AGENTI, SUBAGENTI, ENGAJADORES E GANCHOS. O RECRUTAMENTO DE EMIGRANTES NA EUROPA MEDITERRÂNEA

PAULO CÉSAR GONÇALVES

INTRODUÇÃO

Ao final do Oitocentos, o negócio da emigração alcançou grandes proporções na Europa mediterrânea – Itália, Portugal e Espanha. Países assolados por graves crises econômicas, suas populações encontraram na emigração para a América a esperança de melhores dias. O grande fluxo, no entanto, apresentou especificidades em cada nação. Uma das principais diferenças residiu em seus reflexos econômicos sobre os executores do transporte. Na Itália, apesar da concorrência estrangeira, as companhias de navegação autóctones conseguiram realizar parte significativa desse tráfico, fator fundamental para seu desenvolvimento. Em Portugal e Espanha, também reservatórios de emigrantes, o transporte foi efetuado quase na sua totalidade por companhias inglesas, alemãs e italianas.

A forma de recrutamento dos emigrantes, porém, era semelhante nos três países. A estratégia de sucesso exigia que seus executores – denominados na Itália de *agenti* e *subagenti*, em Portugal, de engajadores, e na Espanha, de ganchos [1] – fossem indivíduos conhecedores das populações e das realidades locais. Dessa forma, a aliança desses intermediários com as companhias de navegação pode ser caracterizada como simbiótica: estas dependiam dos serviços dos recrutadores, que, ávidos pelas comissões oferecidas, tornaram-se seus representantes.

1 DORE, 1956; LEITE, 1996; GONZÁLEZ, 2002.

ITÁLIA: *AGENTI E SUBAGENTI*

Na península italiana, os *agenti* e *subagenti* foram de longe as figuras mais polêmicas relacionadas à emigração, dividindo opiniões na sociedade. Muitos os acusavam de serem os principais incentivadores do êxodo em massa; outros os defendiam, considerando sua atuação fundamental dentro do processo migratório ao incentivar a concorrência entre as companhias de navegação. Não se pode negar, porém, que ambos se constituíram em um dos elos da corrente que unia a mais remota vila camponesa italiana ao mercado mundial de trabalho.

Em um primeiro momento, os cônsules das repúblicas americanas cumpriram a função de promover a emigração. Não demorou muito para esses funcionários de governos estrangeiros serem substituídos por elementos locais, ligados a interesses que rapidamente e espontaneamente formaram-se em torno do processo migratório.

O exame da política de emigração italiana entre a Circular Lanza de 18 de junho de 1873 e a lei de 1901 demonstra que um dos objetivos primordiais era a luta contra os chamados agentes de emigração [2].

Martellini fornece descrição esclarecedora sobre esses indivíduos que povoavam os campos italianos já nos anos de 1870. As agências de emigração eram empresas privadas, nascidas nas cidades costeiras, sede dos portos de embarque para a América. No início, as mais importantes eram as genovesas Colajanni, Laurens, Goudrand, Rocco Piaggio e Raggio, ramificadas em todo Centro-Norte da Itália; no Sul, as napolitanas Ciamberini, Sacco e Ferrola [3].

Em resposta à grande procura por emigrantes do outro lado do Atlântico, essas agências dotaram-se de representantes por todo interior da península, ampliando sua capacidade na operação do recrutamento. Enquanto aos *agenti* competia a tarefa de contratar o preço de cada emigrante com as companhias de navegação e de endereçá-los ao navio de maior oferta, aos *subagenti* cabia agir no mercado, *in loco* – eram eles que deveriam difundir a febre migratória nas áreas que ainda se encontravam imunes.

Na busca por benefícios financeiros, formou-se uma rede de intermediários – profundos conhecedores dos lugares e das gentes – entre o emigrante e as companhias de navegação que cresceu proporcionalmente ao aumento do fenômeno migratório. Além do recrutamento, os *agenti* e *subagenti* ofereciam a

2 GONÇALVES: 2012.

3 MARTELLINI, 2001: 295, 297.

assistência tão necessária à massa rural semianalfabeta, sempre órfã de qualquer auxílio estatal. Incumbiam-se das etapas para obtenção do passaporte, do *nulla osta* militar, cuidavam da viagem ao porto de embarque, e ainda escreviam e liam cartas vindas e enviadas ao exterior[4].

Sem figura jurídica definida, os *agenti* e *subagenti* de emigração eram considerados como intermediários ou mediadores e estavam sujeitos às punições como qualquer outro negociante. A autoridade de segurança pública responsabilizava-se pela vigilância desse tipo de operação. A partir de 30 de dezembro de 1888[5], no entanto, a lei de emigração exigiu o registro para que os *agenti* e *subagenti* pudessem trabalhar[6]. Os primeiros deveriam obter a patente no Ministério do Interior, mediante caução de três a cinco mil liras, enquanto os segundos, além de serem obrigatoriamente nomeados pelos agentes, necessitavam de licença fornecida pelo representante do governo de cada província, onde estariam restritos a atuar.

Pouco mais de um mês após a promulgação da lei de 1888, a Navigazione Generale Italiana enviava circular aos *agenti* explicitando quais os procedimentos a serem adotados para que eles – e também os *subagenti* – permanecessem trabalhando sem infringir a nova legislação.

> Circulare del 5 febbario 1889, n. 120
> Ai signori Agenti
> Il rialsciare biglietti d'imbarco ad emigranti è, dalla nouva legge 30 dicembre 1888, n. 5866, considerato come un'operazione di emigrazione, e implica come necessaria la qualità di agente d'emigrazione o quella di subagente.
> Questa società ha già in piena regola acquistato e fatto constare la prima, ottenendo la patente di agente di emigrazione; sicchè i suoi agenti commerciali non potrebbero seguitare ad esercitare le loro atribución rispeto algi emigranti, senza ottenere na licenza di subagente nei modi indicati con precisione dalla legge.
> Per ottenere la licenza di subagente è necessario rimettiate inmediatamente alla Sede stessa i documenti che seguono: certificato

4 SORI, 1979: 304.

5 Dore observa que a lei impôs aos executores desse tipo de intermediação os nomes de *agente* e *subagente* de emigração. DORE, 1956: 10.

6 Ao instituir a obrigatoriedade do registro, a lei permitiu a estatística desses mediadores. Antes, era muito difícil estabelecer ideia precisa sobre sua quantidade.

