Imigração: "zonas de sombra" documentais[1]

Lená Medeiros de Menezes
UERJ

DESAFIADOS PELO TEMPO PRESENTE, os historiadores voltam seus olhos para o passado, elegendo continuamente novos ou recorrentes objetos de investigação. A relação entre presente e passado na escolha temática é visível no tocante aos estudos migratórios, sendo possível observar que estes vêm crescendo significativamente, à medida que, sob a pressão de múltiplos fatores, as migrações tornam-se pauta obrigatória nas agendas política e midiática. As inúmeras perplexidades despertadas pelas contradições existentes entre abertura de mercados e políticas restritivas aos deslocamentos humanos, em tempos de 'globalização', com destaques para imigrantes econômicos, explicam o interesse amplo que o tema vem despertando, invadindo, cada vez mais e com maior impacto, o universo acadêmico.

Não há dúvidas quanto ao fato da História vir contribuindo, de forma expressiva, para que novas perspectivas de análise enriqueçam a compreensão de um tema que vem assumindo centralidade cada vez mais visível na política dos diferentes Estados. A busca de novas fontes vem sendo desafio constante para os historiadores, destacando-se processos judiciais ou policiais, cartas e a oralidade, transformada em depoimentos memorativos, estes últimos capazes de preencher importantes lacunas, principalmente com relação a recortes de gênero.[2]

Com essas novas fontes e abordagens, a História vem permitido a ampliação dos diálogos entre o nacional e o internacional, entre o "eu" e o "nós", entre as práticas e as representações e entre processos legais e processos de bastidores, enriquecendo, dessa forma, o conhecimento sobre o tema.

Deixar falar o imigrante é opção que vem possibilitando não só o encontro direto com atores da verdadeira epopeia em que se constituiu o deslocamento massivo, ocorrido a partir da segunda

1 O artigo é desdobramento de pesquisas sobre imigração portuguesa, que conta com financiamento do CNPq, através de Bolsa de Produtividade, e da UERJ (PROCIÊNCIA) e taxa de bancada do Programa "Cientista do Nosso Estado" (2009) da Faperj.

2 Ultrapassados os limites metodológicos do *pull-push*, característicos de uma abordagem demográfica que escondia os atores na frieza dos números, a preocupação que hoje se coloca é a da opção por um olhar sobre o micro não acarretar projeção do polo oposto, com o descarte dos contextos nos quais os indivíduos se movimentam.

metade do oitocentos, quanto o preenchimento de importantes lacunas, com destaque para o papel das mulheres em todo o processo, tanto no caso de seu deslocamento quanto na vivência da condição de esposa de marido vivo.[3] Em última instância, a contribuição da história, em um campo de estudos eminentemente transdisciplinar, tem sido a de oferecer a perspectiva diacrônica necessária a uma melhor compreensão tanto do passado quanto do presente e, no estabelecimento do diálogo entre ambos, à percepção das invenções e reinvenções de uma "Geografia imaginativa" (SAID) que, secularmente, penaliza povos e culturas.

Apesar de todos os avanços teóricos e metodológicos que se registraram no campo da história das migrações internacionais, porém, uma pergunta básica parece continuar assombrando os estudiosos: Quantos foram, ao longo do tempo, aqueles que, em algum, momento, deslocaram-se de seus países de origem, escolhendo outras terras para reinventarem suas vidas? O assombramento mencionado advém da opacidade com a qual os historiadores se defrontam, ocasionada pela presença de muitas lacunas documentais, algumas de difícil, para não dizer impossível, preenchimento.

Nesse sentido, um cuidado especial deve sempre presidir estudos de orientação quantitativa: a percepção da inevitabilidade da presença de números que não podem ser tomados de forma absoluta, visto terem, muitas vezes, um valor meramente "aproximativo", conforme foi apontado por Getúlio Vargas, presidente da República entre 1930 e 1945, cujo governo foi responsável pela imposição de políticas imigratórias restritivas.[4]

Defrontando-se com a necessidade da obrigatoriedade constitucional de imposição de cotas de entrada, a partir da promulgação da Carta de 1934,[5] o presidente da República, em mensagem encaminhada ao Congresso, admitiu haver "grandes embaraços na interpretação do preceito institucional", o que implicava a exigência de "penosa reconstrução da estatística". Frente à perspectiva de uma "penosa reconstrução", destinada a dar solução aos problemas existentes, o próprio presidente admitiria a necessidade da adoção de "critérios empíricos, de caráter meramente aproximativos".[6]

3 Sempre é importante lembrar do trabalho precursor de Brettell, no caso da imigração portuguesa: BRETTELL, Caroline B. *Homens que partem, mulheres que esperam: conseqüências das emigração numa freguesia minhota*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1991.

