

4. NORMAS, PROBLEMAS E DESVIOS

"Desnaturado fora o pae que fechasse os filhos sem mantença na casa estreita e desprovida, privando-os da liberdade de sairem a ganhar a vida com o trabalho util a todos. De barbara loucura o arguira de certo o bom senso. Pois n'este caso o que é verdade na família é verdade na nação."

Mendes Leal, "Da Emigração", in *A America*, vol.1, nº2, 1868, p.19.

A pátria é sempre mãe.

Martens Ferrão, Relatório para o Regulamento
do Serviço dos Expostos, D.L., nº 2, de 03.01.1868.

Poucos problemas sociais terão sido tão debatidos como a emigração oitocentista, poucos terão suscitado tanta controvérsia e ambiguidade, tanta legislação e tanta doutrina. Na época, fazia-se ainda sentir a influência da conceptualização organicista da sociedade, em que a saída da população para o estrangeiro surge configurada como uma "sangria", na expressão setecentista e sintomática de D. Luís da Cunha. Mas, face ao discurso prevalecente, a realidade parecia correr obstinadamente contra a evidência, persistindo, em crescendo, na solução emigratória.

Por outro lado, ao generalizar a imagem do emigrante oitocentista como substituto do escravo, como potencial vítima dos maus tratos, das más condições de trabalho e de ambiente, num registo paternalista, o discurso social desse tempo histórico descobre na emigração mais um produto patológico para o qual procura encontrar remédio dentro do quadro institucional da época, remédio que se traduz, normalmente, numa regulamentação de carácter restritivo e projectos de esclarecimento. Na verdade, com o quadro liberal, emerge também o novo papel do Estado na função socializadora, que Martens Ferrão, em 1867, numa visão sistemática e idealista, sintetizará do seguinte modo:

"A administração acompanha todas as fases da vida social. Prepara a educação do homem no asylo ou na escola, segue com a instrucção o seu desenvolvimento progressivo desde a infância até á virilidade, abre as carreiras sociaes aos mais dignos e premeia a

*virtude com a consideração publica. Se o erro ou o vício degradam o cidadão, corrige-o, não cerrando-lhe o caminho para a emenda, mas abrindo-lh'o para a reabilitação pelo arrependimento e pela expiação penitenciária"*¹.

O Estado, passa, assim, a disputar à família, ainda que de forma suplementar, o papel de "jardineiro" em relação à criança e ao jovem: se a família os enquadrava, apoiava e fazia crescer nos moldes tradicionais, agora o Estado aponta novas direcções ditadas pelos superiores interesses da Nação, que passam pela escolarização, pelo serviço militar universal e pelos procedimentos para controlo das situações desviantes². Mas os interesses nacionais, de carácter populacionista e vinculando os destinos pessoais a um quadro de deveres do cidadão, perspectivados numa visão supra-individualista e de longo prazo, não se identificam com os interesses da família, espaço social de onde emerge o acto decisório de emigrar. Por seu turno, ambos estão longe de confluir directamente para a realização do interesse individual, este a decorrer no curto prazo. Interesses e visões contraditórias que obedecem a objectivos e cadências de tempo diferentes e tornam o campo da emigração num jogo de densa conflitualidade.

Assim, reconhecer a emigração implica, também, analisar as normas legais que a regem e sua evolução, perceber as directrizes apontadas e os mecanismos selectivos, focar os problemas considerados fundamentais e tentar apreender os desvios que surgem por força dos inevitáveis desencontros .

4.1 - Administrar a Mobilidade

O Estado cedo procurou administrar, em maior ou menor grau, a mobilidade geográfica das populações, dadas as incidências económicas, políticas e até militares que lhe são subjacentes. Por isso, no espírito e na letra da lei, surge sempre uma emigração legal, que representa o campo de acção do direito individual, e uma emigração clandestina.

A emigração legal representa a deslocação para o estrangeiro que se processa no âmbito da legislação existente, e que, normalmente, tinha no passaporte devidamente autenticado o seu instrumento de legalidade. Pelo inverso, a emigração clandestina é a protagonizada por indivíduos indocumentados, realizada numa situação de esquívamento ao controlo das autoridades.

¹ Martens Ferrão, "Relatório prévio ao Regulamento do Serviço dos Expostos", *Diário de Lisboa.*, nº 2, de 03.01.1868.

² Cf., a este respeito, DONZELOT, Jacques, *La Police des Familles*, Paris, Les Éditions de Minuit, 1977.

Filtrada pela máquina burocrática, a emigração legal conduz à produção documental, desde a que integra o processo no qual se vai basear a concessão do passaporte, até à que leva a sucessivos registos de controlo - registo de emissão, vistos e referendas em locais de passagem e apresentação, eventualmente títulos de residência no estrangeiro. Pelo contrário, a emigração clandestina só produz documentação quando se verifica um insucesso, isto é, quando por qualquer motivo o clandestino é apanhado nas malhas da fiscalização e se transforma num caso de polícia. Mas entre os dois níveis existem processos intermédios, que, regra geral, se traduzem na viciação documental ou na utilização abusiva da documentação de outrem, numa simulação de legalidade. Em muitos destes casos, o clandestino pode surgir nos registos oficiais, ainda que de forma desvirtuada. Compreensivelmente, é muito raro a clandestinidade transformar-se num fenómeno generalizado, a não ser quando a lei (ou o poder) coarcta indiscriminadamente a emigração (como aconteceu na década de 60 e 70 com a emigração portuguesa para França). A clandestinidade é, sobretudo, fruto de situações específicas, quando a liberdade de movimentos está condicionada, por isso surge adstrita a determinados tipos sociais, como seja, por exemplo, o jovem em idade militar, ou, mais restritamente, o indiciado em casos judiciais. Jogo do rato e do gato, a clandestinidade assume configurações próprias, cria redes, promove interesses com o objectivo de contornar a lei e a autoridade, como resposta à urgência de situações individuais.

Neste contexto, importa interrogarmo-nos sobre a realidade institucional do passaporte, enquanto elemento que fornece uma dada imagem da emigração. Na verdade, para análise das configurações da emigração, recorreremos aos passaportes como principal base de trabalho, analisando os registos de emissão do Governo Civil do Porto. Sob os pontos de vista heurístico e hermenêutico, importa, pois, conhecer o quadro legal e os contextos da sua produção como documento administrativo, de forma a avaliar as suas potencialidades e limites, isto é, a sua representatividade. Ora o passaporte, enquanto produto institucional, é fruto da crescente centralização do Estado, que se começa a sentir particularmente do século XVII em diante, com a emergência de uma máquina apertada de controlo e vigilância, que nasce a pretexto da defesa militar, em tempos de guerra, e se prolonga, na paz, em função da prevenção e vigilância da ordem pública. No caso particular das limitações de saída para o estrangeiro está, porém, subjacente a doutrina populacionista, de teor mercantilista, que encara a população como um dos indicadores de riqueza do Reino, pelo que, tal como em relação aos metais preciosos, se impõe travar a sua tendência para a "hemorragia", qual perda de sangue que enfraquece o corpo da nação.

Em termos de registo público de população, com incidência demográfica, o passaporte é mesmo o primeiro tipo de registo a ser efectuado oficialmente, já que os

restantes (registos de baptismo, casamento e óbito) eram obra da Igreja, para efeitos de controlo sacramental, tendo sido longo o processo da sua transferência para a alçada do Estado, o que só veio a acontecer, na sua totalidade, com a implantação republicana e a criação do registo civil. Mas o passaporte foi sempre, e apenas, um assunto de natureza policial, um documento de identificação de transeuntes. A sua emissão assenta numa legislação numerosa e variada, com sucessivas renovações, no sentido de obter a eficácia pretendida, qual seja a de evitar o trãnsfuga, embora o seu enredamento burocrático possa apontar para objectivos não explícitos de selectividade e restrição. Atentemos nessa legislação, segundo um critério cronológico, que evidencia o crescendo das medidas de controlo até à generalização das práticas do passaporte.

4.1.1 - No Antigo Regime

Já as Ordenações Filipinas³ proibem saídas do Reino sem autorização. O alvará mais antigo a este respeito é o de 6 de Setembro de 1645, em que se decide "*prohibir com as penas de desnaturamento, e além delle de perder fazendas, bens, e honras, que neste Reyno tiver, que pessoa alguma, de qualquer estado, qualidade e condição que seja, não saya fóra deste Reyno, sem licença, e passaporte firmado por mim; porque de contrario se seguem no tempo presente a meu serviço os damnos, que facilmente se deixão considerar*"

⁴. Estamos, nesta época, em plena Guerra da Restauração, por isso não admira a insistência em tais medidas, ao mesmo tempo que diversos alvarás estabelecem penas pesadas para os coniventes nas saídas furtivas: penas idênticas às dos transgressores para os fronteiros, governadores e mais ministros de guerra como de justiça que facilitem a fuga (8 de Fevereiro de 1646); aviso aos cônsules e mestres de navios estrangeiros que transportem e ocultem pessoas sem autorização real (4 de Julho de 1646); renovação das medidas com ordem para sequestro imediato dos bens e desnaturalização (5 de Setembro de 1646).

Tais medidas estavam, porém, longe de ser eficazes, para o que muito contribuía a descontinuidade territorial do Reino, com as suas "conquistas" espalhadas por diversos mares e continentes, e o comércio internacional daí derivado, com uma importante frequência de navios estrangeiros. É o que reconhece o alvará de 6 de Dezembro de 1660, ao considerar "*os grandes inconvenientes, que resultão ao serviço de Deos e meu, e ao credito e reputação do Reyno, ausentarem-se delle muitas pessoas, assi Ecclesiasticas,*

³ *Ordenações e Leys do Reyno de Portugal*, Lisboa, MDCCXLVII, (Livro V, Apêndice da Collecção das Leys Extravagantes, título 107, nº4).

⁴ *Ibidem*, pp. 236-237.

como seculares sem permissão, e passaporte assignado por mim; e desejando obviar este damno com remedio prompto, que varias vezes se procurou, e ainda se não conseguiu, tenho resoluto, que todas as pessoas de qualquer estado, e dignidade, que nesta fôrma sahirem do reyno (excepto para suas Conquistas) sejam".... Renovavam-se as penas anteriores e estabeleciam-se outras como as condenações em mil cruzados para os mestres de navios estrangeiros que prevaricassem ou a dos barqueiros do Reino que transportassem pessoas sem passaporte aos navios ancorados, os quais incorriam "em perdimento do Barco, galés, e açoutes" ⁵. Sublinhe-se, no entanto, a excepção criada para as "conquistas", lugares para onde se dirigia a maior parte da população que saía do Reino.

É certo que, nos primeiros tempos, a população para a colonização dos domínios ultramarinos tinha de ser, literalmente, arrancada a ferros. Criminosos e vadios eram, então, muito procurados e tais conceitos tinham de ser continuamente ampliados para satisfazer a procura. Assim, em 1639, aproveitaram-se os dias santos, sem perda de tempo, para *"que se prendessem todos os vadios, que se achassem, para hirem servir nas galés"* (decreto de 13 de Agosto); em 1641, prendem-se os vadios que se encontram pelas casas de jogo, com a excepção dos *"officiaes mechanicos, e seus obreiros, porque se não ausentem, como tem acontecido muitas vezes"* (decreto de 16 de Março); mas, cada vez mais, era preciso agir antecipadamente para evitar demoras, pelo que *"por ser necessario mandar para o estado da India na monção proxima consideravel numero de gente, mandei ordenar aos Corregedores, e Ouvidores das Comarcas, excepto os do Algarve, que desde logo começassem a dispôr, e executar as prisões de gente para a India, prendendo não somente aquellas pessoas, que vivessem com escandalo, e prejuizo da Republica, commettendo delictos, mas ainda os vadios, que vivessem nella inutilmente; e que todos os presos fossem de idade, e rebustez, que depois de huma viagem tão dilatada, me possão servir de Soldados naquelle Estado"* ⁶....

Prendia-se não só para a Índia como para o Brasil, e degredos para África eram, por vezes, comutados para o Maranhão, como aconteceu com os ciganos em 1686 (decreto de 27 de Agosto)⁷, na linha do que testemunhava, já em 1608, Luís Mendes de Vasconcelos, por intermédio do seu "Filósofo":

⁵ *Ibidem*, pp. 238-239.

⁶ *Ibidem*, pp. 272-273 (título LXVIII).

⁷ *Ibidem*, pp. 274-275 (título LXIX). A situação de autonomia destes ciganos degradados, vivendo à margem da lei, em bandos próprios, armados e cometendo furtos de cavalos e escravos, será regulado pelo Marquês de Pombal em 1760 (Lei de 20 de Setembro).

" *O Brasil povoou-se com degradados, gente que se tirava do Reino por benefício dele; e é de tanto proveito, e com tão pouca despesa, como todos vemos e se verá muito mais se nos soubermos aproveitar dele como convém*"⁸.

No entanto, com os primeiros indícios de ouro e diamantes, "*tomou fogo a imaginação*"⁹ e o afluxo de gente do Reino, principalmente da Província do Minho, ao Brasil ganha tais dimensões que passa agora a restringir-se também através de passaporte, ainda que as sucessivas renovações legislativas confirmem a porosidade do aparelho fiscalizador. A darmos crédito à tradição, terá sido ante o espectáculo da partida de mais uma frota para o Brasil, composta de 97 navios e comboiado por 8 de guerra, que D. João V se decidiu, em 1709, a decretar a necessidade de passaporte para embarcar para aquele território¹⁰. A partir de 1720, nenhum funcionário poderia partir para as capitâneas do Brasil antes de ser despachado para qualquer emprego, incluindo as missões, enquanto os particulares só poderiam partir se justificassem com documentos que iam negociar com volta ou para acudir a situações urgentes. Invocando-se a ineficácia das leis anteriores, determinava-se agora uma busca ao navio antes da partida, sendo presos todos os que se encontrassem sem passaporte, assentando praça os que estivessem em idade para isso, e sofrendo os restantes 6 meses de cadeia e cem mil réis de multa, ou degredo para África por três anos se não tivessem com que pagar, enquanto o capitão do navio nesta situação pagaria quatrocentos mil réis de multa. A busca repetir-se-ia à chegada do navio ao Brasil, antes de comunicar com terra, sendo reenviados para Portugal os infractores encontrados, dando-se ainda metade do valor das condenações aos eventuais denunciadores¹¹. Mas o engajamento nas tripulações e posterior deserção no Brasil passou a ser um expediente generalizado para as populações mais afoitas, como forma de contornar a malha burocrática.

Com a legislação pombalina de 1760 (Lei de 25 de Junho)¹², assiste-se, porém, à preocupação de controlar rigorosamente a mobilidade interna, transferindo para a Intendência Geral da Polícia da Corte e do Reino, então criada, um ampla jurisdição sobre todos os ministros criminais e civis. Estabelece-se um controlo apertado, que obrigava os

⁸ VASCONCELOS, Luís Mendes, "Diálogos do Sítio de Lisboa", in SÉRGIO, António (org.), *Antologia dos Economistas Portugueses (século XVII)*, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1974, p. 73.

⁹ BARROS, José Joaquim Soares de, "Memoria sobre as cauzas da diferente população de Portugal em diversos tempos da Monarquia", in *Memorias Economicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa para o Adiantamento da Agricultura, das Artes e da Industria em Portugal e suas Conquistas*, tomo I, Lisboa, MDCCLXXXIX, pp. 135.

¹⁰ Segundo uma nota inserida in "A Correspondência de Portugal", nº 25 de 28.01.1863.

¹¹ Cf. Leis de 25 de Novembro de 1709, de 19 de Fevereiro de 1711 e de 20 de Março de 1720.

¹² *Collecção das Leys, Decretos e Alvarás...*, Lisboa, Officina de Antonio Rodrigues Galhardo, MDCCXC, s/p.

ministros dos Bairros a fazerem listas de todos os moradores, "*com exacta declaração do ofício, modo de viver ou subsistência de cada hum delles, tirando informação particular quando for necessario, para alcançar um perfeito conhecimento dos homens ociosos e libertinos*"... Torna-se obrigatório declarar as mudanças de domicílio e determina-se que os estalajadeiros tenham livros de registos de hóspedes, devendo as pessoas que entrarem pelas fronteiras manifestarem-se no primeiro lugar onde chegassem, com o passaporte ou carta de legitimação (os faltosos teriam prisão até se legitimarem e os reincidentes pena de serviço público de 5 anos com calceta). Mas determina-se também que a lei de 6.12.1660, "*contra as pessoas que vão para fóra destes Reinos sem permissão, ou passaporte, se observe daqui em diante em toda a sua força*", descentralizando, porém, a emissão de passaportes, antes só concedidas pelas Secretarias de Estado e agora também pela Intendência e, na província, pelos comissários de polícia. O alvará de 13 de Agosto do mesmo ano vem esclarecer dúvidas sobre a lei anterior, sobretudo para os passaportes de natureza interna, explicando que eram para as pessoas que saíam da Corte e cidade de Lisboa, e nas comarcas do Reino para quem saía delas, custando cada um dois vinténs, sendo possível a mercadores e tendeiros tirar um passaporte anual para cada província aonde desejassem ir¹³.

Na "viradeira", o alvará de 09.01.1792 evoca as leis da Restauração no que se refere à saída do Reino sem passaporte, considerando que a "alta traição" só será considerada em tempo de guerra, e que, em paz, se alguém se ausentar indocumentado perde apenas, para o fisco, o rendimento dos seus bens. Mas as leis de 1810 (10 de Julho) e 1811 (10 de Outubro), na efervescência causada pelas invasões francesas, voltam a repor as medidas de 1660 (desnaturalização, perda de bens e honras, multas para capitães de navios, açoites e galés para barqueiros coniventes).

Neste período de Antigo Regime, tudo aponta, pois, para um carácter discricionário no controlo administrativo da mobilidade geográfica, já que, estando as autorizações para saída do Reino directamente dependentes do poder central sediado em Lisboa, a saída legal era de difícil acesso à maioria da população. Por outro lado, não havia qualquer garantia contra o arbítrio na concessão do passaporte. No entanto, a necessidade de renovação consecutiva da legislação evidencia a sua fraca exequibilidade, revelando que ela se deveria exercer apenas em determinadas conjunturas, particularmente nas de ameaça de guerra ou perigo para o poder político. No período pombalino coarctou-se minuciosamente a liberdade de movimentos da população, com a instauração dos passaportes internos e de toda uma máquina policial de controlo de movimentos, a qual irá durar, pelo menos ao

¹³ *Ibidem*.

nível institucional, cerca de um século. Registe-se a cronologia para a emergência dos diversos tipos de passaportes:

1645 - Passaporte para o estrangeiro;

1709 - Passaporte para o Brasil;

1760 - Passaporte para o interior do Reino.

4.1.2 - No período constitucional

Com a instauração do liberalismo e o novo enquadramento constitucional, a liberdade de movimentos e de domicílio ganha o estatuto de direito do cidadão. No entanto, a Constituição de 1822 ainda não é explícita quanto a este assunto. Será a Carta Constitucional de 1826 a declarar:

"Qualquer pode conservar-se, ou sahir do Reino, como lhe convenha, levando consigo os seus bens; guardados os regulamentos policiaes, e salvo o prejuizo de terceiros" (título VIII, art. 145, § 5)¹⁴.

O último regulamento policial datava de um ano antes da publicação da Carta. Com efeito, em 1825 (dec. de 25 de Maio), cria-se na Intendência Geral da Polícia uma Secretaria Geral de Passaportes e um regulamento próprio, reorganizando os mecanismos policiais de 1760, mas ainda bastante inspirado na legislação pombalina, denotando uma clara preocupação com a conjuntura revolucionária. Com efeito, a Secretaria estava pensada em termos da Capital e aos viandantes que a ela viessem ou dela partissem, embora depois se mandasse proceder em conformidade ao Delegado da Polícia do Porto e demais ministros territoriais. Assim, deveriam existir na dita Secretaria relações dos moradores de todos os bairros de Lisboa, por onde se pudessem conferir os passaportes, os quais só seriam concedidos a habitantes manifestados no respectivo Bairro da sua residência, devendo estes apresentar abonação da sua identidade. Para a Secretaria seriam enviadas relações diárias dos movimentos verificados, devendo existir para o efeito livros de registo de passaportes, quer para a concessão, quer para a sua apresentação, bem como para os suspeitos. Enquanto, pela legislação de 1760, o passaporte interno era necessário para a mudança de comarca, agora seria para todo o indivíduo *"que sahir a mais de cinco legoas para fóra do lugar da sua residencia"*, ocorrendo a multa de 2\$400 réis para os prevaricadores. Os passaportes para o estrangeiro, que continuavam a ser concedidos pelas

¹⁴ Comissão Internacional para a História das Assembleias de Estado e dos Parlamentos, *Constituições Portuguesas*, Lisboa, Assembleia da República, 1992, p. 145.

Secretarias de Estado, deveriam ser previamente examinados para verificar se os requerentes "*estão para isso desembarcados*". Em complemento a esta legislação, aprovou-se um "Regulamento de Visita às Embarcações Portuguesas" (Dec. de 30 de Maio de 1825) para evitar, entre outros aspectos, a saída de passageiros sem passaportes, ampliando o anterior (de 6 de Março de 1810) que apenas previa a fiscalização das entradas nos portos do Reino. Passageiro encontrado a sair sem passaporte legal, além da sua prisão, implicava a multa de 400\$000 reis ao capitão do navio.

No ano seguinte, já em ambiente de pré-guerra civil, ordena-se o sequestro de bens dos que fugiram para fora do Reino sem licença ou passaporte legítimo (Dec. de 23 de Setembro de 1826), mandando-se reimprimir, publicar e aplicar os alvarás de 6.12.1660, de 9.01.1792 e a portaria de 10.10.1811, recuperando as penas de traição. Anuladas em 1828, sob o miguelismo, as leis de 1825 serão repostas com o liberalismo, embora agora ajustadas ao novo quadro de ordenamento administrativo criado com o Decreto 23 de 16 de Maio de 1832 (em plena Regência, nos Açores), que fazia do prefeito "*o chefe unico de toda a Administração da Província, o Delegado da Authoridade do Rei, e para quanto é do bem estar e commodidade dos Povos, investido de todas as atribuições*". Assim ao prefeito (mais tarde designado de governador civil) passa a caber a tutela da Polícia Geral da Província, pelo que a concessão dos passaportes para o estrangeiro e outras medidas conexas, bem como a autorização de residência de estrangeiros, passam para a sua competência. No entanto, o formulário e o processo administrativo inerente à concessão dos passaportes segue idêntico ao preconizado nas leis de 1825. A estabilidade administrativa depois da guerra civil fará com que o modelo se mantenha com alguns ajustamentos.

Assim, pelo decreto de 15 de Janeiro de 1835, insistia-se na concessão de passaportes para o Estrangeiro através das Secretarias de Estado. O facto de o Brasil se ter tornado num país estrangeiro acarretava agora problemas de circulação para a mobilidade tradicional existente com aquele país a partir de Portugal, pelo que a centralização em Lisboa da concessão de passaportes se tornava num obstáculo de vulto. Houve protestos de agentes do comércio e da navegação¹⁵, e a situação anterior acaba por ser reposta pouco depois, por ocasião da publicação da Lei da Divisão Administrativa do Reino (decreto de 18 de Julho de 1835), que atribui ao então designado Governador Civil a concessão de "*passaportes para fora do Reino, pelos Portos de Mar*" (art. 46, §1), ficando o administrador do concelho com a atribuição dos restantes (internos ou de saída pela raia),

¹⁵ Já nos referimos ao papel da Associação Comercial do Porto neste contexto (Vd. capítulo 2)

prática que, no primeiro caso, se manterá até aos nossos dias¹⁶, enquanto os passaportes internos desaparecem oficialmente em 1863.

Se a segurança interna e a questão política parecem ter sido, desde a reforma pombalina, as principais preocupações no controlo administrativo da mobilidade geográfica, agora, ultrapassada a guerra civil, os problemas emergentes são de outra natureza. Era "*preciso encontrar uma nova maneira de existência*", tal como Mouzinho da Silveira entreviu lucidamente, quando no governo da Regência (Porto, 1832) preparava a supressão dos dízimos: "*Possuido dos factos, que determinaram um modo de estar facil, mas precario, porque não fundado na immutavel natureza das cousas, vi na separação do Brasil um acontecimento ainda mais fertil em consequencias, do que foi a descoberta*"¹⁷.

