

EMIGRAÇÃO ILEGAL E CLANDESTINA. AGENTES, ENGAJADORES, ESTRATÉGIAS E TRAJECTOS DAS FUGAS

HENRIQUE RODRIGUES*

Resumo: O Arquivo do Governo Civil de Viana do Castelo (AGC) conservou um dos maiores acervos e com mais variedade de fontes sobre a problemática das mobilidades, desde a sua fundação em 1835 até à actualidade, cujo fundo ainda se encontra nas instalações onde funcionou esta instituição. A emissão de passaportes, registada em livros para o efeito, e outros corpos documentais associados à mobilidade de mancebos, permitem novas abordagens às dinâmicas migratórias. Além destas fontes, os respectivos processos de requerimento de passaporte e documentos sobre clandestinidade, fuga de jovens, fraudes e engajamento, que se encontram em maços próprios, constituem o corpus documental que nos permitiu a elaboração deste texto. Trata-se de 38 documentos ainda inéditos, datados entre 1875 e 1883. Além destes, usaremos outros dados a lume por nós, correspondentes ao período entre 1854 e 1856, documentos onde se abordam questões relacionadas com emigração ilegal, clandestina, fraudes, agentes de emigração, estratégias de fuga e trajectos, a acção das autoridades e a intervenção de um magistrado, o vice-cônsul de Espanha em Vila Nova de Cerveira, acusado de ser o principal engajador. Além de observarmos o sucesso na luta contra a emigração ilegal, identificamos vários pontos de fuga ao longo da fronteira, quer através de veleiros em Caminha, quer recorrendo aos vapores que saíam por Vigo, precedida de uma travessia «a salto» na passagem do rio Minho.

Palavras-chave: Emigração ilegal; Saídas clandestinas; Engajador; Século XIX.

Abstract: The Archive of the Civil Government of Viana do Castelo (AGC) preserved one of the largest collections and with more variety of sources on the problematic of the mobilities, from its foundation in 1835 until the present time, whose fund is still in the premises where this institution worked. The issuance of passports, recorded in books for this purpose, and other documentary bodies associated with the mobility of young men, allow new approaches to migratory dynamics. In addition to these sources, the respective passport application procedures and documents on clandestinity, flight of young people, fraud, and engagement, which are in their own packs, constitute the documentary corpus that allowed us to elaborate this text. These are thirty-eight documents still unpublished, dated between 1875 and 1883. In addition to these pieces, we will use other documents given by us, corresponding to the period between 1854 and 1856, documents dealing with issues related to illegal emigration, clandestine, fraud, agents of emigration, strategies of escape and travel, the action of the authorities and the intervention of a magistrate, the vice-consul of Spain in Vila Nova de Cerveira, accused of being the main enabler. In addition to observing success in the fight against illegal emigration, we have identified several vanishing points along the border, either by means of sailboats in Caminha or by using the vapors that left Vigo, preceded by a «jump» crossing in the passage of the river Minho.

Keywords: Illegal emigration; Clandestine exits; Engager; XIX century.

* Investigador do CETRAD/UTAD. Registamos com apreço as palavras do avaliador, que tomámos em boa nota e agradecemos. Não seguimos o Acordo Ortográfico de 1990, por dele discordarmos. Este trabalho é financiado por: Fundos Europeus Estruturais e de Investimento, na sua componente FEDER, através do Programa Operacional Competitividade e Internacionalização (COMPETE 2020) [Projecto nº 006971 (UID/SOC/04011)]; e por Fundos Nacionais através da FCT — Fundação para a Ciência e a Tecnologia, no âmbito do projecto UID/SOC/04011/2013.

INTRODUÇÃO

A emigração de jovens aparece enquadrada em contextos legislativos, com o objetivo de salvaguardar o cumprimento dos deveres militares. Tais normativas limitavam a saída dos mancebos, obrigando-os a deixar uma caução, para garantir a substituição no exército, caso o moço fosse sorteado. Até finais da década de 50 de Oitocentos, estavam inseridos neste contexto os maiores de 18 anos, porém, devido ao número de adolescentes afastados do continente, antes de atingirem esta idade¹ — quadro impeditivo do preenchimento dos lugares no exército, obrigando os seleccionados a prolongarem este serviço para além do tempo previsto e o Estado português a disponibilizar mais verbas com os efectivos — a lei de 1859 alarga a faixa etária, incluindo os rapazes dos 14 aos 21 anos completos²; perante este quadro só podiam ausentar-se, quando apresentassem abonação, indicassem substituto ou deixassem a verba ou fiador para custear as despesas de substituição.

A legislação sobre a mobilidade não se limitava ao contexto militar, pois também os indivíduos do sexo feminino, tal como as crianças, quando saíam sem os consortes ou progenitores, estavam coagidos a apresentar uma autorização do marido, dos pais ou tutores. A todos era exigido o requerimento, certidão de baptismo, casamento ou óbito, comprovativos da idade, estado civil, folha corrida (registo criminal), além de outros documentos, como a autorização de saída. Neste contexto, as famílias, a partir dos anos 60, viam o embarque dos filhos antes de atingirem a idade limite exigida para a fiança, como estratégia mais eficaz, porque se libertavam de um pesado tributo, considerando os elevadíssimos montantes da caução³ ou do valor definido anualmente pelo Governo para a substituição, se o emigrante fosse sorteado.

Mesmo assim, os adolescentes, quando pretendiam evadir-se ao cumprimento dos deveres militares, não necessitavam de seguir directamente para o Brasil, pois a passagem da fronteira, a partir de 1863, dispensava o uso de licenças na raia⁴, tomando, de seguida, o vapor, por vezes, na Galiza, como veremos através da documentação compulsada. Se a intenção era atravessar o Atlântico, também havia o recurso a documentos legais, utilizados por pessoas impedidas de os impetrarem, usados indevidamente. A fuga, através do embarque clandestino, era mais fácil quando a viagem ocorria nos veleiros,

¹ É neste contexto que devem ser consideradas as ausências de menores de 18 anos até 1859, data correspondente à alteração dos fluxos, cujas faixas etárias marcam a tendência para o domínio de adolescentes menores de 14 anos. RODRIGUES, 1995: 8-42; ALVES, 1999: 33-50.

² Carta de Lei de 4 de Junho de 1859. «Diário do Governo», 138 (1859-06-14).

³ O recurso legal ao pagamento de uma substituição era instituído anualmente por decreto, tal como as cauções para mancebos, podendo estas obrigar a despendar 500\$000 réis, como aconteceu em 1887, embora, dez anos depois, tivessem sido fixadas em 250\$000. *Collecção Official da Legislação Portuguesa* [...], 1888: 461; *Collecção Official da Legislação Portuguesa* [...], 1897: 769.

⁴ *Regulamento da lei de 31 de Janeiro de 1863*, 1864: 142-155.

por isso a saída por portos da costa, como Viana, Gontinhães⁵ e Caminha, entre outros locais, além da Galiza⁶, foi uma realidade, muitas vezes orquestrada por engajadores⁷.

O transporte em vapores, vindos de Inglaterra, França e Alemanha, passando pela Galiza, de mais difícil controlo pelas autoridades, era objecto de alguma atenção, quando ancoravam em Leixões ou em Lisboa. Por este meio, os efeitos da fiscalização, sobre os clandestinos, eram pouco visíveis, não obstante houvesse sempre um ou outro mancebo capturado, por não possuir passaporte, mesmo relativamente a alguns que intentavam a evasão através da Galiza, com destaque para o porto de Vigo.

Se as estatísticas portuguesas podem ser consideradas muito fiáveis, incluindo nestes números a quase totalidade dos movimentos⁸, não nos falam exclusivamente de emigrantes, mas de embarques, onde existem transeuntes a protagonizar mais de uma travessia, por isso é importante a abordagem da «remigração», variável que tem sido subestimada ou mesmo ignorada⁹, quando, em boa verdade, qualquer análise aos registos de passaportes deve contemplar os reembarques, formados pelos que partiram, regressaram e voltaram viajar com novas licenças. Miriam H. Pereira refere a existência de estratégias de contenção, considerando os vários condicionalismos impostos na obtenção da documentação para requerer o passaporte, escolhos difíceis de ultrapassar pelos «camponeses do Alto-Minho»¹⁰, entre outros, e sublinha, ainda, que estes habitantes sentiam os efeitos dissuasores na requisição da licença devido à ausência de cultura letrada, donde poderia inferir-se que tais estratos socioculturais não intervinham no processo migratório legal, por serem incultos, todavia, este cenário não é visível para Viana do Castelo, no decorrer da centúria oitocentista, como pudemos fazer prova¹¹.

Se a historiadora referida¹² vê na burocracia da obtenção das autorizações de travessia um dos grandes obstáculos, convém lembrar que havia certidões requeridas na respectiva paróquia e que, até 1863, os concelhos emitiam passaportes internos com o objectivo de serem apresentados nos serviços do Governo Civil, para impetração da licença de viagem, sendo certo que o solicitante deveria assinalar a presença no *Livro de*

⁵ As zonas pesqueiras eram procuradas para esta estratégia, como acontecia em Gontinhães, actual Vila Praia de Âncora (RODRIGUES, 1995: 229-232).

⁶ Entre os vários documentos publicados por nós, consultar RODRIGUES, 1995: 232-233.

⁷ PEREIRA (1990: 736), sem especificar qualquer momento cronológico concreto, é de opinião que os agentes agrários das aldeias do Alto Minho, Trás-os-Montes e Beiras, estavam fortemente limitados à emigração, situação decorrente dos condicionalismos impostos à saída definitiva e fenómeno resultante dos aspectos culturais. A historiadora destaca o analfabetismo como factor inibidor da mobilidade, afirmando que os emigrantes se apoiavam nas redes de engajamento para fugirem da terra. Não comungamos deste pressuposto, no atinente ao distrito de Viana do Castelo para a época de Oitocentos, como o demonstrámos, relativamente às saídas documentadas (RODRIGUES, 2013).

⁸ LEITE, 1987: 463-480.

⁹ Porque «é pouco provável que o erro introduzido pela re-emigração seja altamente significativo», sustenta BAGANHA, 1991: 168.

¹⁰ PEREIRA, 1990: 735.

¹¹ RODRIGUES, 2006.

¹² PEREIRA, 1990.

Registo de Passaportes, assinando-o, assim como a inerente permissão paternal ou conjugal, o que obrigava a uma deslocação da periferia até ao Governo Civil de cada distrito¹³. Tais quadros não são de todo impeditivos de êxodos e muito menos o analfabetismo embarçava quem desejava abalar de uma qualquer aldeia do interior. Acresce que Miriam, relativamente ao que se conhece para Viana¹⁴, é redutora ao classificar os camponeses deste distrito como imbecis, pois, quando os havia, os documentos identificam-nos como incapazes de usarem o cálamo, contudo, boa parte dos lavradores emigrados do mundo rural no século XIX era capaz de ler, escrever e contar¹⁵.

Se é certo que o apego à aldeia e à família sustenta o mito do retorno, também vemos, pela correspondência de emigrantes, que homens e mulheres, em momentos de crise económica, desistem deste imaginário e abalam juntos ou em momentos diferentes, havendo mesmo mães a repudiar a terra madrastra, viúvas e esposas que estando há vários anos afastadas dos maridos assumiam as despesas do êxodo do lar, tomando quase sempre o comboio na estação mais próxima, até à capital, onde apanhavam o vapor¹⁶.

Na verdade, se os números de clandestinos continuam a ser «triturados» e se os exercícios apresentados por Leite¹⁷ não permitem uma conclusão rigorosa, como sustenta Pereira¹⁸, também a opinião de Baganha¹⁹ não pode ser aplicada a todos os períodos migratórios, especialmente ao continente, e muito menos ao distrito de Viana do Castelo.

Analisar a questão dos clandestinos, apurar o verdadeiro êxodo, estudar o fenómeno para além das clássicas abordagens por sexo, estado civil e idade²⁰ exige tempo e equipas de investigadores a trabalhar sistematicamente os fluxos regionais, cobrindo períodos cronológicos longos, com recurso ao estudo dos passaportes e respectivos processos, cruzando dados e apurando, com todo o rigor possível, o peso dos reembarques, cujas taxas eram,

¹³ Na verdade, os procedimentos burocráticos eram escolhidos para os mais desprotegidos ou para quem tinha dificuldades financeiras. Até meados de Oitocentos a emigração do Alto Minho tem um perfil sociocultural identificado com as elites. As famílias sem recursos económicos sentiam dificuldade em proporcionar o embarque dos filhos para o Brasil. Na parte final da centúria, os fluxos exibem uma composição por sexo, estado civil e literacia diferente, onde os casados, as mulheres e crianças conferem aos movimentos essa ausência de letrados, dando-se início à emigração massiva. Neste contexto, é o embarque de mulheres com filhos que mais caracteriza a mobilidade de fim da centúria (RODRIGUES, 1995; RODRIGUES, 2006).

¹⁴ Na época de Oitocentos, este espaço geográfico estava bem servido de locais de ensino oficial, além de outros agentes educativos que ministravam a aprendizagem do abecedário em escolas privadas (RODRIGUES, 1997: 225-237; RODRIGUES, 1998a: 353-366).

¹⁵ Entre os casos por nós estudados, de rapazes que tentavam evadir-se, contornando a lei sem impetração de licença, quando foram obrigados a testemunhar, alguns sabiam escrever, tendo firmado os autos.

¹⁶ As indicações escritas pelos maridos, nas cartas enviadas às esposas, assinalam os passos a dar para obter os documentos, fazer os preparativos da viagem, a deslocação aos serviços administrativos, a ida de Viana até Lisboa, como proceder, que roupa deviam vestir, os adereços, os comportamentos durante a travessia e a forma como desembarcar, entre outras recomendações.

¹⁷ LEITE, 1987: 463-480.

¹⁸ PEREIRA, 1990: 737.

¹⁹ BAGANHA, 1991: 161-174.

²⁰ Esta problemática tem preocupado essencialmente os que pretendem quantificar tais movimentos, mesmo quando se sabe que é difícil, senão impossível, obter números absolutos. Todavia, é importante conhecermos as estratégias montadas para o transporte das evasões, como refere SILVA, 1992: 4.

para o Alto Minho, bem consideráveis. A microanálise, aplicada nestes exercícios, trabalhando sobre um segmento da população, os mancebos registados nos *Livros de Recenseamento Militar* e distribuídos como ausentes no Brasil, ou noutras paragens, são a chave para abrir novos campos de observação e o estudo sobre a mobilidade, especialmente para a centúria de Oitocentos e em direcção às terras do Brasil e para a Galiza.

