

Ação estatal, negócios e migração inter-regional no Brasil (1935-1951) *

Cláudia Alessandra Tessari **
Julio Cesar Zorzenon Costa ***

Resumo

Este trabalho aborda o aparato econômico e os negócios vinculados à migração no Brasil entre 1935 e 1951. Nesse período, a crise do capitalismo primário-exportador no Brasil e a emergência de um novo padrão de acumulação centrado na industrialização e no mercado interno, implicaram mudanças nas dinâmicas populacionais, que passaram a ter no trabalhador brasileiro migrante inter-regional o elemento numericamente majoritário nos fluxos migratórios, em substituição ao imigrante estrangeiro, até então predominante. O artigo tratará das transformações da política de deslocamento populacional (em especial, a centralização no governo central da política de mão de obra e a reintrodução dos subsídios à migração para o Estado de São Paulo), enfocando os negócios envolvidos no processo migratório intra-estadual no Brasil, procurando mostrar como o Estado foi elemento chave para favorecer a continuidade dos interesses ligados à oferta de mão de obra, como também para favorecer a internalização dos lucros nessa atividade econômica.

Palavras-chave: Migração interna; Política de mão de obra; Governo Vargas; Negócios migratórios.

Abstract

State, business, and inter-regional migration in Brazil (1935-1951)

This paper deals with the economic apparatus and the businesses related to migration in Brazil (from 1935 to 1951). In this period, the crisis of primary-exporting capitalism in Brazil and the emergence of a new pattern of accumulation based on industrialization and the domestic market resulted in changes to population dynamics such as the replacement of the foreign immigrant worker by the Brazilian migrant worker as the main element of migratory flow in Brazil. We will study the transformations in population policy (in particular, centralization of labor policy in the central government and the reintroduction of migration subsidies in the state of Sao Paulo). Focus will be given to the businesses involved in the migration process in Brazil showing how the state was key to the continuity of the interests related to the supply of labor, as well as to promote the internalization of profits in this economic activity.

Keywords: Internal migration; Labor policy; Getulio Vargas Government; Migration businesses.

JEL N3, N5, N9, J4, J6.

Introdução

As questões relativas aos deslocamentos de pessoas, como meios de ocupação populacional e de desenvolvimento de atividades produtivas, tiveram constante presença na História do Brasil. Por ter sido um país marcado, desde o início, como um território a ser

* Artigo recebido em 28 de março de 2017 e aprovado em 31 de agosto de 2017.

** Professora Associada da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), Osasco, SP, Brasil. E-mail: ctessari@gmail.com.

*** Professor Associado da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), Osasco, SP, Brasil. E-mail: jczorzenon@uol.com.

conquistado, pois resultado de um processo de colonização, “uma área criada como economia complementar” e “como soma de fundos territoriais ao território português” (Moraes, 1996, p. 94), os deslocamentos populacionais sempre tiveram presença no Brasil e são elementos importantes para se entender sua formação e desenvolvimento econômico e social.

Vários processos de deslocamentos populacionais, tais como o povoamento na região Sul do país e, mais tarde, a imigração estrangeira subsidiada no Estado de São Paulo, denotam que o Estado sempre esteve presente em diferentes graus nas questões relativas a esses processos, embora tivesse, em diferentes momentos e espaços, preocupações distintas. Inicialmente, as preocupações vinculavam-se à ocupação e povoamento de partes do território, principalmente das mais conflitantes no que concerne às disputas de limites nacionais, como é o caso específico da região Sul. Em outros momentos, vincularam-se à problemática da mão de obra para as atividades econômicas em expansão como foi o caso de São Paulo, onde a busca da imigração só pode ser compreendida em sua relação com o desenvolvimento e a expansão da economia cafeeira.

O período que nos ocupa neste artigo é singular em decorrência de alguns fatores que o tornam especialmente distinto quanto ao padrão de deslocamento populacional que vigia no Brasil, desde os finais do século XIX. Neste momento há a emergência e a paulatina consolidação da preocupação de se utilizar os movimentos migratórios como instrumentos importantes, embora acessórios, no desenvolvimento de um novo padrão de acumulação no país, por meio da criação de um espaço econômico nacional, com a integração do mercado interno¹.

