

EMIGRAÇÃO PORTUGUESA: O EXEMPLO DO PORTO NOS MEADOS DO SÉCULO XIX *

Por Jorge Fernandes Alves

Com o final das guerras liberais (1832-34), a emigração portuguesa para o Brasil reacende-se, num movimento de gradual intensificação. A cidade do Porto, com uma grande tradição nas relações comerciais luso-brasileiras, torna-se o principal porto de escoamento de emigrantes, com origem num vasto *hinterland*.

A alteração das relações institucionais entre Portugal e o Brasil, a amplitude do êxodo e as novas formas de que este se reveste, trazem o problema da emigração para a discussão pública, conduzindo a atitudes diferenciadas por parte dos agentes sociais. Os representantes dos interesses agrícolas e industriais sugerem medidas restritivas, visando estancar o caudal de mão-de-obra que se esvaí; do lado dos interesses comerciais, surge a defesa da livre emigração, como forma de apoiar o comércio de transporte, única actividade que restava lucrativa num comércio luso-brasileiro agonizante.

Mas, para além do debate da época, que uma vasta bibliografia documenta, e dos volumes da emigração, delineados pela estatística desde 1855, será possível avançar no conhecimento sobre o perfil do emigrante e sobre as formas de articulação dos processos migratórios tradicionais com as novas condições dos meados do século passado?

* Comunicação apresentada à conferência «Long distance migrations (1500-1900)», organizada pela Comissão Internacional de Demografia Histórica, em Madrid, Agosto de 1990.

Novos conhecimentos exigem, essencialmente, a diversificação das fontes informativas. É o que tentamos fazer, conjugando a exploração dos registos de passaportes e/ou listas de embarques, susceptível de fornecer uma imagem regional a uma escala de pormenor, com uma via prosopográfica complementar que permita recuperar o papel do emigrante enquanto sujeito. Neste sentido, centrámo-nos sobre o distrito do Porto, a região que maiores contingentes forneceu à emigração no século XIX. Inserido num projecto de investigação¹ amplo e ainda em fase de implementação, o presente artigo produz algumas reflexões neste âmbito que devem ser consideradas como hipóteses de trabalho.

1.

A emigração, assumindo inicialmente a forma de colonização², representa um salto qualitativo nos processos migratórios portugueses, marcados por frequentes deslocações sazonais e/ou temporárias, de sentido Norte-Sul. Deslocações que abrangem um âmbito intra-peninsular e são observáveis até aos finais do século XIX³.

A documentação de índole demográfica permite comprovar localmente a intensidade desses fenómenos de mobilidade geográfica no *hinterland* portuense. Assim, desde pelo menos o século XVII, torna-se perceptível uma corrente de migrações sazonais para o Alentejo, particularmente visível na faixa litoral, integrada por jovens e adultos do sexo masculino. Nos meados do século XVIII essa corrente atenua-se, passando a surgir a indicação de numerosos ausentes no Brasil⁴.

¹ Trata-se do projecto *Emigração e Retorno no século XIX — o distrito do Porto*, em desenvolvimento na Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

² Cf. SERRÃO, Joel — *A Emigração Portuguesa*, Lisboa, Livros Horizonte, 1977, pp. 85-115. Cf. ainda GODINHO, Vitorino Magalhães — *L'émigration Portugaise (XVe-XXe siècles) — une constante structurale et les réponses aux changements du monde*, in «Revista de História Económica e Social», n.º 1, 1978, pp. 5-32.

³ Cf. PARDO, A. Meijide — *La Emigración Gallega Intrapeninsular*, in «Estudios de Historia Social de España», Tomo IV, 2, Madrid, 1960, pp. 463-606. Cf. ainda ALVES, J. F., VALENTE, M. F., MONTEIRO, R. C. — *Imigração Galega na Cidade do Porto (2.ª metade do séc. XIX)*, comunicação ao Congresso «O Porto na Época Contemporânea», Porto, 1989 (a sair brevemente nas «Actas do Congresso»).

⁴ Cf. SOUSA, Fernando de — *A População Portuguesa nos Inícios do século XIX*, dissertação de doutoramento, Porto, Faculdade de Letras, 1979, pp. 295-309. Cf. ainda ALVES, J. F. — *Uma Comunidade Rural do Vale do Ave — S. Tiago de Bougado, 1650-1849 (estudo demográfico)*, dissertação de mestrado, Porto, Faculdade de Letras, 1986, pp. 99-110.

Em algumas localidades, esta transposição para o lado de lá do Atlântico assume contornos avassaladores, justificando o alarme de que a legislação se faz eco, ao tomar medidas proibitivas de saída do Reino⁵. As Listas de Ordenanças⁶ fornecem-nos, para algumas localidades, detalhes quantitativos e qualitativos sobre este movimento. Por exemplo, em 1765, em Lavra, uma companhia da orla marítima dos arredores do Porto, o fenómeno emigratório configura-se deste modo: num total de 215 mancebos, 62 (29%) estão ausentes no Brasil, pertencendo a 33 famílias; destes ausentes, 18 (29%) ocupam o primeiro lugar na descendência masculina. Quadros idênticos multiplicam-se com frequência pela chamada «área das doações», ou seja, a faixa litoral do Noroeste português, aonde se praticava um processo de transmissão patrimonial que privilegiava um dos filhos como herdeiro dos bens de raiz.

Através da doação, instrumento jurídico de transmissão *inter vivos*, que ocorria previamente ao dote de casamento ou no próprio interior deste, seleccionava-se o herdeiro, com o duplo objectivo de evitar a desintegração da propriedade e, principalmente, assegurar as funções assistenciais aos ascendentes, prescrevendo-se formas de sustento, entreajuda e solidariedade. Aos restantes filhos, que seriam recompensados pelo valor da sua «legítima» no momento da morte dos pais, resta abandonar, progressivamente, a casa paterna, optando por profissões artesanais, pela criadagem ou trabalho à jorna ou, em casos mais afortunados, pela vida eclesiástica ou profissões liberais. A migração, para as cidades, ou para as «conquistas», especialmente o Brasil, era outra opção que, crescentemente, se lhes colocava. Numa região de minifúndio, o excedente de mão-de-obra familiar devia ser rentabilizado fora de casa, assegurando-se a sua exclusão no final do ciclo de vida dos ascendentes, como forma de viabilizar a unidade doméstica de produção e consumo à geração seguinte.

Frequentemente, porém, a transmissão dos bens de raiz afigura-se bastante gravosa para o herdeiro principal, já que, para além dos encargos assumidos com o sustento dos ascendentes e irmãos não casados, se perfilam dívidas familiares acumuladas com a obrigação de solvência, conjugadas com a necessidade de numerário para satisfazer as legítimas aos co-herdeiros. É neste contexto que, para evitar novas dívidas ou a

⁵ Vd. Lei de 25 de Junho de 1760, a qual renova medidas anteriores.

⁶ Arquivo Histórico Municipal do Porto, Listas de Ordenanças. Sobre este tipo de fonte, cf. ROWLAND, Robert — *Âncora e Montaria — duas freguesias do Noroeste segundo os livros de registo das Companhias de Ordenanças*, in «Studium Generale — Estudos Contemporâneos», n.ºs 2/3, Porto, 1981, pp. 199-242.

descapitalização da propriedade, muitos primeiros filhos, destinados à herança do património, emigram também, com o projecto de acumular capital para o momento da transmissão.

Nesta sociedade rural, a emigração assume, pois, um papel decisivo nos mecanismos de reprodução social, quer como forma de resolver os problemas decorrentes da exclusão dos filhos não privilegiados do património familiar, quer como estratégia de viabilização e investimento por parte dos herdeiros favorecidos.