Nesta abordagem qualitativa à problemática das fugas de indocumentados, saídas ilegais e clandestinas, descobrem-se agentes de emigração, engajadores, trajectos, estratégias de fuga e métodos para iludir as autoridades, tudo registado nos autos de investigação e nos officios encaminhados para o Governo Civil de Viana do Castelo. Usando este *corpus* documental, faremos a análise de alguns casos de êxito no controlo da emigração ilegal.

Passaremos em revista algumas fontes anteriormente divulgadas por nós, onde a problemática do uso ilegal de passaportes está patenteada, e daremos realce às tentativas de escape clandestino; também focaremos a nossa atenção nos autos relativos aos casos de insucesso de saídas por Vigo e de fugas por Lisboa, assim como apresentaremos as estratégias montadas pelos agentes na condução dos mancebos através da Galiza, além de indicarmos os percursos seguidos por quem contratava tais serviços. Utilizaremos, para esta síntese, o corpo documental existente no Arquivo do Governo Civil de Viana do Castelo (AGC) com o título *Emigração Clandestina*²¹ e retomamos, para a década de 50, alguns dos documentos dados a lume num outro estudo.

CLANDESTINOS, QUE IMAGEM?

O inquérito às Câmaras, administradores de concelho e Repartições da Fazenda²² mostra, para o distrito de Viana do Castelo, que estas autoridades tinham um conhecimento pouco consistente sobre o fenómeno. Das entidades que se pronunciaram sobre o inquérito, várias desconhecem o volume real das saídas; outras reproduzem as mesmas respostas e valores de âmbito concelhio, mas todos reconhecem a inexistência de jovens para o exército, afirmando-se que a quebra demográfica neste segmento da população está ligada à emigração clandestina, devido à dificuldade de controlo sobre quem se evadia pela Galiza, partindo pelos vários portos, sem uma eficaz «vigilância dos agentes consulares», situação passível de solução através da «fiscalização activa e incessante na ocasião da partida de rapazes ou navios», ou ainda com «mais vigilância das autoridades próximas à raia», acrescida de um bom entendimento e da colaboração do país vizinho²³.

²¹ RODRIGUES, 1995: 215-258.

²² *Comissão Parlamentar para o Estudo da Emigração Portuguesa*, 1886: 179-180.

²³ Não obstante se afirme que a falta de mancebos é uma consequência da emigração de jovens, em boa verdade, parece-nos pouco consistente tal pressuposto, porque os livros de recenseamento militar dizem-nos, com clareza, que este ou aquele adolescente se encontra em determinada localidade, como seja no Brasil, em Espanha, «aos ganhos no Douro», em Coimbra, ou outras terras. Um outro grupo aparece sem informação do paradeiro. Estes mancebos, de quem se desconhece a localização, nem sempre fugiram para o Brasil, mas seguiram, simplesmente, para outras

Estas entidades não apontam números exactos; a Repartição da Fazenda de Melgaço indica a fuga de, aproximadamente, 1000 indivíduos para a América²⁴, ao longo dos últimos dez anos (1875-1884), afirmando que os documentados são 272. Na verdade, os *Registos de Passaportes*, entre 1875 e 1884, apresentam-nos três centenas de embarques legais. Os *Livros de Recenseamento Militar*²⁵ informam-nos que, deste município, entre 1856 e 1898, houve 333 jovens arrolados como ausentes no Brasil e 111 em Espanha, donde se depreende a existência de falhas no cadastro destes casos ou o valor apresentado oficialmente não tinha uma base coerente, por ser um cálculo aproximado.

Afirmar-se que a saída de uma boa parte de emigrantes para o Brasil decorria num contexto de clandestinidade merece alguns cuidados²⁶, porque qualquer que seja a projecção elaborada não oferece números totalmente reais, ou porque os engajadores cobravam verbas consideráveis, muito mais elevadas do que as despendidas por quem organizava um processo de embarque legal, ou porque a vigilância e toda a política de controlo mostrava alguns frutos, mesmo que estas apreensões correspondessem a resultados de pouco relevo²⁷.

O problema da clandestinidade não pode ser ignorado, foi uma realidade, mas ocorria predominantemente num contexto específico, sempre no masculino, e cobria a faixa etária onde se inserem os mancebos fugidos ao espectro do serviço militar, jovens maiores de 14 anos e menores de 20. As manobras para contornar as saídas à margem da lei e os embarques subterrâneos, atravessando o rio Minho, para a Galiza, onde adquiriam o bilhete da passagem, ocorreram em vários momentos, sobre os quais há

paragens do continente, por isso faltam elementos para o preenchimento do número de militares correspondentes a cada concelho. Cremos que é importante que se proceda a estudos onde se cruzem as fontes nominativas para apurar este segmento demográfico, o dos mancebos em falta ao cumprimento dos deveres militares.

²⁴ As informações prestadas pelo administrador do concelho e pelo presidente da câmara estão datadas de 24 de Novembro de 1885, donde deduzimos que este ano não foi contabilizado, por isso apontamos para a década de 1875-1884. *Comissão Parlamentar para o Estudo da Emigração Portuguesa*, 1886: 174.

²⁵ Esta fonte apresenta-nos pouco mais de meio milhar de jovens ausentes na Galiza e em Espanha, com destaque para os mancebos de Viana do Castelo e de Melgaço, que indicam, respectivamente 251 e 111 homens evadidos ao serviço militar entre 1856-1898, mas os que são dados como ausentes em terras do Brasil passam de três milhares e meio em todo o distrito e durante o mesmo período, assim como mais de quatro mil mancebos deste distrito estavam espalhados por diferentes terras portuguesas, o que correspondia a muitos casos que não se encontravam no concelho no momento da inspecção militar.

²⁶ «Uma parte considerável da emigração era clandestina» porque os camponeses ou os artífices pobres eram incapazes de partir para terras tão longínquas devido aos custos das viagens de longa distância, quando a política de emigração tinha uma máquina repressiva e cerceadora (PEREIRA, 2001: 167-168). Esta interpretação não deve ser aplicada indiscriminadamente, tanto mais que a correspondência vinda do outro lado do Atlântico revela que não só os homens conseguiram partir através do recurso às hipotecas de bens, mas também as próprias mulheres foram capazes de viajar com os filhos para junto dos maridos, tendo elas próprias a iniciativa do embarque com o apoio de familiares ou amigos (RODRIGUES, 2003: 779-898).

²⁷ A par dos fluxos legais, existem testemunhos de hemorragia braçal, recorrendo a processos de engajamento, porém, as buscas aos veleiros e mesmo aos vapores nem sempre detectavam os «filhos do navio», rapazes que tinham sido introduzidos na embarcação, escondidos entre lenha, barris de água ou simplesmente num canto mais recôndito numa posição teatral, fazendo-se adormecidos (RODRIGUES, 2003: 2304-2339). Uma síntese bem arquitetada e a boa reflexão sobre esta problemática poder ser consultada em ALVES, 1994: 147-161.

documentação, conhecemos os intervenientes, rapazes repetentes nas tentativas de fuga e mesmo intermediários imiscuídos em redes de desmontagem difícil e bloqueadora da acção das autoridades.

ESTRATÉGIAS DE EMBARQUE E FUGAS A MEADOS DE OITOCENTOS

As primeiras preocupações com a saída maciça de homens aptos para o trabalho braçal, referentes à fuga de clandestinos, através dos portos do Alto Minho e com destaque para os que embarcavam pela barra de Caminha, foram exaradas pelo administrador de Vila Nova de Cerveira, a meados de Outubro de 1852²⁸, quando deu a conhecer, ao magistrado responsável pelo distrito de Viana do Castelo, que «a passagem, figurada de graça custa 240\$000»²⁹, valor a pagar com serviços³⁰ desempenhados no Brasil³¹, e correspondia a um montante dez vezes superior ao cobrado a quem se expatriava livremente e sem tais compromissos³², embarcando sob contrato a cumprir durante vários anos, nas explorações³³.

A embarcação assinalada como principal transportadora de mão-de-obra da Ribeira Minho, para a formação de colónias no Brasil, era o brigue *Estrela do Norte*, veleiro construído em 1850, na América do Norte, que tinha passado por Vigo, onde fez quarentena, antes de acostar na foz do rio Minho.

Pelas informações colhidas na Administração de Caminha, os homens seriam recrutados na Galiza e em Cerveira, terra de onde era natural o proprietário da embarcação, que tinha atracado com a finalidade de transportar 300 pessoas³⁴, tanto mais que,

²⁸ No Alto Minho, a década de 50 regista os grandes surtos de emissões de passaportes, fenómeno imbricado em contextos económicos difíceis e, ao mesmo tempo, de movimentos de captação de emigrantes para o Brasil, o que explica parte destas fugas aliciadas pelos proprietários de embarcações. Entre outros documentos, ver o extracto apresentado por SILVA, 1992: 5.

²⁹ RODRIGUES, 1995: 240-241.

³⁰ Os acordos podiam ser rescindidos, obrigando-se os colonos a pagar as despesas de viagem e passaporte, cujo valor era de 120\$000 réis.

³¹ Os contratos de serviços obrigavam os emigrantes a permanecerem vários anos em dificuldades financeiras e sem poderem regressar à terra, o que também originou a saída das esposas com os respectivos filhos, fixando o lar na outra margem. Como exemplo destas combinações, veja-se *Primeiro Inquérito* [...], 1873: 478-480. Para uma visão integrada do recrutamento, transporte e desembarque de colonos, ver SILVA, 1992: 5-30.

³² Na década de 50, os vapores anunciados em Viana do Castelo, tal como noutras localidades, divulgam valores das passagens, sendo a terceira classe indicada para emigrantes. Adquiria-se o bilhete de viagem, até Pernambuco, Baía ou Rio de Janeiro, no vapor *Hydaspes*, por 38\$000. A concorrência era grande e a barca *Oliveira* só cobrava em «mesa de proa 33\$000 réis», em 1860, sendo agente desta embarcação Mateus José Barbosa e Silva, comerciante referenciado nos documentos compulsados (RODRIGUES, 1995: 178-179). Os preços oscilavam bastante, por isso registamos uma passagem em terceira classe, em 1897, para o Rio de Janeiro, Baía, Santos ou Pernambuco, na Mala Real Ingleza, cujo montante era de 29\$000 réis, incluindo «mesa, vinho, cama, roupa e propinas a creados». *Novo Almanach* [...], 1897: 210. Comparando o preço entre 1852 e 1898, apura-se uma deflação, tendo o preço da viagem para o Brasil baixado 5\$000.

³³ Para o ano de 1857, «uma passagem na proa, do Porto para esta cidade [Pernambuco] regula por 24\$000 réis e o muito 28\$000 réis» refere o cônsul português (RODRIGUES, 1995: 239-240).

³⁴ Para uma visão sobre contratos de emigrantes, onde se abordam aspectos multifacetados, veja-se CRUZ, 1986-1987.

em fins de 1852, «o donno afirma que tem ja dispostos a embarcar no mesmo brigue 270 individuos», divulgando que eram quase todos engajados no outro lado da fronteira, afirmando tratar-se maioritariamente de espanhóis³⁵.

No apoio logístico a António José Soares Romeu, dono desta embarcação, estava um colega negociante e homem socialmente destacado em Viana do Castelo, Mateus José Barbosa da Silva³⁶, cuja intervenção ficou anotada através da carta enviada a um amigo e funcionário do Governo Civil, em 20 de Outubro de 1852, a quem solicitava apoio, reclamando simplicidade e celeridade no processo de obtenção de passaportes, de maneira a organizar-se tudo em Caminha, na respectiva Administração de Concelho, onde seriam registados e confirmados os sinais de identificação dos impetrantes das licenças de viagem. Numa segunda fase, o resto ficaria a cargo de um outro interveniente, que se deslocaria ao Governo Civil com os respectivos documentos para requerer os passaportes, de maneira a «facilitar aos passageiros o grande inconveniente que terão em vir a Vianna», argumentava Mateus Barbosa, com a finalidade de coadjuvar o colega Soares Romeu, usando a boa reputação e influência social no Governo Civil de Viana do Castelo, para onde dirigiu a missiva, sem identificar o intermediário³⁷. A epístola chegou às mãos do magistrado, tendo-a integrado no processo em causa, denunciando o acto de engajamento.

Perante este quadro de referências bem explícitas sobre quem desejava contratar mão-de-obra nas terras da Ribeira Minho, de uma e outra margem, enquanto o transportador não conseguia completar o número previsto de colonos, o administrador de Vila Nova de Cerveira, em ofício urgente e confidencial, comunica ao governador civil as intenções do proprietário do brigue, no qual pretendia «receber, fora da barra, segundo a fama publica, grande numero de homens portugueses e hespanhoes, sem passaporte legal, para poderem faser viagem»³⁸, seguindo rumo ao Brasil depois da lotação completa.

Foi endereçada, entretanto, de Caminha, mais correspondência confidencial, onde se dava nota da presença de 79 emigrantes identificados e legalmente habilitados pelo Governo Civil de Viana, naturais dos concelhos de Paredes de Coura, Ponte de Lima, Valença e Vila Nova de Cerveira. Entre eles, figuravam pais, filhos e irmãos habilitados com licenças colectivas, além de cinco passagens em nome de súbditos espanhóis,

³⁵ RODRIGUES, 1995: 241-242.

³⁶ Além de caixa de várias embarcações, este comerciante, pelo relevo social conseguido em Viana do Castelo, mereceu um registo na toponímia desta cidade, assinalado na Rua Mateus Barbosa. A família Barbosa e Silva tinha três embarcações em Caminha, em nome de D. Maria Cândida Barbosa e Silva, e outra em Viana do Castelo propriedade de Mateus José. O mapa de navios, em 1861, mostra-nos 57 embarcações nestes dois espaços urbanos, algumas das quais faziam fretes e transportavam emigrantes para o Brasil, ocupando cerca de cinco centenas de tripulantes. *Relatorios sobre o Estado da Administração Publica* [...], 1865: 21.

³⁷ RODRIGUES, 1995: 234.

³⁸ RODRIGUES, 1995: 241.

dos quais só um, que era cirurgião, marcou presença, sendo emitidos tais documentos em Pontevedra, com visto em Vigo, e todos tinham por destino o Rio de Janeiro.