A partir de 1930 iniciou-se a federalização dos assuntos referentes aos deslocamentos populacionais bem como a federalização da formulação de políticas a eles referentes, diferentemente do período anterior (Primeira República), quando a ação estatal estava subordinada a ações e políticas levadas a efeito pelos Estados da federação, principalmente pelo estado de São Paulo. O período foi marcado, ainda, pela preocupação do governo federal em controlar e dirigir os processos de deslocamento populacional, na tentativa tanto de criar um mercado nacional de trabalho equilibrado² do país quanto de minimizar problemas de ordem social e segurança nacional, provocados pela imigração estrangeira (Sodré, 1941; Branco, 1942; Schwartzman; Bomeny; Costa, 1984; Perazzo, 1999; Paiva, 2002; Seintefus, 2003).

(1) Isso, por sua vez, implicará o estabelecimento de uma nova função para a atividade agrícola e o surgimento de uma nova onda pioneira destinada a inserir novas regiões no circuito econômico (Costa, 2007).

(2) Quando falamos que o governo buscava a formação de um mercado nacional de trabalho equilibrado estamos nos referindo ao fato de que ele agia à procura de uma condição na qual a força de trabalho, atuante no país, pudesse se reproduzir endogenamente, sem a necessidade de recurso, nas áreas mais dinâmicas ou nas áreas a elas subordinadas, a acréscimos populacionais externos e que também pudesse minimizar os problemas de ordem social e segurança nacional provocados pela imigração estrangeira e, ainda, a um mercado de trabalho, principalmente urbano que, ao mesmo tempo não implicasse, por via da insuficiência de oferta, pressões demasiadas sobre a taxa de salários e, simultaneamente, impedisse uma oferta excessiva de trabalhadores e, com isso, a ampliação do número de desclassificados sociais, gerando situações de tensão social e aviltamento no consumo urbano.

Nesse período, o aumento da intervenção nos processos migratórios se deu por meio da institucionalização da questão, derivando na criação de organismos voltados à reflexão, organização e implementação de uma política relativa aos deslocamentos populacionais. Essa maior intervenção do governo federal na questão migratória culminou em outras mudanças, tais como na alteração dos fluxos populacionais, especialmente na alteração no elemento migrante majoritário nestes fluxos, e, também, nos agentes envolvidos nos negócios vinculados às migrações.

A forte atuação do Estado foi elemento chave para trazer mudanças, inclusive nos negócios migratórios, mantendo e reforçando, contudo, os interesses relacionados à continuidade da oferta de trabalhadores. Se, anteriormente ao período em questão, parte significativa dos ganhos econômicos nesse setor de atividade econômica fluía para o exterior (como para os agentes de imigração dos países expulsos e para as companhias de navegação), a partir do momento que nos ocupa, os ganhos passaram a ser internalizados na sua quase totalidade. Ao analisar a política migratória desse período, concomitantemente aos seus efeitos nos processos e nos negócios migratórios, este artigo argumenta que o Estado foi elemento chave para favorecer não apenas a integração do mercado de trabalho e a acumulação interna de capital, por meio do rebaixamento dos salários nas áreas mais dinâmicas, como, também, a internalização dos lucros nas atividades ligadas às possibilidades de negócios, criadas pelos deslocamentos populacionais.

Antes mesmo do período abarcado neste artigo, como no final do Império e durante a Primeira República, o Estado já havia sido elemento importante para a expansão dos negócios migratórios e para permitir a grande ampliação da oferta de trabalhadores no mercado de trabalho paulista, sendo agente ativo, portanto, no rebaixamento do custo com mão de obra. A partir dos anos 1930, a federalização da política reforçou essa importância em nível nacional e promoveu, além de tudo, a internalização dos lucros relativos aos negócios migratórios. Alteração que, na realidade, não significou apenas mudanças mas, também, continuidades que se projetaram na manutenção de estruturas e de interesses relacionados à oferta ininterrupta e abundante de mão de obra e ligadas diretamente aos negócios vinculados à atividade migratória.

Este texto está dividido em três partes. A primeira trata da imigração internacional para o estado de São Paulo, levada a cabo em período anterior ao recortado nesta pesquisa. A partir do terceiro quartel do século XIX até a primeira década do século XX, estruturou-se, internacionalmente, uma ampla rede de agentes econômicos, voltada ao negócio da imigração internacional. O Brasil foi elemento importante dessa rede, sendo o desaguadouro de milhares de indivíduos que chegavam em busca de trabalho. Consolidou-se no Brasil e, em especial, em São Paulo, uma eficiente infraestrutura física e burocrática, bem como acumulou-se experiência para o recebimento e distribuição desses trabalhadores. Essa infraestrutura contava com a participação estatal e com a participação de capitais internacionais.

