CONTRIBUIÇÃO PARA O ESTUDO DA IMIGRAÇÃO SUBSIDIADA PARA O BRASIL

Andréa Telo da Corte

Em 20 de Fevereiro de 1912 o *vapor Frísia* atracou no porto do Rio de Janeiro com 245 emigrantes portugueses a bordo. Pouco tempo depois, no dia 1 de Março, aportou na capital da República, o *vapor Hamburgo*, a bordo do qual 700 passageiros aguardavam ansiosos a hora do desembarque. Dentre eles inúmeras famílias de russos, polacos, austríacos, e 414 portugueses.

Em 12 de Agosto do mesmo ano, outros 392 passageiros desembarcaram na cidade, desta feita provenientes do *vapor Holandia*. Nele, 285 portugueses cumpriam a rotina comum a gerações de portugueses: emigrar[1].

Se entre esses emigrantes existia uma história comum de esperança alimentada pelo mito da fortuna e do regresso glorioso à freguesia natal, suas esperanças nasciam comprometidas pelos contratos de locação de serviços que assinavam ainda em Portugal, e ao embarcarem em vapores especializados na travessia de contratados sujeitavam-se às arbitrariedades dos capitães dos navios.

Ora, os vapores *Frísia*, *Hamburgo* e *Holandia* narram em sua documentação histórias de contratação, assinalando a estreita relação existente entre engajadores, capitães e contratadores de mão-de-obra no Brasil.

O trabalho pioneiro de Miriam Halpern Pereira[2] levanta uma série de questões sobre o papel dos engajadores e capitães de navios na condução de uma política de imigração paralela àquela praticada por Portugal e Brasil no período, além de problematizar a qualidade das estatísticas sobre essa emigração.

Para a autora o fracasso da ação repressiva portuguesa no combate ao engajamento deveu-se ao desencontro da política emigratória portuguesa com a política imigratória praticada pelo Brasil no mesmo período, fato que possibilitou a criação de um quadro contínuo de saídas de emigrantes portugueses para a antiga colônia, e para o que corroborou também a inexistência de acordos bilaterais entre os dois países com a finalidade de regular a emigração e garantir a proteção dos súditos portugueses no império do Brasil.

Considera ainda que o mecanismo que propiciava o fluxo contínuo da imigração transatlântica era uma ação informalmente organizada, utilizada ora pelas grandes casas de contratação de mão de obra, ora pelos candidatos espontâneos à emigração, que envolvia diferentes personagens, uma rede de engajadores locais que atuavam nas aldeias, funcionários do governo civil dos distri-

tos portugueses que garantiam documentos, agentes consulares brasileiros que emitiam passaportes falsos, e os capitães de navio, *verdadeiros banqueiros do mar*, que abriam crédito aos emigrantes[3]. Finalmente, a rede de engajadores locais que no Brasil invadiam os vapores logo após a atracação para contratar a mão-de-obra, numa ação que muito lembrava a compra e venda de escravos no mercado do *Valonguinho*.

Observe-se que as estatísticas normalmente apresentadas em trabalhos sobre o tema da emigração portuguesa para o Brasil, não problematizam este tipo de emigração, tomando o processo emigratório como um todo indiferenciado, tanto no que se refere a espontâneos, contratados e clandestinos como à da entrada de ilhéus no país. Assim como não abordam o caso dos que retornavam por desistência nos primeiros anos ou para re-emigrarem posteriormente[4].

Igualmente, não existem estudos aprofundados no Brasil sobre a complexa trama que envolvia recrutadores de mão-de-obra em Portugal, as casas de contratação, capitães de navios e o mercado brasileiro de contratação, que é em última instância quem alimenta essa atividade[5]. Dessa forma o trabalho que ora apresento pretende contribuir na sistematização das possibilidades de pesquisa sobre a entrada de engajados portugueses no Brasil no período relativo à grande imigração – 1880-1930 –, e dialogar com as questões levantadas por Miriam Halpern, a partir da análise de algumas Relações de Vapores pertencentes ao acervo do Arquivo Nacional-RJ.

O EXAME DA DOCUMENTAÇÃO

Este estudo foi elaborado a partir de uma mostra[6] construída com a documentação de 15 navios selecionados a partir de suas rotas nas décadas de 1880, 1890, 1900 e 1910, período que contempla conjunturas sócio, político e econômicas distintas tanto no Brasil como em Portugal. Da referida mostra foram selecionados os navios que caracterizaram explicitamente o transporte de engajados, quer por declaração do capitão, quer por documentação contígua à listagem fornecida por este e devidamente assinada pelos vice-cônsules dos portos de embarque, e pelo intendente da imigração no porto do Rio de Janeiro. A análise da documentação dos demais vapores ensejou a massa crítica para respaldar as conclusões a que chegamos.