Neste quadro, a emigração raramente é uma afirmação de individualismo, inserindo-se, normalmente, em processos conduzidos pela família, que visam facilitar a integração e assegurar as condições mínimas de sucesso, prevenindo, simultaneamente, as tensões familiares nos momentos de transmissão. Os instrumentos de doação e os testamentos elucidam-nos, frequentemente, sobre este papel familiar, que compreende o adiantamento da «legítima» para despesas de viagem, roupa e gastos iniciais, bem como para financiar a preparação alfabética ou a aprendizagem de algum ofício. Na verdade, tendo como destino uma sociedade escravagista, onde a mão-de-obra que requer esforço físico está assegurada, o sucesso do emigrante dependerá de outras competências, nomeadamente da capacidade de realizar serviços comerciais ou administrativos, tarefas que exigem um mínimo de alfabetização.

Assim, assume particular relevo a colocação de jovens na cidade do Porto, aonde iniciam o tirocínio comercial como caixeiros, num percurso que conduzirá muitos deles ao Brasil, levando no bolso as cartas de recomendação dos seus patrões para os respectivos correspondentes, a solicitar-lhes o acolhimento inicial e a inserção laboral dos recomendados.

Dando provas de honorabilidade comercial, muitos desses caixeiros vão promover a ampliação das redes comerciais, tornando-se eles próprios consignatários dos seus antigos patrões, isto é, encarregando-se de colocar no mercado, com lucro razoável, os produtos que, do Porto, são enviados à sua responsabilidade, e de promover os carregamentos de retorno, adquirindo as mercadorias com o produto das vendas efectuadas. Eis um mecanismo que permitirá a muitos deles, com a acumulação das percentagens cobradas, tomar a iniciativa própria, negociando paralelamente por sua conta e risco, utilizando os mesmos canais e diversificando-os⁷.

⁷ Veja-se o caso, a vários títulos paradigmático, do Conde de Ferreira (1782-1866). Cf. ALVES, J.F. — *Percurso de um brasileiro do Porto — Joaquim Ferreira dos Santos (Conde de Ferreira)*, comunicação ao Congresso «O Porto na Época Contemporânea» (a sair brevemente nas «Actas do Congresso»).

Nesta emigração, de origem predominantemente litoral, a fase urbana é decisiva, na medida em que propicia a aprendizagem e a inserção nas redes comerciais, surgindo a estadia no Porto como um primeiro degrau no percurso para o Brasil. Esta componente comercial da emigração portuguesa será duradoura, surgindo bastante cedo com o comércio do açúcar, intensificando-se com o surto desenvolvimentista que ocorre com a descoberta do ouro em Minas Gerais, ultrapassando a fase colonial para prosseguir durante o século XIX, apesar das mutações institucionais que levam à independência política e económica do Brasil em relação a Portugal. E se, entretanto, as redes comerciais definham com o enfraquecimento progressivo do comércio entre os dois países, as «recomendações» não esmorecem, pois, dada a sua polivalência, as redes funcionam, em sobreposição, como familiares e de compadrio.

Será, essencialmente, deste núcleo comercial que retornarão a Portugal muitos dos que partiram, assumindo comportamentos exóticos e exibindo riqueza invulgar que levam o povo a denominá-los de «brasileiros», os quais exercerão um papel emulativo no imaginário popular. O regresso de muitos comerciantes nas décadas de 1830 e 1840, fugindo à hostilidade e aos tumultos anti-portugueses⁸, extremamente frequentes nessa época, ajudará a alimentar o mito do sucesso e a febre da emigração.

2.

É a pensar nesta emigração tradicional que a Associação Comercial do Porto discorda das propostas restritivas para o transporte de passageiros, formuladas pelo governo de Costa Cabral em 1842, pois estas anulariam o único meio que, a seu ver, ainda animava a vida comercial desta Praça com o Brasil:

«Separada de direito aquella parte da Monarchia, ficou de facto ligada ainda estreitamente a Portugal, porque os laços d'amizade,

⁸ O movimento de independência e descolonização do Brasil teve, inevitavelmente, as suas sequelas. Ouçamos, a este respeito, Pedro Calmon: «Consumada a independência, resta o ato popular de desforra, o *mata-maroto*, que na Baía se repete, pitoresca e tragicamente, todo o ano, e em Recife tem o aspecto de uma ameaça permanente, social da patulêa contra o comércio retalhista.» A revolta do Rio (1827), a «noite das garrafadas» (1831), a «rusga» em Matogrosso (1834), a «Cabanagem» no Pará (1836) e, especialmente, a revolta da Praia (1848) são exemplos de episódios sangrentos nos tumultos anti-portugueses, citados pelo mesmo autor. Cf. CALMON, Pedro — *História Social do Brasil*, S. Paulo, s/d, 3.ª edição, 2.º Tomo, p. 20.

interesses commerciaes, lingoagem, habitos, educação, e sobretudo parentesco entre seus habitantes, não cabia em convenções e tratados destruillos ou quebrantallos»...

E mais adiante:

«A Província do Minho é aquella que mais trato e ligações sustenta com o Brazil: nella não existe uma única familia que deixe de ter mais ou menos parentes naquêle Imperio; Desta Província até são naturaes grande parte de seus altos funcionarios publicos; Não haverá talvez uma unica freguezia aonde se não recebão mensalmente valiosos e importantes recursos de parentes estabelecidos no Imperio.

Não se caminha uma legoa nesta Província sem contemplar uma Quinta — uma habitação — uma herdade que não se diga, pertence ao Brasileiro F. que tendo em tenra idade hido para o Brazil e ali adquirido fortuna, voltando veio empregalla no saudoso torrão de seu natal, ou mandou a seus Parentes certa quantia que estes ali empregaram. Não chega daquêle Imperio um unico Navio a este Porto que deixe de conduzir algum dos chamados Brasileiros que volta á Patria a descansar de suas fadigas, e gosar o producto dellas; e capitaes empregados em generos que vem augmentar a riqueza publica, ou innumerous presentes de parentes e amigos estabelecidos naquelle paiz. A navegação Portugueza, principalmente desta Praça é hoje apenas alentada por aquellas conducções de volta; não é o equivalente producto das mesquinhas mercadorias que para lá exportamos de nossa industria ou agricultura que preenche a carregação dos Navios do Brazil para Portugal, são capitaes ali adquiridos por Portugueses, por individuos dessa emigração que se pretende tolher»...⁹

O que em 1842 estava em causa era a divergência de interpretação sobre o fenómeno emigratório, face à luz de acontecimentos recentes, nomeadamente, as notícias sobre engajamento de colonos nas ilhas dos Açores, num processo de reciclagem dos negociantes de escravos e seus navios negreiros, em resposta às novas políticas brasileiras de atracção de europeus. No Brasil, a necessidade de fomento interno com a criação de colónias, as pressões inglesas para a suspensão do tráfico de escravos, as ameaças latentes de revoltas negras numa sociedade em que os escravos,

⁹ Arquivo da Associação Comercial do Porto, *Copiador de Correspondência*, 1842, ofício n.º 95 (Vd. Apêndice documental a este artigo).

constituindo, então, a maioria da população, adensavam o espectro do Haiti, e, enfim, o modelo, vindo dos Estados Unidos, de «locação de serviços», levam o Estado a divulgar e promover esta prática, como forma de introduzir grandes contingentes de colonos europeus.