> di nascita – certificato di nazionalità – fedina penale – certificato di buona condotta – certificato di domicilio nel regno dal quale resulti anche che non siete nè ministro di culti, nè funzionario dello Stato, nè impeigato in amministrazioni pubbliche locali – certificato di cui risulti il pieno godimento dei diritti civili – certificato da cui risulti che non siete sottopostoa speciale sorveglianza di pubblica sicurezza. Ci giova farvi notare che, appunto per ottenere al concetto della legge, anche i prezzi che verranno stabiliti per i passaggi non potranno più comprendere le provvigioni che in passato si accordavano agli uffici corrispondenti per rilascio dei biglietti ai emigranti, di guisa che le medesime si dovettero ridurre a più mite misura, perchè andranno a tutto carico della società [7].

A lei impunha duas dificuldades aos mediadores: a incompatibilidade da intermediação com funções públicas – ministro de culto, funcionário do Estado e empregado da administração pública – e a renúncia ao anonimato, o que colocava em risco o decoro social daqueles que secretamente desenvolviam as atividades de *subagenti* [8].

Malnate observou que a lei de 1888, para não prejudicar os negócios da marinha mercantil, permitiu plena liberdade às companhias de navegação interessadas no transporte de emigrantes de fazer propaganda e arrolamento em massa, e se ocupou exclusivamente, através de medidas de polícia, dos *agenti* e *subagenti* que forneciam emigrantes às mesmas [9]. A legislação surgia, em parte, como resposta à opinião pública que condenava a ação desses intermediários, especialmente em relação ao recrutamento massivo destinado à emigração gratuita para a América do Sul.

Histórias de maus tratos na Itália e nos países de destino, exploração, mortes durante as viagens, tudo era valorizado ainda mais pelos opositores da ação dos *agenti* e *subagenti*, servindo para cristalizar sua imagem como "una razza nuova di negreri, poco dissimile dall'antica per avidità e mancanza di scrupoli (senza avere di quella il coraggio, perchè protetta ed incoraggiata da governanti altrettanto avidi od incoscienti)" [10].

7 BNCF – Navigazione Generale Italiana. *Raccolta delle circolari e delle disposizioni in vigore dal 30 giugno 1895*. Roma: Tip. dell'Unione Cooperativa Editrice, 1895, p. 43-44.

8 DORE, 1956: 16.

9 MALNATE, 1911: 4-5.

10 A. Franzoni. "L'Italia e il Brasile". *Rivista di Italia*, 1908. *Apud* TRENTO, 1988: 29.

Mas afinal, que pessoas eram essas a percorrer os campos, os vilarejos e as pequenas cidades, de casebre em casebre, engajando emigrantes para serem enviados aos agentes em Gênova e Nápoles, onde embarcariam para atravessar o Atlântico na chamada "via dell'America"?

Ercole Sori apresenta alguns números dessa rede de intermediários na primeira metade dos anos de 1890: 463 *subagenti* em Cosenza, 361 em Potenza, 359 em Salerno, 266 em Campobasso, 200 em Caserta, 190 em Chieti, 130 em Turim, 161 em Alessandria e 50 em Bérgamo. Uma florescente indústria do subdesenvolvimento, na qual se movimentavam pessoas sem profissão, operários, donas-de-casa, carteiros, donos de albergues, cafés e tratorias, chefes de estação ferroviária, advogados, professores, farmacêuticos, párocos, escrivães, cobradores e diretores de bancos populares [11].

Em artigo específico, a lei de 1888 fornece parte da resposta ao listar aqueles que estariam proibidos de exercer a função de *agenti* ou *subagenti*: prefeitos, padres e funcionários públicos. Ou seja, pessoas que se aproveitavam de suas funções perante a população, para exercer, através das facilidades inerentes ao cargo e da confiança nelas depositadas, atividades de remuneração compensadora: o recrutamento e a mediação.

A pesquisa enviada aos representantes das províncias pelo Ministério do Interior em 1870, e as informações anexadas a algumas das estatísticas anuais da emigração italiana para o exterior, a partir de 1876, já sob a responsabilidade da *Direzione Generale della Statistica*, vinculada ao Ministério da Agricultura Indústria e Comércio, é reveladora das dificuldades em lançar alguma luz sobre os *subagenti*.

As respostas às indagações foram vagas e, ao invés de confirmarem a presença de "especuladores" que excitavam à emigração em diversas cidades, tanto meridionais (Lece, Potenza, Salerno) quanto setentrionais (Verona, Padova, Vicenza, Cremona, Bérgamo, Macerata), nada informavam sobre quem eram essas pessoas, nem como agiam. Segundo Dore, os prefeitos, aos quais se requeriam dados sobre as agências, estavam frequentemente comprometidos com a intermediação da emigração, daí a lentidão e imprecisão das manifestações aos primeiros questionamentos [12].

Com quesitos sobre a emigração renovados e mais detalhados, as estatísticas da emigração dos anos de 1884, 1885 e 1888, realizadas sob a supervisão de Luigi Bodio, permitiram relativo avanço na questão dos *agenti* e *subagenti*. A Ligúria informou a existência de 23 agências em 1884 e 1885 e 40 em 1888. Elas penetravam nos vilarejos da Itália setentrional e central através da propaganda de opúsculos e

11 SORI, 1979: 307.

12 DORE, 1956; DORE, 1964.

manifestos e pela obra de seus encarregados, que se conduziam às feiras (Piemonte, Ligúria) ou visitavam periodicamente as províncias arrolando homens.

Quanto ao *Mezzogiorno*, as evasivas continuavam. Já não era mais possível negar a existência das agências, mas o anonimato dos *subagenti*, sua condição social e as somas percebidas, ainda continuavam nas sombras. Na Basilicata e na Calábria fazia-se notícia de alguma carta enviada de agências a "pessoas locais influentes" oferecendo-lhes 20 liras por emigrante recrutado. Para Dore, essa afirmação, mesmo que pouco precisa, é indicação valiosa do modo como a pequena burguesia atirou-se à intermediação da emigração [13].

Formaram-se, portanto, dois grupos interessados nos ganhos do tráfico de emigrantes – na Itália setentrional, as companhias de navegação, e na meridional, os intermediários da emigração – cindidos geograficamente, mas interdependentes, pelo menos até que a concorrência pelo emigrante não impingisse definitivamente um contra o outro, em embate que ocuparia todo o final do Oitocentos e culminaria nas discussões para a elaboração da legislação sobre emigração que abriria o século XX.

A nova lei de emigração de 1901, associada à consolidação da experiência migratória, representou mudança importante na forma de agir dos intermediários. Diante da impossibilidade de solucionar as controvérsias entre as companhias de navegação e os intermediários, o Parlamento resolveu conceder às primeiras a liberdade de organizar o recrutamento dos emigrantes, subordinando os *agenti* e *subagenti* aos seus interesses. As duas figuras jurídicas, criadas pela antiga lei de 1888, foram abolidas e substituídas pela de representante de vetor, diretamente ligado às companhias autorizadas, pela nova lei, a realizar o transporte de emigrantes.

