

O transporte de emigrantes: da vela ao vapor na rota do Brasil, 1851-1914

A emigração é um dos temas grandes da história portuguesa. Mas essa importância tem contribuído para acentuar a sua carga emotiva, enquanto ficam na sombra muitos dos aspectos concretos da experiência emigratória. Todos conhecemos os versos arrebatados de Guerra Junqueiro sobre a partida de emigrantes, mas poucos saberão dizer quanto custava uma passagem para o Brasil e quem tinha de facto condições para emigrar¹. Sem menosprezar de modo algum os testemunhos artísticos, que da escultura ao romance são por vezes de uma grande riqueza, precisamos no entanto de conhecer as bases materiais dos circuitos da emigração para avaliarmos correctamente a força dos sentimentos e dos interesses que à sua volta se desencadearam.

O transporte de emigrantes é um dos aspectos que merecem ser tidos em conta. O sector de comunicações e transportes registou mudanças profundas durante a segunda metade do século XIX, em resultado da difusão e desenvolvimento da tecnologia industrial. Não foram só os comboios e os vapores, mas todo um conjunto de inovações e melhoramentos — do telégrafo à composição tipográfica, da distribuição de correio às instalações portuárias —, que produziram um efeito combinado de informação, velocidade, regularidade e organização.

Portugal também foi atingido por essas mudanças tecnológicas e organizativas, que alteraram significativamente as condições de informação e transporte dos emigrantes. Nas páginas seguintes discutirei a cronologia e o impacto da mais relevante de todas: a substituição dos veleiros por vapores na rota do Brasil².

* Faculdade de Economia da Universidade Nova de Lisboa.

¹ Guerra Junqueiro, «Finis Patriae», in *Horas de Luta*, Porto, Lello & Irmão, 1965 (1.ª ed., 1890), pp. 42-43; J. Costa Leite, «Emigração portuguesa: a lei e os números (1855-1914)», in *Análise Social*, n.º 97, 1987, p. 467.

² Convém notar desde já que a substituição teve consequências múltiplas, algumas das quais transcendem o âmbito da emigração; no que se refere à emigração, apenas serão considerados no presente artigo os aspectos mais directamente ligados ao transporte, excluindo, por exemplo, as repercussões na rede de agentes e engajadores.

1. Os benefícios da transição para o vapor foram salientados em 1874 por João de Sousa Lobo, ministro de Portugal em Washington, nos seguintes termos: «Da questão de emigração e das misérias que lhe são inseparáveis muito se têm ocupado governos e imprensa na Europa como nos Estados Unidos. Têm-se feito leis com o fim de proteger os emigrantes pobres, e bem que elas tenham melhorado a sua sorte, nada mais a melhorou do que a rápida revolução que se deu na navegação, substituindo o vapor às velas, porque por este modo os seus primeiros e não menores sofrimentos diminuíram de mais de metade.»³

Com efeito, os emigrantes com destino ao Brasil e aos Estados Unidos enfrentavam na travessia do Atlântico o seu primeiro grande teste; os camponeses, sobretudo, habituados aos espaços abertos e à terra firme debaixo dos pés, sentir-se-iam apertados e inseguros no limitado espaço de um veleiro, entregues durante semanas consecutivas à força imensa do mar e do vento.

Os veleiros da carreira do Brasil eram, na sua maior parte, embarcações de 200 a 400 toneladas, capazes de transportar entre 100 e 200 pessoas⁴. Como passageiros de proa, os emigrantes não tinham acomodações próprias e dormiam no chão de um porão atravancado, escuro e sufocante⁵. Falta de espaço e falta de higiene constituíam as queixas mais frequentes dos funcionários consulares nas suas visitas de inspecção. A ementa tinha como base o arroz e o biscoito duro, carne e peixe salgado⁶; sem qualquer mesa, uma tina de comida reunia à sua volta um grupo de pessoas que, de colher em punho, se iam servindo; todos bebiam pela chupeta, que circulava de mão em mão⁷. Os riscos de saúde podem ser facilmente imaginados; a promiscuidade e a tensão aumentavam ainda mais o desconforto da viagem.

³ João de Sousa Lobo a João de Andrade Corvo, 10 de Maio de 1874, in *Negócios Externos: Documentos Apresentados às Cortes na Sessão Legislativa de 1875 [...] Emigração Portuguesa*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1875, p. 74.

⁴ No caso concreto de embarcações com entradas com passageiros portugueses em Belém do Pará em 1872-73 contam-se 30 viagens de 11 veleiros com a média de 296 toneladas e 49 viagens de 8 vapores com a média de 1071 toneladas; *Negócios Externos. 1875. Emigração Portuguesa*, pp. 62-66. Para mais comentários e outras listas de embarcações ver, nomeadamente, *Negócios Externos: Documentos Apresentados às Cortes na Sessão Legislativa de 1874 [...] Emigração Portuguesa*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1874, pp. 34, 36, 38 e 41.