Para o governo português e grupos de pressão afins, preocupados com o êxodo de mão-de-obra, a tendência era para assimilar quase toda a emigração ao estatuto de «escravatura branca», utilizando a expressão de Alexandre Herculano ao denunciar (no Diário do Governo de 13 de Janeiro de 1838) o fenómeno do engajamento. Assim, em 1842, a legislação, com o objectivo declarado de *«restringir pelo modo possível o Tráfico da escravatura branca, que sob o plausível nome de emigrados, ou passageiros, vai despovoando não somente as Ilhas Adjacentes, mas também o Reino de Portugal no Continente»*, propõe uma regulamentação minuciosa sobre passaportes e condições de circulação, estabelecendo uma relação entre número de passageiros, tonelagem e mantimentos, além de diversas obrigações para o transportador, onde avultavam a exigência de botica e de cirurgião a bordo, bem como a fiança de 4 contos de réis a prestar pelo capitão do navio¹⁰.

Estas medidas governamentais, fixadas por portaria, antecipavam a iniciativa de Sá da Bandeira, agora em oposição ao cabralismo, que decidira retomar na Câmara dos Pares (16.8.1842) um projecto por si anteriormente apresentado na Câmara dos Deputados, em 1838, e que caíra no esquecimento. Apresentado como uma iniciativa de cariz humanista, inspirada na nova legislação inglesa referente ao transporte de emigrantes para a Austrália e à qual se atribuía um efeito substancial na diminuição de mortalidade de passageiros, o projecto de Sá da Bandeira não pode dissociar-se dos seus planos mais vastos que passavam pela colonização da África Portuguesa, na tentativa de construir um novo Brasil. Para efectivar este plano era indispensável «secar» as fontes tradicionais de mão-de-obra para o Brasil, país com o qual permanecia um contencioso surdo e agravado desde a abdicação de D. Pedro, e disponibilizar essas forças para os novos espaços a explorar. Dois actos da inspiração de Sá da Bandeira tendiam para a consecução desse objectivo: o decreto da abolição do tráfico de escravos, de 1836, e este seu projecto de restrição da emigração, por razões óbvias apelidada de escravatura branca.

¹⁰ Vd. Portaria de 19 de Agosto de 1842.

Ambas as tentativas se revelaram, na prática, ineficazes¹¹. No caso da emigração, a pressão da Associação Comercial do Porto sobre o governo cabralista fará esvaziar a Portaria de 19 de Agosto de 1842 da sua eficácia¹². Perante a solicitação de vários associados com interesses no Brasil e respectiva navegação, a Associação cria uma comissão especial para o assunto, a qual propõe diversas diligências e elabora várias representações que, depois de discutidas, a Direcção fará chegar ao Poder, surtindo o efeito desejado¹³. Defendeu a Associação a distinção entre a emigração livre e a de engajamento, evidenciando as raízes da primeira e o seu papel indispensável na manutenção e eventual dilatação de um mercado tradicional, enquanto condenava a segunda, propondo a sua proibição¹⁴. A nostalgia do comércio com o Brasil estava ainda muito presente e a negociação de um tratado de comércio com este país era uma reivindicação permanente da Associação Comercial do Porto. Nem poderia ser de outra maneira, quando na praça comercial da cidade estavam estabelecidos cerca de duas centenas de negociantes de

¹¹ O tráfico de escravos extraídos da África Portuguesa para o Brasil continuou depois de 1836, intensificando-se e piorando as condições de transporte, dada a situação de clandestinidade decorrente da publicação do decreto de abolição. Cf. CAPELA, José — *As Burguesias Portuguesas e a Abolição do Tráfico da Escravatura, 1810-1842*, Porto, Afrontamento, 1979, pp. 99-191.

Sobre a distinção entre abolição do tráfico e abolição da escravatura, cf. ALEXANDRE, Valentim — *Origens do Colonialismo Português Moderno*, Lisboa, Sá da Costa, 1979, pp. 15-21.

¹² Vd. Portaria de 9 de Dezembro de 1842, na qual se reconhece explicitamente o papel da Associação Comercial do Porto.

¹³ Não se pode ignorar o grau de influência que a Associação Comercial do Porto detinha sobre o governo cabralista, pois diversos associados contribuíram, de modo determinante, para o êxito do golpe de estado de 27 de Janeiro de 1842, no Porto. Assim, por exemplo, uma denominada «Comissão do Tesouro», encarregada pela Junta Governativa de providenciar os fundos necessários, era constituída por sócios da ACP, a saber:

Joaquim Ferreira dos Santos
José Henrique Soares
Joaquim da Cunha Lima de Oliveira Leal
António Vieira de Magalhães.

Os dois primeiros foram elevados ao pariatto e ao baronato na sequência da vitória cabralista (respectivamente, barão de FERREIRA e barão de ANCEDE). Henrique Soares, era, na altura, o Presidente da Direcção da ACP, cargo que exerceu entre 1841-1844.

nacionalidade brasileira¹⁵, quase todos ex-emigrantes retornados, gerindo à distância negócios no Brasil. As ligações afectivas, pela emigração, eram, para a ACP, imprescindíveis às ligações comerciais.

Sublinhe-se, porém, que a solicitação da acção governamental para a restrição de saídas de emigrantes era uma constante. Em 1836, dois anos após o cessar da guerra civil entre liberais e absolutistas, já o Governador-Civil do Porto alertava o Governo, chamando-lhe a atenção para a «falta de braços» na agricultura e indústria, pois

«...renovou-se a emigração de mancebos tanto deste Distrito como d' outros, das Províncias do Norte, de hum modo que não pode deixar de merecer a seria atenção do governo»...¹⁶

Mas políticas e doutrinas de emigração são uma coisa e a realidade da emigração outra quase sempre bem diferente.

É precisamente em 1836 que se inicia, de modo ininterrupto, a série dos passaportes emitidos pelo Governo Civil do Porto¹⁷, a qual nos permite quantificar e qualificar a corrente emigratória, no que diz respeito a este distrito de partida, já que as estatísticas normalmente utilizadas, e apresentadas por Rodrigues de Freitas, apenas nos apresentam os passageiros saídos pela barra do Porto entre 1855 a 1865¹⁸. Assim, este alvoroço emigratório (Gráfico 1), oscila entre 1 a 2 mil passaportes anuais entre 1836 a 1850; a partir de 1851 sofre um agravamento crescente que culmina em 1855 com 6175 passaportes, para, daqui em diante, decrescer, atingindo, de novo, o nível dos 2 milhares em 1860. Assim, entre 1836-1860, foram emitidos para a população do distrito do Porto (incluindo-se aqui os naturais de fora do distrito que residissem nele há mais de um ano) 62707 passaportes, correspondendo a 68350 pessoas, já que uma pequena percentagem correspondia a passaportes colectivos, agregando

¹⁴ Vd. Anexo a este artigo, a representação mais elaborada da ACP, enviada para combater quer a Portaria de 19 de Agosto de 1842, quer o projecto em discussão de Sá da Bandeira. As representações iniciais, mais sintéticas e incisivas, podem ser lidas em diversos números de *O Periódico dos Pobres* da altura.

¹⁵ Eram 163 os negociantes brasileiros instalados na Cidade, segundo o *Directório da Antiga, Mui Nobre, Sempre Leal, e invicta cidade do Porto para o anno de 1838*, Porto, Typographia Commercial Portuense.

¹⁶ Arquivo do Governo Civil do Porto, *Correspondência expedida—Ministério do reino*, 1836, ofício n.º 611.