Desde logo, ultrapassadas as movimentações da guerra civil, Portugal se deu conta das profundas mudanças que se verificaram na transposição da população para o Brasil, com os primeiros sinais do desaparecimento da posição privilegiada na colocação dos portugueses. O mais imediato é a descoberta do engajamento de colonos para o Brasil, fenómeno que a opinião pública designaria de "escravatura branca", já que surgia como um processo de substituição dos escravos, numa conjuntura em que, no Brasil, se procurava mão-de-obra para as plantações e, mais tarde, também para as grandes obras públicas, face à ameaça (realidade a partir de 1850) do fim do tráfico escravagista, num contexto mais geral de povoamento, colonização interna e desenvolvimento daquele país. Pelos escândalos que suscitou a vários níveis (trapaças nos contratos, elevada mortalidade e más condições no transporte, condições de trabalho mais que deficientes), o engajamento de colonos tornou-se uma prática a combater, suscitando medidas proibitivas e/ou dissuasoras no âmbito da legislação emigratória. Mas a verdade é que, com ou sem contratos de "locação de serviços", o fluxo emigratório assume uma configuração de crescimento contínuo, atingindo grandes proporções na década de 50, o que suscitou os grandes debates sobre a permissividade da legislação e da máquina fiscalizadora e a eventualidade de medidas mais restritivas. Este crescimento tinha consequências directas em dois campos, o mercado de mão-de-obra e o recrutamento militar, este de longa tradição, pois já muita emigração dos tempos coloniais era uma fuga às recrutas. Disciplinar e responsabilizar os transportadores de emigrantes, controlar o fenómeno do engajamento, evitar a fuga ao

¹⁶ O Código Administrativo do Setembrismo (31 de Dezembro de 1836) em nada altera a situação, apesar de os Governadores Civis passarem a designar-se de Administradores Gerais. A primeira designação voltará com o cabralismo e o novo Código Administrativo de 1842.

¹⁷ "Relatório precedendo o decreto nº 40" (da extinção dos dízimos), assinado no Porto, a 30 de Julho de 1832. In *Collecção de Decretos e Regulamentos mandados publicar por Sua Magestade Imperial o Regente do Reino desde que assumiu a Regência até á sua entrada em Lisboa*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1834, p. 182.

recrutamento militar vão, pois, ser as grandes coordenadas das medidas legislativas no período constitucional. Deste quadro, porém, decorre a existência de uma clandestinidade considerável, surgindo frequentes casos de evidente ultrapassagem da lei. Analisaremos, mais adiante, estes aspectos numa perspectiva mais ampla, em unidades temáticas específicas. Por agora, vamos acompanhar as principais linhas de força da legislação de emigração e o seu enquadramento histórico.

Assim, logo em 1835, o governo reconhece que *"diferentes especuladores, e até Sociedades Estrangeiras, se empregam em promover a emigração de habitantes das Ilhas dos Açores tanto para o Brazil como para as Antilhas, e outros Paizes, onde a abolição do tráfico da escravatura, e recentemente a emancipação dos escravos, faz necessaria para suprir a falta destes, a importação de novos colonos e que a fim de a obterem se dirigem com preferencia aos habitantes dos Açores"*. Nas portarias que enviou aos prefeitos dos Açores e, no ano seguinte, ao da Madeira, o governo, aqui protagonizado por Agostinho José Freire, limita-se a mandar zelar pela observação das leis e regulamentos, salvaguardando o direito constitucional à mobilidade (art. 145, § 5), e a apelar às autoridades locais e ao clero para esclarecerem os cidadãos sobre as desgraças que os esperam, recomendando, ainda que em termos vagos, a atenuação *"da verdadeira causa impulsiva da emigração"*, através da promoção dos meios de subsistência e da garantia dos direitos civis e políticos¹⁸. Implicitamente, reconhece-se a natureza expulsiva da situação social e económica, numa linha interpretativa que há-de ser aprofundada, mais tarde, por Herculano e Oliveira Martins.

Este espírito de *"laissez-passer"*, de Agostinho José Freire, podemos observá-lo ainda no diálogo com o governador civil do Porto. Este oficiava-lhe que, face ao debate parlamentar do projecto de recrutamento para o exército, se renovara *"a emigração de mancebos tanto deste Districto como d' outros das Províncias do Norte para o Imperio do Brazil, de hum modo que não pode deixar de merecer a seria atenção do Governo"*, e embora ele reconhecesse a liberdade constitucional de sair para fora do Reino e, nesse sentido, tivesse satisfeito os pedidos de passaportes, *"a Agricultura e a Industria ressentem-se da falta de braços, ja muito reduzidos pelos effeitos da peste e guerra que ultimamente devastou o Reino"*¹⁹. O espírito da resposta obtida não era muito diferente do que enformou as portarias acima citadas para os Açores e Madeira, mostrando uma crença

¹⁸ Cf. "Portaria de 16 de Maio de 1835" (de Agostinho José Freire, para os prefeitos dos Açores - Províncias Oriental e Ocidental). Ver ainda "Portaria de 17 de Junho de 1836", para a Madeira, no mesmo sentido, e reconhecendo a continuação do fenómeno. In *Collecção de Leis e de Decretos e outras Providências Regulamentares*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1836, pp.248-250.

¹⁹ AGCP, *Livro de registo de correspondência expedida -Ministério do Reino*, 1835-1836, ofício nº 611.

vaga no progresso e nos mecanismos de mercado como forma de resolver a situação, reconhecendo na emigração razões mais profundas e não meros efeitos de natureza conjuntural:

"...sendo ineficazes todas as medidas directas que tenderem a evitar a emigração, é preciso promover o trabalho, a indústria e os lucros d'ella provenientes a fim de que os Habitantes tenham mais interesse em permanecer no Paiz do que em emigrar para outro, aonde julgão ter, ou effectivamente tem, mais vantagens reaes; e é este sem dúvida o pensamento dos mancebos que ou por deliberação própria, ou de seus parentes, emigrão para o Brasil; mas como não é possível mudar de repente o actual estado de coisas, deve o mencionado Governador Civil empregar todo o seu zello em melhorar pela sua parte a condição de seus Administrados, sem contudo abandonar o emprego de algumas medidas preventivas e legais ; e o mal acabará com o tempo." 20

No entanto, não faltou quem defendesse a adopção de medidas regulamentadoras da emigração. Assim, em 1837, já Sá da Bandeira apresentava nas Cortes uma proposta nesse sentido, que baixara a comissão especializada, donde saiu um projecto de lei visando a regulamentação do transporte, tentando preservar os colonos das más condições da viagem e dos abusos cometidos no desembarque. Não tendo tido seguimento (até porque havia notícias de uma quebra na procura de colonos portugueses pelo Brasil, dado fugirem em grande quantidade das fazendas), Sá da Bandeira voltava à carga em Agosto de 1842, apresentando de novo aquele projecto, como base de discussão, pois achava que devia ser analisada a legislação inglesa a tal respeito, que apresentava óptimos resultados no transporte de emigrantes, tendo *"acontecido nas viagens recentes d'Inglaterra para a Australia chegarem todos os passageiros sem morrer um só"* 21. As linhas fundamentais de tal projecto eram a de evitar a fuga ao recrutamento militar, estabelecer uma relação entre número de passageiros e tonelagem de arqueação (2 pessoas/5 toneladas, incluindo no total o capitão e tripulação), definir dimensões mínimas para os compartimentos, assegurar a qualidade e a quantidade das provisões a bordo, tornar obrigatório a existência de médico e botica a bordo para os navios que ocupassem a terça parte da sua lotação com passageiros, propiciar a fiscalização das autoridades alfandegárias e consulares através da elaboração obrigatória de listas identificadoras dos passageiros, evitar atrasos de saída depois de contratadas as passagens, estipular multas para os infractores e fiança de quatro contos de réis para os capitães empregados no transporte de passageiros. Sublinhe-se que tais medidas (conforme o art. 2º) apenas seriam aplicadas aos navios que saíssem do Reino ou

²⁰ AGCP, Documentação avulsa, *Correspondência recebida, 1836*, M566.

²¹ *Diário da Câmara dos Dignos Pares*, 1842, p. 164.

das Províncias Ultramarinas para portos que não fossem da Europa ou de Domínios Portugueses, isto é, visava directamente os portos americanos, em especial os do Brasil, embora na apresentação também se referissem a Guiana e a América inglesas²².

Ao exigir uma clara subida de exigência na qualidade dos navios que transportassem passageiros a uma frota antiquada, rotinada no transporte de escravos e de mercadorias, ao lado da considerável caução em dinheiro, Sá da Bandeira não apostava numa medida avulsa. O facto de tais exigências não serem uma medida genérica, mas visarem especialmente o Brasil e outros países da América, mostra que o mais importante seria mudar a direcção do fluxo migratório - tratava-se de um plano, ou melhor, de um conjunto de ideias, aparentemente pouco sistematizado mas voluntarioso, de construir novos "brasis" na África portuguesa, obsessão que sempre emerge quando Sá da Bandeira se responsabiliza por pastas como a da Marinha ou do Ultramar²³. Além deste projecto, poderíamos indexar a tal plano outras medidas, como o celebrado decreto de 10 de Dezembro de 1836, que proclama a abolição do tráfico da escravatura nos domínios portugueses, e cujo prólogo explicita o plano africanista do Setembrismo, que acusa o esquecimento anterior das possessões portuguesas em detrimento do Brasil, recorda a destruição dos engenhos de açúcar em S. Tomé para evitar a concorrência com os brasileiros, lembra o exemplo da colónia do Cabo da Boa Esperança, põe em evidência a mão-de-obra existente e defende a colonização dos territórios sob alçada portuguesa por europeus, com a necessária exportação de capitais. Mas as limitações do decreto são evidentes e os seus objectivos óbvios: proíbe a exportação por mar ou terra de escravos nos domínios portugueses (art.1º), proíbe a importação por mar (art. 2º), mas abre a excepção, embora condicionada a determinado número, para os colonos que importarem ou exportarem escravos de um domínio português para outro no continente ou ilhas africanas

²² *Ibidem*, pp. 164-166.

²³ Já em 1839, Sá da Bandeira fora o promotor da transferência de portugueses que se achavam descontentes ou abandonados à miséria no Rio de Janeiro, dando ordem ao consulado para remeter os que quisessem para Angola, fretando o governo o bergantim "Valeroso" para o efeito. Um total de 139 portugueses respondem à chamada, anunciada em jornais. Cf. *Periódico dos Pobres no Porto*, nºs 110 de 10 de Maio, 114 de 15 de Maio, 126 de 30 de Maio e 130 de 3 de Junho de 1839 (traz a lista dos que partiram). Sobre esta experiência traumática, diz uma testemunha: "*Aqueles muitos centos d'infelizes, dos que acreditaram nos novelleiros que lhes apresentavam a Africa como um eldorado, alli aportaram, e dentro de seis mezes talvez não existisse uma decima parte, tendo os outros morrido, victimas das febres, do desconforto, o mais trivial que não existia; os que foram para os presidios do interior lá morreram miseravelmente, e os que assentaram praça de soldados, a que a necessidade os obrigara foram morrer nas enxergas dos hospitais*". Cf. SEIXAS, António José, *A Questão Colonial Portuguesa em Presença das Condições de Existência da Metrópole*, Lisboa, Typographia Universal, 1881, p. 32. Mais positiva será a partida, em 1848, de uma nova remessa de portugueses que saem em consequência da "Revolta da Praia" e se dirigem para o Sul de Angola, dando origem à colónia de Moçamedes. Cf. descrição, por um colono, da partida e chegada dos dois navios ("Douro" e "Tentativa Feliz"), in P.P.P, nº 282 de 28.11.1849, pp. 2031/2.

(art.3º)²⁴. O que estava em causa era, de facto, partir para a autonomia no abastecimento de produtos coloniais e providenciar para o aproveitamento das colónias, "secando", de duas formas (escravos e emigração) a mão-de-obra brasileira. No mesmo sentido aponta, por exemplo, o menos conhecido decreto de 14 de Setembro de 1838, significativo pela expressão de persistência, que, com o objectivo de "*animar a Agricultura e Mineração da Província de Angola*", ensaia um processo de nobilitação, atribuindo condecorações aos colonos que mais se distinguirem na exploração de minas (quer comprando acções da "Companhia das Minas", quer tomando iniciativas particulares), na plantação de cana e fabrico de açúcar, na plantação de algodão, do café, de anil, na produção de potassa e exportação de arroz e tabaco²⁵. Expressões precoces da utopia africanista, que sempre se perfilou como contra-imagem da fatalidade emigratória²⁶. Expressões que atingirão maior colorido para os finais do século, mas que, entretanto, assoma de novo no final dos anos cinquenta, com outras medidas de estímulo à colonização por Sá da Bandeira.

²⁴ Cf. *Collecção de Leis e de Decretos e outras Providências Regulamentares*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1836, pp.791-802. Sobre o contencioso com a Inglaterra no campo da escravatura, ver as "notas" do Ministério dos Estrangeiros de 4 de Agosto de 1839 e de 23 de Outubro de 1838, in *Collecção de Leis e de Decretos e outras Providências Regulamentares*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1839, pp.300-301 e 306-315. Na linha de afirmação proteccionista, favorável à ideia de Império, se pode incluir o decreto dos "direitos preferenciais" (14 de Novembro de 1836, assinado por Passos Manuel), explicitamente inspirado nos "*famosos actos de navegação d'Inglaterra, França, e outros Paizes*", em que os navios nacionais pagariam apenas metade dos custos pagos pelos estrangeiros nos portos portugueses. Por esta altura, muitos navios de nacionalidade brasileira desaparecem dos nossos portos, havendo notícia da venda ou transferência de muitos a negociantes portugueses, sob cujo pavilhão passaram a navegar, como forma de ultrapassar a diferença fiscal. Para isto contribuiu também a Lei de 16 de Janeiro de 1837, sobre o favor de 15% nos géneros importados em navios nacionais (abolidos pelo Decreto de 18 de Outubro de 1841).

²⁵ Cf. *Colecção de Leis e Outros Documentos Officiaes*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1839, pp. 99-100. Por exemplo, para a plantação de cana e fabrico do açúcar: "*Seis Habitos da Ordem de S. Tiago, aos seis primeiros individuos, que mandarem moer no Engenho, Cannas de sua propria lavra, que produzam ao todo duzentas arrobas de assucar: - Quatro Habitos da Ordem de Christo aos quatro primeiros que mandarem moer no Engenho, Cannas que produzam quatrocentas arrobas de assucar: - Duas Commendas Honorarias da Ordem de Christo aos dous primeiros, e se for pessoa femenina terão tractamento de Senhoria, e passará ao filho, ou filha desta a quem ficar o Estabelecimento, que em terras que já tenha suas, ou em terras que para esse fim se concederem, fizer em desoito mezes até dous annos um Estabelecimento como aquelles dos chamados Senhores de Engenho do Brazil, isto é, que fizer estabelecer nas referidas terras Lavradores que plantem Cannas de assucar, e que levantar um Engenho como os do Brazil, para as moer, fazendo-as tambem plantar por sua conta, de forma que na primeira safra, faça pelo menos mil arrobas de Açucar ao todo.*"

²⁶ A questão do povoamento e exploração do Ultramar português tinha de ser uma questão óbvia, face ao êxodo populacional para o estrangeiro e a falta de fixação de metropolitanos nas colónias africanas, cobiçadas pelas potências estrangeiras. Apenas nos interessa aqui fixar os pontos de contacto legislativos com a emigração, pois o problema geral ultrapassa o nosso âmbito. Neste aspecto, da imensa bibliografia sobre o Ultramar, citemos: MARTINS, Oliveira, *O Brasil e as Colónias Portuguesas*, Lisboa, Guimarães Editores, 7ª edição, 1978; idem, *Fomento Rural e Emigração*, Lisboa, Guimarães Editores, 1956. Como obra interessante pelo que representa de interesse prático e conhecimento vivido, escrita por um português que partindo jovem de Celorico de Basto para o Brasil, passou a Angola, fixando-se depois em Lisboa, onde foi comerciante, deputado por Angola e alto funcionário (Junta de Crédito Público), cf. SEIXAS, António José, ob. cit.. Para uma leitura mais recente, cf. ALEXANDRE, Valentim, ob.cit.

Apresentado o projecto de lei de Sá da Bandeira em 16 de Agosto de 1842, o governo cabralista não esperou pela discussão parlamentar e a 19 de Agosto fazia publicar uma portaria que captava o essencial daquele projecto, dada a urgência de, por meios indirectos, restringir a "escravatura branca". Houve protestos, suspensão de viagens, e representações ao governo, a que já fizemos referência em capítulo anterior, quando abordamos o papel da Associação Comercial do Porto nesta conjuntura. As medidas preconizadas acabaram por ser esvaziadas da sua eficácia, primeiro porque se autorizou que os navios que foram surpreendidos durante a preparação da viagem e já tinham ajustamento com os passageiros não fossem abrangidos; depois porque se anularam os artigos mais polémicos, elevando o número de passageiros de 24 para 30 como mínimo obrigatório para obedecer às prescrições do Regulamento e suspendendo a obrigação de fiança de 4 contos de réis para os capitães de navios de passageiros, "*até que a sua materia seja resolvida legislativamente*"²⁷. Assim, mantiveram-se apenas de pé artigos como os que exigiam o passaporte para se ser admitido como passageiro em qualquer navio mercante, implicando também os capitães nessa falta, e os relativos à relação entre passageiros/tonelagem, volume de aguada e mantimentos e a obrigatoriedade de entrega da lista de passageiros ao capitão do porto.

De notar que, poucos meses depois, se abre ainda uma excepção a estas exigências remanescentes, ao aceder a um pedido de negociantes de Lisboa para dispensar dos artigos 1º e 2º (sobre a exigência de passaportes e responsabilização do capitão na sua falta) um vapor que se preparava para a ligação Liverpool-Madeira-Pernambuco-Baía e Rio de Janeiro e que fazia escala em Lisboa caso lhe fosse dada garantia daquela excepção. "*Reconhecendo que o alto preço das passagens nos navios movidos a vapôr é só por si o maior obstáculo á emigração*", que a Portaria de 19 de Agosto de 1842 pretendia evitar, o governo decidiu responder positivamente ao solicitado²⁸. O vapor começava a ditar as suas leis e novos tempos se anunciavam para a marinha veleira portuguesa. Só situações conjunturais permitiam, de vez em quando, algum desafogo a este ramo de actividade, se acreditarmos num editorial de "O Commercio" (1854) : "*Por ora nós obtemos no Brazil e na Austrália carregamentos a fretes subidos para a Inglaterra: a febre amarella e a*

²⁷ SILVA, Antonio Delgado, ob. cit., 1842, p. 423 (Portaria de 9 de Dezembro, que rectifica a de 19 de Agosto). Cf. cap. 3, nota 79, deste estudo. Sobre a fiança de 4 contos de réis, dirá a Associação Comercial do Porto: "*sem o interesse que resulta da condução de passageiros, Navio algum lhe convém navegar para o Brazil; mas esse mesmo interesse he tão mesquinho, que valle melhor abandonallo, do que sugeitar-se á responsabilidade que resulta da fiança exigida no artº 11*" (A.A.C.P., Copiador de correspondência expedida, 1839-1843, officio nº 59)

²⁸ Portaria de 3 de Fevereiro de 1843 (Diário do Governo de 30 de Março, nº 75). Ao longo dos anos vamos assistindo à publicação de legislação regulamentadora dos sucessivos pedidos de atracagem a Lisboa de vapores de carreiras internacionais (Vd., por exemplo, a portaria de 26.06.1852 e o decreto de 29.09.1852)

guerra, aquella incutindo receio aos marinheiros inglezes e esta empregando navios em outro destino, colocaram os nossos em momento aproveitavel e sumamente lucrativo. Mas logo que estes motivos cessem e que as embarcações inglezas concorram de novo ao Brazil, os fretes diminuirão e os nossos navios terão de retirar-se porque a diferença de direitos é tão excessiva na Inglaterra que só a continuação d'um excessivo frete poderá comportá-la" ²⁹.

Neste contexto, é importante verificar como se processava, por esta época a entrada de portugueses no Brasil. O Diário do Governo fornece algumas indicações a este respeito, só para o Rio de Janeiro e o ano de 1845, com locais de partida, pormenorizando a nacionalidade dos navios apenas para o segundo semestre (Quadro 4.1):

**Quadro 4.1- Emigração Portuguesa no Rio de Janeiro
-1845**

Origem	Entradas 1º seme.	Entradas no 2º semestre				Total de entradas em 1845
		Passag.	Navios			
			Portug.	Estrang.	Total	
Lisboa	55	70	5	8	13	125
Porto	1038	668	8	-	8	1706
Setúbal	1	-	-	-	-	1
Açores	451	833	3	1	4	1284
Madeira	132	-	-	-	-	132
Cabo Verde	-	3	-	2	2	3
África	24	74	1	5	6	98
Ásia	6	-	-	-	-	6
Totais	1707	1648	17	16	33	3355

Fonte: Diário do Governo, nº 105, 1846

O Porto surge-nos, assim, como o local de partida de maior número de passageiros, só seguido de perto pelos Açores, mas, note-se, a navegação a partir do Porto é, nesta altura, toda realizada em navios nacionais. E, conforme a mesma fonte, *"os que foram do Porto todos levaram passaportes das Authoridades, com rarissimas excepções, não acontecendo o mesmo aos dos Açores, os quaes embarcam alguns delles clandestinamente, em consequencia das medidas que alli se tem tomado para obstar á emigração de tantos braços úteis das nossas ilhas, porque uma parte dos que vão é gente moça, robusta, e adaptada a todos os serviços a que se queiram aplicar."* ³⁰ Temos, pois, uma confirmação externa de que, por esta época, a emigração saída do Porto se enquadrava na sua maioria dentro do quadro legal, pelo que o respectivo registo de passaportes pode ser considerado

²⁹ In "Marítimos", *O Commercio*, nº 45, 15 de setembro de 1854.

³⁰ In "Emigração para o Brasil", *Diário do Governo*, nº 105, 1846, p. 501.

uma fonte fiável, aspecto que continuará a ser verdade para os tempos posteriores, ao contrário da emigração das Ilhas, em relação às quais existem as grandes denúncias de clandestinidade. É, de resto, em relação à emigração proveniente das Ilhas que, em 1852, o efémero ministro dos Estrangeiros da Regeneração, Visconde de Almeida Garrett, manda organizar uma comissão no Rio de Janeiro, presidida pelo cônsul e composta por negociantes portugueses daquela praça, com o objectivo de "*evitar os abusos escandalosos que se comettem na condução dos chamados Colonos que das ilhas adjacentes a este Reino emigram para aquelle Imperio, com contratos de locação de serviços, nos quaes, e na maneira como são executados, é notório praticarem-se muitas fraudes*".³¹

No entanto, será apenas em 1855 que se publica nova legislação no sentido de prevenir os abusos cometidos pelos capitães dos navios e a evasão clandestina dos emigrantes, aspectos consagrados na Lei de 20 de Julho, normalmente designada como "lei repressiva da emigração clandestina". Muito discutida nas Câmaras Legislativas, pois a sua aprovação decorreu num contexto de indignação pública pelos escândalos das embarcações *Incógnito*³² e *Defensor*³³ a Lei acaba por ser muito débil³⁴. Quase se limita a coligir medidas anteriores, já expressas no Regulamento de 30 de Maio de 1825 e na Portaria de 19 de Agosto de 1842 acima analisados, embora muitas não funcionassem na prática. Na verdade, a lei agora publicada renova a proibição de saída sem passaporte (com pena de 400\$ ao capitão se a infringir), embora imponha a pena de 2000\$ e prisão de 6 a 12 meses para os casos de o navio receber mais passageiros do que permite a sua tonelagem, para situações de falta de higiene conforme os Regulamentos, ou mau tratamento dos passageiros; impõe de novo a fiança de 4000\$ aos navios que transportem colonos, como

³¹ Portaria de 12 de Maio de 1852 (D.G., nº 113, de 14 de Maio).

³² O palhabote "Incógnito" saíra de Caminha com destino ao Rio de Janeiro, mas, fora obrigado pelo mau tempo a arribar a Vigo. Fiscalizado pelas autoridades portuárias, verificou-se um excessivo número de passageiros contratados, todos se queixando dos maus tratamentos: "*a bordo se lhes não dava senão diariamente um par de sardinhas com ração de bolacha negra*", sob um tratamento desumano da tripulação que reagia com ameaças a qualquer queixa. "*O capitão é dos conhecidos na carreira de África e o navio havia-se construído para vender-se no Brasil ao serviço do tráfico da escravatura*". Em face da detenção, com 79 passageiros internados pelas autoridades, o navio zarpuo de Vigo sem esperar pelos documentos, suspeitando-se de suborno pelos armadores em relação às autoridades portuárias de Vigo. (Cf. *O Commercio*, nº 77 de 3 de Abril e nº 79 de 7 de Abril de 1855).