Entretanto, antes do exame detalhado da documentação é preciso fazer algumas considerações prévias.

Em 1.º lugar, embora carregamentos de engajados tenham sido observados na rota regular dos navios de carreira, alguns vapores chamaram atenção pela rota que percorreram. Esses foram os casos dos referidos vapores *Frísia*, *Hamburgo* e *Holandia*.

O *Frísia* e o *Holandia* partiram de Amsterdã, onde embarcaram engajados russos, polacos, austríacos e até noruegueses, e rumaram para Portugal, onde emigrantes portugueses seguiram viagem. Já o *Hamburgo*, partiu do porto do

mesmo nome na Alemanha com direção a Portugal, onde embarcou centenas de portugueses para o Brasil. Ora, este fato aponta em 1.º lugar, para a atuação simultânea das empresas de contratação arregimentando mão-de-obra, em diversas regiões da Europa, depois distribuída pelos portos brasileiros. Este é o caso provavelmente da *Companhia Internacionale See Transport*, e da *Casa Orey Antunes e Cia*, de origem portuguesa.

Da mesma forma, além das Casas de Contratação, haviam empresas de navegação especializadas nesse tipo de transporte, ou então que conjugavam a navegação de carreira com a de engajados, pelo menos é isso que se depreende de alguns cabeçalhos de relações vapores[7].

Em 2.º lugar, para além das companhias internacionais citadas anteriormente, diversas companhias brasileiras ligadas ao Estado ou à particulares atuavam nesse mercado, arregimentando mão de obra diretamente ou negociando entre si para obter trabalhadores, como a *Associação Central de Colonização*, a *Sociedade Anônima Martineli* ou a *Companhia Metropolitana*[8]. Note-se que esse é um comércio intenso e sobre o qual pode-se até supor que os capitais usados anteriormente no comércio de escravos tenham se transferido para o negócio da contratação/engajamento de imigrantes.

Em 3.º lugar, é importante mencionar que o relatório do vapor é sobretudo um documento pessoal do capitão à medida que os órgãos responsáveis pela imigração no Brasil[9] não determinaram uma padronização das informações a serem obtidas do vapor que atracava no porto, o que permite um largo espaço de manobra para os capitães interessados em esconder a emigração clandestina ou a alta lucratividade da venda das passagens.

Posto isso, vejamos a documentação dos referidos vapores.

a) Vapor *Hamburgo*, notação 13186, 01.03.1912

Traz um conjunto de 4 listagens, compondo um total de 40 folhas manuscritas. A 1.ª listagem é a do capitão, e está escrita numa folha com o timbre da cia. marítima e que relaciona um total de 707 emigrantes, dos quais há russos, noruegueses, austríacos, alemães e portugueses. A 2.ª listagem refere-se a passageiros que foram especialmente chamados pelo Serviço de Povoamento e descreve: *"Lista dos passageiros embarcados pela Internacionale See-transport-Compagnie por conta do Governo Federal dos Estados Unidos do Brazil, em virtude do ajuste celebrado em 12 de Janeiro de 1912 pelo vapor alemão Hamburgo sahido do porto de Hamburgo em 7 de Fevereiro de 1912 para o Rio de Janeiro."* Segue-se uma listagem de 14 nomes, divididos em 3 famílias, sendo 10 passagens inteiras, 3 quartas e 1 gratuita.

Uma 3.ª listagem de passageiros contratados pela *Internacionale See Transport* junta-se às outras, com o mesmo cabeçalho da anterior mas sem a referência ao Serviço de Povoamento, daí são listados 284 nomes de emigrantes, polacos russos, austríacos noruegueses e 1 alemão. São 49 famílias, num total de 171 passagens inteiras, 44 meias, 38 quartas e 31 grátis, seguindo declaração

do intérprete Arthur H. Ferreira de que 284 passageiros declararam não terem pago as passagens.

Finalmente uma 4.ª listagem relaciona portugueses embarcados no porto de Leixões, e contratados pela firma *Orey e Antunes e Cia*., por conta do governo brasileiro. Ao todo são 384 passageiros engajados, e mais 4 chamados por ofício do Serviço de Povoamento, num quadro total de 89 famílias. Segue-se um atestado do mesmo Arthur Ferreira declarando que dos 384 passageiros, 330 não pagaram suas passagens, sendo que no computo final aponta para 256 inteiras, 44 meias, 29 quartas e 51 grátis.