⁵ Deve notar-se, no entanto, que, mesmo nas suas casas, nem todos os camponeses estavam habituados a dormir em camas; o confinamento a um reduzido espaço era provavelmente sentido com mais agudeza do que a falta de camas ou privacidade. Sobre as casas e a mobília de vários grupos sociais na Figueira da Foz ver Rui de Ascensão Ferreira Cascão, *Permanência e Mudança em Duas Comunidades do Litoral: Figueira da Foz e Buarcos entre 1861 e 1910*, dissertação de doutoramento, Universidade de Coimbra, 1989, pp. 621-657 (esp. pp. 636-637).

⁶ Parece que os capitães dos navios procuravam garantir abundância de comida, embora não se importassem de transportar passageiros acima da capacidade legal. Ver, por exemplo, *Negócios Externos 1874. Emigração Portuguesa*, p. 108 e, em termos mais gerais, p. 205.

⁷ Essas eram condições habituais dos passageiros de proa, segundo a descrição do cônsul de Portugal no Pará e Amazonas em *Negócios Externos, 1874, Emigração Portuguesa*, p. 230; a comparar com o comentário mais breve do cônsul-geral no Rio de Janeiro, *ibid.*, p. 205.

Os veleiros eram lentos e irregulares, estando sujeitos a prolongamentos da viagem que aumentavam a probabilidade de deterioração ou esgotamento da água e comestíveis e quebravam a resistência dos passageiros. Em caso de doença a bordo, a situação podia tornar-se trágica, como demonstra um caso referido pelo cônsul-geral de Portugal no Rio de Janeiro: «[...] [deu] entrada no porto de Santos, no dia 24 de Outubro [de 1857], [a] barca portuguesa *Santa Clara*, capitão Lourenço Fernandes do Carmo, conduzindo da cidade do Porto 174 passageiros, contratados ali por António Joaquim de Andrade Villares para o serviço de Campos Júnior & Irmão, da cidade de Campinas, na província de S. Paulo.

«Infelizmente, logo à saída deste navio do porto daquela cidade, sobrevieram moléstias de sarampo, febres gástricas, disenterias, etc., que junto à grande viagem de 62 dias, por causa de ventos contrários, ocasionou a morte de 18 indivíduos a bordo, sendo 16 crianças e 2 adultos.»⁸

Não surpreende, por isso, a ênfase dada por João de Sousa Lobo à transição da vela para o vapor, salientando especificamente os benefícios que trouxe aos passageiros mais pobres. Os vapores eram mais rápidos e o encurtamento do tempo de viagem tornava-a desde logo mais suportável em termos físicos e psicológicos. Mas os vapores eram, além disso, mais previsíveis nas suas rotas e tempo de deslocação; a previsibilidade aumentava consideravelmente o sentimento de segurança dos passageiros, que, assim que subiam a bordo, podiam começar a contagem decrescente para o dia do desembarque⁹.

As condições a bordo dos vapores eram, mesmo para os passageiros de 3.^a classe, indubitavelmente superiores às dos veleiros. Quando as companhias de navegação anunciavam nos jornais de província as camas (ou, mais propriamente, beliches) e roupa de cama dos seus paquetes e pequenos luxos, como pão fresco todos os dias, elas estavam na realidade a oferecer um serviço que os veleiros dificilmente poderiam oferecer mesmo aos passageiros de 1.^a classe¹⁰. A maior e mais desimpedida área de convés dos vapores, onde os passageiros podiam movimentar-se, espairar e conversar, era outra das suas vantagens. É natural, por isso, que já em 1862 os mesmos funcionários consulares que registavam queixas sobre os veleiros notassem o bom serviço dos paquetes, onde os passageiros de 3.^a classe eram «bem tratados, com bons alimentos, etc.»¹¹

⁸ Barão de Moreira ao marquês de Loulé, 30 de Novembro de 1857, in *Negócios Externos, 1874, Emigração Portuguesa*, p. 35.

⁹ A previsibilidade tinha também consequências comerciais e organizativas, de que a distribuição regular de correio dá apenas um exemplo; ver Armando Mário O. Vieira, *Subsídios para a História do Correio Marítimo Português*, Porto, Núcleo Filatélico do Ateneu Comercial do Porto, 1988, *passim*.

¹⁰ Apenas três exemplos: *Gazeta do Norte* (Valença) de 28 de Dezembro de 1878, p. 3; *O Jornal do Povo* (Oliveira de Azeméis) de 12 de Novembro de 1880, p. 4; *O Comércio da Figueira* de 1 de Janeiro de 1880, p. 4.

¹¹ António José Duarte Nazareth ao marquês de Loulé, 7 de Agosto de 1862, *Negócios Externos, 1874. Emigração Portuguesa*, p. 130.