Tal fato, porém, não ocorreu sem protestos, principalmente vindos do *Mezzogiorno*, o que não impediu a efetiva aplicação da legislação. A partir desse momento, os antigos *agenti*, agora representantes de vetor, viram-se obrigados a mudar de estratégia publicitária. Em vez de descreverem as virtudes da terra prometida, limitaram-se a exaltar as qualidades dos vapores da companhia por eles representada: rapidez da viagem, comida abundante, camas cômodas e boas condições sanitárias [14]. O pequeno exército de *agenti* (7 mil) e de *subagenti* (aproximadamente 20 mil) foi transformado, após a lei de 1901, em rede de concessionários dos transportadores assistidos por impressionante número de encarregados e recrutadores [15].

13 DORE, 1956: 15.

14 MARTELLINI, 2001: 299-300.

15 SORI, 1979: 309.

Malnate, em um estudo de 1911, indicava o quanto havia crescido o número dos denominados representantes de vetores ao final da primeira década do século XX: 12.634, distribuídos por todo território italiano. Eram, em sua grande maioria, os antigos agentes e subagentes, que continuavam arrolando emigrantes através de expedientes enganosos, mas, agora, com o consentimento da autoridade reguladora[16].

QUADRO N.º 1
Representantes autorizados e sua distribuição por região e nacionalidade das companhias de navegação (vetores) (1909–1910)

Regiões	Cias. Italianas	Cias. Estrangeiras	Comuns	Total
Piemonte	485	185	114	784
Ligúria	136	56	21	213
Lombardia	348	158	76	582
Vêneto	223	74	53	350
Emília	229	123	56	408
Toscana	257	123	55	435
Marche	273	166	48	487
Úmbria	93	71	8	172
Lazio	212	139	14	365
Abruzzi e Molise	824	721	101	1 646
Campânia	1 015	836	124	1 975
Puglia	456	386	46	888
Basilicata	416	290	45	751
Calábria	813	611	100	1 524
Sicília	1 050	841	31	1 922
Sardenha	81	27	24	132
Reino	6 911	4 807	916	12 634

Fonte: CSER – Reggio Commissariato dell'emigrazione. Relazione sui servizi dell'emigrazione per l'anno 1909–1910, presentata al Ministro degli Affari Esteri dal commissario generale Luigi Rossi. Roma: Tip. Nazionale di G. Bertero & C., 1910.

16 MALNATE, 1911: 24.

Esses dados permitem ainda duas constatações: a grande quantidade de representantes exclusivos de companhias estrangeiras (apenas 30 % menor que a das italianas), que também detinham a patente de vetor de emigração; a superioridade do número de representantes na Itália meridional, onde, a partir do início do século XX, a emigração transoceânica cresceu em resposta aos problemas socioeconômicos enfrentados e ao aumento demanda por mão de obra nos Estados Unidos.

Todo esse potencial migratório, aliado às poucas opções de trabalho nos campos italianos, compeliu mais e mais pessoas a atuarem como intermediários nos serviços de emigração. Dessa forma, a falta de autorização, não impediu que na clandestinidade – existente desde a lei de 1888 – elas arrolassem emigrantes. Ao final da primeira década do novo século, o número de recrutadores clandestinos superava, em muito, os 12 634 representantes de vetores legalizados – Malnate os calculava em cerca de 25 mil [17].

Os proventos recebidos pelos *agenti* e *subagenti* sempre foram motivos de controvérsias. Os valores variavam de região para região e sofreram alterações com o desenvolvimento do fluxo migratório e a instituição das leis sobre emigração que procuraram disciplinar tais proventos. Dore fornece exemplos de quantias pagas aos subagentes em algumas províncias: em Cuneo, uma agência prometia 10 liras por emigrante embarcado, em Caserta, de 20 a 25 liras, na Calábria, 20 liras e em Abruzzi, de 20 a 40 liras [18].

O comissário Egisto Rossi, em seu relatório sobre os serviços de emigração para o ano de 1904, apresentou panorama sobre os representantes de vetores. O recrutamento rendia de 10 a 30 liras italianas, oferecidas pelas companhias que possuíam linhas determinadas, frotas numerosas e de boa qualidade, que buscavam limitar essas provisões. O contrário acontecia com os fretadores que realizavam viagens esporádicas, com navios ultrapassados, e, portanto, interessados em elevar as provisões, que poderiam chegar a 70 liras italianas. Na prática, afirmava o comissário, esses representantes agiam como os *subagenti* da antiga lei de 1888 [19].

Outro estudo realizado por Malnate permite que se tenha ideia geral da evolução histórica dos valores das provisões. Antes de 1887, pagava-se não mais que 15 liras por emigrante embarcado. Após a lei de 1888, de 30 a 40 liras e, na primeira década do século XX, já com a lei de 1901, os valores atingiram 50, 65, chegando até 70

17 MALNATE, 1911: 25.

18 DORE, 1956: 16.

19 BUG – "La quarta relazione annuale sui servizi dell'emigrazione redatta dal comm. Egisto Rossi". Ver *La Marina Mercantile Italiana*. 7 de julho de 1905.

liras. A explanação ilumina outro caminho para se compreender a dinâmica dessas provisões: o progressivo aumento deveu-se aos freios legislativos impostos aos *agenti* e *subagenti*, que antes extraiam maiores lucros não tanto das provisões, mas dos pagamentos exigidos pelos serviços prestados àqueles que desejassem partir [20].

Receber compensação financeira do emigrante era comum entre esses intermediários. Tanto que, em 1897, a Navigazione Generale Italiana fez publicar um regulamento para ser distribuído a seus representantes. Alguns dos 35 artigos são esclarecedores sobre esse tipo de prática.

> Art. 5. Il subagente potrà trattenere dalle somme incassate tutta o parte della provigione a lui spettante, solo quando, chiestane autorizzazione, ne sarà stato debitamente autorizzato dalla società, in ogni modo però dovrà sempre dare avviso alla medesima dell'intera somma incassata.
> (...)
> Art. 15. Il subagente, se richesto, deve prestare all'emigrante la própria cooperazione per ottenere il rilascio del passaporto. Badi però che non deve ricevere alcun compenso per questo o per qualsiasi altro titolo o pretesto, salvo il dirito al rimborso delle tasse di bollo, documenti, posta e telegrafo, da potersi eventualmente dimostrare e giustificare con documenti.
> (...)
> Art. 27. È assolutamente inibito ai subagente accettare dalle famiglie di emigranti gratutiti qualsiasi somma a titolo di compenso, ed i contravventori saranno deferiti all'autorità di P.S. per l'infrazione alla legge sull'emigrazione [21].

