

# «A ESCRAVATURA BRANCA» NO QUADRO DA EMIGRAÇÃO AÇORIANA OITOCENTISTA PARA O BRASIL

ANDRÉ JORGE MELO NICOLAU\*

**Resumo:** O presente artigo aborda a relação entre a demanda brasileira por braços europeus, em resultado da pressão britânica no sentido da abolição do tráfico de escravos no Brasil, e o fornecimento de colonos por parte do arquipélago dos Açores, colonos esses que vão preencher o vazio deixado pelos escravos, que se tornam uma «mercadoria» cada vez mais dispendiosa, em virtude do boicote britânico ao tráfico. Na impossibilidade de pagarem a travessia atlântica até ao Brasil, os açorianos empenhavam o seu trabalho por um número considerável de anos, previstos nos contratos de locação de serviços que assinavam ainda no arquipélago ou à chegada à antiga colónia. Encontramos aqui vários paralelismos com o modelo anglo-saxónico de servidão contratada, conhecido por *Indentured Servants*, e que no Brasil encontra aporte na iniciativa privada encabeçada pelos fazendeiros, os grandes financiadores das companhias e sociedades de colonização, responsáveis pela introdução de grandes contingentes de braços europeus no Brasil, em navios que se dedicavam em simultâneo ao tráfico de escravos, ao transporte de engajados ou que se tinham convertido somente ao «novo tráfico». A semelhança com o tráfico de cativos deu origem à expressão «Escravidão Branca», largamente denunciada na imprensa brasileira, nacional e açoriana por meados de Oitocentos.

**Palavras-chave:** Abolição do tráfico; Brasil; Açores; *Indentured Servants*; *Escravidão Branca*.

**Abstract:** The following article addresses the relationship between the Brazilian demand for European laborers as a result of British pressure to abolish the slave trade in Brazil and the provision of emigrants by the Azores Archipelago, who would fill the void left by the slaves, becoming an increasingly expensive «commodity» as a result of the British trafficking boycott. In the inability to pay the Atlantic crossing to Brazil, the Azoreans carried out their work for a considerable number of years foreseen in the service lease agreements, which they still signed in the Archipelago or on arrival at the former colony. We find here several parallels with the Anglo-Saxon model of indentured servants, which in Brazil finds support in the private initiative headed by the farmers, the great financiers of companies and colonization societies, responsible for the introduction of large contingents of European laborers in Brazil, on ships that dedicated simultaneously in the slave trade, in the transportation of the engaged, or that solely had converted to «new trafficking». The resemblance to the trafficking of captives gave rise to the term «White Slavery», widely denounced in the Brazilian, national, and Azorean press in the mid-eighteen hundreds.

**Keywords:** Abolition of trafficking; Brazil; Azores; *Indentured Servants*; *White Slavery*.

---

\* CITCEM/UP. Email: andre.jmn11@gmail.com.

## 1. COLONOS PRECISAM-SE: A GRADUAL SUBSTITUIÇÃO DOS ESCRAVOS POR E(I)MIGRANTES NO BRASIL

Pioneiro no tráfico de escravos, Portugal travou um braço de ferro com a precursora em matéria abolicionista, e aliada de longa data, Grã-Bretanha. Em 1810, pelo Tratado Anglo-Português, o príncipe D. João aceitou circunscrever o tráfico luso-brasileiro à Costa da Mina e às zonas de África sobre as quais Portugal reivindicava a soberania, mostrando empenho na extinção do «horroroso tráfico» a breve trecho<sup>1</sup>. Todavia, o processo não se efetivou de forma linear, sofrendo imensos boicotes, resistências e acérrimas contestações, uma vez que estava em jogo a base da força motriz da economia brasileira.

Paulatinamente, os abolicionistas brasileiros foram ganhando terreno, alimentados pelo sentimento de filantropia e pelos ideais de liberdade e igualdade. Ademais, o desequilíbrio racial mostrava-se cada vez mais um problema e um risco para a minoria branca, que dava sinais de querer inverter essa tendência, através da introdução de mão de obra livre, de modo a atenuar o desnível racial, mas também fomentar a indústria brasileira, praticamente inexistente numa colónia de fisiocratas.

Em 1818, D. João VI forjou uma política de imigração virada para a atração de colonos europeus que ia ao encontro da sua ideia de que o Brasil não se poderia desenvolver «sem o auxílio, e acrescentamento de habitantes afetos aos diversos géneros de trabalho como a agricultura e a indústria»<sup>2</sup>, para além de que era urgente pôr em marcha um plano com vista à gradual substituição dos escravos por braços europeus<sup>3</sup>, como sinal de boa vontade perante as exigências britânicas nessa matéria. Assim, num primeiro momento, promoveu a introdução de colonos provenientes do norte da Europa, sobretudo alemães, irlandeses e suíços, nas províncias do Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, São Paulo e Bahia. D. Pedro I<sup>4</sup> deu continuidade ao projeto, após consumada a independência brasileira, em virtude da necessidade de prosseguir com o povoamento de regiões fronteiriças e promover novos núcleos coloniais<sup>5</sup>.

À imagem do que tinha feito o pai, o imperador D. Pedro promoveu, grosso modo, a entrada de imigrantes para pequenos núcleos agrícolas, através de uma política de doação de terra que se inseriu num projeto geopolítico do Governo imperial para fazer

<sup>1</sup> ALEXANDRE, 1991: 294.

<sup>2</sup> Decreto de 6 de maio de 1818, in *Collecção das Leis do Brazil*, 1889: 40.

<sup>3</sup> Várias vezes levantavam-se a favor da gradual abolição do tráfico de escravos e substituição dos negros por braços europeus, nomeadamente José Bonifácio, João Severiano Maciel da Costa, autor de *Memória sobre a necessidade de abolir a entrada dos escravos africanos no Brasil* (1821), e José Eloy Pessoa da Silva, que publicou *Memória sobre a escravatura e projeto de colonização de europeus e de pretos da África no Império do Brasil* (1826).

<sup>4</sup> Atribui-se a D. Pedro a autoria de duas cartas publicadas no jornal «O Espelho», assinadas com os pseudónimos de «O Philantropo» (30/05/1823) e o «Patriota» (27/06/1823), onde defende a gradual a substituição do tráfico de negros pela introdução de imigração europeia (SIQUEIRA, 2017).

<sup>5</sup> SIQUEIRA, 2017: 183-185.

face aos chamados «vazios demográficos» do sul do país, à imagem do que tinham feito outrora com os açorianos<sup>6</sup>.

O descontentamento dos latifundiários relativamente à política forjada por D. João VI em matéria de colonização e, posteriormente, seguida pelo filho, é apontado como um dos motivos que levou à abdicação de D. Pedro I, uma vez que os fazendeiros defendiam a entrada de estrangeiros para substituir os braçais africanos — que estavam cada vez mais encarecidos em virtude da pressão britânica —, em especial nas lavouras de café, o que não era possível enquanto fossem dadas terras aos imigrantes, pois, como refere Miriam Santos relativamente aos colonos alemães, «em uma sociedade dividida entre senhores e escravos, os colonos alemães constituíram-se como uma classe de pequenos proprietários e artesãos livres»<sup>7</sup>. Servindo propósitos díspares, a verdade é que coexistiram duas políticas imigratórias no Império Brasileiro, isto é, por um lado, assistimos à política régia inaugurada por D. João VI com a fundação de núcleos colonias, de que é exemplo a colónia de São Leopoldo; por outro, e perseguindo os intentos da própria classe, os fazendeiros desenvolveram e financiaram uma política de atração de colonos rurais, à medida que viam os escravos escassearem<sup>8</sup>.