Se as vantagens eram patentes nos anos 60 e 70 do século XIX, tornaram-se ainda mais evidentes nas décadas seguintes, à medida que os vapores foram incorporando inovações e melhoramentos tecnológicos. A refrigeração, por exemplo, garantiu a melhor conservação dos víveres e uma ementa mais variada e a electricidade animou o ambiente; se, em 1883, o *Cotopaxi* era o único navio da Pacific Steam com iluminação eléctrica, meia dúzia de anos depois todos os outros paquetes da companhia exibiam esse melhoramento¹². Começando embora por beneficiar os passageiros da 1.ª classe, tais progressos chegaram, de uma forma ou de outra, aos passageiros de 3.ª classe e constituíam frequentemente elementos de concorrência entre as companhias¹³.

Os vapores tornaram-se maiores e mais potentes: os navios da Red Cross Line que serviam Belém do Pará em 1872 pouco excediam a média de 1000 toneladas, mas, em carreiras mais importantes, a Royal Mail tinha nessa altura navios de 3000 toneladas; nos anos 90, as 5000 toneladas eram frequentes, e pouco antes da primeira guerra mundial muitos navios ultrapassavam as 8000 toneladas¹⁴.

Para as companhias de navegação isto significava grandes investimentos e para os passageiros aumentava o espaço e a segurança.

2. Desde o início dos anos 60 que os vapores conseguiam cobrir a distância do Rio de Janeiro a Lisboa em metade ou mesmo um terço do tempo exigido pelos veleiros. A gazeta oficial e os jornais de Lisboa e Porto davam frequentemente notícia de entradas e saídas de embarcações, acrescentando por vezes alguns pormenores úteis, como nacionalidade, tipo, tonelagem, porto de origem ou de destino e tempo de viagem. Essas indicações são suficientes para ilustrar algumas mudanças fundamentais.

Por exemplo, 10 embarcações provenientes de diferentes portos brasileiros entraram no Tejo durante o mês de Janeiro de 1863, transportando mercadorias e passageiros. Uma delas, a barca portuguesa *Novo Tentador*, chegou a Lisboa no dia 19 com uma tripulação de 19 homens, 42 passageiros e um carregamento de açúcar e outros produtos, ao fim de uma viagem de 43 dias sem escala desde o Rio de Janeiro. Outra barca portuguesa, *Hellena*, fez a mesma viagem com um carregamento do mesmo tipo, 17 tripulantes

¹² Hastings Charles Dent, *A Year in Brazil*, Londres, Kegan Paul, Trench & Co., 1886, p. 7; *Jornal dos Carvalhos* de 3 de Agosto de 1889, p. 4.

¹³ Basta referir o vinho e a comida à portuguesa destacados pelas companhias nos anúncios dos jornais, com exemplos em *O Comércio da Figueira* de 3 de Agosto de 1882, p. 4; *Jornal dos Carvalhos* de 3 de Agosto de 1889, p. 4; *O Comércio do Porto* de 1 de Janeiro de 1891, 1 de Janeiro de 1901 e 1 de Janeiro de 1911, todos na p. 4.

¹⁴ *Negócios Externos, 1875. Emigração Portuguesa*, pp. 22-23, 62-66; *A Gazeta Financeira* de 1 de Julho de 1895, p. 1; *O Primeiro de Janeiro* de 1 de Outubro de 1909, p. 6, e 1 de Abril de 1910, p. 6. Os paquetes das carreiras norte-americanas eram ainda maiores; ver comentário de James W. Wells, *Three Thousand Miles Through Brazil*, vol. 1, Londres, Sampson Low, Marston, Searle & Rivington, 1886, p. 2.

e 28 passageiros, mas precisou de 63 dias para chegar a 30 de Janeiro. No dia seguinte chegou o vapor inglês *Magdalena*, com 130 tripulantes, 110 passageiros e carga; tinha deixado o Rio 22 dias antes, fazendo escala nos portos da Baía, Pernambuco e São Vicente. Um vapor francês, o *Estremadure*, tinha chegado a Lisboa no dia 15, fazendo a mesma viagem em 18 dias, com uma tripulação de 118 homens, transportando 142 passageiros e carga¹⁵.

Em geral, havia mais passageiros na ida para o Brasil do que no regresso, e os números apresentados acima representam certamente uma fracção da capacidade total de transporte das embarcações. De resto, os quatro exemplos foram escolhidos para ilustrar tendências gerais, como a da maior tripulação dos vapores e a duração relativa da viagem; evidentemente, o facto de os veleiros serem portugueses e os vapores estrangeiros não é uma coincidência¹⁶.