A relação conta ainda com uma declaração assinada pelo intendente da imigração apontando para o total de 614 subsidiados, e 18 fora de ajuste. Não há informações sobre os demais passageiros. Ainda, além de explicar a situação do vapor, faz uma crítica, a única observada no conjunto analisado (folhas 39/40). Trata-se de crítica às casas de contratação por incluírem entre seus relacionados pessoas que não podem receber o subsídio e por formarem famílias falsas que se dispersam ao chegar ao porto.

b) Vapor *Holandia*, notação 13423, 12.08.1912

Possui 5 listagens, ao longo de 24 folhas manuscritas, contendo um total de 390 passageiros dos quais 144 são espontâneos e 246 são engajados. Dos engajados, 197 são portugueses e 49 de nacionalidades diversas. Dos espontâneos, 88 são portugueses e 56 vem de diferentes regiões da Europa.

A 1.ª listagem assinada pelo capitão aponta um total de 390 passageiros[10]. Em seu cabeçalho no entanto, ele informa que os passageiros transportados pelo vapor eram consignados à Sociedade Anônima Martinelli[11].

A 2.ª listagem é de contratados portugueses da Casa Orey e Antunes e Cia. e diz "*Lista dos passageiros embarcados por Orey, Antunes e Cia. por conta do governo dos Estados Unidos do Brazil a bordo do vapor Holandia sahido de Lisboa em 29 de junho de 1912"* perfazendo um total de 197 pessoas e 49 famílias. Destes é possível apurar pelo controle de passagem que 122 passagens eram inteiras, 31 meias, 23 quartas e 23 grátis. Sendo que deste número que perfaz 199 pessoas, apenas 2 pagaram suas passagens conforme explica a declaração do interprete Arthur H. Ferreira: "*attesto que os imigrantes contantes da presente lista de 197 cento e noventa e sete passageiros vieram no vapor hollandez 'Hollandia' entrado neste porto em 11 do corrente e declararam não terem pago as suas passagens"*.

A 3.ª listagem é do Loyde Holandês, "*Lista dos passageiros embarcados pelo Loyde Real Holandês por conta do Governo Federal dos Estados Unidos do Brazil, de acordo com o ajuste (a palavra contrato vem riscada) de 13 do 6 de 1912 no vapor holandês Holandia, sahido de Amsterdã em 24 do 7 de 1912*", contendo contratados alemães, austríacos e holandeses, num total de 49 nomes, distribuídos em 8 famílais. Destes, 21 passagens são inteiras, 10 meias, 5 quartas e 1 grátis. Não há declarações sobre o pagamento ou não de passa-

gens. Seguem-se duas listagens de bagagens abrangendo um total de 80 nomes de chefes de famílias portugueses, especificando caixas, malotes, sacos e baús, algo inédito na amostra analisada. Diga-se que as duas são de responsabilidade de Antunes e Cia.

c) Vapor *Frísia*, notação13172, 20.02.1912

Nesta relação, composta apenas por 6 folhas manuscritas, não encontramos traços do capitão, nem seu nome[12]. Apresenta duas listagens, a 1.ª refere-se aos embarcados pela Casa Orey, Antunes e Cia. por conta do governo brasileiro. Essa listagem diferente das outras analisadas, não vem com assinatura do capitão nem foi visada pelo consulado local. Traz um total de 245 portugueses, 128 homens, 112 mulheres, 104 crianças divididos em 65 famílias. Sobre as passagens relatam que se tratam de 154 inteiras, 30 meias, 29 quartos e 33 gratuitas, dando a conta redonda de 245 passageiros. Não há nenhuma informação sobre o pagamento delas.

Segue uma 2.ª listagem, com o nome de 2 holandeses, e as assinaturas do vice-consul de Amsterdã, e um cabeçalho informando tratar-se de *"lista de passageiros embarcados pelo Loyde Real holandes por conta do Governo Federal da República dos Estados Unidos do Brasil em virtude do ajuste celebrado em 14 de novembro de 1910 pelo vapor Frísia sahído do porto de Amsterdãn no dia 31 de janeiro de 1912 para o RJ."* Ao final dessa listagem apresentam-se as assinaturas e a informação de que são passageiros chamados pelo Serviço de Povoamento.

Como é fácil perceber, do exame da documentação depreende-se imediatamente problemas quanto ao quantitativo embarcado, ao total de subsidiados, ao pagamento das passagens e ainda à questão referente à imigração familiar.