### 1.1. A iniciativa privada e os negócios da imigração

O projeto de captação de imigrantes principiado por D. João VI e continuado por D. Pedro I fracassou, não fossem os fazendeiros contrários ao financiamento da entrada de europeus para os fazer proprietários de terras espoliadas ao Império. O descontentamento face ao *status quo* e o melindre perante o possível fim do tráfico de escravos levaram ao envolvimento de privados na captação, transporte e fixação de imigrantes no Brasil. Interessava-lhes, portanto, trazer imigrantes capazes de trabalharem na agricultura e em outros trabalhos realizados até então apenas pelos escravos. O objetivo do capital privado era, portanto, fomentar a vinda de trabalhadores braçais, ao invés do financiamento e fixação de colonos em pequenos núcleos coloniais, política seguida até então.

Na prática, as províncias tiveram uma participação modesta em matéria de estabelecimento de colónias e na vinda de imigrantes, em face da carência de recursos, ficando o agenciamento dos colonos e os chamados «negócios da imigração» entregues à iniciativa privada, que se organizou sob a forma de companhias de colonização em torno de interesses comuns e que visavam trazer grandes contingentes de colonos europeus para trabalharem para os fazendeiros segundo o sistema de parceria.

Os imigrantes que melhor se encaixavam no perfil desejado pelos latifundiários brasileiros eram os açorianos, minhotos e galegos, por questões relacionadas com a comunhão da língua, da religião e de costumes.

---

<sup>6</sup> SANTOS, 2017: 235.

<sup>7</sup> SANTOS, 2017: 235.

<sup>8</sup> SANTOS, 2017: 236.

A mentalidade com que os fazendeiros e os comerciantes encaravam os imigrantes era a mesma empregada na escravatura, uma vez que não tinham a intenção de melhorar a vida dos europeus, mas sim lucrar, impor trabalho sistemático, ordeiro e produtivo, segundo uma lógica escravagista<sup>9</sup>.

A formação de companhias de colonização representava a afirmação da iniciativa privada, cabendo a esses organismos a divulgação, aliciamento e transporte de colonos europeus para o Brasil, através dos recursos disponíveis, nomeadamente da vasta rede de empregadores. Começava a projetar-se a política de colonização brasileira que em tudo se iria assemelhar ao modelo anglo-saxónico dos *Indentured Servants* e que em Portugal e no Brasil deu origem ao que apelidavam de nova escravatura, a «Escravatura Branca».

## 1.2. O modelo anglo-saxónico dos *Indentured Servants*

A Virgínia, conquistada em 1607, serviu de base de apoio à apropriação e exploração de novos domínios por parte da Coroa britânica, de que resultou a estruturação em 13 colónias, com vários particularismos, pontos de convergência e divergência.

Desde os primórdios que foram visíveis as dissemelhanças, nomeadamente aos níveis económico e populacional, na medida em que as regiões localizadas a Sul encetaram pela colonização de exploração, isto é, o objetivo primordial passava pela produção, comercialização e lucro proveniente da venda de produtos agrícolas — à imagem do que acontecia, no caso português no Brasil, com as culturas intensivas, particularmente o café —, por sua vez, as colónias do Norte e Centro desenvolveram outro tipo de colonização, na medida em que os seus colonizadores tinham como propósito fazer desses espaços, mais do que terras rentáveis, locais de habitação.

Os primeiros colonos britânicos a chegarem à América do Norte foram atraídos pela perspectiva de liberdade de consciência, terrenos baratos, férteis e em abundância. Todavia, nem todos podiam possuir terras, tornando-se por demais necessário capitalizar esforços no sentido de fazer chegar homens para trabalharem as terras e servirem os senhores. Esse projeto foi incumbido à Companhia da Virgínia, composta por comerciantes, marinheiros e industriais, que, inicialmente, custeou a vinda de trabalhadores rurais para a Virgínia, em virtude da necessidade crónica de braços na cultura do tabaco. Contudo, em 1620, a Companhia arquitetou um sistema muito mais vantajoso, que permitia a vinda de camponeses e ainda gerava receitas com as passagens, uma vez que os homens angariados eram «vendidos» a plantadores pelo valor despendido nas passagens<sup>10</sup>. Tratava-se de um sistema de servidão temporária, conhecido por *Indenture*, e parte integrante da instituição do trabalho vinculado<sup>11</sup>, que encontrava nos excedentes populacionais britânicos — desempregados, devedores, trabalhadores em situação

<sup>9</sup> GONÇALVES, 2008: 329.

<sup>10</sup> GALENSON, 1984: 1.

<sup>11</sup> GALENSON, 1984: 13.

precária — os migrantes ideais para povoarem a América e trabalharem nas terras, daí que Leandro Karnal *et al.* afirme que «a colônia serviria, assim, como recetáculo de tudo o que a metrópole não desejasse»<sup>12</sup>.

Os *Indentured* eram homens sem educação e recursos, que a miséria ou a má conduta os levava a firmarem contratos de locação de serviços em troca do valor da viagem de ligação à colônia, empenhando o seu trabalho por um período temporal que ia dos quatro aos sete anos, em regime de exclusividade para com o seu contratador, ficando, deste modo, em condição de escravidão, ainda que com um prazo de validade<sup>13</sup>. Representavam a solução ideal ao povoamento de áreas de assentamento, fornecendo uma força de trabalho empregada na produção de plantações para os mercados de exportação<sup>14</sup>.

Podemos distinguir três categorias dentro do grupo dos servos contratados: os imigrantes que chegavam com um contrato de locação de serviços; os redentores e uma terceira categoria composta por condenados.

Os servos que chegavam com contratos de locação de trabalho eram, grosso modo, homens solteiros com idades compreendidas entre os 15 e os 25 anos provenientes, em maior número, de Inglaterra, da Escócia e da Irlanda, muitas vezes com pais falecidos ou ausentes<sup>15</sup>. Celebravam os contratos antes de partirem para as colônias, todavia, era possível a chegada sem celebração de contrato a priori, o que, estamos em querer, prolongava o vínculo e duração dos contratos. Tendo em conta os estatutos do ano de 1715 da colônia de Maryland, segundo os quais um servo sem contrato, com 22 anos ou mais, ficava comprometido para com o seu contratador por cinco anos, ao passo que se tivesse entre 18 e 22 anos, a duração seria de seis anos, e no caso de ter entre 15 e 18 anos acrescia mais um ano de serviço. A situação de maior alarmismo vincutivo era representada pelos indivíduos de menos de 15 anos que se empenhavam até completarem 22 anos<sup>16</sup>.

Os redentores, por sua vez, eram de origem alemã e palatina e tinham a particularidade de encetarem pela emigração familiar, dirigida preferencialmente para a Pensilvânia. Gozavam de melhor condição económica comparativamente com a primeira categoria supramencionada, o que tinha repercussões ao nível da posição que lhes era reservada nas colônias, uma vez que tinham a possibilidade de chegarem à América do Norte sem hipotecarem o próprio serviço, desde que tivessem para avançar uma percentagem do valor da viagem e respeitassem os prazos para liquidação das verbas em dívida. Em caso de incumprimento, eram «vendidos» pelos capitães dos navios como servos pelo espaço temporal suficiente para o pagamento do montante em falta. O cenário mais comum era o do capitão do navio não deixar sair os redentores ainda

---

<sup>12</sup> KARNAL *et al.*, 2007: 38.

<sup>13</sup> FERGUSON, 2003: 85-87.