Vejam os com mais atenção a regularidade e a duração da viagem. Os veleiros estavam particularmente sujeitos à inconstância do tempo e das correntes marítimas e, em tais condições, a mestria do capitão no comando da tripulação e do navio reflectia-se na velocidade conseguida; embarcações do mesmo tipo e com tripulações semelhantes tinham desempenhos diferentes, como no exemplo da barca *Hellena*, que gastou cerca de 50% mais de tempo do que o *Novo Tentador*. Pode até apontar-se o caso de outra barca portuguesa, *Linda*, que fez a mesma viagem do Pará a Lisboa com treze anos de intervalo, mas na mesma época do ano, gastando 38 dias em 1863 e 50 dias em 1876¹⁷.

A diferença entre vapores podia também ser grande em termos percentuais, embora de menor âmbito, e pode, no essencial, ser atribuída não a elementos naturais, mas a uma escolha humana relativamente, por exemplo, à relação entre velocidade e consumo de combustível: cada navio podia cumprir razoavelmente um horário estabelecido de antemão. De facto, os dois vapores do exemplo anterior pertenciam a companhias subsidiadas que tinham obrigação de seguir rotas e calendários determinados: o *Estremadure* era propriedade da Compagnie des Messageries Maritimes — também conhecida por Compagnie des Messageries Impériales durante a era de Napoleão III — e o *Magdalena* da Royal Mail Steam Packet Company¹⁸.

¹⁵ A gazeta oficial, então com o título de *Diário de Lisboa*, referia o movimento das embarcações, numa secção regular, de um a três dias depois da entrada ou saída.

¹⁶ Uma década mais tarde, a mesma observação foi feita em relação às embarcações que transportavam imigrantes para Belém; ver *Negócios Externos, 1875, Emigração Portuguesa*, p. 66; este aspecto foi salientado por Joel Serrão, *Temas Oitocentistas — 1: Para a História de Portugal no Século Passado*, Lisboa, Livros Horizonte, 1980, p. 174.

¹⁷ Em 1863, a barca chegou a 14 de Janeiro, com 18 tripulantes e 1 passageiro; em 1876 chegou a 28 de Janeiro, com 16 tripulantes e 4 passageiros (ver *Gazeta Oficial*, datas respectivas).

¹⁸ Há uma lista de navios das principais companhias da carreira do Brasil, compilada por Armando Mário O. Vieira, *Subsídios para a História do Correio Marítimo Português*, pp. 193-195.

Nas décadas seguintes, os vapores registaram notáveis aperfeiçoamentos, mas, no que diz respeito à duração da viagem, o maior salto estava dado e até à primeira guerra mundial apenas se puderam ganhar uns dias mais.

Um Anuário Postal de 1872 anunciava os paquetes da Royal Mail da carreira de Southampton a Buenos Aires que faziam escala em Lisboa nos dias 13 de cada mês, partindo no mesmo dia para São Vicente, Pernambuco, Baía e Rio de Janeiro; as chegadas ao Rio estavam previstas para 4 do mês seguinte, numa viagem de 21 ou 22 dias, tempo gasto pelo *Magdalena* para fazer a viagem de regresso em 1863¹⁹.

Para quem pretendesse uma viagem mais rápida, a linha de Liverpool a Valparaíso e Callao da Pacific Steam poupava tempo com uma ligação directa de Lisboa ao Rio: os paquetes tocavam em Lisboa a 4 ou 5 e a 19 de cada mês, chegando à capital brasileira 15 dias depois²⁰. Quatro décadas mais tarde, a mesma companhia anunciava que os seus navios levavam geralmente 13 dias de Lisboa ao Rio de Janeiro²¹.

Referi a ligação entre as capitais de Portugal e do Brasil porque a informação é mais abundante e comparável neste caso, mas não se deve perder de vista o facto de muitos dos emigrantes terem origem no Noroeste e, pelo menos durante os anos 50 e 60, rumarem ao Brasil directamente do Porto. Havia também o caso especial dos ilhéus, que estavam mais próximos dos portos brasileiros²². De qualquer modo, as mudanças observadas na carreira de Lisboa ao Rio de Janeiro dizem respeito ao maior fluxo migratório português e sugerem a natureza das mudanças que estavam a ocorrer noutras rotas.

Em termos gerais, pode assim dizer-se que um emigrante do continente, ao embarcar num veleiro rumo ao Rio de Janeiro, deveria contar com uma viagem de seis semanas, que poderia facilmente prolongar-se por mais duas ou três. No entanto, se pudesse pagar a passagem num vapor, a viagem poderia ser feita em três semanas, ou mesmo reduzida a duas semanas se o navio não fizesse escala em portos intermédios.

3. No início dos anos 60, os veleiros e os vapores eram concorrentes no transporte de carga e passageiros. Os vapores ofereciam as vantagens da velocidade e regularidade da máquina, mas implicavam elevados investimentos iniciais, e o carvão era mais caro do que o vento e ocupava muito espaço que de outro modo seria destinado a carga. O futuro pertencia ao vapor, mas, enquanto não fossem construídos engenhos mais eficientes na utiliza-

¹⁹ Ernesto Madeira Pinto, *Anuário Postal para 1872*, Lisboa, François Lallemand, s. d., pp. 176-177.