Por outro lado, as companhias de navegação não tinham prejuízo. É certo, como já foi mencionado, que pagavam aos *agenti* comissões que giravam entre 20 e 30 liras, chegando, mais tarde, em alguns casos, até 60 liras por emigrante engajado. Malnate revelou em outro estudo sobre os agentes de emigração, uma prática bastante comum dessas sociedades para o pagamento das comissões: o sobrepreço das passagens.

20 MALNATE, 1910: 3.

21 BNCF – Navigazione Generale Italiana. *Istruzioni regulamentari per l'esercizio del mandato di subagente di emigrazione*. Roma: Tip. dell'Unione Cooperativa Editrice, 1897.

> Siccome la società di navigazione aveva libertà di stabilire il nolo di cartello, cioè da pagarsi dall'emigrante, nella somma che più stimava opportuna, ad esempio 200 lire, al suo appaltatore accordava un nolo effettivo di sole L. 150, e così 50 lire, per ogni emigrante, era il guadagno lordo dell'appaltatore od agente d'emigrazione [22].

Nem vetores de emigração ou companhias de navegação, nem representantes de vetores ou *agenti* e *subagenti*, na verdade, o prejuízo sempre acabou nas mãos dos emigrantes. Dano que não se restringiu ao aspecto financeiro, mas também às precárias condições dos serviços a que estavam sujeitos, desde a saída do vilarejo onde moravam, no deslocamento até o porto, na espera pelo embarque e, finalmente, durante a viagem; sem contar as prováveis agruras a serem enfrentadas nos locais de destino.

PORTUGAL: ENGAJADORES

A emigração portuguesa apresentou números significativos durante a segunda metade do Oitocentos, em ascensão no século seguinte, até o início da Primeira Guerra, totalizando mais de 1,3 milhões de emigrantes espalhados pelo mundo. Em relação ao fluxo transoceânico, o Brasil sempre figurou como destino principal, recebendo 82,3% dos emigrantes, bem à frente dos Estados Unidos (15,3%) e da Argentina (2,4%). As porcentagens foram calculadas com base nas estatísticas americanas, que apresentam certas diferenças em relação à portuguesa devido aos critérios de registro adotados em cada lado do Atlântico.

O Estado não ficou inerte a toda essa movimentação. Interesses eram contrariados, enquanto novos surgiam e se associavam àqueles já existentes na defesa da emigração. As vicissitudes da política migratória portuguesa refletiram essa situação. A historiografia sublinha a tradição repressiva portuguesa de contenção da emigração que prevaleceu ao menos até a década de 1870 devido, sobretudo, à forte influência de importantes grupos agrários temerosos com a ameaça de redução da mão de obra disponível e do consequente aumento dos salários no campo [23].

22 MALNATE, 1911: 5.

23 PEREIRA, 2002; ALVES, 2001. Para uma posição mais matizada, ver LEITE, 1994.

A liberdade de emigrar foi consagrada no artigo 12.º da Constituição de 1838 – "Todo o Cidadão pode conservar-se no Reino, ou sair dele e levar consigo os seus bens, uma vez que não infrinja os regulamentos de polícia, e salvo o prejuízo público ou particular" – que, no entanto, relegou-a a posterior regulamentação. Foram exatamente as leis complementares, com seu caráter policial, que procuraram restringir a expatriação. Como observou Afonso Costa, a legislação era toda inspirada no critério proibitivo da emigração: de forma direta, quanto a que se fazia clandestinamente; de forma indireta, por meio de passaportes, imposições e taxas, em relação ao fluxo legal [24].

As leis de 20 de julho de 1855 e de 31 de janeiro de 1863 regulamentaram as condições de transporte e de contratação de emigrantes – uma forma de reprimir os agentes clandestinos acusados, dentre outros delitos, de incitar à emigração – e estabeleceram as condições de emissão de passaporte apoiadas em princípios gerais de autoridade, na defesa paternalista do emigrante contra abusos – que tiveram forte repercussão na opinião pública – e na questão do serviço militar.

Com o objetivo de evitar os incidentes ocorridos na década de 1850, como a transferência de trabalhadores de um contratador para outro ou até mesmo a venda no porto de chegada daqueles que deviam ao comandante da embarcação o valor da passagem, obrigou-se o emigrante, no momento da solicitação do passaporte, a apresentar o contrato de trabalho ou provar que a viagem já estava paga. Quanto ao serviço militar, os homens necessitavam comprovar seu cumprimento ou sua isenção, enquanto aqueles de idade entre 14 e 21 anos tinham que depositar fiança ou apresentar fiador idôneo, para garantir o cumprimento futuro das obrigações militares [25].

A partir de 1870, o aumento da emigração colocou-a na ordem do dia, originando até mesmo um inquérito parlamentar no ano de 1873 para estudar suas causas e estabelecer políticas em relação ao fenômeno. Como primeiro resultado, a lei de 28 de março de 1877 visava a estimular o retorno transoceânico e desviar a emigração para as colônias portuguesas em África. Medidas reforçadas em 1896 com gratuidade do passaporte para as terras africanas e, em 1907, através de sua supressão. O fluxo para o Brasil, no entanto, continuou a crescer e a alternativa colonial mostrou-se um fracasso.

A tudo isso, somava-se a polícia da emigração criada pela lei de 3 de julho de 1896, cujo objetivo tácito era reprimir o fluxo clandestino e seus engajadores;

24 COSTA, 1911.

25 LEITE, 1987: 466.

essa mesma lei reconhecia a existência de agências de emigração, que legalizadas deveriam pagar imposto. Segundo Costa Leite, em princípio, a legislação portuguesa proibia o incitamento à emigração, mas, na prática, quase tudo era permitido, desde os anúncios das companhias de navegação até o estabelecimento de agências [26].

Foram, aliás, os executores dos serviços ligados à emigração que, incitando ou mesmo acompanhando a evolução do fluxo migratório, não deixaram de aproveitar o momento para auferir lucros e crescer de forma substancial em terras portuguesas. O serviço militar obrigatório e a exigência de passaporte condicionavam a emigração, abrindo caminho para agentes e engajadores que, colocando-se entre o potencial emigrante e a burocracia do Estado, se propunham ajudá-lo a cumprir ou contornar a lei. As companhias de navegação, por seu turno, encontraram reserva potencial de emigrantes para serem transportados nas rotas do Atlântico e de tudo fizeram para fomentá-la através da propaganda e da contratação de engajadores.