4 Essas políticas acompanhavam tendência que se espalhava pelo mundo, a partir da imposição de cotas de entrada pelos Estados Unidos em 1921, reforçadas em 1924.

5 A Constituição de 1934 limitou a entrada de estrangeiros no Brasil até o máximo de 2% para cada nacionalidade, calculados sobre o número de imigrantes fixados. Esse dispositivo foi reproduzido na Constituição de 1937, embora, com relação aos portugueses, tenha havido flexibilizações quase imediatas, a partir da concepção de que os mesmos eram elemento fundamental na constituição da nação brasileira.

6 Embora as palavras do Presidente tivessem por motivação explícita o problema das nacionalidades surgidas no pós Primeira Guerra, este não era o único problema existente, considerando-se observações feitas pelos ministros responsáveis pela imigração ao longo da Primeira República. BRASIL. Mensagem apresentada ao Poder Legislativo, em 3 de março de 1935, pelo Presidente da república Getúlio Dornelles Vargas. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, p. 127. Disponível em: <brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1324/000001.html>.

Com base nessa problemática, comprovada não só pelas palavras de Vargas, mas, também, pela de vários ministros das pastas responsáveis pela imigração e colonização, é possível enunciar algumas 'zonas de sombra' existentes na documentação produzida pelos órgãos oficiais. Essas oferecem inúmeras dificuldades ao historiador, principalmente aos que se dedicam a análises quantitativas.

Lacunas decorrentes da ocorrência continuada da imigração clandestina

Ao longo do tempo, principalmente aquele marcado pelos deslocamentos massivos, a imigração clandestina foi problema sempre presente para autoridades dos países de partida e de chegada. Explicada por razões variadas, que incluíam da fuga ao serviço militar e perseguições políticas às dificuldades na obtenção de passaportes – por motivos pessoais, espaciais ou conjunturais -, a imigração clandestina compôs os bastidores da imigração. Para além da simples constatação, porém, escassas são as fontes que os historiadores encontram para uma análise aprofundada do processo, expressa, por exemplo, em quantificações. Regra geral, os indícios disponíveis restringem-se a notícias publicadas pelos jornais ou denúncias pontuais feitas por determinadas autoridades. Em decorrência, também são pontuais as referências existentes na historiografia da imigração.

É certo que a presença da imigração clandestina mereceu reflexões por parte das autoridades, principalmente quando defrontadas com a presença de estrangeiros "indesejáveis".[7] Mereceu, ainda, muitas menções literárias, principalmente em obras datadas da segunda metade do século XIX e primeira do XX, com a ficção nutrindo-se de relatos circulantes ou de um ouvir dizer que tinha o respaldo da realidade.

Relatos sobre indivíduos que saltavam de rochedos para embarcar em navios ancorados ao largo da costa ou daqueles que, preferentemente a noite, subiam sorrateiramente em embarcações ancoradas ao largo da costa, passando a viajar escondidos e condicionados a desembarcar antes do navio aportar, compõem, sem qualquer sombra de dúvidas, a trama da e-imigração. Indícios dessas ocorrências, por vezes, transparecem em denúncias que podem vir a quantificar ocorrências pontuais, conforme nos demonstra Serpa Silva, com relação à emigração de Ponta Delgada (Ilha de São Miguel, Açores) para o Brasil:

> Entre 1833 e 1842, mas com maior incidência a partir de 1836, na Administração do Concelho e no Governo Civil de Ponta Delgada foram recebidas inúmeras queixas e numerosos relatos de casos que colocavam as autoridades em alerta, debalde muitas falhas e poucos resultados.
>
> Em abril de 1836, por exemplo, era considerado escandaloso o procedimento do capitão e dos Consignatários da Barca 'Sarah' – os negociantes Abraão Bensaúde e Ricado Halloran – por terem permitido que fossem recebidos a bordo, durante a noite e ocultamente, mais de 200 passageiros quando a lotação da mesma

7 Sobre o tema, ver, da autora, *Indesejáveis: desclassificados da Modernidade. Protesto, crime e expulsão na Capital Federal – 1890-1930*. Rio de Janeiro: EDUERJ, 1996.