Há uma complicada "matemática de bordo" que faz com que os números quase nunca coincidam. No caso do vapor Hamburgo, dos 707 emigrantes relatados pelo capitão, 668 são contratados e 18 de responsabilidade do Serviço de Povoamento, o que nos faz crer que o pagamento de sua passagem seja por conta do governo. O intendente da imigração no porto do Rio de Janeiro declara que são apenas 614 subsidiados, número que bate com o total declarado pelas casas de contratação de passageiros que não pagaram suas passagens, e 18 fora do ajuste combinado com a frota que faz o transporte. O problema é saber que entre o total de engajados e o de subsidiados há uma diferença de 54 nomes dos quais nada se sabe e que estão arrolados nessas famílias que podem ser espontâneos que pagaram suas passagens ou não, mas sobre os quais o capitão silencia.

Outro problema verificado é que entre os 614 subsidiados, mais os 18 que estavam por conta do Serviço de Povoamento e o total de 707 passageiros relatados pelo capitão percebe-se uma diferença de 75 pessoas. Portanto há uma diferença de quantitativo acobertada por essas listagens que pode sugerir uma série de hipóteses inclusive clandestinos, que devem sua vida e presença no Brasil unicamente à conivência dos capitães com os agentes brasileiros e portugueses da imigração.

É preciso informar também que a maneira como a listagem é feita permite manipulação. No caso em tela, o capitão apresenta uma relação de emigrantes que começa na folha 1 com o número 1, e termina na folha 10 com o número 288. Já na folha 11 recomeça a listagem pelo número 105 vai até o 110 e recomeça em 289, sem nenhum a explicação para tal.

Também no caso do *vapor Holandia* encontramos este tipo de problema. Foram relatados 390 passageiros, consignados à Sociedade Anônima Martinelli assim que chegaram ao porto. Desses, 246 constam das listagens de contratados da Casa Orey e Antunes em Portugal e do Loyd Real Holandez. Em ambas, os passageiros estão por conta do governo brasileiro, do que se deduz que as passagens deveriam ser pagas por este governo. O que é confirmado pelas informações prestadas pelo capitão: o governo brasileiro pagava a passagem dessas pessoas e entregava-as para serem negociadas pela tal Sociedade Martinelli, da qual nada se sabe. Ainda, de acordo com o capitão, os contratos ou acertos firmados em Portugal e Holanda foram automaticamente repassados para a Sociedade Anônima Martinelli, não ficando claro qual o papel do governo brasileiro nessa transação. Ou seja, verifica-se uma relação comercial que envolve várias empresas e o próprio governo, e da qual pouco sabemos. Todo mundo ganha dinheiro e o governo brasileiro paga.

Em relação aos 144 emigrantes espontâneos nenhuma informação sobre a forma como se deu o pagamento das suas passagens.

De toda forma fica caracterizado como a importação de mão-de-obra européia virou um comércio intenso, e é bom recordar que estes são apenas 2 vapores, que entre tantos, aportaram no RJ no ano de 1912, 24 anos depois da escravidão.

Em relação ao quantitativo, também percebemos uma situação estranha. Pela listagem do Loyde Holandês, são 49 contratados com passagem a pagar, mas na coluna que se refere às passagens, os contratadores informam que são 21 passagens inteiras, 10 meias, 5 quartas e apenas 1 grátis, num total de 37 passagens. Portanto 12 passageiros foram omitidos dessa listagem. Por quê? A documentação silencia sobre eles.

Quanto ao *vapor Frísia*, este escapa do descalabro numérico, porém é de estranhar o fato da listagem de engajados não ter sido visada.

O fato é que essas múltiplas listagens acabam confundindo o pesquisador e quem sabe confundiam o próprio intendente. Pode ser que sejam uma exigência da legislação para evitar fraudes. De toda forma traduzem uma matemática complicada que acaba se prestando ao encobrimento de clandestinos ou então a fazer o governo pagar mais passagens do que deveria. Assim é necessário aprofundar os estudos sobre o funcionamento interno dos órgãos que fiscalizavam a entrada de emigrantes para que se possa compreender plenamente a documentação.

Outro ponto importante suscitado pela investigação é o considerável número de idosos subsidiados. Deve-se dizer a emigração de idosos não é privilégio dos vapores que transportam mão-de-obra arregimentada pelas casas de contrata-

ção, mas nota-se uma concentração maior deles nesses vapores. Vejamos alguns exemplos.

No *vapor Hamburgo* vários casos podem ser arrolados, como Joaquim Henrique Paes, 67 anos e sua mulher Ana Machado de 56 anos viajando acompanhados pela filha Maria, de 15 anos; ou Bernardo José Teixeira, 67 anos e sua mulher Maria do Nascimento, de 57 anos, e o filho do casal Constantino de 41 anos; ou ainda o ancião Antônio Alves, 83 anos, casado e que aparentemente viajava sozinho. Neste vapor também encontra-se o caso contrário, um enorme número de crianças.