A partir da década de 1880, a expansão geográfica da emigração, não mais restrita às proximidades do Porto, foi acompanhada pela intensificação da rede de engajadores a serviço das companhias de navegação. A presença desses intermediários nas cidades do Norte pode ser verificada nos registros do inquérito parlamentar de 1885 e nos anúncios dos jornais e revistas de Lisboa e Porto. Esses homens, aliás, não eram bem vistos pela opinião pública, cuja lembrança negativa a respeito dos primeiros engajadores de colonos estendia-se aos agentes de emigração, associada, em parte, ao êxodo clandestino e considerado como comércio de "carne humana" [27]. Testemunhos impressos apontavam para a organização da rede de recrutamento. Assim informava o administrador de Mondim da Beira, cidade do distrito de Viseu:

> Manifesta-se [a emigração clandestina] especialmente com indivíduos incursos no recenseamento militar, para os quais há companhias de engajadores perfeitamente organizadas. Têm estas companhias primeiros, segundos e terceiros agentes. Em geral, o primeiro agente reside em Lisboa ou no Porto, tem uma escrituração perfeitamente regular para este género de mercadoria e encarrega-se de dirigir os engajados até ao momento do embarque. Faculta os passaportes e de todos estes serviços tem um lucro exorbitante. O

26 LEITE, 1987: 469.

27 Expressão utilizada pelo jornal *O Século* (1.º de dezembro de 1890). *Apud* LEITE, 1996: 383.

> segundo engajador reside na província, é geralmente proprietário de uma casa comercial; da sua mão recebem os engajados o dinheiro para pagarem a passagem, para o comboio e para despesas. (...)
> O terceiro engajador é o agente ativo de todo o contrato; com ele tratam pessoalmente os engajados e famílias. É ele que dá ao engajado uma espécie de cheque sobre o segundo engajador e carta de recomendação para Lisboa ou Porto.
> Estes agentes têm comissões de todas as companhias marítimas de transporte e uma correspondência em regra com o agente de Lisboa [28].

Além de revelar a estrutura básica do serviço de recrutamento, o depoimento tocava na questão das comissões pagas pelas companhias, certamente um dos componentes principais dos rendimentos dos chamados engajadores. Os ganhos também se estendiam às atividades especulativas, como o empréstimo a juros altos para o emigrante pagar a passagem. Quanto à comissão, parece razoável admitir que as companhias de navegação cedessem em média 1/3 do valor dos bilhetes, distribuído ao longo dos três níveis da cadeia de agentes, cabendo aos recrutadores locais, que lidavam diretamente com os emigrantes, 10% desse montante [29].

Mas quem eram esses *engajadores* que vivam dispersos em meio à população das cidades, vilas e povoados? Notícias em jornais críticos a tal mister, além de fornecerem estimativas de seu número, identificavam ao menos a profissão desses sujeitos.

> Nas províncias, muitos agentes, que ao todo são 3000 a 4000, ocupam na sociedade uma posição que por todos os motivos se devia considerar incompatível com o indigno mister de engajadores.
> E, com efeito, assim sucede. O espírito da vil ganância vencendo os deveres do cargo, como engajadores encontram-se em diversos pontos do país, segundo nos afirmam, vereadores municipais, comerciantes, proprietários abastados, empregados do correio e das administrações e até sacerdotes! [30]

28 Resposta de José de Vasconcelos Noronha e Menezes Jr. em 27 de novembro de 1885. *Commissão Parlamentar para o estudo da emigração portuguesa 1885. Apud* LEITE, 1996: 385-386.

29 LEITE, 1996: 388-389.

30 *O Século* (1.º de dezembro de 1890), apud LEITE, 1996: 383.

A miríade de atividades que se confundiam com a de recrutamento expõe a instabilidade dessa ocupação, em que os agentes locais teriam ligações esporádicas com o arrolamento de emigrantes para as companhias de navegação e dificilmente conseguiriam fazer disso um modo de vida.

Em suma, os serviços necessários à emigração transoceânica de portugueses abriram possibilidades econômicas que foram em grande parte também aproveitadas por estrangeiros. O transporte, a parte substancial do negócio, ficou a cargo das companhias de navegação inglesas, francesas e alemãs. Parte significativa das agências instaladas no Porto e Lisboa também era estrangeira. Foi somente a descentralização no âmbito do recrutamento que contou com participação exclusiva de portugueses.

ESPANHA: GANCHOS

A emigração transoceânica espanhola começou a tomar envergadura em fins do Oitocentos e atingiu seus índices máximos nas primeiras décadas do século seguinte. Essa talvez seja uma das principais diferenças em relação às correntes migratórias de Portugal e Itália, que haviam alcançado volumes significativos já nas últimas décadas do XIX.

À semelhança do movimento de portugueses para o Brasil, a corrente espanhola para a América hispânica também foi favorecida pela antiga relação metrópole-colônia, interrompida apenas pelas guerras de independência no início do século XIX. Os principais países receptores foram Argentina e Cuba. A primeira estatística publicada pelo *Instituto Geográfico y Estadístico* sobre o período de 1882 a 1930, por exemplo, difere bastante dos números oficiais americanos. Considerando-se os dados espanhóis, dos quase 3,3 milhões que se dirigiram para a América Latina nesses 69 anos, 48% concentraram-se na Argentina, 34% em Cuba e apenas 15% no Brasil.

A situação alterou-se já em fins do Oitocentos, sobretudo após a guerra de independência cubana em 1898, quando o caminho do Atlântico sul carreou a maioria dos emigrantes espanhóis, com o aumento do destino argentino na metade da primeira década do século XX, em resposta ao crescimento da economia agroexportadora e ao mercado de trabalho urbano em expansão. O mesmo momento em que o Brasil, apoiado em seu programa de imigração subvencionada, começou a fazer frente ao movimento em direção a Cuba. Às condições internas favoráveis nos dois países sul-americanos, deve-se acrescentar a redução do preço do transporte marítimo.

Outra característica importante da emigração espanhola era seu forte componente regional. Galícia, Astúrias e Ilhas Canárias forneceram os maiores contingentes de emigrantes, em especial os transoceânicos. A emigração catalã esteve presente, sobretudo na Argentina, onde conservou seus laços tradicionais, como a vocação para o grande comércio, local e de importação, e o transporte marítimo internacional. Volumes menores forneceram a costa do levante, de onde grande parte dirigiu-se para o norte da África, e a Andaluzia, cujos egressos dividiram-se entre os dois continentes.

Em meio a toda essa movimentação, o governo espanhol dava sinais de preocupação com o crescente fluxo já em meados do Oitocentos. A antiga tradição repressora da legislação persistiu com a política que liberava a emigração como direito, mas na prática a limitava [31]. A Real Ordem (R.O.) de 16 de setembro de 1853 é considerada pela historiografia como importante marco na política de emigração oficial [32]. Repercutindo a opinião pública da época contra os ganchos, seu principal objetivo era regulamentar os meios de transporte para assegurar condições mínimas aceitáveis para a travessia, controlar o fenômeno migratório e reduzir a abundante emigração clandestina.