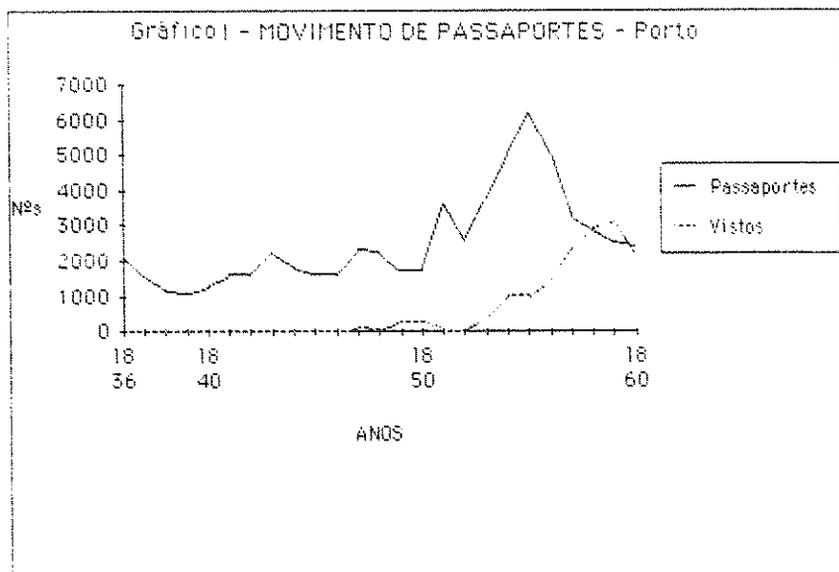
¹⁷ Arquivo do Governo Civil do Porto, *Registo de passaportes de emigrantes, 1834-1947*, volumes n.ºs 3242 a 3516.

¹⁸ FREITAS, J. J. Rodrigues de — *Notice sur le Portugal*, Paris, 1867, pp. 9-10.

diversos familiares. Cerca de 95 a 97% destes passaportes eram destinados ao Brasil, captando a Argentina, curiosamente, algumas dezenas de emigrantes, a par de outros destinos com pouca expressão.

É sabido que, a par do, finalmente extinto, tráfico de escravos no Brasil (1850), se renova, em Portugal, a discussão pública e parlamentar sobre a emigração, pairando durante algum tempo a ameaça de nova legislação restritiva. O súbito agravamento do fluxo migratório deve, pois, ser entendido nesta conjugação da intensificação do apelo brasileiro de mão-de-obra e o reflexo de antecipação à lei, por parte dos candidatos à emigração. A legislação acaba por sair em 1855, consubstanciada em dois diplomas: a lei sobre a emigração clandestina e a lei do recrutamento.

Recordemos que estamos a trabalhar com passaportes, isto é, com emigração legal, não podendo estimar nesta fase da investigação os níveis de clandestinidade. Os números apresentados configuram, portanto, uma aproximação à realidade, mas sublinhe-se que, sendo embora muito discutida, a clandestinidade pela barra do Porto não era tão exagerada como a que se propalava, e o exemplo do que ocorria nas ilhas dos Açores e Madeira não serve para comparação¹⁹.



¹⁹ Sobre as estimativas de clandestinidade, Cf. LEITE, J. Costa — *Emigração Portuguesa: a lei e os números (1855-1914)*, in «Análise Social», n.º 97, Lisboa, 1987, pp. 463-480.

Mas a barra do Porto, privilegiada nos transportes com o Brasil, drenava ainda emigrantes de outros distritos que aí levantavam o respectivo passaporte, bem como algumas dezenas de cidadãos brasileiros e espanhóis que apresentavam passaporte consular²⁰, todos contribuindo para engrossar o movimento de transporte de passageiros que tanto impressionava o público e as autoridades. Antes de 1853, os *vistos* do Governo Civil do Porto em passaportes obtidos noutros distritos com destino ao Brasil ficavam por escassas centenas anuais²¹; a partir desta data, o seu número cresce rapidamente, ultrapassando o milhar, para a partir de 1858, se situar nos três milhares, superando momentaneamente o número de passaportes emitidos para o distrito do Porto. Esta avalanche da província (principalmente dos distritos de Braga, Viseu, Vila Real e Aveiro) que ocorre ao Porto para embarcar para o Brasil explica-se pela intensificação da emigração de colonos que os agentes especializados não cessavam de recrutar, alargando gradualmente a sua área de acção aos distritos mais afastados, com maior reserva de mão-de-obra.

Esta *nova emigração* distinguia-se, naturalmente, da *tradicional*, pois seleccionava apenas trabalhadores braçais para as fazendas ou para o surto de obras de infra-estruturas de comunicação (vias férreas, estradas). Por isso era subsidiada, fornecendo antecipadamente o custo do transporte, assegurado pelo contrato de locação, facilitando o êxodo dos grupos sociais mais pobres.

Na realidade não se processou a substituição de um tipo de emigração por outro, pois as duas correntes coexistiam, embora a via tradicional do emigrante livre, que se mantém sempre largamente maioritária, passe a ser menos representativa, face à inflação do caudal migratório. É esta situação que explica que as sucessivas informações consulares portuguesas coloquem os portugueses maioritariamente em profissões ligadas ao comércio, secundadas pelos artistas mecânicos e só em pequeno número na agricultura²².

²⁰ Arquivo do Governo Civil do Porto, *Registo de referendas e passaportes concedidos a estrangeiros, 1836-1949*, n.ºs 3737 a 3771. A média anual de embarques de brasileiros (quase todos ex-portugueses que adoptaram a nova nacionalidade), foi de 52,3 na década de 1840 e de 126 na década de 1850. As médias anuais de embarques de espanhóis foram de 26,5 e 141,4 para iguais períodos.

²¹ Arquivo do Governo Civil do Porto, *Registo de vistos em passaportes, 1847-1947*, n.ºs 3663 a 3677 (com lacunas).

²² Cf. *Documentos Apresentados às Cortes na Sessão Legislativa de 1874 pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1874.

No ano de 1860, por exemplo, os colonos representam apenas 9,5% do total de passageiros (de todos os distritos) embarcados pela barra do Porto (Quadro I), o que desmistifica um pouco a imagem criada pela literatura oficial, a qual, preocupando-se apenas com este tipo de emigração, publicou a seu respeito uma documentação numerosa e obsessiva, que leva ao esquecimento da restante. A emigração de «engajados» saídos pela barra do Douro era, pois, uma pequena parte do total, mesmo que admitíssemos uma hipótese de ilegalidade (não declaração de engajado, engajamento posterior na chegada ao Brasil, etc.) considerável.

QUADRO I — MOVIMENTO DE PASSAGEIROS
NA BARRA DO PORTO — 1860

MESES	EMBARCAÇÕES	COLONOS	PASSAGEIROS*
Janeiro	2	0	31
Fevereiro	8	0	434
Marco	11	178	1122
Abril	9	40	558
Maiο	4	39	129
Junho	5	0	443
Julho	7	87	328
Agosto	10	0	534
Setembro	5	0	208
Outubro	8	38	514
Novembro	2	0	98
Dezembro	3	50	158
TOTAIS	74	432	4557

* Total de passageiros incluindo *colonos e passageiros livres*

É certo que, com o decorrer do tempo e as alterações socio-económicas verificadas nos dois países, o estatuto ocupacional do emigrante português vai decaindo²³. Por um lado, como consequência dos níveis

²³ Cf. PEREIRA, Miriam Halpern — *A Política Portuguesa de Emigração, 1850-1930*, Lisboa, A Regra do Jogo, 1981.