No momento do controlo, feito pelas autoridades competentes, constatou-se a falta de seis indivíduos, tendo alguns deles desistido da viagem, segundo a opinião do administrador de Caminha, assim como os galegos, pois só o cirurgião esteve presente à chamada. Porque se constava que o veleiro iria receber emigrantes indocumentados³⁹, durante a ancoragem na barra de Caminha, esteve devidamente vigiado, «ficando abordo alguns guardas d'alfandega para ob[s]tar a qualquer introdução clandestina»⁴⁰.

O autarca da vila da Foz do Minho nada podia fazer, sublinhou, em relação às indicações recebidas superiormente, porque o veleiro tinham zarpado no domingo, dia 13 de Fevereiro, embora se constasse que «o brigue havia de receber, fora da barra, ou nella mesma, à saída, por ser commum a ambos os Reinos, os passageiros hespanhoes e é bem de suppor que assim o praticasse, tanto ao sahir da barra, como depois de a ter sahido», pois tinha atracado para transportar 300 colonos. Além do mais, «houve quem avistasse algum barco do lado da Galiza abordar ao brigue e logo que sahio perfeitamente a barra, ainda se viu voltar pelo Sul da fortaleza da Insoa para o Norte e defronte da Guardia e Monte de Santa Tecla, sendo ahi abordado por uma lancha que do lado da Guardia o foi encontrar e ao murecer», por isso era bem plausível que houvesse, entre estes embarcados, portugueses com passaporte, pois nem todos corresponderam à chamada, relatou António Luís Fetal Carneiro, responsável pela edilidade de Caminha.

Este administrador do concelho é de opinião que o proprietário do veleiro — por ser natural de Cerveira, além de ter como consignatário um negociante de grosso trato da praça desta vila e ser pessoa muito bem relacionada no reino e fora dele — não teria proporcionado a saída clandestina de patricios, mas crê que, em Espanha, era mais fácil tal operação, porque as autoridades deste país «não se embaraçam mesmo quanto aos subditos da sua nação e nem com ellas havia combinação alguma». Entre outras constatações, é importante sublinhar que o navio, no concernente a «provisões e a mantimentos, levava em abundancia e para muito mais do que para as pessoas que tinha abordo, no dia 12 do corrente, levando, só de aguada, cem pipas», donde se pode deduzir que tais aprovisionamentos tinham objectivos bem claros, alimentar algumas centenas de emigrantes, como era do conhecimento público.

As autoridades do Alto Minho pouco puderam fazer para inibir fugas ilegais e clandestinas, porém, este brigue — pelo que foi divulgado e considerando a abundância de mantimentos, assim como a manobra de acostagem feita pelo veleiro, tendo atracado

³⁹ Estas fugas de indocumentados e sem controlo das autoridades correspondem aos verdadeiros clandestinos, porque os restantes ou partem legalmente ou saem com passaportes requeridos em nome de outros intervenientes, usando licenças indevidamente.

⁴⁰ RODRIGUES, 1995: 236-238.

de novo em Santa Tecla, onde foram avistadas lanchas a fazer abordagem ao barco — foi posto no rol dos navios condutores de emigrantes indocumentados.

Mais tarde, em Outubro do mesmo ano, registam-se outras alusões a manobras deste género, tendo sido enviada uma embarcação de guerra, para patrulhamento das águas da costa entre Viana e Caminha, de forma a evitar-se que o brigue brasileiro *Estrela do Norte* e o *Mentor*⁴¹ recebessem emigrantes clandestinos, depois de desancorarem, no mar alto.

A formação de uma colónia em Petrópolis movimentou as autoridades portuguesas, como se observa através do contrato com Francisco Marques Rodrigues⁴², tendo o Ministério do Reino enviado uma cópia do respectivo documento⁴³ ao governador civil de Viana do Castelo, em Agosto de 1854, com a intenção de prevenir a fuga de quem seguia na miragem do enriquecimento rápido⁴⁴ em «virtude de contractos semelhantes, longe de prosperarem, ou tem sido victimas da miseria, porque os trabalhos agricolas nenhuns lucros lhes proporcionarão, ou tem sucumbido a maior parte d'elles, por isso que, num clima ardente e insalubre, não podem suportar aquelles trabalhos em demasia penosos»⁴⁵. Ainda se sublinhava que este modelo de aliciamento promovia a escravatura, ao contrário dos que partiam livremente e habilitados para o efeito, dedicando-se ao comércio «e usando a seu arbitrio das suas artes e officios, sem as condições onerosas dos contractos»⁴⁶. Pretendia-se obviar os inconvenientes resultantes de tais submetimentos, pois em nada honrariam a Nação Portuguesa, nem os verdadeiros interesses dos nossos patrícios⁴⁷. A prevenção passava pela divulgação dos inconvenientes que

⁴¹ O brigue *Mentor* aparece a fazer travessias entre Portugal e o Brasil, em 1851. Trata-se de um veleiro do proprietário José Pereira Xavier, comerciante e «curador de cousas», abonador de muitos passaportes. A suspeita de ligação ao engajamento é divulgada em vários momentos. Para defesa da boa honra, este «agente da emigração» anunciou recompensa pecuniária a quem provasse documentalmente que ele era de facto engajador (RODRIGUES, 1995: 181-182).

⁴² RODRIGUES, 1995: 216-219.

⁴³ O empresário devia iniciar as actividades com um mínimo de 200 colonos, em 1855, comprometendo-se, até 1860, a transportar o número de colonos necessários de acordo com os meios disponíveis pelo Governo do Maranhão. Por emigrante de um ou outro sexo, recebia um adiantamento de 70\$000 réis, empréstimo que seria amortizado passados os três primeiros anos. Estes colonos embarcavam com tudo pago, mas ficavam reféns dos contratos, pagando com os géneros, que eram obrigados a cultivar: café, algodão, arroz, mandioca, tabaco, entre outros produtos. Os impostos seriam cobrados pelo empresário, em numerário ou em géneros, tais como os foros e o laudémio, e no final teriam direito a um título de aforamento perpétuo, com a obrigação de pagarem uma pensão ou foro anual. Ver, relativamente à formação de colónias e engajamento, RODRIGUES, 1995: 371-401.

⁴⁴ Os serviços agrícolas estavam nos propósitos dos engajadores. Pretendia-se pessoas capazes de sustentar este sector e, neste sentido, estes emigrantes seriam os substitutos dos escravos. O perfil destes trabalhadores apontava para pessoas facilmente aliciáveis, como sublinha CRUZ, 1986-1987: 47.

⁴⁵ RODRIGUES, 1995: 215-216.

⁴⁶ RODRIGUES, 1995: 215-216.

⁴⁷ Esta era a opinião oficial, veiculada pelos órgãos de comunicação, quadro miserável a que se juntava a propaganda sobre a insalubridade, porque havia interesses socioeconómicos e «são mais empenhados nesta propaganda o jornalismo das provincias, o arcebispo de Braga e alguns deputados da nação, influenciados por dados inexactos e pelos homens poderosos de suas respectivas localidades». A política desfavorável à saída de mão-de-obra das aldeias resulta do «interesse d'aquelles que estão acostumados a explorar o povo em beneficio proprio e que vêem na sahida de braços a escassez d'elles e o augmento dos salarios [...] É de notar que os mais encarniçados nesta guerra movida à

decorriam destes processos de abandono da terra, usando, para o efeito, a imprensa regional, para que ninguém se deixasse iludir, além de alertarem os incautos, sublinhava-se no ofício enviado do Ministério do Reino para Viana do Castelo⁴⁸.

A conjugação de esforços entre as autoridades da fronteira com Espanha fez-se notar com um pedido formal do administrador de Caminha ao alcaide de La Guardia, para que não permitisse a saída de portugueses na barca *Aliança*, através da Galiza, porque a referida embarcação vinha com a intenção de angariar passageiros e colonos identificados por escravos brancos, como refere Rodrigues⁴⁹.

Nesta mesma fase, naturais de Paredes de Coura e dos Arcos de Valdevez são dados como pretendentes à fuga para o Brasil, com recurso ao embarque clandestino⁵⁰, sendo muitos dos engajados oriundos das freguesias da zona Norte de Arcos de Valdevez, que se ausentariam através da barra de Caminha, uns ilegalmente, outros, segundo consta, «tem hido com passaportes conferidos em concelhos alheios e outros com eles falsos», donde resulta um quadro muito prejudicial para o recrutamento, sublinhava o administrador da respectiva autarquia. Tais anseios correlacionam-se com as medidas anteriormente apontadas e mostram que em Dezembro de cada ano, nestes momentos de muitas dificuldades económicas, em plena crise agrícola⁵¹, os homens abandonavam a terra madrastra, alguns dos quais clandestinamente, mancebos que evitavam os compromissos militares⁵².

O responsável pelo concelho dos Arcos de Valdevez insiste, no início do ano de 1855, desta vez para dar conta que, em finais de Janeiro, os jovens optaram pelo embarque no Porto e que «muitos dos mancebos, ultimamente sorteados neste concelho para o serviço do exercito, estão promptos para sévadir em um barco que hade sahir no dia 26 do corrente mez, da barra do Porto»⁵³. Sem apresentar números, a sangria continuava a fazer-se sentir neste concelho, e outra leva estava prevista para o mês de Março e, de novo, «entrando nella muitos dos mancebos sorteados neste concelho, que vão embarcar estes dias ao Porto, angariados por commissarios que ha para este fim»⁵⁴, afirmava o responsável pelas gentes do município arcuense.

emigração são em geral os que possuem soberbos palacios, boas terras e outros bens e riquezas adquiridas no Brasil [...] Amedrontam os que pretendem emigrar, afirmando-lhes que vão ser escravos [...] que são alli maltratados, sofrem vexames e privações». (*Almanch do Emigrante para 1873*, 1873: 10-12).

⁴⁸ A Igreja também teve um papel importante nesta difusão de ideias antiemigração, fazendo passar a mensagem através do púlpito, por solicitação das autoridades civis, sendo o arcebispo de Braga uma figura de grande plano neste cenário (*Almanch do Emigrante para 1873*, 1873: 10).

⁴⁹ RODRIGUES, 1995: 231.

⁵⁰ RODRIGUES, 1995: 221-233.

⁵¹ Sobrepeem-se, neste período, a crise vinícola e agrícola com as maiores evasões ocorridas com documentos emitidos em Viana do Castelo, assim como, por todos os meios, os mancebos deitavam mão aos instrumentos de fuga, sendo a ilegalidade um processo que os documentos confirmam. Sobre a crise agrícola e as más colheitas de cereais, remetemos para JUSTINO, [1988]: 74-77; RODRIGUES, 2016.

⁵² Os surtos de febre-amarela e as condições degradantes em que muitos destes emigrantes se viam era uma realidade, como anota CRUZ, 1986-1987: 80-84.

⁵³ RODRIGUES, 1995: 222.

⁵⁴ RODRIGUES, 1995: 222-223.

Idênticas inquietações emergem em terras limítrofes do distrito de Viana do Castelo, com destaque para as autarquias de Barcelos e de Vila Verde, relativamente à fuga de homens, em 1855, o que motivou o governador civil do distrito de Braga a comunicar ao magistrado homónimo em Viana do Castelo «que mancebos sorteados e muitos criminosos, nos seus concelhos se auzentão para o Brazil, com passaportes falsos ou obtidos com documentos supostos, ou se embarção sem elles», pela barra de Viana e de Caminha, por isso solicitava colaboração, através do emprego de todas as medidas possíveis para «que cesse hum tão grave abuzo de que se seguem muitos prejuizos ao nosso serviço militar e á justiça»⁵⁵. Ficamos a saber que a debandada, muitas vezes, tinha um suporte processual falso, obtendo uma licença de embarque, passaporte devidamente assinado pela autoridade competente. Também havia quem usasse documentos emitidos em nome de outros indivíduos, adquiridos para efeitos de evasão ao serviço militar⁵⁶. A fraude, muitas vezes, devia-se à pouca atenção da parte de quem conferia os sinais de identificação⁵⁷, situação muito incómoda, refere o governador civil de Braga, «porque se praticam em grande deserviço do recrutamento a que estou procedendo e abre a porta franca á evasão dos criminosos para o estrangeiro»⁵⁸. Esta forma de fuga de pessoas a contas com a justiça, alguns evadidos de cadeias, e a perda de potenciais militares são problemas para os quais o magistrado referido procurava apoio, rogando ao seu homónimo que não emitisse licenças sem as devidas autorizações concedidas pelo Governo Civil de Braga, quando se tratava de naturais desta área distrital⁵⁹.

No segundo lustro da década de 50, os problemas apresentados têm um enquadramento semelhante ao descrito e correspondem a casos de falsificações, fraudes, uso ilegal

⁵⁵ RODRIGUES, 1995: 242-243.

⁵⁶ Ao observarmos os contingentes de militares votados por cada distrito e os recrutas em dívida, descobre-se que era no Minho, especialmente em Braga, que mais fugas ocorriam, mas tal conclusão não significa a saída exclusiva para o Brasil, já que a Galiza também atraía as gentes da fronteira. Quando olhamos para o cenário descrito para as ilhas, onde se destaca a Horta, por ter uma comparticipação inferior a 25% do contingente votado, verifica-se uma relação com a saída de clandestinos. Importa, ainda, referir que, dos rapazes apresentados à inspeção, não foram considerados aptos mais de 57%, entre 1881 e 1885, registando-se mesmo uma cota de 52% no ano de 1883 no cômputo geral. Em Viana do Castelo, em 1885, rondou os 51%; no ano anterior só metade dos examinados foram apurados, situação mais grave ocorreu em 1883 com 35,9% de homens aptos para o ingresso nas fileiras do exército. *Anuário Estatístico de Portugal*, 1887: 581-582. Os índices de clandestinidade, apurados por nós, entre 1855-1860, ao estudarmos a emigração através dos Livros de Recenseamento Militar, apontam para os 4,7%, se considerarmos as fugas para o Brasil, porque, a percentagem atinge valores na ordem dos 42%, quando entramos em linha de conta com as evasões para a Galiza e Espanha (RODRIGUES, 2000).

⁵⁷ O estudo da sinalética mostra-nos que um emigrante saudável tinha 50% de possibilidades de contornar este escolho, considerando que havia dificuldade em distinguir um rapaz de outro pela descrição da cor da pele, por mais pormenorizados que fossem os detalhes, como pequenos sinais escondidos em partes íntimas. Sobre esta questão ver RODRIGUES, 1998b.