<sup>14</sup> ENGERMAN, 1986: 263-264.

<sup>15</sup> GALENSON, 1984: 13.

<sup>16</sup> BILDER, 1996: 754-755.

em dívida para com ele até que assinassem um contrato — em média tinham a duração de quatro anos —, que lhe garantia o retorno do valor despendido no transporte no imediato. Ademais, há relatos de situações com redentores que pagaram o valor da viagem, mas que tiveram de se submeter a contratos de modo a pagar a viagem de um familiar próximo que morreu durante a travessia e que estava em dívida<sup>17</sup>.

A terceira e última categoria de servidão por contrato compunha-se por condenados ingleses, escoceses e irlandeses responsáveis por delitos graves, especificamente crimes passíveis de pena de morte<sup>18</sup>, que eram transportados a expensas da Coroa. O transporte de condenados era ainda mais lucrativo do que o de contratados e de redentores, pois a Coroa pagava às companhias as tarifas dos condenados e esses «banqueiros do mar» lucravam a dobrar uma vez que «vendiam» os serviços desses indivíduos a plantadores<sup>19</sup>.

À imagem do que sucedia com os escravos africanos, a «venda» de servos era anunciada nos jornais locais; alguns chegavam acorrentados e visivelmente feridos, em virtude de mau comportamento e incentivo à rebelião a bordo, que resultava em castigos físicos<sup>20</sup>. Além disso, após a aquisição dos seus serviços, os servos constituíam uma propriedade que podia, inclusive, ser vendida como forma de saldar uma dívida. Em caso de fuga<sup>21</sup> e captura, os servos eram obrigados a reembolsar em trabalho o dinheiro desembolsado pelo senhor para o capturar, ensombrando ainda mais a já funesta perspectiva de recuperação da liberdade penhorada, que impossibilitava o projeto de posse de terras ou do pagamento pelos serviços prestados<sup>22</sup>.

A servidão por contrato foi um elemento central no quadro do domínio britânico nas colónias norte-americanas. Segundo David Galenson, entre metade e dois terços dos imigrantes das colónias americanas estavam sob escritura aquando da ingerência britânica<sup>23</sup>. Henry Gemery corrobora da perspectiva de Galenson, ao apontar que cerca de 60% dos imigrantes no século XVII foram servos contratados, assim como uma percentagem considerável durante século XVIII, apesar de uma quebra acentuada<sup>24</sup>.

---

<sup>17</sup> BILDER, 1996: 755-756.

<sup>18</sup> FERGUSON, 2003: 85-86.

<sup>19</sup> BILDER, 1996: 756-757.

<sup>20</sup> FERGUSON, 2003: 87.

<sup>21</sup> Muitos servos fugiam para junto dos índios, devido às duras condições de trabalho a que estavam sujeitos que, conjugadas com a escassez de comida, resultavam numa alta taxa de mortalidade. A esse respeito, veja-se GALENSON, 1984: 4.

<sup>22</sup> BILDER, 1996: 757-758.

<sup>23</sup> GALENSON, 1984: 13.

<sup>24</sup> GEMERY, 1986: 750.

### 1.3. O primado da iniciativa privada no Brasil

Promulgada a 7 de novembro de 1831, a Lei Feijó-Barbacena<sup>25</sup> «declara livres todos os escravos vindos de fora do Imperio, e impõe penas aos importadores dos mesmos escravos»<sup>26</sup>. Todavia, estavam previstas exceções, nomeadamente «os escravos matriculados no serviço de embarcações pertencentes a pais, onde a escravidão é permitida<sup>27</sup>, enquanto empregados no serviço das mesmas embarcações»<sup>28</sup>.

Os fazendeiros e os grandes comerciantes empenhavam-se em manter a grande propriedade e a economia agrícola de exportação, intentando, para o efeito, a vinda de trabalhadores braçais de todo o mundo, desde que o destino dos mesmos fossem as fazendas, de modo a fazerem as vezes de escravos falecidos, fugidos ou vendidos e cujo preço de mercado era cada vez maior<sup>29</sup>. Os intentos da elite agrária brasileira não se coadunavam com as premissas da política de colonização oficial seguida até 1830, pois visavam objetivos bem distintos, nomeadamente o reforço do setor industrial e de outros em fase embrionária, nas palavras de D. João VI: «promover e dilatar a civilização do vasto Reino do Brasil a qual não pode rapidamente progredir sem o auxílio, e acrescentamento de habitantes atreitos dos diversos géneros de trabalho»<sup>30</sup>.

A materialização dos intentos elitistas projetou-se num grande empreendimento cuja base assentava na articulação de uma vasta rede de intermediários e de serviços que, segundo Paulo Gonçalves:

*Desse empreendimento participaram instituições públicas, companhias de navegação, companhias ferroviárias, agências de recrutamento e de colonização, propagandistas, agentes e subagentes, bancos, casas de câmbio e hospedagem nas cidades de embarque e desembarque. Uma complexa rede de atividades que acabou por estender seus braços ao comércio local e internacional<sup>31</sup>.*

Numa altura em que o tráfico de escravos dava sinais de comprometimento no Brasil, eis que os grandes prejudicados, isto é, os traficantes, as companhias envolvidas no tráfico e os fazendeiros a quem estes vendiam os escravos, se viram para o aliciamento de imigrantes pobres e analfabetos, formando ou financiando companhias/associações

---

<sup>25</sup> Também conhecida apenas por Lei Feijó ou por Lei de 7 de novembro de 1831. A esta estão associados os nomes do Marquês de Barbacena, Felisberto Caldeira Brant, autor da mesma, e do padre Diogo António Feijó, à época Ministro da Justiça e acérrimo defensor desse decreto legislativo (SIQUEIRA, 2017: 221).

<sup>26</sup> *Colecção das Leis do Imperio do Brazil de 1831*, 1889: 40.

<sup>27</sup> Os traficantes eram mestres em ludibriar as autoridades, e, na verdade, «ninguém duvida que o maldito tráfico da escravatura continua debaixo da bandeira portuguesa». Sobre a continuidade do tráfico no Brasil debaixo da bandeira lusa, veja-se ALEXANDRE, 1991: 293-333 e SIQUEIRA, 2017: 233-240.

<sup>28</sup> *Colecção das Leis do Imperio do Brazil de 1831*, 1889: 40.

<sup>29</sup> ALENCASTRO, 1998: 31.

<sup>30</sup> *Colecção das Leis do Brazil de 1818*, 1889: 40.