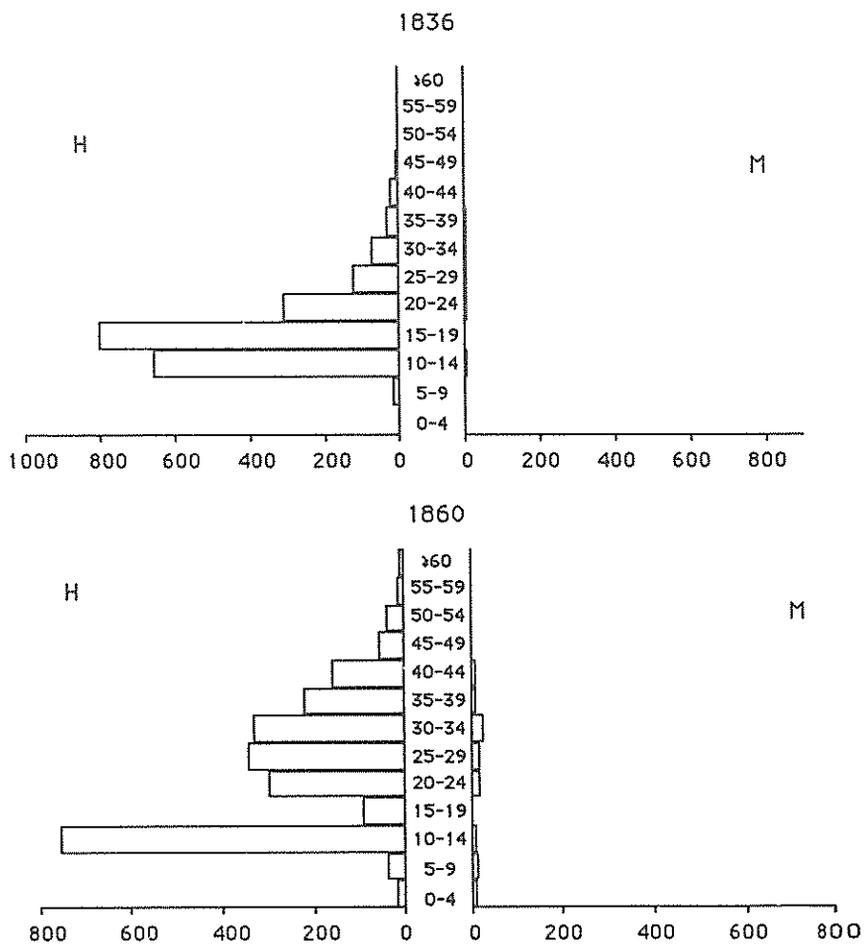
crescentes de exigência técnica para que a grande maioria de portugueses de extracção rural não está preparada, sendo então favorecidos outros estrangeiros; por outro lado, com as tentativas de «nacionalização», por parte do Brasil, de certos serviços, como o comércio, que os portugueses detêm maioritariamente. Apesar disso, a vocação dos portugueses será largamente urbana. Acrescem, naturalmente, as condições de partida. Inicialmente, o fluxo emigratório era alimentado quase exclusivamente pelo jovem caixeiro, saído de um processo de exclusão familiar (da casa rural ou mesmo duma casa comercial). Com a intensificação dos contratos de locação de serviços, onde o importante era introduzir indivíduos, a emigração torna-se menos selectiva, abrindo-se a porta a indivíduos ou casais quase indigentes. Mas, mais importante do que este «refugo», era o contingente saído de processos acelerados de proletarização que as transformações do Estado Liberal vinham impondo à população rural, desagregando a economia tradicional e não abrindo as vias da industrialização que assegurassem o emprego e a sobrevivência do pequeno camponês, o qual, vítima de más colheitas ou da onerosidade dos impostos, se via obrigado a contrair empréstimos usurários que acabavam por conduzir à penhora dos seus bens.

Esta evolução tem tradução nas características etárias dos fluxos migratórios. Analisemos, nesta perspectiva, os anos extremos da série que aqui vimos utilizando: 1836, que nos fornece ainda a imagem da emigração tradicional, anterior à prática da locação de serviços, e 1860, que representa um ano em que o «engajamento» era corrente (Gráfico 2).

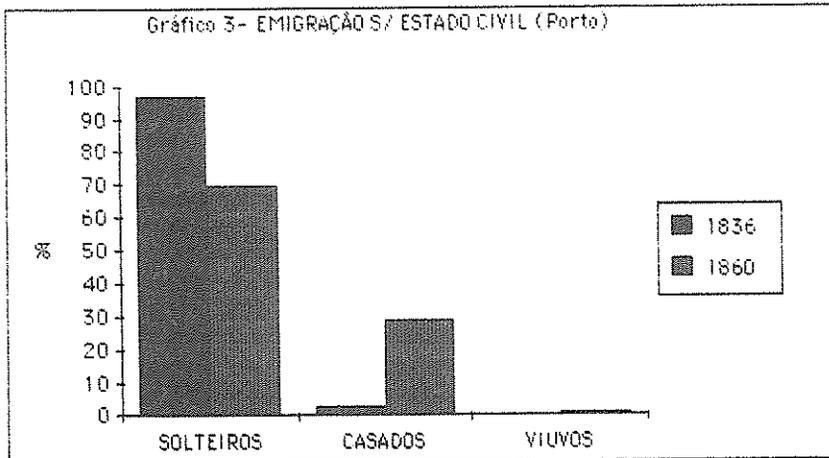
Assim, em 1836, 70.7% dos emigrantes partiam com idade inferior a 20 anos e 91.5% faziam-no com menos de 30 anos. Em 1860, há um claro envelhecimento da população emigrante: apenas 38.5% dos homens que partem têm menos de 20 anos e a proporção detém-se nos 65% para os que emigram com idade inferior a 30. Um número significativo (35%) emigra agora com idade demasiado avançada para acalentar projectos de retorno enriquecido, mas a idade não assusta o candidato, pois emigra-se até à velhice. Por exemplo, um grupo de pescadores da Póvoa de Varzim, na faixa dos 50 anos de idade, parte para Pernambuco, engajado, neste ano de 1860.

De sublinhar o vazio que se apodera dos emigrantes do grupo etário 15-19 anos, submetidos agora a dificuldades de embarque, necessitando de prestar fiança para a eventualidade de serem recrutados para o exército e a obrigação de apresentar substituto. É claro que deverá ser o grupo onde mais se notará o subregistro, pois aqui a clandestinidade deveria assumir maior importância, na sua diversidade: saída clandestina sem passaporte, falsificação da idade, viagem com passaporte falso, etc. Por outro lado, a obrigação da fiança militar, aos que partiam depois dos 14 anos de

Graf.2 - Emigração s/ idades - Porto



idade, quer porque representou um custo acrescido dos gastos de emigração, quer porque incentivou ligeiramente a partida em idades mais precoces, teve, naturalmente, efeitos negativos na qualificação dos emigrantes, na medida em que precipitava a partida e conduzia ao descurar da aprendizagem literária e/ou profissional.



O envelhecimento geral da população emigrante apresenta também a sua tradução em termos de estado civil (Gráfico 3). Se em 1836 cerca de 97% dos emigrantes são solteiros, em 1860 este estado representa apenas 70%. De outra forma: considerando apenas os emigrantes de idade superior a 25 anos, podemos dizer que em 1836 apenas 20.6% eram casados, enquanto em 1860 esse número sobe para 55.4%.

Neste contexto, a emigração feminina sobe ligeiramente, saltando de 2 para 5.8% nos anos apontados. Por um lado, muitos colonos embarcam com a família, levando mulher e filhos e, esporadicamente, um colateral ou ascendente. Mas há também um débil processo de reagrupamento familiar, crescendo o número de mulheres jovens mas casadas, algumas com filhos, que partem para o Rio, «para junto de seu marido», como observam, por vezes, anotações marginais dos registos de passaportes. Prova-se deste modo que nem tudo corre mal na terra de adopção e que o sucesso não pode ser unicamente avaliado pelo retorno

enriquecido. O reagrupamento e a inserção na sociedade de acolhimento é, sob o ponto de vista familiar, uma forma de sucesso, talvez a mais importante.

3.

Nas linhas precedentes, equacionaram-se alguns vectores da emigração relativamente a um período de mutações decisivas — os meados do século passado. Neste sentido, utilizaram-se limites cronológicos mais recuados dos que os habituais, de forma a facilitar a percepção dos fenómenos de continuidade face à emergência de novas condições e, conseqüentemente, de novas respostas.

