

A EMIGRAÇÃO PORTUGUESA PARA O BRASIL E AS ORIGENS DA AGÊNCIA ABREU (1840)

*Fernando de Sousa
Maria José Ferraria*

INTRODUÇÃO

A emigração portuguesa para o Brasil, no século XIX, só pode ser entendida como a continuação de um processo multissecular iniciado no século XVI e que, ao longo do tempo, com altos e baixos, se prolongou até praticamente aos nossos dias.

Quer sob a forma de colonização/emigração durante o Império Português (1500-1822), quer sob a forma de emigração propriamente dita a partir da independência do Brasil (1822), exigindo sempre, de 1709 em diante, a emissão de um passaporte para quem pretendesse ausentar-se de Portugal para aquele território, esta longa emigração iludiu as leis da proibição ou restrição de cá e de lá, e ignorou as mudanças dos regimes políticos que ocorreram em cada um dos países nos últimos dois séculos, uma corrente contínua que uma vez se submerge tão profundamente que parece não existir e outras vezes irrompe com uma pujança que tudo avassala e contra a qual não há nada a fazer.

As recorrentes perseguições aos portugueses no Brasil oitocentista nunca puseram em causa a sua continuidade e permanência naquele país, como as retóricas denúncias políticas em Portugal da miséria, exploração e servidão que afectava numerosos portugueses no Brasil, nunca foram susceptíveis de evitar tal emigração.

Renunciemos às multiplicas explicações e interpretações deste fenómeno, constante estrutural da história portuguesa e matriz inquestionável da nação brasileira. O que importa, agora, sublinhar é que, se os portugueses partiam, cultos ou analfabetos, ontem como hoje, era porque a aventura era mais forte que o enraizamento, o sonho mais irresistível que a realidade, o futuro mais prenhe de esperança ou abundância que o presente vivido. E sempre que tal acontece, homens e mulheres pura e simplesmente embarcam, respondendo aos apelos da história comum, da mesma língua, de familiares já instalados, dos vendedores de quimeras, de contratos sedutores, de negócios prometidos, enfim, das mais diversas razões, justificações e decisões, que fazem de cada emigrante um caso irreduzível. Se o passaporte, o meio de transporte e o local

de destino os uniformizam, as motivações que impelem os portugueses a emigrar para o Brasil são tão plurais e complexas como a sua idade, naturalidade, estado civil, formação, nível social, etc.

Estas breves considerações vêm a propósito do percurso de um português que cedo emigrou para o Brasil e regressou a Portugal como outros tantos *brasileiros* para fundar, no Porto, em 1840, a Agência Abreu, a mais antiga empresa de viagens portuguesa, uma das mais antigas do mundo, e que, nas mãos da mesma família, veio até aos nossos dias.

Importa, assim, caracterizar a emigração portuguesa para o Brasil entre 1836-1843, traçar o perfil do seu fundador Bernardo Luís Vieira de Abreu e explicar as razões que estão na origem da Agência Abreu, a qual, durante largas décadas, teve na emigração transoceânica a sua principal actividade.

1. QUEM EMIGRA?

A guerra civil em Portugal, que se desenvolveu entre absolutistas e liberais nos anos de 1832-1834, limitou drasticamente a emigração do Norte de Portugal para o Brasil. Mas, restabelecida a paz e instaurado o regime liberal em Portugal, a corrente migratória, predominantemente oriunda do Norte de Portugal vai intensificar-se, levando a que o governador civil do Porto, em 1836, chame a atenção para esta realidade, segundo ele, a exigir “séria atenção” por parte do Governo.

Entre 1827 e 1836, a título de exemplo, o consulado português da Baía registou a entrada de 1430 portugueses, 74% dos quais provenientes da província do Minho. Só da região do Porto e Braga registaram-se 787 portugueses, enquanto que de Lisboa, apenas se registaram 127¹.

A emigração do Norte de Portugal para o Brasil entre 1836-1843 através dos livros de registo de passaportes do Governo Civil do Porto, segundo o estudo de Jorge Alves, é caracterizada por ser predominantemente masculina, jovem, solteira, destinada predominantemente ao comércio e significativamente alfabetizada².

Uma emigração sobretudo alimentada por homens. Com efeito, mais de 95% dos que saíram pela barra do Porto, no período considerado, pertenciam ao sexo masculino. O número de mulheres emigrantes, anualmente, oscilava entre os 3% e os 5% do número total dos titulares de passaportes e acompanhantes.

Jorge Alves considera que esta emigração avassaladoramente masculina, que ultrapassa largamente os anos por nós estudados, uma vez que se espraia até 1881, não se insere “no modelo de emigração tradicional”, mas não adianta grandes explicações quanto a tal facto.

¹ REIS, 1991.

² REIS, 1991.

Se tivermos em atenção os valores encontrados por nós para 1805-1832, através da amostragem construída a partir das fontes da Real Companhia Velha, verificamos que, a percentagem de mulheres na época anterior chega aos 42 %, a demonstrar, quiçá, que a emigração do Norte de Portugal para o Brasil, após a independência, por força da instabilidade política reforçou o padrão masculino.

Vários factores ajudam a explicar o carácter francamente masculino desta emigração entre 1836-1843.

Em primeiro lugar, como já dissemos, trata-se de um universo de gente solteira, já que a percentagem de casados, nestes anos, nunca ultrapassou os 8%. Ora entre 1805-1832, o número de casados/casadas, no âmbito da distribuição do estado civil que nos foi possível apurar no trabalho referido, atinge os 67% do total. Ainda que considerássemos como solteiros aqueles cujo estado civil não é referido, mesmo assim, a percentagem de mulheres naqueles que requereram passaporte para abandonarem o País, seria muito superior à registada a partir de 1836.

Assim sendo, porque será então que a emigração do Norte de Portugal para o Brasil passa a ser, entre 1836-1843, praticamente masculina e solteira?

Pensamos que esta realidade tem a ver fundamentalmente com duas ordens de factores, uma que diz respeito a Portugal, a outra tem a ver com o Brasil.

No primeiro caso, como esclarece um texto publicado no *Diário do Governo*, em 1846, a emigração portuense, até 1840, dedicou-se quase exclusivamente ao comércio.

Poucas eram as casas de qualquer negócio no Rio de Janeiro, que não tinham um ou mais caixeiros portugueses, havendo até alguns destes que eram “chefes de casas de comércio e proprietários de estabelecimentos naquele país”³.

No mesmo sentido, aliás, vão as fontes do consulado português na Baía, para o período imediatamente anterior, 1827-1836, registando que, os 1430 portugueses entrados nesta cidade, “empregavam-se principalmente como caixeiros, comerciantes e marítimos”⁴.

Robert Rowland escreve que os comerciantes portugueses, ou seja aqueles “que continuaram a fazer depender a sua actividade económica da manutenção das relações estreitas com Portugal” só recrutaram “para as suas lojas jovens caixeiros vindos directamente de Portugal”⁵.