²⁰ Id., *ibid.*, p. 177.

²¹ *O Jornal do Comércio* de 1 de Janeiro de 1911, p. 2.

²² Contudo, nem sempre os ilhéus podiam contar com viagens mais rápidas; nos últimos meses de 1865, quando outras embarcações levavam 40 a 42 dias do Porto ao Rio, chegou uma da Terceira com 42 dias de viagem e uma outra do Funchal com 53 dias (talvez tenham escalado portos intermédios) (ver *Negócios Externos, 1874, Emigração Portuguesa*, p. 176).

ção de combustível e os fornecimentos de carvão não se tornassem mais abundantes e baratos nos diferentes portos, a vela tinha condições de concorrência: os veleiros eram mais lentos, mas eram também mais baratos e, com as suas tripulações mais pequenas e reduzidos custos de manutenção, mais resistentes em tempo de crise quando as embarcações tinham de permanecer paradas ou navegar com pouca carga²³.

A cronologia da substituição da vela pelo vapor foi diferente para diferentes cargas, passageiros e rotas²⁴. Em princípio, quanto mais curto era o trajeto mais cedo os vapores teriam condições técnicas para superar os veleiros; mas esta orientação geral era condicionada por vários aspectos práticos, como a existência de subsídios ou contratos de correio, o volume do tráfego, as características da carga, ou as possibilidades económicas dos passageiros²⁵. No caso do transporte de passageiros entre Portugal e o Brasil, a substituição começou com os paquetes dos anos 50, mas, como veremos, ocorreu essencialmente na primeira metade da década de 70.

Deve notar-se que a questão da transição para o vapor não pode ser esclarecida numa única fonte. Há muita informação sobre o assunto nos jornais portugueses, incluindo a gazeta oficial, bem como na correspondência dos cônsules portugueses e em relatórios brasileiros. Mas esta informação é geralmente incompleta: por exemplo, há sumários estatísticos que indicam o número e o tipo das embarcações, mas omitem os passageiros de cada grupo, dando apenas o total; cada fonte deixa algumas pontas soltas, mas, no seu conjunto, elas permitem identificar claramente os aspectos fundamentais da transição para o vapor.

Tomemos como primeira referência o movimento de navios no porto de Lisboa: o número anual de embarcações de todas as origens entradas no porto

²³ Não serão aqui considerados alguns casos particulares relacionados, por exemplo, com navios mistos (vapores com casco de madeira e veleiros de ferro), ou com os primitivos vapores de rodas de pás; quando os vapores começaram a desempenhar um papel significativo no transporte de emigrantes portugueses para o Brasil, eram geralmente navios de casco de ferro com motores de hélice. Ver, sobre estas questões, T. K. Derry e Trevor I. Williams, *A Short History of Technology*, Oxford, Oxford University Press, 1979, pp. 370-374; P. L. Cottrell, «The Steamship on the Mersey, 1815-80: Investment and Ownership», in P. L. Cottrell e D. H. Aldcroft (orgs.), *Shipping, Trade and Commerce: Essays in Memory of Ralph Davis*, Leicester, Leicester University Press, 1981, pp. 137-163; e Robert Craig, «William Gray & Company: a West Hartlepool Shipbuilding Enterprise, 1864-1913», *ibid.*, pp. 165-191.

²⁴ A cronologia da substituição em algumas carreiras principais, especialmente no que se refere a carga, é discutida por Charles K. Harley, «The Shift from Sailing Ships to Steamships», 1850-1890: A Study in Technological Change and its Diffusion», in Donald N. McCloskey (org.), *Essays on a Mature Economy: Britain After 1840*, Princeton, N. J., Princeton University Press, 1971, pp. 215-237.

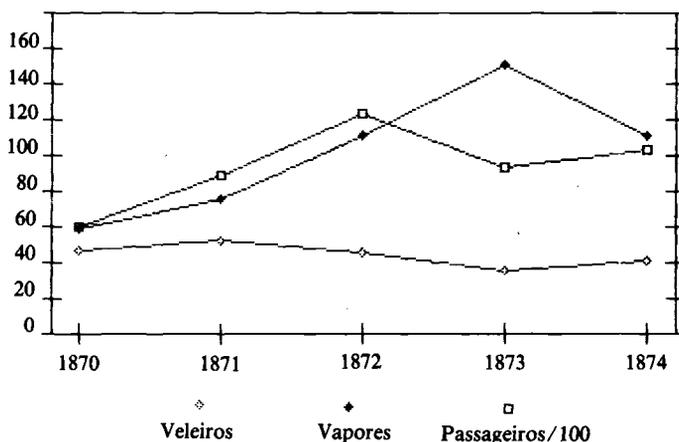
²⁵ Note-se, por exemplo, que, nos anos 40 e 50, o subsídio do correio garantiu cerca de 40% das receitas da Royal Mail; e as primeiras carreiras de paquetes a fazerem escala em Lisboa, a começar em 1851 pela linha da Royal Mail, precisaram de contratos de correio. Ver P. L. Cottrell, *The Steamship on the Mersey, 1815-80*, p. 149; Armando Mário O. Vieira, *Subsídios para a História do Correio Marítimo Português*, pp. 166-173.