<sup>31</sup> GONÇALVES, 2008: 222.

de colonização, que tinham uma vasta rede de agentes — autoridades do país de origem, empregadores, companhias de navegação, entre outros, que lucravam com o «negócio da emigração». O empregador que contrata o trabalhador rural paga o preço da viagem do mesmo, em troca de alguns anos de trabalho gratuito<sup>32</sup>, definidos num contrato de locação de serviços, com a agravante de serem<sup>33</sup>, muitas vezes, agentes portugueses os responsáveis e os que mais lucravam por esta «caça» à carne branca. A esse respeito, atentemos no seguinte ofício endereçado ao ministro da Marinha em 1843<sup>34</sup>:

*A emigração efetua-se ordinariamente em navios portugueses, e é promovida por especuladores portugueses, comumente os mesmos que se empregavam no tráfico da escravatura e que disto se têm algum tanto desviado em consequência de já não ser já a bandeira portuguesa a que melhor cobre aquele trato. Um dos tais traficantes dirige-se ordinariamente às ilhas dos Açores ou Madeira, onde outros agentes têm previamente angariado número suficiente de colonos, e ali os embarca a furto, iludindo as autoridades, e contrariando as sábias decisões do governo de Sua Majestade<sup>35</sup>.*

Como já tivemos oportunidade de referir, os alvos eram trabalhadores braçais, pobres e analfabetos, porque o objetivo passava por fornecer mais braços para a agricultura. Encontrando-se em situação de precaridade e envoltos na ignorância, a tarefa de os ludibriar e convencer a voltar costas ao local de origem ficava facilitada. O princípio presente em toda a equação era gerar a maior percentagem de lucro, daí que fazer a ligação desses imigrantes ao Brasil seja encarado como o momento adequado para assegurar vantagens. Parece-nos que o seguinte excerto de um trabalho da autoria do historiador brasileiro Luiz Alencastro resume bem o esquema montado em torno da transferência dos imigrantes da Europa para o Brasil:

---

<sup>32</sup> Geralmente, o período de trabalho gratuito era de três anos «quando o emigrado não tem ofício ou é tão somente cultivador; a este tempo de serviço junta-se sempre o necessário para pagar ao senhor os adiantamentos indispensáveis para o vestuário, e não poucas vezes se aumenta ainda em consequência das multas estabelecidas pela lei» (PORTUGAL. Câmara dos Deputados. Comissão de Inquérito sobre a Emigração Portuguesa, 1873: 34-35). Segundo Costa, os senhorios cobravam 6% sobre o valor adiantado aos imigrantes. Fazendo referência ao sistema de parceria, segundo o qual o colono recebe uma porção de terra do fazendeiro onde tem de produzir, geralmente, café e dar uma elevada percentagem da produção ao senhor (COSTA, 1997: 124, 138). Acontece que para pôr a terra a produzir, o pobre trabalhador tinha de se endividar ainda mais junto do seu senhor e quando finalmente colhe os frutos do investimento, o fazendeiro fica-lhe com quase todo o lucro, daí que os três anos apontados de serviço gratuito fossem largamente ultrapassados.

<sup>33</sup> Os contratos funcionavam como um mecanismo subversivo, contrário ao princípio da liberdade e dos direitos dos colonos, elaborados com base na legislação brasileira, sendo que a primeira lei reguladora dos contratos por escritos data de 13 de setembro de 1830, posteriormente substituída pela Lei n.º 108 de 11 de outubro de 1837.

<sup>34</sup> Ofício dirigido pelo comandante do brigue escuna *Tâmega*, em estação no Brasil e Rio da Prata, ao Ministro da Marinha a 4 de abril de 1843.

<sup>35</sup> PORTUGAL. Câmara dos Deputados. Comissão de Inquérito sobre a Emigração Portuguesa, 1873: 33.



*Em troca das despesas de transporte marítimo, faturadas pelo dobro da tarifa usual<sup>36</sup>, os engajados — sob caução «de sua própria pessoa, de seus bens e de seus herdeiros» — não podiam desembarcar no Brasil sem a autorização do capitão e dos representantes do navio. Esses últimos podiam estabelecer contrato «com um ou vários patrões» que reembolsariam aos donos do navio as despesas com o transporte e sustento do engajado durante a travessia atlântica. O «passe» do engajado era assim vendido no Brasil<sup>37</sup>.*

Em fevereiro de 1858, o cônsul de Portugal em Pernambuco, em missiva enviada ao Marquês de Loulé, denuncia precisamente «esta escandalosa agiotagem» referindo-se ao caso concreto do brigue português *Oliveira* chegado à região proveniente de São Miguel, cujos recibos da passagem assinalavam «60 patações ou 120\$000 réis, dinheiro do Brasil»<sup>38</sup>.

As companhias e as sociedades ligadas ao recrutamento de imigrantes contavam com uma vasta rede de funcionários dispersos pelas principais zonas de captação. Os engajadores tinham como primeira missão o aliciamento dos trabalhadores braçais, que, depois de convencidos a partir, eram auxiliados por esses agentes na obtenção da documentação, nomeadamente os passaportes<sup>39</sup>, providenciavam as passagens e, mediante as dificuldades e demora na tramitação, tratavam da falsificação de documentos ou da saída na clandestinidade<sup>40</sup>.

Silvia Alegre, em estudo recente, concluiu que os indivíduos que engrossavam o projeto de aliciamento e transporte de imigrantes para o Brasil estavam, grosso modo, ligados à produção de café e tinham vínculos familiares entre si — «casamentos, camaradagem entre colegas de escola, relações de negócios» —, resultando na confluência de interesses e numa visão comum quanto às linhas gerais que a administração devia seguir<sup>41</sup>. Por sua vez, Luiz Alencastro frisa a importância da presença de representantes dos interesses dos fazendeiros nos órgãos decisores, uma vez que:

*quando os representantes dos fazendeiros e dos comerciantes de importação-exportação controlam o aparelho do Estado, a política oficial trata canalizar para o país*

---

<sup>36</sup> Para uma ideia mais clara sobre o preço das tarifas cobradas aos colonos portugueses na travessia atlântica durante a segunda metade do século XIX e inícios do século XX, veja-se LEITE, 1996: 381-396.

<sup>37</sup> ALENCASTRO, 1998: 36.

<sup>38</sup> *Apud* PEREIRA, 2002: 147.

<sup>39</sup> A burocratização e o encarecimento do processo de obtenção de passaportes eram vislumbrados por alguns políticos nacionais como mecanismos de travar as saídas. No entanto, contribuíam ainda mais para as partidas debaixo da clandestinidade.

<sup>40</sup> Sobre emigração clandestina dos Açores para o Brasil no século XIX, veja-se LEITE, 1986: 219-230; SILVA, 2004 e SILVA, 2009.

<sup>41</sup> ALEGRE, 2014: 6.

*indivíduos pobres de todas as raças. Pouco importa então a cor ou a cultura do imigrante, desde que ele pegue na enxada junto [dos escravos] e, mais tarde, no lugar dos escravos*<sup>42</sup>.

À imagem do que acontecia nas colónias britânicas na América do Norte, os trabalhadores engajados eram de origem social baixa, desempregados ou em condição profissional débil, logo não tinham capacidade financeira para pagar a travessia atlântica que lhes abria as portas para o Eldorado brasileiro. Neste sentido, era necessário que alguém adiantasse o valor da passagem, e é aí que entram em cena as companhias de colonização, que tiveram no Marquês de Caravelos um acérrimo defensor, na medida em que as considerava imprescindíveis ao recrutamento das gentes desejadas, acrescentando que os moldes de funcionamento dessas empresas seriam similares aos das que se dedicavam ao tráfico de escravos:

*Não desanimemos na formação dessas companhias. Não se formavam elas para ir buscar estrangeiros à Costa d'África? Pois o mesmo acontecerá agora com estes estrangeiros livres, porque nisto elas também têm interesse; e o interesse que movia àquela expedição há de mover a esta*<sup>43</sup>.

Efetivamente, a demanda por lucro continua a mover os ávidos traficantes que não abandonaram o tráfico de escravos por completo até à publicação da Lei Eusébio de Queirós em 1850, antes dividiram-se entre o tráfico de escravos africanos e o engajamento de imigrantes pobres provenientes da Europa, especialmente do norte de Portugal e das ilhas, com particular incidência sobre o arquipélago dos Açores. Esta ideia é corroborada por um relatório consular francês datado de 1852 onde é dito que: «A navegação de Portugal procurou suprir com os colonos do Porto e dos Açores o vazio deixado pela extinção do tráfico negroiro»<sup>44</sup>. Outro facto que importa frisar é a referência a «navegação de Portugal», isto porque o grosso dos traficantes eram portugueses ou descendentes de portugueses que se haviam fixado no Brasil e enriquecido à custa deste vil comércio, sendo o nome de Nicolau Pereira de Campos Vergueiro o mais conhecido de todos, a que podemos juntar os dos irmãos açorianos João e António Severino de Avelar. A simultaneidade do tráfico de escravos e do tráfico de engajados colocou em alerta as autoridades britânicas em relação à atividade dos capitães e donos de companhias de navegação açorianas<sup>45</sup>.