³³ Saída do Porto para o Pará, com 289 colonos, a galera "Defensor", chegou ao seu destino com menos 47, mortos na viagem, o que as autoridades brasileiras atribuíram "*á fome, á sede, e espancados pelo capitão, que alem de dar-lhes pessimo alimento, ainda chegou a tanto a malvadez deste capitão que esse mesmo pouco e pessimo era cozinhado com agua salgada*". Cf. *O Commercio*, nºs 153 de 6 de Julho, 154 de 7 de Julho, 156 de 10 de Julho, 171 de 21 de Julho de 1855.

³⁴ Sobre o contexto da sua aprovação, as consequências para a navegação portuguesa e seus possíveis efeitos, bem como aos pontos de vista dos armadores, cf., além dos citados, diversos nºs do jornal *O Commercio* (nºs 45 de 24 de Fevereiro, 50 de 2 de Março, 57 de 2 de Março, 89 de 19 de Abril, 160 de 14 de Julho, 161 de 16 de Julho, 162 de 17 de Julho, 177 de 3 de Agosto, 179 de 6 de Agosto, 183 de 10 de Agosto de 1855)

garantia pelo cumprimento da lei, estipula visitas obrigatórias das autoridades antes da saída das embarcações, obriga a "facultativo" quando o navio transportar mais de 50 passageiros³⁵, comina penas em dinheiro para aliciadores, estipula a obrigatoriedade de os contratos de locação de serviços declararem a empresa ou indivíduo contratante, com a cláusula de não poder haver cedência a terceiros. Sublinhe-se, no entanto, que da fiscalização e fiança citadas estavam isentos "*os navios movidos a vapor, das carreiras já estabelecidas, ou que de futuro se estabeleçam com autorização do Governo*"³⁶.

Naturalmente que esta lei apresentava lacunas e, por isso, nos anos seguintes, publicaram-se sucessivas emendas e acrescentos, procurando contemplar aspectos não eficazes ou mesmo omissos, quer em face dos casos reais que frequentemente surgiam, quer em face da lei de recrutamento, também promulgada em 1855, e que, generalizando o serviço militar como princípio base do exército permanente, suscitou novas formas de clandestinidade³⁷. Mas infracções vinham de todo o lado e das formas mais inesperadas, como lembrava Sá da Bandeira num debate parlamentar:

*" Eu tenho no Ministério da Marinha os nomes dos diferentes navios que desde 1853 até 1855 augmentaram de tonelagem e continuaram a augmentar, e ha-os, por exemplo, que tinham duzentas toneladas e debaixo do mesmo nome passaram a ter quatrocentas toneladas; e tudo porquê? Porque está determinado por lei que os navios não possam levar mais do que dois individuos por cada cinco toneladas, e então quanto maior numero de toneladas der o navio ao manifesto tantos mais individuos pode levar"*³⁸.

Tais medidas não surgem num contexto isolado. Por esta altura, os escândalos com a locação de serviços era de âmbito internacional, não só nos abusos nos contratos, como no transporte em condições deficientes. O clamor era geral e países houve, como a Alemanha, que proibiram simplesmente a emigração nestas condições para o Brasil. São mesmo os brasileiros que, face aos protestos, decidem publicar um "Regulamento para o Transporte de Emigrantes" em 1 de Maio de 1858³⁹. Na verdade, a contratação de colonos

³⁵ Recorde-se que a portaria de 19 de Agosto de 1842 previa cirurgião para as embarcações que transportassem 24 passageiros, pouco depois corrigidos para 30.

³⁶ In *Diário do Governo* de 27 de Julho de 1855, n° 175.

³⁷ A Carta de Lei de 27 de Julho de 1855 (lei do recrutamento) estabelecia que a nenhum mancebo entre os 18 e os 21 anos completos se desse passaporte para país estrangeiro, sem prestação de fiança em como se apresentaria ou daria substituto, sendo chamado ao serviço do exército (art. 55º). A Carta de Lei de 4 de Junho de 1859 antecipava o limite mínimo para os 14 anos (art. 11º). A partir de 1877 todos os indivíduos até aos 22 anos completos estão obrigados à fiança se saírem do País, excepto os menores de 14 que sigam acompanhados dos pais (Lei de 28 de Março de 1877).

³⁸ in *Diário da Câmara dos Deputados*, n° 7, sessão de 11 de Janeiro de 1858, p. 78.

³⁹ Autorizado pela artigo 12º da Lei do Império n° 840 de 15 de Setembro de 1855, o regulamento só se publica em 1858 (1 de Maio). Diversos jornais brasileiros desenvolveram, campanhas, tentando mostrar que as condições de viagem também eram do interesse do Brasil, enquanto país receptor (Cf. "Imprensa

aumentara substancialmente desde que se deu a efectiva supressão do tráfico de escravos em 1850, e a enorme procura então suscitada deste tipo de mão-de-obra, levou a exageros e oportunismos próprios de quem acaba de sair de um comércio de escravos e não se adapta facilmente a situações de liberdade individual de trabalho, tanto mais que a escravatura continua no Brasil por mais quase quatro décadas, só desaparecendo definitivamente com a publicação da *Lei Áurea* em 13 de Maio de 1888. Sendo assim, as medidas legislativas adoptadas por Portugal são muito tímidas, não obstante serem muito contestadas pelos grupos de pressão afectos aos proprietários de veleiros.

É neste contexto que mais uma vez se tenta elaborar uma lei capaz de conciliar a urgência da repressão à emigração com a liberdade constitucional de domicílio, criando as condições para um inflexão de direcção do fluxo migratório rumo a África, suscitando o debate de um projecto legislativo em 1858. Era, então, ministro da Marinha, Sá da Bandeira, que, como referimos anteriormente, fora já o responsável pelo suscitar de medidas "repressivas" em 1842. Agora, com o entusiasmo da experiência-piloto da colonização de Pemba, em Moçambique, verificada no ano anterior (1857), para que o Estado contribuísse com equipamentos, viagens e suscitara uma subscrição pública, projecto a que acorreu um número de colonos superior ao previsto, avança-se para uma proposta de "imposto de colonização". O objectivo de um grupo de deputados, a que Sá da Bandeira deu o seu apoio, era oficializar a actividade de engajador, agora denominado agente de emigração, o qual só poderia desenvolver a sua actividade mediante licença, que duraria seis meses, renovável, pelo preço de 30\$000 reis, sendo considerados "aliciadores" os que a não possuíssem e julgados como tal nos termos do código penal; por outro lado, lançava-se um imposto sobre a emigração de colonos - mil réis por cada tonelada de navio que transportasse colonos e mais três mil reis por cada colono, rendimentos estes que reverteriam para um fundo de colonização⁴⁰, com vista a tornar mais aliciante a partida para África.

Com a "repressão" da emigração de colonos para o Brasil apostava-se, por via indirecta, num duplo efeito: dissuasão dos contratos de locação, dado o maior compromisso financeiro que acarretariam e, simultaneamente, facilitar a alternativa de partida para África, dado reconhecer-se que a emigração era fruto de um desajuste do mercado de trabalho e, portanto, não se poder proibi-la, como decorria do texto constitucional⁴¹. Este

Brasileira", in *O Commercio do Porto* de 6 de Janeiro de 1857)

⁴⁰ Já previsto em decreto de 30 de Dezembro de 1852.

⁴¹ "*O fim deste projecto é reprimir a emigração, por isso que se julga que é prejudicial para Portugal, e crear um tributo, para ser applicado á colonização das nossas possessões, que estão em grande atrazo e onde ha grande falta de braços*" (Intervenção do deputado Reboredo, *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 27 de Janeiro de 1858, p. 226).

projecto de lei deu lugar a um aceso debate, quer na Câmara dos Deputados, quer na imprensa e grupos de pressão⁴², suscitando diversas propostas de alteração, novos projectos e descidas à comissão especializada. Criticavam-se, às vezes de forma contraditória, aspectos como o de o imposto constituir mais uma sobrecarga para o colono, sobre quem recairia em último lugar; o facto de não distinguir as duas emigrações, a de colonos e a de emigrados livres (a lei definia que veleiro com mais de trinta passageiros seria considerado como transportando colonos), pois só a primeira se devia reprimir, dado ser aí que se situavam os abusos; o facto de só se atacar a emigração de colonos a montante e não a jusante, prevenindo as causas que lhe davam origem; o licenciamento dos engajadores, tornando legal uma profissão que agora podia ser contestada; a isenção deste imposto aos vapores, etc.⁴³. O debate, em que importa sublinhar as participações de José Estevão, Sá da Bandeira, Martens Ferrão e Coelho Lousada⁴⁴ teve o mérito de fazer a Câmara debruçar-se sobre o assunto, mas tal como previra o primeiro daqueles deputados, não levou a nada, perdendo-se nos labirintos parlamentares. Nem era uma solução viável, pois sendo a emigração uma relação entre dois espaços institucionais autónomos, não era possível legislar de forma a obter efeitos conjugados, dado que as infracções e abusos davam-se nos dois lados: na contratação e na viagem em Portugal, nas condições de trabalho, liquidação das despesas e novos contratos no Brasil. Vozes mais clarividentes apontam, neste contexto, a necessidade de uma convenção entre os dois países, como forma de regular o processo, embora o Brasil se venha a mostrar renitente neste aspecto, não obstante alguns esforços realizados por Portugal⁴⁵. Deste modo, o carácter "repressivo" da emigração quase se confina ao discurso político, com pouca incidência na prática, já que prevalecem,

⁴² A Associação Comercial do Porto está na primeira dos ataques ao projecto, vendo-se aqui mesmo a natureza contraditória das suas posições. Agora bate-se claramente contra a excepção prevista no projecto para isentar os vapores, admitindo que a defendera em 1855 porque tinha em consideração a recém-criada Companhia Luso-Brasileira; porém, dado o fracasso desta companhia e uma vez que a navegação a vapor para o Brasil estava agora totalmente na mão de estrangeiros, não podia deixar de contestar tal excepção. Cf. A.A.C. P., *Livro copiador de correspondência com autoridades*, 1854-1860, pp. 279-285 (Petição à Câmara dos Deputados, de 10 de Março de 1858); Idem, *ibidem*, pp. 353-358 (Petição à Câmara dos Deputados, de 6 de Abril de 1859); Idem, *Relatório dos Trabalhos da Associação Commercial do Porto no anno de 1858*, Porto, 1859, pp.11-13; Idem, *Relatório... anno de 1859*, Porto, 1860, pp. 8-10. O desenrolar do debate pode também ser acompanhado, em pormenor, pelo jornal *O Commercio do Porto* de 17 de Janeiro, 4, 5, 6, 8, 19 e 26 de Fevereiro, 6, 10 e 23 de Março e 17 de Julho de 1858, bem como nos de 24 de Janeiro, 9,23 e 26 de Fevereiro de 1859.

⁴³ Cf. *Diário da Câmara dos Deputados*, 1858 e 1859.

⁴⁴ Coelho Lousada defende, normalmente, posições próximas da Associação Comercial do Porto, que para ele canalizava informação, pedidos e sugestões, numa autêntica prática de "lobby".

⁴⁵ Veja-se o projecto de convenção esboçado por Coelho Lousada a pedido do Conde de Tomar (Costa Cabral, recorde-se), em 1860 e sua renovação (1863), in *Documentos Apresentados às Cortes na sessão legislativa de 1874 pelo Ministro e Secretário d'Estado dos Negocios Estrangeiros - Emigração Portugueza*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1874 (doc. 96 e 142).

durante largo tempo, as medidas antiquadas que facilitam a grande permissividade e evasão à lei⁴⁶, como os contínuos escândalos provam. Na realidade, a força restritiva da legislação quase se limita à situação militar⁴⁷.

Por esta altura, a política de emigração permanece como um caso de polícia, cujos regulamentos importa cumprir, os quais surgem renovados em 1863. Esta renovação é provocada pela abolição dos passaportes internos (Lei de 31 de Janeiro de 1863), exigência que permanecia por efeito de inércia, de acordo com o Regulamento de 1825, mas que se apresentava como desajustada aos novos tempos, especialmente aos novos sistemas de comunicação, quer estradas, quer caminhos de ferro, que visavam aumentar a circulação de pessoas e sua velocidade e a quem o passaporte interno se apresentava como um obstáculo anacrónico. O novo "*Regulamento geral de polícia para o trânsito no continente do reino e ilhas adjacentes, entrada de viandantes e sua saída para o estrangeiro*", aprovado a 7 de Abril de 1863, apresenta a vantagem de coligir todos os procedimentos legais que restam da diversa legislação então em vigor, substituindo deste modo o regulamento de 1825 e leis posteriores. Se exceptuarmos o agora legal livre-trânsito no interior do Reino, o Regulamento não apresenta no entanto inovações a assinalar, a não ser uma redacção equilibrada, sem preconceitos anti-emigratórios explícitos, limitando-se a prever os procedimentos burocráticos a seguir e estabelecendo os passos da fiscalização nos portos. Subsiste a ambiguidade e confusão entre os vocábulos "colono" e "emigrante", sendo necessário apresentar o contrato de prestação de serviços (como na lei de 20 de Julho de 1855), para se ser considerado colono, ou recibo de pagamento de passagem (como na portaria de 16 de Dezembro de 1862) para ser considerado "passageiro livre". Todo o navio de longo curso que transportasse mais de 24 passageiros portugueses para países estrangeiros do ultramar era considerado como empregado no transporte de colonos e emigrantes (art.19º), pelo que devia pagar fiança de 4000\$000 réis e sujeitar-se à inspecção sobre capacidade, higiene, aguada, géneros e botica, tal como na lei de 1855. Em relação aos restantes passageiros havia a obrigação de apresentar documentação provando ser maior ou emancipado e ter satisfeito as leis do recrutamento, não estar indiciado judicialmente, ter autorização do marido no caso de ser mulher casada⁴⁸ ou dos pais se for

⁴⁶ Repare-se que nos casos levados a juízo por infracção às leis da emigração raramente há condenações, dado a prova do delito fazer-se por testemunhas. Ora estas só podiam ser os passageiros, cujo rasto logo se perdia no Brasil, nem estavam em condições de virem testemunhar, dado o arrastado do processo e a lei brasileira. De 14 casos enviados a tribunal no Porto, nem um só foi condenado. Cf. BARÃO DO VALLADO, *Relatório Apresentado à Junta Geral do Districto do Porto*, Porto, 1859, p. 7.

⁴⁷ Sobre os procedimentos burocráticos exigidos para obtenção do passaporte e algumas críticas sobre a sua operacionalidade, cf. BARÃO DO VALLADO, *ob. cit.*, p. 1-11.

⁴⁸ Desaparece agora a necessidade de autorização da mulher no caso de o emigrante ser homem casado, previsto na legislação anterior.

menor, e, neste último caso, se estiver entre os 14-21 anos ter prestado fiança ao recrutamento.

Trata-se, pois, de uma recuperação legislativa, com pequenas adaptações aos novos tempos. De resto, os problemas com colonos continuam, visando particularmente o Porto, no ano de 1864: são avisos do governo contra a "Associação Central de Colonização" que não possui propriedades rurais mas contrata ao arrepio da lei e chega a alugar a terceiros os serviços dos engajados⁴⁹; contra indivíduos que vem do Brasil e voltam levando menores com destino a fazendeiros do interior, pelos quais recebem dinheiro⁵⁰; ou recomendações sobre os passaportes para menores, pedindo maior explicitação nas declarações de consentimento, dado terem ido na barca "Monteiro 2º" menores sem indicação de protecção⁵¹.

Em 1877, surgem pequenas alterações ao Regulamento anterior, embora sejam na sua maior parte destinada à situação dos estrangeiros que entram em Portugal. No campo das saídas, são dispensadas as visitas policiais aos navios que procedem da Europa e extintas as delegações dos portos do Porto e Lisboa, normalmente acusadas de permissividade e conivência nos processos de clandestinidade, passando as visitas a ser da responsabilidade directa dos governos civis⁵².

Pouco depois, novo diploma alarga a fiança ao recrutamento a todo o indivíduo de idade inferior aos 22 anos, excepto se emigrarem até aos 14 anos na companhia dos pais, tentando contornar o fenómeno da antecipação das partidas que a legislação anterior favorecia⁵³. Por outro lado, favorece o retorno aos maiores de 26 anos, que podiam passar a pagar a remissão militar sem o agravamento inerente aos refractários, a qual era de 3/5 sobre a taxa normal. Extingue o privilégio dos vapores considerados como paquetes, que estavam isentos das obrigações inerentes ao transporte de colonos (fiança e fiscalização de higiene/mantimentos/facultativo), o que se tornava imperioso numa altura em que os veleiros já quase não faziam sentido nas viagens transatlânticas e cediam o lugar àqueles. Por outro lado, insiste-se no projecto de colonização de África: "*É autorizado o governo a despendar as sommas que lhe forem necessarias para transportar ás nossas possessões de Africa os indivíduos que para ali se quizerem dirigir, ministrando-lhes os meios para o primeiro estabelecimento agricola, comtanto que se obriguem a residir em qualquer das colónias de Africa pelo menos por espaço de cinco annos*"⁵⁴.

⁴⁹ Portaria de 28 de Janeiro de 1864 (D.L., nº 26 de 4 de Fevereiro).

⁵⁰ Portaria de 9 de Março de 1864 (D.L. nº 56 de 11 de Março).

⁵¹ *Ibidem* e ainda Portaria de 5 de Abril de 1864 (D.L., nº 75 de 6 de Abril).

⁵² Lei de 17 de Março de 1877.

⁵³ Lei de 28 de Março de 1877.

⁵⁴ Lei de 28 de Março de 1877 (D. G., nº 74 de 4 de Abril). A partir daqui há uma numerosa legislação

Embora a emigração viesse cada vez mais para a discussão pública e política (recordemos os inquéritos parlamentares de 1873 e de 1885), a legislação parecia ter esgotado as suas soluções. Se a analisarmos com atenção, as sucessivas alterações ou são emendas avulsas de pequeno impacto ou codificações das leis dispersas: os grandes princípios orientadores, no que respeita à saída para o estrangeiro, são ainda os de 1842, retocados em 1855, com adaptações aos novos tempos. Revela-se, no entanto, a dificuldade de legislar sobre os vapores, quase todos de origem estrangeira, inseridos em carreiras internacionais, aos quais seria difícil impor condições de navegação diferentes das verificadas nos outros portos, pois, em último caso, evitariam os portos nacionais, com manifesto prejuízo para a economia nacional, dado o conseqüente isolamento. De resto estes apresentavam, normalmente boas condições e preços cada vez mais concorrenciais, nada comparáveis à navegação veleira, decrépita, com barcos antiquados e em desespero, perante o seu fim anunciado.

O ónus da emigração ia recair agora, nas últimas décadas do século XIX, essencialmente sobre o emigrante, único elemento da cadeia migratória susceptível de sofrer sanção, por ser o elo mais fraco. A legislação apresenta então uma preocupação crescente com a responsabilização individual. Nesta altura, a emigração de menores está já praticamente obstruída, a não ser na sua forma familiar, baseando-se a restrição no controlo da fuga ao recrutamento e a obrigação de fiança elevada para todos os menores. O emigrante perde, agora, a imagem da criança desprotegida, à mercê dos pais, engajadores e empregadores, imagem que detinha nos meados do século.

As leis que voltam a surgir na viragem do século, perante a debandada massiva que avassala o País, trazem de novo o estigma da "repressão", vocábulo que utilizam abundantemente, em especial com a criação da "*Polícia Especial de Repressão da Emigração Clandestina*", num sistema de penalizações reforçadas, a que se retira o papel dos jurados, elemento judicial polémico, pois a prática provava que o júri acabava sempre por não condenar ou atenuava consideravelmente os levados a juízo por este tipo de crimes, mostrando à evidência a comunhão da opinião pública (ou interesses organizados?) com quem emigrava ou propiciava a emigração, contra a linha regularizadora do poder político. Numa tentativa de desvio da corrente emigratória, tornou-se gratuita a concessão de passaporte a nacionais que partissem para o Ultramar português, ao mesmo tempo que encarece o passaporte para o estrangeiro (3\$000 de emolumentos e 1\$500 de selo),

tendente a regularizar e a fomentar a emigração para as colónias africanas. Cf., a esse respeito, COSTA, Afonso, *Estudos de Economia Nacional - I- O Problema da Emigração*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1911, pp. 167-173. Numa perspectiva discordante de A. Costa, e também como resenha de toda a legislação neste domínio, desde o Antigo Regime, CF. SILVA, Fernando Emygdio, *Emigração Portuguesa*, Coimbra, França & Arménio, 1917, pp. 200-223.

procedendo-se a uma distribuição dos emolumentos cobrados pelo Estado e pelos funcionários dos governos civis, de forma a interessá-los na efectiva prática de fiscalização. Determina-se ainda que o passaporte deve ser requerido no distrito de naturalidade, excepto para os maiores de 30 anos que o podiam obter no distrito de residência⁵⁵.

Ao longo do tempo, o passaporte e o seu campo de atribuição constituíram sempre a malha pela qual se pretendeu filtrar a emigração, como reconhece Afonso Costa⁵⁶. Naturalmente que a sua mais apertada concessão conduzia ao crescimento da clandestinidade, num estreito processo de correspondência entre os dois aspectos, pois a iniciativa individual ou familiar sempre encontrava maneira de superar os constrangimentos institucionais, tanto mais que, assentes, directa ou indirectamente, na capacidade económica, se apresentavam como um processo de grande injustiça social. O exemplo mais evidente desta injustiça é a lei de 25 de Abril de 1907, cujos legisladores mantêm a exigência de passaporte apenas para os emigrantes⁵⁷, com substancial aumento de tributação, passando de 2\$000 (custo proposto em comissão, conjugado com um imposto anual de 60 contos de réis às companhias de navegação) para um montante de 7\$000, sem quaisquer ónus para as ditas companhias⁵⁸. Esta lei é ainda hoje geradora de alguns equívocos, pela ambiguidade do seu artigo primeiro, que atribuía a necessidade de passaporte apenas aos nacionais que *"se dirijam para os portos estrangeiros do ultramar, em navios empregados no transporte de colonos e emigrantes, se nelles forem transportados na ultima classe de passageiros, ou por preço, alimentação ou condições a ella correspondentes"*. Este artigo que restringia fortemente o conceito de emigrante, reduzindo-o aos que partiam em más condições económicas, ainda por cima taxando-o de forma elevada, foi, mais tarde objecto de esclarecimento que lhe confere uma interpretação mais abrangente. Assim, eram considerados emigrantes:

- a) Todos os nacionais que embarcassem na 3ª classe dos navios;
- b) As mulheres casadas, embarcadas em 1ª ou 2ª classe, sem os maridos, se não estivessem legalmente separadas;
- c) Os menores que embarcassem nas diversas classes desacompanhados de pais ou tutores;
- d) Os menores de 40 anos sujeitos ao recenseamento, ao serviços de tropas activas ou de reserva;

⁵⁵ Carta de 23 de Abril de 1896; Regulamento de 3 de Julho de 1896; Lei de 5 de Agosto de 1897; Decreto de 27.09.1901.

⁵⁶ Cf. COSTA, Afonso, ob.cit., p. 165.

⁵⁷ Dispensam-se os passaportes para os considerados não emigrantes bem como para os colonos do Ultramar português.

⁵⁸ COSTA, Afonso, ob.cit., pp. 165-167.

e) Os que embarcassem na 1ª ou 2ª classe com intenção de estabelecer residência fixa em países estrangeiros;

f) Os nacionais portadores de títulos de naturalização, tais como cartas e passaportes concedidos por autoridades brasileiras, quando com menos de 30 anos e sujeitos à reserva militar.⁵⁹

O campo da emigração é, como se vê, uma realidade complexa e tentacular, envolvendo múltiplos interesses, com o emigrante a ser cada vez mais peão de uma lógica que não controla, de espaços que não domina. Daí que as leis "repressivas" representem quase sempre fracassos, e só possuam a virtualidade de colocar o fenómeno da emigração em evidência, revelando a natureza perversa do sistema económico e social da origem e, frequentemente, do de recepção. Expressão, com alguma frequência, de êxito individual fora de portas, evidência do insucesso interno no processo colectivo, a emigração é um osso duro de roer para o poder político, que se vê obrigado a balançar entre o discurso repressivo/dissuasor e a situação de real dependência dos reflexos económicos desse movimento que pretende deter. Os avanços e recuos legislativos sobre emigração provam este quadro de oscilação, onde repressão e permissividade são as duas faces de uma única moeda. O insucesso e/ou a debilidade dos projectos de colonização ultramarina, "*uma propaganda mais palavrosa do que inteligente*"⁶⁰, segundo Oliveira Martins, são apenas uma demonstração complementar da falta de dinâmica colectiva, contribuindo para disfarçar a inexistência de políticas migratórias que ultrapassassem o mero controlo administrativo e a imposição fiscal.