Da mesma forma, o *vapor Holandia* registra um número enorme de pessoas com idade superior a 50 anos emigrando como o casal Cesar Augusto e Anna, 52 e 51 anos respectivamente, jornaleiros, viajando com os filhos Maria 20 anos, José 16 anos, e Francisco 11 anos; ou Francisco Soares Faces, de 62 anos e sua companheira Maria de Jesus, 52 anos, mais os filhos Lucrécia, 23 anos, Maria 15 anos, Rosa 12 anos e Manuel, 11 anos. Acrescente-se também os casos de José Joaquim Almeida, 54 anos, casado com Emília de Jesus, 52 anos, seus filhos ou netos Augustino, 13 anos e Antônio Augusto, 8 anos; Eduardo Costa, 52 anos, casado com Ana Costa, 53 anos viajando com os filhos Teresa 18, Manoel 12, João 10 e Eduardo, de 7 anos. Registre-se também os casos de Rachel do Amaral, 50 anos, solteira, trabalhadora, José Coelho, 60 anos, trabalhador, e Manoel Antônio Pacheco, 58 anos, solteiro, os três desacompanhados.

Outra questão que afeta aos subsidiados é o elevado número de famílias. Tanto os vapores *Hamburgo*, como *Holandia* e o *Frísia* trazem predominantemente famílias. Cabe então algumas perguntas: idosos poderiam ser subsidiados? Compensava financeiramente a emigração de pessoas de idade elevada?

Sabemos que em Portugal do período, a emigração familiar era desencorajada pelas autoridades civis a fim de garantir a dispersão familiar e por conseguinte a continuidade das remessas, que como afirma Miriam Halpern, era "*suporte decisivo para o Estado e fator moderador das tensões sociais*"[13].

Parece-me, pois, que há um número excessivo de subsídios e de famílias, o que é confirmado pelo intendente da imigração, Alfredo P. da Silva, que fiscalizou o vapor *Hamburgo*.

Em documentação contígua às listagens contidas neste vapor, o intendente declara:

> *"Cumpre-me declarar que os introdutores continuam a conceder passagens a pessoas que não podem ser aqui aceitas como imigrantes subsidiados, chegando a reunir homens e mulheres, completamente estranhos entre si, para formar uma e mais famílias, que neste porto se dispersam logo que desembarcam".*

Ora, Miriam H. Pereira, aborda insistentemente o desencontro entre as políticas emigratória/imigratórias de Brasil e Portugal como responsáveis pelo fluxo contínuo de saída de emigrantes portugueses para o Brasil. Do lado por-

tuguês uma legislação de repressão à emigração intercalada por práticas de tolerância a este movimento[14]. Do lado brasileiro, além da ausência de acordos bilaterais, podemos acreditar, se consideramos a declaração do intendente, que uma política indiscriminada de subvenções e burlas facilitou, de modo geral, a vinda de emigrantes para o Brasil.

Sabe-se que a partir da Proclamação da República, por força da pressão dos cafeicultores paulistas, vários decretos com intuito de estimular a imigração, como a naturalização maciça de estrangeiros declarada pelo governo provisório em 1890, a passagem das terras devolutas para as mãos dos Estados, determinada pela constituição de 1891 e a lei orçamentária de 1894, consubstanciaram a descentralização dos assuntos relativos à imigração e colonização, que passaram assim às mãos dos Estados[15].

No caso específico de São Paulo, a riqueza gerada pelo café garantiu a prática generalizada da subvenção, tanto da parte do estado como pela ação da iniciativa privada. Entre 1890 e 1930, dos 2.384.257 imigrantes chegados, 1 128 500 foram subsidiados e 1 227 661 são espontâneos. De modo que a subvenção teve um papel central para o sucesso da política imigratória paulista[16].

Vale lembrar que em São Paulo o subsídio consistia no pagamento da viagem ao emigrante e suas famílias, no transporte do porto de Santos para a cidade de São Paulo e finalmente na hospedagem por certo período na hospedaria dos imigrantes.

Nos outros estados da federação, entretanto, a retirada do governo central do controle dos assuntos de imigração e colonização produziram o efeito contrário dada a falta de recursos. Somente em 1907, houve a retomada de uma política imigratória controlada pela União[17], com a definição através de decretos e regulamentos de quem é o emigrante, sobre seu transporte, a regulamentação dos contratos e a concessão de subsídios à empresas de navegação e companhias introdutoras de imigrantes, houve uma elevação da emigração que atingiu seu pico em 1913[18].

Contudo os contornos dessa política não estão bem definidos demandando estudos mais profundos sobre a legislação imperial, republicana e provincial do período, sobretudo para o Rio de Janeiro.

