

# A EMIGRAÇÃO AÇORIANA PARA O BRASIL, POR MEADOS DO SÉCULO XIX, E A QUESTÃO DA “ESCRAVATURA BRANCA”

## *The azorean emigration to Brazil, in the mid-19th century, and the question of “white slavery”*

Susana Serpa Silva\*

### RESUMO

A partir da década de 30 do século XIX, quando se intensificou o fluxo de emigração açoriana para o Brasil, houve a percepção, por parte de autoridades e de alguma opinião pública, de um fenómeno a que chamaram “escravatura branca”, indissociável da avultada e incontrolável emigração clandestina, transversal a todo o Portugal. Aquela designação, paradoxal num tempo em que se procurava reprimir e extinguir a prática do tráfico negreiro, decorria das degradantes condições de viagem e da exploração laboral a que muitos dos emigrantes eram sujeitos, especialmente quando se deixavam enredar pelas promessas dos engajadores. A visão desta realidade, a partir da opinião pública e do discurso político, bem como as tentativas de controlá-la e combatê-la, constituem o objecto de estudo deste artigo que, naturalmente, não esgotará o assunto.

*Palavras-chave:* “escravatura branca”; emigração ilegal; Açores; legislação; discurso político; opinião pública.

### ABSTRACT

From the decade of 30 of 19th century, when intensified the flow of azorian emigration to Brazil, there was the perception, on the part of authorities and public opinion, of a phenomenon they called “white slavery”, inseparable from the large and uncontrollable illegal emigration, transversal to all Portugal. That designation, paradoxical at

\* Doutorada em História Contemporânea. Professora Auxiliar do Departamento de História, Filosofia e Ciências Sociais da Universidade dos Açores e investigadora integrada do Centro de História de Além-Mar (CHAM).

a time when they sought to suppress and extinguish the practice of slave trade, born from the degrading conditions of travel and labour exploitation to which many of the emigrants were subject, especially when they left because of the promises of agents. The vision of this fact from the public opinion and political discourse, as well the attempts to control and combat it are the subject of this study that, of course, does not exhaust the subject.

*Keywords:* “white slavery”; illegal emigration; Azores, legislation; political discourse; public opinion.

## Introdução

O fim do imperialismo europeu sobre o continente americano motivou, desde a primeira metade do século XIX, a passagem dos outrora designados como colonos à condição de emigrantes.<sup>1</sup> No entanto, a independência das ex-colônias, que suscitou a emergência de novos países, como a república norte-americana, o Império do Brasil ou as múltiplas nações da América Latina, não fez retrair os avultados fluxos migratórios europeus ao longo de uma centúria que foi, aliás, profundamente marcada por movimentos e transferências populacionais entre a Europa e as Américas.

No caso português, a uma emigração organizada e dirigida pela Coroa (colonização), predominante nos séculos XVII e XVIII, foi-se impondo, ao longo de Oitocentos, uma emigração espontânea canalizada preferencialmente para o Brasil, então encarado como terra de novas oportunidades propiciadoras de prosperidade e de melhores condições de vida.

O incremento do fenómeno emigratório marcou a sociedade portuguesa e insular, mercê de múltiplas causas e motivações. Nos Açores, mesmo na ilha de S. Miguel, que conheceu relativo desenvolvimento, a miséria do

1 Convém, porém, ressaltar que a designação de colono não desapareceu totalmente do discurso intelectual e político de Oitocentos. Em 1858, o Visconde Sá da Bandeira visava definir, em requerimento, o que àquele tempo parecia ainda não estar definido: o que eram colonos e o que eram emigrados, propriamente ditos. *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 12 de Janeiro de 1858, p. 210. Disponível em: <[www.parlamento.pt](http://www.parlamento.pt) <http://debates.parlamento.pt>>. Ainda em 1880, o então deputado micaelense Hintze Ribeiro, referindo-se, nas Cortes, à problemática da emigração portuguesa e à necessidade de encaminhar os portugueses para territórios africanos, utilizava o vocábulo “colonos”. *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 8 de Março de 1880. Disponível em: <[www.parlamento.pt](http://www.parlamento.pt) <http://debates.parlamento.pt>>.

campesinato, acrescida da concentração da propriedade nas mãos de uma reduzida elite terratenente<sup>2</sup>, levou milhares de indivíduos – por vezes acompanhados da família – a procurar melhor sorte noutras paragens, como o Brasil ou, mais tarde, o Havai e os Estados Unidos.<sup>3</sup> As catástrofes naturais, as crises de subsistências e a visceral aversão ao cumprimento do serviço militar avultaram as razões da partida, muitas vezes em condições desumanas.

Algumas vezes procuravam denunciar os malefícios socioeconómicos desta “sangria de gentes”, mas, em períodos de crise e de escassez frumentária, a emigração assumia contornos de única e possível solução face à falta de empregos e de subsistências. “O verificado excesso populacional das ilhas conferiu à sua emigração o aspecto vivo de um fenómeno demográfico normal, cuja cessação infalivelmente acarretaria perturbações graves à economia insular”.<sup>4</sup> Assim, por um lado, a saída de emigrantes representava um mecanismo propiciador de equilíbrio social devido à partida dos excedentes demográficos, a quem as autoridades e a própria região não asseguravam novas oportunidades. Todavia, sempre que eram promovidos os fluxos clandestinos, concorria-se para o agravamento das condições de sobrevivência daqueles que partiam.

Se a ameaça de escassez de mão-de-obra motivou, em alguns períodos, a preocupação de intelectuais e de autoridades portuguesas – desde governantes a parlamentares, e, sobretudo, após a independência do Brasil<sup>5</sup> –,

2 José Guilherme Reis Leite, por exemplo, releva, como causa principal do fenómeno emigratório açoriano oitocentista, a incapacidade de alterar a estrutura da sociedade insular. Veja-se “Emigração clandestina dos Açores para o Brasil no século XIX”. In: *Revista de Cultura Açoriana*, ano I, n. 1, p. 56, 1989.

3 Sobre a emigração açoriana, veja-se, por exemplo: COSTA, Carreiro da. *Para a História da emigração no Distrito de Ponta Delgada*. Ponta Delgada: Edição do Autor, 1972; MADEIRA, Artur Boavida. *População e emigração nos Açores (1776-1820)*. Cascais: Patrimónia, 1999; JOÃO, Maria Isabel. *Os Açores no século XIX. Economia, sociedade e movimentos autonomistas*. Lisboa: Edições Cosmos, 1991; MENDONÇA, Luis; ÁVILA, José. *Emigração açoriana (séc. XVIII a XX)*. Lisboa: s/n, 2002; MIRANDA, Sacuntala de. *A emigração portuguesa e o Atlântico, 1870-1930*. Lisboa: Edições Salamandra, 1999; SILVA, Susana Serpa. *Emigração legal e clandestina nos Açores de Oitocentos (da década de 30 a meados da centúria)*. In: SOUSA, Fernando de; MARTINS, Ismênia; MATOS, Izilda (Coord.). *Nas duas margens. Os portugueses no Brasil*. Porto: Edições Afrontamento, 2009, p. 381-400.

4 VASCONCELOS, Mota de. *Epopeia do emigrante insular. Subsídios para a sua história. Movimento para a sua consagração*. Lisboa: Edição do Autor, 1959, p. 17.

5 Veja-se, por exemplo, MAIA, Fernanda Paula Sousa. *O papel dos Açores na construção do discurso parlamentar oitocentista sobre a emigração*. In: SOUSA, Fernando de Sousa; MARTINS, Ismênia; MENEZES, Lená Medeiros de et al. (Coord.). *Um passaporte para a terra prometida*. Porto: CEPES/ Fronteira do Caos Editores, 2011, p. 193-194.

contudo, o mais intenso debate e acesa polémica fez-se sentir em torno da emigração clandestina, feita à revelia de regras e de regulamentações, com condições de embarque e de transporte atentatórios da dignidade humana. A estes condicionalismos, acresciam os relatos de situações vividas por alguns imigrantes, sobretudo a nível laboral e remuneratório, que chegaram mesmo a motivar o uso da expressão “escravatura branca”.