A segunda parte deste artigo trata das alterações na política de deslocamento populacional ocorridas no primeiro Governo Vargas e de seus impactos sobre a política migratória em geral e na valorização do trabalhador nacional. Trata, também, das mudanças nas políticas de mão de obra do estado de São Paulo, as quais passaram a se organizar em consonância à política federal. Esta congruência de políticas permitiu uma série de alterações que resultaram no grande aumento da migração interna interestadual e em alterações no padrão no negócio migratório, mantendo, contudo, os interesses ligados à oferta de mão de obra para a economia mais dinâmica no momento, a economia paulista, e mantendo os interesses relacionados à ampla rede de negócios que havia se estabelecido com a migração internacional.

A terceira parte deste texto descreve o aparato envolvido na migração interestadual, apresentando o papel chave dos níveis Federal e Estadual de governo, não só para organizar e regulamentar toda a rede e a infraestrutura de recrutamento e distribuição, como para financiar, com receitas públicas, o fornecimento ininterrupto de trabalhadores para as atividades agrícolas e industriais.

1 Imigração estrangeira em São Paulo: ação estatal e negócios internacionais

Os deslocamentos populacionais envolvem processos complexos de informação e circulação de pessoas e, ao estabelecer extensas redes e elos entre diversos setores da economia, estimula ou cria oportunidade de negócios em diferentes setores econômicos.

No caso da migração de trabalhadores estrangeiros no século XIX, essas redes estenderam-se por regiões distantes do globo, tendo o envolvimento direto do Estado, tanto no país emissor quanto no receptor de mão de obra. Envolveu também grandes e lucrativas redes privadas de operações internacionais e redes privadas nacionais, ligadas a operações internas.

Já em meados da década de 1870, o governo imperial passou a subsidiar a vinda de trabalhadores imigrantes, no entanto, em pequena quantidade, quando comparado com o que viria a ser a imigração em massa, subsidiada por São Paulo do final do século XIX.

Em 1876, foi organizada pelo governo imperial a Inspeção Geral de Terras e Colonização, que tinha entre seus objetivos fiscalizar e dirigir todos os serviços atinentes à imigração e colonização, e promover a imigração espontânea. Naquele mesmo ano, o Decreto n. 6.129 de 23 de fevereiro de 1876 organizou a fiscalização dos navios e dos contratos para introdução de imigrantes, uma hospedaria (onde ficariam alojados os trabalhadores em trânsito) e os escritórios de locação de serviços. Em 1883, foi criada, pelo governo central, a Hospedaria da Ilha das Flores, no Rio de Janeiro, para alojar os imigrantes, antes de sua ida para as fazendas. O Estado imperial, assim, tomava para si, além do financiamento, a execução dos serviços de recepção, desembarque e hospedagem dos imigrantes.

Após a abolição da escravidão, a Lei n. 3.396, de 24 de novembro de 1888, permitiu que parte da renda antes destinada ao pagamento da emancipação dos escravos (renda do Fundo de Emancipação) fosse utilizada nos serviços de Imigração e Colonização. No mesmo dia foi promulgada outra lei (Lei n. 3.397 de 24 de novembro de 1888) que transferiu parte dos recursos (mais de 46 mil contos de réis) do Ministério da Agricultura para os serviços ligados a terras públicas, colonização nacional e estrangeira, imigração e a prestação de auxílio aos agricultores que pretendessem introduzir imigrantes (Gonçalves, 2008, p. 150)

Apesar dessas ações iniciais, empreendidas pelo governo imperial, vai ser somente a partir da década de 1880 que o negócio migratório tomará vulto, principalmente por iniciativas do governo provincial de São Paulo. A Província, depois Estado, de São Paulo, já havia colocado em prática a sua política de imigração desde a segunda metade do século XIX, subsidiando, com recursos próprios, as passagens de imigrantes estrangeiros que vinham trabalhar na lavoura. Com a expansão cafeeira, pelas terras da então província de São Paulo, concomitantemente ao fechamento do tráfico internacional de escravos, em 1850, ampliaram-se as experiências organizadas a partir do trabalho livre de imigrantes europeus em fazendas paulistas (Viotti da Costa (1977), Witter (1982), Davatz (1980), Dean (1977), Vangelista (1991)). Naquele momento foi criada uma companhia, Vergueiro & Cia, a primeira empresa privada a estabelecer contratos diretamente com fazendeiros e com os governos provincial e central para trazer trabalhadores estrangeiros. A companhia recebia do governo provincial uma subvenção anual de 1:500\$000 além de uma comissão para cada colono trazido.