mostra que os vapores ultrapassaram os veleiros no início da década de 80²⁶; posto que os vapores eram, em média, de maior capacidade que os veleiros, os números apontam para uma transição na década anterior; esta primeira indicação é reforçada pelo facto de os números mencionados dizerem respeito ao total de tráfego e o transporte de passageiros andar geralmente à frente da carga na mudança para o vapor.

Passando à correspondência dos cônsules portugueses no Brasil, podemos verificar que, no período de 1870 a 1874, o número de veleiros entrados no Rio de Janeiro com passageiros portugueses tendeu a declinar, enquanto o número de vapores subiu acentuadamente (gráfico 1). Sendo a capital brasileira, de longe, o mais importante porto de destino dos emigrantes portugueses, a mudança da relação entre vapores e veleiros de 1,4:1 em 1870-71 para 3,4:1 em 1873-74 reveste-se de particular interesse.

Passageiros portugueses e embarcações entradas no Rio de Janeiro, 1870-74

(GRÁFICO 1)



Fonte: *Negócios Externos: Documentos Apresentados às Cortes na Sessão Legislativa de 1875 [...]* *Emigração Portuguesa*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1875, pp. 10-13

Ao terminar a Guerra do Paraguai em 1870, a emigração para o Brasil aumentou e as companhias de navegação a vapor penetraram energicamente neste sector em expansão. O gráfico 1 mostra que o número de vapores acompanhou de perto o aumento do número de passageiros, mantendo a razão

²⁶ J. Bacelar Bebiano, *O Porto de Lisboa: Estudo de História Económica*, Lisboa, Administração-Geral do Porto de Lisboa, 1960, gráfico 11. O gráfico mostra também que, em curtos períodos de crise, como no final da década de 90, os veleiros eram capazes de recuperar, enquanto o número de vapores diminuía, numa demonstração da resistência das embarcações à vela; esta reversão temporária não afectou, no entanto, o transporte de passageiros.

de aproximadamente um vapor por centena de passageiros²⁷. Isso apresenta visualmente uma fase do processo de substituição, que em 1873 era comentado num artigo de fundo do jornal *Aurora do Lima*; o autor registava «o prodigioso desenvolvimento que a navegação a vapor, entre a Europa e a América, apresenta há três anos para cá; vemos com entusiasmo que, de duas carreiras regulares que os paquetes para o Brasil faziam mensalmente, passamos a ter dez! e só estranhamos que os capitais portugueses se hajam conservado na inércia, desprezando os lucros fabulosos que as companhias estrangeiras têm auferido»²⁸.

Se a tendência para o predomínio dos vapores é clara, a fonte não permite, no entanto, determinar a parte dos passageiros por eles transportados. Por essa altura, porém, o cônsul de Portugal no Pará elaborou uma lista de navios chegados a Belém em 1872 e 1873; constam dessa lista 1670 portugueses (a comparar com os 21 604 do Rio de Janeiro), 55% dos quais foram transportados em 30 veleiros e os restantes 45% em 49 vapores. Embora os números envolvidos sejam muito menores, o fluxo é semelhante ao do Rio — a *ratio* de vapores e veleiros é de 1,6:1, sendo os passageiros igualmente emigrantes portugueses — e as percentagens têm um significado que não é meramente local²⁹.

Ao comentar a lista, o cônsul Joaquim Baptista Moreira escreveu que «os vapores são ingleses e os navios à vela são portugueses»³⁰. Podia ter acrescentado que os vapores, provenientes de portos ingleses, tinham feito escala em Lisboa, enquanto os veleiros tinham partido do Porto ou das Ilhas³¹. Se o cônsul substituísse inglês por estrangeiro para abranger, entre outros, navios franceses e alemães, as suas conclusões relativas a nacionalidade, tipo e origem das embarcações poderiam aplicar-se também ao Rio de Janeiro. O resumo estatístico de 1870-74 acima mencionado registou 222 veleiros, 217 dos quais eram portugueses; e 507 vapores, dos quais 497 eram estrangeiros. Os portugueses continuavam a ser capazes de construir, armar e gerir uma grande frota de veleiros, mas revelavam-se incapazes de absorver a nova tecnologia, com maiores exigências de capital e organização. Neste processo de declínio relativo, a década de 70 foi um período crucial.

²⁷ Sugere-se aqui a capacidade de atracção de emigrantes portugueses, que é o que nos importa, mas isso não deve ser confundido com a capacidade dos navios; do ponto de vista das companhias de navegação haveria que contar não apenas com passageiros de outras nacionalidades, mas ainda com o facto de a maior parte dos navios servir outros portos brasileiros e argentinos.