Por outro lado, a instabilidade política, as revoltas militares e o cíclico recrutamento de jovens para o exército, também contribuíram para a sua saída para o Brasil, onde sempre existiam parentes e amigos para os acolher, num processo de continuidade de relações sociais e cumplicidades que vinham já do período colonial e que a independência do Brasil, e neste particular, de modo algum extinguiu.

³ *DIÁRIO do Governo*, n.º 105, de 6 de Maio de 1846.

⁴ REIS, 1991: 35 e nota 19 do capítulo 1.

⁵ *OCEANOS*, 2000: 12.

No segundo caso, a conjuntura sociopolítica que o Brasil conheceu após a independência do Brasil, fortemente marcada pelo antilusitanismo, também ajuda a explicar esta emigração masculina do Norte de Portugal até meados do século XIX.

A época da Regência, posterior à abdicção do imperador Pedro I, e que decorreu até à subida ao trono de seu filho Pedro II (1831-1840), constituiu um dos períodos mais agitados da história política do Brasil.

Após o Acto Adicional de 1834 à Constituição de 1824, ocorreram revoltas no Norte e Nordeste, a Cabanagem no Pará (1835-1840), a Sabinada na Baía (1837-1838), a Balaiada no Maranhão (1838-1840), sem esquecermos o violento antilusitanismo que se viveu em Pernambuco até 1848, a guerra dos farrapos ou Farroupilha, no Rio Grande do Sul (1836-1845) e a revolução Praieira de 1848, no Recife, que ultrapassam já largamente os limites cronológicos da Regência.

A Baía, que desde a independência tinha sido palco de várias revoltas, entre as quais rebeliões de escravos, com a Sabinada em 1837-1838, conheceu um novo surto de violência, agrupando “pessoas de classe média e do comércio de Salvador em torno de ideias federalistas e republicanas”. As forças governamentais acabaram por recuperar a cidade “através de uma luta corpo a corpo que resultou em cerca de 1800 mortos”.

Estas revoltas e movimentos deram origem a numerosas perseguições e mortes de portugueses radicados no Brasil, “sempre aqueles que são mais sacrificados”, porque responsabilizados pelas dificuldades da mais diversa natureza, e que vão ter eco na Câmara dos Deputados, em Portugal, nomeadamente em 1835 e 1839 quanto ao Pará, em 1838 quanto à Baía e em 1839 no que diz respeito ao Maranhão, para só nos referirmos ao período da Regência no Brasil.

Não existiam, pois, condições favoráveis para uma emigração de famílias ou feminina. Só a partir de meados do século XIX é que, estabilizada a situação política em Portugal e atenuada a hostilidade aos portugueses no Brasil, para além de outros factores bem conhecidos e já razoavelmente estudados, é que a percentagem da população portuguesa emigrante feminina para o Brasil, irá registar valores mais elevados, os quais, a partir de então, não mais deixam de aumentar.

Uma emigração que, por ser relativamente limitada, assumir predominância masculina e dizer respeito sobretudo a caixeiros e negociantes, e não a trabalhadores rurais, leva-nos a sugerir que o número de analfabetos seria pouco significativo, muito possivelmente inferior a 30 % do número total dos que saíram. Embora dificilmente se poderá chegar algum dia a valores seguros, sabemos contudo que o número de analfabetos irá crescer para valores bem mais elevados, mas só na segunda metade do século XIX, quando a emigração portuguesa para o Brasil engrossar, alargando-se ao mundo rural e à população feminina, a qual, como se sabe, era bem mais afectada pelo analfabetismo.

2. O ENQUADRAMENTO JURÍDICO DA EMIGRAÇÃO (1834-1843)

Com a instauração definitiva do liberalismo em Portugal (1834), de acordo com a Carta Constitucional de 1826, passou a vigorar o princípio do pleno exercício da liberdade, nomeadamente das liberdades políticas ou públicas, no âmbito das quais se integra o direito de o cidadão poder abandonar o país e sair para o estrangeiro munido do respectivo passaporte.

Entre 1836-1843, a emigração portuguesa foi regulada por uma complexa e múltipla legislação avulsa, decretos, portarias circulares e resoluções, que, não raras vezes, justificava a arbitrariedade das autoridades que a referiam ou interpretavam de modo diverso ou a seu favor.

Mais do que legislação da emigração, poderíamos falar de legislação que se prendia com a concessão de passaportes, uma vez que a grande maioria dos diplomas visava sobretudo as formalidades indispensáveis à emissão destes.

Com efeito, só em 1855, por carta de lei de 20 de Julho, é que a emigração clandestina conheceu, pela primeira vez, um diploma bem estruturado e destinado apenas a tal objectivo. E só em 1863, por decreto de 7 de Abril, na sequência da lei de 31 de Janeiro do mesmo ano, que aboliu os passaportes no interior do Reino e ilhas adjacentes, é que surge o primeiro regulamento de polícia exclusivamente dedicado à entrada em Portugal de viajantes procedentes de outros países, e à saída de portugueses para o estrangeiro, agrupando e integrando preceitos constantes dos decretos e portarias regulamentares publicadas desde 1810.

Sob este aspecto, podermos dizer que o Antigo Regime terminou na década de 1855-1865, ou seja na fase da Regeneração ou do Fontismo.

Assim sendo, durante o período em estudo, de 1836 a 1843, a saída dos emigrantes obedeceu a um conjunto de diplomas que vinham já do primeiro quartel do século XIX (com especial relevância para os decretos de 25 e 30 de Maio de 1825, circular de 24 de Junho de 1826 e decreto de 28 de Setembro de 1826), ou que, de forma avulsa, foram sendo produzidos após 1834, como a estrutura do passaporte se manteve basicamente igual ao modelo estabelecido desde finais do século XVIII, e tipificado em 1825.

Importa assim saber que autoridades tinham competência para emitir passaportes e que legislação regulou a emigração entre 1836-1843.

2.1. Quem emitia passaportes?

A competência para a concessão de passaportes para o exterior do Reino foi, no período imediatamente anterior a 1834, sucessivamente, das Secretarias de Estado – que não devem ser confundidas com a Secretaria Geral de Passaportes, criada pelo decreto de 4 de Junho de 1825, a qual apenas se pronunciava pela certificação dos passaportes –, mais concretamente da Secretaria de Estado dos Negócios Eclesiásticos e Justiça (portarias de 22 de Dezembro de 1832) e,

por alvará e portaria de 3 de Agosto de 1833, da responsabilidade da Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros, tendo os interessados de apresentarem a devida justificação da Intendência Geral da Polícia, referendada pelo governador das armas de Lisboa.