> barca era de 58 pessoas. A maioria não possuía passaporte, outros tinham o seu caducado e o navio preparava-se para partir sem o devido despacho e sem a visita do mar.[8]

Denúncias como essa representam, porém, apenas a ponta de um iceberg, sendo impossível dar conta de quantos foram aqueles que, efetivamente, migraram de forma clandestina. Além das denúncias explícitas, alguns indícios indiretos colocam-se, para o historiador, em diferentes tipos de fontes.

Com relação à imigração portuguesa para o Brasil, por exemplo, ainda que, segundo alguns pesquisadores, os percentuais relativos à emigração clandestina estejam superdimensionados, esta é uma ocorrência que não pode ser esquecida, pois ela relativiza as totalizações de que dispomos. Alguns indícios indiretos sobre sua ocorrência transparecem, para se citar um exemplo, em processos policiais, com destaque para os processos de expulsão, onde é possível verificar as fragilidades existentes com relação ao controle das partidas e entradas de e-imigrantes. Veja-se o caso de Joaquim Marques da Costa, que também utilizava o nome de Rodolfo Marques da Costa.

Português de nascimento, Joaquim ou Rodolfo da Costa tinha 30 anos quando foi expulso do Brasil, no ano de 1924. Era carpinteiro, alfabetizado, casado e morador do Andaraí, tendo sido processado e expulso como "anarquista perigoso", considerado, pelas testemunhas que contra ele depuseram, como "explorador da boa fé e fraqueza das classes operárias". Processado, Joaquim ou Rodolfo da Costa rumou para Lisboa, a bordo do vapor *Holdec*, em setembro do referido ano. Consta de seu processo o pedido de informações do Cônsul do Brasil em Lisboa, que alega que o referido indivíduo já fora expulso do Brasil, em ocasião anterior, que ele não sabia precisar, pois os últimos dados que recebera sobre a questão da expulsão datavam de dois ou mais anos, todos eles "incompletos no tocante aos dados de identificação".[9]

Comprovando a frouxidão nos instrumentos de controle, o processo acima referido oferece possibilidades para se pensar nas estratégias variadas adotadas por alguns indivíduos, no sentido de burlar as leis e driblar a fiscalização. Essas incluíam da simples inexistência do passaporte, implicando a imigração clandestina, à falsificação do referido documento. Muitas denúncias objetivas, principalmente as relativas a mulheres que viajavam escondidas em cabines destinadas à tripulação ou que tinham posse de documentos falsos, demonstram a conivência de funcionários consulares, portuários e tripulantes dos navios. No caso da utilização de vários nomes por um mesmo indivíduo, a polícia adotava o procedimento de abrir processos para cada um dos nomes utilizados, multiplicando, assim, o quantitativo de processos instaurados. Tal procedimento implica a necessidade do investigador dedicar-se a uma crítica profunda desse tipo de documentação, sob pena de um mesmo indivíduo ser contabilizado diversas vezes. Se Joaquim ou Rodolfo da Costa reimigrou clandestinamente ou com

8 B.P.A.P.D. – F.J.C.P.D., Livro 207, Registro de quaisquer determinações da Prefeitura de Ponta Delgada – 1834-1843, fls. 19 a 20. *Apud* SILVA, Susana Serpa. *Criminalidade e Justiça na Comarca de Ponta Delgada: uma abordagem com base nos Processos Penais, 1830-1841*. Ponta Delgada: Instituto Cultural, 2003, p. 146.

9 BRASIL. ARQUIVO NACIONAL. Setor do Poder Judiciário (SPJ), módulo 101, pacotilha IJJ7 163.

passaporte falso, não é possível determinar, com base na documentação sobre ele existente, o que pode ser afirmado é que seu processo não foi um caso isolado.

Omissões nos registros efetuados nos portos de chegada

Pelo menos dois problemas principais afetam os registros de entrada nos portos, dificultando trabalhos quantitativos baseados nesse tipo de fonte. O primeiro deles é a falta de uniformidade nos dados objetos de registro, implicando a impossibilidade do estabelecimento de séries numéricas completas e/ou confiáveis com relação a determinados elementos de identificação dos imigrantes. O segundo, as omissões decorrentes de usos como o dos passaportes coletivos, fazendo recair sobre mulheres e crianças o peso de muitos silenciamentos, comprovando a tendência das estatísticas apresentarem-se "assexuadas"[10] ou, em casos extremos, com uma total falta de dados acerca dos acompanhantes.