⁵⁸ RODRIGUES, 1991: 234-235.

⁵⁹ As pretensões deste governador civil estavam previstas na Portaria de 9 de Janeiro de 1857, considerando que a partir de 1863 «nem o código administrativo nem o regulamento geral da policia de 7 de Abril de 1863 prohibem aos governadores civis o conferirem passaportes a individuos não domiciliados nos seus districtos» (veja-se Portaria de 13 de Janeiro de 1874 in *Collecção Official da Legislação Portuguesa* [...], 1876: 3), desde que apresentem os documentos previstos no regulamento geral da policia.

de documentos, acção de engajadores, ocorrências veiculadas através da documentação oficial, no dizer das autoridades.

Suspeitava-se de párocos coniventes com a emissão de falsas certidões⁶⁰, actuava-se contra fiadores que cobravam uma verba para o efeito, fazendo desta actividade um modo de vida, detectavam-se situações de uso ilegal de passaportes e procedia-se contra engajadores. A máquina de controlo dava frutos, mas não passavam de casos isolados formalmente levados às mãos do magistrado, porque os embarques, feitos ilicitamente, se não ocorriam na costa de Viana, tinham lugar na Galiza ou noutros locais, como o Porto.

Até 1860, o cenário relativo às saídas furtivas, sem documentação para o efeito, deve-se, em boa parte, à acção dos agentes que operavam a favor das companhias de viação e aparecem inseridos no contexto de formação de colónias no Brasil. Os fluxos subterrâneos e as evasões ilegais apresentam-se coincidentes com os picos de números de emissões de licenças, na década de 50, depois observa-se uma maior fiscalização contra o uso fraudulento de passaportes e uma acção mais incisiva sobre quem dava cobertura a tais actos, mesmo que fossem membros da Igreja. A entrada dos vapores nestes circuitos aumenta a capacidade de transporte com partidas do Porto e de Lisboa. Mesmo assim, não deixa de haver quem tudo faça para se evadir, saindo a «salto» pela Galiza, tentando iludir as autoridades vigilantes.

CLANDESTINOS E ENGAJADORES NA DÉCADA DE 70

Nos anos 70⁶¹, são vários os processos com documentos existentes no Arquivo do Governo Civil de Viana do Castelo onde se faz menção a saídas à margem da lei, umas clandestinas, outras com recurso ao uso indevido de documentos, emitidos em nome de diferentes impetrantes. As referências à actuação de engajadores neste distrito centram-se, com bastante relevo, nos serviços prestados pelo vice-cônsul de Espanha, em Vila Nova de Cerveira, José Francisco Portugal Marreca, autoridade sobre quem recaem muitas suspeitas, como consta nos autos de investigação.

Os depoimentos prestados por mancebos presos em Lisboa, Valença, Vigo, Porto, Cerveira e mesmo depois do desembarque no Brasil⁶² permitem-nos observar alguns mecanismos de fuga, zonas de movimento, locais de hospedagem e formas concebidas para contornar a vigilância policial.

Não havendo um número significativo de casos, que alterem as conclusões retiradas face aos cômputos gerais das saídas, estamos perante um fenómeno que mereceu

⁶⁰ AGC — *Correspondência*, 1856-1857, fls. 10v-11.

⁶¹ Os anos 70 marcam o fim da guerra com o Paraguai, donde resultavam consequências no domínio da balança comercial e da entrada de remessas, o que influiu na situação económica portuguesa. A conjuntura proporcionou um fluxo de capital e o aumento de instituições bancárias.

⁶² A Portaria de 18 de Janeiro de 1859 determinava que os agentes consulares no Brasil tinham a responsabilidade de averiguar a existência de clandestinos entre os colonos, sendo lavrado um auto a enviar ao governador civil da naturalidade do emigrante, sempre que fossem descobertos.

muita atenção da parte do poder central e dos responsáveis dos serviços administrativos, pois até os próprios vapores foram alvo de controlo à fuga, quando alguns passageiros com bilhete obtido em Vigo, porto de embarque, acabaram por ser presos, após a embarcação ter atracado em Lisboa. Outros foram molestados por haver desconfiança de ilegalidades, em resultado de uma troca de correspondência telegráfica, para confirmar a emissão de passaportes duvidosos, que pareciam enquadrar-se no contexto da fraude, o que nem sempre era a realidade.

Para esta abordagem, deitamos mão a várias dezenas de documentos e a algumas cartas particulares, de forma a reconstituirmos os cenários, a partir de estudo das situações oficialmente detectadas, acompanhando o trajecto dos jovens que haviam contratado a travessia do Atlântico com agentes da emigração.

Nos anos 70, o ritmo das viagens cresceu e as fontes mostram-nos a existência de indocumentados, rapazes que, depois de adquirirem o bilhete da passagem, nem sempre tiveram êxito nestas tentativas de ida ilegal para o Brasil. As estratégias de fuga são diferenciadas, e o valor a cobrar aos mancebos rondava as 18 libras, quantitativo por vezes negociado e mesmo pago em prestações.

O testemunho de Manuel Ferreira, de 24 anos, natural de Grijó, Vila Nova de Gaia, revela como tentou evadir-se, tendo sido enviado para uma hospedaria na Rua da Padaria, em Lisboa, fazendo-se acompanhar de uma carta «com a recommendação de a não mostrar a ninguém e se porventura alguém lhe perguntasse para onde se dirigia, que vinha a Lisboa procurar trabalho»⁶³. O proprietário dos aposentos onde foi acolhido, identificado por Jacinto, reuniu um grupo de jovens e, na véspera da saída do vapor, conduziu-os à embarcação. Antes da partida, o agente referido, morador na capital, instruiu o candidato a emigrante, Manuel Ferreira, com o método que devia ensaiar, para escapar à vigilância policial, e «recomendou-lhe que se fosse deitar e se porventura fosse chamado por algum guarda d'alfandega não fizesse caso»⁶⁴, porque no desembarque, à chegada ao Brasil, receberia o respectivo passaporte.

Este indivíduo foi descoberto e, depois de preso, deixou um testemunho sobre a fuga de indocumentados detectados pelas autoridades, embora outros pudessem ter êxito no embarque clandestino. Trata-se de um caso, através do qual se documenta a tentativa de evasão, cujo disfarce foi um insucesso, todavia não se pode afirmar que a embarcação estivesse cheia de indocumentados.

⁶³ AGC — *Auto de investigação*, 1875.

⁶⁴ AGC — *Auto de investigação*, 1875.

A ACÇÃO DO VICE-CÔNSUL DE ESPANHA

O administrador do concelho de Paredes de Coura teve um papel importante na captura de cinco habitantes da respectiva autarquia, dando a conhecer o movimento de homens deste município em direcção ao Porto, que circulavam com documentos obtidos através de falsas informações e declarações. Para conseguirem o passaporte, serviram-se do conluio do agente de emigração, que testemunhou a favor destes indivíduos, que se faziam passar por espanhóis para obter as licenças em Viana.

Entre este grupo de naturais de Paredes de Coura, havia três recrutados refractários, que pretendiam evadir-se para o Brasil, usando passaportes solicitados pelos próprios indivíduos com certificados de nacionalidade espanhola, validados pelo vice-cônsul de Espanha, em Vila Nova de Cerveira, para obtenção dos respectivos passaportes, que foram emitidos, autenticados e assinados pelo governador civil em Viana do Castelo.

Depois de terem sido registados como galegos e de acordo com o articulado pela Convenção Luso-Espanhola de 21 de Fevereiro de 1870⁶⁵, estes homens de terras de Coura obtiveram certidões de naturalidade espanhola e com elas impetraram os passaportes no Governo Civil de Viana do Castelo, concedidos com base nos documentos emitidos pelo vice-cônsul de Espanha em Vila Nova de Cerveira, Portugal Marreca.

Detectado o problema, a partir do alerta lançado pelo edil de Paredes de Coura, foram capturados no Porto, quando se preparavam para o embarque, e enviados, sob custódia, para o concelho de naturalidade. Todavia, durante a viagem, conseguiram evadir-se, antes de chegarem a Viana do Castelo, na freguesia de Vila Fria, fuga que deitou por terra o intuito de apuramento dos factos, abortando boa parte da investigação, que se pretendia levar a bom porto. Estes intervenientes eram a peça fundamental para avaliar a verdadeira implicação do referido vice-cônsul.

Não podendo submeter a interrogatório os protagonistas deste quadro de emigração ilegal, as atenções centraram-se no referido vice-cônsul, José Francisco Portugal Marreca. Para o efeito, foram ouvidas várias personalidades com relevo social, além do respectivo agente da galera *Joaquina*, que desancorou do Porto e na qual pretendiam seguir estes homens, tendo sido elaborado um auto de investigação. Foi chamado a depor, sob juramento, Manuel José Faria Pereira, agente de emigração e negociante de Cerveira, tendo confirmado a recepção dos documentos de 16 emigrantes, entre os quais havia 6 espanhóis, sendo 2 naturais de Tominho. Dos mesmos soube que foram presos no Porto, de quem recebeu uma carta, missiva entretanto ignorada e sem resposta, mas exigiu que a mesma epístola fosse anexada ao depoimento. Este agente da emigração advoga a favor do vice-cônsul, opinando que José Francisco Portugal Marreca fora enganado, pois não lhe parecia ser pessoa para se envolver em fraudes deste género.

⁶⁵ RIBEIRO, 1987: 14-24.

Outro interveniente chamado a testemunhar, António José Rodrigues Prochada, «agente de causas», casado, de 51 anos de idade, disse ter tido conhecimento dos factos descritos nos autos, a quem o próprio vice-cônsul comentara que lhe tinham sido apresentadas certidões emitidas por párcos espanhóis e cédulas de «vicinidade», as quais iria exhibir ao cônsul do Porto, como prova de que agiu legalmente, porque expediu os respectivos documentos na base dos mesmos certificados, como a Convenção Consular permitia.

Estava em causa a imagem de uma autoridade, por isso também ficou exarada a opinião do administrador de Valença, chamado a dirigir o auto referido, tendo sublinhado que o vice-cônsul de Vila Nova de Cerveira tem «exercido alli o lugar de sub-delegado e com quanto viva pouco abundante de meios, nem por isso consta que por interesses tenha deixado de cumprir os seus deveres e n'esse conceito é tido geralmente»⁶⁶ julgando, por isso, que um outro agente de emigração, Miguel Bento Gomes, tenha participado na falsificação dos atestados, já que fora testemunha abonatória de um dos mancebos, declarando que o jovem era de nacionalidade espanhola, tanto mais que o rapaz sabia falar galego.

Manuel José de Faria Pereira, a outra testemunha constante no processo⁶⁷, deveria ser conhecedor das falsas declarações prestadas perante José Francisco Portugal Marreca, responsável pela emissão do passaporte, mas fez silêncio sobre o embuste, com o objectivo de conseguir o maior número de passageiros no barco de que era agente, assinala José Augusto Lopes da Silva, administrador de Valença.

A conclusão a extrair dos autos vai no sentido de que «o Vice-Consul se baseou em “cedulas de vicinidad” e na justificação d'um dos presos para lhe passar os certificados mas não é bem patente que este empregado reconhecesse a identidade dos apresentantes como era essencia»⁶⁸ pois as testemunhas davam informação de que o jovem era natural de Tominho, Galiza, além do mais «falava a lingua hespanhola»⁶⁹. Face a estas provas e à falta de representação consular em Paredes de Coura, cabia o ónus da emissão das certidões ao responsável pela delegação existente em Vila Nova de Cerveira. Desta forma, pretendia-se ilibar a pessoa de quem muito se suspeitava, tanto mais que outras testemunhas voltarão a fazer menção a Portugal Marreca, em vários processos e noutro momento, criando a imagem de reincidente.

⁶⁶ MINISTÉRIO DO REINO (1875) — [Ofício] 1875 Fev. 2 [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 362.84.

⁶⁷ Agente da galera *Joaquina*, embarcação em que pretendiam seguir os impetrantes referidos e a quem pagaram as respectivas passagens.

⁶⁸ DIRECÇÃO GERAL (1872) — [Ofício] 1872 Abr. 9 [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 1.17.5.2.5.

⁶⁹ ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1872) — [Auto] 1872 Abr. 30, Valença [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 1.17.5.2.5.

NOVAS ESTRATÉGIAS DE PORTUGAL MARRECA

As dificuldades em obter a documentação necessária à viagem em direcção a terras do Brasil, com celeridade e sem obstáculos, foram pretexto para alguns rapazes deitarem mão aos serviços de engajadores e de outros intervenientes em redes de aliciamento. O caso de Bernardo Augusto Ribeiro mostra como um candidato de 20 anos, natural de Vila Nova de Gaia, vendo-se envolvido num rol de dificuldades e impedimentos para se ausentar livremente, dirigiu-se a José Francisco Portugal Marreca, no sentido de ultrapassar escolhos, para obter passaporte «para o estrangeiro, visto [o vice-cônsul] ter arranjado para muitos rapazes nas suas circunstâncias»⁷⁰. O organizador de tais evasões, quando não conseguia as licenças, conduzia os mancebos até Tui, onde reunia um grupo, vindo de várias procedências, e embarcava-os em Vigo com o bilhete da viagem, despendendo cada emigrante a quantia de 18 libras, por todos os serviços.

O depoimento do jovem citado, preso depois de interrogado a bordo do vapor, em Espanha, evidencia algumas das estratégias montadas pelo diplomata de Vila Nova de Cerveira, mantendo uma rede de contactos e de boas relações com os congéneres em Espanha, pois «era amigo e compadre do Cônsul Portuguez em Vigo», por isso incentivou outros pretendentes a tomar o vapor naquele porto galego.

Antes dos viandantes atravessarem a fronteira, os contactos eram feitos através de uma teia onde intervinham vários elementos, como procedia outro agente no Porto, residente numa «travessa proxima da rua de São João, por nome Philippe», e também pela propaganda subterrânea que uns e outros faziam circular, divulgando as proezas de Portugal Marreca, ao proporcionar o embarque, a troco de um montante pecuniário para o efeito.