Segundo Marcus de Carvalho,

---

<sup>42</sup> ALENCASTRO, 1998: 32.

<sup>43</sup> Sessão do Senado de 6 de julho in *Annaes do Senado do Imperio do Brazil*, 1830: I, 365-374.

<sup>44</sup> ALENCASTRO, 1998: 37.

<sup>45</sup> ALENCASTRO, 1998: 37.

*Embora aqueles imigrantes fossem voluntários, contrastando com os imigrantes forçados africanos, as condições de seu transporte eram também precárias, inclusive empregando-se navios negreiros superlotados. Contudo o que mais chocava os contemporâneos era que, ao chegarem a Recife, os açorianos, na maioria das vezes, não podiam desembarcar antes que alguma pessoa arrematasse os seus serviços pelo preço da passagem. A arrematação se fazia dentro do próprio navio, onde «em fileira», os trabalhadores eram escolhidos pelos compradores. As fontes indicam que, nestas condições, vieram principalmente açorianos para o trabalho agrícola<sup>46</sup>.*

Em 1827, na qualidade de ministro do Império, Nicolau Gomes Vergueira manteve-se fiel aos seus ideais, rejeitando «a colonização estrangeira por conta do Governo», nas palavras do mesmo:

*é pouco própria, excessivamente dispendiosa: seria porem de uma utilidade incalculável estabelecer Colonias de Nacionais em lugares ermos [...]. Estas Colonias, compondo-se de indigentes, e de réus condenados a trabalho ou degredo, além de aumentarem as produções agrarias, concorreriam a franquear a comunicação entre povoações remotas [...] e supririam [...] a falta de Casas de Correção<sup>47</sup>.*

A utilização de indigentes e condenados não era novidade à época, uma vez que os britânicos haviam feito o mesmo nas colônias norte-americanas<sup>48</sup>, o que vai ao encontro da ideia que temos vindo a sustentar de que a política de colonização brasileira entregue à iniciativa privada na década de 30 de Oitocentos tem vários elos de ligação com o modelo de colonização anglo-saxónico dos *Indentured Servants*.

Em 1836, o mesmo Vergueira que em 1827 se mostrava contrário ao financiamento e entrada de estrangeiros no Brasil<sup>49</sup>, funda juntamente com os cunhados e outros elementos da elite agrária, a primeira empresa de colonização brasileira afeta ao recrutamento e importação de imigrantes, especialmente açorianos. Eis que surge a Sociedade Promotora da Colonização do Rio de Janeiro, no mesmo ano em que o Governo brasileiro aprovou uma lei que isentava do pagamento da taxa de ancoragem os navios que chegassem ao Brasil com mais de 100 colonos brancos<sup>50</sup>.

---

<sup>46</sup> CARVALHO, 1988: 25.

<sup>47</sup> PÉREZ MELÉNDEZ, 2014: 42.

<sup>48</sup> Para uma ideia mais desenvolvida do assunto, veja-se FERGUSON, 2003: 75-100 e BILDER, 1996: 745-824.

<sup>49</sup> As principais explicações apresentadas para essa mudança prendem-se com a aprovação do *Ato Adicional*, que inaugurou o poder de decisão das províncias em matéria de colonização, a que se juntou a morte de Pedro I, em 1834, deitando por terra a ameaça que pairava de uma restauração mediante um exército de colonos portugueses (PÉREZ MELÉNDEZ, 2014: 42).

<sup>50</sup> PÉREZ MELÉNDEZ, 2014: 42, 54.

Segundo Reis Leite, essa sociedade (e as suas congêneres) «organizava-se nos moldes das antigas sociedades de transporte e tráfico de escravos negros [...] e isto explica as atrocidades de que hoje nos horrorizam, quer do transporte dos colonos, quer das condições em que faziam os contratos de trabalho»<sup>51</sup>.

A Bahia, São Paulo, Maranhão, e, mormente, o Rio de Janeiro, foram desde o início as principais áreas abastecidas por colonos engajados. Era precisamente em São Paulo, mais concretamente em Ibicaba, que se localizava a fazenda do senador Vergueiro que, através da empresa Vergueiro & Cia, fazia chegar desde os anos 40 do século XIX a São Paulo colonos europeus para trabalharem segundo o sistema de parceria na fazenda em Ibicaba ou para «vendê-los» a outros fazendeiros. Vergueiro lucrou imenso com a empresa, todavia o sistema de parceria que ele tanto defendia foi abalado por uma rebelião de colonos ocorrida em 1856, e que ficou conhecida como «Revolta dos Parceiros» ou «Revolta de Ibicaba»<sup>52</sup>, incendiada pela exploração e maus-tratos a que estavam sujeitos<sup>53</sup>.

O suíço Thomas Davatz foi contratado pela firma Vergueiro & Cia e presenciou o sistema de precariedade a que eram sujeitos os colonos, o que lhe levou a publicar em 1858 o livro *Memórias de um colono no Brasil* onde afirma que:

*Os colonos que emigram, recebendo dinheiro adiantado tornam-se, pois, desde o começo, uma simples propriedade de Vergueiro. E em virtude do espírito de ganância, para não dizer mais, que anima numerosos senhores de escravos, e também da ausência de direitos em que costumam viver esses colonos na província de São Paulo, só lhes resta conformarem-se com a ideia de que são tratadas como simples mercadorias, ou como escravos*<sup>54</sup>.

Os ecos da revolta e da publicação de Davatz contribuíram para a tomada de posição por parte das autoridades dos principais países canalizadores de europeus para o Brasil. Assim, em 1859, foi promulgado o regulamento *von der Heydt*, suspendendo o engajamento oficial de colonos da Prússia para São Paulo, aplicável a todo o território brasileiro em 1871. Outras nações seguiram o exemplo, como são os casos da Inglaterra, em 1875 e da França no ano seguinte.

No caso de Portugal, a partir dos finais da década de 30, a imprensa empenhou-se em denunciar as artimanhas dos engajadores e tráfico da «Escravidade Branca», todavia a antiga metrópole nunca banuiu o engajamento de colonos para o Brasil, não obstante o aumento da vigilância e controle, a tentativa de canalização desses fluxos para outras parcelas do Império, entre outras tomadas de posição em matéria de emigração. A esse respeito, em 1872, o então membro da direção da Caixa de Socorros D. Pedro V,

<sup>51</sup> LEITE, 1986: 225-226.

<sup>52</sup> Sobre esta rebelião, veja-se DAVATZ, 1951.

<sup>53</sup> SIQUEIRA, 2017: 201-206.

<sup>54</sup> DAVATZ, 1951: 72.

Joaquim da Costa Ramalho, ao prestar informações ao cônsul-geral de Portugal no Rio de Janeiro relativamente à situação dos portugueses emigrados, diz-lhe pois que «V.ex.a., que é português, disponha o seu ânimo para contemplar desgraças e misérias tais e tamanhas, que a imaginação espavorida mal compreende como ainda tão severa lição não bastou para pôr barreira a esta corrente de suicídios»<sup>55</sup>.