No tocante à falta de uniformidade nas informações prestadas por comandantes de navios, funcionários dos portos e autoridades regionais ou federais, estão tomados como objeto de análise os relatórios ministeriais, principalmente por estes dependerem da articulação necessária entre os diferentes órgãos responsáveis pela imigração. Quando os referidos relatórios são analisados em uma perspectiva diacrônica, indicam a enorme variedade com a qual eram processados os registros, bem como as formas pelas quais as informações circulavam ou não. Dependendo do maior ou menor comprometimento do ministro com a questão imigratória, do enfoque e do tratamento dado ao tema, da existência ou não de órgãos específicos dedicados à estatística, do recebimento ou não das informações vindas das províncias, variavam enormemente os dados consolidados no nível do poder central variavam enormemente.

O relatório do Ministério da Industria, Viação e Obras Públicas, relativo ao ano de 1908, por exemplo, apresenta um quadro comparativo das entradas ocorridas nos anos de 1906, 1907 e 1908.[11] Com relação ao ano de 1907, há a informação de que haviam entrado no país 31.156 imigrantes. A consulta a este relatório, porém, nos dá a informação de que 14.358 "imigrantes espontâneos" haviam imigrado, não havendo qualquer observação, por parte do ministro, do porquê de sua opção por fornecer uma informação incompleta, explicada, possivelmente, por seu entendimento de que não cabia à União prestar contas mais pormenorizadas ou, ainda, em virtude das informações relativas às entradas pelos diferentes estados não terem sido prestadas em tempo hábil pelas autoridades estaduais.

Os funcionários do porto encarregados do registro, por sua vez, não tinham maiores cuidados com relação à adoção de critérios únicos, no tocante ao registro de informações, o que se desdobrava, muitas vezes, na omissão de dados referentes a importantes informações, como profissão, grau de instrução, local de nascimento e outros, incluindo-se, também, descuidos com relação ao registro das

10 PERROT, Michelle. *Les femmes ou les silences de l'histoire*. Paris: Champs/Flammarion, 1998.

11 Observe-se que estatísticas remissivas eram uma constante, explicadas, em parte, pela necessidade de estabelecer análises comparativas, mas, muitas vezes, uma forma de retificar informações.

mesmas, inclusive no tocante à nacionalidade. Esses problemas adensavam-se quando havia entradas massivas e a pressa presidia o trabalho. Em decorrência, crianças muito pequenas acabavam por terem o registro da profissão dos pais, criando uma hereditariedade descabida nas funções; muitos galegos acabaram registrados como portugueses ou vice-versa, dependendo do fato de terem embarcado em Vigo ou no Porto; turcos eram registrados como árabes e várias outras distorções.

Lacunas nas informações tornavam-se mais expressivas no caso dos passaportes coletivos. Nesses casos, em especial, os ocultamentos eram muitos, principalmente com relação aos acompanhantes, com omissões quanto à idade, profissão, local e data de nascimento, não sendo rara a omissão de sues próprios nomes, fazendo cair um manto de sombra sobre mulheres e crianças que imigravam, reduzidos à condição de sua relação familiar com o titular do passaporte.

Problemas decorrentes da mudança continuada dos órgãos administrativos encarregados da colonização e imigração

Ao longo do Império e da República, de forma recorrente, muitos órgãos encarregados da colonização e imigração foram criados e extintos, incluindo-se nessas mudanças, a transferência da responsabilidade entre ministérios.[12] Em decorrência, o tratamento administrativo do tema imigratório, por parte dos investigadores, transforma-se em uma trama de muita complexidade, da qual não estão excluídas ações desordenadas e dispersas, com a incidência de superposições e inoperâncias. Esses problemas encontram menção objetiva nas palavras do Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio em 1947:

> Para que se possa realizar coisa útil, dentro dos pequenos recursos financeiros, é indispensável que haja harmonia, espírito de cooperação e, sobretudo, de transigência nos pontos de vista pessoais. Somente a serenidade poderá presidir a essa congregação de esforços para cooperar com o governo na solução melhor da questão.
>
> Não sendo realizada essa política, o problema permanecerá na situação atual, de dispersão de esforços à falta de conexão das medidas oriundas quer do governo, quer do Congresso.[13]

Passados 58 anos, desde que a República fora proclamada, e 17 anos, desde a subida de Vargas ao poder, com a adoção de novas políticas de imigração e povoamento, o ministro demonstrava que o gerenciamento da questão migratória continuava a ser afetado por problemas de longa duração.

12 Entre 1893 e 1909, por exemplo, a responsabilidade sobre a imigração foi transferida do Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Públicas para o Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, retornando, posteriormente, para o Ministério da Agricultura, então denominado Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. A partir da criação do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, em 1843, a responsabilidade passou, então, para este ministério.