Os jovens cruzavam a fronteira em locais diferentes «com o fim de não causarem suspeitas às autoridades portuguesas», depois reuniam-se em Tui e dali seguiam rumo ao local da toma do vapor. Durante a viagem, pelas declarações de Bernardo Augusto Ribeiro, ficamos a saber que este jovem «foi diversas vezes espoliado pelo tal Marreca». Também se ficou a saber do bom entendimento entre o engajador e as autoridades espanholas das cidades de Tui e Vigo, relações sociais proporcionadoras de êxito para tais movimentos.

Depois da prisão de vários indivíduos, pretendentes a seguir viagem apenas com bilhete de embarque no vapor *Corcovado*, sem passaporte, as autoridades competentes, a partir do auto a um dos mancebos, ordenaram que se procedesse à investigação, para apuramento dos factos alusivos a José Francisco Portugal Marreca. Porque tem «enviado muitos rapazes para o Brasil e no vapor “Corcovado” foram muitos engajados por elle»⁷¹, sete colegas deste rapaz conseguiram escapar às malhas da lei e passaram o Atlântico sem documentos.

⁷⁰ GOVERNADOR CIVIL DE LISBOA (1875) — [Auto] [de] Bernardo Augusto Ribeiro 1875 Fev. 23, Lisboa [a] Governador Civil de Viana do Castelo [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 262.22.

⁷¹ GOVERNADOR CIVIL DE LISBOA (1875) — [Auto] [de] Bernardo Augusto Ribeiro 1875 Fev. 23, Lisboa [a] Governador Civil de Viana do Castelo [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 262.22.

Seguindo as instruções superiores, o administrador de Vila Nova de Cerveira intimou, para deporem relativamente ao que vinha referido nos autos referentes a Portugal Marreca, as seguintes testemunhas: João José Valente, um negociante, de 52 anos; Manuel Maria Zurarte, casado, fiscal da Alfândega de Valença, de 34 anos de idade e Manuel José Domingos Romeu, negociante, estado civil casado, 48 anos.

Todos estes membros da sociedade cerveirense testemunharam a favor do réu, considerando-o como homem honesto, bom chefe de família, zeloso no cumprimento dos deveres profissionais, cívicos e políticos que teve a seu cargo, tendo sido subdelegado no Julgado de Cerveira, por isso afixaram que era incapaz de praticar actos de tal natureza. Além do mais, Manuel Maria Zurarte afirmou que tem boas relações de amizade com Portugal Marreca e que ele «se emprega em governar a sua caza que á pouco herdou e a derigir a educação de seus filhos, considerando como falsas as declarações feitas por Bernardo Augusto Ribeiro da cidade do Porto, nunca lhe constou que o referido Marreca se entregasse à profissão de engajador, pois sempre gozou de boa reputação e tem sido honrado e tanto assim que tem exercido aqui cargos publicos, como foi amanuence desta administração e sub delegado, exercendo sempre estes empregos com honradez, tornando-se, por isso, digno de estima de todos»⁷², realçava a testemunha amiga.

As provas contra Portugal Marreca continuavam parcimoniosas para exprobrar o homem mais vezes citado nos autos exarados em Lisboa e no Porto, mas a opinião de muitas pessoas é desfavorável e atribuem-lhe responsabilidades, classificando este indivíduo como um dos principais agentes da emigração clandestina⁷³, como vem sublinhado no auto de investigação, embora as provas não sejam bastantes, nem contenham matéria suficiente para se proceder contra Portugal Marreca, conclui o instrutor do respectivo inquérito.

Outros documentos por nós compulsados fazem menção a jovens a quem os pais proporcionam o arrimo necessário para se evadirem ao serviço militar, como foi o caso de José Francisco, de 20 anos, natural de Mujães, Viana do Castelo, cujo progenitor tratou da fuga com um «logista» da capital do Alto Minho, Francisco Araújo, pela quantia de 17 libras⁷⁴. O agente cobrou 8 libras, «ficando de receber as restantes seis meses depois»⁷⁵, o que ocorreria após a confirmação do sucesso da viagem.

⁷² VICE-CÔNSUL (1875) — [Auto] 1875 Mar. 10, Cerveira [a] Governador Civil de Viana do Castelo [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 262.22.

⁷³ Na verdade, este indivíduo aparece mencionado ao longo de vários anos, como já anotámos, quer recebendo verbas para embarcar mancebos sem documentos, no país vizinho, quer pela emissão de passaportes espanhóis a naturais de Paredes de Coura.

⁷⁴ Em 1875, o serviço de transportes entre Lisboa e Vigo era feito por 5\$000 réis em terceira classe, porém uma passagem até ao Rio de Janeiro custava 45\$000 réis, na companhia de navegação a vapor do *Mar Pacífico*, valor igual ao cobrado pela Real Companhia Inglesa (*Almanak familiar para o anno de 1874*, 1873: 123-139).

⁷⁵ DIRECÇÃO GERAL DE ADMINISTRAÇÃO POLÍTICA E CIVIL DO MINISTÉRIO DO REINO (1875) — [Ofício] 1875 Fev. 23, Lisboa [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 362.84.

O angariador tinha como esquema de evasão a passagem da fronteira em Valença, levando o mancebo para Tui. Chegados a este sítio, entregou-lhe «um bilhete dirigido à estalagem do Duodesto, aonde um outro individuo, de nome Telmo, o deveria acompanhar até Vigo»⁷⁶. A jornada, feita na companhia de vários mancebos vindos de outras áreas, ocorreu durante a noite, num barco⁷⁷, e prolongou-se pela primeira parte do dia seguinte, até darem entrada no paquete inglês *Neva*.

Iniciada a viagem com destino ao Brasil, o vapor fez escala em Lisboa, onde o jovem indocumentado, depois de descoberto pelas autoridades portuguesas, foi preso e levado a prestar depoimento. Face às declarações do moço, chegaram a Viana do Castelo recomendações para se desencadear um processo de investigação, na tentativa de se descobrirem os intervenientes neste «escandaloso trafico». Neste caso, apenas sabemos que as autoridades actuavam e tinham resultados na luta contra a evasão ilegal e clandestina.

O USO INDEVIDO DE DOCUMENTOS

A utilização de documentos, em nome de outros impetrantes e concedidos de acordo com a lei era, por vezes, detectada no acto da vigilância aos vapores, como aconteceu relativamente a António José Rodrigues. Este adolescente, em 1875, serviu-se do passaporte requerido pelo pai, pois a esposa não autorizou o cônjuge a deixar o lar, por isso, e para evitar outros gastos, o progenitor entregou a licença em seu nome ao descendente. Em Lisboa, a fraude acabou por ser descoberta, o que não seria difícil, devido às diferenças de idades e à sinalética registada nestes documentos.

Esta situação, em parte, foi denunciada pelo respectivo progenitor que «dizia publicamente quando se dirigio para Lisboa com o seu filho que hia tratar de o embarcar para o Brasil para não ser soldado»⁷⁸. Desta forma, o administrador do concelho denunciou a tentativa de evasão com licença ilegal, requerida por outro impetrante⁷⁹, no caso vertente, o pai do candidato a embarcar.

DENÚNCIAS ANÓNIMAS E OUTRA CORRESPONDÊNCIA

A preocupação com o problema da debandada de braços válidos para as lides agrícolas levou à intervenção anónima de particulares, denunciando nomes e moradas de pessoas organizadoras de tais êxodos. Neste contexto, o governador civil de Lisboa recebeu duas missivas. De seguida, mandou cópia ao seu homólogo de Viana do Castelo,

⁷⁶ DIRECÇÃO GERAL DE ADMINISTRAÇÃO POLÍTICA E CIVIL DO MINISTÉRIO DO REINO (1875) — [Ofício] 1875 Fev. 23, Lisboa [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 362.84.

⁷⁷ Não temos nota pormenorizada da deslocação «a salto», apenas se diz que a viagem ocorreu de noite e uma parte do dia.

⁷⁸ ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1874) — [Ofício] 1874 Jan. 12, Arcos de Valdevez [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 247.37.

⁷⁹ Um exemplo de passaportes válidos, adquiridos por dois rapazes de Arcos de Valdevez, um pelo valor 15 libras e outro por 20, foi denunciado na Imprensa Nacional, no jornal «1.º de Janeiro», de 25 de Junho de 1888.

em 1879, por serem divulgados nomes de engajadores de Vila Nova de Cerveira: o Barroso e o Crespo, responsáveis pelo encaminhamento de jovens por Vigo, porque «esta gente embarca todos os mezes num paquete [que] sai directamente a Montevideu»⁸⁰. Além destas referências, pouco mais ficamos a saber sobre tais actores da emigração indocumentada, que ocorria predominantemente pela Galiza, onde era mais fácil entrar no vapor sem escolhos administrativos e legais. Como estas embarcações faziam escala em Lisboa, alguns emigrantes foram interceptados pela polícia, caindo nas malhas da lei, como sublinhámos.

Uma outra carta, denunciadora das mesmas manobras de evasão ao serviço militar, fornece novas pistas. Realça a acção implementada em Cerveira e em Caminha, terras fronteiriças propícias ao salto, atravessando o rio Minho com passagem clandestina para a Galiza. Neste documento é publicado o nome do vapor francês, com indicação do dia de partida em Vigo e o da chegada a Lisboa, para que as autoridades pudessem preparar a caça aos fugitivos saídos por Espanha. A importância deste bilhete centra-se na informação dada relativamente aos percursos seguidos.

Os jovens deslocavam-se de comboio até Caminha ou Cerveira⁸¹. Nestas paragens, atravessavam a linha divisória de fronteira no rio Minho e seguiam em direcção ao porto de Vigo. Também aparece sublinhada a estratégia implementada pelos engajadores, para ludibriar a vigilância, em caso de denúncia ou reforço da acção policial, porque «vão prevenidos e retirarão todos e ficão para outro paquete do mez»⁸² seguinte, pois os rapazes, periodicamente, tinham à disposição uma nova viagem.

Em Espanha, nada era feito para impedir a evasão de portugueses sujeitos ao recrutamento, desertores,⁸³ refractários e mesmo criminosos, que se escapavam de Melgaço e outros concelhos, esquivando-se sem embaraços pelo porto de Carril, na Galiza, nos vapores da companhia The Pacific Steamaas Company, sempre com a conivência das autoridades do país vizinho e mesmo do vice-cônsul português no local de embarque.

⁸⁰ GOVERNADOR CIVIL (1879) — [Ofício] 1879 Jan. 9, Lisboa [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 1.18.5.11.4.

⁸¹ A ligação por via-férrea, entre Viana e Valença, ficou concluída em 1882, o que nos leva a opinar que seria mais prático a travessia do rio Minho em Caminha ou mesmo em Cerveira.

⁸² GOVERNADOR CIVIL (1879) — [Ofício] 1879 Jan. 17, Lisboa [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 1.18.5.11.

⁸³ Numa análise feita a este segmento das fugas, vemos que os desertores capturados, entre 1846 e 1858, constituem um volume pouco superior a duas centenas, dos quais 115 foram descobertos nos centros urbanos, e representam, relativamente aos 206 registados, 55,8%. Outros desertores foram presos em localidades rurais, uns nas próprias habitações, outros em tabernas ou a «vagabundear no acto da prisão» sendo estes representados por 35,4%, consultar em AGC — *Livro de Recenseamento de Desertores, 1846-1858*. Cód. 1.5.2.37.

APOIO DO CONSULADO BRASILEIRO EM VIGO

Em ligação com os engajadores, actuava, em Vigo, o consulado brasileiro, onde eram emitidos passaportes em nome destes jovens, escorados por agentes patrocinadores de tais movimentos, como disso é prova o caso de Bento Rodrigues Ferreira⁸⁴, cuja passagem foi obtida na Galiza e assinada pelo vice-cônsul brasileiro em Vigo, Francisco Filgueira Casal. Este emigrante, natural da freguesia de Goães, Vila Verde, com 17 anos de idade, não foi impedido de viajar, porque saiu com os papéis preparados para o efeito, que não conseguiria obter em Portugal sem deixar uma fiança. Assim, colaboravam as autoridades brasileiras e espanholas no êxodo de jovens a quem a lei portuguesa coarctava os movimentos.

Os passos dados pelo mancebo referido, Bento Rodrigues Ferreira, natural do concelho de Vila Verde, iniciaram-se em Ponte de Lima, onde contactou o agente da Companhia de Vapores do Pacífico, Casimiro Augusto da Silva Machado, o qual, por sua vez, o encaminhou para o colega que operava em Viana do Castelo, identificado por Fuão Silva.

Chegado à capital do Alto Minho, o adolescente permaneceu quatro dias na urbe, com a recomendação de manter discrição nos movimentos dentro deste burgo. Depois, seguiu rumo a Valença, tendo ficado hospedado à entrada da vila. À noite, atravessou a fronteira para Tui, cidade onde se demorou mais dois dias. Daqui caminhou em direcção a Vigo, embarcando com o bilhete de viagem e «tendo-lhe recomendado o agente da Companhia dos Vapores que à chegada ao Rio de Janeiro fosse à agencia receber o seu passaporte», sublinha o administrador de Vila Verde⁸⁵.

Estas declarações, feitas na hora do desembarque em terras de Vera Cruz, permitem-nos descobrir a existência de uma teia de compromissos e apoios à emigração clandestina, tendo o primeiro agente, em Ponte de Lima, cobrado 10 mil réis e o segundo, em Viana do Castelo, recebido 80 mil pela viagem em terceira classe e respectivos documentos⁸⁶ em nome do passageiro evadido de Portugal furtivamente,

⁸⁴ Segundo o administrador do concelho de Vila Verde, tratava-se de um órfão de pai que, por «ser pobre, foi desde a idade dos sete annos educado no collegio dos orfaos d'essa cidade [de Braga] e depois passou para o negocio mas, não se achando bem, desapareceu sem a mae ter mais noticia d'elle». Consultar ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1876) — [Ofício] 1876 Dez. 4, Vila Verde [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 266.31.

⁸⁵ ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1876) — [Ofício] 1876 Dez. 4, Vila Verde [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 266.31.

⁸⁶ Este jovem, para viajar, tinha um passaporte emitido por Francisco Filgueira Casal, vice-cônsul brasileiro em Vigo. Toda a identificação é verdadeira, aparecendo como natural de Goães, Vila Verde, com 17 anos de idade, por isso estava documentado para seguir a viagem, saindo de Vigo legalmente, porém não o poderia fazer em Portugal sem saldar os compromissos previstos pela lei militar. Assim colaboravam as autoridades brasileiras e espanholas no embarque de jovens a quem Portugal coarctava os movimentos.

atravessando o Atlântico com passaporte outorgado no consulado do Brasil⁸⁷, em Vigo. Os procedimentos da organização destas fugas eram orquestrados por uma rede onde actuavam vários intervenientes, desde a origem, passando por determinados sítios, até ao embarque, recebendo o passaporte apenas à chegada à outra margem.