Na década de 1880, a necessidade de resolução para a questão da mão de obra intensificou-se, sobretudo em São Paulo, onde a lavoura cafeeira vivia sua expansão concomitante à intensificação do movimento abolicionista, que desestruturava o trabalho nas fazendas e que traria, em breve, a interrupção definitiva do regime de trabalho escravo. Já em 1881 foi aprovada pela Lei Provincial n. 36, de 21 de fevereiro, no valor de 150 contos para o pagamento de passagens de imigrantes, além de determinar a construção de uma hospedaria (a Hospedaria do Brás). A hospedaria, projetada para abrigar três mil ocupantes, teve suas obras concluídas em 1888. Sua construção fazia parte de um grande e ambicioso projeto que previa o recrutamento de trabalhadores estrangeiros em terras longínquas e o encaminhamento direto destes trabalhadores para as fazendas cafeeiras de São Paulo. Antes de sua criação, os imigrantes ficavam alojados em casas alugadas ou adquiridas pelo governo, próximas às estações de trem. Foi assim com as hospedarias provisórias, próximas à estação da Luz, nos bairros do Pari e Bom Retiro³.

Em 1884, o governo paulista abriu créditos financeiros para a introdução de imigrantes e, a partir de 1885, passou a subsidiar diretamente os custos do transporte da migração estrangeira. No ano de 1886, parcelas da elite cafeeira, ligadas aos interesses do Oeste de São Paulo (região de expansão cafeeira no período), assumiram o controle político

(3) Para o estudo das hospedarias citadas ver Udaeta (2016).

da província. Com isso, passaram a assegurar recursos financeiros para o suprimento de mão de obra para a grande lavoura, por meio da imigração em massa. Marcaram, dessa forma, e cada vez mais, a posição de São Paulo no cenário nacional, no que se refere à questão da oferta de mão de obra para o desenvolvimento de atividades econômicas.

A determinação dos cafeicultores paulistas em obter trabalhadores imigrantes em abundância, não se limitou a conseguir subsídios governamentais para o transporte desses trabalhadores e suas famílias. No mesmo ano de 1886, organizaram a Sociedade Promotora da Imigração (SPI), sociedade sem fins lucrativos que tratava de trazer diretamente imigrantes para as fazendas. A entidade fechava contratos com o governo de São Paulo, que subsidiava a vinda de imigrantes. Nos anos 1887 e 1888, por exemplo, os contratos fechados previam valores a serem pagos por imigrantes por faixa etária: 75\$000 (maiores de 12 anos); 37\$500 (7 a 12 anos) e 18\$750 (3 a 7 anos)⁴ (Gonçalves, 2008, p. 192).

A Sociedade Promotora da Imigração, por sua vez, contratava agências arregimentadoras de mão de obra. Foram três as principais agências sediadas na província e contratadas para buscar imigrantes na Europa: Angelo Fiorita & C., Zerrenner Büllow & C. e José Antunes dos Santos. Todas elas, antes de começarem a trabalhar com o recrutamento de imigrantes, atuavam como representações comerciais de exportação e importação de mercadorias, utilizando-se de seus contatos no exterior para o desenvolvimento desse novo ramo de atividade (Gonçalves, 2008, p. 196)

Segundo Gonçalves (2008) as três agências praticamente dividiam as áreas de recrutamento na Europa: a Angelo Fiorita & C. trazia imigrantes italianos, austríacos e suíços; José Antunes dos Santos trazia os procedentes de Portugal e das ilhas da Madeira e Açores; e Zerrenner Büllow & C. agia apenas na Alemanha. Todas eram agentes ou representantes de companhias de navegação europeias como a Navigazione Generale Italiana (NGI), La Veloce, Ligure Brasileira, Hamburg-Veloce, Ligure Brasileira, Hamburg-Amerika, Nord-Deutscher Lloyd, Messageries Maritimes, S. G. Transports Maritimes (Gonçalves, 2008, p. 196)

Com a Proclamação da República, a tendência marcante no tocante à política imigratória foi a sua descentralização. O novo regime político trouxe consigo também profundas mudanças nas condições financeiras de São Paulo. A maior autonomia administrativa e financeira proporcionada pelo modelo federativo, somada ao aumento do preço do café no mercado internacional, proporcionaram um extraordinário aumento das receitas paulistas, permitindo um grande diferencial em relação aos outros estados, para promover a imigração em massa subvencionada.