A legislação regulamentou a capacidade das embarcações, a alimentação, as condições sanitárias, as formas de pagamento das passagens, a liberdade dos emigrantes para escolher o trabalho no desembarque. Ainda sob seu controle estavam os pré-requisitos necessários àqueles que desejassem emigrar, particularmente em relação às obrigações militares dos jovens, e a fiscalização dos transportadores [33]. Por outro lado, a lei procurava canalizar a corrente migratória em favor das colônias espanholas do ultramar [34].

A partir de então, diversas leis e circulares seriam promulgadas com o mesmo teor. Em 1881, a R.O. de 16 de agosto criou nas Cortes a *Comisión especial para estudiar los medios de contener en lo possibile la emigración por medio del desarrollo del trabajo*, considerada por Alonso como uma das primeiras iniciativas em matéria social por parte do governo [35].

As dificuldades da *Comisión* em obter dados quantitativos sobre o fluxo motivaram a criação do *Negociado de emigraciones* – subordinado ao *Instituto*

31 GONZÁLEZ. 1988: 88.

32 MIÑAMBRES, 1988; ALONSO, 1995; GONZÁLEZ, 1988.

33 R.O. del 16 de septiembre de 1853, apud MIÑAMBRES, 1988: 54.

34 GONZÁLEZ. 1988: 88.

35 MIÑAMBRES, 1992: 284; ALONSO, 1989: 442.

Geográfico y Estadístico – através do Real Decreto de 6 de maio de 1882, que também vetou a utilização de qualquer meio coercitivo para impedir a emigração, fruto do insucesso de experiências anteriores e em nome da liberdade individual[36].

Na década de 1890, a postura do Estado resumiu-se a três aspectos: combater a emigração clandestina e a ação dos ganchos, ou seja, dar proteção oficial ao emigrante; fomentar a colonização no interior da península para estancar o fluxo externo; dirigir a emigração para as colônias no ultramar. A R.O. de 11 de julho de 1891 era clara ao afirmar que o governo deveria ordenar a corrente migratória "en los límites del propio suelo o dirigirla a nuestras posesiones ultramarinas (...), sumando así fuerzas a la produción nacional, que de otra suerte, esparcidas en el exterior, se pierden para la Patria"[37].

O alvorecer do século XX veio acompanhado pelo intenso crescimento do fluxo migratório em níveis até então desconhecidos na Espanha e por inúmeras denúncias de exploração daqueles que partiam. A resposta veio com a promulgação da Lei de Emigração em 21 de dezembro de 1907, cuja regulamentação ocorreu em 30 de abril de 1908. Na verdade, mais do que impor entraves, o objetivo era regulamentar os canais por onde fluía a saída massiva de espanhóis, procurando protegê-los.

A preocupação com os efeitos negativos em relação ao despovoamento aparecia explicitamente no artigo 15, que facultava ao governo proibir temporariamente a emigração por razões de ordem pública, e no artigo 6, que condicionava a denominada "emigración colectiva" para países estrangeiros com propósito de colonizar terras à indispensável autorização especial do Conselho de Ministros. A definição desse tipo de emigração integrava o texto: "Á los efectos de este artículo se entenderá por emigración colectiva aquella que afecte á la despoblación de una comarca, pueblo, aldea ó parroquia"[38].

A nova lei dedicou especial atenção aos serviços da emigração – recrutamento, transporte, venda de passagens. Armadores e fretadores necessitavam de permissão do *Ministerio de la Gobernación* para transportar emigrantes, condicionada ao depósito de fiança no valor de 50 mil pesetas. A patente fornecida pelo *Consejo Superior* deveria ser renovada anualmente. Os consignatários ou ganchos nomeados pelos armadores para expedição de emigrantes necessitavam de autorização das *Juntas Locales de Emigración* e pagar fiança de 25 mil pesetas.

36 R.D. de 6 de maio de 1882, apud ALONSO, 1989: 446.

37 R.O. del 11 de julho de 1891, apud ALONSO, 1989: 445.

38 Ley de Emigración de 21 de diciembre de 1907. *Boletín del Consejo Superior de Emigración*. Madri, ano I, t. I, 1909.

Quanto à nacionalidade, somente espanhóis poderiam exercer as funções de consignatários. A presença de grandes companhias de navegação, no entanto, ficou assegurada, pois não se vetou a participação de armadores e fretadores estrangeiros, desde que nomeassem um espanhol como representante. Outro alvo era o incitamento à emigração. Agências de emigração foram proibidas em todo o território espanhol e declarou-se ilegal o recrutamento de emigrantes e a propaganda para fomentar a emigração.

Finalmente, além de ratificar a venda de passagens como relação contratual, definindo as obrigações dos armadores, fretadores e consignatários, a proposta era acompanhar os emigrantes em todas as etapas do processo migratório através de inspetores designados para as áreas onde existia emigração, nos portos de embarque e desembarque e nos navios. Todo esse aparato seria financiado pela *Caja de Emigración*, cujos fundos viriam de uma consignação fixa do Estado, das patentes, das multas, das receitas provenientes das publicações do *Consejo* e de doações de particulares.

O problema dos clandestinos e do recrutamento de espanhóis era tão antigo quanto à própria emigração transoceânica. Era natural que a busca por imigrantes no outro lado do Atlântico associada à demanda pelos serviços de intermediação dos que pretendiam partir despertassem o interesse de companhias de navegação, de agências de emigração e dos chamados ganchos. Organizou-se, então, uma rede que permitiu ligar o ponto mais remoto da Espanha aos distantes territórios do Novo Mundo. Como observa Vázquez González, essa rede desenvolveu-se quanto maior era a defasagem entre a política migratória espanhola e as de imigração dos países americanos. Contradição que definiu marco concreto no qual se situou a intervenção dos ganchos [39]. Oficialmente, o reconhecimento do problema dos agentes de emigração apareceu no interrogatório proposto pela *Comisión* em 1881: "¿Recorren esa localidad agentes de emigración? En caso afirmativo, ¿qué clase de promesas hacen a los emigrantes?" [40].

Deve-se estabelecer, portanto, a diferença entre aquele que oferece seus serviços de intermediação e o gancho – que andava pelos campos espanhóis recrutando indivíduos ou famílias para as companhias de navegação ou agências que tinham contratos com países americanos para a introdução de imigrantes. Analisando a emigração galega, Vásquez González enfoca toda a gama de intermediários

39 GONZÁLEZ. 1988: 89.

40 5.ª pergunta do questionário sobre emigração enviado a Vizcaya, apud PINEDO, 1988: 106.

a serviço do fluxo – dos ganchos às companhias de navegação, passando pelos agentes e consignatários, seu principal objeto de estudo. A descrição feita pelo autor revela total semelhança com o modo de agir de agentes portugueses (engajadores) e italianos (*agenti* e *subagenti*).