Tanto no reino, como nas ilhas dos Açores, a questão da “escravatura branca”, associada ao grave esvaziamento demográfico do território continental e insular, viria a tornar-se, desde pelo menos o segundo quartel da centúria, tema central de muitos debates parlamentares ou de editoriais e artigos da imprensa, acentuando um discurso dramático que enfatizava as “desgraças”, mas que, por vezes, tendia a ignorar as verdadeiras razões daqueles que procuravam partir.

Sendo certo que a emigração espontânea e legal constituía um direito, salvaguardado pela própria Carta Constitucional, desde que fossem respeitadas as regras e as leis em vigor, já a emigração clandestina ou engajada constituía não só um atentado às normas vigentes, com prejuízo para os cofres do Estado, mas também um perigo em que se enredava o emigrante incauto e desprevenido. As fugas ilegais e as redes de engajadores empurravam para o desconhecido inúmeros portugueses, avolumando as cifras da clandestinidade, quase impossíveis de determinar e que acabavam por suscitar novas formas de miséria, de dependência e de exploração. Como referiu o deputado José Silvestre Ribeiro em sessão parlamentar de Fevereiro de 1854:

“Eu não falei, nem falo, na emigração legal, falei e falo da emigração ilegal ou clandestina, a emigração clara e franca não pode ser impedida; a Carta Constitucional abre as portas da pátria a todos os cidadãos, permitindo-lhes sair para onde lhes convenha; mas a emigração ilegal ou clandestina, essa deve ser coibida. [...] Realmente um navio que não pode levar talvez mais de 100 passageiros, apresentar-se no Brasil, com uma viagem de 22 dias, levando 428 passageiros, e destes apenas 100 com passaporte, é um facto escandaloso”.<sup>6</sup>

6 *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 16 de Fevereiro de 1854. Disponível em: <[www.parlamento.pt](http://www.parlamento.pt) <http://debates.parlamento.pt>>.

O referido deputado fazia uma alusão ao caso do patacho português *Arrogante* que, envolvido no tráfico de emigrantes açorianos com destino ao Brasil, se tornou assunto central de longas horas de debate no parlamento nacional, entre fevereiro de 1854 e abril de 1855.<sup>7</sup> Outras situações idênticas, protagonizadas por diferentes embarcações e seus responsáveis, iam chegando ao conhecimento público e a gravidade era tanto maior quanto a reconhecida impossibilidade de as autoridades impedirem e combaterem eficazmente esta nefasta realidade.

A emigração ilegal a partir dos Açores – que terá atingido índices consideráveis desde inícios de Oitocentos – nada mais era do que o resultado de uma complexa equação: à excessiva pobreza dos expatriados que os levava a sujeitarem-se a toda a sorte de tribulações, acrescia a inoperância das autoridades, às quais faltavam os meios para extinguir o que era um negócio rentável para os intermediários, falhos de escrúpulos e que usavam o infortúnio alheio para enriquecer. Ora, as vicissitudes que enfrentavam este tipo de emigrantes levaram então ao uso de expressões como “escravatura branca”.

### *A percepção do fenómeno da “escravatura branca”*

Terá sido na década de 30 do século XIX que surgiu a expressão “escravatura branca” – ao que parece empregue, pela primeira vez, pelo secretário de estado José Maria Campelo – visando designar o tráfico de emigrantes, em especial do norte de Portugal e das ilhas da Madeira e dos Açores, com destino ao Império do Brasil, promovido por engajadores e capitães de navios, à revelia dos preceitos estipulados por lei. Este era, pois, um fenómeno indissociável da emigração clandestina e implicava, na maior

<sup>7</sup> Este caso, em particular, já foi alvo da atenção de vários estudiosos. Veja-se, por exemplo, CORDEIRO, Carlos. A emigração açoriana para o Brasil nos debates parlamentares de meados do século XIX. In: SOUSA, Fernando de Sousa; MARTINS, Ismênia; MENEZES, Lená Medeiros de *et al.* (Coord.). *Um passaporte para...*, *op. cit.*, p. 88-89; BARROS, Paula. O discurso parlamentar da emigração portuguesa para o Brasil (1855-1858). In: SOUSA, Fernando de Sousa; MARTINS, Ismênia; MENEZES, Lená Medeiros de *et al.* (Coord.). *Um passaporte para...*, *op. cit.*, p. 211.

parte das vezes, contratos de trabalho desvantajosos para os emigrantes, se não mesmo a própria venda desta mão-de-obra em território brasileiro.

Por inícios de 1839, o então deputado Almeida Garrett também denunciava, em sessão das cortes, o fenómeno do comércio da “escravatura branca” que se fazia nas ilhas dos Açores, por estas estarem sujeitas a condições de manifesta desigualdade face ao continente, quando os insulares eram descendentes de portugueses e não povos conquistados.<sup>8</sup> Almeida Garrett vivera algum tempo nas ilhas<sup>9</sup> e, como tal, terá testemunhado as precárias condições de vida de muitos dos insulares, preteridos nas suas reivindicações pelo poder central. Além disso, a localização do arquipélago e a facilidade ao nível de deslocações e de transportes levavam a que se mantivessem, durante largos meses do ano, ligações com o continente americano<sup>10</sup>.

Ao longo das décadas de 1840 e de 1850, o uso da expressão “escravatura branca” continuou a persistir para designar a emigração dos colonos insulanos com destino ao Império do Brasil, envolta nas mais penosas condições.<sup>11</sup> Em 1840, o deputado Sá Nogueira clamava pela necessidade de manter uma comissão com vista a propor meios para travar este fenómeno pernicioso que atingia particularmente as ilhas açorianas:

“Todos nós sabemos que está saindo uma imensidade de Cidadãos Portugueses para o Brasil; que vão ali ser vendidos, e ser escravos dos Brasileiros, substituindo o lugar dos negros; e então ao passo que todas as Nações da Europa estão empenhadas em evitar o tráfico da escravatura negra, parece-me que mais direito temos de tratar de evitar o tráfico da escravatura branca; da escravatura de Cidadãos Portugueses”.<sup>12</sup>

8 *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Acta da Sessão nº 86, de 24 de Abril de 1839, p. 215. Disponível em: <[www.parlamento.pt/debates.parlamento.pt](http://www.parlamento.pt/debates.parlamento.pt)>.

9 O deputado e escritor viveu alguns anos da sua adolescência na cidade de Angra, na ilha Terceira, durante o período das invasões francesas, sendo educado pelo seu tio, então bispo desta diocese.

10 Veja-se o nosso estudo “Emigração clandestina nas Ilhas do Grupo Central por meados do século XIX”. In: *O Faial e a periferia açoriana nos séculos XV a XX*, nos 550 anos do descobrimento das Flores e do corvo. *Actas do III Colóquio*, Horta, Núcleo Cultural da Horta, 2004, p. 275-293.

11 Ao longo das décadas de 1840 e 1850 avultam, nas páginas de *O Açoriano Oriental*, múltiplos artigos subordinados ao tema da “emigração versus escravatura”. Entre 1844 e 1859, podemos encontrar mais de dezoito notícias directamente relacionadas com o fenómeno da “escravatura branca”, para além de muitas outras sobre a “escandalosa” emigração açoriana para o Brasil.

12 *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Acta da Sessão nº 10, 14 de Janeiro de 1840, p. 20. Disponível em: <[www.parlamento.pt/debates.parlamento.pt](http://www.parlamento.pt/debates.parlamento.pt)>.