O decreto de 15 de Janeiro de 1835, além de reiterar que competia às secretarias de Estado em exclusivo, a competência de emitir passaportes para fora do Reino aos portugueses (os prefeitos gerais só o podiam fazer quanto aos estrangeiros, uma vez que, para os nacionais, apenas emitiam certificados para estes solicitarem os passaportes), procurou reforçar a autentificação dos passaportes, afim de evitar as falsificações, regulamentando a sua obtenção, actualizando deste modo a legislação de 1825 e uniformizando os passaportes que deviam ser impressos na Imprensa Nacional, de acordo, aliás com os modelos que faziam parte do decreto, e em obediência à exigência já estabelecida por decreto de 17 de Março de 1833.

Na sequência da criação dos distritos por carta de lei de 25 de Abril de 1835 e decreto de 18 de Julho do mesmo ano, a concessão de passaportes para o estrangeiro passou a ser dos governadores civis, competindo a estes magistrados, “dar passaportes para fora do Reino pelos portos de mar”.

Pela primeira vez, desde a criação da Junta do Comércio em 1756 (o organismo do Estado com competência para emitir passaportes para os portugueses emigrarem para o Brasil, até 1810), o Estado delegou a emissão de passaportes para o estrangeiro nos agentes da organização administrativa local, descentralizando assim, a sua emissão.

Esta prerrogativa dos governadores civis foi reafirmada pelo Código Administrativo de 31 de Dezembro de 1836, cujas bases eram justamente a carta de lei de 25 de Abril e o decreto de 18 de Julho de 1835, e que definia, no artigo 109, que competia aos administradores gerais (designação dada pelo Setembrismo aos governadores civis) conceder passaportes para fora do Reino pelos portos de mar, a nacionais e estrangeiros, em conformidade com os regulamentos da polícia.

A portaria de 2 de Junho de 1838 veio declarar que os passaportes concedidos a nacionais e estrangeiros, que quisessem sair do Reino, pelos portos de mar ou pela raia seca, nos termos dos artigos 109 e 124 do Código Administrativo, eram expedidos pelas administrações gerais do distrito. Mas, logo a seguir, nova portaria, de 1 de Setembro de 1838, veio alterar a sua situação, remetendo os passaportes concedidos a nacionais e estrangeiros, para o exterior do Reino, pelos portos de mar, aos administradores gerais (governadores civis) e os passaportes a conceder a nacionais e estrangeiros para o exterior do Reino, pela raia seca, aos administradores dos concelhos.

O Código Administrativo de 1842 confirmou esta atribuição dos governadores civis, quanto aos passaportes para fora do Reino, pelos portos de mar, a qual se irá manter intacta daí em diante, a revelar a perenidade e estabilidade de um procedimento que se manteve salvo uma ou outra excepção, já no século XX, nas mãos do mesmo órgão de representação do Governo até aos nossos dias.

2.2. A legislação da emigração (1836-1843)

Importa agora chamar a atenção para a legislação que regulou a emigração entre 1836-1843.

A circular de 10 de Outubro de 1836, na sequência de uma portaria de 14 de Janeiro de 1833, vai alertar que, nas justificações para a concessão de passaportes, devia-se declarar se os indivíduos que os solicitavam estavam ou não sujeitos ao recrutamento do exército, a demonstrar, assim, que, desde os inícios do regime liberal constitucional, continuava a colocar-se a questão de a emigração masculina jovem revestir a modalidade mais utilizada de fuga ao serviço militar.

Com efeito, nenhum jovem português podia sair do Reino sem provar com documento autêntico, quando o recrutamento estava em curso, que se achava isento do serviço militar, disposição regulamentar de polícia já em vigor pelo regimento de concessão de passaportes de 1825 e numerosas portarias do Governo emitidas entre 1836-1843.

O decreto de 17 de Janeiro de 1837, da exportação da urzela, em consonância com a crónica utopia de substituir a emigração para o Brasil pela emigração para África, no seu artigo 8.º, estipulava que todos os oficiais mecânicos que de quaisquer portos portugueses quisessem rumar às províncias africanas e dispusessem de três atestações “que os abonem como homens laboriosos e de bons costumes”, teriam passaporte gratuito para si e as sua famílias, reservando-se o Governo conceder “outros auxílios que forem possíveis para a passagem dos ditos oficiais e seu estabelecimento nas nossas províncias africanas”.

Ainda no mesmo ano, pela circular de 27 de Setembro, o Governo vai chamar novamente a atenção dos administradores gerais para o cumprimento da legislação da polícia quanto à emissão de passaportes. E por portaria de 15 de Julho de 1839 voltar-se-á a insistir na necessidade de se uniformizarem em todo o Reino os passaportes, a fim de evitar a falsificação “e as terríveis consequências que dela resultam contra a tranquilidade pública”.

O decreto de 17 de Março de 1838 destinou-se a garantir a execução do decreto de 15 de Janeiro de 1835, reafirmando a exigência da impressão dos passaportes na Imprensa Nacional, segundo o modelo deste último diploma, da selagem com as respectivas taxas pela Junta de Crédito Público e da sua distribuição pelas administrações gerais dos distritos.

Por portaria de 6 de Novembro de 1838, o Governo, considerando que muitos portugueses emigrantes no Brasil se encontravam “em estado de extrema miséria”, mandou abonar a passagem para Angola a todos aqueles que quisessem instalar-se naquela província de África, devendo o seu governador-geral conceder-lhes terrenos agrícolas e facultar-lhes, no primeiro ano, sementes e utensílios agrícolas.

Em portaria de 25 de Junho de 1839, o Governo alerta as autoridades competentes para não concederem passaporte sem “de um modo indubitável” se verificar a identidade dos requerentes e a legitimidade da sua abonação, prática que manda cumprir por portaria de 20 de Julho do mesmo ano.

No seguimento destas medidas, o Governo, tendo em atenção o aumento do número de emigrantes no Brasil em situação miserável, remete 166 deles, do Rio de Janeiro para Angola, no brigue Valeroso e na corveta Isabel Maria.

Ainda no mesmo ano, por circular de 2 de Setembro, o Governo, considerando que se mantinha “a emigração de um prodigioso número de habitantes das ilhas do arquipélago dos Açores para o Brasil” empregando-se nessa “vergonhosa especulação”, três navios portugueses, dá instruções ao administrador geral do Distrito de Angra do Heroísmo para que proceda com o maior rigor contra os “aliciadores e mais cúmplices na referida emigração”⁶.

O decreto de 22 de Novembro de 1839, para facilitar a execução do decreto de 17 de Março de 1838 e esclarecer aspectos relativos à impressão, distribuição e selos de passaportes, publica um regulamento sobre tal matéria, do qual realçamos os seguintes aspectos:

- a impressão dos passaportes era da responsabilidade da Imprensa Nacional, a qual remetia os mesmos às administrações gerais dos distritos (governos civis);
- os passaportes eram impressos de acordo com o modelo que fazia parte do decreto;
- os passaportes para o estrangeiro, concedido aos portugueses que saíssem por via marítima eram selados com o “selo de verba de 2 000 réis”, pelo pagamento de emolumentos às administrações gerais, pela emissão de cada passaporte pelos portos de mar 1600 réis, o dobro do que pagavam os estrangeiros.