4. 2 - Problemas e desvios

A legislação emigratória oitocentista, na sua forma explícita, gravitou sempre em torno de três questões, com maior ou menor intensidade, conforme a conjuntura:

- a dos colonos ou engajados, isto é, com os problemas decorrentes dos contratos de locação de serviços;

- a do recrutamento militar, encarado como dever nacional a que nenhum cidadão se deve eximir;

⁵⁹ "Instruções do Comissariado da Polícia Especial de Repressão de Emigração Clandestina de 25 de Novembro de 1912," In RAMOS, Carlos, *Legislação Portuguesa sobre Emigração e Passaportes*, Lisboa, 1913, pp. 94-105.

⁶⁰ MARTINS, Oliveira, *Fomento Rural e Emigração*, Lisboa, Guimarães & Cª Editores, 1956, p. 233.

- a da clandestinidade, aspecto polimorfo, enquanto expressão de desobediência à lei nas suas diversas facetas.

4.2.1 - Os colonos

A atracção de população europeia ao Brasil por incentivo do Estado começa a verificar-se ainda um pouco antes da independência (1822). Reconhece-se, então, a fraca implantação de população europeia e a existência de um problema geral de povoamento⁶¹. Por outro lado, surgem os primeiros indícios do fim da escravatura, impondo a necessidade de garantir o abastecimento da mão-de-obra necessária ao processo económico.

Vimos como, durante três séculos de dominação colonial, a Coroa fez tudo para restringir ao mínimo indispensável a emigração de colonos brancos da Metrópole, procurando que apenas partissem os necessários para o enquadramento da mão-de-obra escrava, para assegurar o comércio e o tráfico marítimo e, enfim, para a cobertura administrativa, incluindo as componentes militar e religiosa. Esta posição restritiva não impediu algumas acções de colonização com famílias brancas, como as que acompanharam os primeiros governadores ou as cíclicas partidas de núcleos familiares dos Açores⁶², nem conseguiu filtrar de forma eficaz a corrente de homens que partia regularmente do Minho a experimentar o sonho brasileiro. Mas, sendo o Brasil essencialmente uma economia de plantações, onde predominava a grande propriedade e a monocultura para exportação, era na mão-de-obra escrava que assentava o numeroso trabalho braçal.

Com a transferência da Corte de Lisboa para o Rio de Janeiro (1808), a debilidade populacional do Brasil vem ao de cima, quer como falta de suporte à dinâmica económica que então se verifica, quer como elemento indispensável à formação do corpo militar. A guerra com os países do rio da Prata confere mesmo a este último aspecto um carácter de urgência, pois exigiu a formação de mais um exército na metrópole, logo após os grandes

⁶¹ Desde 1746 que Alexandre de Gusmão, ministro de D. João V e brasileiro de origem, defendia uma política de colonização para "*preencher vazios demográficos, particularmente em regiões fronteiriças, no Sul, com as colónias espanholas*". Cf. WESTPHALEN, Cecília Maria e BALHANA, Altiva Pillati, "Política e Legislação Imigratórias Brasileiras e a Imigração Portuguesa", comunicação ao Colóquio Internacional sobre Emigração-Imigração Portuguesa nos Séculos XIX-XX, Lisboa, F. Calouste Gulbenkian, 12-13 de Novembro de 1992.

⁶² Diversas provisões régias relativas à emigração de açorianos para o Brasil, pelos meados do século XVIII, podem ser lidas em CARVALHO, Augusto de, *O Brasil - Colonização e Emigração*, Porto, Imprensa Editora, 1876, 2ª edição, pp. 405-410. A provisão de 09.08.1747 manda transportar até 4000 casais dos Açores, a quem concede privilégios especiais, desde terras, rações, para o sustento no primeiro ano, animais de tracção, sementes, armas e ferramentas.

danos provocados pelas invasões francesas. Segundo Caio Prado Júnior⁶³, quase 50% do exército que então se forma no Brasil é constituído por escravos e a outra parcela por "*elementos heterogêneos e mal assimilados*", pelo que se pode apreciar o perigo potencial que daí decorria para a estabilidade do regime, a que os acontecimentos do Haiti (com os escravos a assumirem o poder) vem conferir um papel de fantasma.

Agora, o Brasil passa a aceitar todo o indivíduo estrangeiro que para aí se dirige, facilitando-lhe medidas interditas até 1808, como o direito à aquisição de propriedade, e inicia-se também uma política deliberada de atracção de europeus. Esta traduz-se na criação das primeiras colónias - Santo Agostinho (em 1812), na província do Espírito Santo, com portugueses, Nova Friburgo (1818) e Leopoldina (1819), ambas na província do Rio de Janeiro, com suíços e alemães, criadas ainda em pleno reinado de D. João VI⁶⁴, o qual culmina esta acção com a publicação de uma lei, em 1820, convidando alemães católicos a virem estabelecer-se e receber terras no Brasil⁶⁵.

Em 1824, D. Pedro, já imperador do Brasil independente, chama alemães ao exército com a promessa de lhes conceder terras em condições vantajosas, depois de licenciados. Como incentivo, promove de imediato dois estabelecimentos (Feitoria-a-Velha e Estancia-Velha) para as quais atrai desde logo algumas famílias da mesma nacionalidade⁶⁶, que estão na origem das colónias de S. Leopoldo (Rio Grande do Sul), em 1825, as quais se alargam e prosperam, com novos estabelecimentos, vindo a constituir um exemplo modelar⁶⁷. Os primeiros estabelecimentos tiveram incentivos excepcionais : viagem paga do lugar de embarque até à colónia, direito de cidadania à chegada ao Brasil, tolerância religiosa, doação de terras medidas e demarcadas, fornecimento gratuito de gado e cavalos, subsídios por espaço de 2 anos, dispensa de serviço militar nos primeiros 10 anos, com a única obrigação de os colonos não venderem os seus prazos por igual período,

⁶³ In *Evolução Política do Brasil e Outros Estudos*, S. Paulo, Brasiliense, 1963, p. 245.

⁶⁴ Sobre a colonização deste período, cf. TELLES, Moreira, *O Brasil e a Emigração*, Lisboa, Livraria Ventura Abrantes, 1913, pp. 28-34. E, naturalmente, LIMA, Oliveira, *D. João VI no Brasil: 1808-1821*, 2 vols., Rio de Janeiro, Typ. do Jornal do Comercio, 1908.

⁶⁵ Cf. JAHN, Adalberto, *As Colónias de S. Leopoldo na Província Brasileira do Rio Grande do Sul e Reflexões Gerais sobre a Imigração Espontânea e Colonização no Brasil*, Leipzig, 1871, p. 2. Cf. ainda CARVALHO, A., ob.cit., pp. 77-78 (vd. também mapa final).

⁶⁶ Cf. JAHN, A. ob. cit., p. 3.

⁶⁷ Segundo Carvalho, deu origem ao município de S. Leopoldo. Em 1875 tinha 15000 colonos natos ou nacionalizados e 6669 estrangeiros de diversas nacionalidades e religiões, e uma vida económica intensa, com múltiplos estabelecimentos. Das diversas picadas sucessivamente abertas, refira-se a do "Rincão dos Ilhéus", constituída por colonos das ilhas atlânticas. No entanto, as dificuldades iniciais foram muitas, desde o abandono do poder central, ao não construir as habitações previstas, até à animosidade de fazendeiros vizinhos que não viam com bons olhos o trabalho livre na vizinhança, e mesmo o ataque de indígenas, factos que levaram muitos dos colonos a fugirem para as cidades. (CARVALHO, A., ob. cit, pp. 111-114 e mapa final).

cultivando-os e habitando-os. Tais condições deram publicidade positiva no estrangeiro à vontade do Brasil em receber colonos europeus, a qual foi decaindo à medida que novos contratos se fizeram com condições diferentes (a partir de 1827 o governo deixa de pagar viagens), embora os engajadores muitas vezes publicitassem as antigas para efeitos de aliciação, facto que produziu resultados bastante perniciosos. Serão ainda de iniciativa imperial outras colónias fundadas, por esta altura, no Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

Estes contratos com colonos europeus começam a surgir como alternativa ao trabalho escravo, o qual é posto em causa, quer pela difusão das ideias liberais, quer pelas atitudes da Inglaterra, que apesar de ter sido a principal interessada no sistema escravagista durante o século XVIII, vai abolir o tráfico nas suas colónias em 1807 e tornar-se o paladino da luta internacional contra a escravatura. A Inglaterra desenvolve, então, acções de apresamento de barcos "negreiros", prática ilegal, pois só em 1815, com o Tratado de Viena, os outros países condescenderam em proibir o tráfico a norte do equador, com um aditamento, em 1817, que permitia à armada inglesa o direito de fiscalização no alto mar a navios suspeitos. Em 1826, a Inglaterra exigia do Brasil o fim do tráfico, comprometendo-se o Brasil a proibi-lo três anos depois, após a ractificação parlamentar da medida. Nessa linha se promulgou a lei de 7 de Novembro de 1831, segundo a qual todo o indivíduo desembarcado passaria a ser considerado livre. Esta lei, no entanto, não foi ractificada pelo parlamento após a abdicação de D. Pedro e ficou letra morta⁶⁸. O processo de extinção da escravatura vai ser lento e moroso, apesar das exigências inglesas⁶⁹, mesmo após o "Bill Aberdeen" (1845), pelo qual o parlamento inglês aprovava o sequestro dos navios negreiros e o seu julgamento como piratas perante o Almirantado inglês. Será a lei de Eusébio de Queirós de 4 de Setembro de 1850 a tornar ilícito o tráfico⁷⁰. Mas a emancipação só chegará por fases: em 28 de Setembro de 1871 com a lei do "ventre livre", declarando livres os filhos de mulher escrava que nascessem a partir daí, e, finalmente, com a "Lei Áurea", a 13 de Maio de 1888, declarando-se extinta a escravatura no Brasil⁷¹.

⁶⁸ Sobre o papel do parlamento brasileiro nos processos de abolição da escravatura e nas políticas de imigração, cf. CERVO, Luiz Amado, *O Parlamento Brasileiro e as Relações Exteriores (1826-1889)*, Brasília, Ed. Universidade de Brasília, 1981.

⁶⁹ Sobre o papel ambíguo da Inglaterra neste processo, quer pelas arbitrariedades cometidas, reprimindo navios não negreiros, quer recuperando escravos que iam para o Brasil e vendendo-os nos Estados Unidos ou Caraíbas, ou mesmo usando bandeiras estrangeiras nos seus navios para traficar, cf. MORAES, Evaristo, *A Escravidão Africana no Brasil, das origens à extinção*, 2ª edição, Brasília, Editora Universidade de Brasília, 1986

⁷⁰ Cf. GRAHAM, Richard, *Escravidão, Reforma e Imperialismo*, S. Paulo, Editora Perspectiva, 1979, pp.

⁷¹ Esta legislação fundamental decorre num contexto variado, em que o movimento da abolição vive avanços e recuos, quer em legislação, quer no campo das acções particulares, ainda que tímidas. Sublinhe-se o papel do Imperador, concedendo frequentes libertações aos seus escravos e incentivando a abolição. Outro exemplo, é a decisão da Ordem Beneditina Brasileira de, a partir de 8 de Maio de 1866, declarar livres os filhos dos escravos pertencentes à Congregação (Cf. CARVALHO, A., ob. cit., p. 262). Do lado dos

Esta cronologia da abolição da escravatura está indissociavelmente ligada às políticas imigratórias do Brasil. É certo que os momentos da anunciada extinção do tráfico tiveram como efeito prévio e directo o aumento das entradas de escravos, em forma de antecipação por parte dos negreiros. Paralelamente, porém, desenvolveram-se políticas para a introdução de mão-de-obra livre que viesse responder às necessidades do mercado de trabalho resultantes de todo o processo abolicionista. A legislação brasileira sobre contratos de locação de serviços⁷² acompanha a evolução das expectativas sobre o final ou a redução da escravatura, bem como as oscilações de poder entre os grupos políticos mais ligados à ideia de abolição ou mais conectados com os interesses dos fazendeiros. Essa legislação procura, sobretudo, pacificar estes últimos, fornecendo-lhes um quadro jurídico que, em princípio, lhes garantia a docilidade da mão-de-obra, susceptível de fornecer uma força de trabalho cuja produção não fosse inferior à da escravatura.⁷³

Neste contexto, sublinhe-se a lei brasileira de 15 de Dezembro de 1830 que proíbe toda e qualquer despesa ao governo com a colonização estrangeira (mais tarde revogada), bem como as leis de 13 de Setembro de 1830, que regula a locação de serviços, e de 11 de Outubro de 1837, regulando a locação de serviços quando o locador é estrangeiro, esta particularmente gravosa, pois "*opressôra e vexatoria para os colonos estrangeiros, estabelece uma desigualdade profunda entre as suas garantias e as dos cidadãos brasileiros, e é um brado triste e pouco lisongeiro do sentimento da hospitalidade no Brazil*"⁷⁴. Refira-se que esta lei permite a prisão preventiva mediante simples requisição do locatário; a condenação aos trabalhos públicos; julgamentos no foro do locatário, onde este exerce influência e quase sempre domina o juízo de paz, face ao locador desprotegido, sem defesa e muitas vezes desconhecedor da língua; não previne o sistema de contas entre locador e locatário, o que permitia abusos frequentes, como excesso de taxas sobre os

portugueses residentes no Brasil, encontramos, naturalmente, as duas posições, a favor e contra. Era habitual a libertação dos escravos na hora da morte de muitos portugueses, por declaração no testamento. Por outro lado, alguns dos grandes traficantes de escravos eram portugueses, alguns dos quais foram expulsos do Brasil, nos anos 50, por infracção à legislação repressiva do tráfico, como aconteceu com Manuel Pinto da Fonseca (Cf. MORAES, E., ob. cit., pp. 49-57).

⁷² A prática dos contratos de locação de serviços era antiga, conforme testemunha o cônsul português, numa exposição ao ministro dos negócios estrangeiros do Brasil: "*O consulado geral de Portugal n'esta côrte achase estabelecido desde o anno de 1826, e desde então sempre se fizeram contratos de locação de serviços entre portuguezes e brasileiros*"... in *Documentos Apresentados ás Cortes na Sessão Legislativa de 1874 pelo Ministro e Secretário d'Estado dos Negocios Estrangeiros - Emigração Portuguesa*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1874, doc. 34, p. 29

⁷³ Cf. SPINDEL, Cheywa R., *Homens e Máquinas na Transição de uma Economia Cafeteira*, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1980, pp. 31-87.

⁷⁴ CARVALHO, A., ob. cit., p. 122. O mesmo rigorismo recaíu sobre os escravos (Lei de 10 de Junho de 1835), agravando todo o sistema penal, num movimento de retrocesso com intenção de dissuadir eventuais exigências de liberalidade que o movimento abolicionista poderia suscitar nos escravos. (Idem, *ibidem*).

custos de viagem, instalação e géneros comprados obrigatoriamente nas fazendas a preços superiores aos do mercado, impossibilidade de celebrar contrato com terceiros mediante pagamento da dívida existente ao locador, etc.⁷⁵.

Nesta política de mais recuos do que de avanços, o contratado é, na verdade, um novo escravo, na medida em que não pode decidir do seu destino, amarrado por cláusulas vagas e mesmo essas sendo frequentemente torpedeadas por uma justiça que pende sempre para o lado dominante. Situação tanto mais traumática e deprimente quanto era ele próprio, colono, que acorria à chamada dos "engajadores", isto é, dos agentes encarregados da contratação na Europa ou nas Ilhas, e esse contrato se assinava na convicção de modelos antigos de emigração, facilitada por uma propaganda montada de modo a suscitar a miragem do Eldorado. Com os custos de viagem adiantados à partida, para assegurar a emigração dos trabalhadores pobres e destinados ao trabalho braçal, os colonos vendiam os seus serviços futuros, comprometendo-se a trabalhar por um período determinado, que só acabaria quando os créditos do locatário estivessem solvidos, numa conta sempre acrescida por este e só por ele controlada. Algumas situações particulares, como a emigração em família, só pioravam a situação, pois implicavam a multiplicação dos gastos (sobretudo quando se levavam velhos e crianças) sem a contrapartida de ganhos em igual proporção. A morte frequente de um ou mais membros da família bastava para sobrecarregar os restantes, prendendo-os indefinidamente ao mesmo locatário.

A ideia colonizadora dos anos 20, concedendo propriedades livres aos contratados, perde-se, agora, na década de 30, subsistindo apenas a estratégia da angariação de colonos como substitutos directos dos escravos, resolvendo os problemas da mão-de-obra, em especial das explorações de café, em fase de expansão no sul do País, particularmente na região de S. Paulo. Afastada, temporariamente, a acção do Estado, os engajamentos de colonos passa para a iniciativa dos particulares. Neste contexto se devem inserir as "levas" de colonos dos Açores, atrás referenciadas, como resultado da acção individual dos transportadores que, numa clara reciclagem da actividade do tráfico negreiro e em conluio com fazendeiros, procuravam assegurar mão-de-obra, particularmente nos momentos em que os navios ingleses se tornassem mais impertinentes com o tráfico de escravos.

Essa é, por exemplo, a situação de Angelo Francisco Carneiro, traficante de escravos, que, em 1836, solicita a intervenção de Joaquim Ferreira dos Santos (mais tarde Conde de Ferreira) para uma recomendação nos Açores, que este transmite a um seu consignatário de Lisboa: "*recebi carta do meu amigo Angelo Francisco Carneiro de*

⁷⁵ Cf. SOUSA, João Cardoso de Menezes, *Theses sobre Colonização do Brazil - relatório apresentado ao Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Publicas*, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1875, pp. 258-260

*Pernambuco datada de 2 de Março, em que me faz certo que por aquelles 20 dias fazia seguir o seu brigue Orestes com uma porção de tropa para o Pará, e que de la hiria à ilha de S. Miguel receber de 200 a 250 colonos, e como me peça recomende essa negociação na dita Ilha a pessoas capazes, e eu não tenha para ahi correspondencia alguma..."*⁷⁶.

De resto, os documentos oficiais difundem largamente esta imagem do transportador que carrega, por sua conta e risco, os colonos, ávidos de embarcar na sua fuga à miséria local, a quem garante a viagem através do reconhecimento de dívida por meio de letra assinada, garantindo o reembolso através dos contratos de locação feitos a bordo, no porto de destino, com fazendeiros conhecidos, procedendo-se a uma espécie de leilão, numa identidade de processos em relação ao comércio de escravos⁷⁷.

Sujeitos à legislação da "locação de serviços", os contratados passam, assim, a ir directamente para fazendas privadas, aonde trabalham muitas vezes lado a lado com os escravos, ou para colónias dirigidas por particulares com o apoio ou o patrocínio dos governos estaduais. Foi um movimento que assumiu grandes proporções a partir da iniciativa do Senador Campos Vergueiro em estabelecer o sistema na sua fazenda de Ibicaba, em 1847, no regime de parceria ou meação. Com este sistema nas fazendas de café, os colonos tomavam a seu cargo uma porção de cafeeiros, sendo o produto final entregue ao fazendeiro, contra a obrigação de este entregar metade do lucro líquido, podendo ainda os colonos cultivar víveres entre os cafeeiros ou em terrenos para isso indicados. "Parceria de endividamento", assim lhe chama Cheywa Spindel, pois submetem-se os colonos a uma elevada taxa de exploração, como necessidade para pagamento das dívidas contraídas com o fazendeiro. Trata-se, no fundo, da recuperação de um sistema arcaico ou periférico para assegurar à exploração de cultura extensiva e de enquadramento capitalista uma mão-de-obra barata⁷⁸.

Na década de 50, em sequência da extinção oficial do tráfico escravagista, verificou-se um impulso enorme neste modelo de importação de mão-de-obra. Com o apoio e subsídios dos governos imperial e provinciais, formaram-se agências de imigração, estabeleceram-se acordos especificando volumes de colonos a contratar e multiplicaram-se

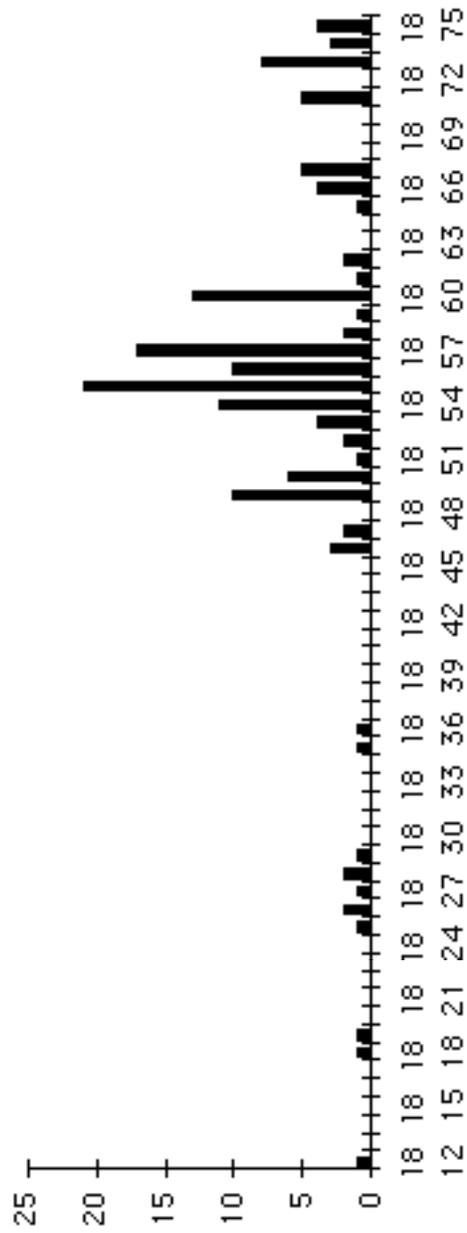
⁷⁶ *Copiador de correspondência*, p. 217. Angelo Francisco Carneiro era conhecido e referenciado pelo Estado como traficante de africanos, segundo lista que nos foi gentilmente cedida por José Capela, a quem agradecemos, e retirada do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, *Correspondência da Polícia para o Ministro de Estado da Justiça*, II - 480, 56 e 472.

⁷⁷ São diversos os exemplos referidos in *Documentos Apresentados às Cortes na Sessão Legislativa de 1874 pelo Ministro e Secretário d'Estado dos Negocios Estrangeiros - Emigração Portuguesa*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1874 (vd, por exemplo, docs. 83, 85, 220). Cf. também CRUZ, Maria Antonieta, "Agruras dos Emigrantes Portugueses no Brasil - contribuição para o estudo da emigração portuguesa na segunda metade do século XIX", *Revista de História*, volume VII, Porto, Centro de História da Universidade do Porto, 1986-1987, pp. 7-134.

⁷⁸ SPINDEL, Cheywa R., ob. cit., pp.57-59.

as colónias de parceria, à imitação da do senador Vergueiro (Gráf.4.1), facto que explica o grande fluxo de imigração de rurais europeus. Para este efeito, os contratos passaram a ser realizados nos países de origem, através da garantia de transporte pelo fazendeiro e posterior concessão de terras nas suas fazendas, apenas para efeito de produção. Com dimensões muito variáveis (desde as que tinham algumas dezenas de colonos até às que incluíam milhares), as colónias tiveram a sua maior expressão quantitativa a sul do País, a região nova do café e do algodão.

Gráf. 4.1 – Brasil – Fundação de colónias, 1812–1875



Fonte : Carvalho, A. ob. cit. (mapa final)

Tendo em conta os dados apresentados por Carvalho, a distribuição das colónias por províncias, até 1875, era a seguinte: Rio Grande do Sul - 31; Santa Catarina -10; Paraná -8; S. Paulo - 57; Rio de Janeiro - 10; Minas Gerais - 3; Espírito Santo - 5; Baía 9; Pernambuco -2; Piauí - 3; Maranhão - 6; Pará - 5; Amazonas -2.⁷⁹ Sublinhe-se, no entanto, para evitar reducionismos e generalizações, que os imigrantes rurais não chegavam todos ao Brasil na condição de colonos ou contratados e, portanto, uma grande parte não estava sujeita à lei de 1837.