Na Galícia, a rede de serviços encontrava-se eficientemente hierarquizada e contava com o apoio interessado de pessoas importantes em cada povoado ou paróquia. Os agentes não se limitavam ao fornecimento de passagens e da documentação necessária para o embarque. Seus negócios abarcavam o financiamento da compra de passagens, a falsificação de passaportes e outros documentos e a canalização da emigração clandestina para portos estrangeiros – geralmente Leixões ou Lisboa. Acordos com os armadores e consignatários garantiam comissão por emigrante embarcado. A organização capilar alcançava qualquer ponto do território espanhol, seja no continente ou nas ilhas. Em cada porto havia três ou quatro agentes maiores que centralizavam as subagências distribuídas pelo interior, em locais de concentração populacional. Por outro lado, existiam indivíduos que também participavam do negócio hospedando os emigrantes enviados pelos ganchos [41].

No País Basco, o estudo de Pinedo, com base no interrogatório de 1881, conseguiu detectar a ação dos ganchos que faziam propaganda da emigração gratuita para a Argentina e emprestavam dinheiro para a compra da passagem, a quem as pessoas recorriam para contratar a travessia. Todos tinham algo em comum: eram indivíduos bastante conhecidos nos povoados, ainda que não tão bem vistos [42]. Na Andaluzia, o modo de ação repetia-se. Nas duas décadas finais do século XIX, quando o destino argentino dominava, os emigrantes eram recrutados por ganchos a mando de agências especializadas. Segundo relato contemporâneo, a Acebal Díaz y Cia – com sede em Buenos Aires – recebia determinada quantia por emigrante desembarcado. Não havia necessidade de propaganda muito ativa, bastava anunciar em determinadas localidades as datas de saída dos vapores para conseguir passageiros que se deslocariam até os portos de Málaga e Cádiz [43].

No topo dessa organização encontravam-se as companhias de navegação, as principais interessadas no fluxo transatlântico. À semelhança de Portugal, a participação de companhias estrangeiras em portos espanhóis de emigração começou a crescer a partir da década de 1870, quando se generalizou a substituição

41 GONZÁLEZ. 1988: 89-90.

42 PINEDO, 1988: 118.

43 Despacho do cônsul francês em Cádiz (6 de outubro de 1889), apud BERNAL, 1988: 163.

dos veleiros pelos vapores nas viagens transoceânicas. Segundo Vásquez González, foi nesse período que ocorreu a internacionalização das companhias que transportavam emigrantes da Galícia para a América, pois a marinha mercante nacional não pôde participar diretamente dessa revolução tecnológica e, em vista do aumento do fluxo, abriram-se oportunidades para realização de lucros que atraíram sociedades de navegação inglesas, alemãs e francesas [44]. Nessa conjuntura, restou aos antigos armadores galegos transformarem-se em consignatários das grandes sociedades de navegação, adaptando-se à nova atividade [45].

Em vários momentos, esse grupo de pressão mostrou sua face para defender o valioso negócio baseado na liberdade de emigrar e, principalmente, de promover a emigração. Em um deles, ao final do século XIX, através da *Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Vigo*, solicitou-se ao *Ministerio da Gobernación* a supressão urgente da permissão de embarque por considerá-la vexatória e inútil, sugerindo que todo o espanhol maior de idade pudesse sair do país apenas apresentando um comprovante de residência [46]. Na justificativa não faltaram argumentos que transitavam das inconveniências aos passageiros a questões de interesse nacional – os benefícios da emigração de retorno e das remessas monetárias e a perda de ingressos no Tesouro devido aos embarques clandestinos ou em portos estrangeiros.

A pressão, no entanto, não foi plenamente eficaz. A lei de emigração de 1907 proibiu o recrutamento de emigrantes, a propaganda para fomentar a emigração (art. 33) e a existência de agências de emigração em todo território espanhol (art. 34), o que provocou a elaboração de documento por parte dos antigos agentes de embarque de La Coruña ao presidente do *Consejo Superior de Emigración*, no qual asseguravam que nunca haviam cometido abusos durante o exercício de seu trabalho e que cessaram suas atividades após a publicação da nova lei. Expressava-se ainda a necessidade do controle sobre a ação dos ganchos que surgiram a galope do crescimento do fluxo [47].

Apesar de a legislação espanhola proibir a abertura de agências de emigração, a obtenção de licença para qualquer tipo de atividade mercantil servia de cobertura

44 GONZÁLEZ, 1994: 583.

45 GONZÁLEZ, 1988: 90.

46 *Archivio General de la Administración*. Gobernación. Correspondencia, apud GONZÁLEZ, 2002: 23.

47 Orovio Naranjo. *Del campo a la bodega: recuerdos de gallegos en Cuba (siglo XX)*, 1988, apud GONZÁLEZ, 2002: 23.

legal para desenvolver a ampla gama de serviços a ela ligados. O negócio funcionou informalmente à sombra das sociedades de armadores, dos consignatários, dos consulados e de outros locais onde se exerciam atividades de comércio.

ESPECIFICIDADES LOCAIS, ESTRATÉGIAS SEMELHANTES

Em Portugal, o aparato migratório contou com as companhias de navegação estrangeiras no topo da hierarquia e, logo abaixo, com as agências de emigração, em grande parte também exógenas, Na outra extremidade, situavam-se os engajadores, que só poderiam ser portugueses, na medida em que o sucesso do recrutamento estava ligado ao conhecimento das gentes e dos locais com potencial de êxodo. A ação dos engajadores era interpretada, sobretudo pelos que se opunham à saída de populações, como nociva à pátria e associada ao fluxo clandestino, cujo imaginário remetia às péssimas condições de transporte e alocação dos açorianos que viajaram em meados do século presos a contratos e endividados com passagens e alimentação, e, posteriormente, à emigração subsidiada. Para muitos, os engajadores eram os verdadeiros incitadores do êxodo, agindo sem nenhum escrúpulo em nome das comissões pagas pelas companhias ou agências de emigração.

A rede de serviços da emigração na Espanha, apesar de organizada estruturalmente de forma análoga, apresentou diferenças em relação aos atores. É certo que na Galícia, a principal região migratória, as companhias de navegação estrangeiras dominaram plenamente o transporte de emigrantes, mas tanto em portos galegos quanto nos outros, a bandeira espanhola teve certa participação no tráfico. Dois aspectos, portanto, chamam atenção. A transformação dos antigos armadores de veleiros galegos em consignatários das grandes companhias espanholas ou estrangeiras. Tal fato revela, inicialmente, a fraqueza concorrencial para suportar o avanço tecnológico que representou a navegação a vapor, mas com o passar do tempo, esse grupo, já adaptado às suas novas funções e auferindo ganhos significativos, conseguiu organizar-se para defender seus interesses relacionados à emigração. A intervenção do Estado, estabelecendo por lei, que a função de consignatário só poderia ser exercida por espanhóis e proibindo a existência de agências de emigração por todo o território. Imposição de pouco sucesso, pois a extremidade dos capilares que avançavam pelo interior da península compunha-se por elementos nativos, os ganchos, que continuavam atuando, ávidos em receber comissões por seu trabalho de recrutamento.

