

Os negócios da emigração (1870-1914)**

A emigração envolve processos de informação e circulação de pessoas, que, por sua vez, assentam numa base económica capaz de fornecer os bens e serviços indispensáveis. A emigração estabelece, assim, uma complexa e importante ligação a diversos sectores da economia, criando ou estimulando oportunidades de negócio que começam ainda antes da saída do emigrante, com as operações exigidas pelo financiamento da deslocação, e frequentemente se prolongam após a viagem, nomeadamente através do envio de remessas em dinheiro.

Para além das circunstâncias propriamente económicas da emigração, havia ainda no caso português factores institucionais que, estabelecendo determinados requisitos legais, criavam oportunidades específicas de negócio. O serviço militar obrigatório e a exigência de passaporte condicionavam a emigração, abrindo caminho a agentes que, colocando-se entre o potencial emigrante e a burocracia do Estado, se propunham assisti-lo a cumprir ou contornar a lei¹.

No presente artigo descreverei resumidamente algumas das oportunidades de negócio ligadas à emigração, procurando delinear os contornos daquilo que, embora com limitações, pode ser considerado o sector da emigração. Começarei por fazer uma primeira estimativa dos montantes envolvidos nas passagens de emigrantes e uma referência ao tipo de pessoas envolvidas na intermediação migratória para se ter uma ideia geral da sua importância na economia e na sociedade da época. Considerarei, de seguida, o interesse tributário do Estado e os interesses de funcionários e agentes. Finalmente, referirei o papel central das companhias de navegação e as características principais da sua actuação no contexto migratório.

* Faculdade de Economia da Universidade Nova de Lisboa.

** Agradeço as perguntas e sugestões dos participantes do Encontro de Évora e os comentários de um *referee* anónimo.

¹ J. Costa Leite, «Emigração portuguesa: a lei e os números (1855-1914)», in *Análise Social*, n.º 97 (1987), pp. 463-480, e *Portugal and Emigration, 1855-1914*, Columbia University, Nova Iorque, dissertação de doutoramento, 1994.

1

Na complexa realidade dos negócios ligados à emigração oitocentista, o transporte marítimo de passageiros apresenta-se como o mais evidente, permitindo uma primeira avaliação dos montantes envolvidos. Com base nas estatísticas da emigração e nos preços das passagens de 3.^a classe para o Brasil, é possível estimar no quadro n.º 1 as receitas arrecadadas pelas companhias de navegação; os números assim obtidos devem ficar sujeitos a uma considerável margem de erro — nem todos os emigrantes iam para o Brasil, enquanto os preços das passagens sofriam grandes flutuações —, mas fornecem uma ordem de grandeza suficientemente clara para mostrar a importância do sector.

**Uma estimativa das receitas das passagens de emigrantes
(movimento de saída)**

[QUADRO N.º 1]

Anos	Emigrantes	Preço da passagem (réis)	Receita das passagens (contos)	Receita dos passaportes (contos)
1880-1884	16 500	36\$000	594	—
1900-1904	23 100	35\$000	809	136
1910-1914	58 300	43\$500	2 536	—

O número de emigrantes dá a média anual da emigração do continente e ilhas (arredondada para a centena) no período considerado. O preço da passagem refere-se ao bilhete de passagem do continente para o Brasil em 3.^a classe; procura ter em conta um valor médio para o quinquénio, mas, considerando as flutuações de preços e a dispersão dos elementos disponíveis, esse valor é apenas indicativo. A receita dos passaportes é a receita média calculada para o período de 1900-1905.

Fontes: Joaquim da Costa Leite, *Portugal and Emigration, 1855-1914* (Columbia University, Nova Iorque, dissertação de doutoramento, 1994), quadro n.º 5.5, p. 332 (preços das passagens), e quadro A.1 (estatísticas da emigração), pp. 610-611; *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, sessão n.º 26, de 19 de Fevereiro de 1907, p. 10 (receita dos passaportes).

Segundo os dados do quadro, o valor médio anual das passagens vendidas aos emigrantes portugueses rondaria os 600 contos na primeira metade da década de 1880, ultrapassando os 2500 contos no período imediatamente anterior à Primeira Guerra Mundial². Deve notar-se que os dados do quadro

² Para termos uma ideia da importância daquelas receitas, podemos considerar que em 1910-1914 o Estado cobrou, em média, 4571 contos de contribuição predial e 2532 contos de contribuição industrial [v. Eugénia Mata, *As Finanças Públicas Portuguesas da Regeneração à Primeira Guerra Mundial* (Lisboa, Banco de Portugal, 1993), quadro n.º 27, p. 134].

referem apenas as saídas de emigrantes e no quinquênio de 1910-1914 as estatísticas excluem os passageiros de 1.^a classe, que estavam dispensados de passaporte. Assim, as receitas apresentadas compreendem apenas a emigração no sentido mais restrito; se considerássemos o movimento de retorno, que poderia atingir cerca de metade das saídas, as receitas seriam bastante mais elevadas.