²⁸ *Aurora do Lima* (Viana do Castelo) de 15 de Janeiro de 1873, citado por Maria Joannis Benis, «A emigração vista de Viana do Castelo», in *Revista de História Económica e Social*, 3, 1979, p. 99.

²⁹ *Negócios Externos, 1875, Emigração Portuguesa*, pp. 62-67.

³⁰ *Ibid.*, p. 66.

³¹ Os vapores que escalavam periodicamente o porto de Belém faziam parte de uma companhia não subsidiada que o *Anuário Postal de 1872* dava como saindo de Lisboa para o Pará, Maranhão e Ceará, aproximadamente nos dias 1, 10 e 20 de cada mês; segundo os jornais, tratava-se da Red Cross Line of Steamers. Ver Ernesto Madeira Pinto, *Anuário Postal para 1872*, p. 172; *Comércio de Lisboa* de 15 Dezembro de 1878, p. 4.

As conclusões anteriores são confirmadas por fontes brasileiras, em particular por relatórios sobre movimento de passageiros em 1871, 1876 e 1883. Um relatório da Agência de Colonização revela, por exemplo, que 8124 portugueses chegaram ao Rio de Janeiro em 1871, dos quais 6230 foram anotados como imigrantes. Nessa altura, a designação de imigrante não era baseada em qualquer questionário ou contrato; tratava-se de um rótulo administrativo aplicado aos passageiros dos veleiros inspeccionados pela Agência de Colonização. As 49 embarcações de vela visitadas em 1871 eram todas portuguesas; 40 eram provenientes do Porto, 1 de Lisboa e 8 das Ilhas³². A classificação administrativa permite ainda concluir que os passageiros portugueses não registados como imigrantes (23 %) deverão ter chegado ao Rio em vapores procedentes de Lisboa.

No começo de Março de 1876, a ameaça de um surto de febre-amarela obrigou a medidas de quarentena, daí resultando um relatório com uma lista completa de embarcações e passageiros chegados ao Rio de Janeiro entre 12 de Março e 30 de Junho. A lista mostra que a transição para o vapor estava então praticamente concluída: em 86 embarcações havia 81 vapores; os 5 veleiros (1 brasileiro e 4 portugueses) tinham transportado apenas 106 passageiros, correspondendo a menos de 2 % do total de 5776 pessoas de várias nacionalidades, entre as quais 2499 portugueses. Os portugueses representavam 43 % do contingente imigratório, mas asseguravam — com 4 veleiros e 2 vapores — o transporte de apenas 3 %. Os restantes foram transportados por navios ingleses, franceses, alemães e brasileiros³³.

A mudança para o vapor e a reorientação do fluxo migratório do continente português com saída por Lisboa são confirmadas de novo em 1883. Nesse ano, 11 286 imigrantes portugueses foram contados no Rio de Janeiro, 96 % dos quais provenientes de Lisboa; os restantes 4 % tinham partido de diferentes portos europeus e americanos³⁴. Todos tinham sido transportados em vapores e a própria classificação administrativa dos imigrantes tinha mudado: a viagem com passagem de 3.^a classe num vapor era já então a marca do imigrante.

³² Para além dos 6230 portugueses, essas embarcações transportaram 42 espanhóis e 3 alemães; ver *Relatório Apresentado à Assembleia Geral Legislativa pelo Ministro dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Barão de Itaúna*, Rio de Janeiro, 1872, anexo D, relatório de 26 de Março de 1872, p. 10, e quadros 1 e 2. (Note-se que a fonte portuguesa acima mencionada regista 52 veleiros em 1871; qualquer que seja o motivo desta diferença, ela é demasiado pequena para afectar as conclusões).

³³ Dados compilados de um relatório da Inspectoria Geral das Terras e Colonização, com data de 25 de Novembro de 1876, assinado por J. C. Coelho Cintra, in *Anexos ao Relatório Apresentado à Assembleia Geral Legislativa na Primeira Sessão da Décima Sexta Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Thomaz José Coelho de Almeida*, Rio de Janeiro, Tipografia Perseverança, 1877, quadro n.º 1.

³⁴ *Relatório Apresentado à Assembleia Geral Legislativa na Quarta Sessão da Décima Oitava Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Afonso Augusto Moreira Penna*, Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1884, p. 218.

4. Nas páginas anteriores procurei concretizar sucintamente as vantagens dos vapores e determinar a cronologia do seu triunfo sobre os veleiros no transporte de passageiros entre Portugal e o Brasil. Do ponto de vista dos emigrantes, essas vantagens não oferecem dúvidas e a cronologia da transição mostra que a esmagadora maioria dos emigrantes portugueses beneficiou delas nas décadas anteriores à primeira guerra mundial³⁵. Mas para isso era preciso dinheiro ou crédito para pagar uma passagem que, sendo mais rápida, mais confortável e segura, era também significativamente mais cara.