Na Itália, em certo sentido, a questão era mais complexa. Em meio ao crescimento do fluxo migratório e ao consequente desenvolvimento da rede de serviços a ele relacionada, emergiram grupos cujos interesses divergiam ou convergiam conforme o momento, com destaque para os armadores genoveses e os *agenti* e *subagenti* do *Mezzogiorno*. Foram estes que resistiram tenazmente à lei de 1888, alegando que as províncias mais pobres da Itália meridional seriam privadas de um benefício financeiro seguro, representado pela mediação da emigração. Denominados por muitos como "i mercanti di carne umana", quase sempre tiveram a opinião pública contra si, o que não impediu sua organização como grupo de pressão para defender interesses próprios. No embate com as companhias de navegação, porém, os *agenti* e *subagenti* pertenciam ao lado mais fraco, e, com a lei de 1901, grande parte transformou-se em seus representantes – o que certamente não implicou no fim das atividades clandestinas.

Agenti, subagenti, engajadores e ganchos – figuras polêmicas associadas ao lado mais perverso do fenômeno migratório e representantes da estratégia mais miúda, comum aos três países – foram fundamentais, como um dos elos da corrente que uniu os dois lados do Atlântico, para permitir o suprimento de mão de obra que, acompanhando a formação do mercado internacional de trabalho, sobrava na Europa mediterrânea e faltava na América.

SIGLAS

BNCF – *Biblioteca Nazionale Centrale Firenze*

BUG – *Biblioteca Universitaria Genova*

CSRE – *Centro Studi Emigrazione Roma*

FONTES E BIBLIOGRAFIA

ALONSO, Blanca Sánchez, 1989 – "La visión contemporánea de la emigración española". *Estudios Migratórios Latinoamericanos*, ano 4, n.º 13. Buenos Aires.

ALONSO, Blanca Sánchez, 1995 – *Las causas de la emigración española, 1880-1930*. Madri: Alianza Universidad.

ALVES, Jorge Fernandes, 2001 – "Terra de esperanças – O Brasil na emigração portuguesa", in VII Cursos Internacionais *Portugal e Brasil – Encontros, desencontros, reencontros*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais.

BERNAL, Antonio M., 1988 – "La emigración de Andalucía", in SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás (dir.), *Españoles hacia América. La emigración en masa, 1880-1930*. Madri: Alianza Editorial.

COSTA, Afonso, 1911 – *Estudos de economia nacional: o problema da emigração*. Lisboa: Imprensa Nacional.

DORE, Grazia, 1956 – "Il mezzogiorno e gli agenti di emigrazione". *Rassegna di Politica e di Storia*, v. 3. Roma.

DORE, Grazia, 1964 – *La democrazia italiana e l'emigrazione in America*. Brescia: Morcelliana.

GONÇALVES, Paulo César, 2012 – *Mercadores de braços: riqueza e acumulação na organização da emigração europeia para o Novo Mundo*. São Paulo: Alameda.

GONZÁLEZ, Alexandre Vázquez, 1988 – "La emigración gallega. Migrantes, transporte y remesas", in SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás (dir.), *Españoles hacia América. La emigración en masa, 1880-1930*. Madri: Alianza Editorial.

GONZÁLEZ, Alejandro Vásquez, 1994 – "De la vela al vapor. La modernización de los buques en la emigración gallega a América". *Estudios Migratórios Latinoamericanos*, ano 9, n.º 28. Buenos Aires.

GONZÁLEZ, Alexandre Vázquez, 2002 – "Os novos señores da rede comercial da emigración a América por portos galegos: os consignatarios das grandes navieiras transatlánticas, 1870-1939". *Estudios Migratórios*, n.º 13-14. Santiago de Compostela.

LEITE, Joaquim da Costa Leite, 1987 – "Emigração portuguesa: a lei e os números". *Análise Social*, v. XXIII, n.º 97. Lisboa: ICS.

LEITE, Joaquim da Costa, 1994 – *Portugal and emigration, 1855-1914*. Tese de Doutoramento. Nova York: Columbia University.

LEITE, Joaquim da Costa, 1996 – "Os negócios da emigração (1870-1914)". *Análise Social*, v. XXXI, n.º 136-137. Lisboa: ICS.

MALNATE, Natale, 1910 – *Spontaneità ed artifico nell'emigrazione*. Florença: Rassegna Nazionale.

MALNATE, Natale, 1911 – *Gli agenti d'emigrazione*. Florença: Rassegna Nazionale.

MARTELLINI, Amoreno, 2001 – "Il commercio dell'emigrazione: intermediari e agenti", in BEVILACQUA, Piero; DE CLEMENTI, Andreina; FRANZINA, Emilio (dir.), *Storia dell'emigrazione italiana*, v. I. Roma: Donzelli Editore.

MIÑAMBRES, Moisés Llordén, 1988 – "Los inicios de la emigración asturiana a América, 1858-1870", in SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás (dir.), *Españoles hacia América. La emigración en masa, 1880-1930*. Madri: Alianza Editorial.

MIÑAMBRES, Moisés Llordén, 1992 – "Posicionamientos del Estado y de la opinión pública ante la emigración española ultramarina a lo largo del siglo XIX". *Estudios Migratórios Latinoamericanos*, ano 7, n.º 21. Buenos Aires.

PEREIRA, Miriam Halpern, 2002 – *A política portuguesa de emigração (1850-1930)*. Bauru/SP: EDUSC; Portugal: Instituto Camões.

PINEDO, Emiliano Fernández de, 1988 – "Los movimientos migratorios vascos, en especial hacia América", in SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás (dir.), *Españoles hacia América. La emigración en masa, 1880-1930*. Madri: Alianza Editorial.

SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás, 1988 – "Medio siglo de emigración masiva de España hacia América", in SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás (dir.), *Españoles hacia América. La emigración en masa, 1880-1930*. Madri: Alianza Editorial.

SORI, Ercole, 1979 – *L'emigrazione italiana dall'Unità alla Seconda Guerra Mondiale*. Bolonha: Il Mulino.

TRENTO, Angelo, 1988 – *Do outro lado do Atlântico. Um século de imigração italiana no Brasil*. São Paulo: Nobel; Inst. Italiano di Cultura di San Paolo; Inst. Cultural Ítalo-Brasileiro.