de paz. Essa suspensão reafirmada na legislação de 1924-25 estava destinada a perdurar.

A demarcação do condicionamento administrativo-político entre viajantes porocupações não-manuais ou por lazer e emigrantes não desapareceu, mas veio a assumir contornos diferentes. Os trânsitos populacionais vão eles próprios adquirir uma maior complexidade geográfica, com as migrações intra-europeias desde final do século XIX e a transformação da Europa em destino de imigração de outros continentes na segunda metade do século XX. Entre as duas guerras mundiais, surgiram novas categorias de cidadãos, os apátridas (sem direito a passaporte) e os exilados políticos (com direito a passaporte especial). E, hoje ressurgiu de novo na Europa ocidental, um espaço de circulação isenta de passaporte, o espaço Schengen, criando-se no interior dos aeroportos pertencentes a esse espaço uma fronteira específica. A diferenciação dostipos de controle nas aerogares traduz agora de forma material as diferentes categorias de passageiros e a compartimentação da circulação da população mundial, submetida a sofisticada vigilância mediante novos instrumentos tecnológicos.

---

24 FERREIRA DE CASTRO. *Os Emigrantes*, edição de 1928, p. 70-71.

25 Carta da Legação em Buenos Aires de 22 de dezembro de 1924 e Carta do consulado de Portugal em Pernambuco, 28 de outubro de 1916 (PEREIRA, M. H. *Op. cit.*, p. 351-354 e p. 347).

26 Dispensa de passaporte para África portuguesa desde 1907 (na origem da futura dificuldade de quantificar a emigração com este destino daqui em diante); trânsito entre Espanha e Portugal, livre circulação reiterada nas várias leis e convênios, já mencionados.