Pelo contrário, muitos partiam como emigrantes livres, pois também havia um mercado rural para este tipo de trabalhadores. Em S. Paulo, segundo Augusto de Carvalho, era vulgar a contratação de homens livres como *camaradas*, *colonos*, *jornaleiros* e *empreiteiros*. Os camaradas eram normalmente solteiros, contratados para todo o serviço ou para "tropeiro" ou "arriador", por tempo indeterminado, recebendo casa, sustento e um ordenado de 10\$ a 20\$ rs mensais; os colonos, na maioria casados ou viúvos, contratavam-se para a cultura e colheita do café, com moradia e horta; os jornaleiros satisfaziam as necessidades de momento, às vezes exigindo-se especialização na construção, carpintaria, etc., com salários diários de 2\$ a 10\$rs; os empreiteiros tomam por empreitada a preparação de terrenos, plantação, trato e colheita de café e algodão, roçadas, derrubadas e queimadas⁸⁰.

Os resultados obtidos com a colonização divergiram muito entre os vários estabelecimentos, desde os que floresceram e deram origem a novas povoações, até aos que soçobraram no arranque, ou aos que sofreram sucessivas transformações, numa tentativa de sobrevivência. Erros de administração, prepotências, fugas de colonos, má situação geográfica por isolamento, sem possibilidades de escoamento da produção para o mercado, alguns problemas sanitários, imprevisto na recepção e abandono frequente dos colonos, insistência na "parceria", o que impedia o acesso à propriedade, objectivo fundamental para o europeu, bem como alongamento dos prazos de adscrição à colónia, são algumas das muitas razões apontadas para que o processo não se tenha tornado numa eficaz solução para o problema de ocupação dos espaços vazios e sua rentabilização⁸¹. Por isso, diversas comissões formadas para estudar os resultados do processo, confrontados com resultados

⁷⁹ Cf. CARVALHO, A., ob. cit., mapa final. A quantificação apresentada refere-se ao período 1812-1875. Spindel refere um menor número de colónias, apenas 108 entre os anos de 1829-1890 (Ob.cit., p. 54).

⁸⁰ CARVALHO, A., ob. cit., mapa final.

⁸¹ Cf. SOUSA, J.C.M, ob. cit.; JAHN, A. ob. cit.; AZAMBUJA, Bernardo Augusto Nascentes de, *Relatório sobre as Províncias ao Sul da Bahia apresentado ao Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Públicas em 28 de Dezembro de 1872*, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1874; REGO FILHO, José Pereira, *O Brazil e os Estados Unidos na Questão da Immigração*, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1884.

completamente diferentes na atracção de imigrantes em países como os Estados Unidos e a Argentina⁸², fazem questão de sublinhar a necessidade de reformas que passariam pela alteração da inaceitável lei de locação de serviços de 1837, de forma a eliminar o estatuto jurídico de excepção para o colono, sublinhando a necessidade da liberdade individual para o europeu, bem como as suas aspirações à pequena propriedade, sugerindo a concessão de terras nos espaços desaproveitados ao longo das vias férreas e não em sítios inóspitos.

A rejeição do europeu em face da situação encontrada era um facto, traduzindo-se quer em fugas para a cidade, em especial por parte de portugueses, que procuravam o apoio de compatriotas seus para novas colocações, quer para as zonas do rio da Prata, por parte de espanhóis e alemães, sugerindo alguns dos autores citados que as colónias do Sul eram, em determinadas alturas, autênticas plataformas de rotação para a Argentina. Esta tensão mútua dava origem a comportamentos de tipo escravista, com tentativas de fuga, captura e julgamento sempre desfavorável ao colono por incumprimento de contrato, chegando a haver anúncios na imprensa, por parte dos fazendeiros, pedindo a captura de colonos fugidos e conferindo alvíssaras⁸³. Factos estes que estão na base das campanhas anti-emigração por parte dos países emissores, com a Alemanha a liderar esse movimento, a qual acaba por proibir a emigração contratada para o Brasil em 1858, não esquecendo as tentativas de restrição da parte portuguesa. As colónias estavam, porém, longe de absorver toda a imigração contratada, pois uma grande parte destinava-se às fazendas particulares, como já referimos, e mesmo para empresas de obras públicas, nomeadamente para a abertura de canais e vias de comunicação.

Em face da hostilidade estrangeira a esta colonização e do reconhecimento dos resultados insatisfatórios em termos de eficácia e imagem externa do Brasil, as colónias sofrem uma quebra substancial nos anos 60. Por um lado, as dificuldades colocadas pelos países emissores diminuí o caudal de imigração; por outro lado, o facto de os incentivos à imigração terem privilegiado a quantidade, em vez da qualidade, levou ao engajamento de população urbana ou de artesãos⁸⁴, não falando já em vadios, promovendo-se, deste modo,

⁸² A colonização brasileira procurou seguir os exemplos norte-americanos, que lhe servem sempre de termo de comparação. Por exemplo, a contratação por locação de serviços baseava-se na prática dos "indentured servants", embora sem as cautelas de dignificação que a lei norte-americana tomava, por exemplo, em relação ao carácter escravizante que os contratos poderiam assumir. Mais tarde, o maior êxito da Argentina na atracção de emigrantes fez com que a atenção do Brasil se virasse para os seus mecanismos de imigração.

⁸³ Cf. *Periódico dos Pobres no Porto*, nº 204, de 30.08.1853, pp. 996/997.

⁸⁴ Situações havia em que o "engajamento" era conscientemente assinado na convicção de fuga posterior. Veja-se o caso que se dá no desembarque da "Pernambucana", em que 45 "engajados" idos do Porto para uma fazenda, reclamam no consulado que haviam sido enganados, no momento de partida para a fazenda. Uns fizeram subscrições junto de conhecidos, outros arranjaram patrões que lhes adiantaram as quantias em dívida, outros evadiram-se e apenas uma pequena parte seguiu o destino inicial. Diz o cônsul na Baía: "*reconheci que os engajados não haviam formado tenção de se sujeitarem à lavoura da canna, e que só*

a imigração de mão-de-obra pouco atreita aos trabalhos agrícolas, que não satisfazia os objectivos dos locatários. Estes começaram, então, a deixar cair o sistema de parceria para passarem a privilegiar os simples contratos de locação, individuais, numa utilização meramente salarial da mão-de-obra, mais fácil de dominar e com menos encargos, integrando-os nas fazendas organizadas, em rotinas de trabalho já organizadas. Por outro lado, a decadência das zonas do Norte do Brasil provocou movimentos de mobilidade interna, quer de trabalhadores, quer de escravos, então vendidos em grande quantidade, rumo às terras mais florescentes do Sul, suprimindo de algum modo as necessidades de mão-de-obra, as quais só voltam a ganhar maior amplitude na década de 70. Em 1885, porém, esta colonização subordinada apenas aos interesses dos fazendeiros esta já completamente abandonada, segundo Caio Prado Júnior⁸⁵. Continuam as políticas de imigração subvencionada, mas agora, era o governo que pagava as viagens para o Brasil, através de subsídios às companhias transportadoras, e o imigrante era depois distribuído pelas fazendas, conforme as solicitações, em regime de salariedade, numa solução mais imediatista da falta de mão-de-obra, passando definitivamente para segundo lugar as preocupações com o povoamento.

Se este quadro geral de recepção justificava a apreensão da opinião pública e dos governos estrangeiros com responsabilidades neste tipo de emigração contratada e, conseqüentemente, a tomada de medidas restritivas, sublinhemos, porém, que, os aspectos mais escandalosos se verificavam à partida, e, neste campo, os transportadores nacionais tinham particulares responsabilidades. Ajustando com fazendeiros e agentes de colonização um prémio por cabeça, tanto mais ganhavam quantos mais emigrantes transportassem, daí que corressem riscos, sobrecarregando o navio, diminuindo às refeições e sua qualidade, às vezes em condições infra-humanas⁸⁶, utilizando os mais diversos expedientes para ultrapassar os problemas de indocumentação. Por outro lado, esta procura intensiva levava a criar redes de engajamento, muitas vezes comandadas por agentes das companhias colonizadoras⁸⁷, que contratavam para si ou para terceiros, vindos expressamente do Brasil

tinham firmado o contrato por ser esse meio o que se lhes offerecêra de passar para o Brazil, e não só isto tanto assim é, que muitos d'elles mo affirmaram, como porque facil é de acreditar, que artistas não são indivíduos competentes para se sujeitar a lavoura de qualquer natureza, e muito menos á da canna de assucar, reconhecida pela mais pesada de todas ellas", in Documentos Apresentados às Cortes na Sessão Legislativa de 1874... p. 56 (Doc. 56).

⁸⁵ In *Evolução Política do Brasil e outros Estudos*, S. Paulo, Brasiliense, 1964, p.253.

⁸⁶ A situação estava tão generalizada que, alguns proprietários de embarcações procuravam demarcar-se, fazendo inserir publicidade com os nomes dos passageiros a declararem as boas condições da viagem e alojamento, e a prodigalizarem os seus agradecimentos ao capitão, como é vulgar encontrar-se nas páginas de "O Comércio do Porto". Em que medida correspondia esta prática ao desejo dos passageiros ou se tratava apenas de um abuso, não o sabemos.

⁸⁷ Tornou-se particularmente polémica a acção da Associação Central Colonizadora, representada no Porto

ou aqui radicados, os quais eram acusados de aliciar os ingênuos e incautos que a todo o custo queriam ir para o Brasil e agora deparavam com o problema da passagem resolvido (normalmente o grande obstáculo). Por vezes até recebiam adiantamentos para os "preparos", não reparando ou ignorando, por não saberem ler ou por lhes ser apresentado um contrato fictício a alterar durante a viagem, as obrigações leoninas em que se enredavam, onde o ajuste por baixos salários era frequente, tendo em conta os que aufeririam em situação "livre".

O Barão do Valado, governador civil, descreve-nos os procedimentos habituais na contratação de colonos no Porto, aonde afluíam contratados dos diversos distritos do Norte, segundo ele com condições de remuneração muito diferentes: para as obras públicas alcançavam ordenados de 700 a 800 réis anuais em moeda brasileira (na altura, esta moeda fraca representava cerca de 50% da portuguesa, moeda forte), enquanto os que iam para trabalhos agrícolas venciam 60 a 90\$000 réis anuais, sendo sustentados pelos fazendeiros, com o abatimento posterior da quantia de 120\$000 (viagem e preparos, com adiantamento de 7 a 8\$000 réis), normalmente acrescida do juro de 5%. Sublinhe-se que, reduzindo em 50% estes valores de "moeda fraca", mesmo assim os salários a auferir representavam o dobro, às vezes mais, do que os salários médios obtidos em Portugal⁸⁸. Mais incerta era a situação dos que iam para o café, os quais não recebiam salário, pois iam trabalhar em regime de parceria acima descrito. Só que muitas vezes, como já referimos, o contrato era realizado posteriormente, de forma clandestina, não sendo apresentado às autoridades, nem assinado face ao notário, como mandava a lei. Era o chamado "engajamento a frete", pelo qual o colono assinava uma letra sobre o custo da viagem e comissão, comprometendo-se a pagar "antes de saltar em terra", letra que o fazendeiro pagaria a bordo, contratando os seus serviços, em condições mais penosas, dada a situação de debilidade pessoal do colono⁸⁹. Note-se que este processo de pagamento no final da viagem era já habitual para quem tinha parentes a recebê-los que se responsabilizavam pela despesa efectuada.

A legislação restritiva que, ao longo do século XIX, se procurou pôr em prática, dirigia-se em grande medida contra esta emigração contratada, que, no Brasil, ficava sob a alçada jurídica da "locação de serviços" e à mercê dos comportamentos de impunidade dos

por António Joaquim Andrade Villares, reincidente na não apresentação dos colonos e respectivos contractos para ractificação no Consulado português do Rio de Janeiro, facto que levou à proibição da sua intervenção neste campo por ordem do governo central (Portaria de 2 de Julho de 1859)

⁸⁸ O salário de um trabalhador rural oscila no Porto entre os 180-260 réis diários, conforme os concelhos, sem esquecer a frequência sazonal. Cf. BARÃO DO VALLADO, *Relatorio Apresentado á Junta Geral do Districto do Porto na sua Sessão Ordinaria de 1859*, Porto, Typographia de Sebastião José Pereira, 1859, mapa 24.

⁸⁹ Idem, *Relatorio Apresentado á Junta Geral do Districto do Porto na sua Sessão Ordinaria de 1857*, Porto, Typographia de Sebastião José Pereira, 1857, p.16.

fazendeiros, incidindo, em especial, nas condições de partida, ou seja, na componente inicial e nacional do processo. Nem sempre há interesse, por parte do legislador, em destringer a emigração contratada da livre, quando o objectivo era, por exemplo, o de desviar ao máximo a corrente para a África; mas essa distinção era sempre o grande argumento para os que defendiam a continuidade das ligações ao Brasil, como pólo de atracção dos fluxos migratórios e base de sustentação de um mercado externo e uma marinha mercante, perspectivando-se, deste modo, os escândalos observados e as ilegalidades cometidas como um caso de polícia. Na perspectiva do diário muito ligado ao comércio do Porto, *"os navios que daqui partem para o Brasil levam, na sua grande maioria, passageiros a quem se não pode dar a denominação de colonos. São jovens que vão buscar arrumação no commercio, ou artistas que procuram no alem mar trabalho ou melhor recompensa para a sua profissão. São bem poucos, proporcionalmente, os que vão contratados para a colonização brasileira"...*⁹⁰

Importa, então, perguntar: qual o peso específico desta emigração contratada no conjunto do fluxo anual? Sabe-se que o seu peso varia por regiões, sendo predominante nas Ilhas, em especial dos Açores, já que da Madeira, segundo o mesmo processo, a emigração seguiu, sobretudo, para as colónias inglesas (Demerara e Hawaii). No caso concreto do Porto, se seguirmos as indicações dos relatórios do Governo Civil⁹¹, para todas as saídas pela barra do Douro, originárias de vários distritos, temos os resultados do Quadro 4.2 :

Quadro 4.2 - Colonos saídos pela barra do Douro para o Brasil, 1855-1861

Ano	Passageiros	Colonos	% Colonos
1855	7803	1942	24,9
1856	7470	638	8,5
1857	5750	1321	23,0
1858	5075	724	14,3
1859	6424	976	15,2
1860	4411	391	8,9
1861	4910	1090	22,2
Totais	41843	7082	16,9

Fonte : Relatórios à Junta Geral... (diversos anos)

⁹⁰ In "Comércio marítimo", O Commercio de 03.08.1855.

⁹¹ Seguimos os relatórios apresentados à Junta Geral do distrito para os anos indicados.

Como o próprio governador refere, nem todos os colonos indicam a situação em que embarcam, simulando pagar a viagem, em face das obrigações que tal implicaria para os proprietários dos navios face à legislação existente, pelo que os números avançados tocarão a realidade muito por baixo. Na verdade, radica aqui a grande dificuldade de quantificação. A classificação de colono atribuída à saída de Portugal é apenas uma probabilidade que, na maior parte das vezes, se confirma. No entanto, a prática de contratos clandestinos e os engajamentos feitos na hora do desembarque faz subir vertiginosamente os níveis aqui encontrados, se acreditarmos na documentação consular. Mas não podemos esquecer, por outro lado, que embora em menor quantidade, a situação de viagem a pagar no destino é sempre susceptível de não se traduzir num contrato de locação de serviços, pois quer os cônsules, quer negociantes do Brasil procediam ao pagamento da passagem e favoreciam à arrumação de muitos dos jovens recém-chegados. Por fim, não esqueçamos os que se subtraíam às obrigações contratuais, quer fugindo na hora do desembarque, quer posteriormente. Mas de qualquer modo, o rótulo de emigração de contratados está longe de se poder generalizar a todo o fluxo migratório que do Norte de Portugal sai pela barra do Douro, quedando-se os números avançados pelos 17% do total de saídas, com momentos de maior intensidade. Mesmo aceitando a grande ocultação da celebração destes contratos, supondo que a realidade pudesse duplicar aquela percentagem, a emigração livre continuaria maioritária.

Como veremos adiante, a proporção de colonos no fluxo emigratório que sai apenas do distrito do Porto apresenta números ainda mais baixos, atendendo apenas aos dados fornecidos à partida. Mas, neste contexto, importa citar um conhecedor profundo da realidade brasileira da época: *"Os nucleos coloniaes portuguezes, fundados uns após outros no imperio, abortaram completamente sem nenhum successo apreciavel. E a razão d'isto é simples. Encontram alli os colonos portuguezes maior facilidade e vantagens, que os de quaesquer outras nacionalidades. A identidade de lingua e de costumes, bem como os laços e affinidades de familia, conciliam-lhes a convivencia e muitas vezes a intimidade, quer de nacionaes, quer de compatriotas, alli estabelecidos em quasi todas as villas e cidades, com mais ou menos antiguidade. Enquanto não conhece o paiz, conforma-se ordinariamente o colono portuguez com as estipulações do seu contracto; mas logo que aquella circumstancia desaparece [...] refluem então para os centros industriaes e commerciaes, onde vão encontrar facil emprego e mais larga recompensa de seu trabalho. É por isto que hoje em Portugal apenas se faz de longe em longe um ou outro contracto de locação de serviço."*⁹²

⁹² CARVALHO, A., ob. cit., pp. 284-285.

4.2.2 - Recrutas

A legislação sobre o recrutamento militar e a da emigração estiveram sempre intimamente ligadas, com inevitáveis pontos de contacto. Sendo a emigração um movimento com uma grande componente de jovens confrontava continuamente o poder com a eventualidade de não preencher os contingentes de recrutas previstos para as forças militares. A este aspecto prático, acrescia outro de carácter ideológico, pois com o liberalismo, as forças militares adquiriram um novo enquadramento que apontava para a universalização e a prestação pessoal do serviço, no âmbito mais geral dos direitos e deveres do cidadão. É esta mutação que um texto vintista pretende inculcar:

- Amar a Patria he o primeiro dever do Cidadão, e concorrer para a sua segurança he a sua primeira lei. E por isso todo o Cidadão he obrigado a defende-la com as armas, quando for chamado, sem excepção de estado, classe, ou condição. Pois em hum Governo Constitucional, aonde todos os Cidadãos são iguaes diante da Lei, nenhum Cidadão deve ser izento de hum dever tão sagrado.

- Pois o Rei não poderá fazer alguma excepção?

- Por via de regra não convém fazer-se; não porque alguma vez não podesse ter lugar essa excepção; mas porque se ficasse a porta aberta para esses privilegios, a poucos passos tornaríamos ao antigo despotismo, em que só os pobres herão soldados. Pois huma vez feito exemplo, os ricos, e poderosos, cuidarião muito em aprivilegiar-se: e deste modo só os filhos dos lavradores virião a ser recrutados, como succedia atégora; ao mesmo tempo que as Villas, e Cidades se vião innundadas de huma alluvião de ociosos, frequentando as casas de Café, em quanto os agricolas herão tirados da charrua, para hir defender a Patria, com tanto prejuizo da agricultura.⁹³

Este diálogo, extraído de um "catecismo" constitucional elaborado pelo Abade de Medrões, deputado às Cortes vintistas, confronta-nos, pois, com a nova ideia de serviço público do exército, dever do cidadão para com a Pátria, face à imagem tradicional e dominante que as massas populares retinham sobre esta função institucional, ou seja, a de que a "recruta" representava mais um imposto a sobrecarregar os mais humildes, o designado "imposto de sangue". Mas ainda era cedo para o conceito de "nação" se difundir

⁹³ MIRANDA, Inocencio Antonio de, *O Cidadão Lusitano, Breve Compendio em que se demonstrão os Fructos da Constituição e os deveres do Cidadão Constitucional para com Deos, para com o Rei, para com a Patria, e para com todos os seus concidadãos*, Lisboa, Impressão da V^a Neves e Filhos, 1822, p. 75.

no país real, que via o reino como o património do rei, defendido por um exército em que os fidalgos ocupavam os lugares de chefia e a soldadesca era composta de pobres e vadios, quase sempre arrastados à força para as fileiras. Conseguiu o liberalismo a pretendida "regeneração" neste domínio, transformando o exército num instrumento de harmonização social ? De que forma e com que ritmo, na perspectiva das suas eventuais ligações à emigração?

Se recuarmos até à Lei de 24 de Fevereiro de 1764, fruto da reorganização militar pombalina dirigida pelo conde de Lippe e que regulou os procedimentos para as "levas" das recrutas até à primeira década do século XIX, apercebemo-nos das razões populares contra o recrutamento. A despeito de a lei instituir uma certa transparência no processo das "sortes" e no contingente que caberia a cada distrito, baseando-se no princípio da proporcionalidade demográfica, a partir das listas de ordenanças que manda elaborar⁹⁴, a verdade é que as excepções previstas para o recrutamento são numerosas. São desde logo isentos os criados domésticos de fidalgos e ministros; os estudantes de colégios e universidades; os comerciantes e seus caixeiros e feitores; os marítimos (pescadores e marinheiros); os filhos únicos dos lavradores que lavrarem com dois até quatro bois; os filhos e criados de lavradores que semearem seis ou mais moios de pão, enquanto existissem nas respectivas companhias outros homens sem "*aquellas consideráveis qualidades*", salvo se excedessem as necessidades de trabalho quotidiano da lavoura de seus pais; os artífices que trabalharem por sua arte; dois aprendizes por cada artífice que fosse mestre de loja; os tesoureiros da Bula da Cruzada, em número de um por freguesia; os estaqueiros do tabaco, três por cada freguesia de cem vizinhos, e um por cada freguesia com menos de cem; feitores, criados e demais empregados nos contratos da Fazenda Real⁹⁵.

Em ocasiões excepcionais, em perigo ou situação declarada de guerra, tais privilégios podiam ser anulados. Assim aconteceu no final do século, com o Decreto de 24 de Outubro de 1796 que anulou os privilégios anteriores. Também houve alterações por ocasião das invasões francesas⁹⁶. Mas a reforma da legislação pombalina neste domínio só acontece com a publicação do novo "Regulamento de Ordenanças para o Reino de Portugal", publicado em 21 de Fevereiro de 1816, embora de pouca duração. No que respeita às isenções do recrutamento, são mantidas, no essencial, as que vinham de 1764, ainda que de forma mais especificada e, em alguns casos, ampliada, reconhecendo aquelas

⁹⁴ As listas de ordenanças constituem, assim, um duplo recenseamento militar, pois, a partir delas, se provia às ordenanças ou milícias e se recrutava para os contingentes das tropas de linha.

⁹⁵ In *Collecção das Leys, Decretos e Alvarás...*, tomo II, Lisboa, Oficina de Antonio Rodrigues Galhardo, ano MDCCXCIII, s/p.

⁹⁶ Alvará de 15 de Dezembro de 1809 e Portaria de 22 de Agosto de 1812.

situações que mais tarde se designaram de "amparo de família", bem como os casados depois dos 25 anos. Estas isenções constituem um aspecto a ter em conta na distribuição profissional operada no interior das famílias, condicionando as estratégias a desenvolver, pois o ingresso dos filhos segundos naquelas aristocracias do trabalho garantia, à partida, a isenção para as tropas de linha⁹⁷, aspecto que também explica a grande procura de profissões urbanas, em especial o comércio.

E o que era um soldado de linha neste tempo ? Recorrendo de novo ao "catecismo" do Abade de Medrões, teremos facilidade em compreender que *"o que antigamente recusava servir, ou fugia do serviço, podia ter alguma desculpa, porque hera obrigado a servir em quanto tinha forças, e depois hera demittido, quando já não podia trabalhar, nem ganhar o pão necessario para a sua subsistencia, e por isso ficava reduzido á mendicidade na sua velhice"* ⁹⁸. Agora, no novo sistema liberal, a recruta demorava apenas 7 anos, ao fim dos quais se volta livre para casa, de maneira que *"tendo assentado praça aos dezoito, pôde aos vinte e cinco hir cuidar da sua vida"* ⁹⁹. O liberalismo procurava, pois, impor o princípio da universalidade na prestação do serviço militar e, concomitantemente, a redução do tempo de serviço a prestar, de modo a proporcionar a passagem pelo exército ao maior número possível de cidadãos. Neste contexto, a recruta desempenha também uma função de socialização, de que a ministração do ensino é apenas uma das componentes com algum efeito atractivo¹⁰⁰.

O quadro legal de recrutamento do liberalismo demorará, no entanto, a estruturar-se, através de uma legislação que, lentamente, incorpora alguns princípios novos e integra práticas mais arcaicas, conformes às conveniências políticas de momento.

No Setembrismo, a legislação promulgada previa o sorteamento entre os mancebos de 18 a 25 anos, com doze tipos de isenção, entre eles os amparos de família, os casados, os menores de 57 polegadas de altura, os empregados do governo ou de empresas com contratos, os tipógrafos, desde que alistados na Guarda ou Batalhões Nacionais, os pescadores, os irmãos de recrutas em serviço, os marinheiros com três anos de navegação ou três viagens de longo curso, os arraes e um homem em cada barco de 30 pipas para cima¹⁰¹, aos quais se acrescentaram professores de qualquer nível com aula pública e os

⁹⁷ O Regulamento de 21 de Fevereiro de 1816 comporta 15 itens para as diversas isenções.