Eram isentos de imposto de selo os passaportes expedidos pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros, os passaportes diplomáticos estrangeiros e os “expressos” que saíssem pelo porto de Lisboa.

A portaria de 15 de Outubro de 1840 vai chamar a atenção para o problema da emissão de passaportes colectivos, prática que vinha já, pelo menos, de finais de Setecentos, mas que era iludida por algumas autoridades. Esta portaria vai declarar abusivo o hábito do administrador geral do distrito do Funchal de obrigar os membros da mesma família, homem, mulher, filhos e criados a levantarem cada um o seu passaporte, quando era suficiente um só para todos. Os membros da mesma família só eram obrigados a passaportes individuais quando, por algum motivo, viviam ou estabeleciam-se “à parte”.

Por portaria de 19 de Agosto de 1842, o Governo, aproveitando os artigos que faziam parte de um projecto de lei apresentado às Cortes em anteriores legislaturas, em resposta às preocupações expressas pelo projecto de lei do visconde de Sá da Bandeira apresentado na Câmara dos Pares três dias antes, vai estabelecer uma série de medidas destinadas a “restringir pelo modo possível o

⁶ *DIÁRIO do Governo*, n.º 210

tráfico de escravatura branca, que sob o plausível nome de emigrados ou passageiros, vai despovoando não somente as ilhas adjacentes mas também o Reino de Portugal no Continente”.

Este diploma, regulamentando pormenorizadamente os passaportes, estabelecendo obrigações gravosas para os capitães dos navios, definindo uma relação mais restrita de passageiros/tonelagem, levantou numerosos protestos, nomeadamente da Associação Comercial do Porto, levando a que o Governo o alterasse, suspendendo os artigos mais contestados, aumentando a relação passageiros/tonelagem, de 24 para 30 e suspendendo a obrigação de fiança de quatro contos de réis para os capitães dos navios, o que veio a acontecer por portaria de 9 de Dezembro de 1842. A portaria de 3 de Agosto de 1843 vai também isentar um barco a vapor que fazia as rotas da Madeira e Brasil de cumprir a portaria de 19 de Agosto de 1842, tendo em consideração o alto preço das passagens, já suficientemente desincentivadoras para os emigrantes.

Por portaria de 7 de Julho de 1843, na sequência do requerimento do visconde de Sá da Bandeira, aprovado na Câmara dos Pares em 28 de Junho do mesmo ano, o Governo solicita aos governadores civis do Reino e ilhas adjacentes:

- quais as causas explicativas da emigração em cada distrito;
- quais as causas que impedem o aproveitamento dos baldios;
- que medidas legislativas são necessárias para se aproveitarem agricolamente esses terrenos,
- qual o modo mais adequado para substituir a mão-de-obra estrangeira utilizada nos trabalhos agrícolas por mão-de-obra portuguesa.

No mesmo dia, mês e ano foi enviada aos governadores civis outra portaria, determinando que não fossem concedidos passaportes aos indivíduos que pudessem estar compreendidos “como sorteados no recrutamento militar que então se procedia⁷.

Legislação portuguesa aplicável à emigração (1825-1843)

Decreto de 25 de Maio de 1825

Regulamento de 30 de Maio de 1830

Circular de 24 de Junho de 1826

Decreto de 23 de Setembro de 1826

Decreto de 16 de Maio de 1832

Portaria de 22 de Dezembro de 1833

Portaria de 14 de Janeiro de 1833

Alvará e portaria de 3 de Agosto de 1833

⁷ Toda a legislação referida neste trabalho, boa parte da qual não referenciada pelos investigadores que se debruçaram sobre a legislação da emigração deste período, foi recolhida a partir do *Diário do Governo* e de colecções de legislação da época.

Decreto de 17 de Março de 1833
Decreto de 15 de Janeiro de 1835
Portaria de 16 de Maio de 1835
Decreto de 18 de Julho de 1835
Decreto de 17 de Junho de 1836
Circular de 10 de Outubro de 1836
Decreto de 17 de Janeiro de 1837
Circular de 27 de Setembro de 1837
Portaria de 2 de Junho de 1838
Decreto de 17 de Março de 1838
Portaria de 1 de Setembro de 1838
Portaria de 6 de Novembro de 1838
Resolução régia de 5 de Dezembro de 1838
Portaria de 15 de Julho de 1839
Portarias de 22 de Junho de 1839
Resolução régia de 28 de Julho de 1839
Portaria de 25 de Junho de 1839
Portaria de 20 de Julho de 1839
Circular de 2 de Setembro de 1839
Circular de 22 de Novembro de 1839
Portaria de 15 de Outubro de 1840
Decreto de 13 de Agosto de 1841
Portaria de 19 de Agosto de 1842
Portaria de 9 de Dezembro de 1842
Portaria de 3 de Fevereiro de 1843

3. O DISCURSO POLÍTICO DA EMIGRAÇÃO (1836-1843)

A emigração portuguesa para o Brasil entre 1836-1843, enquanto problema político, foi já tratada por Fernanda Maia.

Diga-se desde já, que as inquietações políticas com esta emigração, são escassas, uma vez que tal fenómeno, apesar de Alexandre Herculano afirmar que nos anos anteriores a 1838 era “espantosa”, esteve longe de ser preocupante, até meados do século XIX, pelo menos no que diz respeito ao Continente, assumindo números relativamente modestos.

Foi justamente em 1835-1836 que o poder político, após a instauração definitiva do liberalismo em Portugal, dedicou alguma atenção à emigração portuguesa, devido a dois factos que passamos a analisar.

O primeiro tem a ver com a corrente migratória açoriana e madeirense para o continente americano, nomeadamente para o Brasil, mão-de-obra barata que se destinou, afinal, a efectuar o trabalho de escravos, e que o Governo pretendia, senão estancar, pelo menos reduzir.

Entre 1835-1837, várias medidas tomadas pelo Governo vão surgir com tal objectivo.

Assim, por portarias de 16 de Maio e 7 de Outubro de 1835, reforçadas por nova portaria de 17 de Junho de 1836, o Governo, atendendo aos “gravíssimos danos que resultam à agricultura e indústria das ilhas da Madeira e dos Açores de se passarem para a América um grande número de seus habitantes e naturais”, seduzidos por “homens mal intencionados e com fins ambiciosos e interessados”, transportados com “inaudita desumanidade”, para o Brasil e vendidos “nos portos daquele império como se fossem escravos da costa de África” determina:

- que se não conceda passaporte aos mancebos das ilhas que estivessem sujeitos ao recrutamento;
- que os governadores civis visitem os navios de transporte para verem se estão aptos a acolher os passageiros comodamente;
- que o capitão do navio preste fiança idónea pela qual se obrigue a deixar sair livremente os passageiros nos portos de destino e a avisar os agentes consulares portugueses aí residentes para assistirem aos contratos de prestação de serviços dos emigrantes.