A exclusão dos retornos deve-se desde logo à ausência de estatísticas adequadas, mas tem justificação numa outra consideração: se pretendermos avaliar o montante dos capitais necessários ao esforço migratório — obtidos por empréstimo ou de recursos próprios dos emigrantes —, as passagens de regresso não são relevantes. Para estimar esses capitais deveremos somar às passagens de saída os gastos burocráticos e uma parcela — provavelmente pequena — para bagagem e dinheiro de bolso. Não será absurdo admitir que no período de 1910-1914 esse esforço migratório pudesse exigir a mobilização de uns 3500 contos anuais.

Quanto ao número de pessoas envolvidas nos negócios da emigração, o jornal *O Século* estimava em 1890 que seria da ordem de três a quatro mil, adiantando algumas considerações:

Emigração:

[...] nas províncias, muitos dos agentes, que ao todo são [3000] a 4000, ocupam na sociedade uma posição que por todos os motivos se devia considerar incompatível com o indigno mister de engajadores.

E, com efeito, assim sucede. O espírito da vil ganância vencendo os deveres do cargo, como engajadores encontram-se em diversos pontos do país, segundo nos afirmam, vereadores municipais, comerciantes, proprietários abastados, empregados do correio e das administrações e até sacerdotes³!

A simples observação das ocupações indica, para além da importância das pessoas envolvidas na sociedade da época, o papel que desempenhavam como financiadores e «intermediários burocráticos» da emigração. E, citando a carta de um leitor, o mesmo artigo apontava a questão dos emolumentos, por meio dos quais alguns funcionários do Estado se tornavam parte interessada na emigração:

Sabe [...] qual é a nota mais triste deste comércio de carne humana? É a participação de uns tostões que têm os empregados dos governos civis aí por essas províncias do Norte na emissão de passaportes⁴!

³ *O Século* de 1 de Dezembro de 1890, p. 2.

⁴ *Ibid.*

Tanto a carta como o artigo são reveladores da indignação com que habitualmente se tratava do assunto nos jornais da época, mas ambos documentam aspectos reais da variedade de interesses que se movimentavam no sector. Valerá a pena acrescentar que, como veremos de seguida, os emolumentos partilhados pelos empregados dos governos civis não eram tão insignificantes — os tostões referidos na carta — que fosse fácil eliminá-los ou substituí-los.

2

Torna-se interessante verificar que o mesmo Estado que procurava desencorajar a emigração, contribuindo para a descrição dos emigrantes como gente pobre e ignorante explorada por engajadores e patrões, na prática não hesitava em usá-los como fonte de receita.

Com excepção dos mancebos sujeitos ao recrutamento, que teriam de pagar uma pesadíssima fiança militar, as despesas burocráticas representavam uma parte menor dos custos de emigração: embora com oscilações, um passaporte custava geralmente menos de 20% da passagem transatlântica⁵. Porém, do ponto de vista do Estado, os muitos milhares de emigrantes constituíam uma fonte de receita que suplementava o vencimento de funcionários e se prestava a uma tributação com alguns aspectos surpreendentes. Desde pelo menos os anos 90 que o Estado aproveitava parte das receitas dos passaportes não apenas para pagar a polícia de emigração, mas também para contribuir para estabelecimentos de beneficência e até para constituir um fundo de assistência a alienados. Acresce que estes fundos especiais aumentavam a margem de manobra dos respectivos ministros, que nem sempre respeitariam os fins a que tais fundos declaradamente se destinavam⁶.

Assim, não será surpreendente verificar que, quando em 1907 se encarou a possibilidade de reduzir drasticamente ou mesmo eliminar o custo dos passaportes, a comissão parlamentar de administração interna tenha acabado por não subscrever esse ponto de vista. (O próprio governo, que apresentara a proposta de lei, teria entretanto mudado de opinião.) Confirmando o princípio, geralmente aceite, de que o Estado não poderia desinteressar-se da emigração, mencionando entre outras razões o interesse da Fazenda, a comissão deu uma estimativa dos montantes envolvidos e dos fins a que estavam adstritos. No período de 1900-1905 a receita média anual dos passaportes orçara os 136 contos, dos quais cerca de metade revertia directamente para as receitas do Estado e a outra metade estava atribuída aos empregados dos

⁵ J. Costa Leite, «Emigração portuguesa: a lei e os números», cit., pp. 467-468.

⁶ Seria esse o caso do fundo de assistência a alienados, que, segundo acusava Afonso Costa em 1907, os sucessivos ministros da Fazenda ao longo de dezoito anos nunca teriam constituído, gastando os dinheiros em tudo menos nos alienados (v. Afonso Costa, *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, 20 de Fevereiro de 1907, p. 6).

governos civis, à polícia de emigração, a estabelecimentos de beneficência e ao fundo de alienados⁷.

Estando fora de causa a eliminação dessas receitas, tinha sido inicialmente proposta a sua substituição por um imposto a pagar directamente pelas empresas de navegação, mas estas fizeram sentir o seu peso e conseguiram demover o governo. A legislação finalmente aprovada desagravou o custo unitário dos passaportes, mantendo, no entanto, a emigração como significativa fonte de receitas. Este aspecto tornou-se ainda mais flagrante com a distinção então estabelecida entre viajantes e emigrantes, sendo os primeiros dispensados de passaporte: ao considerar emigrantes os passageiros da 3.^a classe dos navios, a lei continuou a exigir ao segmento mais pobre um imposto — um verdadeiro imposto de saída do país — de que os mais abastados estavam isentos⁸.