(4) A Sociedade Promotora de Imigração não se restringiu a fechar contratos com o governo paulista. Suas atividades estenderam-se até o âmbito do governo geral, por meio de contratos com o Ministério da Agricultura para trazer imigrantes (Gonçalves, 2008, p. 200)

A predominância dos interesses dos cafeicultores no poder estadual de São Paulo, e o grande aumento da receita proveniente dos impostos sobre as exportações de café, tornaram possível a promoção e organização da imigração transoceânica, e introduzindo milhares de trabalhadores imigrantes nas plantações paulistas.

A partir de 1895 as atividades da Sociedade Promotora da Imigração foram encerradas e a incumbência de contratar as agências de recrutamento de mão de obra passou diretamente para o Estado, por meio da Secretaria da Agricultura de São Paulo. Ao finalizar suas atividades, a Sociedade Promotora havia introduzido em São Paulo mais de 220 mil imigrantes europeus, italianos, em sua grande maioria. Durante toda sua existência (1886-1895) não serviu apenas aos interesses dos fazendeiros, funcionou também como canal de transferência de dinheiro público para companhias de navegação e agências de recrutamento contratadas para introduzir imigrantes.

Em 1899, a política de subvenção de passagens sofreu importante alteração. A Lei n. 673, de 9 de setembro de 1899, regulamentada pelo Decreto n. 823, de 20 de setembro de 1900, fixou um prêmio por imigrante a ser pago diretamente às companhias de navegação ou armadores que se encarregassem de trazer braços para a lavoura, desde que constituídos em famílias e vindos pela primeira vez ao Brasil (Gonçalves, 2008, p. 210). Regulamentou-se, ainda, um novo tipo de entrada de imigrantes, a daqueles que vinham por meio de “chamadas”. Essas “chamadas” eram feitas diretamente pelos fazendeiros que estipulavam a quantidade de imigrantes requeridos. Os imigrantes entrados por este meio também tinham suas passagens subvencionadas pelo Estado.

Com essa nova lei, as companhias de navegação e os armadores poderiam encaminhar diretamente seus passageiros ao estado de São Paulo, prescindindo da intermediação das agências de recrutamento. Abriam-se, assim, novas oportunidades de ganhos para as companhias estrangeiras. Segundo Gonçalves (2008, p. 212), a partir daquele momento, ao lado das companhias de navegação já bastante conhecidas no transporte de imigrantes (NGI, La Veloce, Ligure Brasileira, Transports Maritimes, Nord-Deutsch er Lloyd), passaram a figurar outras companhias: as inglesas Royal Mail Steam Packet e Pacific Steam; as espanholas Cantabrica e A. Folch y C.; as italianas Italia Società di Navigazione, Dufur & Bruzzo e Giuseppe Zino; a alemã Hamburg-Amerika; e a brasileira Lloyd Brasileiro.

O negócio da imigração estrangeira envolvia complexa rede de instituições, de agentes e de infraestrutura, montada para produzir um fluxo gigantesco e ininterrupto de trabalhadores, por meio de ações como: propaganda no exterior, recrutamento, transporte, recebimento, alojamento e colocação trabalhadores e suas famílias nas fazendas. Todas essas atividades foram fundamentais para o funcionamento da empresa migratória paulista. O esquema colocado em execução era de grande complexidade e movimentava grandes somas de dinheiro, não sendo uma exclusividade brasileira:

Desse empreendimento participaram instituições públicas, companhias de navegação, companhias ferroviárias, agências de recrutamento e de colonização, propagandistas,

agentes e subagentes, bancos, casas de câmbio e hospedagem nas cidades de embarque e desembarque. Uma complexa rede de atividades que acabou por estender seus braços ao comércio local e internacional. Sem mencionar, ainda, as remessas de dinheiro dos imigrantes para os países de origem que, na Itália e em Portugal, representaram importante fator de aquecimento da economia interna (Gonçalves, 2008, p. 222).