13 Relatório referente ao ano de 1947, apresentado pelo ministro Morvan Dias de Figueiredo, da pasta do Trabalho, Indústria e Comércio, ao Exmo Sr. Presidente da República no ano de 1948, p. 11. Disponível em: <http:/brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2309/000002.html>. Todas as citações tiveram a grafia atualizada.

Dentre estes tinham destaque: a dispersão de esforços visando a um mesmo fim, a falta de articulação entre os agentes administrativos, com evidências da existência de determinados distanciamentos com relação às ações desenvolvidas no interior dos poderes Executivo e Legislativo.[14] Os problemas existentes eram uma demonstração inequívoca das leituras diferenciadas sobre a imigração, por parte dos poderes constituídos e dos indivíduos aos quais estavam afeitos os "negócios da imigração".

A análise da política e da legislação migratórias no Brasil representa, em última instância, o encontro com um processo de convivência de concepções diferenciadas sobre os processos migratórios e sobre o papel, a importância e a atuação do imigrante, com tensões visíveis entre partidos[15] e ministérios. Isto explica, por exemplo, a polarização existente entre as representações do 'imigrante morigerado', que pautava a atuação dos ministérios responsáveis pela colonização e imigração (Agricultura, Indústria e Comércio ou Indústria, Viação e Obras Públicas) e a do 'imigrante desordeiro', presente nos relatórios do Ministério da Justiça, contrapondo-se, assim, uma visão otimista e uma visão essencialmente negativa de todo o processo.

O pacto federativo e os problemas inerentes às informações relativas a determinados portos de entrada

A partir da entrada em vigor da constituição republicana, em 1891, deixaram de pertencer à União as terras devolutas, que passaram a ser responsabilidade dos estados.[16] Ainda que a memória sobre a imigração tenda a remeter, quase que mecanicamente, às entradas pelo porto do Rio de Janeiro e, a partir do final do oitocentos, pelo porto de Santos, é certo que as entradas aconteceram, também, por outros portos do país.[17] Ao todo, considerado o período da Primeira República, há registros de entradas legais por um total de 12 portos, alinhados de norte a sul: Belém, Recife, São Luís, São Salvador, Vitória, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Florianópolis, São Francisco, Itajaí e Rio Grande, com indicativos eventuais com relação ao porto de Cuiabá, ainda que nem sempre os dados relativos a todos esses portos fossem quantificados na consolidação feita pelo poder central.

Alguns ministros tinham o cuidado de, ao consolidar os dados referentes às entradas, destacar que as informações prestadas não abarcavam todas as possibilidades de entrada. O barão de Lucena serve de exemplo. No relatório por ele apresentado à Presidência da República, referente ao ano de

14 A análise da copiosa legislação imigratória existente, bem como o estabelecimento de hierarquias confusas no comando das políticas imigratórias representa, para o historiador, um desafio de enormes proporções.

15 A leitura dos anais da Câmara dos deputados é, nesse sentido, um exercício bastante ilustrativo. Dentre outros, ver MENEZES, Lená Medeiros de. "Germano Hasslocher e Maurício de Lacerda: vozes dissonantes contra os arbítrios da expulsão". In: PRADO, Maria Emilia (org.). *Intelectuais e ação política*. Rio de Janeiro: Revan, 2011, p. 211- 239.

16 Observe-se a relação direta que se estabelecia entre terras devolutas e os processos de colonização.

17 Com relação aos portos, é importante destacar que a maioria deles tinha situação de precariedade, tornando o desembarque uma ação complexa. Muitas vezes, a dificuldade de oferecer condições para que o navio aporta-se, fazia com que a embarcação tivesse que lançar âncoras ao largo da costa, desembarcando os passageiros através de pequenas embarcações que conseguiam chegar aos ancoradouros. Nesse sentido, ganha sentido, observações feitas por alguns ministros com relação aos portos e rios do país, com pormenorizações acerca dos melhoramentos que eram efetuados.

1890, os quantitativos da imigração estão mencionados, com a observação de que elas referiam-se "somente" aos portos do Rio de Janeiro, Santos e Rio Grande do Sul.[18] Outros ministros, porém, restringiam-se a informar apenas o quantitativo de entradas no porto do Rio, sem qualquer outra observação sobre a parcialidade da informação. São poucos, nesse contexto, os relatórios que trazem informações completas com relação aos portos de entrada, como os que se referem aos anos de 1894 e 1927, cujos números são trazidos à guisa de exemplificação.