Sendo a emigração um fenómeno complexo e diversificado, em que cada surto apresenta uma especificidade própria, o presente texto não pode ambicionar mais do que indicar alguns aspectos de um projecto de investigação em desenvolvimento. Recuperando fundos documentais ainda não explorados e susceptíveis de produzirem uma informação renovada, pretende-se, sobretudo, um olhar regional sobre a área de partida, descendo à micro-análise, nas suas componentes local e individual (biográfica), de modo a ultrapassar a informação condensada das estatísticas nacionais e as interpretações político-ideológicas do fenómeno.

APÊNDICE DOCUMENTAL

REPRESENTAÇÃO DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO PORTO CONTRA A LEGISLAÇÃO RESTRITIVA DA EMIGRAÇÃO *

SENHORA!

Por Portaria confidencial do Ministério dos Negócios Estrangeiros de 15 de Outubro foi V. Magestade servida mandar consultar esta Associação Commercial acerca do Regulamento de 19 de Agosto ultimo, do qual, contra alguns artigos, havia representado esta Direcção.

O objecto, Senhora, é de tal importância que a Direcção não podia deixar de elevar-se não só acima d'interesses individuais, mas mesmo acima dos da classe que esta Associação representa, quando combinando estes com os interesses publicos em geral, aquelles estiverem em contraposição ao maior bem do maior numero, ao qual o Governo de V. Magestade se disvella para attender.

Mas a Direcção julga também dever pezar os motivos de justiça e aquelles da conveniência, e neste exame será um pouco demorada.

Senhora! É um princípio de direito publico constitucional a liberdade de domicilio de qualquer individuo, assim o reconhecem todas as constituições modernas, e com particularidade a Carta Constitucional, quando no §5.º do artigo 145 sugeita unicamente esta liberdade ao cumprimento dos regulamentos policiaes. A livre entrada e sahida do Reino levando consigo seus bens não só é permitida, mas é garantida expressivamente por aquelle artigo.

A Portaria que acompanha o Regulamento reconheceu em parte este preceito constitucional quando diz que nenhũa ley prohibe a mudança de domicilio, mas ella parece violar d'algũa fôrma aquella garantia quando declara querer restringir o uzo daquelle direito, denominando escravatura branca a voluntaria sahida do paiz que se pratica de imensos annos a esta parte no continente deste Reino: e confundindo e envolvendo esta com alguns factos escandalosos occorridos ultimamente nas Ilhas adja-

* ARQUIVO DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO PORTO, *COPIADOR DE CORRESPONDÊNCIA*, 1842, officio n.º 95.

centes, de engage ou aliciação de Portugueses p.^a hir ao Brazil comprar a subsistencia propria à custa de trabalho pessoal para determinado numero d'annos. É preciso fazer abstracção destes dous factos, que cada um deve ser considerado por diversa fórma.

A voluntaria auzencia do Reino é um direito que qualquer Governo não deve tolher directa ou indirectamente, e antes tem obrigaçam de respeitar.

A emigração tem lugar por diversas cauzas: excesso de população, falta d'emprego de braços, perseguição política, etc., etc.

Quando é resultado d'excesso de população, os Governos não só a permitem, mas até a promovem; e em Inglaterra, como em outros paizes, encontramos o exemplo disso. Esta causa não se dá absolutamente em Portugal, é verdade, mas da-se na Provincia do Minho, como abaixo se referirá.

A emigração que hoje se pratica em Portugal é motivada na maior parte pela falta d'emprego de braços no paiz. Essa emigração é effeito e não causa, não existindo esta cessará aquelle, pois não se creia que alguém abandona patria e familia sem repugnancia, mas sim quando sem meios de obter no paiz a precisa subsistencia vai procuralla no estrangeiro. De-se a esses braços que emigrão meios de se empregarem que elles não emigrarão, mas não se obriguem a sofrer os effeitos da mizeria do paiz tolhendo-lhes o procurar recursos, que isso além de injustiça seria crueldade tal que não cabe em Governos Constitucionaes do século 19.

Nem se diga que se quer promover a prosperidade publica impedindo a emigração de braços precisos, ao passo que se destroe o vantajoso emprego para milhares desses braços, opprimindo e definhando a ja agonizante Navegação Portuguesa.

Mas além destes motivos tambem a concorrência de muitas outras circunstancias conduz áquelle rezultado.

O Brazil, parte da Monarchia Portugueza até 1825, importou sucessivamente de Portugal Cidadãos que hião desenvolver naquelle vasto, fertil, e nascente paiz os meios de reproduzir nelle as riquezas naturaes: daqui o trato commercial e civil entre este e aquelle paiz, cuja população se podia considerar quasi toda Portuguesa: e as riquezas que dali se importavão reproduzidas por Portuguezes forão poderoso incentivo para a sucessiva emigração para ali.

Separada de direito aquella parte da Monarchia, ficou de facto ligada ainda estreitamente a Portugal, porque os laços d'amizade, interesses commerciaes, lingua-gem, habitos, educação, e sobretudo parentesco entre seus habitantes, não cabia em convenções e tratados destruillos ou quebrantallos; mas estes forão e são mais fortes e estreitos com a Provincia do Minho, do que com o resto do Reino, e esta Direcção julga considerar por isso especialmente esta Provincia á qual pertence a Cidade e Praça do Porto, por que a sua população é talvez quadruplicada na proporção do seu terreno comparado com o resto do Reino, ao mesmo passo que a dita Provincia está perfeitamente agriculhada.

Ainda alem disso ranchos de trabalhadores do Minho vão ao Alentejo nas occasiões de colheitas de auxiliar por mesquinhos salarios os agricultores d'aquelles campos, aonde são intitulos galegos do Minho: vão da mesma forma ao Alto Douro á cultura das vinhas: tal é aqui o excesso de população sem emprego.

A provincia do Minho é aquella que mais trato e ligações sustenta com o Brazil: nella não existe uma unica familia que deixe de ter mais ou menos parentes naquelle Imperio: Desta Provincia até são naturaes grande parte dos seus altos funcionarios publicos; Não haverá talvez uma unica freguezia aonde se não recebão mensalmente valiosos e importantes recursos de parentes estabelecidos no Imperio.

Não se caminha numa legoa nesta Provincia sem contemplar uma Quinta — uma habitação — uma herdade que não se diga, pertence ao Brasileiro F. que tendo em tenra idade hido para o Brazil e ali adquirido fortuna, voltando veio empregalla no saudoso torrão de seu natal, ou mandou a seus Parentes certa quantia que estes ali empregaram. Não chega daquelle Imperio um unico Navio a este Porto que deixe de conduzir algum dos chamados Brasileiros que volta á Patria a descançar de suas fadigas, e gosar o producto dellas; e capitaes empregados em generos que vem augmentar a riqueza publica, ou inumeros presentes de parentes e amigos estabelecidos naquelle paiz. A navegação Portuguesa, principalmente desta Praça é hoje apenas alentada por aquellas conducções de volta; não é o equivalente producto das mesquinhas mercadorias que para lá exportamos de nossa industria ou agricultura que preenche a carregação dos Navios do Brazil para Portugal, são capitaes ali adquiridos por Portugueses, por individuos dessa emigração que se pretende tolher: não se contrabalança essa valiosa importação com capitaes para o estrangeiro, mais ainda alem della numerosos capitaes em especie vem augmentar a desproporção entre a exportação para o Brazil, e a importação d'ali.

A Praça do Porto aonde semelhantes capitaes em giro a tem prezervado talvez da sua completa fallencia é prova do que acaba d'expor-se.