Embora alguns deputados insistissem que este tráfico persistia, os membros do governo, muito convenientemente, afirmavam que estava a diminuir. Contudo, nos anos 1850 esta questão voltou a ressurgir e com força. Nem as autoridades portuguesas actuavam com eficácia para reprimir a emigração ilegal, nem as autoridades brasileiras se empenhavam a combater os abusos dos senhores sobre a mão-de-obra emigrante, que consideravam até mais rentável. Afigurava-se, pois, paradoxal que quando em toda a Europa se condenava e proibia o tráfico negreiro e se exerciam fortes pressões para que os “senhores dos engenhos” não mais utilizassem mão-de-obra escrava, se continuasse a praticar, nas ilhas adjacentes a Portugal, um tráfico de emigrantes que mais não era do que uma nova forma de escravatura: a “escravatura branca”:

“Leis repressivas do tráfico da escravatura impõem gravíssimas penas aos carregadores de escravos negros e aos capitães e tripulações dos navios que os conduzem. Pois bem, empreguem-se as mesmas penas; haja até um rigor mais forte contra os que, abusando da credulidade pública, surrateira e disfarçadamente fazem e auxiliam o tráfico de escravos brancos [...]”<sup>13</sup>

O preconceito racial tornava-se também transversal ao debate. O assunto assumia foros de maior gravidade por se tratar de gente branca e não negra. O acto, pois, tornava-se ainda mais ignóbil pela cor de pele. Se a escravatura negra merecia o repúdio das grandes nações e das mentes iluminadas, como se podia sequer tolerar que tais práticas atingissem gente “europeia, cristã e civilizada”?<sup>14</sup>

Desde os anos 1830, alguma imprensa da ilha de S. Miguel, nos Açores, também começara a dar especial destaque a esta questão, alertando para o facto de que, se muitos açorianos se expatriavam por necessidade, outros partiam iludidos, deixando-se enredar em esquemas ardilosos que punham em causa a sua própria segurança e felicidade. *O Açoriano Oriental* – jornal semanário fundado em 1835 –, logo nos seus primeiros números

13 *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Acta da Sessão de 6 de Fevereiro de 1857, p. 56. Disponível em: <[www.parlamento.pt](http://www.parlamento.pt) <http://debates.parlamento.pt>>.

14 *Idem*.

trouxe a público a questão da emigração clandestina ou da “escravatura branca”. Em artigos de fundo ou em pequenas notícias, ia dando conta deste fenómeno que assumia nas ilhas contornos preocupantes. Em 1839, por exemplo, o periódico não só alertou para as fortes suspeitas de que os agentes do novo brigue brasileiro *Formosura* estariam apostados no “nefando tráfico da escravatura branca”, como noticiou, com manifesta satisfação, o apresamento do brigue português *Maria Virgínia*, pela escuna de guerra *Faial*, por se empregar no mesmo tráfico. A bordo foram apreendidos, além de pólvora e de espingardas, ferros para escravos, vasilhames de água e caldeirões, para comida, para mais de 400 pessoas.<sup>15</sup>

Ao longo da década de 1850, o mesmo periódico continuou a sua saga contra a emigração clandestina para o Brasil, ciente de que se iam multiplicando as “carregações de escravos açorianos” rumo aos “insalubres” territórios de Vera Cruz.<sup>16</sup> Sem pretender combater a livre e espontânea emigração, impulsionada pela falta de meios de subsistência, o jornal lamentava, isso sim, a “espantosa emigração para o Império do Brasil” motivada pela “malvadez dos traficantes”, bem como o “infortúnio desses escravos” que se deixavam vencer, tão facilmente, pelos agentes do tráfico, sem atenderem à voz da imprensa.<sup>17</sup> Através de uma constante especulação, expunham-se milhares de vítimas “empacadas nos porões dos navios sem distinção de sexo e idade”.<sup>18</sup>

Assim, a designação “escravatura branca” resultava de vários factores relacionados ora com o transporte dos colonos, ora com as condições laborais e de vida a que eram sujeitos no território de acolhimento.

Em primeiro lugar, sobressaía a forma como viajavam os emigrantes clandestinos. A longa e morosa travessia do Atlântico era feita em navios sobrelotados e sem condições, onde escasseavam os alimentos e a água potável. A falta de higiene agravava os padecimentos e as doenças proliferavam facilmente. Muitos não chegavam a desembarcar no ponto de destino, enquanto outros o faziam em precárias condições de saúde.<sup>19</sup>

15 *O Açoriano Oriental*, n. 223, 27 de Julho de 1839 e n. 230, 14 de Setembro de 1839.

16 Editorial de *O Açoriano Oriental*, n. 1226, 31 de Julho de 1858.

17 “Emigração”. *O Açoriano Oriental*, n. 865, 30 de Agosto de 1851.

18 *O Açoriano Oriental*, n. 1265, 19 de Fevereiro de 1859.

19 Já em 1849, alertava o Visconde de Sá da Bandeira, na Câmara dos Pares, para o facto gravoso de muitos emigrantes serem tão maltratados a bordo, que chegavam ao Brasil doentes, como “oftalmias e outras moléstias”, em resultado da péssima alimentação. Depois, chegando aos portos do

Partiam os nossos emigrantes “sem destino seguro, amontoados como gado de matadouro em fétidos porões ou em frágeis navios veleiros à mercê dos vendavais”.<sup>20</sup> Apesar da navegação a vapor ter garantido algumas vantagens, como a redução do tempo de viagem, os emigrantes continuavam a sofrer, a bordo, inúmeras discriminações, lembrando ainda os navios negreiros em que, outrora, eram transportados os escravos africanos.<sup>21</sup>

Em segundo lugar, avultavam as precárias condições de trabalho. Na maioria dos casos, os emigrantes partiam presos a um contrato preestabelecido que os subjugava a um contratador durante, pelo menos, cinco anos. Muitos destes contratos eram ilegais e constituíam um disfarce para situações de exploração ou mesmo de escravatura. Desde logo, os emigrantes, movidos pela esperança de um futuro melhor, empenhavam tudo o que tinham para conseguir partir e, à conta do contrato, eram obrigados a descontar, do futuro salário, o pagamento da passagem, acabando por ficar sujeitos a situações abusivas. Não sabendo contar e desconhecendo a moeda, eram facilmente ludibriados. Por isso, o analfabetismo tornava-os presas muito fáceis para os engajadores e empregadores estrangeiros, dos quais se tornavam totalmente dependentes. Apenas uma cuidada e eficaz intervenção dos poderes central e local podia impedir que o emigrante persistisse como “imolada vítima, [...], da fraude do engajamento e da ambição quase negreira dos negociantes da exportação de carne branca [...]”.<sup>22</sup>

Para alguns deputados da nação portuguesa, a verdadeira “escravatura branca” era aquela que visava:

“[...] estipular a um português que vai daqui engajado, 6\$000 a 8\$000 réis unicamente por mês, como prémio e paga dos seus

Império, eram vendidos, “ficando efectivamente escravizados durante longos anos”. *Diário da Câmara dos Pares do Reino*, Sessão de 3 de Julho de 1849, p. 1129. Disponível em: <[www.parlamento.pt http://debates.parlamento.pt](http://www.parlamento.pt/debates.parlamento.pt)>.

20 VASCONCELOS, Mota de, *op. cit.*, p. 16.

21 Alguns relatos das terríveis viagens chegavam ao parlamento. Conforme retratou o deputado Cunha Sotto-Mayor, “Chegou o navio a Pernambuco [patacho Arrogante]; e já a câmara pode ver como iam 400 e tantas pessoas em um navio que apenas tinha acomodações, quando muito, para 60 pessoas. Chegou o navio a Pernambuco; os passageiros iam mais mortos que vivos; o comandante só desembarcava os que queria vender, havendo quem os quisesse comprar. Os portugueses ali residentes foram pedir protecção ao cônsul de Portugal contra aquele bárbaro procedimento”. *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 13 de Março de 1854. Disponível em: <[www.parlamento.pt http://debates.parlamento.pt](http://www.parlamento.pt/debates.parlamento.pt)>. Veja-se também, por exemplo, *O Fayalense*, 1 de Março de 1874.