O segundo facto tem a ver com a legislação proibitiva do comércio da escravatura que, ao contrário do que tem sido escrito, não se limitou apenas ao decreto de 10 de Dezembro de 1836, de Sá da Bandeira.

Com efeito, por circular de 22 de Outubro de 1835, o Governo, através do duque de Palmela, reconhecendo “em contravenção das leis existentes”, que navios de outras nacionalidades nos portos dos domínios portugueses e navios portugueses em portos estrangeiros continuavam a “ocupar-se no bárbaro e detestável tráfico da escravatura”, já restringido pelos alvarás de 14 de Outubro de 1751 e 7 de Setembro de 1761, e considerando ilícito por alvará de 26 de Janeiro de 1818 “com algumas excepções, as quais já não têm lugar desde que o Brasil deixou de formar parte da Monarquia Portuguesa”, em ordem a assegurar a sua total extinção, autoriza os cônsules de Portugal a tomar as medidas necessárias a fim de os contraventores sofrerem o castigo “que a lei impõe ao seu atroz delito”.

Idêntico texto, sob a forma de portaria de 26 de Outubro do mesmo ano foi enviado por José da Silva Carvalho a todas as repartições do seu Ministério, exigindo uma “escrupulosa vigilância” e a prevenção de “atentados” à legislação de 1818, podendo tomar, quanto ao Brasil as medidas indispensáveis contra o comércio de escravos.

O decreto de 10 de Setembro de 1836, “de exportação e importação de escravos”, que determinou “a inteira e completa abolição do tráfico de escravatura nos domínios portugueses sem excepção”, mas não a escravatura, deve ser visto, assim, como o corolário da política do Estado Português que tinha em consideração os seguintes factores:

- a pressão inglesa no sentido da abolição do tráfico negreiro, baseada na imoralidade de tal prática, denunciada por políticos, sábios e filantropos;
- a valorização das colónias africanas, para as quais devíamos promover a colonização dos europeus.

Sabemos que a lei de 1836 de modo algum impediu, nos anos seguintes, o comércio de escravos. Que Portugal não tinha quaisquer condições para aplicar a lei com rigor. Que a burguesia ligada a este tráfico ignorou praticamente, até meados do século XIX, a legislação proibitiva da mesma. Mas em 1835-1836, o poder político procurou definir uma estratégia de desenvolvimento das colónias africanas, as quais seriam mesmo susceptíveis de concorrerem vantajosamente para o Brasil.

As preocupações do Governo tiveram eco, logicamente, no Parlamento português, como Fernanda Maia já demonstrou.

Em 1836-1837, Passos Manuel e Costa Cabral vão denunciar a sordidez dos contratos que moldavam a emigração dos açorianos, o “tráfico da escravatura dos brancos” quando se preocupava acabar com o “tráfico da escravatura dos negros” – se bem que o deputado Santos Cruz lembrasse que os açorianos emigravam devido ao “feudalismo das ilhas”.

Alexandre Herculano, em Janeiro de 1838, ao jeito de comentário à iniciativa legislativa do Brasil de 11 de Outubro de 1837 – que pretendia dar protecção aos colonos assalariados, demonstrando assim que até então “eram grandes os vexames que a estes se faziam” – vai denunciar a existência de “espantosos abusos”, as “violências da parte dos brasileiros” que se faziam sentir no recrutamento da emigração portuguesa, seduzida por um Brasil comparado a um novo “*El Dorado*”, e nas condições de vida que lhe eram proporcionados no Brasil, mas recusa a retórica política de que “se está fazendo comércio de escravatura branca”. Com os Açores como cenário, defendendo que a emigração portuguesa para o Brasil “tem sido espantosa”, Herculano vai defender a utopia da colonização interna dos nossos “imensos baldios” em oposição à emigração para o Brasil – tese que irá perseguir toda a literatura oitocentista portuguesa –, mas também alerta, numa posição que irá manter coerentemente até à sua morte, que de nada vale procurar travar a saída dos portugueses, com o argumento de se arriscarem “a ser miseráveis” na emigração se estes apenas virem “na sua Pátria um prospecto de miséria”, já que lá sempre restava a esperança de “ser felizes” quando cá, tinham a certeza de nunca o ser.

Apesar das palavras avisadas de Alexandre Herculano, o estereótipo da “escravatura branca” vai fazer doutrina no Parlamento. Almeida Garrett, em 1839, então deputado pelos Açores, vai denunciar novamente o “comércio de escravatura branca”, alerta reforçado, em 1810, por Sá Nogueira, que fala da escravatura de cidadãos portugueses” no Brasil, um e outro no contexto da nomeação de uma comissão parlamentar destinada a propor medidas tendentes a extinguir ou pelo menos moderar a emigração portuguesa para o Brasil e de cujo labor, como aconteceu com muitas outras comissões parlamentares, nada resultou!...

O visconde de Sá da Bandeira, na Câmara dos Pares, na sessão de 16 de Agosto de 1842, apresentou um projecto de lei para pôr termo “à emigração e tráfico vergonhoso que com escândalo das leis e da moral se estava fazendo no Reino e províncias insulares”.

Costa Cabral, três dias depois, sendo ministro do Reino, em portaria de 19 de Agosto de 1842, tendo em mente o projecto de Sá da Bandeira, vai procurar dificultar a “escravatura branca” a que, segundo ele, se reduzia a emigração portuguesa para o Brasil. Mas os protestos levantados contra a mesma, nomeadamente pela Associação Comercial do Porto, levaram a que, ainda no mesmo ano, por portaria de 9 de Dezembro, as restrições e exigências mais penalizadoras fossem anuladas.

Refira-se ainda que a retórica política, durante o período considerado, levantou a hipótese de desviar a nível externo, a emigração brasileira para Angola, como aconteceu com as iniciativas legislativas de Sá da Bandeira de 1839 e 1842 e com a proposta de lei do deputado do Algarve, Silva Lopes, em 1842; e a nível interno explorando a sugestão de Herculano, de colonizar o Alentejo com os potenciais emigrantes para o Brasil, a fim de acabar com o “tráfico de escravatura branca”.

No primeiro caso, a experiência de Moçâmedes redundou num fracasso e no segundo caso, como se sabe, nunca se concretizou, continuando, porventura, na memória da classe política a desastrosa experiência da colonização do Alentejo por famílias vindas dos Açores em finais do século XVIII.

Aliás, em 1843, um triste episódio da emigração açoriana para o Brasil, vai desencadear uma nova iniciativa legislativa que mais uma vez redundou em insucesso.