TABELA 1. Entrada de imigrantes pelos diferentes portos brasileiros – 1894

Porto	Totais
Rio de Janeiro	67.163
Santos	47.899
Belém	1.654
Rio Grande	1.532
Recife	1.207
Florianópolis	1.154
São Salvador	918
Paranaguá	42
Total Geral	**121.569**

Fonte: BRASIL. Relatório do Ministério da Industria, Viação e Obras Públicas de 1894, apresentado pelo ministro Antonio Olyntho dos Santos Pires. Disponível em: <brazil.crl/bsd/bsd/u1980>. Tabela organizada pela autora do artigo.

Segundo os números apresentados, o porto do Rio de Janeiro permanecia recebendo a maioria dos que migravam, na ordem de 55,24% do total. O porto de Santos, porém, já demonstrava sua importância, decorrente da marcha do café para São Paulo, representando 39,40 % do total. Com relação aos demais portos, as entradas alcançavam o total de 4. 856 indivíduos, sendo de destacar-se a projeção de portos do norte e do nordeste, como Belém e Recife sobre portos do sul do país, excetuando-se o Rio Grande.

Trinta e três anos depois, o porto do Rio de Janeiro perderia a supremacia, representando, apenas, 14,65 %, suplantado pelo porto de Santos, cujo percentual sobre o total alcançou 77,26%, em uma conjuntura de pós Primeira Guerra, quando a chamada Grande Imigração já tivera fim.

18 BRASIL. Relatório do Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, apresentado pelo ministro Barão de Lucena em junho de 1891. Disponível em: <brazil.crl/bsd/bsd/u1976>.

TABELA 2. Entrada de imigrantes pelos diferentes portos brasileiros – 1927

Porto	Totais
Rio de Janeiro	11.573
Santos	61.024
Belém	1.583
Rio Grande	1.506
Recife	1.122
São Francisco	972
São Salvador	770
Paranaguá	428
Total Geral	78.978

Fonte. BRASIL. Relatório do Ministério da Agricultura, Industria e Commercio de 1927, apresentado pelo ministro Geminiano Lyra Castro. Disponível em: <brazil.crl/bsd/bsd/u2023>. Tabela organizada pela autora do artigo.

Ainda que seja flagrante o peso das entradas pelo Rio de Janeiro e Santos, que acabavam por condicionar o movimento geral da imigração, os "demais portos" merecem ser levados em consideração em qualquer quantificação que seja feita, pelo menos, embasando exercícios estimativos.

Considerados os anos que serviram de exemplificação, os portos do norte, nordeste e sul – os "demais portos aos quais se referiam os ministros – registraram entradas na ordem de 3,99% em 1894 e 8,07% em 1927, registrando, inclusive, aumento nas entradas quando os totais gerais haviam recuado. Já em 1908 o relatório do Ministério de Indústria, Viação e Obras Públicas informava que, no contexto do aumento dos quantitativos de entrada, esses portos haviam tido um aumento de 51,59% em seus quantitativos de entrada, percentual maior do que aquele apresentado pelos portos do Rio de Janeiro (28,54%) e Santos (51,59%).[19]

A não menção a este ou aquele porto em alguns relatórios não implicava, necessariamente, que por ele não tivessem ocorrido entradas, mas sim que o governo central não recebera as informações ou não tinha dado maior atenção a elas. É o que evidencia o relatório do Ministério da Agricultura, Commercio e Obras públicas relativo ao ano de 1891: "Por outros portos da República entraram também imigrantes em pequeno número, que não foram inscritos para completa estatística, tendo apenas conhecimento de 2.280 entrados pelo porto de Santa Catarina".[20]

Decorrência da falta de comunicação apropriada entre a União e os estados da Federação, os mesmos problemas persistiriam nas décadas que se seguiram, conforme demonstram as palavras

19 BRASIL. Relatório do ministério da Viação e Obras Públicas referente ao ano de 1908, apresentado pelo ministro Miguel Calmon du Pin e Almeida em 1909, vol.1., p. 93. Disponível em: <brazil.crl/bsd/bsd/u2276>.

20 Relatório do Minsistério da Agricultura, Commercio e Obras Públicas do ano de 1891, já citado.

do ministro Geminiano da Franca, titular da pasta da Agricultura, Indústria e Comércio, relativo ao ano de 1921:

> Nas Inspetorias Federais dos estados, os serviços relativos às entradas de imigrantes, no que diz respeito às restrições impostas pela legislação vigente, marcharam com regularidade; várias disposições da lei, entretanto, só poderão ser integralmente cumpridas com o concurso indispensável das repartições estaduais de polícia marítima, o que até agora não foi possível em todos os portos.