## 2. OS AÇORES E O FENÓMENO DA «ESCRAVATURA BRANCA»

Os Açores mantiveram desde o século XVII uma ligação umbilical com o Brasil, abastecendo o território brasileiro com sucessivas levas de ilhéus, que se destinavam a núcleos populacionais existentes e, inclusive, estiveram na origem da fundação de novas regiões do vasto território dos Brasis por meio de uma política de colonização dirigida pela Coroa. Com a nova ordem liberal emerge um novo paradigma, a emigração espontânea empreendida de acordo com interesses e vontades particulares e familiares, almejando o Eldorado brasileiro, em contraponto com a situação de carestia em que viviam no arquipélago. Estavam reunidas as condições-base para ligarem os ilhéus ao Brasil, isto é, de um lado do Atlântico assiste-se à demanda por braços e do outro a vontade dos mesmos para embarcar.

Como já tivemos oportunidade de referir, por meados da centúria de Oitocentos assistimos à afirmação dos intentos da elite agrária brasileira em matéria de abastecimento de braços, sob a forma de empresas de colonização que se responsabilizavam por fazer chegar ao Império as «gentes desejadas». Por essa altura, os Açores tornam-se palco preferencial de abastecimento dos navios empregados no «novo tráfico».

As condições da viagem<sup>56</sup>, os vínculos aos patrões, a equiparação, a «mercadoria transacionável», o estado de servidão temporária e a alegada inoperância das entidades consulares portuguesas no Brasil geraram uma onda de agitação e de denúncia na opinião pública e publicada, bem como nos debates parlamentares daquilo a que Herculano apelidou por «Escravidade Branca»<sup>57</sup>. A expressão «Escravidade Branca» encontra representação na realidade social brasileira, nas duras condições a que ficavam sujeitos os colonos, desde logo as péssimas condições a bordo, a que se juntavam os enganos<sup>58</sup> e o enviesamento dos contratos de locação de serviços que os embrenhavam numa condição de servidão temporária e que em muitos casos tinham por fim a morte, a que se juntavam as semelhanças com o tráfico de escravos.

<sup>55</sup> PORTUGAL. Câmara dos Deputados. Comissão de Inquérito sobre a Emigração Portuguesa, 1873: 90-91.

<sup>56</sup> A sobrelotação dos navios era constante, em desrespeito com os limites de tonelagem impostos pela Portaria de 19 de agosto de 1842.

<sup>57</sup> *A Emigração para o Brasil*. «Diário do Governo», n.º 12-13 (13 jan. 1838).

<sup>58</sup> O desalento apoderava-se dos pobres colonos que, isolados no interior do país e longe das cidades e das oportunidades, em desespero, fugiam, agravando ainda mais o seu *status quo*, uma vez que o artigo n.º 9 da Lei 108 de 11 de outubro de 1837 (reguladora dos contratos de locação) previa a pena de prisão «onde quer que for achado, não será solto, enquanto não pagar em dobro tudo quanto dever ao locatário» (*Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1837*, 1861: 78).

Logo em 1837 o «Açoriano Oriental»<sup>59</sup> informava da chegada a São Miguel de indivíduos que haviam partido para o Rio de Janeiro «engordados pela esperança fantástica de felicidade» e que, confrontados com a dura realidade, «tiveram por melhor voltar à sua pátria, e muitas centenas deles o fariam também se os desastrosos contratos, em que os engajaram, e a falta de meios para se transportarem para aqui, lhe não fossem de um invencível obstáculo para a sua vida». Nesse mesmo ano, já os parlamentares portugueses se debruçavam sobre o engajamento de açorianos, destacando-se por esta altura nomes como o de Costa Cabral que, na Sessão de 18 de março, apresenta os elementos expulsivos presentes nos Açores, em contraponto com o cenário pintado «por essas sociedades, ou companhias, que não podendo fazer escravatura negra nas costas d'África, a vem hoje fazer branca nos Açores»<sup>60</sup>. O engajamento de homens e mulheres<sup>61</sup> desvalidos não aconteceu somente nos Açores, mas foi ali que maiores proporções atingiu, pelo menos durante a primeira metade da centúria.

O empilhamento nas embarcações do «tráfico da nova espécie» saídas dos Açores era recorrente, em virtude da existência de uma elevada corrente de saídas clandestinas. Os colonos que partiam clandestinamente, e sem terem meios de pagar a passagem, ficavam numa situação ainda pior do que a dos que o faziam empenhando-se por um contrato de locação de serviços, na medida em que só desembarcavam se alguém tivesse interesse em pagar o preço da passagem, acrescido de despesas extra com alimentação e serviços. A esse respeito, o cônsul-geral de Portugal no Rio de Janeiro, em missiva de outubro de 1862 enviada ao Marquês de Loulé, relata o sucedido a bordo do patacho português *Angrense*, proveniente de Angra do Heroísmo, que mantinha retidos a bordo no porto do Rio de Janeiro colonos há 21 dias «à espera de quem os engajassem, dizendo-me um deles que tendo solicitado para ir à terra procurar meio de se libertar o capitão lhe não consentira»<sup>62</sup>. De referir que o tempo de «prisão» a bordo refletia-se no aumento do valor solicitado pelo capitão do navio aos possíveis interessados na contratação dos colonos, que, por sua vez, prolongavam o tempo de serviço gratuito.

O *modus operandi* dos traficantes era transversal, após a largada da baía, de onde saíam com um número adequado de emigrantes legais, pairavam na costa da ilha durante alguns dias, até que chegassem os clandestinos, longe da atenção e do raio de ação das autoridades. A isto se deve que uma travessia que, em média, levava pouco mais de um mês, por vezes, chegava a demorar 60 dias<sup>63</sup>.

<sup>59</sup> O *Açoriano*. «Açoriano Oriental», n.º 127 (23 set. 1837).

<sup>60</sup> «Diário das Cortes Geraes [...]», n.º 48 (18 mar. 1837), p. 71.

<sup>61</sup> Era regular a partida de mulheres que normalmente surgem associadas à prostituição em solo brasileiro. A esse respeito, veja-se, por exemplo, «O Angrense», n.º 4 (15 out. 1836).

<sup>62</sup> *Apud* PEREIRA, 2002: 188.

<sup>63</sup> O patacho português *Ceres*, *saio do Faial*, chegou ao Rio de Janeiro com 58 dias de viagem. Da mesma proveniência, o patacho português *Milheiros III* fundeu na capital brasileira com 39 dias de viagem. *Escravatura Branca*. «Açoriano Oriental», n.º 1150 (18 abr. 1857).

A Lei n.º 820 de 20 de julho de 1855 visava mitigar a emigração clandestina, prevendo penalizações aos capitães dos navios. Todavia, a lei não teve efeitos significativos nas ilhas, uma vez que, nos relatórios apresentados pelos governadores civis dos três distritos administrativos entre 1855 e 1865, são regulares as denúncias do aumento da emigração clandestina e o desejo da presença de um navio de guerra<sup>64</sup> no mar dos Açores<sup>65</sup>.

Em 1866, a Caixa de Socorros de D. Pedro V<sup>66</sup> ao apresentar o balanço dos primeiros tempos de atividade informou ter ajudado 2426 indivíduos, sendo que 1510 eram portugueses, 562 dos quais açorianos<sup>67</sup>. A maioria dos que se deslocaram à Caixa fizeram-no para conseguir dinheiro e auxílio para a educação, seguindo-se os que recorreram à instituição na esperança de conseguirem uma «Passagens para Portugal e Açores» (520 indivíduos), cabendo-nos destacar também o caso de 11 indivíduos que solicitaram «Passagens de Lisboa para os Açores».