Numa carta de Pernambuco, subscrita por Manuel José Coelho de Freitas, datada de 15 de Dezembro de 1842, dirigida ao governador civil do distrito de Angra do Heroísmo, mas só publicada no *Diário do Governo* em 15 de Abril de 1843, dava conta de dois navios entretanto chegados ao Recife, provenientes do Açores, carregados de emigrantes, os quais teriam sido vendidos “como aí se vende o gado, e aqui os escravos”, dando até os exemplos de cinco portugueses comprados por um senhor de engenho a 160 000 réis cada homem e de moços vendidos a 200 000 réis “para satisfazerem os apetites brutais e lascivos dos seus infames compadres”, tendo sido posta à venda uma moça virgem por 300 000 réis, que acabou por não ser vendida uma vez que não houve comprador para ela. Criticava ainda o cônsul por só pensar em emolumentos e nada ver.

Na sessão da Câmara dos Pares de 26 de Abril de 1843, fazendo eco da carta publicada no *Diário*, o conde do Lavradio invectivou o ministro dos Negócios Estrangeiros para dar explicações “a respeito do tráfico de *escravos brancos*”, que aumentava todos os dias e que se estava fazendo nas ilhas, especialmente nos Açores.

Daqui a pouco – continuou – “as nossas mulheres, os nossos filhos, mesmo no continente do Reino, são levados como escravos, para servir os brasileiros.”

O ministro, em resposta, observa não entender muito bem a expressão

escravos brancos; denuncia o exagero que havia na carta publicada; e esclarece que o Governo já tomara “certas disposições preventivas acerca da emigração dos Açores”. Contudo, entendia que a “emigração era inevitável”, nomeadamente no Minho, onde muitos dos seus habitantes tinham parentes no Brasil, mandando para lá os filhos que não destinavam à lavoura, e por consequência, travar a emigração dessa província era “um mal”.

As medidas para atenuar a emigração deveriam ser “indirectas” por ser as que davam melhor resultado – conclui o membro do Governo.

Lavradio replica que o que estava em causa não era a emigração mas o “tráfico de escravatura” que existia nas ilhas. O visconde Sá interveio no mesmo sentido. Mas Ornelas defendeu a saída dos varões da Madeira, ilha com mais de 120 000 habitantes, muitos dos quais não tendo do que viver, ou emigravam ou tornavam-se salteadores. Seria uma “tirania” na sua terra, impedir a saída das pessoas.

O conde de Linhares sugeriu que os que pretendiam emigrar fossem orientados para o Alentejo, mas o ministro lembrou que por tal era preciso que os colonos quisessem ir e encontrar os meios de financiamento para os transportar para lá. Mas não se opunha, contudo, a qualquer medida que viesse a ser tomada pelas Cortes para remediar tal situação.

A Comissão do Ultramar da Câmara dos Pares, de que o visconde Sá da Bandeira era relator, na sessão de 22 de Junho de 1843, vai apresentar um projecto de lei, baseado no parecer desenvolvido em 1838 por uma comissão especial das Cortes Constituintes, introduzindo-lhe as modificações que achava necessárias – uma vez que, nos anos anteriores, tinham saído da Madeira “muitos milhares de camponeses para um país mortífero”, embarcando os emigrantes sem passaporte e sem que as autoridades locais tentassem impedi-los; e assente ainda num acto do parlamento britânico, de Setembro de 1842, que melhorou muito a legislação inglesa sobre a emigração.

A comissão entendia que o Governo devia garantir o transporte gratuito aos madeirenses e açorianos para Portugal, onde podiam trabalhar nas vinhas do Alto Douro e cidades de Lisboa e Porto e também para as províncias de África.

O projecto de lei era extenso, restritivo da saída dos jovens sujeitos a recrutamento militar, exigente quanto às condições a que os navios deviam obedecer para o transporte de passageiros, quanto aos contratos de serviços, quanto às obrigações dos cônsules e quanto aos capitães dos navios, que eram obrigados a prestar uma fiança elevada antes de saírem dos portos nacionais. Referia ainda o modo como a lei seria executada nas províncias ultramarinas e era acompanhado dos modelos a preencher quanto aos capitães dos navios, à relação nominal de passageiros, formas de contrato dos mesmos e declarações dos cônsules a eles referentes.

Esta iniciativa legislativa começou a ser discutida na sessão de 22 de Novembro de 1843, com a presença do ministro do Reino, esclarecendo o visconde de Sá da Bandeira que a mesma sessão não se destinava a impedir a emigração, mas a dar “uma espécie de garantia aos indivíduos que emigram, prin-

principalmente das ilhas” para colónias britânicas e para o Brasil, onde os vendiam como escravos, trabalhando nas roças e nos engenhos como os negros.

Na sessão seguinte, de 24 de Novembro de 1843, o visconde de Laborim, porém, quando ainda se discutia o artigo 2.º do projecto de lei, propôs o seu adiamento por tempo indefinido. O projecto – continuou – era contrário à Carta Constitucional e ocupar-se dele era “legislar para a lua”.

Sá da Bandeira replicou, lembrando que as mulheres dos Açores eram *vendidas para se prostituírem* e que a humanidade pedia que se tomassem medidas.

Porém, o marquês de Ponte de Lima corroborou a tese de Laborim de que o projecto era anticonstitucional, que a emigração em vez de ser uma doença era um remédio, e que “moléstia seria impedir os homens que vão ganhar a sua vida”. O vice-presidente da Câmara dos Pares, conde de Vila Real, que presidia à sessão, pronunciou-se também pelo adiamento o qual foi imediatamente aprovado, assim terminando definitivamente as iniciativas legislativas que Sá da Bandeira apresentara às Cortes desde 1837.

Hipóteses condenadas ao fracasso, como Costa Cabral virá a reconhecer em Janeiro de 1843, ao assumir na Câmara dos Deputados que toda a legislação e regulamentação do fenómeno migratório produzida pelo Estado liberal revelara-se impotente para evitar a saída dos portugueses, insistindo na necessidade de endurecer a legislação quanto a essa matéria.

Não iludamos a questão. A preocupação do Governo era meramente formal, manifestando-se apenas na sequência de casos escandalosos que, por vezes, eram publicitados ou de iniciativas parlamentares a que se convinha dar alguma justificação.

Na verdade, nem o Governo nem a sociedade portuguesa estavam interessados em travar a emigração ou reorientá-la para as colónias africanas.

O Estado liberal, após 1834, até meados do século XIX, revelou uma incapacidade total para resolver a agitação sociopolítica que recorrentemente degenerou em guerras civis, os graves problemas económicos com que Portugal se debatia e a crise financeira, para a qual os sucessivos Governos não encontravam solução, de tal modo que as receitas estavam longe de cobrir as despesas, o tempo não mais deixou de agravar.

Não tinha, pois, quaisquer condições económicas para traduzir, na prática, a utopia parlamentar de canalizar os fluxos migratórios das Ilhas Adjacentes para o Alto Douro, Alentejo ou para África – soluções aliás, que nunca vingaram.

Por outro lado, a sociedade portuguesa também não estava interessada em dificultar a emigração. Nos Açores e na Madeira não havia trabalho para a sua população activa, funcionando deste modo, como válvula de escape da pressão social, a ampla emigração que se fazia sentir, atenuando a conflitualidade num espaço caracterizado por uma economia bloqueada e uma sociedade profundamente fechada, hierarquizada e desigual, tipicamente de Antigo Regime.