Ainda que o ministro fizesse alusão aos dispositivos legais, referentes ao controle nas entradas, a falta de informações explicava, certamente, as omissões existentes em várias das consolidações numéricas realizadas no âmbito ministerial. O legado documental que chegou às mãos dos historiadores, dessa forma, compõe-se por estatísticas incompletas, ou a total ausência de determinados dados, variando, ainda, a forma como os próprios ministros priorizam ou não a questão da imigração no conjunto de suas atribuições. Na falta de uniformidade, as informações ficavam sujeitas à visão e às prioridades daqueles que por elas eram responsáveis.

Vários ministros, considerando o pacto federativo e a responsabilidade da União apenas no "recebimento e agasalho [na] capital e [a] distribuição pelos estados dos estrangeiros que espontaneamente procura[ssem] o país", com a responsabilidade pelo "agasalho" sendo atribuído à hospedaria da Ilha das Flores, apresentavam apenas os dados relativos ao porto do Rio de Janeiro e, na pior das hipóteses, os números de entrada e saída da referida hospedaria.

Com relação aos dados relativos às entradas efetuadas pelo porto do Rio de Janeiro, variavam, também, as informações prestadas. Alguns ministros dedicavam-se apenas a apresentar os números gerais relativos às entradas. Outros, mais minuciosos, apresentavam estatísticas que contemplavam portos de partida, nacionalidade, sexo, idade, estado civil, religião, profissão, recolhimento aos hospitais e locais de destino. Regra geral, esses ministros contemplavam, quando muito, os números relativos ao porto de Santos. Não raras vezes, os números apresentados, mesmo com relação ao porto do Rio de Janeiro eram lacunares, ocasionando enormes disparidades entre os relatórios, conforme já foi apontado. A variedade das informações relativas aos "demais portos"[21] pode ser verificada nos relatórios do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio de 1913, 1915, 1916 e 1919.

O relatório de 1913 traz registros referentes aos portos do Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, São Francisco, Itajaí, Florianópolis, Rio Grande, Vitória e Bahia, mas não há referências acerca das entradas ocorridas nos portos do norte e nordeste.[22] Silêncio semelhante afeta o relatório de 1915, que

21 Quanto aos registros relativos aos "demais portos", cabe uma observação com relação à expressão recorrentemente utilizada pelos ministros, visto ela remeter à ideia de que apenas os portos do Rio de Janeiro e de Santos tinham importância, sendo os "demais" simples adendo ao fenômeno imigratório.

22 Relatório apresentado pelo ministro Manoel Edwiges de Queiroz Vieira, em 1914. Disponível em: <brazil.crl/bsd/bsd/u2005>.

traz números referentes apenas aos portos do Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Florianópolis e Rio Grande, não havendo, igualmente, menções a portos do norte e nordeste.[23] Procedimento semelhante ocorre, ainda, nos relatórios dos anos de 1916 e 1919, cujas referências destacam apenas entradas efetuadas no Rio de Janeiro, Santos, Bahia, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.[24]

O que se pode concluir com relação a essas omissões é que havia um considerável distanciamento entre o poder central e os estados que se localizavam para além da Bahia ou, em alguns casos, para além da própria capital. Sabemos, entretanto, que o porto de Belém, por exemplo, recebeu considerável contingente de imigrantes, a maioria dos quais portugueses. Estes, a partir da entrada pelo Pará, distribuíam-se por outros pontos da Amazônia, conforme vem demonstrando os trabalhos escritos por historiadores vinculados às Universidades da região.

TABELA 3. Movimento migratório no Brasil – Nacionalidade e portos portugueses

	Belém	São Luiz	Recife	Bahia	Vitória	Rio de Janeiro	Santos	Paranaguá	Florianópolis, Itajaí e São Francisco	Rio Grande	Cuiabá	Total
1908	1221	s/cit.	786	191	14	23287	11988	1	-	103	37	37628
1909	2115	-	181	104	8	19609	8369	-	8	167	*	30577
1910	3176	-	150	136	7	18819	8294	2	8	265	*	30857
1912	s/cit.	22	517	423	s/cit.	45409	29878	3	5	273	*	76530

Fonte: BRASIL. Directoria Geral de Estatística. Disponível em: <ibge.gov.br>. Tabela organizada pela autora do artigo.

A necessidade de promover uma melhor fiscalização e controle nas entradas explica o sentido do decreto nº 16.761, de 31 de dezembro de 1924, que entrou em vigor em uma conjuntura na qual a política de vigilância sobre o estrangeiro e os "perigos" a ele atribuídos.