22 VASCONCELOS, Mota de, *op. cit.*, p. 16.

salários. Ainda mais, o escravo que ganha 16\$000 a 20\$000 réis por mês, faz o serviço na cidade, enquanto que o nosso pobre colono ganhando 6\$000 a 8\$000 réis, vai fazer o seu serviço no campo debaixo de um sol ardente, e sujeito muitas vezes à direcção de um capataz ou feitor, que o não trata com grandes amabilidades, donde resulta que muitos fogem, mas são depois procurados pelas justiças do país, que os obrigam a cumprir à risca o seu contrato, apesar de o reputarem lesivo [...]”.<sup>23</sup>

Na realidade, ainda que as dificuldades económicas, a miséria, o desemprego e a lábia dos empregadores (que facilmente contornavam as autoridades) fossem os principais responsáveis pela emigração clandestina insular, as políticas de imigração implementadas pelas autoridades brasileiras não terão sido alheias ao incremento da emigração açoriana e muito menos do crescimento da denominada “escravatura branca”. Na segunda metade de Oitocentos, notava Ferreira Drumond “o que sucede na actualidade pela franqueza com que o Brasil tem aberto suas colónias ao tráfico dos brancos, por quanto de todas as partes lá vão pagar-lhes o tributo, que noutros tempos se tirava dos negros escravos”.<sup>24</sup>

Se na década de 1840 eram regularmente vendidos, em leilão, como escravos, emigrantes oriundos dos Açores<sup>25</sup>, com a repressão e consequente abolição do tráfico negreiro, a condição dos imigrantes analfabetos e desprevenidos, ter-se-á agravado.<sup>26</sup> Uma parte da sociedade brasileira resistiu ao abolicionismo, encontrando nas políticas de imigração novos meios de substituição dos escravos que se iam libertando.<sup>27</sup> A partir de 1850, com a proibição definitiva da importação de africanos, o número de escravos negros começou a diminuir, mas o tráfico interno ia atenuando algumas dificuldades. Em 1855, a epidemia de cólera que dizimou inúmeros escravos

23 *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 11 de Janeiro de 1858, p. 81. Disponível em: <[www.parlamento.pt/debates.parlamento.pt](http://www.parlamento.pt/debates.parlamento.pt)>.

24 Citado por LEITE, José Guilherme Reis, *op. cit.*, p. 60.

25 A transcrição da correspondência de Pernambuco a um jornal do Porto, *O Periódico dos Pobres*, dava conta da chegada de um navio de S. Miguel “[...] carregado de escravos daquelas terras [...]” e que o capitão do navio estava a vender estes indivíduos por 50 patações, não havendo necessidade de se comprar escravos vindos de África que custavam 300 reais. *O Açoriano Oriental*, n. 373, 11 de Julho de 1842.

26 ROSA, Victor Pereira da; TRIGO, Salvato. *Contribuição ao estudo da emigração nos Açores*. Angra do Heroísmo: SRAS, 1990, p. 68.

27 Cf. LEITE, José Guilherme Reis, *op. cit.*, p. 61.

fez com que a imigração de europeus, habituados a trabalhos agrícolas, se apresentasse como uma solução e uma necessidade. Desde então foram tomadas medidas de encorajamento à imigração, mas desde logo também se impuseram os abusos.<sup>28</sup> Tudo começava nas terras de origem dos colonos, uma vez que a emigração para o Brasil se tornara um negócio comercial importante. Porém, tudo se prolongava em terras de Vera Cruz porque os proprietários e os senhores dos engenhos estavam habituados às práticas da escravatura. As autoridades nem sempre eram respeitadas, uma vez que “os fazendeiros dispunham de um exército de negros sobre os quais estavam acostumados a exercer uma autoridade absoluta; dificilmente aceitavam a ideia da existência de um poder acima do deles” e “habituados como estavam à escravidão, tendiam a tratar os colonos europeus como os negros. Daí a necessidade, para os emigrados, de contratos precisos e da vigilância do governo central sobre a sua boa execução”.<sup>29</sup>

Não obstante as dificuldades, afigurava-se necessária uma imediata actuação por parte das autoridades de forma a combater ou a mitigar os flagelos humanos e sociais decorrentes da emigração clandestina, quer fosse pela promulgação de leis, pela fiscalização das embarcações ou pelo controlo sobre a hierarquia das autoridades, quer fosse por intermédio de acções de sensibilização e de propaganda, em relação às quais, por exemplo, a imprensa local desempenhou um papel importante.

Inúmeros articulistas açorianos lançaram-se na tarefa de desencorajar as gentes locais quanto às ilusões que alimentavam face à diáspora. A expressão “escravatura branca” emergiu, muitas vezes, associada a uma campanha dissuasora, primordialmente relacionada com a emigração para o Brasil, ressaltando-se que o emigrante não só se submetia a violentas e perigosas privações, como se sujeitava a contratos de trabalho ilegais e desumanos. Ainda que admitamos algum dramatismo e exagero por parte da imprensa e de algumas autoridades que empolvavam, de forma excessiva, os casos de insucesso, na verdade as condições e o modo como partiam ou viviam muitos dos emigrantes portugueses comprovavam esses relatos, na maioria, baseados em factos reais.

28 EL-KAREH, Almir Chaiban. Imigração e marginalização: a política imigratória do Governo Imperial Brasileiro nos anos de 1850. *Revista de Ciências Históricas*, v. XI, p. 205-206, 1996.

29 *Jornal do Comércio*, 20 de Março de 1856, citado por Almir Chaiban El-Kareh, *op. cit.*, p. 207.

## *As práticas de engajamento e o combate à “escravatura branca”*

Os periódicos locais, sempre que possível, insistiam em alertar contra os perigos da emigração clandestina ou engajada que, quase sempre, redundava em situações vexatórias e de miséria, gritantemente contrastantes com as ilusões e as esperanças imaginárias com que partiam os emigrantes. A diferentes formas de “escravidão” sujeitavam-se famílias inteiras, conforme atesta a declaração, em anexo, transcrita do jornal *O Açoriano Oriental*.<sup>30</sup> Oriundos da ilha de S. Miguel, Manuel Resende, a mulher, a irmã desta e três filhos menores foram engajados no ano de 1857, partindo em busca de um sonho que se tornou pesadelo. Valeu-lhes o recurso ao vice-cônsul português de Campos e a generosidade do capitão da galera *Indiana* que os trouxe, gratuitamente, de volta a Lisboa. Mergulhados na mais absoluta indigência, apresentaram-se perante a Administração do Concelho e o governo, por portaria de 22 de setembro de 1860, providenciou-lhes transporte, à conta do Estado, para regressarem à sua terra natal.

Situações como esta, e piores, preocupavam alguma opinião pública e, por isso, se justificava

“[...] o pedido que repetidas vezes se tem feito na imprensa [...], qual [seja] o de mandar-se um ou dois navios de guerra ao Brasil, ou tantos quantos forem precisos, para transportar às terras de sua naturalidade os portugueses que lá se encontram desgraçados [...].