Por todos os Navios vem ordens que mandão ir parentes e amigos para a companhia e com a protecção daquelles que ja se acham habilitados a dar-lha. Isto a par do excesso de população desta Provincia — da falta de emprego de braços no paiz, e falta de recursos de subsistência propria, a probabilidade de achar melhor fortuna naquelle paiz aonde uma protecção se lhes promete e o transporte as mais das vezes por conta de quem os manda hir. Tal he Senhora a cauza e forma de emigração do Minho pela Barra do Porto.

A Direcção está convencida de que V. Magestade se dignará avaliar por isto a justiça ou injustiça a par da conveniência ou inconveniencia com que se pretende evitar aquella emigração. Tolha-se ella — obrigue-se a permanecer individualmente n'um estado penoso, sem se permittir o buscar melhor fortuna, e o paiz experimentará em rezultado não um augmento de prosperidade e riqueza nacional, mas antes um augmento de mendicidade e indigencia, procedente da falta d'emprego a esses braços que se accumularão no paiz, e quem sabe se a ociosidade assim forçada augmentará ainda o numero dos criminosos e o horrorosissimo quadro de crimes que o paiz desgraçadamente apresenta.

Ainda quando a emigração é o rezultado de perseguições politicas, o direito publico constitucional respeita essa emigração, e até durante a usurpação immensa foi ella para o Brazil, e nem o despotismo d'então o evitou.

Ninguém desconhecera a justiça e o direito de emigrar nesse cazo, e a Praça do Porto lizongea-se de ter salvado em seus Navios e conduzido para entre aquelle povo d'irmãos não poucos dos suppostos criminosos, salvando-os ás garras da tirania.

Do que fica exposto parece deduzir-se evidentemente que é de justiça absoluta não embarçar aquella emigração voluntaria, e que é de justiça, relativo a esta Provincia permitilla como até aqui pela Barra do Porto: porque ao Maternal Governo de V. Magestade compete manter a liberdade dos que querem ir voluntariamente ao estrangeiro procurar melhor fortuna por seu livre trabalho, não a embarçando directa, nem sequer indirectamente, como expressamente se tem declarado por ocasião daquelle Regulamento, e d'um projecto apresentado na Camara dos Dignos Pares, contra o que esta Associaçam vai representar.

Tambem esta Associaçam julga de conveniencia absoluta aquella emigração, porque ella sustenta e reproduz sucessivamente relações commerciaes e civis com

aquelle paiz; com ella se alenta a unica Navegaçam Portugueza que ainda existe, e só dos habitos e dos laços que prendem aos nossos productos os consumidores no Brazil, he que procede a nossa exportação para ali; cessando taes razões cessará esta Navegação e Commercio, e com o seu acabamento defenhará Portugal — esquecerão no Brazil seus descobridores — o nome Portuguez desaparecerá pouco a pouco — seus principaes povoadores perderão o ascendente que ainda tem, e que politicamente tanto convinha conservar.

Essa Associaçam representando contra o Regulamento de 19 d'Agosto ultimo não teve em conta o mesquinho lucro de passageiros a bordo de seus navios, mas sim que chegando-se ao resultado a que aquelle Regulamento e Projecto declarão querer conduzir, a navegaçam e o commercio soffrerão o golpe mortal, e a Associaçam, a quem compete vellar sobre os interesses desta Praça, não duvida insistir em suas supplicas, resultado da convicção em seus receios.

Em vista do que fica exposto quanto á emigração voluntaria, entende esta Associaçam que ella não deve com justiça prohibir-se nem evitar-se, e que por isso se convem regulalla policialmente, para o que a Associaçam julga bastante executar fielmente o que existe decretado desde muito.

1.º Que a obrigação de Passaporte legal para sahir do Reino seja rigorosamente executada e fiscalisada.

2.º Que para isso se declara em vigor o Regulamento de 30 de Maio de 1825, apenas com aquellas alterações precisas quanto á competencia d'authoridades na sua execução.

3.º Que as autoridades Portuguezas pratiquem com escrupulo e vigilancia a concessão de Passaportes, as vizitas para sahida dos Navios e as demais providencias policiaes de que ora estão incumbidas.

4.º Que as autoridades Judiciaes sejam promptas e activas no cumprimento de seus deveres.

A Direcção considera sobre a providencia proposta pelo Major General d'Armada, d'entregar ao Consul Portuguez ou trazer para Portugal de volta os Passageiros que apparecerem sem passaporte e pensa que tal entrega não pode ter lugar em paiz estrangeiro, nem pode reter-se nelle o individuo para voltar a Portugal contra sua vontade.

Mas a Associaçam tem a cumprir o mandato de V.M. cuja maternal solicitude foi despertada pelas tristes occorrencias da emigração alliciada das Ilhas, e a Associaçam vai voltar sobre este objecto as suas considerações, principiando por declarar franca e positivamente que cazos iguaes, identicos, nem sequer remotamente semelhantes nunca occorerão na navegação feita da Praça do Porto.

Contra tal escandalo esta Direcção se pronuncia francamente.

A maneira por que ali se alliciao Portuguezes, illudindo-os com promessas cujo cumprimento não é garantido, e obrigando-os a trabalho pessoal por certo numero d'annos, é por tal fórma notorio, que o Governo de V. Majestade está d'elle por certo bem ao facto.

A Associaçam Commercial reconhece ainda o direito de qualquer Portuguez dispôr de seu trabalho pessoal, e até de sua liberdade temporária, mas a Associaçam sabe que no caso em questão uma alliciação uma illusão he que obriga o desventurado Portuguez a escravizar-se na esperanza de melhorar de sorte.

Mas estes desgraçados a quem a desesperação conduz a tal resultado não comettem crime, são victimas da miseria do paiz; e para elles e em seu favor implora esta Associação a V. Majestade protecção e soccorro por via dos agentes legítimos, os Consules Portuguezes no Brazil. Sendo de certo um dos meios dar-lhes o necessario documento de Cidadão Portuguez: e protecção como tal, igual áquelles que com Passaporte se apresentão a reclamálla.

Para evitar a continuação de tão desagradaveis occorrencias parece a esta Associação que os meios mais proprios são os seguintes:

1.º Que uma providencia legislativa declare que é crime a alliciação ou engage de Portuguezes para ir fora de Reino exercer trabalho pessoal durante qualquer periodo de tempo.

Que é crime a conducção ou transporte de semelhantes individuos quando assim engajados.

Que semelhantes engages são nullos por contrarios a Ley expressa, e não podem ter vigor nestes Reinos.

Que a estes crimes sejam applicadas penas correspondentes mas não excessivas para poder ter applicação, e que o melhor serão multas moderadas.

Que a ellas ficão sujeitos:

- 1.º O alliciador.
- 2.º O Caixa do Navio que o transportar.
- 3.º O Capitão que o conduzir.

2.º Como não é possível praticar aquella alliciação, engage ou transporte, sem que os agentes do Governo de V. Majestade saibão da existencia de taes factos, sejam estes rigorosamente responsaveis pela vigilancia que lhes compete sobre elles, e pelo cumprimento das Leis e Regulamentos a tal respeito, bem como o Poder Judiciario pela immediata punição em cumprimento das Leis.

3.º Que os Consules Portuguezes sejam encarregados de averiguar immediatamente á chegada dos Navios aos portos do Brazil se elles levão algum desses alliciados ou engajados, e que do que acharem deem parte ao Governo Portuguez para aqui seguir o processo contra os transgressores, dando com tudo protecção aos assim engajados como a subditos Portuguezes apezar de não levarem Passaporte.