Paralelo ao problema das subvenções, é facilmente perceptível que a arregimentação de idosos e a manipulação dos arranjos familiares, mesmo que elas não sejam a tendência predominante da emigração do período, eram formas das companhias contratadoras de mão-de-obra e dos capitães auferirem lucros extras.

De outro modo, é possível que, à semelhança da economia escravista, a entrada maciça e indiscriminada de emigrantes seja uma garantia de salários baixos e alta lucratividade dos fazendeiros, traduzindo-se, pois, numa política consciente[19].

Ainda sobre os subsídios. Na documentação analisada do vapor *Hamburgo*, o intendente declara que 18 emigrantes estão fora do *ajuste*[20], que é a forma como as companhias de contratação falam da relação comercial com o governo federal. Todavia não esclarece porquê. Porém, a comparação desse fato com a

massa crítica gerada pelo conjunto da amostra pode trazer alguma luz sobre a questão. Vejamos um caso.

O vapor *Malange*, notação 4903, que aportou no RJ em 10/11/1892, proveniente da Ilha da Madeira, trouxe 359 passageiros, dos quais 134 foram engajados por José Antunes dos Santos e Cia. e transferidos à Companhia Metropolitana no Rio Janeiro.

Dentre os passageiros analisados nesse vapor identificamos 6 casos de famílias que viajavam por conta do contrato e que tinham algum dos seus membros impedidos de receber subvenção. Este são os casos de Maria Augusta de Freitas, natural da freguesia de Câmara de Lobos, casada e lavradora, *"vai em companhia do marido Manuel Glicério cujo pagou sua passagem por não dar direito a subsídio por já ter estado no Brasil*"; Justina Pereira Braz, 37 anos, natural da Calheta, casada, lavradora, viajando com a filha Maria de 3 anos e a sobrinha Luíza, de14 anos *"vão em companhia de seu marido, pai, e tio José Gomes de Castro cujo pagou a sua passagem por não ter direito a subsídio por já ter estado no Brasil"*; ou ainda, Ana, 35 anos, viajando com o filho Antônio de 12 anos, a cunhada Antônia de 19 anos, "*vão em companhia de seu pai, avô e sogro Manuel Nunes cujo pagou a sua passagem por não ter direito a subsídio por já ter estado no Brazil. A nora Antônia vai por carta de chamada de seu marido José Nunes Vianna que se acha no Estado do Rio de Janeiro"*.

A partir do exposto, uma interpretação plausível para os 18 casos citados pelo intendente, seja de pessoas que não poderiam receber subsídio por já terem estado no Brasil, e isso aponta outra questão, que é a da re-imigração e sobre a qual não existem estatísticas prontas.

A questão do subsídio suscita ainda outro problema. Da mesma forma que alguns vêm por contrato com alguma companhia, outros emigrantes vêm por ofício especial do Serviço de Povoamento, como é o caso de Inácia Roza, ofício 1229, de 1/8/1911; Anna da Silva, 20 anos, Bernardino, 2 anos, João, 4 meses, também chamados pelo ofício 1229. Essa também é a situação de Ligia Simões de Jesus, 24 anos e seus filhos José, 4 anos, e Joaquim, 2 anos **"**ofício 666, de 15-4-1912**"** (vapor *Hamburgo*; vapor *Holandia*, respectivamente).Trata-se de saber se esses imigrantes eram destinados a núcleos de povoamento em regiões de fronteiras ou para substituição da mão-de-obra como os demais emigrantes. A resposta a essa questão é importante para se verificar possíveis ambigüidades da política imigratória brasileira.

Essa questão assinala outro problema da documentação, qual seja, o silêncio que existe nas relações sobre o destino desses emigrantes. Em pouquíssimos casos existem anotações acerca do lugar para onde se dirigiram após o desembarque. No caso do vapor Holandia, dos 390 emigrantes desembarcados sabemos o destino final de apenas 20 pessoas, a saber, das famílias de José da Costa (4 pessoas), de Alberto Marques (2 pessoas), de José Joaquim de Almeida (4 pessoas), Eduardo de Castro (6 pessoas) e Manuel dos Santos (4 pessoas). Em todos esses casos segue anotação *"na capital*". Sobre os demais nenhuma referência.

Sabemos por intermédio de documentação do consulado português no Rio de Janeiro que a seguir ao desembarque ocorria um verdadeiro leilão de pessoas, quando engajadores locais invadiam os navios e contratavam emigrantes que poderiam ser empregados no comércio local ou enviados para alguma fazenda da região[21]. Há também aqueles que migram para outras regiões do país.