⁹⁸ MIRANDA, I.A., ob. cit., p. 77.

⁹⁹ Idem, *ibidem*.

¹⁰⁰ O decreto de 4 de Janeiro de 1837 institui escolas elementares, que, no novo quadro saído das leis de 27 de Julho de 1855 e Regulamento de 10 de Janeiro de 1856, são encarregadas de ministrar o ensino primário.

¹⁰¹ Decreto de 25 de Novembro de 1836, in *Collecção de Leis e de Decretos*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1836. pp. 584-585.

estudantes do ensino superior, bem como os alistados em Batalhões de Voluntários¹⁰². Estava ainda previsto o direito de troca dos sorteados por outros indivíduos recenseados, bem como o de fazer-se substituir por outro que reunisse as condições necessárias para o serviço militar, ainda que maior de 25 anos¹⁰³. Os voluntários cumpriram 3 anos de serviço e os sorteados 6 anos.

A lei que sai em 1840 mantém no essencial as disposições anteriores¹⁰⁴, sobretudo no que respeita às isenções e trocas ou substituições, reduzindo a 5 anos o tempo de serviço obrigatório para os sorteados e 4 para os voluntários. As isenções sobem, no entanto, para dezassete no regulamento de 9 de Julho de 1842, que dá sequência à lei anterior. Esquecem-se os tipógrafos, mas surgem isenções para pequenos lavradores (os que lavrarem com uma ou mais junta de bois, e seus filhos, abegões e criados), para os feitores e administradores de quintas e fazendas, para os maiorais de gado, além das anteriormente previstas.

A legislação de 1855 estabelece, finalmente, um quadro normativo mais consentâneo com o espírito liberal, definindo como campo de recrutamento a população masculina de 20 a 21 anos completos e, subsidiariamente, os de 21 a 22, no caso de os contingentes não estarem completos, sendo a escolha dos recrutas baseada no recenseamento e sorteamento, depois de esgotada a via do voluntariado. O tempo de recruta era de 5 anos efectivos e 3 na reserva¹⁰⁵. As exclusões são drasticamente reduzidas, respeitando apenas aos estrangeiros, clérigos, menores de 1,56 m de altura e aos incapazes fisicamente ou condenados a penas maiores. No entanto, contempla ainda os que apresentarem "substituição" ou que demonstrarem ser amparo de família e, em disposição transitória, os empregados no contrato do tabaco (art.71º)¹⁰⁶. A manutenção da possibilidade de troca com outro mancebo recenseado antes da formação da lista do contingente ou a apresentação de substituto mesmo depois de já estar a prestar o serviço militar, acaba por desarticular todo o sistema de "igualdade" que a doutrina liberal pretendia implementar: se na regra geral ficaram consagrados os princípios da

¹⁰² Decreto de 30 de Novembro de 1836 (em aditamento ao anterior), *ibidem*, p. 663.

¹⁰³ O recenseamento foi decretado, nesta altura, para os indivíduos entre os 18-25 anos.

¹⁰⁴ Lei de 15 de Setembro de 1826, de 25 e 30 de Novembro de 1836 e 12 de Junho de 1837.

¹⁰⁵ Pela lei de 09.09.1868 o tempo de serviço passou para três anos no activo e 5 na reserva, embora os da reserva pudessem ser chamados a efectivos, como aconteceu a 5 de Março de 1873. Cf. DUARTE, I. Sousa, *O Tributo de Sangue - Manual do Processo de Recrutamento Segundo a Legislação em vigor*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1876, p.13.

¹⁰⁶ Portarias e acordãos posteriores procediam a outras isenções, de forma casuística, como as dos empregados de empresas com as quais o Estado tinha contrato anterior e pelo qual concedera o privilégio da isenção. Foi, por exemplo, esse o caso da Fábrica de Lanifícios de Portalegre. Cf. CODIGO ADMINISTRATIVO - Nova Edição Oficial -Annotado, Lisboa, Imprensa Nacional, 1865, p. 106.

universalidade da lei, na excepção representou-se o particularismo típico de uma sociedade de privilégios, pois só os que tinham posses materiais poderiam comprar a substituição. Simplesmente, agora, o privilégio já não derivava de um estatuto funcional mas sim da capacidade económica, mais conforme aos novos tempos de ascensão burguesa ao poder. No mesmo sentido se pode interpretar o seu artigo 55º que determina:

"A nenhum mancebo, dentro da idade de dezoito a vinte e um annos completos, se dará passaporte para paiz estrangeiro, sem que dê fiança de como sendo chamado ao serviço do exercito, se apresentará ou dará substituto".

Naturalmente, a apresentação do fiador, tal como a capacidade para comprar a substituição no caso de ser sorteado, também não estava ao alcance dos grupos sociais mais pobres. O valor da fiança era estabelecido anualmente por decreto, com base nas informações dos governadores civis ao Ministério do Reino sobre os preços correntes das substituições nos respectivos distritos. Sublinhe-se que os ausentes no Brasil também estavam sujeitos às leis do recenseamento e recrutamento militar, excepto no caso de se terem ausentado juntamente com a família, pelo que a não apresentação ou substituição acarretava ser considerado refractário¹⁰⁷.

Com a Carta de Lei de 4 de Junho de 1859 este princípio de substituição, que persiste embora só depois do alistamento, toma outra direcção, em que a função do poder económico se torna mais explícita. Evitando as diligências particulares a que antes se estava sujeito para a procura de um substituto, o Estado passa a encarregar-se de contratar os que voluntariamente se oferecessem, através da nova figura da remissão:

"É permitido a qualquer mancebo recenseado, sorteado e julgado hábil para o serviço militar, livrar-se da obrigação respectiva, mediante a entrega de uma quantia em dinheiro igual ao preço de uma substituição" (art.7º).

Também por esta lei se antecipa para os 14 anos a idade a partir da qual só podem conceder-se passaportes para o exterior aos mancebos que apresentem fiança, garantindo-se deste modo a apresentação própria ou de substituto na eventualidade de ser sorteado.

Esta legislação acaba por criar um autêntico mercado de "substitutos" e, por parte da opinião pública, conseguir a libertação da recruta era quase uma obrigação social, um acto de solidariedade familiar ou de grupo, principalmente nos sectores sócio-profissionais que, por tradição, estavam isentos do recrutamento. Veja-se o caso dos pescadores que nas suas reclamações, por altura de um inquérito em 1868, apontam todos o grande sacrifício que representou a imposição do recrutamento, privilégio que diversas comunidades tinham

¹⁰⁷ A lei de 27 de Julho de 1855 deve ler-se em conexão com o Regulamento de 10 de Janeiro de 1856, que fornece disposições para a sua execução.

obtido dos monarcas antigos, sucessivamente renovadas, por meio de contributos fiscais ou prestação de outros tipos de serviço¹⁰⁸. Sublinhe-se, por curiosidade, que em 1851 o governo oficiava aos governadores civis, no sentido de fiscalizarem as localidades piscatórias e juntamente com os capitães dos portos procederem ao registo das matrículas das companhias, pois tinham-lhe chegado representações contra o abuso dos arrais em admitirem um número indefinido de indivíduos, superiores aos que as embarcações e apetrechos de pesca poderiam suportar, cujo objectivo era apenas o de facilitar a exclusão permitida pelo regulamento de 9 de Julho de 1842, que isentava os pescadores do recrutamento (artº 17, § 8)¹⁰⁹. Um pouco mais tarde, os estatutos do Montepio da Associação dos Pescadores, Artistas e Agricultores da Póvoa de Varzim, devidamente legalizados com chancela real de 10 de Junho de 1863, apresentavam como finalidade "*socorrer os socios no transe de suas vidas, procurar os melhoramentos das classes, e tratar do livramento de seus filhos quando sejam apurados para o recrutamento militar do nosso paiz, abraçando por isso as leis que nos regulam*"¹¹⁰.

Neste contexto, compreende-se o efeito inflacionário da procura sobre o preço oficial das remissões (Quadro 4.3), quase triplicando no espaço de dez anos.

¹⁰⁸ Cf. ALVES, Jorge Fernandes, "A Pesca e os Pescadores do Litoral Portuense em 1868", Revista da Faculdade de Letras - História, vol. VIII, Porto, 1991, pp.151-184.

¹⁰⁹ A.G.C.P, *Maço contendo correspondência recebida*, 1851, M612.

¹¹⁰ In *Estatutos do Montepio da Associação dos Pescadores, Artistas e Agricultores da Povoia de Varzim*, Porto, Typ. do Diario Mercantil, 1864, p. 5 (art.2º). Os pescadores e marinheiros estavam sujeitos ao recrutamento marítimo, para prestação de serviço na armada, regulado por diversa legislação: dec. de 22 de Outubro de 1851, dec. de 25 de Agosto de 1859, portaria de 12 de Setembro de 1860, portaria de 19 de Dezembro de 1863.

**Quadro 4.3 - Preços das Remissões Militares
1856-1871**

Ano	Substituições	P/ refractários
1856	60\$000	96\$000
1857	72\$000	115\$200
1858	76\$000	121\$600
1859	87\$100	139\$360
1860	86\$100	137\$360
1861	76\$800	122\$880
1862	123\$006	196\$809
1863	139\$000	222\$400
1864	150\$000	240\$000
1865	150\$000	240\$000
1866	150\$000	240\$000
1867	181\$000	289\$600
1868	269\$000	430\$400
1869	123\$300	197\$280
1870	71\$025	113\$640
1871	70\$023	112\$036

Fontes : Código Administrativo, ob. cit., pp.115-6
Primeiro Inquérito Parlamentar... 1873, p. 201

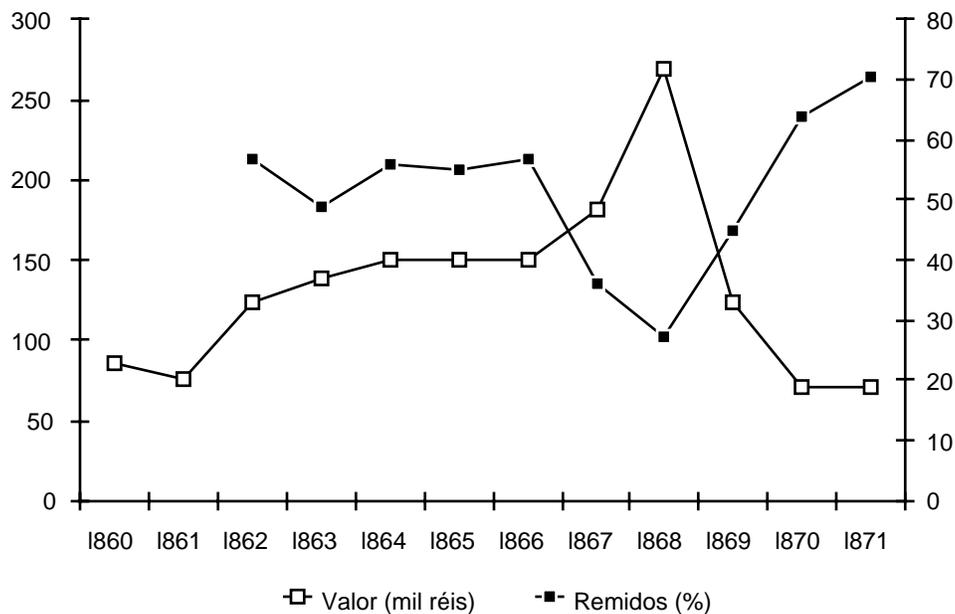
Estes preços ganham mais significado se tivermos em consideração que os salários evoluem de forma muito lenta. Para 1856, os salários nos trabalhos rurais oscilam, nos diversos concelhos do distrito do Porto, entre os 140-200 réis e os dos carpinteiros entre 240-300 réis; em 1860, para as mesmas profissões, a oscilação apresenta o leque de 180-260 réis e 280-340 réis, respectivamente¹¹¹. Considerando os salários mais elevados, verifica-se que, no ano de 1856, seria necessário a um jornaleiro o rendimento bruto de 300 dias úteis de trabalho para comprar um substituto, o que na prática se prolongaria por mais de dois anos, na hipótese, absolutamente inviável, de não haver despesas de consumo; em 1860, a situação agravava-se para 331 dias de trabalho. O carpinteiro tinha perspectivas um pouco melhores, correspondendo o mesmo a 200 dias (subindo para 252 em 1860), o que, na prática também se revelava impossível de conseguir. Logo, o processo das substituições/remissões apresentava uma indesmentível conotação de classe, só estando ao alcance dos mancebos que tinham na rectaguarda um grande apoio familiar, em termos económicos. Por isso, como reconhecia o governador civil, "*quasi todos os mancebos, que*

¹¹¹ Cf. Relatório apresentado à Junta Geral do Districto do Porto..., para os diferentes anos.

se apresentam á Junta de revisão, pertencem á classe pobre. São, pela maior parte, trabalhadores do campo, operários ou serventes. Individuos que trajem com certo aceio, que pareçam medianamente abastados e d'ahi para cima, é raro vêl-os alli. Os que tem fortuna para se remir, e para pagar sem grande violencia o tributo de sangue, esquivam-se a satisfazer este onus sagrado" ¹¹². Reconhecia, ainda, que havia casos de algumas famílias mais débeis que comprometiam todos os seus bens para remir os filhos, vendendo muitas vezes os bois e o carro, inviabilizando, assim, o seu modo de vida. Numa situação de mercado, o valor das remissões e a percentagem de recrutas que utilizam esta modalidade seguem as tendências da oferta e da procura, com o número de remidos a subir sempre que o custo da remissão desce a níveis razoáveis e, naturalmente, a descer quando a remissão assume valores exorbitantes (Gráf. 4.2).

¹¹² CASTRO, Miguel de Canto e, *Relatorio apresentado á Junta Geral do Districto do Porto na sua sessão ordinaria de 1862*, Porto, 1862, p. 10 (relatório referente a 1861).

Gráf. 4.2 - Distrito do Porto : Evolução das remissões



Fonte:

MORAES, J.T., Relatório Aresentado á Junta... (vários)

Surgem, então, os mais diversos oportunismos, sendo um dos mais curiosos o aparecimento de uma companhia de seguros para remissão do recrutamento, "A Protectora", a qual procurava tirar partido comercial da prática de formação de associações espontâneas em muitos lugares, através de *"um contracto entre os chefes de familia em que se obrigavam a contribuir com a somma necessaria para a remissão dos mancebos recrutados representados pelos membros da associação. Foi d'este modo que em Ovar, por exemplo, alguns mancebos hoje em boa posição social, se remiram por cerca de 45\$000 réis cada um"* ¹¹³.

Longe de contribuir para atenuar a fuga ao recrutamento, a legislação dos anos 50 é apontada como tendo contribuído para a exacerbar, quer pela carga de evidente injustiça

¹¹³ Cf. *O Commercio do Porto* de 12.12.1872. "A Protectora" suscitou grande polémica e teve uma duração reduzida, todavia não foi caso único. Um anúncio da Companhia, com indicação das suas agências nos diversos concelhos do distrito, pode ver-se no C.P. do dia 21 de Dezembro e dias seguintes. Naturalmente que "livrar das recrutas" se prestava a todo o tipo de expedientes. *"Quem mais recrutas livra, mais votos alcança"*, pode ler-se numa interessante análise do problema, in "O exército e o recrutamento", C. P., de 09.08.1872.

que acarretava, quer pela necessidade que criava nos mais afoitos de ir abanar a "árvore das patacas", jogando na sorte da emigração para resolver o problema. Em face dos custos incomportáveis de ambas as vias à disposição (remissão ou emigração legal) restava aos jovens a emigração clandestina ou a antecipação da partida para idades mais precoces, de forma a evitar a necessidade da fiança. Segundo o cônsul português no Rio de Janeiro, em 1864, a maioria dos emigrantes eram *"menores de quatorze annos, que só por se livrarem do recrutamento, são mandados por suas familias para o Brazil, sem recommendação alguma nem destino. É incalculavel o numero de creanças que vagueiam por esta cidade sem emprego, que estão todos os dias a incommodar a polícia e a mim, que não posso achar collocação para elles quando por ella me são entregues, o que esta acontecendo todos os dias"* ¹¹⁴.

A exploração dos livros de recenseamento militar¹¹⁵ pode trazer-nos alguma luz sobre este fenómeno, ainda que a sua informação não seja muito explícita sobre o paradeiro dos mancebos, pois se alguns registam os locais de ausência, outros indicam apenas essa situação sem indicação do local (Quadro 4.4). Procurando contornar essa dificuldade, registámos os que tem indicação expressa de ausência no Brasil, e, paralelamente, os que apenas indicam a situação de ausência, que obviamente tanto pode incluir o Brasil como o domicílio noutra local, incluindo, portanto, a mobilidade interna.

¹¹⁴ Documentos Apresentados ás Cortes.... p. 169

¹¹⁵ A.G.C.P, *Livro de recenseamento militar*, 1870-1899, nºs 4163 - 4593.

**Quadro 4.4 -Recenseamento Militar no Distrito do Porto
1875**

Concelhos	Recenseados		Brasil		Ausentes Desc.		Total Ausentes	
	N ^{os}	N ^{os}	%	N ^{os}	%	N ^{os}	%	
Amarante	356	44	12,4	40	11,2	84	23,6	
Baião	157	9	5,7	3	1,9	12	7,6	
Bouças	168	25	14,9	-	-	25	14,9	
Felgueiras	199	49	24,6	3	1,5	52	26,1	
Gondomar	290	49	16,9	1	0,3	50	17,2	
Lousada	215	21	9,8	102	47,4	123	57,2	
Maia	154	18	11,7	2	1,3	20	13,0	
Marco	308	19	6,2	108	35,1	127	41,2	
Paços F.	106	26	24,5	25	23,6	51	48,1	
Paredes	116	21	18,1	21	18,1	42	36,2	
Penafiel	264	37	14,0	36	13,6	73	27,7	
Póvoa V.	185	47	25,4	12	6,5	59	31,9	
S. Tirso	290	47	16,2	76	26,2	123	42,4	
Valongo	138	24	17,4	44	31,9	68	49,3	
V. Conde	222	74	33,3	8	3,6	82	36,9	
Totais	3168	510	16,1	481	15,2	991	31,3	

Fonte : AGCP, Livros de recenseamento militar

Tomando como exemplo o ano de 1875, podemos verificar que 31% dos recenseados se encontram fora do domicílio familiar, onde legalmente são recenseados, metade dos quais (16%) se encontram reconhecidamente no Brasil, enquanto a outra metade (15%) está ausente em local desconhecido, provavelmente uns servindo em locais afastados, outros atraídos pelas cidades e outros ainda também terão ido até ao Brasil de forma clandestina. A dispersão concelhia é, no entanto, acentuada: excluindo os concelhos de Porto e Vila Nova de Gaia, cujos recenseamentos são geralmente omissos quanto a este tipo de informação¹¹⁶, observam-se situações que oscilam pelos 50% de ausências (Lousada, Paços de Ferreira, Valongo). A mesma dispersão se observa nas indicações sobre ausência reconhecida no Brasil, com os concelhos de história mais antiga nesta corrente

¹¹⁶ Decidimos retirar deste cômputo as informações relativas ao Porto e Vila Nova de Gaia porque as informações nos suscitam as maiores dúvidas. O livro referente a V.N. de Gaia simplesmente não dá qualquer informação quanto ao novo domicílio, embora não seja lícito concluir que estejam todos presentes na casa familiar, tratando-se antes de uma lacuna. Esse facto pode comprovar-se pelo seguinte exemplo: o administrador de V.N. de Gaia indica numa nota ao Governador Civil, para a freguesia de Avintes e ano de 1880, a situação dos sorteados para a recruta que ainda se não tinham apresentado à Junta de revisão - 13 constava terem falecido, 15 estavam no Brasil e 5 não apareciam. Ora o respectivo livro de recenseamento não faz qualquer referência a ausentes. Por sua vez, o livro referente ao Porto, apresenta uma percentagem enorme de "paradeiro desconhecido", o que, naturalmente, se relaciona com a dificuldade de controlo própria de um espaço urbano. (No levantamento dos livros de recenseamento militar, tivemos a colaboração do dr. Paulo Gouveia, a quem agradecemos).

migratória a apresentarem os indicadores mais elevados (Vila do Conde, Póvoa de Varzim), revelando que também neste campo as redes migratórias estão activas, embora tal facto possa ser interpretado como a sobreposição de práticas tradicionais ao fenómeno da fuga ao recrutamento, surgindo este não como uma causa da emigração, mas como consequência de a partida de jovens ser já um comportamento enraizado. Neste caso, o recrutamento surgia tanto como catalizador, incentivando a precocidade das partidas para obviar às suas exigências, como obstáculo, impedindo que alguns jovens partissem dado o filtro das medidas repressivas que a legislação impunha. Explicações estas compatíveis com os casos extremos de Lousada e Marco de Canavezes, que, apresentando indicações elevadíssimas de ausência dos recenseados, não indicam que ela se tenha efectuado para o Brasil em grande número, tudo apontando para que a tendência para a emigração esteja ainda abaixo dos níveis de migração interna nestes concelhos relativamente afastados do litoral.

Dos que iam para o Brasil, casos havia em que o retorno era relativamente rápido e o agora "brasileiro" apresentava documentação de nacionalizado, aproveitando as facilidades que a este respeito eram concedidas naquele país e jogando com esse factor para se subtrair ao recrutamento. Um caso ao acaso: em 1861, Mateus Barros, de 22 anos, marceneiro, de Rebordosa (Paredes) é preso pelo administrador do concelho e enviado sob custódia ao Governo Civil como refractário. Protesta por ser brasileiro, mas o passaporte que apresenta a confirmar esta asserção é considerado falso. O consulado brasileiro vai em seu apoio, pede explicações à autoridade, transcreve o extracto de passaporte pelo qual se reconhece a sua nova nacionalidade (devidamente visado pelas autoridades portuguesas e brasileiras) e solicita a sua reposição em liberdade. Ouvido em interrogatório, Mateus explica ter embarcado para o Brasil em Outubro de 1859, sem passaporte, na galera Amizade, por intermédio de um tal Padre António, da Terra da Feira, chegando ao Rio a 15 de Dezembro. Fora introduzido no navio com a ajuda do capitão, tendo-se escondido da visita das autoridades à embarcação. Em Janeiro de 1861, regressara por Lisboa, no navio "Monteiro 2º", de Lisboa para o Porto tomou o vapor Lusitânia, voltando a Rebordosa, onde foi detido a 19 de Fevereiro¹¹⁷. Um pouco mais de um ano para se fazer um "brasileiro" e escapar ao serviço militar! Mais fácil e mais barato do que encontrar um substituto ou pagar a remissão !?

Muitos recrutas, porém, limitavam-se a não comparecer à chamada, contando com a conivência das populações e autoridades locais, tudo contribuindo para que o distrito do Porto, tal como Braga e Viana, fosse um dos que maiores "dívidas" de imposto de sangue apresentava (Quadro 4.5).

¹¹⁷ A.G.C.P, *Maço contendo correspondência recebida*, 1861, M632.

**Quadro 4.5 - Estado do Recrutamento
Porto, 1877**

Anos	Contingentes	Recrutas		Dívidas	
		N ^{os}	%	N ^{os}	%
1863	664	452	68,1	238	35,8
1864	324	220	67,9	104	32,1
1865	274	218	79,6	57	20,8
1866	298	238	79,9	61	20,5
1867	682	537	78,7	146	21,4
1868	884	622	70,4	264	29,9
1869	962	678	70,5	284	29,5
1870	696	561	80,6	135	19,4
1871	903	699	77,4	207	22,9
1872	961	618	64,3	343	35,7
1873	948	591	62,3	357	37,7
1874	938	476	50,7	462	49,3
1875	922	424	46,0	498	54,0
1876	913	400	43,8	513	56,2
Totais	10369	6734	64,9	3669	35,4

Fonte :

MORAES, J.T., Relatório Apresentado á Junta... 1878.

Em 1877, a dívida do distrito do Porto ao recrutamento do exército era de 3669 recrutas, ou seja, 35,4% do total que lhe fora atribuído desde 1863. Note-se que no "pagamento" (coluna "recrutas") não só se inclui a apresentação de recrutas mas também os voluntários e os processos de substituição e remissão, incluindo ainda a possibilidade de a dívida ser compensada pela prisão de refractários de outros distritos e sua apresentação compulsiva¹¹⁸. Os 65% de recrutas não significam, assim, que do contingente atribuído o Porto apresentou aquela percentagem de homens, mas tão só a proporção do cumprimento do dever através das várias modalidades previstas na lei. Em teoria, podia-se cumprir o recrutamento a 100% sem apresentar um único soldado.