Segundo o art. 7º do referido decreto:

> A partir de 1 de julho de 1925, só [seria] permitido o ingresso de imigrantes pelos seguintes portos nacionais: Belém, Recife, São Salvador, Vitória, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, São Francisco e Rio Grande.

23 Relatório apresentado pelo ministro José Rufino Beserra Cavalcanti em 1916. Disponível em: <brazil.crl/bsd/bsd/u2007>.

24 Relatórios apresentadoa, respectivamente, pelos ministros José Rufino Beserra Cavalcanti (1916) e pelo ministro Ildefonso Simões Lopes, em 1920. Disponíveis em: <brazil.crl/bsd/bsd/u2008 e brazil.crl/bsd/bsd/u2016>.

A fiscalização quanto à execução do decreto caberia à Diretoria do Serviço de Povoamento (novo nome dado à Diretoria do Serviço de Povoamento), com o concurso do Departamento Nacional de Saúde Pública. Nesse caso, o termo 'geral' não era gratuito, mas indicava a necessidade de centralizar políticas e práticas relativas à colonização e imigração. Os resultados obtidos, conforme já analisado, porém, continuaram insatisfatórios, embora alguns progressos tenham sido alcançados, com um maior apuro nas informações dadas pelos ministros com relação às entradas no país.

Com relação ao ano de 1936, por exemplo, é possível saber que um total de 92.703 estrangeiros entraram no país: 25.072 pelo porto do Rio de Janeiro, 21.153 por Santos, 2.003 pelo Rio Grande, 1.279 por Belém, 658 por Recife, 576 por Salvador e 332 pelo porto de São Francisco, além de 41.630 pelas fronteiras terrestres, sendo 28.665 argentinos. No caso dos portugueses, a distribuição com relação aos portos de entrada foi a seguinte: 8.603 pelo Rio de Janeiro, 2.610 por Santos, 214 por Belém, 125 por Recife, 117 pelo Rio Grande, 92 por Salvador e 6 por São Francisco, além de 39 entrados pelas fronteiras terrestres.[25]

Independente dos avanços que se registraram, alguns problemas persistiriam, levando o titular da pasta do trabalho, indústria e Comércio, responsável, a partir de 1934, pelos serviços de imigração, a afirmar que "em matéria de imigração [permanecia] uma lamentável desorientação", razão pela qual ele clamava por harmonia, cooperação, serenidade e amenização dos personalismos, em busca da solução para os problemas que se apresentavam:

> Para que se possa realizar coisa útil, dentro dos pequenos recursos financeiros, é indispensável que haja harmonia, espírito de cooperação e, sobretudo, de transigência nos pontos de vista pessoais. Somente a serenidade poderá presidir a essa congregação de esforços para cooperar com o governo na solução melhor da questão.
>
> Não sendo realizada essa política, o problema permanecerá na situação atual, de dispersão de esforços à falta de conexão das medidas oriundas quer do Governo, quer do Congresso.[26]

Resultados da dispersão de esforços e da falta de articulação entre os diferentes órgãos e atores da Federação refletiram-se diretamente em silêncios documentais, a projetarem várias 'zonas de sombra' sobre todo o processo. No caso dos dados silenciados sobre a entrada por portos brasileiros, eles, grande parte das vezes, foram perdidos irremediavelmente. Em primeiro lugar, porque muitos relatórios estaduais não trazem as informações necessárias, implicando a necessidade à consulta às listagens dos portos, muitas delas não mais existentes. Dessa forma, alerto para a necessidade de que

25 *Anuário estaístico do Brasil – Ano III, 1937*. Rio de Janeiro: Typ. do Departamento de Estatística e Publicidade, 1937, p. 166 – Movimento Geral de entrada de passageiros por nacionalidades e portos de destino, 1936. Disponível em: <memoria.nemesis.org.br/pub/90000/90000005r.pdf>.

26 Relatório apresentado pelo ministro Morvan Dias de Figueiredo, em 1947, já citado.

uma atenção permanente deva ser dada aos números disponíveis referentes à entrada de imigrantes no Brasil, dando relevância a seu caráter aproximativo. O conhecimento de quantos foram os estrangeiros que efetivamente entraram no Brasil nos séculos XIX e XX representa, utilizando imagem proposta por Girardet, uma "porta cerrada" a que o historiador dificilmente terá acesso.[27]

27 GIRARDET, Raoul. *Mitos e mitologias políticas* [Trad.]. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.