Sabe-se também que ao menos no Rio de Janeiro e São Paulo, boa parcela dos portugueses, em que pese o fato de serem agricultores, empregaram-se no comércio transformando a experiência da emigração numa oportunidade de urbanização e por conseguinte, modernização das suas vidas[22]. Importa saber o destino final desses emigrantes tanto para efeito da sua atuação no mercado de trabalho urbano e fixação na cidade, como no desenvolvimento da agricultura do período, assim como das formas de migração dessa mão de obra para outras regiões.

Finalmente, a documentação sugere a questão da superlotação dos vapores. No *Hamburgo* são 707 emigrantes, 100 tripulantes e um quantitativo de 22 passageiros de 1.ª e 2.ª classe. Assim uma população de quase 1000 pessoas, atravessou o oceano em 28 dias de navegação. Nenhuma palavra do capitão sobre as ocorrências da viagem, mortes, partos ou brigas internas.

Da mesma forma nenhuma palavra do intendente sobre as condições em que se encontravam aquelas pessoas no momento do desembarque. Silêncio absoluto do médico de bordo. Talvez haja um acordo tácito entre as autoridades envolvidas para deixar seguir um navio possivelmente lotado, ignorando os riscos à saúde e à integridade dessas pessoas, quando havia uma legislação portuguesa que regulava normas de higiene e de lotação desses navios.

Evidencia-se também a tolerância do governo brasileiro a esta situação. A análise de diversos documentos reportam à descrição desse transporte como "*indústria de gado humano*", e às freqüentes denúncias que existiam contra a Casa Orey e Antunes e Cia. por burlar as leis e superlotar navios[23].

Também não é possível deixar escapar a contraposição entre os 707 passageiros, de diferentes origens nacionais, comprimidos no diminuto espaço de 3.ª classe e os 22 da 1.ª, que desenham um quadro terrível de superexploração dos emigrantes. Ou seja, a análise dessa documentação também fornece pistas para a investigação acerca da sociabilidade nos vapores de emigrantes.

CONCLUSÃO

Conforme evidenciado, o estudo da documentação sobre a entrada de engajados no Brasil aponta para a conivência entre engajadores, capitães e autoridades dos dois lados do Atlântico no transporte e acobertamento de clandestinos, através da manipulação das listagens, assim como das condições precárias da viagem. De outro modo, chama a atenção para a prática excessiva de subvenções como meio de garantir a entrada contínua de imigrantes no mercado de trabalho brasileiro da época.

É mister pois o estudo aprofundado da legislação brasileira e dos órgãos de imigração, tanto no âmbito federal como no provincial; assim como da política de subvenções praticadas pelo estado e por particulares, e ainda a investigação percuciente dos negócios existentes entre o governo e as empresas contratadoras, a fim de que possamos compreender melhor a complexa teia de relações que envolviam a um só tempo casas de contratação-capitães de navios-contratadores de mão de obra no Brasil e as situações vividas pelos engajados e suas famílias.

FONTES

Arquivo Nacional/DPMAF – notação 1789.
Arquivo Nacional/DPMAF – notação 1723.
Arquivo Nacional/DPMAF – notação 1802.
Arquivo Nacional/DPMAF – notação 4812.
Arquivo Nacional/DPMAF – notação 4863.
Arquivo Nacional/DPMAF – notação 49/03.
Arquivo Nacional/DPMAF – notação 4905.
Arquivo Nacional/DPMAF – notação 7880.
Arquivo Nacional/DPMAF – notação 8040.
Arquivo Nacional/DPMAF – notação 8121.
Arquivo Nacional/DPMAF – notação 7962.
Arquivo Nacional/DPMAF – notação 13172.
Arquivo Nacional/DPMAF – notação 13186.
Arquivo Nacional/DPMAF – notação 13206.
Arquivo Nacional/DPMAF – notação 13423.

BIBLIOGRAFIA

VIOTTI, Emília (1977), *Da Monarquia à República: momentos decisivos*, São Paulo: Grijalbo.
LOBO, Eulália (2001), *Imigração Portuguesa no Brasil*, São Paulo: Hucitec.
MENEZES, Lená Medeiros de (2000), "Jovens Portugueses: Histórias de Trabalho, Histórias de sucesso, Histórias de Fracassos", in *Histórias de Imigrantes e de Imigração no Rio de Janeiro*, org. Ângela de Castro Gomes, Rio de Janeiro.
OLIVEIRA, Lúcia Lippi (2001), *O Brasil dos Imigrantes*, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed..
PEREIRA, Miriam Halpern (1981), *A política portuguesa de emigração (1850-1930)*, Lisboa: A Regra do Jogo.
PETRONE, Maria Teresa (1977), "Imigração", in *História Geral da Civilização Brasileira*, org. Boris Fausto, São Paulo: 3.ª ed., tomo III, II Volume, cap. 3.
VENÂNCIO, Renato (2000), "A Imigração Portuguesa (1822-1930)", in *Revista Oceano*, n.º 44, Lisboa.