O sistema das remissões desaparece com a lei de 17 de Abril de 1873, voltando-se à possibilidade de troca e substituição, ressurgindo as remissões em 1884. Tal facto fez aumentar a "dívida" do Porto, como se pode observar no Quadro 4.5, para os anos de 1874 e seguintes, porque a remissão, ao contrário da substituição, era um processo muito

¹¹⁸ Razão esta, porque, no quadro apresentado, a soma de recrutas e das "dívidas" somam ligeiramente mais do que o total dos contingentes previstos, pois era vulgar o concelho do Porto apresentar mais do que os que lhe eram atribuídos, devido à prisão de refractários ser aqui mais eficaz. Alguns eram presos quando se preparavam para embarcar.

simples, bastando pagar a respectiva quantia, possibilidade a que alguns emigrantes recorriam como forma de resolverem a sua situação militar e poderem voltar livremente a Portugal. Saliente-se que, desde 1877, como já se disse, a fiança era exigível a todos os menores de 22 anos que emigrassem sem acompanhamento familiar, pormenor que agrava ainda mais a possibilidade de emigrar dos pobres que tinham como anterior recurso a antecipação à idade legal.

Finalmente, em 1887, declara-se o serviço militar obrigatório e pessoal, admitindo-se apenas a substituição entre irmãos e a troca de número entre mancebos apurados no mesmo concelho ou bairro do mesmo ano.

A opinião geral da época, colhida na imprensa ou em diversos autores, estabelecia uma conexão muito grande entre emigração e recrutamento, que a própria legislação confirmava. Associado ao recrutamento andava, assim, um preconceito antigo, socialmente desqualificador, pois em vez de a recruta ser considerada uma escola de virtudes transformava-se num meio de que se desconfiava, na medida em que os vadios e os pobres compunham o grosso das colunas das tropas de linha. O grande número de isenções, quase todas associadas à utilidade funcional das mais diversas ocupações/profissões, levava a que, por associação, se considerasse o corpo do exército, ao nível da soldadesca, de baixo nível social, para o que também contribuía o tempo indefinido de recruta, incompatível com uma inserção profissional posterior¹¹⁹. Basílio Teles dá-nos uma versão literária das representações populares a este respeito, aonde subjaz claramente a dicotomia entre o "bem" rural e o "mal" urbano:

*"Aos olhos d'esses homens laboriosos e ingenuos, a vida militar não passa de vadiagem; só serve para lhe estragar e desmoralizar o rapaz, incutindo-lhe vícios, inoculando-lhe doenças, e pondo-o na rua, afinal, sem officio e sem recursos. Quando largar a arma e as correias, - em que se ha de empregar o rapazola, desacostumado da vida sobria e rude do campo ? Provavelmente deixa-se ficar nas cidades, onde se casa ou se amanceba, esquecendo a aldeola e os pobres velhos ."*¹²⁰

Daí que a fuga às recrutas fosse uma preocupação permanente, desde a escolha do emprego até à fuga para o Brasil, consoante os casos. Se a população em geral estava ainda longe de interiorizar o sentimento nacional, a verdade é que o novo regime político também

¹¹⁹ Sublinhe-se o facto de o serviço militar ser em si mesmo um factor de êxodo rural, na medida em que a vida "emoliente" das casernas tornava inapetecível o trabalho agrícola em fase posterior, pelo que grande número de recrutas evitava o retorno definitivo à terra. Cf. PITIÉ, Jean, *L'Exode Rural*, Paris, P.U.F., col. Que sais-je?, 1979, p. 31. Cf. ainda, WEBER, Eugen, *Peasants into Frenchmen - The modernization of Rural France, 1870-1914*, Londres, Chatto & Windus, 1979, pp. 292-302.

¹²⁰ TELLES, Basílio, *Carestia da Vida nos Campos - Cartas a um Lavrador*, Porto, Livraria Chardron, 1904, p. 80

só muito lentamente deu corpo ao espírito generalizador de que enformava a ideologia, mantendo para além do tempo aceitável velhas e novas formas de discriminação social face aos deveres militares. Esta lentidão no sentido de aproximar a prática da teoria não era uma precaução política¹²¹, uma autêntica cedência, para não ferir demasiado a susceptibilidade dos grupos profissionais tendencialmente urbanos, por tradição, habituados ao mecanismo da isenção militar, e que agora se vêem subitamente confrontados com exigências que antes só diziam respeito praticamente aos sem-profissão? Caixeiros, artesãos, criados de nobres não são agora compelidos ao serviço militar, ou, pelo menos, ao seu pagamento, preferindo canalizar para a emigração as energias que a meia dúzia de anos no activo lhes retiraria? Nesta perspectiva, a emigração que radicasse a sua razão de ser na fuga ao recrutamento ganhava tons de arcaísmo, sintoma da falta de cidadania, sempre tão apregoada e que nos inícios do século XX leva a República a promover uma educação primária de cunho acentuadamente patriótico e militarista, desde o cantar quotidiano do Hino Nacional aos regulares exercícios de marcha militar. Mas a possibilidade criada pelo sistema de pagar o imposto de sangue pelas duas vias - a imposição fiscal para os favorecidos em termos económicos e o sangue para os mais pobres, retira qualquer legitimidade para se analisar a fuga ao recrutamento em termos de interiorização de cidadania, antes sendo um factor da sua debilidade e criando efeitos de inércia que se prolongaram mesmo quando o sistema se tornou mais justo, com a obrigatoriedade de prestação pessoal.

A relação entre a fuga ao recrutamento e a emigração era, pois, um facto, quer na sua forma legal, através da fiança ou por antecipação das idades de partida, ou pela via da clandestinidade para os menos afortunados economicamente. Fuga que as leis da emigração procuravam travar, quer exigindo garantias financeiras como garantia do cumprimento do dever (fiança), quer alargando sucessivamente as idades para a sua exigência, como já vimos¹²², podendo dizer-se que este problema passou a constituir a obsessão dos legisladores, ultrapassada a fase inicial das preocupações com os colonos engajados. No entanto, não é fácil discernir as relações de causa e efeito, apesar de os testemunhos da época apontarem o recrutamento como causa da emigração, hipótese verdadeira em muitos casos, mas que não é susceptível de generalização. Caso contrário, como se compreenderia que indivíduos libertados pela fiança ou pela remissão emigrassem

¹²¹ A legislação do recrutamento (tal como a da emigração) procura sintonizar-se com as leis europeias dos países mais avançados do tempo, e reflecte as inovações que por lá vão aparecendo, mas esse acompanhamento faz-se sempre com grande atraso. Cf. MORAES, Joaquim Tabner de, *Relatório Apresentado á Junta Geral do Districto do Porto na sua Sessão Ordinária de 1878*, Porto, Imprensa Portugueza, 1878, pp. 18-19.

¹²² Cf. nota 37 deste capítulo.

também? O recrutamento é apenas uma pequena peça do vasto puzzle que enquadrava o contexto expulsivo da emigração.

4.2.3 - Clandestinos

*"Apesar das mais cuidadosas revistas e buscas em hum Navio á sahida deste Porto, ainda está para vir a 1ª viagem, em que depois de largar a catraia do piloto, dando-se nova revista no Mar, não surdão debaixo da lenha, ou do fogão, d'entre as pipas d'agoada, e de baixo da lancha os chamados filhos do navio, entes desgraçados e abandonados que na occasião mesma da sahida do navio se introduzirão nelle. Aqui não ha saber e vigilancia do Capitão: seria mister revolver os mais miudos lugares do navio, todos os seus aprestos e utensilios, porque lá está algum destes entes. E então o capitão hade voltar ao porto ou lançalos ao mar, ou terá de soffrer multa! Elle em verdade la levou um individuo sem passaporte. Elle infringio os artigos ou antes, elle não infringio nada, e todavia ahi temos uma discussão, ahi temos não só o Capitão mas tambem o fiador envolvido"*¹²³.

Furtivos, raros e indetectáveis os "filhos do navio", mas sempre presentes, assim se desculpam e denunciam os defensores dos interesses dos veleiros portuenses perante as ameaças que a lei de 19 de Agosto de 1842 apresentava aos coniventes nas saídas para o estrangeiro sem passaporte, impondo uma multa e fiança elevadas (suspensas pouco depois, com já vimos). A sua estratégia passava, então, por desvalorizar a clandestinidade e confrontá-la com a enormidade das medidas punitivas daí decorrentes para os transportadores.

Apertar a malha burocrática da saída e incriminar depois, são, por seu turno, os princípios básicos de todos os projectos legislativos que visam reprimir a emigração, fazendo explicitamente apelo aos processos indirectos descortináveis, de forma a não chocar com a liberdade de mudança de domicílio prevista na Carta Constitucional. Na prática, tais projectos, quando transformados em lei, tornam-se altamente permissivos porque não apostam num procedimento geral de barrar a emigração: esta palavra, no século passado e no ambiente legislador, parece ter só uma conotação, a de hemorragia de mão-de-obra, a saída massiva das massas populares, daí que os meios encontrados sejam de natureza fiscal ou de proibição selectiva (contra os contractos de colonos), promovendo-se,

¹²³ A.A.C.P., *Documentação avulsa*, texto de uma representação ao Governo de 6 de Setembro de 1842. Transcrita, com algumas gralhas in P.P.P., nº 239 de 10.10.1842, p.1115.

em simultâneo, uma propaganda anti-emigratória que apresenta o emigrante senão como um criminoso, pelo menos como um anti-patriota, um "ingrato" para com a terra-mãe.

A esta linha não foge a Igreja, que, enquanto canal de informação, era frequentemente solicitada pelo poder a exercer um papel de "esclarecimento" e de alerta junto das massas populares sobre os sacrifícios, riscos, perigos e imprevidência que a emigração representava. Esta solicitação era tanto veiculada oficialmente, como defendida na imprensa em artigos de opinião. Um pedido habitual por parte dos poderes públicos aos párocos era a da leitura das relações obituárias dos portugueses falecidos no Rio de Janeiro e publicadas pelo Diário de Lisboa/Diário do Governo, não só no sentido informativo como no dissuasor da emigração¹²⁴. Outro exemplo dessas pressões, a desenvolver por administradores dos concelhos e regedores junto dos párocos, é a circular do governador civil do Porto, por ocasião de uma campanha de contratação para Nova Orleães, em 1872: *"... se pelos seus incessantes esforços conseguir desviar dos povos a idea da emigração, que d'elles se apossou, terá V. S^a. prestado ao paiz um importante serviço. N'este intuito deve V. S^a. sollicitar toda a cooperação dos Regedores de parochia, dos reverendos Parochos, e de todos os indivíduos que pelas suas luzes e posição social exerçam nos povos influencia moral. Quando o conselho parte de taes individuos cala facilmente no animo dos povos, e é meio efficaz de bem os dirigir e guiar"*¹²⁵.

Mas o governador civil do Porto (na altura, Bento de Freitas Soares) foi mais longe e sugeriu o mesmo tipo de intervenção a vários bispos do Norte. Ao que apurámos, apenas recebeu a resposta do Arcebispo de Braga, solidário *"com o gravissimo mal que a emigração esta causando a este paiz e causará aos próprios emigrantes"*, dando-lhe conta da provisão pastoral que em tal sentido dirigira a todos os párocos. Trata-se de um texto¹²⁶

¹²⁴ Cf., por exemplo, as portarias de 29 de Agosto de 1860 do Ministério do Reino e a de 30 de Agosto de 1860 do Ministério dos Negócios Eclesiásticos e de Justiça (Diário de Lisboa de 30 de Agosto, nº 197 e D.L. de 3 de Setembro, nº 200). Sublinhem-se ainda, neste contexto, as sugestões prévias (7 de Maio de 1860) do Conde de Tomar, para publicação das listas de óbitos de portugueses no Brasil em vários periódicos, com intuítos de propaganda: *"Afigura-se-me que este systema seria preferivel ao de publicar em um só diário de Lisboa uma longa lista de nomes. A circumstancia que se notaria, de que a maior parte morrem de febre amarella, e quasi todos na melhor e mais apropriada idade para fazer fortuna e para trabalhar, seria, no meu entender, a cruzada mais poderosa que se poderia mover contra a emigração. Daria isto ainda logar a occupar-se frequentemente a imprensa portugueza de tão importante objecto, porque tinha sempre thema para discorrer; estou quasi certo de que algum bom resultado se havia de tirar d'este meio."* In *Documentos Apresentados ás Cortes...* p. 112 (doc. 106).

¹²⁵ Circular de 24 de Abril de 1872. Transcrita in *Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa pela Comissão da Câmara dos Senhores Deputados*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1873, pp. 192-193.

¹²⁶ A.G.C.P., *Maço contendo correspondência recebida*, 1872, M666. Transcrita in CARVALHO, Augusto de, ob. cit., pp. 265-268.

marcado pelo paternalismo, em consonância com o produzido pelo governador civil, sublinhando dois tipos de preocupações:

a) - a ruína da pátria, na sua componente agrícola: *"Quando a nossa patria deplora o ingrato abandono, a que seus filhos mais validos, na flor da vida, e com pregnantie ingratidão a sacrificam, privando-a de seu valioso e honesto trabalho, cuja falta vae reduzir seus campos a completa esterelidade, abandonando-a a braços invalidos e impotentes para poderem prestrar-lhe trabalhos agricolas, que possam evitar a penuria que já se antolha"...*

b) a denúncia das condições de engajamento, para *" a mortífera e inhospita região, distante do mar quarenta e cinco legoas [...] em dilatada e perigosa viagem, e fixarem sua residência, e empregarem seus braços na roteação do inculto terreno, que apenas alguns escravos podem habitar, mas nem em todas as estações do anno, tal é a inclemencia e mortandade nas margens d'aquelle notavel rio, cemiterio dos estrangeiros, que ali fazem paragem"*.

Exortando os párocos a dar bons conselhos e a persuadirem os seus paroquianos do carácter perigoso e funesto da emigração, o Arcebispo ordena a publicação da pastoral na missa conventual em dois dias santificados, insistindo na dramatização do quadro que se depararia aos emigrantes : *"Não deixem os Reverendos Parochos de descrever a seus jovens parochianos as lamentaveis circumstancias, que acompanharão seu finamento, abandonados de suas familias, parentes e amigos, e até, talvez, dos socorros espirituas estabelecidos pela Santa Egreja Catholica para a hora do finamento de seus filhos" ...*

Esta posição oficial da Igreja nada tem a ver com a prática paroquial intimamente ligada à emigração. Na prática, a relação entre o corpo doutrinal e as personalidades singulares não escapa ao processo de osmose que a interacção quotidiana promove entre os indivíduos. Poderia o pastor estar em dissonância com as suas ovelhas? De resto, sendo a emigração legal baseada na certidão de nascimento passada pelo pároco (na ausência do registo civil que ainda se fazia sentir), não admira até que haja uma ou outra suspeita sobre pequenas alterações de idades, com consequências relevantes em todo o processo. Por vezes, surge mesmo a denúncia, como a que foi comunicada ao Bispo do Porto e ao Procurador Régio contra o pároco encomendado de Serzedo (Gaia), que *"abusando da boa fé do Reverendo Reitor [...] passou falsamente uma certidão de baptismo de um filho de Manuel Coelho Canelas por nome Domingos, declarando que ele havia nascido no 1º de Fevereiro de 1851, quando ele nasceu no 1º de Fevereiro de 1849, e a submeteu*

subrepticamente à assinatura daquele respeitado Parocho", conseguindo assim que o dito embarcasse sem prestar a fiança exigida em virtude do recrutamento militar ¹²⁷

Apesar da política de dissuasão e do tom geral de dramaticidade prevalecente, que a eclosão cíclica da febre amarela no Brasil justificava, o tecido social persiste, em crescendo, na solução emigratória. E quando as medidas burocráticas sufocavam as expectativas individuais e familiares, dava-se o salto, contornava-se a lei. Entrava-se na clandestinidade. Atravessado o "charco" imenso que o Atlântico representava, mas a que a designação popular conferia dimensões acessíveis, não havia mais problemas com a autoridade. Do lado de lá ninguém era penalizado por falta de documentação, pois a representação consular portuguesa, de reduzida dimensão e evidenciando, com frequência, atitudes ambíguas, só muito raramente agia segundo o espírito da lei portuguesa¹²⁸. Do lado brasileiro, a recepção ao estrangeiro decorria sem problemas: o decreto imperial nº 1531 de 10 de Janeiro de 1855, anulava os títulos de residência e passaporte antes necessários, pelo que *"o estrangeiro chegado ao império, apenas obtenha o visto da autoridade brasileira no seu passaporte, acha-se habilitado para ir livremente a qualquer ponto do interior, ou mesmo para mudar de província, sem dependência de outra alguma condição"*, como forma de facilitar a colonização¹²⁹. Não esqueçamos, contudo, o doloroso enquadramento legal para o que entrasse contratado com locação de serviços, enquanto não estivesse desonerado das dívidas contraídas à partida.

Mas nos meados do século XIX, o fenómeno da clandestinidade ganha foros de problema nacional, o debate que precede e acompanha a produção legislativa apresenta-a como um escândalo a que urge pôr cobro, e os exemplos encontrados são publicitados até à exaustão num quadro em que a generalização se processa rapidamente.

Como se nos apresenta, então, este fenómeno da clandestinidade, o que significa em termos quantitativos e qualitativos, como se articula face aos procedimentos normativos ?

Sob o ponto de vista quantitativo, a avaliação da clandestinidade é de grande importância na medida em que, se assumir grandes proporções, diminui a

¹²⁷ AGCP, *Livro de correspondência expedida a várias entidades*, nº 1038, 1866-1870, ofícios nºs 116 e 117 de 13.02.1867.

¹²⁸ Embora haja um caso ou outro de reenvio a Portugal de indocumentados, os representantes do consulado limitavam-se a registar as situações de clandestinidade e a dar conta da ocorrência e do respectivo capitão ao Ministério dos Estrangeiros português, contribuindo para a contratação dos emigrantes. Este facto, personalizado no Barão de Moreira, conjugado com outras pretensas anomalias, fez com que se desenvolvesse uma enorme campanha da colónia portuguesa contra o cônsul-geral, acusado de conluio com os interesses brasileiros, que levou à sua destituição. Nessa campanha colaborou longamente "O Comércio do Porto", publicando grande número de documentos que pretendiam incriminá-lo, em virtude do que o Barão acabou por ter de deixar aquele lugar. Cf. aquele jornal para os anos de 1861-1862.

¹²⁹ "Nota do Ministro dos Estrangeiros do Brasil ao Encarregado de Negócios de Portugal", in *Documentos Apresentados às Cortes...*, p.9.

representatividade da emigração legal. Recuando até à época, segundo o testemunho do governador civil do Porto, emitido em 1872, a emigração clandestina devia representar cerca de 5% da legal¹³⁰. Era uma opinião que, de algum modo o mesmo governador (Barão do Vallado) partilhava há mais de uma década: "*a emigração clandestina é em pequena escala; o que abunda são os engagements, e contractos clandestinos*"¹³¹. Ora esta margem de clandestinidade é a que tem sido encontrada em estudos que confrontam as fontes nacionais com as de origem estrangeira, como demonstram os estudos de Ioannis Baganha sobre a emigração para os Estados Unidos, a qual estima em 5% a emigração clandestina entre 1855-1878, subindo para 13% no período 1878-1890 e para 15% entre 1897-1910¹³². Ou seja, ao contrário das expectativas dos legisladores, à medida que a legislação se torna mais repressiva o efeito não é a queda da emigração mas a subida da clandestinidade. Infelizmente, a ausência e/ou debilidade de estatísticas de imigração no Brasil para o século passado não conduz a resultados concludentes, embora J. Costa Leite tenha desenvolvido esforços no sentido de esclarecer o problema, concluindo que "*as estatísticas portuguesas saem reforçadas do confronto com as estatísticas estrangeiras*", pelo que se não "*exigirmos uma precisão total, podemos utilizá-las como expressão numérica adequada da emigração portuguesa*"¹³³.

Analisando friamente a documentação da época, não podemos deixar de reconhecer que todo o barulho produzido nas décadas de 50 e 60 em torno da clandestinidade surge como excessivo, pelo menos no que ao Porto se refere, e tinha objectivos claros de criar um clima facilitador à adopção de medidas restritivas. Suspeitamos mesmo que a concorrência entre os grupos de interesses dos vapores e dos veleiros não é alheia ao problema, verificando-se pela década de sessenta uma concorrência desigual entre as duas linhas, facto visível na publicidade, onde os veleiros divulgam preços mais baratos, melhores condições de alojamento e alimentação, assumem o encargo da deslocação do Porto para Lisboa aos emigrantes e, pormenor importante, conseguem à partida a ilibação de suspeitas, vendo consagrada nas sucessivas leis a isenção das visitas fiscalizadoras. Mas os interesses ligados aos vapores e às carreiras internacionais não são neutros no problema da clandestinidade, como nos mostra o exemplo da "leva" de colonos que em 1870 se dirigiu

¹³⁰ *Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa...*, p.179.

¹³¹ BARÃO DO VALLADO, *Relatorio Apresentado á Junta Geral do Districto do Porto na sua Sessão Ordinaria de 1859*, Porto, Typographia de Sebastião José Pereira, 1859, p. 9.

¹³² Cf. BAGANHA, Maria Ioannis B., "Uma imagem desfocada: a emigração portuguesa e as fontes portuguesas sobre emigração", *Emigracion Española Y Portuguesa A America*, Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, 1991, p. 173. (Artigo igualmente publicado in *Análise Social*, vol, XXVI (112-113), pp. 723-739).

¹³³ In "Emigração Portuguesa: a lei e os números (1855-1914)", *Análise Social*, nº 97, p. 475.

de Lisboa para S. Paulo no vapor inglês *Santos*, à ordem de Augusto Gavião Peixoto, numa altura em que praticamente os contratos de locação de serviços já quase se não praticavam, os quais seguiam com obrigações bastante onerosas, sendo interceptados pelo cônsul que obrigou à sua libertação, pagando as despesas de viagem e arranjan-do-lhes serviço livre melhor remunerado¹³⁴. Ou mais tarde, em 1886, na via de clandestinidade que corria por Vigo, como nos relata o vice-consul nessa cidade, ao identificar agentes de emigração clandestina em Portugal conluiados com "*los consignatarios de los Vapores, cujo unico deseo, es embarcar el maior número de pasajeros sin importarles su prodecencia*", referindo os passaportes falsos ou os embarques "*fuera de la ria, á donde son conducidos en botes que esperam la venida del Vapor*"¹³⁵.

A clandestinidade existia, sem qualquer tipo de dúvida, e, no Porto, estavam perfeitamente identificados os navios e os respectivos proprietários que eram "useiros e vezeiros" no transporte de clandestinos e outras manobras ilegais. Por outro lado, como porto de embarque, recaía sobre as autoridades da cidade (Governador Civil, Intendência da Marinha, Polícia Marítima) a responsabilidade final sobre os actos de clandestinidade efectuados noutros distritos, sendo extremamente frequentes os de Braga, o que, em termos nacionais, fazia sobressair o Porto como um dos principais centros de falsificação, na medida em que era por aqui que se escoava o maior volume da emigração continental e onde decorria o último acto fiscalizador antes da partida - a visita ao navio. Mas, sobretudo, a emigração efectuava-se com grande desregulação, para o que contribuía-mos diferentes comportamentos das autoridades nos dois lados do Oceano. A este respeito basta lembrar a disparidade existente entre o preconizado no que respeita às multas por transporte clandestino ou ilegal (quase simbólicas por parte do Brasil) ou a relação entre o número de passageiros e a tonelagem, desde os diferentes procedimentos para o cálculo desta ao "ratio" estabelecido, mais elevado em Portugal (2 passageiros/5 toneladas) do que no Brasil (1/1): de resto, o "ratio" português era o mais elevado em termos europeus, pois o inglês era de 1/2, facto que levantava críticas aos transportadores, na medida em que punha fora de concorrência as viagens em barcos portugueses pela elevação dos custos, contribuindo para acelerar o fosso com os vapores ingleses, uma vez que os regulamentos a cumprir eram os do porto de origem. Neste caso, um navio de 500 toneladas de arqueação, podia legalmente transportar 200 passageiros se saísse de Portugal, 250 se saísse de Inglaterra e 500 se saísse de países onde não havia regulamentos e no qual se applicava, então, o brasileiro.

¹³⁴ *Documentos Apresentados ás Cortes...*, docs. 212 e 217, pp. 195-199.

¹³⁵ A.G.C.P., *Maço de Correspondência recebida*, 1886, M709.