Os administradores de concelho, que se viam sem mancebos para dar cumprimento às quotas do serviço militar, como acontecia relativamente a Melgaço, executavam zelosamente as funções que lhes competiam, ao denunciarem via telegrama as saídas de jovens, como sucedeu em 1877, indicando nomes, naturalidade e locais de embarque na Galiza⁸⁸. No mesmo sentido, o alerta dado às autoridades portuguesas em Espanha, especialmente ao Consulado em Vigo, poucos frutos proporcionava, porque daqui debandavam sem a devida anuência oficial⁸⁹, por ser do interesse das companhias⁹⁰ e dos respectivos angariadores de emigrantes e também do Estado brasileiro, que se queixava das dificuldades em obter mão-de-obra portuguesa⁹¹.

A correspondência oficial do responsável pela administração do município de Paredes de Coura também exhibe preocupações neste domínio, em 1880, quando transmite a suspeita sobre dois adolescentes, sujeitos à lei do recenseamento, candidatos à evasão com apoio de um aliciador de Cerveira, António Santos, que ambicionava reunir vários indivíduos para «os embarcar pelos portos de Carril, Porrinho ou Vigo, na Galiza, ou mesmo por Lisboa com diferentes agentes que teem para esse fim»⁹². Desta forma não haverá mancebos para satisfazer o contingente militar, acrescenta o referido edil.

Confirmamos a existência de redes tentaculares disseminadas por várias autarquias, assim como descobrimos que as informações circulavam com alguma celeridade,

⁸⁷ Se for considerado que uma caução ou hipoteca de bens exigida aos mancebos com mais de 14 anos era muito elevada, pois podia chegar aos 500\$000, como foi decretado em 1887, ou ainda que as substituições também eram onerosas, este valor de 90 mil réis, por vezes negociável, onde se incluía a documentação e passagem, era um montante elevado mas preferível para o jovem embarcar. Como exemplos dos normativos sobre cauções. Consultar: Decreto 12 set. 1887 in *Collecção Official da Legislação Portuguesa* [...], 1888: 461; *Collecção da Legislação Portuguesa* [...], 1888: 769. O preço da fiança era registado por lei e baseava-se na média anual das substituições. Em 1860, foi fixado em 63\$370 réis. No distrito de Viana do Castelo oscilaram entre 48\$000 e 80\$000 réis. RODRIGUES, 1995: 41-46.

⁸⁸ ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1877) — [Telegrama] 1877 Nov. 3, Melgaço [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 1.18.5.2-9.

⁸⁹ VICE-CÔNSUL (1880) — [Ofício] 1880 Mai. 13, Vigo [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 295.25.

⁹⁰ Os interesses em causa e a realidade proporcionada pela emigração, donde resultava uma trama complexa, faziam dos pretendentes ao embarque, por não terem oportunidade de viajarem antes dos 14 anos e por incapacidade financeira da família, autênticos peões, como os classifica ALVES, 1999: 48.

⁹¹ Neste universo, onde os interesses de Portugal e do Brasil se opõem à corrente migratória, tinha o apoio de «uma vasta engrenagem comercial luso-brasileira» como refere PEREIRA, 1981: 22. Sobre as dificuldades impostas pela Lei de 1855, relativamente ao número de passageiros e a tonelagem das embarcações, ver o *ofício de Vergueiro e C.*^a em SILVA, 1992: 5.

⁹² ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1880) — [Ofício] 1880 Abr. 27, Paredes de Coura [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 295.25.

embora fosse difícil contrariar as saídas ilegais⁹³, pois era necessário uma intervenção bem planeada de esforços, especialmente «os [dos] vice consules de qualquer d'aquelles portos» de Espanha, sendo também indispensável que os «administradores dos concelhos de Caminha, Villa Nova, Valença e Monção tomem as precisas providencias para que na ocasião do embarque em qualquer d'estes portos sejam capturados»⁹⁴ os jovens fugitivos.

Não menos importante seria a acção do «director da alfandega de Valença, para este ordenar aos chefes das guardas de alfandega para nos referidos postos de embarque vigiarem», por forma a evitar-se a passagem da fronteira com a Galiza «e serem nessa ocasião capturados para assim acabar de uma vez para sempre semelhante abuso»⁹⁵. Na verdade, o vice-cônsul português em Carril nada conseguiu, relativamente aos nomes indicados, afirmando num ofício que «Nicolas Jernandez y Joze Jernandez en al caso de presentarse à embarcar para America y seguidamente seran capturados remetundalos à ese Reino pues en el vapor “Eamar” despachado ayer en este puerto no han sido embarcados»⁹⁶.

A orquestrar estas redes é referenciado, mais uma vez, Portugal Marreca, o qual, de novo, «segundo sou informado, tencionam embarcar até ao dia 10 do corrente [Maio de 1880] em um dos portos da Galiza, sendo passantes dos mesmos e d'outros que ignoro um tal Marreca», personalidade de grande destaque neste contexto e principal responsável pela emigração clandestina e ilegal, cujas ligações aos seus congéneres em Espanha foram devidamente sublinhadas pelos próprios foragidos, como já sublinhámos.

INTERVENÇÃO DO CONSULADO PORTUGUÊS EM VIGO

Da concertação de esforços entre as autoridades consulares em Espanha, os administradores de concelho e o Governo Civil de Viana do Castelo, na perspectiva de detecção de refractários do Alto Minho, não resultavam os frutos desejados. Mas, a infelicidade bateu à porta de dois rapazes de Braga, quando, em Vigo, foram detidos e entregues ao cônsul português nesta cidade espanhola.

⁹³ O serviço de repressão à emigração clandestina foi criado por Carta de lei de 23 Abril de 1896 e regulamentado em 3 de Julho do mesmo ano. Tinha por missão impedir de emigrar quem tentasse embarcar com passaporte falso ou em nome de outra pessoa, assim como perseguir engajadores e «fornecedores de passaportes falsos e a fiscalização das agências de emigração». A coordenação estava a cargo do comissário-geral, que auferia 900\$000 de ordenado, 2 chefes com 600\$000 réis, 20 agentes e 1 amanuense que recebia cada um 300\$000 réis. Consultar: Carta de lei, 1896 in *Collecção Official da Legislação Portuguesa* [...], 1897: 570-571. Sublinhado vinha o carácter obrigatório a que estavam sujeitas as autoridades administrativas, eclesiásticas, judiciais, militares, fiscais, consulares e os agentes da força pública, civil, militar ou fiscal, devendo prestar todos os serviços para auxilio no combate e repressão das fraudes e da emigração clandestina, para se obter êxitos nesta luta. Era importante reprimir as saídas clandestinas, tal como a Portaria de 1897 previa, através de uma apertada malha de controlo, cabendo aqui a acção a que os serviços estavam incumbidos, sublinha COSTA: 1911, 165.

⁹⁴ ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1880) — [Ofício] 1880 Abr. 27, Paredes de Coura [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 295.25.

⁹⁵ ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1880) — [Ofício] 1880 Abr. 27, Paredes de Coura [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 295.25.

⁹⁶ ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1880) — [Ofício] 1880 Mai. 4, Paredes de Coura [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 294.51.

A importância de tais ocorrências advém do acesso a um auto de investigação muito pormenorizado, nos inícios da década de 80, onde é descrito o percurso, quer dos engajadores, quer dos mancebos envolvidos nestes cenários, que foram capturados e sujeitos a um aturado interrogatório com testemunhas presentes ao acto, juntamente com o depoimento do pai de um destes jovens.

Um dos adolescentes, Bento José de Sousa é «d'aquelles dous que há tempos foram presos por tentarem evadir-se para o Brasil sem passaporte» da mesma forma como «é reincidente o engajador Esteves da villa de Barcelos». Este era o resultado da teimosia do mancebo em expatriar-se, assim como do respectivo intermediário, de nome Esteves, bem «conhecido como agente ou engajador de passageiros para o estrangeiro pellos portos de mar da Galiza»⁹⁷. Este rapaz, filho de Francisco Joaquim de Sousa, natural de Oleiros, concelho de Vila Verde, juntamente com Manuel Vieira Lopes, um moço de 19 anos, natural de Tamel, Barcelos, comerciante estabelecido em Pernambuco, cujo pai se encontrava no Rio de Janeiro, ao serem detidos proporcionaram um novo e importante quadro de referências sobre estes processos migratórios à margem da lei. Assim, constatámos que as tentativas de fuga não se ficavam por um único ensaio, se o primeiro fracassava. Noutros casos, quando o emigrante regressava, depois de estar vários anos no Brasil, e pretendia reembarcar, implementavam o mesmo processo de saída a «salto»⁹⁸. Estes cenários raramente eram equacionados, pois o retorno facilitava o reembarque, quando se exhibisse o passaporte de regresso⁹⁹. Tudo aconteceu porque o emigrante, tendo saído com menos de 14 anos, agora estava abrangido pela lei do serviço militar e não poderia ausentar-se sem deixar fiança¹⁰⁰.

⁹⁷ ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1880) — [Ofício] 1880 Mar. 24, Valença [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 1.18.5.2.10.

⁹⁸ Se nunca foi posto em equação este cenário, o de jovens que teimavam fugir as vezes necessárias até conseguirem o êxito, muito menos tínhamos conhecimento de rapazes que embarcaram uma vez clandestinamente, regressavam e voltavam a fugir às margens da lei. Certamente este caso não deve ter inibido o mancebo de seguir viagem, pois o pai estava no Brasil, como ele mesmo afirma no auto e confirma-o ao escrever para um tio, solicitando apoio.

⁹⁹ A Lei de 28 de Março de 1877 permitia aos emigrantes com mais de 26 anos a remissão do serviço militar (RAMOS, 1913: 56). Se o preço das substituições variava em função de média anual, assim como as cauções deixadas pelos jovens, a remissão, em 1896, era de 160\$000 réis e duplicava se em causa estivessem refractários. Consultar *Regulamento dos Serviços de Recrutamento do Exército e da Armada*, 1897: 764. Para os finais da década de 60, a variação do preço médio das substituições era mais notada; em 1867 atingiu 181\$000 e em 1869 foi fixada em 123\$00. Ver Decreto 1867 Mar., 27 in *Collecção Official da Legislação Portuguesa* [...], 1868. Em 1887, por Decreto de 24 de Novembro, o montante foi fixado em 180\$000 réis para recrutadas e em 480\$000 réis para refractários. Confirmar *Collecção Official da Legislação Portuguesa* [...], 1888: 509-591.

¹⁰⁰ A atitude de rejeição do serviço militar, que assume carácter de repugnância por parte dos mancebos, quando confrontados com as opções de vida, «preferem emigrar, abandonar família, amigos e a sua terra natal» como forma de evitar a farda, ausentando-se até expirar «o limite da idade em que já não são obrigados a assentar praça» sublinha a *Comissão Parlamentar para o Estudo da Emigração Portuguesa*, 1893: 10.

Os rapazes foram presos em Vigo¹⁰¹ e postos sob ordens do cônsul português, por «intentarem transportar-se clandestinamente e sem o competente passaporte para o Imperio do Brasil»¹⁰². Depois de enviados sob custódia para o território nacional, em Valença, foi elaborado o auto de investigação¹⁰³. Apurou-se que o contacto com o responsável pela passagem da fronteira ocorreu em Barcelos, num estabelecimento «de negocio que tem a taboleta da Mala Real Inglesa e fica a meio caminho da Porta Nova para o Senhor da Cruz». O intermediário cobrou 18 libras, comprometendo-se a assegurar o trajecto até Pernambuco, incluindo viagens de comboio, hospedagem na Galiza e a passagem no vapor, tudo abrangido neste montante, sem mais encargos.

O meio de transporte mais célere e fácil, para quem desejava chegar ao país vizinho, era o comboio¹⁰⁴, até à fronteira, em Valença do Minho.

A história de Bento José de Sousa corresponde à terceira tentativa falhada de fugir para o Brasil e teve o pai presente em vários momentos, para colher os apoios devidos. Por ser natural do concelho de Vila Verde, deixou a família dois dias antes, ou seja, ele e o progenitor saíram de casa a 18 de Fevereiro e pernoitaram na freguesia de Vila Boa, onde permaneceram todo o dia 19, tendo seguido, na manhã de 20, para a estação dos caminhos-de-ferro de Barcelos. Aqui, adquiriram os respectivos bilhetes rumo a Valença. O comboio iniciou a marcha às 11 horas da manhã e este rapaz, ao chegar a Viana do Castelo, viu pela primeira vez o medianeiro, «onde lh'ò mostraram», tendo feito o primeiro contacto com o agente depois de passada a fronteira.

Atravessado o rio Minho, de barco, o agente e os três homens reuniram-se em Tui, para concertarem o resto da jornada, organizando o percurso até Vigo, embora o intermediário continuasse a viagem separado deste grupo, sem nunca se imiscuir com os transeuntes.

Chegados ao destino, foram guiados por um cocheiro até à estalagem onde pernoitaram e, no dia seguinte, o mediador de Barcelos conduziu os mancebos à agência da companhia Des Messageries Maritimes, apresentando-os ao funcionário que, na hora de embarque, lhes haveria de fazer a entrega do bilhete da viagem.

¹⁰¹ A Portaria de 16 de Junho de 1875 determina que, para maior controlo do movimento de mancebos de ambos os países, resultante do acordo feito entre Portugal e Espanha, sejam adoptadas medidas repressivas para ser evitada a emigração clandestina dos dois países, devendo, para o efeito, os consulados exigir a respectiva documentação, onde consta a desobrigação militar. Desta forma, os súbditos portugueses que desejassem embarcar em Espanha deviam apresentar os mesmos documentos que teriam de evidenciar em Portugal, fazendo prova da situação militar regularizada, caso contrário seriam impedidos de seguir viagem. *Collecção Official da Legislação Portuguesa* [...], 1876: 153.

¹⁰² ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1880) — [Auto] 1880 Fev. 27, Valença [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 1.18.5.2.10.