3

A despeito do papel sempre antipático do Estado em matéria de impostos, a opinião pública da época — ou pelo menos a parte da opinião pública que se expressava nos jornais — descarregava o odioso do fenómeno migratório nos chamados engajadores. Esta designação, marcada pela conotação negativa do engajamento de colonos, era aplicada de forma generalizada aos agentes de emigração mesmo depois de o engajamento ter perdido as suas características mais nefastas e apesar de a emigração contratada ter sido sempre uma parte menor da emigração do continente. O papel dos agentes de emigração era referido e condenado em inúmeros depoimentos, dos quais o mais conhecido é seguramente a resposta ao inquérito parlamentar de 1885 de José de Vasconcelos Noronha e Menezes Jr., administrador do concelho de Mondim da Beira:

Existe neste concelho a emigração clandestina como em quase todos os do país. Manifesta-se especialmente com os indivíduos incursos no recenseamento militar, para os quais há companhias de engajadores perfeitamente organizadas. Têm estas companhias primeiros, segundos e terceiros agentes. Em geral, o primeiro agente reside em Lisboa ou no Porto, tem uma

⁷ V. preâmbulo do projecto de lei n.º 4 sobre emigração e passaportes in *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, 19 de Fevereiro de 1907, pp. 10 e 12.

⁸ Esta distinção, verdadeiramente aberrante do ponto de vista da emigração, não deixou de ser fortemente criticada pelos deputados republicanos. A justificação estaria na ideia de tornar Lisboa um grande centro internacional de passageiros, num projecto de que fariam parte a modernização administrativa do porto — chega a falar-se da criação de um porto franco — e melhoramentos no sector hoteleiro (v. *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, sessões n.º 26, de 19 de Fevereiro de 1907, pp. 9 e 16-17, n.º 27, de 20 de Fevereiro de 1907, pp. 11-12, e n.º 28, de 21 de Fevereiro de 1907, p. 16; para algumas repercussões tardias, v. Câmara Portuguesa de Comércio, Indústria e Arte de São Paulo, *O Brazil e o Porto Franco de Lisboa: A sua importância, as suas vantagens, o seu futuro*. S. Paulo, Typ. S. Lazaro, 1917).

escrituração perfeitamente regular para este género de mercadoria e encarrega-se de dirigir os engajados até ao momento do embarque. Faculta os passaportes e de todos estes serviços tem um lucro exorbitante. O segundo engajador reside na província, é geralmente proprietário de uma casa comercial; da sua mão recebem os engajados o dinheiro para pagarem a passagem, para o comboio e para despesas. Em geral, como o engajado é pobre, os pais hipotecam as terras da futura legítima e mais bens do casal, pagando os juros de taxa exorbitante, nunca menos de 10%. Faz-se uma escritura de mútuo, em que figuram como primeiros credores os terceiros agentes, escritura caucionante de uma letra de câmbio, do valor do simulado empréstimo, letra que mais tarde é descontada, ou antes endossada ao capitalista, segundo agente, e assim fica tudo sanado em face da lei. Se os pais do mancebo embarcado recusam pagar as 35 ou 40 libras, preço da passagem e trabalho, a letra é posta no vencimento em execução e os tribunais condenam na dívida e custas os devedores!...

O terceiro engajador é o agente activo de todo o contrato; com ele tratam pessoalmente os engajados e famílias.

É ele que dá ao engajado uma espécie de cheque sobre o segundo engajador e carta de recomendação para Lisboa ou Porto.

Estes agentes têm comissões de todas as companhias marítimas de transporte e uma correspondência em regra com o agente de Lisboa⁹.

O administrador acrescenta ainda referências indignadas contra um «negócio rendoso que dá 100 por 100 de lucros semestrais», uma «escravatura de carne branca», cujos desmandos até os tribunais acabam por patrocinar. O depoimento foi citado por Oliveira Martins num discurso parlamentar e posteriormente divulgado como uma descrição adequada do funcionamento da rede de engajadores¹⁰. No entanto, como acontecia frequentemente em assuntos de emigração, a resposta do administrador mistura elementos de informação com alguma confusão e muita indignação. Uma análise detalhada tornar-se-ia demorada, pelo que serão dados apenas uns breves exemplos: é claro que o serviço militar era a causa quase exclusiva da emigração clandestina, mas basta ler as respostas ao inquérito para perceber que a clandestinidade era menos expressiva do que o sugerido; a hierarquia dos agentes

⁹ Resposta com data de 27 de Novembro de 1885 in *Comissão Parlamentar para o Estudo da Emigração Portuguesa 1885. Documentos Apresentados à Camara dos Senhores Deputados e por Ela Mandados Publicar na Sessão Legislativa de 1886* (Lisboa, Imprensa Nacional, 1886), pp. 192-193.