Esses que assim viessem seriam os verdadeiros emissários que descrevessem ao vivo a seus conterrâneos todo o horror dos tormentos que ali sofrem, para os dissuadir de uma emigração prejudicial ao país, e aos próprios que se deixam iludir, sendo também uma vergonha nacional”.<sup>31</sup>

Atenta ao que considerava ser uma “calamidade” que atingia o arquipélago, a imprensa açoriana acusava a ineficácia das medidas das

30 Editorial. *O Açoriano Oriental*, n. 1340, 6 de Outubro de 1860.

31 *Idem*.

autoridades que, por isso mesmo, facilitavam a persistência da nefasta “escravatura branca”. Numa cruzada contra este tráfico, os responsáveis pel’*O Açoriano Oriental*, reconhecendo a dificuldade em combater esta realidade, sobretudo em meios insulares, estimulavam então a opinião pública a denunciar os infractores, os verdadeiros culpados, a fim de que a justiça, sem rodeios, os pudesse punir em conformidade com a lei.<sup>32</sup> Porém, esperava-se que essa mesma lei não insistisse na repressão da escravatura negra, mas também, e cada vez mais, na contenção da “escravatura branca”.<sup>33</sup> Este combate afigurava-se mesmo como um desígnio daquele semanário:

“O dever que nos assiste de consignar nesta folha os factos que ocorrem, obriga-nos a lamentar a pouca atenção que o governo tem dado à emigração destas ilhas, deixando que daqui saiam para o Rio de Janeiro, ilegalmente, carregações de súbditos portugueses, como outrora saiam de África os pretos para serem vendidos aos senhores da roças. [...] Larga um navio para o Rio de Janeiro, e antes de seguir o seu destino anda em volta da ilha tomando passageiros em todos os portos, faltando depois filhos aos pais, maridos às esposas, criados aos amos, sem que haja um verdadeiro responsável por estes crimes. [...]. Os nossos representantes no parlamento devem meditar sobre a emigração e prevenir os males futuros com alguma lei justa, que ponha termo aos abusos”.<sup>34</sup>

Perante os factos, o governo português viria a promulgar abundante legislação no sentido de combater a emigração clandestina e as suas consequências.

Em 1842, por intermédio do Ministério da Marinha e do Ultramar, os governantes procuraram, por força da lei, restringir “pelo modo possível o tráfico da escravatura branca, que sob o plausível nome de emigrados, ou passageiros” ia despovoando as ilhas e o reino. Todavia, desde logo se reconheciam os obstáculos, uma vez que nenhuma lei proibía a mudança de domicílio e este tipo de situações não se enquadrava no corpo legal já

32 *O Açoriano Oriental*, “A Escravatura Branca”, n. 492, 21 de Setembro de 1844.

33 *O Açoriano Oriental*, “Escravatura Branca”, n. 862, 9 de Agosto de 1851; “Emigração Açoriana”, n. 864, 23 de Agosto de 1851.

34 Editorial. *O Açoriano Oriental*, n. 1225, 24 de Julho de 1858.

existente e atinente a combater o tráfico negreiro. Ainda assim, foi publicada uma portaria – composta por onze artigos, a serem cumpridos pelo Major General da Armada, seus intendentes e outras autoridades – que, entre várias disposições, obrigava à apresentação de passaporte, ao transporte de passageiros em conformidade com regras bem definidas, incluindo um abastecimento de víveres e de água, em boas condições e em proporção ao número de viajantes.<sup>35</sup>

A esta portaria seguiu-se outra, datada de 9 de dezembro. Porém, a comprovar a inércia das autoridades perante um fenómeno que parecia agudizar-se, em maio de 1843 emerge nova ordem régia, destinada a obrigar a uma maior vigilância para com os capitães dos navios, uma vez que, graças à aliciação de emigrados nos portos portugueses para os do Brasil:

“[...] tem sido considerável o número de passageiros portugueses, que a título de procurarem fortuna, tem deixado as terras do seu nascimento, engajando-se sob vãs promessas com os traficantes deste inumano tráfico, e que conduzidos àquele império, como se fossem escravos, ali ficam desamparados sem meios de subsistência, sendo obrigados para não perecerem de fome, e para pagarem a respectiva passagem a servirem como escravos, sob condições penosas, e até aviltantes [...]”.<sup>36</sup>

Nem a propósito, em maio de 1854, novo decreto do Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar voltava a insistir na imperativa “rigorosa fiscalização na saída dos navios, quer nacionais, quer estrangeiros” que transportassem colonos portugueses.<sup>37</sup> Se os governantes portugueses se sentiriam alarmados com o escoamento de braços para o Império do Brasil, estas leis parecem vir comprovar que estavam bem cientes das péssimas condições de viagem e de trabalho a que se sujeitava uma boa parte desses emigrantes. Ao longo da década de 1850, os debates parlamentares em torno da questão da “escravatura branca” avolumaram-se e numerosos relatos,

35 Portaria de 19 de Agosto de 1842, *Colecção Oficial de Legislação Portuguesa (compilada pelo Desembargador António Delgado da Silva)*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1842, p. 321-322.

36 Decreto de 11 de Maio de 1843, *Colecção Oficial de Legislação Portuguesa (compilada pelo Desembargador António Delgado da Silva)*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1843, p. 111.

37 Decreto de 8 de Maio de 1854, *Colecção Oficial de Legislação Portuguesa*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1854, p. 123.

conhecidos através de cartas, de denúncias ou da própria imprensa, eram referenciados como suporte dos discursos inflamados de deputados e de pares do reino. A 27 de dezembro de 1856, dera entrada junto à comissão de legislação um requerimento, vindo do Porto, com mais de 1.000 assinaturas, pedindo providências contra o tráfico da “escravatura branca”. Da nomeação de comissão em comissão, para execução de um projecto lei, na prática, medidas eficazes contra o problema eram sucessivamente adiadas.<sup>38</sup>

Ainda assim, a carta de lei de 20 de julho de 1855 – promulgada na sequência de episódios como o protagonizado pelo patacho *Arrogante* –, ao longo dos seus numerosos artigos e parágrafos, tinha vindo estabelecer diferentes providências repressivas da emigração clandestina, em navios mercantes saídos dos portos do reino e das ilhas com destino ao estrangeiro. As multas impostas aos capitães prevaricadores oscilavam entre os 400\$000 a 2.000\$000 réis, prevendo-se mesmo casos de perda de licença. A imposição de fianças ao proprietário da embarcação e ao capitão, quando transportassem colonos, foi igualmente prevista, chamando-se também à responsabilidade os agentes consulares e outros intervenientes, nomeadamente, capitães dos portos, delegados e subdelegados de saúde, empregados da alfândega e até mestres e arrais de barcos costeiros, uma vez que era frequente nos mares dos Açores, por exemplo, conduzirem emigrantes clandestinos até aos navios, em mar alto, em pequenas embarcações de pesca.<sup>39</sup> Os índices de emigração clandestina nas ilhas dos Açores chegaram a tal ponto que, em 1859, o Primeiro-Tenente da Armada, Aires Pacheco Lamare, foi destacado para ir em comissão à ilha de S. Miguel, com a finalidade de propor meios adequados para obstar a este fenómeno, em conformidade com o respectivo governador civil.<sup>40</sup>

Em 1863, o Regulamento Geral de Polícia, de 7 de abril, voltava a incluir medidas relativas ao policiamento das embarcações, estipulando até a tipologia de navios destinados ao transporte de emigrantes. Uma vez mais, a falta de meios ou a inércia das autoridades fez ressurgir esta questão em

38 *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 17 de Janeiro de 1859, p. 233. Disponível em: <[www.parlamento.pt](http://www.parlamento.pt) <http://debates.parlamento.pt>>.

39 Carta de Lei de 20 de Julho de 1855, *Colecção Oficial de Legislação Portuguesa*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1855, p. 227-229.

40 Ordem da Armada, n. 396 e Decreto de 25 de Agosto de 1859, *Colecção Oficial de Legislação Portuguesa*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1859, p. 497.

1876. O decreto de 16 de junho procurou obviar “às facilidades” que nas ilhas dos Açores se oferecia “à emigração para a América, especialmente para o Brasil”.

“Consistem essas facilidades em que a emigração, que dantes se fazia somente em navios à vela, faz-se também agora em navios a vapor, os quais ameaçam de fazer subir consideravelmente o número de emigrantes, em razão da frequência das viagens, da maior capacidade das embarcações e especialmente da isenção, que esses navios gozam, das providências policiais repressivas da emigração, das quais uma das mais importantes é sem dúvida a que limita o número de passageiros pela tonelagem das embarcações”.<sup>41</sup>

Foram longas e várias, pois, as tentativas de repressão da emigração clandestina, muitas delas plasmadas em leis infrutíferas, uma vez que o aliciamento dos emigrantes constituía um problema difícil de dirimir, pois os expedientes utilizados eram inúmeros. Os agentes iam de aldeia em aldeia apregoar ilusões e fortunas imaginárias, levando a que os locais, desejosos de melhorar a sua vida, vendessem algum bem que tinham e assinassem uma escritura para depois pagarem a passagem com o seu trabalho. Muitos até caíam na armadilha de receberem cartas de indivíduos que já nem existiam ou de quem se desconhecia o destino.<sup>42</sup>

Para alguns deputados, era fundamental que as autoridades fiscalizassem os contratos entre o colono e o engajador, evitando-se assim as ludibriações e até os dinheiros pagos, adiantado, que o faziam prender ao angariador de mão-de-obra. Na óptica de certos deputados, o grande estigma que pesava sobre estas práticas era de que elas não se faziam no Brasil, mas sim em Portugal. A “escravatura branca” decorria dos contratos que se faziam ainda em solo português ou a bordo dos navios em viagem e era este o grande mal que se impunha reprimir, mas contra o qual era muito difícil legislar e actuar. Os contratos estabelecidos entre capitães e emigrantes, que

41 Decreto submetido ao rei D. Luís pela Secretaria de Estado dos Negócios do Reino, de 16 de Junho de 1876, *Colecção Oficial de Legislação Portuguesa*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1876, p. 176.

42 Acta da Sessão, n. 96, 22 de Junho de 1852, p. 288. Disponível em: <[www.parlamento.pt](http://www.parlamento.pt/debates.parlamento.pt)>

ficavam obrigados a pagar com o seu trabalho a despesa da passagem, eram assaz perniciosos e, apesar de denúncias de cônsules (como o da Bahia e o de Pernambuco), as autoridades portuguesas pouco podiam fazer.<sup>43</sup>

Aliás, a incúria ou negligência das autoridades, em especial as subalternas, eram determinantes em todo este fenómeno da emigração clandestina ou da chamada “escravatura branca”. Em plenas sessões parlamentares, os deputados mostravam consciência destas dificuldades. Apesar da proliferação de leis restritivas<sup>44</sup>, estas não eram cumpridas por muitas autoridades, enquanto nos arquipélagos a insularidade, associada à falta de meios, inviabilizava uma vigilância eficaz. Por isso, o deputado Albergaria Freire chegou mesmo a alvitrar um acordo com o governo brasileiro para impedir esta emigração, pois se este “tinha evitado a escravatura preta, assim também evitaria a escravatura branca”, ainda que esta se tivesse tornado “convenientíssima” ao Brasil.

“É preciso notar que os especuladores deste tráfico imoral interessam em transportar a população dos Açores, e por isso empregam os meios mais ardilosos para o continuarem; e hão-de procurar por todos os modos iludir os nossos esforços repressivos de tal tráfico. Além disso, os nossos agentes nos portos do Brasil recebem de propina por cada homem que ali desembarca, mil réis; importância dos seus contratos de locação e de serviços; por consequência, cada quatrocentos homens que desembarcam, procura-lhes um rendimento como nós não podemos dar-lhes, e é por essa razão que eles hão-de ser pouco escrupulosos em que os passageiros vão bem ou mal acomodados. Esta escravatura branca quanto a mim não se acaba senão com medidas indirectas, isto é, com aquelas que tendam a dar maior liberdade à terra; [...]”<sup>45</sup>

43 *Diário da Câmara dos Pares do Reino*, Sessão de 26 de Abril de 1843, p. 354. Disponível em: <[www.parlamento.pt](http://www.parlamento.pt) <http://debates.parlamento.pt>>.

44 Ainda na transição entre o século XIX e XX continuavam a se promulgar leis impeditivas da emigração clandestina, como em 1887, 1889, 1896, 1901 e 1903. Veja-se *Colecção Oficial de Legislação Portuguesa*. Lisboa: Imprensa Nacional. De um modo geral, como defendeu Miriam Halpern Pereira, a legislação liberal, neste campo, foi gizada dentro de um espírito repressivo e limitativo. Cf. PEREIRA, Maria da Conceição Meireles. *Legislação sobre Emigração para o Brasil na Monarquia Constitucional*. In: MATOS, Maria Izilda; SOUSA, Fernando de; HECKER, Alexandre (Org.). *Deslocamentos e histórias: os portugueses*. S. Paulo: EDUSC, 2008, p. 36.

45 *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 16 de Fevereiro de 1854. Disponível em: <[www.parlamento.pt](http://www.parlamento.pt) <http://debates.parlamento.pt>>.

Os capitães dos navios – dificilmente capturados pelas entidades judiciais – eram igualmente parte responsável neste tráfico de emigrantes. Muitos prestavam-se a colaborar com os engajadores, permitindo que fosse ultrapassada a lotação do navio, porque, obviamente, colhiam os respectivos dividendos. Por volta de 1858, era reconhecido publicamente que o Ministério da Marinha detinha uma relação com os nomes de diferentes navios que, entre 1853 e 1855, haviam aumentado de tonelagem e que o continuavam a fazer, sob suspeita de prática fraudulenta, uma vez que por lei só era permitido transportar dois indivíduos por cada cinco toneladas. No entanto, a maior parte dos navios e seus capitães continuavam a navegar sem qualquer impedimento.<sup>46</sup>

Em 1859, chegou ao conhecimento da Câmara dos Deputados a notícia de que, se achando na ilha de S. Miguel um batalhão militar, alguns soldados embarcaram, com o superior consentimento do seu comandante, sendo certo que o capitão do navio fazia tráfico de “escravatura branca” e, por conseguinte, que aqueles soldados se tornaram desertores, com a anuência do próprio responsável. Apesar da instauração de um processo (auto de que-rela), as testemunhas chamadas a depor escusaram-se a falar, instruídas que estavam pelo referido comandante, conforme se apurou de uma carta enviada a uma delas.<sup>47</sup> A conivência entre as autoridades, populações, capitães de navios e engajadores constituía um obstáculo praticamente inultrapassável.

Em 1858, reconheciam alguns deputados que os engajadores se haviam estabelecido na província do Minho e nas ilhas dos Açores, sendo urgente e necessário garantir meios de fiscalização. Apesar das já avultadas despesas do Ministério da Marinha, afigurava-se avisado enviar alguns navios para o Brasil<sup>48</sup> e há muito que as autoridades açorianas impunham

46 A comprovar a inércia das autoridades está o facto de, por exemplo, em 1858, o patacho *Arrogante*, que protagonizara tão grande escândalo em 1854, continuar a fazer as ligações entre Lisboa e os Açores com outro nome, mas com o mesmo mestre, contra o qual tantas vozes se haviam levantado, indignadas. *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 26 de Janeiro de 1858, p. 210. Disponível em: <www.parlamento.pt http://debates.parlamento.pt>.

47 *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 14 de Abril de 1859, p. 169. Disponível em: <www.parlamento.pt http://debates.parlamento.pt>.

48 *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 2 de Agosto de 1858, p. 8. Disponível em: <www.parlamento.pt http://debates.parlamento.pt>. Ainda em 1860, a questão da necessidade de manter os vasos de guerra junto à costa brasileira, “desde o Amazonas ao Rio da Prata”, continuava a ser debatida no Parlamento português. *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 1 de Junho de 1860. Disponível em: <www.parlamento.pt http://debates.parlamento.pt>.

uma reivindicação: a existência de uma embarcação de guerra nos mares do arquipélago que servisse para impedir os embarques clandestinos. Todavia, os constrangimentos financeiros impediam a concretização destas medidas.

Além de todos os intervenientes e condicionalismos já referidos, a figura do engajador assumia, neste contexto, um papel fulcral. Vinham a bordo das embarcações com o preciso intuito de “caçar” colonos, sem qualquer receio das leis e da justiça, então, diga-se, muito pouco eficaz. Na realidade, existia uma grande permissividade e complacência mediante as bem articuladas redes de engajadores e demais intervenientes. A estas competia apanhar os ingénuos emigrantes com falaciosos contratos de trabalho, bem como reunir as condições necessárias aos embarques clandestinos, pela calada da noite, em baías e enseadas das ilhas sem qualquer fiscalização. Em muitos casos, as passagens eram gratuitas porque seriam descontadas dos futuros salários, o que, sendo ilegal<sup>49</sup>, representava um estímulo considerável para aqueles que, por extrema pobreza, não tinham possibilidades de pagá-las.

Ainda em finais do século, em opúsculo redigido em 1884, o médico e deputado micalense Gil Mont’Alverne de Sequeira, debruçando-se sobre a problemática da emigração nos Açores, não só manifestou a sua preocupação face às crescentes levas de famílias inteiras que partiam para não mais voltar, como retratou crítica e acrisoladamente, à luz dos valores mentais da época, a ignominiosa figura do engajador:

“Este parasita é uma espécie de sarcopto da miséria social. Explora a desgraça como o ácaro explora as epidermes sujas. Houve quem o comparasse ao antigo *negreiro*. Acho-o mais abominável. Basta a diferença de cor do *objecto* negociado. É uma entidade repelente e ambígua. Parece homem mas é irracional, sedento de dinheiro como o tigre de sangue. Bípede e carnívoro, felino e astuto, tem faro e goza de imunidade para os bolos de estriçnina. Negociar com os miseráveis, dando-lhes em troca da boa fé e da ingenuidade o exílio forçado ou a morte, é mais do que escravizar, chega a ser um assassinio moral.

49 De acordo com o Regulamento Geral de Polícia de 7 de Abril de 1865, nenhum passageiro contratado, como colono ou emigrante, podia embarcar sem apresentar, além do passaporte, o seu contrato ou recibo “em forma”, reconhecido pelo capitão ou consignatário do navio e sem ter pago a sua passagem. Cf. PACHECO, Eugénio, *op. cit.*, p. 6.

[...]. O engajador não se comove com a inocência, nem vacila diante da fraqueza de uma pobre mulher inofensiva. Não se lhe importa os meios, contanto que consiga os fins. [...] O monstro fica radiante, quando vê o rebanho de infelizes conduzido para bordo como carneiros que se exportam!” (grifos no original).<sup>50</sup>

Esta diabolização da figura do engajador, visto como um autêntico mercenário desprovido de valores morais, resulta de um perfil marcado pelo interesse e pela cobiça suscitados por um negócio muito rentável que era, sem dúvida, o tráfico designado como “escravatura branca”. Por outro lado, se os engajadores eram as figuras mais desprezíveis, pelo contacto directo que tinham com os emigrantes, outras personagens, como os cônsules, também nem sempre cumpriam, com rigor, os seus deveres. Os governos portugueses procuravam manter uma rede de informações, por intermédio dos cônsules, que deviam inteirar-se de quem levava ou não o passaporte, mas nem sempre estas autoridades eram zelosas ou as medidas promulgadas eram postas em prática.<sup>51</sup>

Certamente que nem todos os cônsules eram prevaricadores, mas diversas queixas e denúncias vieram a público, chegando mesmo algumas ao conhecimento da Câmara dos Deputados. Em 1854, foi dado ao prelo o opúsculo intitulado *A escravatura branca e o Cônsul Portuguez em Pernambuco*, Joaquim Baptista Moreira, por iniciativa dos deputados Francisco José de Magalhães Basto e Francisco Fernandes Tomás.<sup>52</sup> O objectivo era fazer chegar ao público a compilação de documentos que comprovavam “um conjunto de monstruosas circunstâncias” relacionadas com o tráfico desumano que urgia exterminar. Neste caso concreto, o problema ainda duplicava. Além da referida autoridade consular “ignorar” o tráfico clandestino de emigrantes portugueses, mesmo em presença de testemunhas e de queixosos, usava das prerrogativas do cargo, junto com o vice-cônsul, para se apropriar dos bens de defuntos, sem notificar parentes ou herdeiros.<sup>53</sup>

50 SEQUEIRA, Gil Mont' Alverne de. II – A Emigração dos Açores. In: *Questões Açorianas*, 2. ed. Ponta Delgada: Jornal de Cultura, 1994 (ed. original: 1884), p. 102-103.

51 Veja-se a Circular, dirigida aos cônsules portugueses no Brasil, de 8 de Outubro de 1853.

52 *A escravatura branca e o Cônsul Portuguez em Pernambuco*, Joaquim Baptista Moreira, Lisboa, Typ. do Jornal do Comércio, 1854. Este caso relaciona-se com o do patacho *Arrogante*, no qual o cônsul não terá tido o desempenho que se esperava de uma autoridade portuguesa.

53 *Idem*, p. 1-11.

Estas acusações não parecem ter sido infundadas. A gravidade do assunto mereceu a atenção do Parlamento. Alguns deputados não se coibiram de acusar o incumprimento, por parte dos cônsules, das regras e dos regulamentos a que, por lei, estavam sujeitos. Para Cunha Sotto-Mayor, não bastava responsabilizar os comandantes dos navios para se extinguir a “escravatura branca” para o Brasil. Havia que punir os cônsules, como o de Pernambuco, sobre quem pendiam indícios muito fortes que impunham imediatas averiguações. Contudo, as autoridades pareciam incapazes de fazê-lo, por mera incúria ou por encobrimento de práticas de corrupção.<sup>54</sup> Além disso, a distância e as dificuldades de comunicação também não favoreciam as averiguações e, ao que parece, o cônsul nunca terá sido punido.

Em 1862, graves divergências entre súbditos portugueses e, desta vez, o cônsul do Rio de Janeiro motivaram aceso debate parlamentar, sendo acusado aquele diplomata de ignorar as misérias por que passavam inúmeros açorianos “contratados sob falsas promessas, e sem auxílio de um cofre nacional, obrigados a mendigar o pão de cada dia no país onde [jam] procurar viver do seu trabalho”.<sup>55</sup> Assim, nem algumas autoridades consulares davam o devido e legal apoio aos emigrantes portugueses e, por tudo isso, a assunção da existência de “tráfico de carne humana” levaria, em 1855, à proposta de celebração de um tratado entre Portugal e o Brasil, como já sucedera para controlo e repressão do fabrico de moeda falsa.<sup>56</sup>

## *Concluindo*

O fenómeno designado, por meados de Oitocentos, como “escravatura branca” era uma faceta indissociável da volumosa emigração clandestina que se fazia entre Portugal e o Brasil, com um considerável

54 Acta da Sessão, nº 4, 5 de Julho de 1854, p. 80. Disponível em: <[www.parlamento.pt/debates.parlamento.pt](http://www.parlamento.pt/debates.parlamento.pt)>.

55 *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 3 de Maio de 1862. Disponível em: <[www.parlamento.pt/debates.parlamento.pt](http://www.parlamento.pt/debates.parlamento.pt)>.

56 *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 7 de Julho de 1855, p. 870. Disponível em: <[www.parlamento.pt/debates.parlamento.pt](http://www.parlamento.pt/debates.parlamento.pt)>.

peso por parte das ilhas dos Açores. Esta designação decorria, sobretudo, das desumanas condições de viagem a que se sujeitavam os emigrantes, bem como das lesivas condições de trabalho e de pagamento das passagens, entre outras formas de exploração. Esta realidade não passou despercebida à imprensa local, nem tão pouco às autoridades insulares e nacionais e, por isso, amiudadas vezes, foi tema de debates parlamentares, originando, por fim, a promulgação de legislação de carácter repressivo e controlador.

Sendo certo que, por vezes, alguma opinião pública, assim como o discurso de certos parlamentares, resvalava para um acutilante dramatismo, enfatizando, em excesso, as estratégias de sedução dos engajadores e a rusticidade e a ingenuidade dos emigrantes analfabetos, omitindo as verdadeiras razões que empurravam os cidadãos para as malhas da emigração clandestina – como eram as situações de extrema pobreza – não nos parece, contudo, e ao contrário de outros autores, que existisse um total desfasamento entre o mundo dos políticos e o mundo real.<sup>57</sup> Muitos deputados e governantes tinham consciência de que o estado do país, as próprias instituições e, mais do que tudo, os condicionalismos económicos eram os principais responsáveis por este flagelo e não apenas a convivência ou o desleixo das autoridades subalternas e o papel dos capitães dos navios e dos engajadores que constituíam verdadeiras redes de tráfico humano.

Em 1859, o deputado Gavicho, a propósito de um debate sobre o estado da agricultura, questionava-se como se poderia evitar a desertificação dos campos que alimentava o tráfico da “escravatura branca” se persistiam os vínculos que “aprisionavam” à terra, se não havia um ensino agrícola, se não existiam mecanismos de crédito e se não se desenvolviam as vias de comunicação.<sup>58</sup> Em 1860, conforme, e bem, alertou o deputado pelo círculo do Funchal, Luís Vicente da Fonseca, não se tratava de reprimir a emigração, mas sim de torná-la desnecessária.

“A emigração que hoje tem lugar em grande escala, seja quais forem os meios empregues, não se pode evitar. Quem é feliz não emigra: e debaixo de um governo que se diz livre, forçar o

57 Veja-se, por exemplo, MAIA, Fernanda Paula Sousa, “O papel dos Açores...”, *op. cit.*, p. 193-194.

58 *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 11 de Janeiro de 1859, p. 96. Disponível em: <[www.parlamento.pt](http://www.parlamento.pt) <http://debates.parlamento.pt>>.

cidadão que morre de fome, a exalar o último suspiro, abraçado à terra que o não pode alimentar; quando, com a liberdade de fazer o que a lei não proíbe, pode este mesmo cidadão procurar outras plagas, onde encontre o bem-estar e até a fortuna; é isto uma anomalia e um absurdo tão palmar, que eu quisera fazer desaparecer as ordens dadas às autoridades locais, a dificultar e a impedir por todos os meios a emigração.

Aos governos compete, ou tornar desnecessária essa emigração, melhorando por sábias medidas a sorte dos povos que lhe estão confiados; ou então regularizar essa mesma emigração de modo que se não dêem escândalos e os horrores que, há anos a esta parte, se têm dado, chegando até a ser denominada – escravatura branca”.<sup>59</sup>

Ainda em 1880, como referiu o deputado micalense Ernesto Rodolfo Hintze Ribeiro (futuro Presidente do Conselho), a emigração açoriana fazia-se muito mais por falta de trabalho do que por ambição de riqueza, demonstrando, assim, as próprias incapacidades estruturais do reino e das ilhas.<sup>60</sup>

Paradoxalmente, enquanto o incremento do capitalismo industrial e o crescimento das cidades propiciavam novas oportunidades, a miséria continuava a ensombrar a vida de milhares de portugueses continentais e insulares, fazendo engrossar os fluxos emigratórios e com eles novas formas de exploração humana. Ainda não estava completamente debelada a escravatura negra e já se avolumava a “escravatura branca”, resultante de uma desesperada fuga às deploráveis condições de vida a que se sujeitavam amplas camadas da população. Tentando escapar à miséria – iludidos ou não pela lábia de engajadores e de capitães de navios –, muitos portugueses, e açorianos em particular, voltaram a tropeçar nela, transformando-se em pesadelo o sonho que perseguiam e que alguns (talvez muitos) conseguiram alcançar no Império do Brasil.

Para as autoridades, o problema não era de fácil resolução: por um lado, a emigração era um direito consagrado constitucionalmente; por outro, os meandros da emigração clandestina eram muito difíceis de enfrentar e combater.

59 *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 25 de Fevereiro de 1860, p. 192. Disponível em: <[www.parlamento.pt](http://www.parlamento.pt) <http://debates.parlamento.pt>>.

60 *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 8 de Março de 1880. Disponível em: <[www.parlamento.pt](http://www.parlamento.pt) <http://debates.parlamento.pt>>.

## ANEXO

### Termo de declaração a que se refere a portaria de 22 de setembro

“Aos 17 dias do mês de setembro do ano de 1860, nesta cidade de Lisboa, administração do bairro de Alcântara, aonde se achava o respectivo administrador substituto, João José Alves Freineda, comigo escrivão de seu cargo, aí compareceu Manuel Resende e sua mulher Antónia de Resende, e uma irmã desta por nome Rosa de Aguiar, todos moradores na Travessa do Alcaide, n.º 17, freguesia de Santa Catarina, naturais da ilha de S. Miguel, e declararam que, pela ocasião da festa do Espírito Santo do ano de 1857, foram na sua terra, engajados por Manuel Maria, natural da mesma ilha, para irem para o Rio de Janeiro na escuna *Milheiro*, e tendo embarcado levando na sua companhia dois filhos e uma filha, menores, chegaram ao Rio de Janeiro com trinta e oito dias de viagem; e tendo chegado ao Rio de Janeiro, veio a bordo um tal major Manuel Caetano Dias da Silva, morador na Rua da Quintanda (*sic*), e os ajustou para irem para a vila de Tapamarim, colónia do Rio Novo, pagando logo de passagem ao navio 240\$000 réis, à razão de réis 80\$000 por cada um dos sobreditos, não incluindo as crianças que nada pagaram, conservando-se a bordo sete semanas até chegar um barco que os conduzisse à dita vila, cento e cinquenta léguas distante do Rio de Janeiro, e ali o tal major Caetano lhes ofereceu um terreno com cem braças de cabeça e quinhentas de fundo, todo povoado de mato, pelo foro anual de 37\$500 réis. Que principiando a rotear o mato reduziu a cultura uma parte do mesmo terreno e vendo que não podiam ali sustentar-se, porque o mesmo major lhe levava juros excessivos do importe das passagens que tinha pago; e de qualquer objecto que lhe dava para seu sustento era por um preço extraordinário, e com prémio ou juro.

Que querendo entregar-lhe o mesmo terreno com as benfeitorias, ele o não quiz receber, dizendo que o vendessem a quem quisessem, e lhe pagassem a dívida em que estavam para com ele. Que então fez venda do terreno a um alemão por 400\$000 réis, que ele major recebeu, pedindo ainda 350\$000 réis, que ele não deu pelos não ter; e que para virem para o Rio de Janeiro recorreram ao vice-cônsul português na cidade de Campos, que os fez transportar para o Rio de Janeiro, chegando ali no miserável estado de nudez; e que o dono da galera *Indiana* lhes deu passagem gratuita para

esta cidade, onde se acham passando muitas provações. Declaram mais, que seu engajador ficava no Rio de Janeiro, fugido da ilha de S. Miguel por se achar ali processado. E não tendo mais nada a declarar, mandou ele administrador lavrar o presente, que assina por si por nenhum dos declarantes saber escrever, fazendo unicamente o sinal de cruz o declarante Manuel Resende. Foram testemunhas presentes, Paulo Berneaud e José Maria de Lima, empregados nesta administração que igualmente assinam, depois de ser lido a todos por mim Francisco José Leano, escrivão que o escrevi e assino – João José Alves Freneida – Manuel x Resende – José Maria Lima – Paulo Berneaud – Francisco José Leano. (*O Açoriano Oriental*, n.º 1340, 6 de Outubro de 1860).”

Recebido em janeiro de 2012.  
Aprovado em fevereiro de 2012.