**Tabela 1.** Tipologia dos socorros concedidos pela Caixa de Socorros de D. Pedro V desde a sua fundação até 31 de março de 1866

Tipologia do auxílio	N.º de auxiliados
Dinheiro e auxílios para a educação	1402
Médico, botica e dieta	132
Médico e botica	231
Roupa	32
Morada e comida	24
Auxílios a irmãos de ordens terceiras	52
Passagens para Portugal e para os Açores	520
Passagens para diversos portos do Brasil	19
Passagens para o Rio da Prata	3
Passagens de Lisboa para os Açores	11
<b>Total</b>	<b>2426</b>

Fonte: Elaborado com base no Relatório de Atividades da *Caixa de Socorros de D. Pedro V*, publicado no «Jornal do Commercio», n.º 88 (30 mar. 1866)

<sup>64</sup> Este pedido já havia sido feito pelo governador civil da Horta a 13 de janeiro de 1843, mas só teve aval em 1863, como anotou o angrense José de Meneses Toste, em sessão da Câmara dos Deputados da Nação, congratulando a presença do navio de guerra *Nova Goa* no mar dos Açores.

<sup>65</sup> BARROS, 2010: 304-305.

<sup>66</sup> Instituição de caridade fundada no Rio de Janeiro, em 1864.

<sup>67</sup> *Caixa de Socorros de D. Pedro V. Relatório e Contas*. «Jornal do Commercio», n.º 88 (30 mar. 1866).

Não obstante o papel de relevo desempenhado pelas associações de filantropia, na verdade muitos desvalidos não conseguiam recorrer ao apoio dessas instituições, porque estavam muito longe dos grandes centros urbanos, para além de que as beneméritas sociedades de socorros existentes eram «insuficientes para prover de remédio tão grandes males»<sup>68</sup>.

Em informação prestada ao consultado português no Rio de Janeiro no ano de 1872, o médico Bernardino de Almeida dá conta da situação que presenciou numa fazenda na qual prestou cuidados médicos por um ano,

*onde foram engajados cinco compatriotas nossos, quatro homens e uma mulher [...]. Comiam, dormiam e trabalhavam como escravos [...]. Senzalas eram as suas habitações, que constavam de um pequeno quarto, não soalhado, com porta e janela, tendo por cama uma esteira, e por mobília uma pedra para se sentarem. Trabalhavam a par dos escravos [...], trabalho que principiava ao romper de alva e terminava às nove horas da noite, apenas com interrupção das refeições. De dia cavavam na terra, de noite lançavam ou tiravam tijolo do forno. Apesar da sua robustez, como fossem transportados bruscamente para lugar insalubre, antes de aclimatados, na estação calmosa, sujeitos a trabalho insano e longo (mais de quinze horas por dia) com alimentação má e pior casa para dormir, ficaram em dois meses reduzidos a pele e ossos, verdadeiras múmias, e morreriam se não fugissem»<sup>69</sup>.*

As denúncias sucediam-se, todavia, o «escandaloso tráfico» persistia, em parte, porque os cônsules nacionais faziam vista grossa, «essa inércia justamente suspeita de já não saber vestir-se e de se alimentar nas trevas com pirão, [enquanto] o colono português engajado para o trabalho dos campos é sublocado pelo fazendeiro que o engajou a outros fazendeiros, que pagam um tanto pelo trabalho dele ao seu primitivo possuidor»<sup>70</sup>.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O engajamento de colonos açorianos tem de ser visto à luz da conjuntura da época, isto é, a necessidade iminente de introduzir braços numa altura em que o tráfico de escravos estava condenado a terminar no Brasil. Fruto dessa demanda brasileira e da existência de fatores expulsivos nos Açores, assistimos desde meados de 1830 à saída regular de ilhéus rumo ao Império do Brasil, nomeadamente em situação clandestina e debaixo de grandes ilusões, sujeitando-se às maiores privações mesmo antes de pisarem terra. Sucediavam-se relatos escandalosos de novos episódios de «Escravidade Branca» na imprensa e na câmara dos deputados, onde se discutiam as mais variadas formas de

<sup>68</sup> ORTIGÃO, [s.d.]: 76.

<sup>69</sup> PORTUGAL. Câmara dos Deputados. Comissão de Inquérito sobre a Emigração Portuguesa, 1873: 113.

<sup>70</sup> ORTIGÃO, [s.d.]: 73.



obstar a esse mal, tendo vindo a lume, inclusive, uma lei que visava combater a emigração clandestina através de regulamentação da tonelagem das naus e a aplicação de coimas aos infratores. No entanto, os efeitos práticos foram reduzidos uma vez que a ânsia por lucro dos «banqueiros do mar» era grande e a miséria dos incautos colonos maior.

## FONTES IMPRESSAS

- ANNAES do Senado do Imperio do Brazil. Brasília: Secretaria Especial de Editoração e Publicações — Subsecretaria de Anais do Senado Federal, 1830, livros I e II. Disponível em <[https://www.senado.leg.br/publicacoes/anais/asp/ip\\_anaisimperio.asp](https://www.senado.leg.br/publicacoes/anais/asp/ip_anaisimperio.asp)>. [Consulta realizada em 06/05/2018].
- COLLEÇÃO das Leis do Brazil de 1818. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889. Disponível em <[http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18332/collecao\\_leis\\_1818\\_parte1.pdf?sequence=1](http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18332/collecao_leis_1818_parte1.pdf?sequence=1)>. [Consulta realizada em 03/02/2019].
- COLLEÇÃO das Leis do Imperio do Brazil de 1831. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1889. Disponível em <[http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18460/collecao\\_leis\\_1831\\_parte1.pdf?sequence=3](http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18460/collecao_leis_1831_parte1.pdf?sequence=3)>. [Consulta realizada em 27/03/2019].
- COLLEÇÃO das Leis do Imperio do Brasil de 1837. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1861. Disponível em <[http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18466/collecao\\_leis\\_1837\\_parte1.pdf?sequence=1](http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18466/collecao_leis_1837_parte1.pdf?sequence=1)>. [Consulta realizada em 15/01/2019].
- DAVATZ, Thomas (1951) — *Memórias de um Colono no Brasil (1850)*. Tradução de Sérgio Buarque de Holanda. São Paulo: Livraria Martins. Disponível em <<https://archive.org/details/memriasdeumcol00dava>>. [Consulta realizada em 10/09/2018].
- «Diário das Cortes Geraes Extraordinarias, e Constituintes da Nação Portuguesa», n.º 48 (18 mar. 1837), p. 71. Disponível em <<http://debates.parlamento.pt/catalogo/mc/c1837/listIssuesByYear?ano=1837>>. [Consulta realizada em 28/03/2019].
- PORTUGAL. Câmara dos Deputados. Comissão de Inquérito sobre a Emigração Portuguesa (1873) — *Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a emigração portuguesa*. Lisboa: Imprensa Nacional.

## PUBLICAÇÕES PERIÓDICAS

- A Emigração para o Brasil*. «Diário do Governo». Lisboa, n.º 12-13 (13 jan. 1838).
- Caixa de Socorros de D. Pedro V. Relatório e Contas*. «Jornal do Commercio». Rio de Janeiro, n.º 88 (30 mar. 1866).
- Escravidade Branca*. «Açoriano Oriental». Ponta Delgada, n.º 1150 (18 abr. 1857).
- O Açoriano*. «Açoriano Oriental». Ponta Delgada, n.º 127 (23 set. 1837).
- «O Angrense». Angra do Heroísmo, n.º 4 (15 out. 1836).