¹⁰ Oliveira Martins, *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, 27 de Abril de 1887, pp. 247-248, e *Fomento Rural e Emigração* (Lisboa, Guimarães Ed., 1956; 1.ª edição, 1893), pp. 13-14; v. também Miriam Halpern Pereira, *Livre Câmbio e Desenvolvimento Económico. Portugal na Segunda Metade do Século XIX* (Lisboa, Cosmos, 1971), pp. 47-48.

descreve bem a rede dos agentes das companhias de navegação, mas a descrição dos fluxos de capitais e dos procedimentos adoptados confunde elementos que seriam próprios do engajamento de colonos com outros da emigração clandestina e da emigração legal. (Tais confusões eram relativamente frequentes nos documentos e jornais da época, reforçando a conotação negativa do fenómeno migratório.)

Concretamente, o administrador do concelho de Mondim da Beira, ao falar da emigração clandestina dos mancebos sujeitos a recrutamento, aponta a hipoteca de terras e o endividamento dos pais do mancebo em 35 a 40 libras. Este montante era suficiente para pagar a fiança militar, o passaporte e a passagem, o que torna evidente que no exemplo dado se tratava de financiamento da *emigração legal* num caso em que a idade do emigrante a tornava particularmente dispendiosa¹¹. De notar ainda que, sendo a dívida garantida por uma hipoteca celebrada em Portugal, o mancebo chegaria ao Brasil livre para aceitar qualquer emprego, pelo que esta forma de emigração não deve ser confundida com o engajamento de colonos nem com a emigração contratada. Parecem a este respeito mais acertadas as quantias referidas pelo presidente da Câmara de Arouca, segundo o qual havia agentes de vapores que por 16 ou 18 libras se encarregavam de passar os rapazes sujeitos ao recrutamento, «alguns dos quais são recebidos fora da barra»¹².

O enviesamento da questão tinha origem no próprio inquérito, que, ao privilegiar nas perguntas o engajamento de colonos, focara um aspecto pouco relevante — sucedem-se as respostas de «nada» e «não existe» ou simples omissão de resposta ao quesito n.º 44 —, enquanto deixava no esquecimento a rede, essa sim omnipresente, dos agentes das companhias de navegação. Só por iniciativa própria é que alguns presidentes de câmara e administradores de concelho forneceram informação sobre o tema. Pode tomar-se como exemplo a resposta do administrador do concelho da Mealhada, que, depois de reconhecer a existência em pequena escala da emigração clandestina, «originada unicamente na aversão ao serviço militar», refere, a propósito do engajamento:

Não há neste concelho engajadores de colonos, mas somente uma agência de transportes para o Brasil. Nesta agência, como em geral em todas as deste género, segundo me informaram, o agente recebe da companhia um terço aproximadamente do preço de cada bilhete de passagem que vende e é responsável para com a companhia pelo resto. Além disto, como na maioria dos casos os emigrantes não têm disponível o dinheiro

¹¹ A libra esterlina valia ao par 4\$500 réis e um pouco mais no câmbio corrente em 1885; assim, as 35 ou 40 libras valiam entre 157\$500 e 180\$000 reis. Compare estes valores com os dados do quadro n.º 1 in J. Costa Leite, «Emigração portuguesa: a lei e os números», cit., p. 467.

¹² Resposta com data de 15 de Dezembro de 1885 in *Comissão Parlamentar para o Estudo da Emigração Portuguesa. 1885. Documentos...*, cit., p. 70.

necessário para a compra do bilhete e outras despesas, é o agente quem lho empresta com fiador a juro não inferior a 7%. Este dinheiro é o primeiro que os emigrantes enviam do Brasil¹³.

Este depoimento de Constantino Botelho de Lacerda Lobo contrasta com o do administrador de Mondim: em vez da indignação e confusão de categorias, nota-se uma distinção clara, acompanhada de uma avaliação breve da importância de cada uma delas. Os agentes de emigração são apresentados como fornecedores de um serviço que é definido sem ambiguidades. Esta informação parece inteiramente adequada, podendo ser complementada com a resposta do administrador do concelho de Vagos. Depois de admitir que há pais que se endividam para livrarem os filhos do serviço militar, chegando alguns a emigrar para pagar a dívida, acrescenta:

Também não me consta que haja aqui engajadores de colonos; existem apenas dois ou três indivíduos que com capitais seus ou com os que lhes fornecem os agentes das companhias de navegação abonam aos emigrantes o dinheiro para a sua passagem e para a compra de objectos para esta indispensáveis, isto mediante um juro em geral elevado¹⁴.

Existe, portanto, um serviço prestado com a venda da passagem, recebendo o agente uma comissão da companhia. Esta venda abre frequentemente a oportunidade para celebrar um empréstimo de dinheiro ao emigrante, pelo qual o agente cobra um juro considerado elevado. Quanto à proveniência dos capitais, os vários testemunhos do inquérito aqui representados pelos exemplos de Mondim da Beira, Mealhada e Vagos permitem afirmar que há simultaneamente capitais locais e outros vindos de fora, podendo mesmo envolver dinheiro de agentes em Lisboa e Porto, se o administrador de Mondim não estava errado. No caso da venda de passagens, a referência da Mealhada a uma comissão de um terço torna necessária uma ponderação. Em Penafiel o administrador do concelho, depois de referir que não conhecia emigração clandestina, prestou esclarecimentos adicionais:

Não há engajadores de colonos nem contratos desta natureza. Há engajadores de emigração, se assim se podem considerar os indivíduos que aqui representam as companhias de navegação e que de cada emigrante ou bilhete vendido recebem 3\$000 de comissão. Por este motivo andam sempre à cata de pretendentes, encarregando-se de promover a concessão dos passaportes, de facilitar os transportes, etc.¹⁵.