As diversas modalidades de clandestinidade tem incidências diferentes, apresentando uma grande diversidade de efeitos. O Barão do Vallado descreve-nos¹³⁶, com algum pormenor, as normas processuais para a obtenção do passaporte, teoricamente só fornecido depois de verificados uma série de requisitos, bem como os desvios mais conhecidos. As exigências burocráticas são variáveis, conforme a situação do impetrante. Genericamente, este devia documentar a naturalidade no distrito ou domicílio há mais de seis meses, com indicação sobre a situação face ao recrutamento, através de guia ou certidão passada pelo administrador do concelho, e a prestação de fiança, se necessário; no caso de ser menor, tornava-se necessária prova de consentimento (do pai, tutor ou juiz); se casado, era preciso termo de consentimento da mulher, mas se o impetrante fosse mulher casada devia apresentar "*carta d'ordem*" do marido para ir para a sua companhia ou duas testemunhas abonatórias; se emigrassem como passageiros livres, tinham de apresentar recibo de pagamento da viagem e o transportador assinava termo de não transportar colonos, se a situação fosse geral; se fosse colono, tinha de apresentar contrato de locação de serviços, celebrado perante notário, nos termos da lei (prova de autorização do engajador para celebrar contratos, presença dos pais para os contratos de menores, cláusulas com indicação de local do serviço e limite de tempo não excedente a três anos, proibição de cedência a terceiros, proibição de separação das famílias, ratificação do contrato à chegada no Consulado português), bem como se exigia a fiança de 4000\$ ao transportador. Depois da concessão do passaporte, procedia-se ao visto do vice-cônsul do Brasil. A partida do navio não se fazia sem a prévia visita da Intendência da Marinha, de um empregado da Alfândega, do Delegado de Saúde e do Encarregado da Polícia do porto, os quais deviam verificar as condições de navegabilidade da embarcação, a existência de facultativo a bordo, a quantidade e qualidade dos mantimentos e aguada, o controlo dos passageiros, através dos passaportes com a lista de embarque e sua relação com a tonelagem, bem como a busca para verificação de fugas.

Uma cadeia burocrática longa, susceptível de distorção em muitos pontos do percurso. Eis as infracções mais usuais nos finais da década de 50, segundo o Barão do Vallado, algumas delas interligadas:

1- Passageiros em maior número do que os constados na lista enviada ao cônsul, através da introdução de mais passageiros, frequentemente sem passaporte;

2- Não apresentação dos colonos ao cônsul, procedendo o capitão a contratos com os Fazendeiros, para pagamento das passagens a bordo;

¹³⁶ Ob. cit., pp. 4-11.

3 - Tratamento deficiente durante a viagem, por excesso de passageiros e/ou escassez de mantimentos.

4 - Troca de passaportes, ou seja, utilização indevida de passaporte de terceira pessoa;

5 - Fuga à declaração de transporte de colonos, para evitar a fiança e as obrigações exigidas de sustento e viagem de retorno em caso de rejeição, o que se traduz na declaração de passageiros por parte dos colonos, mediante recibo simulado de pagamento de viagem adiantado pelo transportador e contratos a bordo.

6 - Abandono de colonos rejeitados pelos fazendeiros que tinham encomendado as suas partidas.

Com o decorrer do tempo, a alteração dos problemas e o ajustamento legislativo, a preocupação com os colonos vai cessando, surgindo a fuga ao recrutamento e, na mesma medida, aos criminosos como principal objectivo de fiscalização. Mas a imagem de marca dos anos 50 será sempre a dos abusos e atropelos praticados pela cadeia responsável da emigração dos colonos rurais, desprotegidos e desenquadrados, à mercê de contratos que não dominam, de mecanismos judiciais que não funcionam, numa autêntica lei da selva de um mercado de trabalho em estruturação, com os empregadores ainda a suspirar pela escravatura que lentamente se vai extinguindo. Um quadro de misérias que a correspondência consular evidencia e que a utilização política traz para a ribalta do parlamento e para as páginas da imprensa, numa indignação que não deixou de ser colectiva. Um quadro, no entanto, que sublinhou, sobretudo, a componente de marginalidade inerente a qualquer fenómeno de emigração, deixando em plano secundário os processos de continuidade e de integração que continuaram a ter o seu lugar na emigração de Portugal para o Brasil.

Pelos meados do século, o problema não é tanto o indocumentado como, paradoxalmente, o que leva documentos a mais, ou seja, o que leva contratos de locação não legais, não apresentados à autoridade e elaborados dentro das normas legais, dificultando qualquer acção de protecção consular e colocando-se à mercê dos locatários. Repare-se que, antes de 1855, não havia imposição de fiança militar, que nesta altura é prevista para os jovens de 18-21 anos e só a partir de 1859 se impõe a descida para os 14 anos como limite inferior para a fiança, dado os 14 serem a idade tradicional de partida do seio familiar e de inserção profissional, só se agravando a situação nos anos 80 com a imposição de novas medidas já referidas anteriormente. Não sendo o passaporte um documento muito caro (no total, o seu preço era inferior a 3\$000), não havia razões para não o solicitar, a não ser as surgidas com problemas burocráticos ou a situação de necessidade de sigilo quanto à decisão emigratória. Por isso, a documentação consular

desta época, no que se refere ao Porto, não refere o clandestino sem passaporte como problema de maior, embora reconheça a sua existência. Pelo contrário, são múltiplas as referências elogiosas neste aspecto, ao contrário do que se passava nos Açores, já o mesmo não acontecendo quanto ao menor rigor das autoridades portuenses no que se refere à contratação leonina praticada pelos engajadores: salários baixos¹³⁷ e três anos de serviço obrigatório (mesmo quando a lei brasileira só passou a permitir celebrá-los por dois anos), nos contratos que normalmente se faziam para Cantagalo, às ordens do Barão de Nova Friburgo, um português de origem; quer pela ilegalidade e fuga às autoridades consulares nos que se faziam para a Agência Central de Colonização, representada no Porto por António Joaquim de Andrade Villares, cujos colonos eram frequentemente rejeitados e abandonados ou retidos durante meses, onerando-se em 1\$000 diários, até encontrarem possibilidades de locação conveniente à Companhia; e ainda situações de espontaneidade de alguns transportadores que levavam jovens sem qualquer contrato prévio, cujos serviços eram leiloados a bordo em pagamento da passagem.

Isto não significa que não havia clandestinos a bordo, pois como vimos, era praticamente impossível evitar tais situações: havia sempre alguém escondido no porão, que se ocultara na hora da confusão do desamarrar, quando as catraias arrastavam o navio para fora do Porto e vários indivíduos saltavam para o interior a soltar as cordas; havia a conivência com o cozinheiro ou algum marinheiro; havia, enfim, os que os donos ou capitães dos navios introduziam em combinação prévia. Se tentarmos um exercício de levantamento da proporção de clandestinidade, com base nos navios cuja fiscalização à chegada ao Brasil detectou clandestinos, obtemos o resultado do Quadro 4.6. Sublinhe-se que os cerca de 8% atingidos não representam a clandestinidade geral, mas tão só a destes casos, alguns dos quais apresentam situações extremas e por isso se tornaram polémicos. Entretanto, em numerosos navios não apareceram clandestinos e em alguns destes aqui referenciados os passageiros adventícios foram mesmo apresentados pelos capitães respectivos, enquanto outras embarcações são, pelo contrário, claramente reincidentes. Sendo difícil de generalizar estes níveis de clandestinidade, é de admitir que a proporção de 8% baixasse de forma sensível no cômputo geral, atendendo aos milhares de passaportes emitidos anualmente, o que torna credível a avaliação da clandestinidade para este período em 5%, como defendem os autores acima referidos.

¹³⁷ Normalmente os ajustamentos eram em moeda fraca (brasileira) que representava cerca de 50% da forte (portuguesa), facto que criava ilusões nos engajados.

Quadro 4.6 - Clandestinidade (sem passaporte) em navios saídos pela barra do Douro

Ano	Embarcação	Legais	Clandestinos	Total	% Clandestinos
1856	Flor da Maia	36	8	44	22,22
1859	Monteiro 2º	80	24	104	30,00
1861	Amizade	188	8	196	4,26
1861	Camponesa	121	9	130	7,44
1861	Carolina	81	4	85	4,94
1861	Castro II	178	36	214	20,22
1861	Faria 1º	116	6	122	5,17
1862	Helena	45	11	56	24,44
1863	Santa Clara	89	15	104	16,85
1863	Venturosa	50	1	51	2,00
1864	África	138	1	139	0,72
1864	Esperança	25	3	28	12,00
1864	Joaquina	132	1	133	0,76
1864	Nova Fama	302	2	304	0,66
1871	Tentadora	176	7	183	3,98
Totais		1757	136	1893	7,74

Fonte : AGCP, Correspondência expedida
Correspondência recebida

Por exemplo, o caso da barca Monteiro II é uma situação-limite, que levou, inclusivamente, à suspensão do "Encarregado da Visita da Polícia dos Navios" e à elaboração de um inquérito. Este escândalo, de resto, ocorre em paralelo com o da Duarte IV, que levava 110 passageiros, também com suspeitas de alguns destes irem engajados com contratos clandestinos, mas ao qual não foi possível fazer visita no desembarque; quanto à barca Monteiro 2º, levava 80 passageiros, dos quais 36 eram engajados, embora 12 se apresentassem como livres e os 24 citados sem passaportes. Ambas as embarcações procediam a uma leva de colonos para Cantagalo, em 1859, destinada ao barão de Nova Friburgo e detectada por uma informação do Governo Civil do Porto para o Consulado no Rio de Janeiro, com base na denúncia de Andrade Villares, engajador rival, que trabalhava para a Agência Central de Colonização, ao qual tinham sido feitas acusações públicas por aliciação desvantajosa para os colonos, e que agora se mostrava preocupado em evidenciar as práticas igualmente ilegais dos outros engajadores, com quem disputava o mercado da aliciação. A organização desta denúncia torna-se mais evidente com o facto de o consulado do Rio ter sido avisado por um correspondente de Villares da chegada das embarcações com colonos clandestinos, paralelamente à denúncia do Governo Civil do Porto que tinha seguido pelo vapor, antecipando-se ao desembarque dos veleiros em causa. De resto, no inquérito que se seguiu, Villares confirma a denúncia para *"bem e credito da Companhia*

que representa" ¹³⁸. Concorrência, zangas e ruptura de cumplicidades! É esta interpretação que o vice-cônsul do Rio confirma ao Ministério dos Negócios Estrangeiros, ao referir a condição do denunciante como agente da Associação Central de Colonização, "*de quem recebe avultados lucros, e por isso a denuncia dada por este individuo é represalia por querer só elle ser o engajador privados dos Colonos Portuguezes, cujos contractos por elle feitos com os seus compatriotas são considerados aqui por uma burla, ou como lhe quizerem chamar, por que a directoria da referida Associação não satisfaz as condições nelles exaradas"* ¹³⁹.

Mas quem é este clandestino, que perfil apresenta ?

Tendo apenas em conta os clandestinos sem passaporte ou com passaporte trocado, com base na documentação que temos vindo a tratar, é possível resumir algumas características fundamentais, ainda que referentes apenas a 88 indivíduos. Conforme às expectativas, este clandestino apresenta uma idade média de 19.5 anos e é solteiro (em cerca de 90% dos casos). É na sua maioria alguém que foge ao recrutamento militar, prevenindo-o antecipadamente, mas já em idade de prestar fiança, a qual procura deste modo ultrapassar, embora surjam alguns refractários, indivíduos já sorteados que esperaram pelo último momento, possivelmente à espera que a reclamação prevista na lei lhes fosse favorável. No entanto, há alguma dispersão etária: a faixa entre os 15-24 anos só abrange 73% do total, restando 9% de clandestinos com idade inferior a 14 e 18% com idades compreendidas entre os 25-34 anos. Em termos geográficos, os clandestinos vêm do Porto e distritos circundantes, havendo nestes anos 60 uma clara preponderância do distrito de Braga (Vieira, Amares e, sobretudo, Fafe), o que não admira, dado ser muito operativa uma rede de engajadores que tinha nestas zonas os seus principais agentes, conhecidos da opinião pública, por levarem periodicamente rapazes para o Porto, com destino ao Brasil, e que, no seguimento das investigações do escândalo Monteiro 2º vai ser desmantelada, pelo menos em parte. De vez em quando surge um galego, que, normalmente, justifica a clandestinidade pela incomodidade e despesas em ir requerer a necessária papelada na Galiza, optando por um caminho mais curto e mais fácil.

Sublinhe-se, por outro lado, que se esquecermos os casos pouco representativos dos saltos espontâneos, as viagens clandestinas não eram mais baratas que as viagens legais,

¹³⁸ A.G.C.P., *Maço de Correspondência recebida*, 1859, M626 (auto de investigação).

¹³⁹ Idem, *ibidem* (Cópia de ofício ao MNE). Note-se que Andrade Villares se tornou numa personagem pública nesta fase da emigração, embora contestada. José Estevão apresentou no Parlamento, em plena discussão sobre a lei de emigração que se pretendia adoptar em 1858, contratos elaborados por Villares, como exemplo negativo. Cf. *Diario da Câmara dos Snrs. Deputados*, 1857-1858, sessão de 26 de Janeiro de 1858, pp. 210-216. Em defesa de Villares, veja-se a sua correspondência, in *O Commercio do Porto* de 9 de Fevereiro de 1859. Vd. ainda a portaria do M. do Reino de 2 de Julho de 1859 que proíbe, casuisticamente, a saída de colonos que levem contratos em que haja intervenção do Villares.

pelo que se deduz de alguns depoimentos, além de apresentar riscos - de prisão antes da partida, que levaria às penalizações de refractário para os sorteados, e de prestação de fiança ou pagamento da remissão para os que chegassem ao Brasil e fossem surpreendidos pela fiscalização do consulado. Banalidade para os transportadores, a clandestinidade era sempre uma odisséia para os jovens que, quase sempre, faziam a sua primeira viagem de mar, mais ou menos enredados nas teias criadas por múltiplas e tentaculares redes de engajamento¹⁴⁰, umas especializadas em produzir passaportes falsos, outras em diminuir a curiosidade das visitas a bordo, outras ainda mais activas na contratação ilegal de colonos (não efectuando os contratos perante o notário, simulando autorizações de pais ou tutores nos contratos de menores ou o pagamento prévio da viagem, não apresentando os contratos para ractificação no Consulado da zona de chegada).

A estas redes não escaparam os clandestinos da barca Helena, acima referenciada, segundo o depoimento de cinco deles no Consulado do Rio de Janeiro, quando solicitavam a legalização (1862). Dos cinco, apenas um se apresentara com nome suposto, dado ter-lhe sido atribuído um passaporte de outrem (provavelmente de um desistente à partida), pelo qual pagara quatro libras (18 mil réis fortes) ao dono do navio e 5 libras (22\$500) a um outro indivíduo. Declararam ainda "*que não só elles como todos os escondidos ou passageiros clandestinos tinham sido mettidos no porão da proa junto ao rancho dos marinheiros, entre saccos de rolhas e outros volumes, separados e completamente fechados por um tapume de madeira, pregado, no momento em que as visitas tanto na cidade do Porto como nesta do Rio de Janeiro foram a bordo. Que nos momentos ou occasiões que estiveram no esconderijo estavam muito apertados*". Os companheiros de passagem legal dramatizaram mais o quadro alheio, afirmando que, à saída do esconderijo, alguns tinham dito que, se estivessem mais tempo, morreriam abafados. Dois tinham sido introduzidos a bordo, sem o conhecimento do capitão, pelo cozinheiro e carpinteiro que para isso levou quatro moedas (67\$200). Confessar isto ao capitão quando foi encontrado valera ao Domingos umas bofetadas dadas pelo dito carpinteiro. E mais não disseram, a não ser que outros vieram na condição de pagar a passagem no Rio, entre os quais "*tres mulheres que se disia a bordo terem vindo para uma mulher de má vida aqui estabelecida*"

141.

¹⁴⁰ Sobre as redes de engajamento, tem interesse uma pequena peça de teatro, anónima, que descreve as práticas e deambulações dos agentes a partir de um escritório do Porto. Cf. *O Engajamento na Cidade do Porto ou Os Traficantes de Escravos Brancos*, tragédia em 1 acto, Porto, Typ. de Francisco Pereira de Azevedo, 1857.

¹⁴¹ A.G.C.P., *Pasta de Correspondência recebida*, 1862, M635 (M.do Reino, cópia de termo de depoimento)

Percursos repetidos por muitos, com diferenças de pormenor e preço, conforme a situação pessoal, a procura e o tempo previsto para o embarque e a qualidade da embarcação. Dois irmãos de Lemenhe (Famalicão), ambos de 19 anos e caixeiros no Porto (um na rua das Flores, outro nos Lóios) ajustaram a viagem para o Rio, na galera Olinda, por 69\$600 cada um, com pagamento antecipado pelo pai que desistira de tentar arranjar-lhes passaporte dadas as dificuldades em encontrar fiador, enquanto outro conterrâneo, que na aldeia natal se dedicava a "fazer palhoças" pagava apenas 62\$400. Nesse mesmo ano de 1862 e na mesma embarcação, um jovem, com 19 anos, de S. Pedro do Sul e com nome afidalgado, desembolsou 105\$000 por idêntico serviço, o qual implicara para todos a descida aos esconderijos do porão durante as visitas fiscalizadoras.¹⁴²

Note-se que, regularmente, alguns dos candidatos à emigração clandestina não passavam desta etapa, sendo detectados e presos à entrada no navio, durante a visita ou enquanto aguardavam em qualquer estalagem a partida do navio. Que o diga Manuel da Silva, aliás António Martins, de 23 anos, mais precisamente de 20, casado, contudo solteiro, de Santo Tirso, na verdade da Lomba (Gondomar), que, com passaporte alheio e pronto a seguir viagem para o Pará, na barca "União", a 29 de Dezembro de 1869, é detido pela polícia marítima, por titubear na identificação, perante a insistência do fiscal. Pretendendo "evadir-se ao recrutamento militar", fora aconselhado por um amigo para contactar um tal Garrido, de S. Pedro da Cova, o qual em troca de 73\$800 réis (45\$000 pelo passaporte e 28\$800 pela passagem) lhe resolvera o problema, sem mais delongas, com a condição de ele se identificar como Manuel da Silva, ocultando o seu verdadeiro nome¹⁴³. O mesmo se poderia dizer de Manuel Pereira Dias, preso a bordo da galera "Lisboa", no lado da proa, "*debaixo do denominado castello [...] em um camarote que servia de arrecadação*", de 21 anos, da Barca (Maia), que, com o intuito de evadir-se dera 10 libras a uma dupla constituída por um marinheiro do navio e um empregado do dono respectivo, que lhe tinham assegurado sair a barra sem o menor risco.¹⁴⁴

Nem sempre o recrutamento estava por detrás da clandestinidade. Que razões teriam levado Manuel dos Reis, de 30 anos, sem passaporte, a ocultar-se na terceira câmara da galera "Fortuna", surta no rio Douro e pronta a seguir para o Rio de Janeiro, dando para isso 7\$000 réis a um marinheiro de bordo seu conhecido? Detectado, a 21 de Outubro de 1869, explica apenas "*que não commetera crime algum, e que poderia ter-se munido de passaporte, mas não o fizera para não dar a saber a sua intenção a sua mulher*", Claudina

¹⁴² A.G.C.P., *Pasta de Correspondência recebida*, 1863, M636 (cópias determos de depoimento)

¹⁴³ A.G.C.P., *Maço de Correspondência recebida*, 1869, M657.

¹⁴⁴ *Idem, ibidem.*

Ferreira, com ele moradora em Gemunde (Maia)¹⁴⁵. Um relance pelos róis de confessados da paróquia, apresenta-nos um casamento etariamente desnivelado, sendo a mulher mais velha 17 anos do que ele e anteriormente viúva, com uma filha de 18.

E que dizer do jovem de 20 anos, dos Carvalhos (Gaia), já casado e pai de uma filha, sem dificuldade em isentar-se da recruta por ser amparo de família, que se resolveu a "*embarcar por desgostos de família*"¹⁴⁶?

Mas além da fuga ao recrutamento, uma das grandes preocupações das autoridades era a fuga de criminosos. Alguns terão saído a barra, escapando-se às imposições gravosas que o novo Código Penal propunha para os mais pequenos delitos, procurando um espaço que lhes desconhecia a trajetória para reconstruir a vida, deixando para trás a cadeia, a calceta, o degredo para África. É essa ânsia de voltar a renascer que leva, por exemplo, José Teixeira da Silva a deixar as terras amplas de Lousada, Felgueiras, Amarante, Basto, onde era conhecido como salteador, temido e sempre esperado, dadas as suas irrupções súbitas, zonas onde se movia como ninguém, numa teia de medos e cumplicidades que lhe permitia ultrapassar as continuadas buscas das autoridades, para se introduzir como um simples emigrante clandestino, no porão da barca "Oliveira", que se aprontava para o Rio de Janeiro. Pela madrugada, com a ajuda do cozinheiro de bordo, de que um dos seus homens era cunhado, acoitou-se entre os sacos de biscoito, esperando, como tantos, iludir a "visita" à saída. Vigiada a barca, apertado o cerco pelas autoridades, o rumor de um criminoso a bordo levou o dono da embarcação a solicitar a polícia marítima. Pelas oito da manhã de 31 de Março de 1859, revolvida uma "camarinha por baixo da bolacha", surgia um indivíduo a identificar-se, em mau galego, como João Pedro, natural de Manceca, na Galiza, residente há cerca de cinco anos no Porto, como aguadeiro. Pouco depois a ficção dava lugar à realidade e o encarregado da Visita da Polícia percebeu que estava em frente de José do Telhado, o popular criminoso¹⁴⁷. Para José, continuará longe o Brasil, que, de resto, já conhecia, pois lá estivera dois anos, regressando em 1851 para uma vida de rebeldia. Os trópicos serão ainda o seu destino, mas desta vez para Angola, em degredo.

*

¹⁴⁵ Idem, *ibidem*.

¹⁴⁶ A.G.C.P., *Maço de Correspondência recebida*, 1863, M637.

¹⁴⁷ A.G.C.P., *Correspondência expedida - Livro de registro de confidenciais*, 1852-1857, nº 801; *Maço de Correspondência recebida*, 1859, M626-9. Cf, ainda, "José do Telhado", in *O Commercio do Porto* de 5 de Abril de 1859. Para uma biografia romanceada, cf. NORONHA, Eduardo, *José do Telhado*, 4ª edição, Porto, Ed. Domingos Barreira, s/d. Idem, *José do Telhado em África*, 4ª edição, Porto, Ed. Domingos Barreira, 1984. Para uma resenha bibliográfica, cf. SOUSA, António Gomes de, "José do Telhado - Notícia bibliográfica", *Penafiel - Boletim Cultural*, 2ª série, nº 1, 1979, Ed. da C. Municipal, pp. 97-101.

Resumindo: no centro de constrangimentos diversos, o emigrante é, em grande medida, o alvo de um jogo em que a família aposta para um determinado projecto de vida e a quem o Estado procura dificultar esse projecto, através de medidas inibitórias ou francamente proibitivas, de natureza burocrática ou fiscal. Jogo difícil de jogar, particularmente no século XIX, tempo de transição entre o lento esvaziamento do poder familiar, baseado em relações tradicionais de dependência, e a afirmação civil do cidadão, a que o Estado através da codicologia e de múltiplos regulamentos, procura dar uma configuração de direitos e deveres para com a Nação. Que melhor exemplo de vítima do que o jovem emigrante, tantas vezes clandestino e por isso sujeito a rudes penalizações, que começa a chegar ao Brasil desprotegido, impulsionado por uma representação social da emigração que vai ficando desfasada do novo tempo, na ignorância de que a preparação escolar e profissional é agora condição "sine qua non" para a integração e o sucesso, à medida que se vai ultrapassando o lastro de natureza colonial? Trata-se, no fundo, da oposição entre interesses individuais, familiares e nacionais. As decisões familiares confrontam-se com o discurso do Estado sobre o indivíduo, ou de certa forma, a mentalidade malthusiana, atenta à relação demo-económica, enfrenta a mentalidade populacionista, para quem a abundância de população é a base da riqueza nacional, assegurando as necessidades militares e de mão-de-obra, consideradas como esteios do progresso. É, pois, num quadro de conflitualidades e interesses opostos à partida, a que se acrescentam os encontrados à chegada, com o rude quadro do mercado de trabalho brasileiro, que o emigrante, tantas vezes jovem e impreparado, se terá de desvencilhar, construindo a sua própria autonomia, (re)criando o seu projecto individual.