¹⁰³ ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1880) — [Auto] 1880 Fev. 27, Valença [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 1.18.5.2.10.

¹⁰⁴ A ponte de Viana do Castelo, inaugurada em 30 de Junho de 1878, proporcionou uma maior mobilidade, quer em direcção à capital quer para quem desejava deslocar-se para terras de Espanha. A linha do Minho, entre o Porto e Valença, foi iniciada em 1872 e ficou concluída volvidos dez anos. A ligação internacional, sobre o rio Minho, que une Valença a Tui, só permitiu melhores elos com a Galiza depois de 25 de Março de 1886, data da inauguração da ponte internacional. Ver, sobre vias-férrreas e transportes: MENDES, 1993: 378; PERES, 1935: 653-656; SERRÃO, 1975: 447-451; VIEIRA, 1985: 123-134.

Depois de desancorados, quando o navio iniciava a marcha, porque a bagagem destes jovens não tinham sido carregada para a embarcação, Manuel Vieira Lopes fez pressão junto do comandante para reaver as malas, tendo vindo a terra num pequeno barco para o efeito. Nesse momento, a polícia pediu os documentos e deitou mão aos dois rapazes, tendo sido presentes ao cônsul que, por falta de passaporte, os reteve no hotel *Aguia de Ouro*, n.º 12, em Vigo, enviando-os, posteriormente, sob prisão para o vice-consulado português em Tui.

Os dois jovens descrevem um cenário idêntico dos acontecimentos, tendo ambos saltado para terra e acabaram por cair nas mãos da polícia que procurava, sob instruções do consulado, os «criminosos Joaquim José da Costa e seu filho Antonio José da Costa»¹⁰⁵. Assim, esta autoridade conduziu os rapazes ao consulado, entregando os respectivos bilhetes para reaverem o capital desembolsado.

O mancebo que regressava a Pernambuco, onde era comerciante, depois de capturado, na noite de 22 de Fevereiro de 1880, dirigiu uma carta ao tio, dando-lhe conhecimento do sucedido com profunda plangência por ter pagado «tanto dinheiro e soffrendo tanto desgosto e tristeza» porque teria conseguido resolver a passagem com menos gastos e fazia a viagem «sem haver desgosto e sem novidade»¹⁰⁶. Escreveu a um parente para obter apoio financeiro através do comissário que o levou até Espanha, pois o progenitor não o podia socorrer, por se encontrar no Rio de Janeiro.

O depoimento do pai de Bento José de Sousa, elaborado em 27 de Fevereiro, por ter recebido telegrama do descendente a informá-lo que se encontrava sob custódia em Valença, reafirma que o angariador se tinha comprometido a tratar da passagem do filho até ao Brasil, «sob o pretexto de o fazer transportar para aquelle Imperio clandestinamente e sem os documentos legaes por lhe ser difficil obtel-os em razão de aquelle seu refferido filho não ter sido ainda recensado e recrutado para o exercito e não estar isempto da obrigação de serviço militar»¹⁰⁷, por isso tinha recorrido a este meio, tanto mais que era a terceira tentativa encetada para atravessar o Atlântico.

CONTACTOS COM O INTERMEDIÁRIO E PREPARATIVOS DA VIAGEM

Sabemos, pelo ascendente do mancebo envolvido na fuga referida anteriormente, que o jovem começou por contactar um amigo da freguesia de Vila Boa, Domingos Maria de Carvalho, que indicou o referido Esteves, indivíduo que também tinha resolvido um

¹⁰⁵ VICE-CÔNSUL PORTUGUÊS (1880) — [Ofício] 1880 Fev. 24, Vigo [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 1.18.5.2.10.

¹⁰⁶ VIEIRA (1880) — [Carta] 1880 Fev. 22, Vigo [ao] tio [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 1.18.5.2.10.

¹⁰⁷ ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1880) — [Auto] 1880 Fev. 27, Valença [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 1.18.5.2.10.

caso idêntico para o filho de Domingos de Carvalho. Mais tarde, ambos foram a Barcelos, cerca de uma semana antes da partida, com a finalidade de tratar da passagem de Bento José de Sousa. Ficou acordado tudo por 85 mil réis, embora o agente tenha pedido 90 mil réis, «mas que afinal abatera quatro mil e quinhentos reis e responsabilizando-se por quaisquer prejuízos e indemnizações no caso de se não effectuar a passagem»¹⁰⁸. Por este montante, encarregava-se da organização de todos os papéis, com a certeza de que não haveria qualquer perigo nem riscos alguns.

No dia de ajuste do negócio, foi feita a entrega de 54 mil réis «porque não tinha mais dinheiro, ficara de lhe dar o resto»¹⁰⁹, servindo de testemunha e fiador o companheiro que o levava até ao agente. Nesta mesma data, ficou combinado o dia 19, para seguirem em direcção a Vigo. Aconteceu que, no dia acordado, pai e filho foram ter com o aliciador, tendo este confirmado a partida para o dia seguinte, 20 de Fevereiro.

A viagem, até Valença, era por via-férrea. O engajador seguiria no comboio das 9 horas, e Bento José de Sousa e o pai viajaram no comboio das 11 horas, tal como o outro colega regressado do Brasil, que também planeava o reembarque clandestinamente com apoio deste intermediário.

O primeiro encontro com o agente ocorreu depois de terem saído na estação de Valença, onde foram informados «que ia um homem no barco e que os guiaria, que seguia para Tuy e d'alli para Vigo». Tais despesas estavam incluídas no contrato com o engajador, por isso seriam reembolsados dos gastos da viagem de comboio¹¹⁰.

O passageiro, em Vigo, foi hospedar-se num local e os emigrantes instalaram-se noutra casa, assinalada pelo mesmo Esteves, para onde foram guiados por um indivíduo encarregado para o efeito. No dia seguinte, sábado, 21, depois do meio-dia, voltaram a reunir-se, altura em que foram às compras para aquisição de um fato para Bento José de Sousa, filho de Francisco Joaquim de Sousa. Neste entretanto, fez-se noite e o intermediário mandou os dois rapazes para a agência, porque deveriam embarcar no dia seguinte, porém, Francisco Joaquim de Sousa optou por permanecer o tempo que lhe restava junto do descendente, deixando-o entregue a si mesmo, na companhia do colega, às 4 horas da manhã do dia 22, quando regressou a Portugal, no mesmo transporte que o Esteves, embora viajassem, como aconteceu desde o princípio, em classes diferentes, para se encontrarem de novo à chegada a Barcelos.

¹⁰⁸ ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1880) — [Auto] 1880 Fev. 27, Valença [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 1.18.5.2.10.

¹⁰⁹ ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1880) — [Auto] 1880 Fev. 27, Valença [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 1.18.5.2.10.

¹¹⁰ A viagem de Barcelos a Valença, em 1897, custava \$850 réis em terceira classe, enquanto do Porto à fronteira o preço era de 1\$410 na mesma classe e 2\$530 réis em primeira. Nesta data, a Mala Real Inglesa, cobrava, pela passagem, em terceira classe, entre Lisboa e o Rio de Janeiro, 29\$000. Conferir *Novo Almanach de Lembranças Luso Brasileiro*, 1897: 198-209.

O pai do emigrante aproveitou para saber quando teria notícias do filho, sendo informado que as receberia no dia seguinte. Na verdade, na quarta-feira, 25 do mesmo mês, teve conhecimento que os dois rapazes estavam sob escolta em Valença, para onde, de imediato, o progenitor se deslocou e fez o respectivo depoimento.

A partir destas descrições, nada mais apurámos, por não termos em arquivo outros documentos, contudo, a existência de cópias dos recibos, também apreendidos pelas autoridades, e de uma carta particular permitem-nos inferir que os jovens estavam em condições de reaver as verbas despendidas, porque o bilhete da passagem de ambos «queda depositado em este consulado com objeto de hacer la correspondiente reclamacion de su importe caso que no le fuese abonado al interessado por el Sr. Esteves encargado en Barcellos del transporte de pasageros al Brasil»¹¹¹.

Assim terminava uma aventura iniciada pela mão de um agente que passava os mancebos «a salto» em Valença, conduzia-os até Vigo, com apoio de outros interve-nientes em terras da Galiza, encarregando-se de apresentar os emigrantes portugueses na agência¹¹², a quem davam o recibo de pagamento da viagem, seguindo no vapor até ao Brasil, onde lhes eram entregues documentos de desembarque.

NOTAS FINAIS

A análise dos casos detectados oficialmente, objecto de autos ou aludidos através da correspondência oficial e mesmo particular, referentes a barcos que actuavam ilegalmente, agentes que davam cobertura à fraude, engajadores que agiam impunemente e mancebos que fugiam da terra, aparecem em processos coordenados pelo Governo Civil de Viana do Castelo, onde se encontram depositados.

De vários municípios, especialmente dos concelhos do interior e da margem do rio Minho, de Braga, do Porto e de Lisboa chegaram alertas, pedidos de intervenção e ordens superiores para que se actuasse no sentido de acabar com as redes responsáveis pela evasão de jovens impedidos de emigrar sem documento relativo ao serviço militar. Também houve pessoas anónimas que deram a conhecer estruturas, meios de apoio, estratégias de fuga e nomes de agenciadores que actuavam desafortadamente no contexto da mobilidade à margem da lei.

A emigração ilegal e clandestina ocorreu em momentos de maior pressão económica e sobrepôs-se aos grandes fluxos destes correntes, como aconteceu nos anos 50 e 70, tendo sido travados alguns casos em Lisboa, Porto e Vigo, todavia, a acção dos veleiros era mais intensa na década de 50 e sugava mão-de-obra do interior do Alto Minho. Era difícil, senão impossível, obstar este movimento de clandestinos que se evadiam em

¹¹¹ ESCRIVÃO DA ADMINISTRAÇÃO (1880) — [Ofício] 1880 Fev. 27, Valença [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 1.18.5.2.10.

¹¹² Resultava, destes movimentos, uma emigração clandestina, saída pela Galiza, que, ao ser registada como espanhola na chegada ao Brasil, não era contabilizada como ausência de portugueses, refere SILVA, 1917: 130.

vários locais da costa portuguesa e da Galiza, tendo mesmo o poder central proporcionado a vigilância, através de uma embarcação de guerra, e as autoridades solicitado apoio às suas congéneres espanholas, mas, os resultados não tiveram visibilidade.

Quando os jovens desejavam partir dissimuladamente e não tinham uma máquina capaz de dar resposta com segurança, usavam documentos legais, por vezes obtidos através de falsas declarações, outras com a conivência de quem emitia os passaportes e mesmo com recurso aos apoios de familiares, sacerdotes e compadres, que tudo faziam para iludir a vigilância. A venda, em Lisboa, de passagens a rapazes indocumentados também foi uma realidade, porém nem todos tiveram êxito nestas manobras.

Com a chegada do comboio, a mobilidade era mais rápida e mais simples, os passageiros deslocavam-se até uma vila fronteiriça como Caminha, Cerveira ou Valença e, depois do «salto» no rio Minho, tinham alguém na outra margem para darem continuidade ao projecto de evasão, levando-os até Vigo, onde atracavam os vapores, que passavam pelo Porto e Lisboa em direcção ao Brasil.

Os casos estudados provam que a máquina de controlo funcionava. Mas limitava-se a dar caça a indivíduos que não conseguiam iludir a polícia, já que estes mancebos fazem menção a grupos de dúzia de colegas com sucessos nestes modelos de embarque; alguns foram interceptados no momento da apresentação dos documentos, porque havia contradições nos sinais de identificação, ou porque os candidatos à travessia apenas possuíam o bilhete de viagem. Outros não chegaram a sair da estação de Santa Apolónia, em Lisboa, por terem as autoridades no encalço deles.

Os agentes aqui envolvidos, quando cobravam 90 mil réis por todo o processo, conseguiam um lucro assinalável, se considerarmos o custo da jornada no navio e o valor da viagem de comboio, que rondava, de Viana a Valença, \$510 réis em 1897. O negócio proporcionava uma comissão superior a 50\$000, por isso faziam vários preços ou concediam descontos, além de receberem gratificações por indicarem os colegas de outras localidades, como aconteceu em Ponte de Lima, cujo agente arrecadou 10\$000 ao endereçar um mancebo para outro camarada de Viana do Castelo.

As fugas indocumentadas não parecem corresponder a um volume muito apreciável, contudo, há suspeitas de homens apresentados como galegos, iniciando o trajecto em Vigo, onde obtinham documentos espanhóis, os quais seriam registados como tal à chegada ao Brasil. Nem sempre assim aconteceu, porque um jovem de Vila Verde, embarcado no país vizinho, chegou ao Rio de Janeiro devidamente identificado como português, cujos documentos foram emitidos no consulado brasileiro em Vigo.

No concernente às fugas ilegais ou de indocumentados temos referência a um moço capturado em Lisboa, natural de Mozelos, Paredes de Coura, que pretendia ausentar-se com um passaporte obtido através de um agente de Padornelo, Manuel António Barbosa, contudo, por falta de provas o processo foi arquivado, mas, em 1886, este mancebo conseguiu partir legalmente, tendo obtido licença aos 20 anos. Depois deste caso,

tudo indica que o movimento abrandou, pois não há nota de situações como as que descrevemos, se exceptuarmos a informação que a imprensa divulgou relativamente a dois adolescentes que compraram passaportes em nome de outros impetrantes, concedidos em conformidade com a lei.

São em número insignificante os casos detectados como ilegais, assim como de falsos documentos, cujo total de apreensões ronda uma dúzia, uns por uso ilícito, outros por apresentarem falsificações confirmadas pelas autoridades¹¹³.

A importância destes exemplos tinha relevo pedagógico com eco na imprensa, como aconteceu em 1888, quando dois mancebos foram capturados à saída do comboio, em Lisboa, por serem portadores de passaportes usados à margem da lei, tendo pagado por estes documentos 18 libras, um deles, e 15 libras, o outro. Foi possível apurar os intermediários da venda dos papéis, de nome Manuel Gomes e Gaspar António Soares, duas licenças verdadeiras utilizadas por outros indivíduos, o que prova a existência de saídas ilegais, mas documentadas.