Senhora! O meio mais efficaç de evitar a emigração do paiz voluntaria ou alliciada é promover o emprego desses braços: mas isso depende do progresso da prosperidade publica, que aos Poderes politicos do Estado mutuamente auxilliados compete promover successivamente, tendo attenção ás diversas localidades do paiz e seus recursos agriculas, commerciaes ou industrias, e aos habitos e propensões de seus habitantes. A Associação confia que V. Majestade promoverá tudo para obter um semelhante fim, unico de reaes e permanentes resultados, como é mister para este oscillante paiz. Mas a Associação une os seus aos clamores geraes, para que tal se verifique em quanto é tempo, para isso dirige ardentos votos a V. M. Fidelissima.

Agora volta esta Associação ao Regulamento de 19 de Agosto ultimo. Esta Direcção reconheceu o direito e a justiça com que a maior parte das provisões daquelle Regulamento erão decretadas, e por isso não requereu contra elle, mas só contra alguns artigos que julgou não estarem naquelle cazo.

Quanto ao artigo 9.º vê com prazer esta Direcção que os Pareceres do Major General d' Armada e Procurador Geral da Coroa se conformão com a explicação que esta Direcção requereu, esperando assim ser completamente atendida nesta parte.

A exigencia do art.º 6 foi de certo suscitada pela recordação d' antigas e revogadas ordens que obrigavão os Navios Mercantes a levar alem de botica, cirurgião, e até capellão, mas foi tal o clamor então alevantado contra semelhante pratica, taes os motivos que suscitirão esse clamor, taes as occurencias abordo motivadas por esses homens ociosos que se julgavão ali indispensaveis, e cuja protecção ou antipathia cauzava repetidas intrigas e desordens entre a tripulação, passageiros, ect., forão taes as queixas a este respeito que o Governo, ainda então absoluto, julgou dever dispensar os Navios de tal obrigação.

Não é só o salario e mantimentos com que esse Cirurgião vai sobrecarregar o Navio, mas he, principalmente, a repetição daquellas desordens e clamor geral que esta Associaçam deseja evitar, e he por isso que principalmente representou contra o art.º 6.

A obrigação de botica que pelo referido artigo se lhe impõe é pratica seguida em todos os Navios deste Porto, levando-a competentemente apetrechada dos indispensaveis medicamentos com um regulamento annexo sobre a sua applicação.

Não se julgue que inhumanamente se querem tratar os passageiros doentes; mas é facto que sempre se clamou contra a existencia de cirurgião a bordo em quanto ella durou, e que nunca se queixou ninguem da falta d'elle, pelo simples motivo de que a sua presença rarisimas vezes se torna necessaria, porque rarisimas são as molestias em viagem: e se quando estas erão muito mais demoradas se desconheceu essa necessidade, muito mais se deve desconhecer hoje que as viagens são muito mais breves.

Discorda por conseguinte completamente dos Pareceres do Major General d' Armada e Procurador Geral da Coroa a tal respeito pelos motivos expostos, e para que nesta exigencia não serve a humanidade senão de pretexto para pôr mais um estorvo a essa voluntariosa emigração, que deve continuar livre. Accrescendo mais o motivo de que não consta a esta Associaçam que em parte alguma do mundo civilizado sejam obrigadas a Cirurgião as embarcações que conduzem passageiros.

Sobre a fiança exigida no art.º 11 não pode esta Direcção conformar-se com as opiniões que confidencialmente tem á vista, declarando-se naquellas consultas que o estorvar aquella emigração voluntaria era o fim que principalmente se queria conseguir: e tendo esta Associaçam evidenciado que a tal se oppõe o Direito Publico e Constitucional destes Reinos, a justiça e até a conveniencia publica, parece que devendo cessar aquelle fim, devem cessar os meios que a isso conduzirão. Mas a Direcção julga necessario repetir a V.M. que a exigencia do art.º 11.º é tal que arrastaria com a sua execução a navegaçam Portugueza; pode ella considerar-se como um imposto e tão forte — vem elle sobrecarregar e ja tão opprimida navegaçam que primeiro cessará de existir esta, do que poder dar-se cumprimento áquella.

A Direcção já deixa expresso que não é o mesquinho lucro da conducção de Passageiros, mas o trato civil e commercial successivo que d'ahi provém, o motivo por que representa contra o evitar-se a emigração voluntaria; e desta forma julga respondida a imputação que sobre o Commercio desta Cidade lançou o Major General d' Armada quando diz que das Representações desta Associaçam se deprehende ser o principal Commercio desta Cidade para o Brazil a conducção de passageiros.

Não tem fundamento a razão que alega o Procurador Geral da Coroa em sua informação de que era necessaria a fiança dizendo que o art.º 6.º do Regulamento de 30 de Maio de 1825 impõe ao Capitão por cada passageiro que conduzir sem passaporte a

multa de 400\$ rs. quando o referido art.º é clarissimo impondo aquella multa ao Capitão ou mestre d'embarcação, seja Portugueza ou estrangeira que assim intentar conduzir *Passageiros* sem passaporte legal, etc., intendendo-se pela expressão = *Passageiros* = que não é aquella multa para cada um como o mesmo Procurador Geral da Coroa entendeu, mas sim pelo crime de conduzir um ou mais *Passageiros* sem Passaporte.

Não pode ter lugar o motivo que tambem allega o dito Procurador Geral da Coroa, de tomar conveniente cautella para que não seja frustrado o pagamento de multas, e illudida assim a *Ley*: se tal theoria fosse adoptada então teria o Governo de V. M. de exigir de cada um de seus subditos uma fiança para com ella responder pela multa que haja de lhe ser imposta por algum crime ou crimes que acaso pratique; e nesse cazo essa fiança deveria ser enorme ou indefinida para responder pela enormidade de multas a que qualquer Portuguez está sujeito pelos diversos crimes que pode commetter.

Mas mesmo sendo como se diz preciza a fiança para responder pela multa, nunca deverá esta exceder de 400\$ rs. por que nenhuma outra multa é imposta pela infracção dos artigos daquelle regulamento.

Aquella fiança pode verdadeiramente reputar-se uma pena, por que é sumariamente gravosa: uma pena suppõe um crime, e por isso só pode ser imposta depois deste praticado, como sabiamente dispunha o Regulamento de 1825 no art.º 6.º, mandando só depois d'acontecido o factio, que o criminoso pagasse os 400\$ rs. ou por elles prestasse fiança idonea.

Não infringindo o Capitão o disposto nos Regulamentos, a fiança torna-se inutil, mas o afiançado e o fiador soffrerão innocentes uma pena d'um crime que não commetteram, e ninguem ousará negar que semelhante disposição é uma injustiça.

A possibilidade da fiança, forma de a prestar, meios de relaxala, modo de verificar ou julgar a culpabilidade por que elle é responsavel, são couzas em que o Regulamento de 19 de Agosto é omisso, ou expresso por forma que se torna impraticavel, tal como relaxar a fiança 18 mezes depois da volta ao porto donde sahio!!! a não se querer exigir uma fiança permanente.

A Direcção terá talvez sido demaziado extensa, mas cumpria-lhe ser franca e clara expendendo os motivos de suas representações, e de tal franqueza será por certo relevada por V. Majestade.

A Direcção finalmente espera que V. Majestade se dignará combinar o que fica dito com as anteriores representações d'Associação Commercial a tal respeito, e que em consequencia sera servida mandar que o Regulamento de 19 de Agosto seja explicado no art.º 9.º, e revogado no art.º 6.º na parte que obriga os Navios a levarem cirurgião e instrumentos de cirurgia, e no art.º 11 que obriga a fiança.

Deus guarde a V. M. por muitos annos como todos os Portugueses havemos mister.
Secretaria d'Associação Commercial do Porto, 18 de Novembro 1842.
(seguem as assinaturas da Direcção)