No Norte de Portugal também ninguém desejava bloquear a emigração para o Brasil, como demonstra a representação da Associação Comercial do Porto, em 1842, publicada por Jorge Alves. No Norte litoral, com profundas ligações

ao Brasil, não existia, uma só família sem parentes no Brasil, uma freguesia que não beneficiasse das remessas em dinheiro dos portugueses aí radicados, uma légua de território sem uma casa de um *brasileiro* que angariara fortuna naquele País e regressara a Portugal.

Por outro lado, a navegação do Porto era alimentada basicamente pela partida e regresso de emigrantes, não chegando um navio vindo do Brasil que não trouxesse brasileiros e instruções dos portugueses que aí se encontravam, para embarcarem, com destino àquele País, novos emigrantes, amigos seus e parentes.

Finalmente, a praça do Porto, na qual se encontravam numerosos negociantes brasileiros – que em 1838, atingiam o número de 163 –, era alimentada pelo dinheiro vindo do Brasil.

Impedir a emigração para o Brasil – concluía a representação que estamos a seguir – era aumentar a indigência e a mendicidade no Norte de Portugal⁸.

4. NAS ORIGENS DA AGÊNCIA ABREU (1840)

A Agência Abreu, a mais antiga agência de viagens de Portugal e uma das mais antigas do Mundo, uma vez que as suas origens remontam a 1840, foi fundada por iniciativa de Bernardo Luís Vieira de Abreu, um *brasileiro*, isto é, um português de torna-viagem.

Quem era Bernardo Luís Vieira de Abreu, fundador da Agência com o seu nome?

Não é fácil responder a esta questão, uma vez que, quando iniciamos esta investigação nada tinha sido escrito sobre ele, ou sobre as origens desta agência, e a própria família desconhecia tudo quanto diz respeito à sua vida.

Bernardo Luís Vieira de Abreu era natural da freguesia de São Salvador de Rossas, concelho de Vieira do Minho. Nasceu no dia 27 de Fevereiro de 1801, filho de José Luís Gonçalves Vieira e de Teresa de Abreu, neto paterno de Manuel Luís e Felicidade Vieira do mesmo lugar e materno de Bernardo José de Abreu e sua mulher Antónia Vieira do lugar de Celeiro, todos da mesma freguesia.

Sabemos que muito jovem emigrou para o Brasil, mais concretamente para a Baía, por volta da segunda década de Oitocentos, uma vez que, segundo a tradição, teria 18 anos quando saiu de Portugal. Contudo, ainda não nos foi possível apurar quando é que solicitou passaporte ou quando embarcou, apesar da investigação já feita em Portugal e na Baía.

Nesta cidade, terá trabalhado no comércio, ou com algum seu familiar que aí já se encontrava ou em casa comercial de alguém que fosse das relações de seus pais.

⁸ As fontes relativas a esta parte do nosso trabalho foram recolhidas a partir dos *Diários do Governo*, *Diários da Câmara dos Deputados*, *Diários da Câmara dos Pares do Reino e dos Diários das Cortes Gerais da Nação Portuguesa*, de 1837-1838. Há que referir ainda, os trabalhos da professora doutora Fernanda Paula Maia (MAIA, 2002; 2007), que já tratou desta problemática.

No Brasil permaneceu durante longos anos, amealhando o dinheiro indispensável para se vir a instalar por conta própria. Aí se manteve após a independência da antiga colónia portuguesa em 1822, dedicando-se à actividade comercial que, tudo leva a crer, se desenvolvia em estreita ligação com Portugal.

No atribulado processo que se seguiu à independência do Brasil, os negociantes portugueses, aqueles que mais ligados se encontravam ao comércio com Portugal, acabaram por ser objecto de fortes e contínuas manifestações de hostilidade e violência, que extravasou, não raras vezes, em incidentes e levantamentos populares que levaram à sua perseguição e assassínio. Assim aconteceu no Pará (1835-1839), no Maranhão com a Balaiada (1838-1839), em Pernambuco, etc.

Na Baía, onde Bernardo Vieira de Abreu se encontrava, abalada após a independência por uma forte instabilidade sociopolítica, eclodiu em Novembro de 1837, um novo surto de violência, com a *Sabinada*, que se arrogava à independência da região, e que levou ao êxodo de milhares de pessoas da cidade.

Apesar das proclamações dos revoltosos, declarando que as pessoas e os bens seriam respeitados e protegidos, tal “não bastou para tranquilizar os ânimos dos habitantes portugueses que na Baía são numerosos e que fornecem o grosso dos negociantes e lojistas daquela cidade... Todos eles trataram imediatamente de fechar as suas lojas, e de se embarcarem. Temiam-se novos motins e o envolvimento dos ‘escravos pretos’ nos mesmos, o que traria as mais desastrosas consequências⁹”.

Muito provavelmente, Bernardo Luís Vieira de Abreu foi um dos que embarcaram de regresso a Portugal, arrastado pela onda de pânico que varreu a cidade e sobretudo, a comunidade portuguesa. Com efeito, pela primeira vez, no *Directorio civil, politico e commercial da antiga, muito nobre, sempre leal e invicta cidade do Porto e Villa Nova de Gaya*, editado em 1838, Bernardo Luís Vieira de Abreu surge-nos como um dos “negociantes” nacionais da praça do Porto, a residir na Rua das Hortas, n.º 182, rua do centro da cidade, na qual viviam e exerciam a sua actividade muitos outros negociantes portuenses e até, um ou outro dos negociantes brasileiros a viver no Porto.

Importa assim saber o que entendemos por “negociante” do Porto em 1838-1840 e ainda, de que forma é que Bernardo de Abreu nos aparece registado com tal designação na Praça do Porto.

Negociante – esclarece José Ferreira Borges no *Código Comercial Português*, de 1833 – era sinónimo de comerciante. Mas – acrescenta –, em sentido restrito designava o indivíduo “que professa comércio externo”, ou seja, era um “comissário mercantil”. Ora, o Código Comercial esclarece que só podia ser comissário mercantil, uma sociedade com firma, ou um comerciante, neste caso, uma pessoa habilitada para contratar, inscrita na matrícula do comércio e que fazia da “mercancia” profissão habitual.

Toda a pessoa solteira, maior de 18 anos, podia exercer a actividade comer-

⁹ *DIÁRIO do Governo*, n.º 8, de 9 de Janeiro de 1838.

cial desde que fosse emancipada, dispusesse de pecúlio próprio e estivesse habilitada para administrar os seus bens de acordo com a lei.

Na designação de comerciante, genericamente compreendiam-se os banqueiros, seguradores, negociantes de comissão ou comissários, ou que se empregavam em especulações no estrangeiro, mercadores de grosso e a retalho e os fabricantes ou empresários de fábricas.