¹³ Resposta datada de 13 de Novembro de 1885 in *Comissão Parlamentar para o Estudo da Emigração Portuguesa. 1885. Documentos...*, cit., p. 128.

¹⁴ *Ibid.*, p. 131.

¹⁵ *Ibid.*, p. 90.

Este depoimento clarifica o que foi dito sobre o papel dos agentes e aponta para a comissão sobre a venda de passagens um valor fixo que poderia ser o equivalente a 10% (ou ainda menos) do custo da passagem. A discrepância das comissões referidas deve-se, provavelmente, ao tipo de intermediário considerado. Embora este ponto deva ficar em aberto, parece razoável admitir — compatibilizando as duas referências — que as companhias de navegação cediam um terço do valor dos bilhetes, sendo a respectiva quantia distribuída pela cadeia de agentes e correspondentes, cabendo 10% da receita aos homens que a nível local angariavam passageiros e com eles lidavam directamente.

4

Se considerarmos como um sector económico o conjunto de actividades que forneciam a base logística da emigração, torna-se evidente que as companhias de navegação a vapor ocupavam nele um lugar central. Embora houvesse agentes de emigração na era dos veleiros, as verdadeiras redes de agentes foram estabelecidas pelas modernas companhias de navegação. Isto era exigido pela própria base tecnológica do ramo: envolvendo vultosos capitais em frotas de vapores com horários e trajectos preestabelecidos, era necessário preparar antecipadamente correio, carga e passageiros, eventualmente também água e mantimentos, de modo a tê-los prontos no cais no momento do embarque. Enquanto os veleiros habitualmente aguardavam no porto até terem carga suficiente, os paquetes tinham horários a cumprir¹⁶. A obrigação de respeitar trajectos calendarizados registara experiências pioneiras na era dos veleiros, mas foram os vapores que permitiram a generalização de linhas de paquetes marítimos, em que os contratos para transporte das malas de correio eram um elemento-chave da rentabilidade das companhias, juntamente com o transporte de carga e passageiros. A regularidade do transporte, sendo uma possibilidade tecnológica dos barcos a vapor, era necessária para aumentar a sua taxa de utilização, sendo obrigatória para as companhias com contratos postais, como eram quase todas as companhias que transportavam emigrantes.

As redes de agentes eram imprescindíveis na captação, organização e apresentação atempada dos passageiros. Do mesmo modo se tornava necessária uma gestão avançada, nomeadamente fazendo uso do telégrafo e da publicidade. Em Portugal notam-se importantes repercussões sobretudo a partir dos anos 70. A primeira metade da década de 1870 regista um grande aumento das carreiras de vapores e um ganho considerável da quota de passageiros transatlânticos: dados do Rio de Janeiro indicam que em 1876 os

¹⁶ Para mais detalhes sobre as ligações entre a tecnologia do vapor e o transporte marítimo, v. J. Costa Leite, *Portugal and Emigration...*, cit., caps. 4 e 5.

vapores já dominavam o sector, deixando aos veleiros apenas uma quota residual, inferior a 2%¹⁷. Nessa altura já várias companhias tinham agentes principais em Lisboa e no Porto, enquanto as mais importantes começavam a formar uma verdadeira rede de agentes no Noroeste.

Em 1880 a Royal Mail, a primeira companhia a inaugurar em 1851 uma linha de paquetes ligando Lisboa aos portos brasileiros, mantinha-se na liderança do transporte de passageiros, anunciando que as passagens podiam ser adquiridas no agente Guilherme C. Tait, no Porto, ou nos seus correspondentes em todas as principais cidades e vilas do Noroeste. A evolução foi depois no sentido de alargar ainda mais a rede, chegando praticamente a todos os concelhos do Norte, acompanhando o próprio alargamento geográfico da emigração. Convém notar que antes de 1870 mais de 80% dos emigrantes do continente eram originários de uma área relativamente pequena, próxima do Porto, nos distritos de Viana, Braga, Porto e Aveiro. O peso relativo destes quatro distritos baixou consideravelmente durante os anos 70 e em 1883, pela primeira vez, desceu ligeiramente abaixo dos 50%.

Assim, a primeira metade dos anos 80 foi marcada pela expansão da rede de agentes, com as principais companhias — Royal Mail e Pacific Steam — a concorrerem na captação de passageiros nas cidades e vilas do Norte. O inquérito parlamentar de 1885 registou algumas referências nesse sentido, mas a concorrência é particularmente evidente nas páginas de anúncios dos periódicos, tanto nos diários de Lisboa e Porto como nos semanários e quinzenários locais. Esses dados apontam para o sector da navegação como pioneiro no uso regular da publicidade, salientando as características dos navios e a qualidade do serviço, referindo frequentemente aspectos como o vinho servido às refeições e a existência a bordo de criados e cozinheiros portugueses. A importância destes pormenores para os emigrantes, essencialmente provenientes de meios rurais, é fácil de imaginar.

Pelos meados dos anos 80 já seria possível representar o esquema hierárquico das redes de agentes e correspondentes — pelo menos das duas principais companhias — nos três níveis referidos pelo administrador do concelho de Mondim da Beira: agentes principais em Lisboa e Porto, segundos agentes ou correspondentes dispersos por cidades e vilas e, finalmente, um terceiro nível de agentes locais associados aos segundos agentes. Os primeiros e segundos agentes eram geralmente elementos fixos da rede — há muitas associações duradouras entre esses agentes e as respectivas companhias —, enquanto os terceiros aparecem como elementos precários, que poderiam ser acrescentados ou afastados segundo as conjunturas migratórias¹⁸.

¹⁷ *Ibid.*, quadro n.º 4.1, p. 262.

¹⁸ Os agentes em Lisboa e Porto são facilmente documentáveis (v. quadros A.1 e A.2 em apêndice). Os segundos agentes anunciavam frequentemente nos periódicos e podem ser estudados em monografias locais (v. *Portugal and Emigration...*, cit., especialmente pp. 346-351). Os terceiros agentes eram mais erráticos e são pouco visíveis; num anúncio pouco habitual um

Deve notar-se, a propósito da activação ou desactivação dos agentes locais, que o sector da emigração registava grandes flutuações. Se compararmos os fluxos migratórios com os índices de produção de sectores industriais, verificamos no quadro n.º 2 que os coeficientes de variação da emigração se encontram entre os mais elevados. (Só o sector conserveiro apresenta um coeficiente superior, mas esse era um sector moderno que tinha praticamente partido do zero.) Talvez este aspecto contribuisse para o carácter especulativo que era atribuído ao sector da emigração. A instabilidade do sector parece ter sido uma das suas características, juntamente com o facto de praticamente ninguém viver exclusivamente dos proventos migratórios.

As companhias de navegação associavam as receitas dos contratos do correio às da carga e passageiros. Em Lisboa e Porto os agentes principais eram agentes de transportes, tratando de carga e passageiros e prestando serviços complementares às companhias de navegação. Os segundos agentes tinham geralmente uma base de conhecimentos e negócios necessária à função de agente, e por isso mesmo anterior, base essa que em vários exemplos conhecidos se afigura de rendimentos mais regulares e mais importantes. (Seria esse o caso de comerciantes de panos, negociantes de vinhos, proprietários de cafés, etc.) Finalmente, os agentes locais teriam ligações esporádicas à angariação de passageiros para as companhias de navegação e dificilmente poderiam fazer disso um modo de vida. Por isso mesmo se deve perguntar se fará sentido falar de um sector económico da emigração.

A razoabilidade da pergunta depende, naturalmente, do uso que se queira dar à resposta. Não há dúvida de que o sector da emigração é aberto ao contacto e influência de outros sectores e essa é mesmo uma das suas características básicas. Não tem a lógica interna e consistência de produto da indústria têxtil, por exemplo, e não pode ser visto como um sector distinto no estudo convencional de uma economia. No entanto, a ideia de um sector económico da emigração revela toda a sua utilidade na demonstração de que a emigração não tem apenas as consequências habitualmente referidas, gerando uma procura de serviços que numa economia pequena e pobre tem importantes repercussões. O quadro n.º 2 sugere, apesar das suas limitações, que os montantes envolvidos eram de facto significativos na economia da época.

Deve notar-se que, se, por um lado, as receitas de passagens não podem confundir-se com o valor acrescentado do sector, por outro lado, as receitas estimadas dizem apenas respeito às saídas de emigrantes¹⁹. O fenómeno migratório envolvia movimentos nos dois sentidos e compreendia um elemento abastado de emigrantes que, viajando em 1.ª classe, estavam desde 1907

agente publicita a venda de passagens no seu escritório (segundo agente) ou através de pessoas nomeadas em lugares e freguesias vizinhos (terceiros agentes) (v. *Jornal dos Carvalhos* de 21 de Setembro de 1890, p. 3).

¹⁹ Em termos de esforço migratório faz sentido referir apenas as saídas, como mencionado na secção n.º 1, mas o sector económico conta com as saídas e os retornos.

dispensados de passaporte e não constavam das estatísticas. Assim, as receitas totais de viagem deveriam ser consideravelmente superiores ao valor indicado no quadro. Se a estas receitas acrescentarmos os gastos dos emigrantes na aquisição de bagagem e requisitos burocráticos, teremos o núcleo central das receitas daquilo a que poderemos chamar o sector da emigração²⁰.

**A emigração como sector económico:
indicação comparativa**

[QUADRO N.º 2]

	Trabalhadores ca. 1910	Valor acrescentado ca. 1910 (contos)	Coefficiente de variação 1870-1914
Algodão	20 638	2 844	70
Lanifícios	11 002	2 784	30
Linifícios	2 678	630	12
Conservas	7 912	1 207	80
Metalurgia	6 474	1 978	53
Cortiça	5 607	934	45
Tabaco	3 754	1 250	32
Papel	1 895	—	43
Mineração	—	—	20
Emigração	—	2 158	71

O número de trabalhadores apresenta a média das estimativas nos sectores para os quais há estimativas diferentes.

Os coeficientes de variação foram calculados com base nos índices de produção dos sectores.

Os dados da emigração (receita de passagens e coeficiente de variação das saídas de emigrantes) são conceptualmente diferentes dos dados industriais, sendo apresentados apenas como indicação comparativa da magnitude e variabilidade do sector.

Os dados industriais e migratórios não incluem as ilhas.

Fontes: Jaime Reis, «A produção industrial portuguesa, 1870-1914: primeira estimativa de um índice», in *Análise Social*, n.º 94 (1986), quadro n.º 1, p. 920 (número de trabalhadores e valor acrescentado por trabalhador), e quadro n.º 3 (índices de produção), pp. 922-923; para a emigração, v. quadro n.º 1.

5

No Portugal de finais do século XIX e começos do século XX, para além dos aspectos sociais e políticos — engajamento de colonos, recrutamento

²⁰ Num estudo mais amplo haveria que considerar alguns aspectos adicionais: as transferências internacionais bancárias e postais, por exemplo, tinham uma forte componente migratória.

militar, perda de população, etc. — que à volta da emigração geraram as maiores controvérsias, havia o lado mais discreto do fornecimento de bens e serviços por ela estimulados.

Num breve balanço, verificamos que a simples estimativa das receitas de passagens de saída, apresentada no quadro n.º 1, sugere a importância da procura gerada. Acrescentando a essas cifras as despesas gerais de preparação de viagem (burocracia, roupas, malas, dinheiro de bolso...), chegámos a um esforço migratório que, numa perspectiva conservadora, poderia somar, no período imediatamente anterior à Primeira Guerra Mundial, uns 3500 contos anuais.

Essa referência de base merece ser explorada em diferentes aspectos. Do lado dos emigrantes, predominantemente de origem rural, numa agricultura pouco comercializada, valeria a pena considerar as formas de mobilização de recursos para pagar ou garantir o pagamento das despesas de viagem, estimulando a hipoteca e transacção de casas e terrenos. Neste artigo procurei apenas considerar a questão do lado daqueles para quem a emigração não era uma decisão de vida, mas uma oportunidade de negócio.

O envolvimento do Estado era evidente não apenas na regulamentação geral da emigração, mas na intervenção fiscal directa. A cobrança de selo e emolumentos pela emissão de passaporte é tanto mais de salientar quanto o discurso político da época apresentava o Estado como o protector do emigrante analfabeto, pobre e explorado.

No entanto, a maior fatia dos negócios da emigração correspondia à passagem transatlântica. A avaliar pelos depoimentos citados, as companhias de navegação a vapor retinham cerca de dois terços das receitas das passagens, cedendo um terço, em comissões, aos agentes e subagentes. Estes estavam hierarquicamente organizados, desde os agentes principais em Lisboa e Porto até aos angariadores locais. Nos anos de ponta da emigração a rede de agentes deveria abranger alguns milhares de pessoas que, tendo geralmente outros proventos, aproveitavam também as oportunidades de um negócio muito irregular, mas, aparentemente, bastante lucrativo. A intermediação de passagens e passaportes abria ainda a oportunidade para o financiamento dos emigrantes, com empréstimos a juros elevados garantidos por hipoteca.

A questão torna-se mais controversa ao considerar a noção de um sector económico da emigração. Como se tornou evidente, os negócios da emigração interpenetram-se com outros negócios: não existe uma actividade específica que permita a identificação claramente delimitada de um ramo de negócio. No entanto, a noção de um sector económico da emigração tem o mérito de colocar explicitamente a questão das actividades estimuladas pela emigração e das suas consequências numa economia pequena e pobre. Nesta perspectiva, torna-se mais fácil, por exemplo, perceber o seu efeito modernizador.

Os armadores e políticos que se interessaram por criar empresas marítimas capazes de transportar os emigrantes portugueses não achariam estranha

a noção de um sector económico da emigração. A preferência dos emigrantes pela comida portuguesa e por um serviço português a bordo constituía uma oportunidade tão claramente identificada que até as companhias estrangeiras a levavam em conta nas ementas de bordo, no recrutamento de pessoal e na publicidade. Foi uma oportunidade perdida, uma vez que as tentativas portuguesas não deram resultados práticos, continuando os emigrantes portugueses a ser transportados por companhias de navegação estrangeiras, com destaque para as companhias inglesas.

Não cabe no âmbito deste artigo discutir a razão desse falhanço ou avaliar a parte dos negócios da emigração retida pela economia portuguesa. Tão-pouco se deve confundir a referência exploratória a um sector económico da emigração com uma avaliação do seu impacto económico. (A saída de mão-de-obra, por exemplo, seria relevante para esta última, mas não para a primeira.) Basta que tenha ficado demonstrada a importância da emigração na procura de bens e serviços e que através dela tenha sido aberta a questão das transferências de recursos de um sector rural atrasado para sectores mais modernos da economia.

Fica, assim, claro que a emigração contribuía para a mudança da economia não só através da mudança de actividade dos próprios emigrantes, como por meio das actividades daqueles que se envolviam nos negócios da emigração.

APÊNDICE

Companhias de navegação e seus agentes (1851-1877)

[QUADRO N.º A.1]

Companhias	Agentes em Lisboa	Agentes no Porto
Royal Mail Steam Packet Company.	A. Van Zeller (1851-6) R. Knowles & C. ^a (1856-77) .	William Tait.
South American & G. S. N. Co.	R. Knowles & C. ^a (1856-77) .	Ashton & Mc. Lagan.
C. de Navigation Mixte	F. Ferrari (1853-6) H. Dubeux (1857)	
C. N. Vapor Luso-Brasileira . . .	José Joaquim de Mendonça . .	Sede.
Compagnie Franco-Américaine . .	H. Dubeux	
Hamburg Brasilianische P. G. . . .	Kruz & C. ^a	G. R. Batalha.
Compagnia Transatlantica	Oeneti & Richini	
European & American S. S. Co. . .	R. Knowles & C. ^a	Ashton & Mc. Lagan.
Pacific Steam Navigation Co. . . .	Kruz & C. ^a (1858) E. Pinto Basto (1866-77) . . .	Vasco Ferreira Pinto Basto.
Real C. ^a Anglo, Luso, Brasileira .		Sede.
C. S. M. Messageries Impériales .	H. Dubeux (1860-5) Torlades & C. ^a (1865-77) . . .	F. Chamiço, Filho & Silva.
Lamport & Holt Line	G. Laidley & C. ^a	A. J. Shore & C. ^a
Pernambuco Line of Steamers . . .	G. Laidley & C. ^a	Rawes & C. ^a
Booth Line	G. Laidley & C. ^a	
Red Cross Line	Pereiras & La Roque	Fulgêncio José Pereira.
Hamburg Brasilianische D. G. . . .	E. George & C. ^a	A. Miller & C. ^a
Donaldson Line	Medlicott & C. ^a	Rawes & C. ^a
Liverpool & Maranham S. S. Co.	R. Knowles & C. ^a	Rawes & C. ^a
Ryde Line	J. B. Piombino/Piombino e Filhos.	Joaquim Duarte de Mattos e Fi- lhos.
White Star Line	D. Sugrue & C. ^a	Rawes & C. ^a
C. des Chargeurs Réunis	Pereiras & La Roque	Fulgêncio José Pereira.
Progresso Marítimo do Porto	J. J. das Neves & Filhos . . .	Sede.
The Liverpool and Amazon R. M. S. S. Co., Ltd.	J. J. das Neves & Filhos . . .	Bernardo José Machado & C. ^a
The Rio Grande do Sul S. S. Co., Ltd.	R. Knowles & C. ^a	Rawes & C. ^a
Nord-Deutsch Lloyd S. S. Co. . . .	R. Knowles & C. ^a	Rawes & C. ^a

Fonte: Armando Mário O. Vieira, *Paquetes a Vapor para o Brasil (1851-1877)* (Porto, Núcleo Filatélico do Ateneu Comercial do Porto, 1991), p. 305.

Companhias de navegação e seus agentes c. 1927

[QUADRO N.º A-2]

Companhias	Agentes em Lisboa	Agentes em Lisboa
Royal Mail Steam Packet Company.	James Rawes & C. ^a	Tait & C. ^a
Blue Star Line	Mascarenhas & C. ^a	Wall & Westray.
Booth Line	Garland Laidley & C. ^a , L. ^{da}	Garland Laidley & C. ^a , L. ^{da}
Chargeurs Réunis e Sud-Atlantique.	Comptoir Maritime Franco-Portugais, L. ^{da}	Comptoir Maritime Franco-Portugais, L. ^{da}
Companhia Hamburguesa Sul-Americana.	Marcus & Harting	Burmester & C. ^a
Companhia Hamburgo Amerika Linie.	Marcus & Harting	Burmester & C. ^a
Lamport & Holt Line	Garland Laidley & C. ^a , L. ^{da}	Garland Laidley & C. ^a , L. ^{da}
Lloyd Brasileiro	A. P. Guimarães	A. P. Guimarães.
Lloyd Real Belga	Banco Burnay	Delegação Marítima do Banco Burnay.
Mala Real Holandesa	Orey, Antunes & C. ^a , L. ^{da}	Orey, Antunes & C. ^a , L. ^{da}
Norddeutscher Lloyd, Bremen	Lane & C. ^a , L. ^{da}	Bernard Leuschner.
Roterdam Zuid America Linje	Orey, Antunes & C. ^a , L. ^{da}	Orey, Antunes & C. ^a , L. ^{da}

Fonte: Francisco Ribeiro Salgado, *Interesses Económicos Luso-Brasileiros* (Porto 1927), «Lista n.º 1: principais linhas de navegação» após p. 236.