Com efeito, os vapores concorriam com os veleiros, não em preço, mas em qualidade de serviço. Isso mesmo acontecera nas carreiras da América do Norte, as primeiras a substituir a vela pelo vapor no transporte de passageiros; a quota de passageiros dos vapores do Reino Unido para os Estados Unidos e Canadá subiu de 46 % em 1863 para 98 % em 1872. E essa transição tem significado na avaliação da situação económica do emigrante, como foi apontado por Brinley Thomas: «Nos meados da década de 60, três em cada quatro emigrantes tomaram o vapor, apesar de o preço médio [da passagem] ser entre 30 % e 50 % mais elevado do que nos veleiros, facto que sugere que a maioria dos que deixavam o país estava longe de ser pobre.»³⁶

Semelhante observação parece ajustar-se às carreiras da América do Sul, a julgar pelo fluxo migratório entre o continente português e o Brasil. Em 1873, no período crucial da transição, a passagem mais barata num veleiro custava cerca de 35\$000, soma provavelmente sujeita a desconto, mas, de qualquer modo, soma substancial numa altura em que um trabalhador de enxada poderia ganhar menos de 200 réis por dia; a passagem de 3.^a classe num vapor era quase 30 % mais cara e, apesar disso, os veleiros perdiam passageiros³⁷. Torna-se evidente que os emigrantes do continente português não eram uma massa de indigentes.

Esta conclusão ganha maior relevo quando notamos que, embora não quantificada, a transição foi seguramente mais tardia nos fluxos migratórios dos Açores e de Cabo Verde para os Estados Unidos. No caso dos Açores, nos meados dos anos 80, vapores ingleses, alemães e portugueses faziam escala nas Ilhas, mas o papel essencial no transporte de emigrantes cabia a três ou quatro veleiros que faziam as ligações do arquipélago com Bóston e Nova Iorque³⁸. No caso de Cabo Verde, a transição deu-se bastante mais tarde: com passagens mais baratas e maiores ligações locais, nomeadamente

³⁵ Segundo as estatísticas portuguesas, apenas cerca de 20 % da emigração total do período de 1855-1914 ocorreu antes de 1880; ver J. Costa Leite, «Emigração portuguesa: a lei e os números (1855-1914)», p. 474, quadro n.º 3.

³⁶ Brinley Thomas, *Migration and Economic Growth: A Study of Great Britain and the Atlantic Economy*, 2.^a ed., Cambridge, Cambridge University Press, 1973, p. 39.

³⁷ *Negócios Externos, 1875, Emigração Portuguesa*, pp. 66-67.

³⁸ Walter Frederick Walker, *The Azores or Western Islands: A Political, Commercial and Geographical Account*, Londres, Trübner & Co., 1886, p. 108; Leo Pap, *The Portuguese Americans*, Boston, Twayne Publishers, 1981, pp. 39-40.

facilitando manobras clandestinas, os veleiros mantiveram-se activos até à década de 1920³⁹.

Nestas condições, a transição para o vapor sugere até uma ordenação económica dos fluxos migratórios⁴⁰. Mas essa é uma das questões que não podem ser adequadamente discutidas no contexto do transporte. Fica claro, no entanto, que a substituição da vela pelo vapor não foi um mero episódio tecnológico: além das consequências directas nas condições de transporte, a substituição teve repercussões económicas e organizativas que não cabem numas dezenas de páginas. Fica apenas levantado o desafio para a investigação mais completa dos fundamentos e significado daquilo que alguns entusiastas designaram, talvez sem precisão, mas com muito conteúdo, como a era do vapor.

³⁹ No começo da década de 1920, os veleiros ainda anunciavam a emigração para os Estados Unidos; ver António Carreira, *Migrações nas Ilhas de Cabo Verde*, 2.ª ed., Instituto Caboverdiano do Livro, 1983, pp. 111 e 253; Leo Pap, *The Portuguese Americans*, p. 40.

⁴⁰ A ordenação assim configurada encontra algum apoio, tanto em avaliações quantitativas e qualitativas do padrão de vida nas regiões de origem, como em comparações específicas no contexto da emigração; ver, entre outros, Paul Bairoch, «Europe's Gross National Product in Europe, 1870-1910: Some New Estimates», in *Explorations in Economic History*, vol. 20, 1983, pp. 387-401; Stanley G. Payne, *A History of Spain and Portugal*, vol. 2, Madison University of Wisconsin Press, 1976, pp. 534-547; Carlo M. Cipolla, *Literacy and Development in the West*, Harmondsworth, Penguin Books, 1969, pp. 96-97; António Carreira, *Migrações nas Ilhas de Cabo Verde*, p. 251; *Negócios Externos, 1874, Emigração Portuguesa*, pp. 76-77, 144-145 e 203-211.