Os negociantes e mercadores que tinham a qualidade de comerciantes segundo a lei, estavam sujeitos à jurisdição, regulamentos e legislação comercial.

Os comerciantes, capitães e mestres de navios, corretores e mais pessoas empregadas no comércio, de uma determinada cidade, constituíam uma praça de comércio ou bolsa.

Assim, Bernardo Vieira de Abreu, enquanto negociante da Praça do Porto, podia dedicar-se aos mais variados negócios, quer no mercado interno, quer no estrangeiro. Sabemos que, aproveitando o profundo conhecimento que tinha da actividade económica da Baía, passou a dedicar-se ao comércio com essa cidade brasileira e provavelmente com o Rio de Janeiro.

Como é que Bernardo de Abreu nos aparece inscrito como negociante da Praça do Porto?

Em observância do artigo 1045 do *Código Comercial*, de forma a proceder-se à eleição dos juízes jurados comerciais (12) e seus substitutos (6), o juiz presidente do Tribunal de Comércio de Primeira Instância do Porto, em 5 de Agosto de 1834, publicou a lista nominal de todos os comerciantes, matriculados e não matriculados da Praça do Porto, em número de 510.

Com efeito, os comerciantes da praça do Porto “afim de os seus actos e obrigações activas e passivas serem regulados e protegidos pela lei comercial e poderem gozar dos benefícios e prerrogativas que aquelas lhes concede” tinham de se inscrever na matrícula no referido tribunal que fora instalado na cidade a 2 de Agosto de 1834.

A matrícula fazia-se apresentando o candidato uma petição na qual constasse:

- nome e sobrenome; no caso de uma sociedade, os nomes e sobrenomes dos indivíduos que a compunham e a firma adoptada;
- designação da qualidade do tráfico ou negócio;
- lugar ou domicílio do estabelecimento ou escritório;
- nome do feitor ou empregado que dirigia o estabelecimento.

A inscrição na matrícula seria ordenada pelo Tribunal de Comércio, sem emolumentos “achando por informação sumária que o suplicante goza do crédito, probidade e ciência que caracterizam um comerciante da sua classe”. O Tribunal faria publicar o seu nome na lista dos matriculados na Praça do Porto, a qual era remetida ao “supremo magistrado de comércio”, isto é, ao presidente do Tribunal Superior de Comércio, e por este comunicada a todos os mais tribunais comerciais do Reino.

Ao registo público do Tribunal de Comércio do Porto pertenciam:

- as escrituras ou cartas de dote celebradas com negociantes;
- as escrituras de companhias, sociedades e parcerias comerciais;
- as autorizações, promoções ou poderes dados aos responsáveis pela direcção e administração dos negócios dos comerciantes;
- as escrituras ou escritos de comerciantes ou com comerciantes de hipotecas, incluindo as “letras de risco” quando o empréstimo tivesse lugar para se equiparem os navios antes de seguirem viagem.

Bernardo de Abreu não nos surge em 1838 como negociante matriculado, mas sim como comerciante registado no Tribunal do Comércio do Porto, assim se explicando que os almanaques da época reproduzissem os negociantes da Praça do Porto, cujo nome, aliás, constava das listas que anualmente aquele tribunal mandava imprimir. É, pois, um comerciante da Praça do Porto que desenvolve os seus negócios com o Brasil.

Não sabemos qual a natureza de tais negócios, mas sabemos que Bernardo de Abreu manteve estreitas ligações com o Brasil, aparecendo como abonador de emigrantes para a concessão de passaportes, tratando da documentação relativa aos passaportes; como vendedor dos bilhetes de passagem para o Brasil; e provavelmente desenvolvendo outras actividades comerciais.

Nessa actividade irá continuar até 1878, ano em que morre no Porto, envolvendo pelo menos três dos seus filhos, afim de desenvolver os seus negócios além Atlântico. Com efeito, em 1858, seu filho Domingos Luís Vieira de Abreu embarca para a Baía, onde morre um ano mais tarde. Temos notícia em 1862, de um dos seus filhos, José Luís Pinto de Abreu, negociante e representante dos negócios de Bernardo de Abreu no Rio de Janeiro. E ainda, de outro seu filho, António Luís Vieira de Abreu, que morre no Porto com 44 anos, em 1873, e que tinha sido negociante no Império do Brasil.

Bernardo de Abreu irá morrer em 1878, no Porto, dispoindo já de uma considerável fortuna uma vez que, como reza o seu testamento, efectuado em 1875, não tinha quaisquer dívidas, era proprietário das instalações em que se encontrava a sua casa comercial – ainda não designada como agência de viagens – e possuía ainda 16 contos de réis em inscrições do tesouro.

Irá suceder-lhe nos seus negócios, ou seja, na Casa Abreu, Daniel Luís Vieira de Abreu, nascido em 1842, que irá dar um novo impulso à Agência Abreu, a qual vai crescer e expandir-se justamente com o desenvolvimento que a emigração portuguesa para o Brasil regista a partir de 1880¹⁰.

¹⁰ Para a biografia da Abreu, foram desenvolvidas investigações no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, no Arquivo Histórico Ultramarino, no Arquivo Distrital do Porto, no Arquivo Distrital de Braga, no Arquivo Histórico da Cidade do Porto, Casa do Infante, na Biblioteca Pública Municipal do Porto, no Arquivo do Tribunal do Comércio do Porto (Palácio da Justiça) e no Arquivo da Conservatória do Registo Comercial do Porto.

CONCLUSÃO

A Agência Abreu encontra-se indissolúvelmente ligada à emigração portuguesa para o Brasil. Sabemos já, ainda que de modo superficial, a importância que o *brasileiro*, ou seja, o português regressado do Brasil, teve na economia do Norte de Portugal na segunda metade do século XIX.

Nesta época, numerosas empresas tiveram a sua origem nas remessas provenientes do Brasil. Sabemos também que não é possível explicar a origem da Banca portuense e do Norte de Portugal oitocentista, sem recorrermos às remessas dos emigrantes e ao capital dos *brasileiros*. E estamos convencidos que, quanto mais se desenvolver a investigação sobre o tecido empresarial do Norte de Portugal no passado, mais iremos detectar a presença de capitais vindos do outro lado do Atlântico, e de que a Agência Abreu constitui um exemplo paradigmático.

BIBLIOGRAFIA

- MAIA, Fernanda Paula Sousa, 2002 – *O Discurso Parlamentar Português e as Relações Portugal-Brasil*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- MAIA, Fernanda Paula Sousa, 2007 – “A Emigração para o Brasil no Discurso Parlamentar Oitocentista”, in SOUSA, Fernando de; MARTINS, Ismênia Lima (coord) – *A Emigração Portuguesa para o Brasil*. Porto: CEPESE; Edições Afrontamento, p. 51-68.
- OCEANOS, 2000 – Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses, n.º 44.
- REIS, João José, 1991 – *A morte é uma festa – ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras.