



Madeira, Beach of Funchal



H. P. 114 - Madeira, Funchal (praia), Engenho



Madeira, Funchal, Rua de Ferro



ANUÁRIO

N.º 5 • 2013

**PARTIR SEM SER VISTO:
A EMIGRAÇÃO CLANDESTINA NO ARQUIPÉLAGO
DA MADEIRA NO FINAL DO SÉCULO XIX**

NELLY DE FREITAS



ANUÁRIO 2013

CENTRO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DO ATLÂNTICO

ISSN: 1647-3949, FUNCHAL, MADEIRA (2013)

PP. 232 - 242

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

NELLY DE FREITAS

Formada em História e Geografia pela Université Paris-Sorbonne e Doutora em História pela mesma instituição. Defendeu a tese de doutorado, realizada sob orientação do professor Luiz-Felipe de Alencastro e com o apoio da Fundação para a Ciência e Tecnologia de Portugal, em 4 de Abril de 2013 sobre o tema: *Des vignes aux caféiers : Étude socio-économique et statistique sur l'émigration de l'archipel de Madère vers São Paulo à la fin du XIX^e siècle*.

Sob coordenação geral de José Eduardo Franco e do Centro de Estudos de História do Atlântico, participa do projeto *Aprender Madeira* de elaboração do *Dicionário Enciclopédico da Madeira* que, em cinco volumes, destacará o arquipélago português em suas dimensões geográficas, físicas e humana e, simultaneamente, prepara um projeto de pós-doutorado a ser realizado no Brasil.

É autora do artigo « Immigration subventionnée au Pará en 1886 : le cas des Madériens oubliés (Revista franco-brasileira *Confins*, no prelo) e do capítulo « Entre as vinhas e os cafezais: o perfil dos madeirenses que navegaram rumo à São Paulo entre 1888 e 1899 » do livro organizado por Paulo Lopes Matos intitulado *A Demografia das Sociedades Insulares Portuguesas nos séculos XV a XX* (no prelo).

RESUMO:

Apoiando-nos na ampla pesquisa doutoral realizada sobre a emigração madeirense para São Paulo, Brasil, no final do século XIX e nas fontes recolhidas nos arquivos português, brasileiro, francês e britânico, pretendemos, neste artigo, analisar quais alternativas o arquipélago da Madeira, como espaço **insular**, proporcionou aos madeirenses que não puderam emigrar legalmente mas que, em um contexto socioeconômico desfavorável, fizeram a escolha da partida clandestina transformando cada pedaço de costa onde nasceram e cresceram em um porto de partida.

Palavras-chave: Ilhas – Emigração clandestina – Madeira – Final do século XIX

« ‘Uma boa ilha’ é uma montanha cercada por uma costa que pode servir de porto¹. »

De Fernand Braudel à Charles Verlinden, passando por Pierre Chaunu e Frédéric Mauro, diversos historiadores dedicaram-se à mostrar a importância das ilhas e do mundo insular no desenvolvimento e na expansão das trocas transoceânicas². Desde quando seus trabalhos foram conhecidos, estudos multiplicaram-se para analisar os mundos insulares e entender as relações entre o meio geográfico e as sociedades humanas. Esses passaram a utilizar não somente conceitos antigos de insularidade, mais conhecidos nos debates sobre flora e fauna das ilhas, mas também os de « iléité », « nissologia » ou « fronteira »³, os quais permitem uma abordagem multidisciplinar, trazendo o homem a esses espaços⁴.

Mesmo se o presente trabalho não pretende re-discutir conceitos e categorias ligadas à insularidade, faz-se importante afastar determinismos e idéias mo-

nolíticas que, por exemplo, insistem em afirmar que são as ilhas que fazem os homens que nelas habitam. Para tanto, manteremos sempre em mente os ensinamentos do geógrafo francês Philippe Pelletier, retomados por François Taglioni, de que a insularidade seria « a relação dinâmica que se construiu entre um espaço insular e a sociedade que vive nele⁵ ».

Já Lucien Febvre, trabalhando particularmente sobre a noção de isolamento provocado pelo espaço insular, demonstrou que essa não dependia tanto da situação geográfica como da navegação⁶ ou, ousemos dizer, das « idas e vindas dos barcos que ligam [a ilha] ao mundo », usando a definição do dicionário *Les Mots de la géographie*⁷. Sendo um tal movimento exclusivamente humano, Febvre ressaltou que muitas ilhas situadas em alto mar, mas localizadas no centro de rotas marítimas, nunca ficaram isoladas simplesmente porque representavam um *carrefour* importante, um lugar de passagem obrigatório⁸.

Tal foi justamente o caso das ilhas portuguesas do Atlântico, qualificadas mesmo de « pilar central de uma ponte estabelecida por cima do Oceano⁹ » pelo historiador belga Charles Verlinden. Ainda que tardiamente, desde o final do século xx, elas passaram a ocupar um lugar privilegiado na historiografia

1 « ‘une bonne île’ est une montagne entourée d’un rivage qui peut servir de port. ». Joel BONNEMAISON. « Vivre dans l’île, une approche de l’iléité océanienne ». In : *L’espace géographique*, tomo XIX-XX, n. ° 2, p. 119-125, 1990-1991, p. 121.

2 Para mais informações sobre a historiografia insular e as ilhas atlânticas, consultar entre outros : Alberto VIEIRA. « As ilhas e o sistema atlântico ». In : *Anuário de estudos Atlânticos*, n. ° 54-I, Madrid-Las Palmas, 2008, p. 207-222; “The fortune of the fortunates. The Islands and the Atlantic System”. In: *Veröff. Joachim Jungius-Ges. Wiss.* Hamburgo, 94, S, 2002, p. 199-248; “Descobrir o Atlântico nos séculos XVIII e XIX. In: Separata do *Boletim do Instituto de História da Ilha Terceira*; Volume LVII, ano 1999, p. 353-392.

3 Joel BONNEMAISON. « Vivre dans l’île, une approche de l’iléité océanienne »..., *op. cit.*; Abraham MOLES. « Nissologie ou science des îles ». In: *L’Espace Géographique*, n° 4, p. 281-289, 1982 ; Alberto VIEIRA. *Bibliografias-Fronteira*, Funchal, CEHA, 2013. [Disponível em <http://independent.academia.edu/AlbertoVieira/Papers>. Acesso: Maio de 2013].

4 François TAGLIONI. « Les petits espaces insulaires face à la variabilité de leur insularité et de leur statut politique ». In : *Annales de géographie*, n. ° 652, 2006/6, p. 664-687, p. 665.

5 « [...] relation dynamique qui s’est construite entre un espace insulaire et la société qui y vit ». In : Philippe PELLETIER. *La Japonésie : géopolitique et géographie historique de la surinsularité au Japon*. Paris, CNRS, 1997. *Apud* François TAGLIONI. “Les petits espaces insulaires face à la variabilité de leur insularité... », *op. cit.*, p. 674-675.

6 Lucien FEBVRE. *L’évolution humaine. Introduction géographique à l’histoire*, Paris, Éditions Albin Michel, 1949, p. 269.

7 « allées et venues des bateaux qui relient [l’île] au monde ». Roger BRUNET. “île”. In : *Les Mots de la géographie*, Montpellier/Paris, Reclus/La Documentation française, 1992, p. 246. *Apud* François TAGLIONI. “Les petits espaces insulaires ... », *op. cit.*, p. 674-675.

8 Lucien FEBVRE. *L’évolution humaine. Introduction géographique* ..., *op. cit.*, p. 269.

9 « pilier central d’un pont jeté par-dessus l’Océan ». Charles VERLINDEN. « Les origines coloniales de la civilisation atlantique, antécédents et types de structure ». In: *Journal of World History*, n° 1, 1953, p. 378-398, p. 391.

sobre o oceano e seus sistemas¹⁰.

No caso mais específico do arquipélago da Madeira, Frédéric Mauro destacou claramente o quanto esse espaço havia representado um importante ponto de apoio à presença portuguesa e espanhola na costa africana¹¹. Assim, desde sempre, a Madeira tem sido um espaço aberto, de conexão e de comunicação, um lugar privilegiado, que conseguiu aproveitar-se dos caminhos traçados no oceano e das condições econômicas internas oferecidas pelas culturas da cana e da vinha para vencer o perigo de um isolamento, mantendo-se em contato permanente com o velho e o novo mundo¹².

Esses contatos, aliás, materializados pela presença frequente de estrangeiros vindos a turismo ou a negócios, fizeram, desde o século XVI, « *a cultura popular aceita[r] ou encoraja[r] a emigração como tentativa para melhorar de vida*¹³ ». Assim explica-se melhor por que as migrações humanas « [...] constituem um fenómeno marcante da história económica e social e do quotidiano de muitas ilhas¹⁴ ». Chamados pelos parentes, amigos ou vizinhos já instalados no estrangeiro, os madeirenses não hesitavam em emigrar e rumar para lugares tão distantes e diversos como Demerara, Havaí e Brasil. Na verdade, lembrou François Guichard, desde as grandes descobertas, a emigração foi a solução natural « *para um país pequeno, pobre e muito povoado olhando para o mar*¹⁵ ».

O trabalho a ser aqui apresentado fez parte de uma ampla pesquisa doutoral sobre a emigração madeirense para São Paulo, Brasil, na segunda metade do século XIX quando as lavouras de café, a abolição

da escravidão e vozes defendendo o embranquecimento da população pediram braços à Europa. A fim de compreender a globalidade do fenómeno e evitar distorções quantitativas e qualitativas provocadas, entre outros, pelo fenómeno da clandestinidade, foi delimitado um corpo de fontes – português e brasileiro – capaz de apreender em detalhes o caminho migratório desde a partida, na Madeira, até a chegada na hospedaria dos imigrantes, em São Paulo.

Ainda que, no fluxo investigado entre 1886 e 1899, a emigração clandestina tenha acabado por constituir somente cerca de 1% do total de 11.173 madeirenses que partiram a esse destino, ela se operacionalizava essencialmente em razão das deficiências de fiscalização e da precariedade do principal porto da ilha, o porto do Funchal. Entre estatísticas e histórias de vida dos que partiram não oficialmente é então possível rediscutir o próprio fenómeno da migração em geral e de como toda a ilha, e não somente sua porta de entrada principal, debruçava-se abertamente sobre o mar.

Para tanto e inspirados por John Connell e Russell King¹⁶, dividiremos a exposição em duas partes principais. Em um primeiro momento, avaliando como as condições socio-econômicas dialogam com o fenómeno para, em uma segunda parte, entender como a realidade geográfica fez de cada pedaço de costa um porto de saída possível.

I. A emigração clandestina e a realidade socio-económica do arquipélago da Madeira

Em geral, a economia portuguesa das décadas finais do século XIX baseava-se sobretudo em uma agricultura rudimentar, com mão de obra numerosa, pouco qualificada, com baixos salários e com pouco interesse pelos avanços tecnológicos. A indústria, in-

10 Alberto VIEIRA. « As ilhas e o sistema atlântico »..., *op. cit.*, p. 217.

11 Frédéric MAURO. « A Madère de 1425 à 1925: éléments pour une histoire comparée des îles atlantiques ». In: *I Colóquio Internacional de História da Madeira: actas*. Funchal, Governo Regional da Madeira, SRTCE/DRAC, 1989, p. 403-427, p. 405.

12 Alberto VIEIRA. *História da cidade do Funchal: a economia de uma cidade portuária*. Funchal, C. E. H. A., Biblioteca Digital de Alberto Vieira, 2008-2010, p. 1-27. [Disponível em: <http://fr.calameo.com/read/0000104920e3a2093b487>. Acesso em 9/9/2011].

13 Joaquim da Costa LEITE e Benedita CÂMARA. « O recrutamento militar e a emigração madeirense nos finais do século XIX », in: *Anuário do Centro de Estudos de História do Atlântico*, n.º 2, p. 106-112, Funchal, C. E. H. A., 2010, p. 107.

14 Maria Lucinda FONSECA. « Introdução ». In: Maria Lucinda FONSECA (Coord.). *Aproximando Mundos: Emigração, Imigração e Desenvolvimento em Espaços Insulares*, Actas da Conferência Internacional, Lisboa, 2010, p. 7.

15 François GUICHARD. *Géographie du Portugal*. Paris, Masson, Collection Géographie, 1990, p. 66.

16 Escreveram o seguinte a propósito da interação entre os espaços insulares e as migrações: « Islands and migration: two notions rarely juxtaposed but which are invariably closely related. One, a geographical entity, is easily defined: a piece of land surrounded by water, usually the sea. The other is a geographical process, human relocation across space which is less easy to pin down since it shades, often imperceptibly, into other types of mobility which are not normally regarded as 'migration types' ». In: John CONNELL e Russell KING (ed.). « Island Migration in a changing world ». In: *Small worlds, global lives: Islands and Migration*. Londres, York House Typographic Ltd, p. 1-25, 1999, p. 1.

ciente, apresentava falhas semelhantes¹⁷.

Na Madeira, dadas as primitivas técnicas empregadas no setor primário, não era difícil encontrar aqueles que bradavam a agricultura de «atrazadíssima» aos quatro ventos¹⁸. Como no continente, a ilha apresentava um emprego extensivo de mão de obra no campo. Em 1890, por exemplo, três quartos da população insular lá trabalhavam, criando um contexto de alto risco em caso de crise nesse setor, com potencial impacto em várias esferas da sociedade, inclusive nos movimentos emigratórios¹⁹.

Além disso, a historiografia existente aponta o sistema de propriedade de terras, sobretudo o predomínio do *contrato de colônia*²⁰, como tendo forte impacto sobre a economia e a emigração. O desapego ao terreno onde se trabalhava, pela quase impossibilidade de conseguir o título de propriedade, provocava ainda menos receio nos agricultores de partir²¹.

Um outro grave problema relacionado ao campo era a opção pela monocultura. Presente desde as primeiras décadas de exploração econômica da ilha, com a cultura da cana de açúcar, seguiu-se a partir do século XVI com as vinhas para fabricação do Vinho Madeira de exportação. Essa realidade tornava a economia insular extremamente dependente do mercado externo e altamente sensível ao impacto de pragas nas culturas. Enquanto o historiador Alberto Vieira insiste no primeiro ponto ao afirmar que «a fragilidade da economia madeirense é uma evidência histórica e surge como resultado da insistente aposta num produto de exportação²²», o flagelo dos agricultores só se agravou com as consequências das grandes crises das pragas de 1852 e 1873²³.

Esse contexto, já bastante conhecido da historiografia, levou a população a identificar na emigração um dos raros meios para fugir das dificuldades e encontrar melhores condições de vida, ainda que em terras distantes²⁴. Porém, se alguns se beneficiavam dos generosos contratos de recrutamento de

17 Esse atraso tecnológico e industrial português era constantemente referido, por exemplo, nas correspondências dos cônsules franceses em Lisboa. Diziam eles que, «infelizmente, a agricultura portuguesa era ainda muito primitiva» (Arquivo Nacional da França (A. N. F.). *Commerce et Industrie*. F/12/7165: carta enviada pelo Consulado da França no Porto do 26 de Agosto de 1899) ou que «as matérias primárias faltam e os trabalhadores portugueses têm pouca habilidade. Eles não têm nenhum conhecimento prático nem teórico; empregam-se somente poucas máquinas e seus operadores têm fracas noções de mecânica» (A. N. F. *Commerce et Industrie*. F/12/7163: carta enviada pelo Consulado da França em Lisboa de 29 de Agosto de 1881).

18 João da Câmara Leme de VASCONCELLOS. *Uma crise agrícola. Um caminho aereo e uma sociedade anonyma*, Funchal, 1876, p. 35-37.

19 Isabel OLIVEIRA. «A Ilha da Madeira. Transição Demografica e Emigração», In: *Revista População e Sociedade*, n.º 5, Porto, CEPESE, 1999, p. 34.

20 Para mais informações sobre esse sistema, ver: Henrique Felix de Freitas VALLE. *A Revolta na Madeira e a Comissão de Inquérito. Breves Considerações e Apontamentos*. Funchal-Madère, Typographie «Funchalense», 1888, p. 6, [Disponível em: <http://nesos.madeira-edu.pt/>]. Acesso em 07/08/2011; João Agostinho Perry da Camara LOMELINO. *A crise agrícola da Madeira e o contrato de colônia*, dedicados e oferecidos à alta consideração dos senhores Ministros, Pares do Reino e Deputados da Nação Portuguesa, Funchal: Typ. Do Diário de Notícias, 1888; LE MARQUIS DEGLI ALBIZZI. «Six mois à Madère. 1888». Texte et dessins inédits. In: *Le Tour du monde*, pp. 65-96, 1.º semestre 1889, p. 71-72. [Disponível em: <http://nesos.madeira-edu.pt/>]. Acesso em 07/08/2011; Pedro PITTA. *O contrato de Colônia*. Comunicação realizada na Academia das Ciências de Lisboa em 9 de Maio de 1929; Orlando RIBEIRO. *A Ilha da Madeira até meados do século XX*. Lisboa, Instituto de Cultura e língua portuguesa, Ministério da Educação, 1985, p. 47-72; João José Abreu de SOUSA. *História rural da Madeira, a Colônia*, Funchal, Direcção regional dos assuntos culturais, 1994.

21 Orlando RIBEIRO. *A Ilha da Madeira até meados do século XX*..., op. cit., p. 71-72; Alberto VIEIRA. «A Emigração madeirense na segunda metade do século XIX». In: *Actas do Colóquio Internacional*

sobre Emigração e imigração em Portugal (século XIX e XX), Fragmentos, Lisboa, 1993, p. 108-144, p. 108; Benedita CÂMARA. *A economia da Madeira, 1850-1914*. Lisboa, ICS, Instituto de Ciência Sociais da Universidade de Lisboa, 2002, p. 31-33.

22 Alberto VIEIRA. *História do vinho da Madeira*. III symposium Internacional symposium de História e civilização do vinho e da vinha, Funchal, 2003, p. 295.

23 João de Andrade CORVO. *Memórias sobre as Ilhas da Madeira e do Porto Santo*. [s.l.:s.n.,s.d.], 3V, 1 map. Apresentada a Academia Real das Ciências de Lisboa na sessão de 3 de Fevereiro de 1854, p. 21; João da Câmara Leme de VASCONCELLOS. *Uma crise agrícola*..., op. cit., p. 19; A costa norte, grande produtora de vinho, teve sua capacidade de produção reduzida em 56,26 % em 1851 e até mesmo em 19,78 % entre 1868 a 1873 (Benedita CÂMARA. *A economia da Madeira*..., op. cit., p. 89-142). Outras culturas sofreram também com doenças no período, como a laranja (Arquivo Regional da Madeira (A. R. M.). Governo Civil. Correspondências, caixa n.º 301. Carta de 9 de Janeiro de 1883, da Direcção Geral de Comércio e Industria para o Governador Civil do Funchal), a batata e a batata doce, e até mesmo o gado bovino (A. R. M. Administração do Concelho de Ponta do Sol. Correspondências. Livro n.º 3. Carta n.º 155, de Setembro de 1891 do Administrador do concelho ao Governador Civil; Correspondência expedida. Livro n.º 17. Carta n.º 384 do 8 de Dezembro de 1887 do Administrador do concelho de Ponta do Sol ao Governador Civil do distrito; Administração do concelho de Santa Cruz. Correspondências expedidas. Livro n.º 30. Edital do 18 de Abril de 1891; Governo Civil. Correspondências diversas. Caixa n.º 333 II. Carta do 25 de Setembro de 1899, do representante da paróquia da Sé, do concelho do Funchal ao Administrador do concelho).

24 Agostinho CARDOSO. «Fenómeno económico-social da emigração madeirense». In: *Revista de Direito Administrativo*, vol XII, n.º 3.º, Coimbra, Coimbra Edição, 1968, p. 6-7; Philippe PELLETIER. *L'insularité dans la mer intérieure japonaise*. Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 1995, p. 197; Susana Catarina de Oliveira e CASTRO CALDEIRA. *Da Madeira para o Hawaii: a emigração e o contributo cultural madeirense*. Master Dissertation. Funchal, 2005, p. 214.

além-mar, como os propostos pelos paulistas, para financiar a travessia, nem sempre e nem todos preenchiam os requisitos necessários para tanto.

Ademais, desde a lei de 1863²⁵, tornava-se indispensável o porte do passaporte para emigrar legalmente. Considerando, entretanto, os preços elevados para obter o precioso sésamo (o preço de um passaporte podia chegar a representar de 10 à 20 por cento do preço da viagem²⁶), vários candidatos à emigração não tinham outra escolha que não fosse a da clandestinidade.

Sobre as dimensões desse fenômeno, há um debate ainda em aberto entre especialistas. O que sem surpresa se explica devido à dificuldade de mesurá-lo pela sua natural tendência a não deixar traços, mas que pede, exatamente por essa razão, estudos sobre fluxos migratórios com rigor metodológico buscando cruzar todas as fontes possíveis ligadas aos registros dos migrantes, tanto na origem quanto no destino. A este respeito, notamos que o *Primeiro Inquérito sobre Emigração*, elaborado pelo Parlamento português em 1873²⁷, estimará a emigração clandestina « em 20% sobre a emigração total », mas que, somente dez anos mais tarde, o deputado Luciano Cordeiro passava a avaliar as saídas ilegais como equivalentes a um terço das legais, enquanto o deputado Oliveira Martins as estimavam em 13 %²⁸.

Ainda sobre as razões dos clandestinos, muitos jovens, mesmo quando havia financiamento disponível, passavam a entrar na categoria devido à proibição total a que eram submetidos em razão do serviço militar obrigatório. Essa constituía uma questão

que o Estado vinha tentando equacionar, através de maiores controles quando do recrutamento, desde a aprovação, em 27 de Julho de 1855, da lei que instituiu o serviço militar compulsório a partir de 20 anos²⁹.

Desde essa data, os jovens rapazes eram recrutados entre 20 e 21 anos, com única possibilidade de desobrigação caso provassem que, com seu trabalho, constituíam o exclusivo recurso de subsistência de sua família³⁰. Nesse mesmo diploma legal, antevendo possíveis evasões dos jovens para o estrangeiro, fora proibida a concessão de passaportes para aqueles com idade entre 18 e 21 anos³¹. Endurecendo ainda mais as regras, o Regulamento de 4 de Junho de 1859 proibiria a concessão do mesmo documento então para aqueles com idade entre 14 e 21 anos³². Uma única exceção prevista era a emissão do documento mediante o pagamento de uma taxa que se verificava elevada demais para as famílias da época (500 réis³³).

De fato, mesmo se uma licença legal, na prática, esse recurso pecuniário era aproveitado por pouquíssimos em virtude do contexto insular de crises sucessivas em que até a venda dos bens da família tornava-se inviável³⁴. Aliás, com um serviço militar de 8 anos considerado como uma tragédia econômica pelas famílias, mais uma razão somava-se ao seu interesse pela emigração. Assim, lançavam-se vários madeirenses em buscas de alternativas às limitações legais e aos custos do documento que poderia fazê-los embarcar no porto do Funchal³⁵. Foi tal realidade

25 “Regulamento geral de policia para o transito no continente do reino e nas ilhas adjacentes, entrada de viandantes e sua saída para o estrangeiro”. 7 de Abril de 1863. In: *Collecção official da legislação portugueza, anno 1863*. Lisboa, Imprensa nacional, 1864, p. 142-151.

26 10 % do preço da passagem segundo Herbert S. KLEIN. « A integração social e económica dos imigrantes portugueses no Brasil nos finais do século XIX e no século XX ». In: *Análise Social*, Vol 28, n.º 2, p. 235-265, p. 239; 20 % segundo Joaquim da COSTA LEITE. “Os negócios da emigração (1870-1914)”. In: *Análise Social*, Vol. XXXI, n.º 136-137, p. 381-396, Lisboa, ICS, 1997, p. 384.

27 *Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a emigração portuguesa*. Câmara dos senhores deputados. Lisboa, Imprensa Nacional, 1873, p. 22.

28 *Primeiro Inquérito...*, op. cit., p. 41; Vitorino MAGLHÃES GODINHO. « L’émigration portugaise (XV-XX siècle), une constante structurelle et les réponses aux changements ». In: *Revista de História económica e social*, n.º 1, p. 5-32, Lisboa, Sá da Costa editor, Janeiro-Junho de 1978, p. 12; Joaquim Pedro OLIVEIRA MARTINS. *Fomento rural e emigração*, Lisboa, Guimarães Edições, 3ª edição, “1ª em 1887”, 1994, p. 210.

29 Vital Prudencio Alves PEREIRA (Coord.). *Collecção systemática das ordens do exercito desde 1809 até 1858*. Lisboa, Typographia de Francisco Xavier de Souza & Filho, 1859, p. 327-347. A. N. T. T. Ministério do Reino. 2ª Repartição em 1895 (SSC). Correspondências recebidas (SR). Maço 2721 ; Ministério do Reino. 2ª Repartição (SSC). Correspondência recebida (SR). Maço 3043, 4942.

30 Outra possibilidade, ainda que marginal, oferecida pela lei era a da indicação de um substituto capaz: um irmão, por exemplo, com idade acima dos 18 anos. Vital Prudencio Alves PEREIRA (Coord.). *Collecção systemática das ordens do exercito desde 1809 até 1858...*, op. cit., p. 337.

31 *Ibidem*, p. 338.

32 João José de ALCANTARA. *Legislação militar de execução permanente até 31 de dezembro de 1860*. Vol II. Lisboa, Imprensa Nacional, 1861, p. 107-108.

33 A. R. M. Governo Civil do Funchal (A.11.a). *Fianças para embarque de colonos ; Termos de fiança de mancebos sujeito ao recrutamento ; Fianças e termos de passaportes ; Recrutamento ; Movimento do recrutamento ; Registos de correspondência sobre recrutamento*.

34 Sacuntala MIRANDA. *A emigração portuguesa e o Atlântico, 1870-1930*. Lisboa, Edições Salamandra, 1999, p. 61.

35 Miriam Halpern PEREIRA. *A política portuguesa de emigração(1850-1930)*. Revisão técnica Maria Helena Ribeiro da

que deixou traços no Arquivo Regional da Madeira de vários exemplos de fraude em relação à emissão e ao uso dos passaportes.

Em um primeiro momento, ciente das possíveis falhas no processo de emissão do documento, o governador civil do distrito do Funchal passou a enviar repetidas vezes, como em 1889, circulares às administrações do arquipélago para que as entregas dos passaportes fossem feitas sob grande « vigilância ». Seu objetivo declarado era de impedir, assim, aos madeirenses já implicados em processos relativo a fraude de documentos de poder, outra vez, enganar as autoridades encarregadas desse serviço. O governador pedirá também atenção com indivíduos que pudessem demandar ou ajudar ilegalmente a obtenção do documento somente para comercializá-lo clandestinamente àqueles, por exemplo, submetidos ao recrutamento militar³⁶. Foi o que aconteceu em 1891 com Manoel de Gouvêa e Agostinho dos Santos que, para obter um passaporte, apresentaram atestados e outros documentos conseguidos, na realidade, por Cyreno d'Abreu e Ernesto da Câmara em Ponta do Sol³⁷. Ambos, assim, emigraram para o Brasil sob falsas identidades³⁸.

A propósito da venda clandestina dos passaportes, valores entre 7\$000³⁹, 12\$000⁴⁰ ou mesmo

13\$000 réis⁴¹, muitas vezes até maiores do que os preços oficiais, eram praticados⁴².

Na realidade, é preciso destacar que, na época, o passaporte era apenas um documento em formato A4, sem foto, com somente uma descrição das características físicas do indivíduo. Assim entende-se melhor a frequência desse tipo de fraude. O negócio parecia tão lucrativo que até mesmo agentes ligados ao serviço de emigração para o Brasil⁴³ vendiam passaportes de falecidos à indivíduos correspondendo aproximativamente à descrição física indicada⁴⁴.

Frequentemente, ao consultar as listas de embarque no porto do Funchal presentes no arquivo da Madeira, o nome de várias pessoas apresenta-se riscado e com a expressão « não foi » inscrita ao lado. Ao cruzar essa informação com as menções à fraudes encontradas na correspondência oficial entre as autoridades da ilha e do continente pôde-se, então, saber mais sobre os ditos clandestinos.

Assim foi possível entender, por exemplo, por que na lista do navio *Baltimore*, que deixou o Funchal em 8 de Novembro de 1889 para o Brasil, João Alves Pitta e a esposa, Antonia de Jesus, são indicados como não tendo seguido viagem apesar de terem obtido um passaporte para São Paulo. Na realidade, não se tratava nem de João nem de Antonia, mas de Francisco Pitta e a esposa, cuja história fez com que o administrador do concelho do Funchal enviasse uma carta a seu homólogo da Ponta do Sol, concelho de origem de todos os protagonistas, afim de avisá-lo da

Cunha. Bauru, SP, EDUSC; Portugal, Instituto Camões, 2002, p. 35.

36 A. R. M. Administração do concelho de Ponta do Sol. Correspondência entrada. Livro 9. Circular n.º 126 enviada em 11 de Março de 1889 pelo governador civil do Funchal ao administrador do concelho da Ponta do Sol.

37 A. R. M. Administração do concelho de Ponta do Sol. Correspondência expedida. Livro 19. Carta n.º 114 enviada em 30 de Maio de 1891 pelo administrador do concelho da Ponta do Sol ao governador civil do Funchal. Entre as testemunhas desse caso estavam presente a esposa de Manoel de Gouvêa e a filha de Ernesto da Câmara que se deslocaram especialmente até o Funchal para testemunhar.

38 A. R. M. Administração do concelho de Ponta do Sol. Correspondência entrada. Livro 10. Carta n.º 373 enviada em 3 de Fevereiro de 1891 pelo comissário da polícia do Funchal ao administrador do concelho da Ponta do Sol. Outros documentos desse tipo estão presentes nos arquivos. Ver por exemplo outra carta sobre cinco pessoas apresentadas ao juiz por ter tentado obter passaportes sob falsas identidades. A. R. M. Administração do concelho do Funchal. Correspondência expedida. Livro 314. Ofício 466. Carta enviada em 19 de Novembro de 1895 pelo administrador do concelho do Funchal ao Juiz de direito da cidade.

39 Foi o preço pelo qual Manoel de Freitas, da freguesia de Boaventura, vendeu seu passaporte ao Manuel Rodrigues, que apresentou-o à polícia quando embarcou num vapor em direção ao Brasil antes de ter sido descoberto e tirado de bordo. A. R. M. Administração do concelho do Funchal. Correspondência expedida. Livro 314. Ofício 131. Carta de 13 de Março de 1888 enviada ao administrador do concelho de São Vicente por o do Funchal.

40 Foi o preço que pagou Manoel Joaquim Braga, solteiro da freguesia do Porto Moniz, à Jesuino, da mesma localidade, para embarcar

no navio *Bearn* com destino ao Brasil. A. R. M. Administração do concelho do Funchal. Correspondência expedida. Livro 314. Ofício 199. Carta de 16 de Junho de 1890 ao administrador do concelho do Porto Moniz.

41 Quantia paga em 1890 por Francisco Rodrigues, em idade para o serviço militar, e Maria Augusta, âmbos do concelho da Ponta do Sol, para comprar o passaporte de José d'Abreu Branco e emigrar para o Brasil. A. R. M. Administração do concelho de Ponta do Sol. Correspondência entrada. Livro 9. Carta n.º 147 enviada pelo Governador civil do distrito do Funchal ao administrador do concelho da Ponta do Sol.

42 2\$600 réis em 1882 segundo Joaquim da COSTA LEITE. "A emigração portuguesa: a lei e os números". In: *Análise Social*, Vol. 23, n.º 97, 3.º, p. 463-480, Lisboa, ICS, 1987, p. 467.

43 Essas agências, organizadas em verdadeiras sociedades comerciais, serviam-se da imprensa para fazer publicidade dos seus serviços. Miriam Halpern PEREIRA. *A política portuguesa de emigração...*, op. cit., p. 35.

44 A. R. M. Administração do concelho de Ponta do Sol. Correspondência entrada. Livro 10. Circular n.º 192 enviada em 4 de Fevereiro de 1891 pelo governador civil do Funchal, Manoel de Saldanha da Gama, ao administrador do concelho da Ponta do Sol.

tentativa falhada⁴⁵.

Infelizmente, não ha traços sobre o desenrolar do caso. Interrogações sobre o parentesco entre os dois Pitta, sobre uma possível venda, doação ou roubo do passaporte ou mesmo sobre eventual punição aos infractores permanecem até hoje sem resposta. Certo é que tal caso ilustra a tentativa frustrada de tentar partir clandestinamente. Outros, entretanto, testemunham não somente o sucesso, mas também a criatividade dos madeirenses em seus périplos.

II. “Morar numa ilha é como morar num porto aberto⁴⁶”.

Em 28 de maio de 1853, durante um debate parlamentar na Câmara dos Deputados, José Silvestre Ribeiro, governador civil do distrito do Funchal até o ano anterior e então deputado eleito pela Madeira, discursa sobre a emigração para ressaltar que a clandestinidade já ocorria « em mui larga escala nas ilhas dos Açores e Madeira⁴⁷ ». As décadas seguintes, como visto e como ressalta o já mencionado *Primeiro Inquérito Português* sobre a emigração, conheceriam uma emigração clandestina insistente, que « *faz-se principalmente das ilhas* », e cuja gravidade e complexidade só poderiam ser combatidas « *pelo emprego da fiscalização marítima, e por medida repressivas extremamente vexatorias*⁴⁸ ».

Na verdade, enquanto aos portugueses do continente restavam poucas e custosas alternativas, como a proximidade geográfica com a Espanha e a saída clandestina a partir da Galícia, sobretudo do porto de Vigo⁴⁹, os madeirenses faziam da acidenta-

da ilha dezenas de portos seus⁵⁰. Ao se somarem às condições naturais às praticas da navegação de cabotagem para quase todo tipo de deslocamento entre os povoados do arquipélago, explicam-se, assim, os pedidos insistentes das autoridades locais por mais patrulhas no mar⁵¹.

De fato, para além das precárias condições socio-econômicas e da falta de melhorias no principal porto da Madeira⁵², a situação das vias de comunicação, que empurravam sempre as viagens internas ao arquipélago para o mar, são de fundamental importância para se compreender melhor o fenômeno da clandestinidade na emigração.

Ilustrando as resultantes da habitação de um espaço onde apenas 11 % das terras podiam ser consideradas planas⁵³, o marquês Albizzi, quando de sua passagem pela Madeira, registrou em seu diário o « declive horrível », os « caminhos perigosos », lembrando que, por causa dessa deficiência, « grandes barcas vindas de freguesias longuíquinas da ilha⁵⁴ » tra-

Ministério do Reino; Carta enviada em 24 de Junho de 1888 pelo governador civil do Porto ao Ministério do Reino; Caixa 2845. Carta enviada em 21 de Julho de 1888 pelo Governador civil de Lisboa ao Ministério do Reino. N. A. U. K. Foreign Office. Foreign office and foreign and commonwealth office: embassy and legation, Portugal: General correspondence, 1800-1979. FO 179/ 246. Carta enviada pelo côsul inglês em Lisboa ao Ministro dos Negócios Exteriores inglês em 12 de Junho de 1885.

50 *Primeiro Inquérito...*, op. cit., p. 41.

51 Ademais, de acordo com o regulamento policial de 1863, os jovens podiam circular livremente entre as diferentes ilhas dos arquipélagos portugueses ou entre os arquipélagos e o continente e vice-versa, o que favorecia a multiplicação de alternativas para fugir da vigilância das autoridades (*Diário da Câmara dos senhores Deputados*. Sessão de 28 de Maio de 1853, p. 286. Sessão de 22 de Março de 1854, p. 313 ; A. N. T. T. Ministério do Reino. 2a repartição (SSC). Correspondência recebida (SR). Caixa 3040. Carta enviada em 5 de Abril de 1867 pelo governador civil do distrito da Horta ao Ministério do reino ; 3ª repartição em 1870 (SSC). Correspondência recebida (SR). Caixa 2739. Carta enviada em 19 de Julho de 1870 ao Secretário Geral do Governo civil do distrito do Funchal ao Ministério do Reino. A. N. T. T. 2a repartição. Correspondência recebida. Caixa 3040. Carta enviada em 1866 sem data nem autor. 3a repartição em 1870 (SSR). Correspondência recebida (SR). Caixa 2846. Carta enviada em 17 de Novembro de 1888 pelo governador civil do distrito de Angra ao Ministério do Reino).

52 Alberto VIEIRA. “Histórias do calhau o histórias à volta do porto”. In: *Memória das histórias das gentes que fazem a história*. Newsletter n.º 6, junho de 2013, p. 1. [Disponível em <https://www.box.com/s/ugk6y7r2mo583x0ul5nt>. Acesso em junho de 2013].

53 Na ilha da Madeira, 60 % da superfície total tem uma inclinação superior aos 25 %. Simultaneamente, 23 % da ilha (167 quilômetros quadrados) possuem declives entre 16 % e 25 % e somente 11,5 % do território (ou seja 83 quilômetros quadrados) tem uma inclinação de menos de 16 %. (Benedita da CÂMARA. *A economia da Madeira...*, op. cit., p. 21).

54 LE MARQUIS DEGLI ALBIZZI. « Six mois à Madère. 1888 »..., op. cit., p. 82.

45 A. R. M. Administração do concelho do Funchal. Correspondência expedida. Livro 314. Ofício 183. Carta de 9 de Novembro de 1889 enviada pelo administrador do concelho do Funchal ao da Ponta do Sol.

46 Frase pronunciada na banca de defesa da tese, em 4 de Abril de 2013, pelo professor Alberto Vieira.

47 *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*. Sessão de 28 de Maio de 1853, p. 283.

48 *Primeiro Inquérito...*, op. cit., p. 41.

49 A. R. M. Governo Civil. Correspondência diversa. Caixa n.º 303. Carta enviada em 23 de Abril de 1888 pela Direção Geral da Administração Política e civil ao governador civil do distrito do Funchal. A. N. T. T. Ministério do Reino. 3ª repartição em 1870 (SSC). Correspondência recebida (SR). Caixa 2842. Carta enviada em 16 de Abril de 1888 pelo consulado português em Vigo ao

ziam ao mercado do Funchal verduras, peixes, mas também bois ou porcos, que não podiam ser transportados até a capital por vias terrestres. Estava aí todo um conhecimento de acesso ao mar, e às embarcações que passavam ou estacionavam ao largo, que não foi ignorado por aqueles que não podiam partir legalmente.

Nesse contexto, as artimanhas eram várias. Por exemplo, como o abastecimento em carvão de navios usando a Madeira como escala dava-se geralmente em poucas horas e à noite, quando a fiscalização da polícia se fazia mais rara, alguns indivíduos aproveitavam as embarcações menores de carga do produto para aproximar e negociar com integrantes da tripulação do navio principal para poderem partir incógnitos. O que em muitas ocasiões funcionava.

Foi assim que quinze jovens do Funchal chegaram clandestinamente ao Rio de Janeiro em 1884, após terem se dissimulado no navio brasileiro *Manaos*. Nesse, subiram exatamente quando do abastecimento em carvão, apesar da vigilância da polícia, de buscas de rotina e mesmo da presença de dois guardas a bordo cuja função era exatamente evitar intrusões⁵⁵.

Ao mesmo tempo, uma das consequências das já mencionadas deficiências da infraestrutura portuária do Funchal, a necessidade de sempre ter que recorrer às pequenas barcas para permitir o embarque e o desembarque de passageiros, servia também de recurso aos que pretendiam partir disfarçadamente. Na verdade, nessas oportunidades, pequenos vendedores ambulantes – bomboteiros como se chamam na Madeira⁵⁶ – aproveitavam-se da escala dos transatlânticos e das idas e vindas das pequenas barcas de apoio para se aproximar do navio e vender à tripulação ou aos passageiros, através de um sistema de

cordas, produtos frescos ou manufaturados como os reputados bordados. Mais uma vez o marquês Albizzi ilustra bem o momento em seu diário ao contar que

«Logo entrado na baía, o navio era cercado por um infinito número de pequenas barcas com crianças semi nuas gesticulando e gritando numa linguagem meio português meio inglês. Uns vendiam frutas, outros pediam que jogassem no mar moedas para que buscassem mergulhando»⁵⁷.

Esse costume fazia com que os bomboteiros cortejassem e tivessem certa intimidade com a tripulação, uma conexão que não passou despercebida pelos que queriam partir. De fato, não é difícil encontrar relatos das autoridades madeirenses sobre os planos meticulosamente montados pelos clandestinos. Esses remuneravam os bomboteiros para negociar junto à tripulação dos vapores a melhor maneira e a melhor hora, frequentemente mais ao largo e à noite, para que pudessem subir a bordo⁵⁸.

Como consequência, as mesmas autoridades não cansavam de pedir à Lisboa, em finais do XIX, mais navios para melhorar as patrulhas e a fiscalização no mar. Como o fizeram em 1888 ao citar que mais de 80 mancebos dos concelhos de Santana e de Câmara dos Lobos, assim que julgados aptos ao serviço militar pela junta local de inspeção, haviam partido clandestinamente a partir de diversos pontos da ilha e utilizando pequenos botes para embarcar nos vapores com destino a diferentes partes do mundo⁵⁹.

As histórias, aliás, vão das mais dramáticas às mais pitorescas, como a relatada ainda no ano de 1888 pelo cônsul português na Bahia. Segundo o diplomata, seis clandestinos madeirenses haviam conseguido se introduzir em segredo, sem pagamento de passagem e sem passaporte, no navio *Sirius*, que tinha como destino final São Paulo. Descobertos durante a travessia, foram obrigados a desembarcar

55 A. H. M. N. E. Legação portuguesa no Rio de Janeiro. Caixa 221. Carta enviada em 21 de Julho de 1884 pela legação de Portugal no Rio de Janeiro à José Vicente Barboza du Bocage, ministro e secretário de Estado dos Negócios exteriores de Portugal. Para outro exemplo similar, consultar: A. H. M. N. E. Consulado de Portugal na Bahia. Caixa 513. Carta n.º 28 B enviada em 28 de Outubro de 1885 pelo cônsul português na Bahia, Gregorio Anselmo Ribeiro Marques, à José Vicente Barboza du Bocage, ministro e secretário de Estado dos Negócios exteriores de Portugal. Ribeiro Marques relata que dois madeirenses tinham sido levados até ele depois de descobertos escondidos em um navio e que tinham explicado ter recebido ajuda de um funcionário da companhia de navegação a qual pertencia o navio para esconder-se.

56 Graças ALVES. « Bombote e mergulhança ». In: *Memória das histórias das gentes que fazem a história...*, op. cit., p. 4-8.

57 LE MARQUIS DEGLI ALBIZZI. « Six mois à Madère. 1888 »..., op. cit., p. 67/

58 A. N. T. T. Ministério do Reino. 3ª repartição. Caixa 2841. Carta enviada em 26 de Março de 1888 pelo governador civil do Funchal ao Ministério do Reino.

59 A. N. T. T. Ministério do Reino. 3ª repartition. Caixa 2845. Carta enviada em 20 de Agosto de 1888 pelo governador civil do Funchal ao Ministério do Reino.

quando da escala em terras baianas e assim tentaram justificar o ocorrido:

O primeiro, João José Ferreira, de 23 anos, solteiro, alfaiate e morador do Funchal, contou que, indo a bordo despedir-se de um amigo que partiria para o Rio de Janeiro, embriagou-se e ali e ficou esquecido até já não ser tempo de voltar para terra. O segundo, José d'Abreu, de 21 anos, solteiro, capineiro e morador de Câmara dos Lobos, explicou que, ganhando apenas um tostão por dia, desejou ir para o Brasil onde, segundo lhe diziam, ganharia pelo menos dez tostões. Ainda segundo o jovem, não tendo dinheiro para passagem nem para o passaporte, encontrou-se com um marinheiro do vapor, que lhe havia indicado como se esconder para partir. Os demais, incluindo seu irmão gêmeo João d'Abreu, solteiro, capineiro, mas também Manoel d'Andrade, de 25 anos, solteiro, trabalhador, morador de Boaventura, José Francisco dos Santos, de 22 anos, solteiro, trabalhador e também morador de Boaventura e finalmente Justino Exposto, de 16 anos e morador de Câmara dos Lobos, se justificaram com as mesmas razões⁶⁰.

Não é difícil perceber que esses jovens, ao mesmo tempo, deixavam seus lares somente com a roupa do corpo e com pouco ou nenhum dinheiro, uma outra face dos fluxos migratórios mais conhecidos e mais facilmente identificados nas fontes históricas. Na maior parte das vezes, descobertos nos destinos ou nas escalas dos vapores, ali acabavam se instalando e habitando. Esse foi o caso, por exemplo, do moço supostamente embriagado que, sabendo ler e escrever, além de vivaz, como relatou o cônsul português, conseguiu empregar-se rapidamente em um estabelecimento de alfaiataria, mas também de seus companheiros clandestinos de viagem os quais, ainda que analfabetos e “boçaes”, receberam ajuda do cônsul e acabaram por se empregar em fábricas locais⁶¹.

60 A. N. T. T. 3ª Repartição em 1870. Caixa n.º 2841. Carta enviada em 31 de Janeiro de 1888 pelo consulado de Portugal na Bahia à Jozé Luciano de Castro, ministro e secretário de Estado do Reino.

61 *Ibidem*.