## BIBLIOGRAFIA

- ALENCASTRO, Luiz Felipe de (1998) — *Proletários e Escravos: Imigrantes Portugueses e Cativos Africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872*. «Novos Estudos», n.º 21, p. 30-56. Disponível em <<https://pt.scribd.com/document/232807743/ALENCASTRO-Luiz-Felipe-de-Proletarios-e-Escravos>>. [Consulta realizada em 06/04/2019].
- ALEGRE, Sílvia Elena (2014) — «O café dá para tudo». *A participação das elites cafeiras no negócio de atração e transporte e imigrantes*. In *Anais eletrônicos do XXII Encontro Estadual de História da ANPUH-SP, Santos, 2014*, p. 1-16. Disponível em <[http://www.encontro2014.sp.anpuh.org/resources/anais/29/1405480593\\_ARQUIVO\\_Ocafedaparatudo.Aparticipacaodas elitescafeirasnonegociodeatracaoetransportedeimigrantes.SilviaAlegre.pdf](http://www.encontro2014.sp.anpuh.org/resources/anais/29/1405480593_ARQUIVO_Ocafedaparatudo.Aparticipacaodas elitescafeirasnonegociodeatracaoetransportedeimigrantes.SilviaAlegre.pdf)>. [Consulta realizada em 02/02/2019].

- ALEXANDRE, Valentim (1991) — *Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834-1851)*. «Análise Social», vol. XXVI (2.º), n.º 111, p. 293-333. Disponível em <<http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1223038698G8jRF9au8N118MP8.pdf>>. [Consulta realizada em 02/01/2019].
- BARROS, Paula (2010) — *O discurso político da emigração portuguesa para o Brasil (1855-1866)*. In SARGES, Maria da Nazaré *et al., org.* — *Entre Mares. O Brasil dos Portugueses*. Belém: Editora Paka-Tatu, p. 301-306.
- BILDER, Mary Sarah Bilder (1996) — *The Struggle over Immigration: Indentured Servants, Slaves, and Articles of Commerce*. «Missouri Law Review», vol. 61, n.º 4, p. 745-824. Disponível em <<https://lawdigitalcommons.bc.edu/lspf/178/>>. [Consulta realizada em 15/04/2018].
- CARVALHO, Marcus (1988) — O “tráfico de escravatura branca” para Pernambuco no ocaso do tráfico de escravos. «Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro», vol. 149, n.º 358, p. 22-50.
- COSTA, Emília Viotti da (1997) — *Da Senzala à Colônia*. 4.ª ed. São Paulo: Fundação Editora da UNESP. Disponível em <<https://books.google.pt/books?id=sgVhE2z2V6wC&printsec=frontcover&hl=pt-PT#v=onepage&q&f=false>>. [Consulta realizada em 07/04/2019].
- ENGERMAN, Stanley L. (1986) — *Servants to slaves to servants: contract labour and European expansion*. In EMMER, Piet, ed. — *Colonialism and Migration; Indentured Labour Before and After Slavery*. Heidelberg: Springer Netherlands, p. 263-294.
- FERGUSON, Nial (2003) — *Império. Como os britânicos fizeram o mundo moderno*. 2.ª ed. São Paulo: Editora Planeta.
- GALENSON, David (1984) — *The Rise and Fall of Indentured Servitude in the Americas: An Economic Analysis*. «The Journal of Economic History», vol. 44, n.º 1, p. 1-26. Disponível em <[https://www.jstor.org/stable/2120553?seq=1#page\\_scan\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/2120553?seq=1#page_scan_tab_contents)>. [Consulta realizada em 03/05/2018].
- GEMERY, Henry A. (1986) — *Markets for Migrants: English Indentured Servitude and Emigration in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*. In EMMER, Piet, ed. — *Colonialism and Migration; Indentured Labour Before and After Slavery*. Dordrecht: Springer, p. 750-775.
- GONÇALVES, Paulo Cesar (2008) — *Mercadores de Braços. Riqueza e Acumulação na Organização da Emigração para o Novo Mundo*. São Paulo: Universidade de São Paulo. Tese de Doutorado.
- LEITE, Joaquim da Costa (1996) — *Os negócios da emigração 1870-1914*. «Análise Social», vol. 31, n.º 136-137, p. 381-396.
- LEITE, José Guilherme Reis (1986) — *Emigração legal e clandestina dos Açores para o Brasil no séc. XIX*. In *II Congresso de Comunidades Açorianas*. Angra do Heroísmo: Comissão Preparatório do II Congresso de Comunidades Açorianas, p. 219-230.
- MERELIM, Pedro de (1966-1967) — *Emigração açoriana para o Brasil*. «Atlântida. Revista do Instituto de Cultura Açoriana», vol. 10, n.ºs 4 e 5, p. 243-252 e p. 315-320; vol. 11, n.ºs 4 e 13, p. 87-104 e p. 227-252.
- ORTIGÃO, Ramalho [s.d.] — *Farpas. Aspectos Vários da Sociedade, da Política, da Administração*. Lisboa: Companhia Nacional Editora, tomo X.
- PEREIRA, Miriam Halpern (2002) — *A Política portuguesa de emigração (1850-1930)*. Bauru: EDUSC.
- PÉREZ MELÉNDEZ, José Juan (2014) — *Reconsiderando a política de colonização no Brasil Imperial: os anos da Regência e o mundo externo*. «Revista Brasileira de História», vol. 34, n.º 68, p. 35-60.
- KARNAL, Leandro; PURDY, Sean; FERNANDES, Luiz Estevam; MORAIS, Marcus Vinícius de (2007) — *História dos Estados Unidos: das origens ao século XXI*. São Paulo: Editora Contexto.
- SANTOS, Miriam de Oliveira (2017) — *Reescrevendo a história: imigrantes italianos, colonos alemães, portugueses e a população brasileira no sul do Brasil*. «Tempo e Argumento», vol. 9, n.º 20, p. 230-246. Disponível em <[https://www.researchgate.net/publication/317273877\\_Reescrevendo\\_a\\_historia\\_imigrantes\\_italianos\\_colonos\\_alemaes\\_portugueses\\_e\\_a\\_populacao\\_brasileira\\_no\\_sul\\_do\\_Brasil](https://www.researchgate.net/publication/317273877_Reescrevendo_a_historia_imigrantes_italianos_colonos_alemaes_portugueses_e_a_populacao_brasileira_no_sul_do_Brasil)>. [Consulta realizada em 09/02/2019].

- SILVA, Susana Serpa (2004) — *Emigração Clandestina nas Ilhas do Grupo Central em meados do século XIX. In O Faial e a Periferia Açoriana nos Séculos XV a XX. Actas do III Colóquio nos 550 Anos do Descobrimto das Flores e do Corvo*. Horta: Núcleo Cultural da Horta, p. 275-293.
- (2009) — *Emigração Legal e Clandestina nos Açores de Oitocentos (da década de 30 a meados da centúria)*. In SOUSA, Fernando de; MARTINS, Ismênia; MATOS, Izilda, coord. — *Nas Duas Margens: os portugueses no Brasil*. Porto: Edições Afrontamento; CEPSE, p. 381-399.
- SIQUEIRA, Francisca Pereira (2017) — *Dignidade e honra nacional: debates sobre o fim do tráfico de escravos na opinião pública brasileira e portuguesa (1810-1850)*. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela. Tese de Doutoramento.