NOTAS

1 A. N., not. 13172, not. 13186 e not. 13423.
2 PEREIRA, 1981.
3 PEREIRA, 1981: 24.

4 Maria Teresa Petrone, é uma das poucas autoras que aponta para o problema da re-imigração (PETRONE, 1977). A considerar também o problema dos duplos registros, visto que o recém-chegado poderia ser registrado em vários livros e órgãos ao mesmo tempo. Ver Departamento Nacional do Povoamento. Inventário Simples. Arquivo Nacional, 1992.

5 VENÂNCIO, 2000.

6 Levantamento realizado no Setor de Documentos Escritos do Arquivo Nacional sob coordenação geral da Prof. Ismênia de Lima Martins. A relação dos vapores analisados encontra-se ao final do artigo.

7 Atente-se para o cabeçalho de uma das listagens que integra a documentação do vapor *Frísia*: "Lista de passageiros embarcados pelo Loyd Real holandês por conta do governo federal da república dos Estados Unidos do Brasil".

8 Observe-se o cabeçalho de uma das listagens que integram a documentação da Rv: "Lista dos emigrantes, que em 10 de Novembro de 1892, seguem viagem da Ilha da Madeira para o Estado do Rio de Janeiro, Estados Unidos do Brasil, no vapor português Malange por conta do contrato celebrado pelo governo dos Estados Unidos do Brasil com a Frota (ilegivel), em 8 de Outubro de 1890, transferido à Companhia Metropolitana e remetidos por José Antunes dos Santos e Cia., a saber..." (A. N., de 10.11.1892, not. 4903). Vale lembrar que Emília Viotti da Costa ao estudar o sistema de parceria entre colonos europeus e cafeicultores da 2.ª metade do século XIX aborda os negócios da Vergueiros e Cia na contratação e repasse desses imigrantes (VIOTTI, 1977: 149-177).

9 Foram vários os orgãos criados para atender à demanda sobre a questão imigratória no Brasil desde a 2.ª metade do século XIX. Muitos desses órgãos aos serem criados incorporavam as atribuições do órgão que sucediam, ou então passavam a dividir a responsabilidade sobre o assunto com novíssimos órgãos. Tal situação acabou multiplicando os livros de registros sobre a entrada de imigantes no Brasil e produzindo uma vasta documentação ainda não compulsada. No período específico que compreende essa pesquisa, 1872-1912, os assuntos relativos à imigração estavam a cargo da Inspetoria Geral de Terras e Colonização (1876--1896), a Diretoria Geral da Indústria (1897-1906), Diretoria Geral do Serviço de Povoamento (1906-1909) e finalmente Diretoria Geral do Povoamento do Solo (1909-1918).

10 Na relação foram relacionados 392 dos quais dois não embarcaram, isso é importante porque vai aparecer no computo final das passagens.

11 Dos vapores analisados essa foi a única menção à referida sociedade.

12 Pode ser que parte da documentação tenha se perdido.

13 PEREIRA, 1981: 121.

14 PEREIRA, 1981: 10-16.

15 PETRONE, 1977: 98-99.

16 PETRONE, 1977: 108. São números específicos de São Paulo, desconheço estudos paralelos para o Rio de Janeiro.

17 Trata-se da criação da Diretoria Geral do Serviço de Povoamento, que de acordo com dados do Aquivo Nacional foi criado em 1906, e pelos dados apresentados por Petrone, em 1907.

18 PETRONE, 1977: 108-109.

19 PETRONE, 1977: 109.

20 O que é precisamente o ajuste não sabemos, mas supõe-se que seja o contrato das cias. com o governo federal tanto para arregimentar m.d.o como para transportar os emigrantes. Esse é o termo utlizado nas listagens. Vimos casos de estar impressa a palavra contrato, riscada e com a superposição da palavra ajuste a caneta. Somente o estudo percuciente da documentação e dos contratos das cias. vai explicar as minúcuas dessa relação.

21 PEREIRA, 1981: 109.

22 LOBO, 2001; MENEZES, 2000.

23 Veja-se a Carta da Legação de Buenos Aires ao Ministro de Negócios Estrangeiros, de 22 de Dezembro de 1924, apresentado na integra por Miriam Halpern Pereira (PEREIRA, 1981: 241).