O controlo da mobilidade, a partir de uma cuidada observação dos sinais e idade registados, permitiu a detecção de algumas ilegalidades, de uso indevido de passaportes por outros mancebos, licenças estas que eram vendidas por um elevado preço, enquanto outros jovens optavam por se evadirem através de Espanha por um quantitativo idêntico, pagando o bilhete da viagem e recebendo no Brasil os respectivos documentos. Uns e outros deixaram-nos exemplos destas ocorrências, por terem sido capturados, o que demonstra a existência de redes, estratégias de fugas e a importância atribuída aos exemplos representados, autênticos troféus para as autoridades, que conseguiam tais façanhas, mesmo quando os autos demonstravam que os verdadeiros engajadores ficavam impunes, ou eram defendidos por amigos, porque as provas não eram suficientes para a aplicação da justiça.

¹¹³ Houve, em 1883, requerentes a cujos passaportes foram atribuídos os números 99, 100 e 101, pedidos em Viana do Castelo, que não chegaram a ser emitidos, tendo sido inutilizado o espaço reservado para estas licenças e «trancado pela razão exposta a folhas 17 do livro n.º 6 dos termos de fiança ao recrutamento» tudo porque as declarações prestadas «se referem a pessoas ilegais». Mas os interessados conseguiram obter papéis forjados, de seguida tomaram o comboio rumo à capital, mas acabaram por ser presos em Lisboa, o que demonstra a eficácia do sistema de controlo policial. AGC — *Livros de Termos de Fianças ao Recrutamento*. Cód. 1.4.5.13, fls.17-17v; AGC — *Livro de Passaportes*. Cód. 1.2.3.11, fls. 123-123v.

FONTES MANUSCRITAS

Arquivo do Governo Civil de Viana do Castelo

AGC — *Auto de Investigação*, 1875.

AGC — *Correspondência*, 1856-1857.

AGC — *Livro de Passaportes*. Cód. 1.2.3.11.

AGC — *Livro de Recenseamento de Desertores*, 1846-1858. Cód. 1.5.2.37.

AGC — *Livros de Termos de Fianças ao Recrutamento*. Cód. 1.4.5.13.

AGC — *Mappa numérico dos mancebos recenciados para o recrutamento do anno de 1876*, doc. avulso. Inserido no Livro de Recenseamento Militar de 1876.

ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1872) — [Auto] 1872 Abr. 30, Valença [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód.1.17.5.2.5.

ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1874) — [Ofício] 1874 Jan. 12, Arcos de Valdevez [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 247.37.

ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1875) — [Cópia de auto] 1875 Mar. 10, Cerveira [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 262.22.

ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1876) — [Ofício] 1876 Dez. 4, Vila Verde [a] Governador Civil, [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 266.31.

ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1877) — [Telegrama] 1877 Nov. 3, Melgaço [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 1.18.5.2-9.

ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1880) — [Cópia de auto] 1880 Fev. 27, Valença [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 1.18.5.2.10.

ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1880) — [Ofício] 1880 Mar. 24, Valença [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód.1.18.5.2.10.

ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1880) — [Ofício] 1880 Abr. 27, Paredes de Coura [a] Governador Civil, [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 295.25.

ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1880) — [Ofício] 1880 Mai. 4, Paredes de Coura [a] Governador Civil, [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 294.51.

ADMINISTRADOR DE CONCELHO (1880) — [Auto] 1880 Fev. 27, Valença [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód.1.18.5.2.10.

ALCAIDE DE LA GUARDIA (1854) — [Ofício] 1854 Dez. 7, La Guardia [a] Administrador do concelho de Caminha [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. s. cód.

DIRECÇÃO GERAL (1872) — [Ofício] 1872 Abr. 9 [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 1.17.5.2.5.

DIRECÇÃO GERAL DE ADMINISTRAÇÃO POLÍTICA E CIVIL DO MINISTÉRIO DO REINO (1872) — [Ofício] 1872 Abr. 19, Lisboa [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód.1.17.5.2.5.

DIRECÇÃO GERAL DE ADMINISTRAÇÃO POLÍTICA E CIVIL DO MINISTÉRIO DO REINO (1875) — [Ofício] 1875 Fev. 23, Lisboa [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 362.84.

ESCRIVÃO DA ADMINISTRAÇÃO (1880) — [Ofício] 1880 Fev. 27, Valença [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 1.18.5.2.10.

GOVERNADOR CIVIL DE LISBOA (1875) — [Auto] [de] Bernardo Augusto Ribeiro 1875 Fev. 23, Lisboa [a] Governador Civil de Viana do Castelo [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 262.22.

GOVERNADOR CIVIL (1875) — [Cópia de auto] 1875 Fev., Lisboa [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 362.22.

- GOVERNADOR CIVIL (1879) — [Ofício] 1879 Jan. 9, Lisboa [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód 1.18.5.11.4.
- GOVERNADOR CIVIL (1879) — [Ofício] 1879 Jan. 17, Lisboa [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód 1.18.5.11.
- MINISTÉRIO DO REINO (1875) — [Ofício] 1875 Fev. 2 [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 362.84.
- VICE-CÔNSUL PORTUGUÊS (1880) — [Ofício] 1880 Fev. 24, Vigo [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód.1.18.5.2.10.
- VICE-CÔNSUL (1875) — [Auto] 1875 Mar. 10, Cerveira [a] Governador Civil de Viana do Castelo [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 262.22.
- VICE-CÔNSUL (1880) — [Ofício] 1880 Mai. 13, Vigo [a] Governador Civil [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 295.25.
- VIEIRA (1880) — [Carta] 1880 Fev. 22, Vigo [ao] tio [Manuscrito]. Acessível no AGC, Viana do Castelo, Portugal. Cód. 1.18.5.2.10.

FONTES IMPRESSAS

- ALMANCH *do Emigrante para 1873*. Lisboa: Typographia Universal, 1873.
- ALMANAK *familiar para o anno de 1874*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1873.
- ANUÁRIO *Estatístico de Portugal, 1885*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1887.
- COLLEÇÃO *Official da Legislação Portuguesa, anno de 1867*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1868.
- COLLEÇÃO *Official da Legislação Portuguesa, anno de 1875*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1876.
- COLLEÇÃO *Official da Legislação Portuguesa, anno de 1887*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1888.
- COLLEÇÃO *Official da Legislação Portuguesa, anno de 1896*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1897.
- COMISSÃO *Parlamentar para o Estudo da Emigração Portuguesa, 1885*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1886.
- COMMISSÃO *Parlamentar para o Estudo da Emigração Portuguesa, 1890-1892*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1893.
- FIGUEIREDO, Pedro Affonso de (1907) — *Manual dos Consulados de Portugal*. Lisboa: Imprensa Nacional, vol. I.
- NOVO ALMANACH *de Lembranças Luso Brasileiro, 1898*. Lisboa: Livraria António Maria Pereira, 1897.
- PORTARIA *de 13 de Janeiro de 1874*. In *Collecção Official da Legislação Portuguesa, anno de 1875*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1876.
- PORTARIA n.º 659/88. «Diário da República. I Série», 226 (1989-09-29) 1320-1328.
- PRIMEIRO INQUÉRITO *Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa, pela Comissão da Camara dos Senhores Deputados*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1873.
- REGULAMENTO *da lei de 31 de Janeiro de 1863*. In *Collecção Official da Legislação Portuguesa, anno de 1863*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1864, p. 142-155.
- REGULAMENTO *dos Serviços de Recrutamento do Exército e da Armada*. In *Collecção Official da Legislação Portuguesa, anno de 1896*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1897.
- RELATORIOS *sobre o Estado da Administração Publica nos Districtos Administrativos do Continente do Reino e Ilhas Adjacentes em 1860*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1865.

BIBLIOGRAFIA

- ABRAGÃO, Frederico de Quadro (1956) — *Cem Anos de Caminhos-de-Ferro na Literatura Portuguesa*. Lisboa: C.ª Caminhos-de-ferro Portugueses.
- ALVES, Jorge Fernandes (1994) — *Os Brasileiros, Emigração e Retorno no Porto Oitocentista*. Porto: [Edição de autor].

- (1999) — *Legislação sobre Emigração em Portugal (1645-1914)*. In ZARRAGA SANGRONIZ, Karmele, coord. — *Historia de la Población*. Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, vol. II, p. 33-50.
- BAGANHA, Maria Ioannis B. (1991) — *Uma Imagem Desfocada: a Emigração Portuguesa e as Fontes Portuguesas sobre Emigração*. In EIRAS ROEL, Antonio et al., coord. — *Emigración Española y Portuguesa a América*. Alicante: Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, vol. I, p. 161-175.
- BULHÕES, Miguel de (1884) — *A Fazenda Publica de Portugal: Praticas Vigentes e Varias Utopias do Auctor*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- CARTA DE LEI de 4 de Junho de 1859. «Diário do Governo», 138 (1859-06-14) 821.
- COSTA, Afonso (1911) — *Estudos de Economia Nacional*. Lisboa: Imprensa Nacional. Vol. I: *O Problema da Emigração*.
- CRUZ, Maria Antonieta (1986-1987) — *Agruras dos Emigrantes Portugueses no Brasil: Contribuição para o Estudo da Emigração Portuguesa na Segunda Metade do Século XIX*, «Revista de História», vol. VII, p. 7-134.
- JUSTINO, David [1988] — *A formação do espaço económico nacional: Portugal 1810-1913*. Lisboa: Vega.
- LEITE, Joaquim Costa (1987) — *Emigração Portuguesa: a lei e os números (1855-1914)*. «Análise Social», 3.^a série, vol. XXIII, n.º 97, p. 463-480.
- MENDES, J. Amado (1993) — *Comércio, Transportes e Comunicações*. In MATTOSO, José, dir. — *História de Portugal*. Lisboa: Círculo de Leitores, p. 378. Vol. V: *O liberalismo*.
- PEREIRA, Miriam Halpern (1981) — *A política Portuguesa de Emigração 1850-1930*. Lisboa: Regra do Jogo.
- (1990) — *Algumas observações complementares sobre a política de emigração portuguesa*. «Análise Social», 3.^a série, vol. XXV, n.ºs 108-109, p. 735-739.
- (2001) — *Diversidade e Assimetrias: Portugal nos Séculos XIX e XX*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa.
- PERES, Damião (1935) — *Progresso geral de indústria, comércio e agricultura. Notável incremento das vias de comunicação e transportes, estradas, caminhos-de-ferro, telegrafia e telefonia*. In PERES, Damião, dir. — *História de Portugal*. Barcelos: Portucalense Editora, 3.^a parte, cap. IV, p. 645-656.
- RAMOS, Rui (1988) — *Culturas da Alfabetização e culturas do analfabetismo em Portugal: uma introdução à História da Alfabetização no Portugal contemporâneo*. «Análise Social», 3.^a série, vol. XXIV, n.º 103-104, p. 1067-1145.
- RAMOS, Carlos Vieira (1913) — *Legislação Portuguesa sobre Emigração e Passaportes*. Lisboa: [Edição de autor].
- RIBEIRO F. G. Cassola (1987) — *Emigração Portuguesa, Regulamentação Emigratória: do Liberalismo ao Fim da Segunda Guerra Mundial*. Porto: Secretaria de Estado das Comunidades Portuguesas; Centro de Estudos.
- RODRIGUES, Henrique (1991) — *A Emigração do Alto-Minho e a Miragem do Brasil: 1835-1860*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Dissertação de Mestrado.
- (1993a) — *A Emigração Clandestina de Portugueses para Espanha no século XIX (análise dos livros de recenseamento militar, 1855-1865)*. Santiago de Compostela: CIDH. Separata de 1st European Conference of the International Commission on Historical Demography.
- (1993b) — *Emigração, Conjunturas Políticas e Económicas*. In SILVA, Maria Beatriz Nizza da et al., ed. — *Emigração/Imigração em Portugal. Actas do Colóquio Internacional sobre Emigração e Imigração em Portugal (séculos XIX e XX)*. Lisboa: Editorial Fragmentos.
- (1995) — *Emigração e Alfabetização: o Alto Minho e a Miragem do Brasil*. Viana do Castelo: Governo Civil.

- (1997) — *Emigração e Dinâmicas Familiares: Aspectos Sócio-Profissionais e Indicadores de Alfabetização*. In ROWLAND, Rober J.; MOLL BLANES, Isabel, coord. — *La Demografía y la Historia de la Familia*. Murcia: Universidad de Murcia, p. 225-237.
- (1998a) — *Alfabetização/Escolarização no Contexto da Emigração para o Brasil no Século XIX*. In ADÃO, Áurea; FERNANDES, Rogério, coord. — *Leitura e Escrita em Portugal e no Brasil. 1500-1970*. Porto: Sociedade Portuguesa de Ciências da Educação, vol. II, p. 353-366.
- (1998b) — *Emigração e Cultura Física: Prosopografia do Emigrante no Século XIX*. Rio de Janeiro: [Edição de autor].
- (2000) — *Análise à emigração para o Brasil através dos livros de recenseamento militar*. «Cadernos Vianenses», vol. 28, n.º 1, p. 95-110.
- (2003) — *Alto-Minho no Século XIX: contextos migratórios sócio-culturais e familiares*. Porto: Faculdade de Letras. Tese de doutoramento.
- (2006) — *Emigração e Emigrantes do Vale do Lima no século XIX*. Viana do Castelo: CER.
- (2013) — *Epistolário popular e imagens da emigração oitocentista, uma abordagem às cartas da emigração enviadas do Brasil para Viana do Castelo*. In RODRIGUES, Henrique; PORTUGUÊS, Ernesto, coord. — *Escritas privadas, da Mobilidade e da Guerra*. Monção: Câmara Municipal, p. 57-124.
- (2016) — *Produções Agrícolas Oitocentistas no Alto Minho*. «Revista Vinho Verde», vol. 1, n.º 1, p. 127-156.
- SERRÃO, Joel (1975) — *Caminhos-de-Ferro*. In SERRÃO, Joel, dir. — *Dicionário de História de Portugal*. Lisboa: Iniciativas Editoriais, vol. I.
- SILVA, Fernando Emygdio da (1917) — *Emigração portuguesa*. Coimbra: França e Arménio Livreiros Editores.
- SILVA, Maria Beatriz Nizza da (1992) — *Documentos para a História da Imigração Portuguesa no Brasil, 1850-1938*. Rio de Janeiro: Federação das Associações Portuguesas e Luso-Brasileiras.
- VIEIRA, António Lopes (1985) — *Os Caminhos-de-ferro antes dos Caminhos-de-Ferro: a Especulação Ferroviária em Portugal em 1845-1846*. «Revista de História Económica e Social», n.º 15, p. 123-134.