Segundo Alegre (2014), a rede de recrutamento era hierarquizada e contava com elementos em cada povoado ou aldeia dos países emigratórios. A operação tinha início com o trabalho do agente, que ia até os locais mais remotos buscar potenciais trabalhadores em situação de pobreza e os estimulava a emigrar com promessas de uma vida melhor. Esse intermediário se ocupava da documentação e do transporte até o porto de saída. Os agentes (que contavam ainda com subagentes) se encarregavam de providenciar a passagem, os documentos necessários e ajudavam no financiamento dos bilhetes. Esses agentes recebiam uma comissão das companhias de navegação e seus consignatários, que lhes pagavam por passageiro embarcado. Em todos os portos europeus existiam três ou quatro grandes agências, que possuíam filiais no interior dos países europeus, principalmente nas cidades mais povoadas (Alegre 2014, p. 7).

O negócio de recrutamento incluía, ainda, os ganhos com o transporte local de emigrantes, por trem ou barco de cabotagem, até os portos oceânicos. Incluía, também, os ganhos das hospedarias e tavernas localizados nos portos de embarque, as quais lucravam com o emigrante, que muitas vezes tinha que esperar semanas, até a chegada do navio que o conduziria ao país de destino. As companhias de navegação ganhavam por indivíduo transportado, bem como o médico, que fazia a revista obrigatória antes do embarque. (Alegre, 2014, p. 8).

Quando aportados no Brasil, especialmente no porto de Santos, os vapores recebiam a visita de um funcionário do serviço de imigração, que fazia as verificações necessárias, sobretudo em relação às exigências legais, e depois acompanhava os imigrantes até a estrada de ferro para embarcá-los com destino à Hospedaria do Brás, na capital paulista. Desembarcados, eram registrados, alojados e aguardavam até serem contratados por algum fazendeiro, geralmente por meio de órgãos oficiais, como a Agência de Colocação, localizada anexa à Hospedaria e criada para intermediar as contratações⁵. Todos os custos dessas atividades ficavam por conta dos cofres públicos do Estado de São Paulo. Anexos à Hospedaria funcionavam ainda uma casa de câmbio e uma agência de correio e telégrafos (Gonçalves, 2008, p. 182).

O negócio da imigração para o Estado de São Paulo caracterizou-se por envolver grande volume de recursos públicos, aplicados no pagamento das passagens e no prêmio

(5) Até 1905 eram escritórios da Inspetoria de Terras, Colonização e Imigração, depois da Diretoria de Terras, Colonização e Imigração e, a partir de 1905, da Agência Oficial de Colonização e Trabalho. Em 1911, foi criada a Agência Oficial de Colocação, ligada ao Departamento Estadual do Trabalho, departamento responsável, até 1930, pelas questões relativas aos imigrantes.

pago por imigrantes às companhias de navegação e na direta administração e fiscalização realizadas pelo Estado. Caracterizou-se também por envolver a participação de empresas privadas, encarregadas da efetiva realização da tarefa, empresas essas, em sua maioria, de capital estrangeiro. Fora do país, caracterizou-se, ainda, por envolver outra rede de pequenos negócios (arregimentação de trabalhadores no interior, despachantes burocráticos, hospedagem, etc.).

Alguns autores consideraram que a atividade de atração e transporte de imigrantes estrangeiros não apresentava perspectivas de ganhos suficientes para despertar interesse a investidores individuais, ao contrário do que havia acontecido com o comércio internacional de escravos (Vangelista, 1991). Para Gonçalves, no entanto, não foi a ausência de interesse econômico que afugentou a participação dos fazendeiros, mas a magnitude do negócio e dos atores que dele participavam. Quando a imigração ganha grande magnitude (com o aumento exponencial da oferta e demanda de braços estrangeiros) acaba por tornar praticamente impossível seu controle e organização por alguns poucos indivíduos, tornando necessários o financiamento e a ação organizativa do Estado e a ação de empresas internacionais organizadas como grandes companhias (Gonçalves, 2008, p. 220)

Mesmo quando adquiriu uma magnitude que requeria um grau de organização que ultrapassava as possibilidades de empreendedores individuais, a possibilidade de ganhos nesse grande negócio não foi afastada totalmente. Alegre (2014, p. 10) mostra a participação direta de membros de famílias representativas do capital cafeeiro no empreendimento da imigração e afirma que a motivação do grande capital cafeeiro na participação direta nesse empreendimento estava, principalmente, na garantia do controle sobre o processo de abastecimento de mão de obra para as fazendas, mas não estava totalmente desvinculada do interesse de participação em um negócio lucrativo (Alegre, 2014, p. 13).

Entre 1889 e 1915, entraram no Estado de São Paulo mais de 1,5 milhão de imigrantes estrangeiros, demonstrando o grande negócio em que se transformou a oferta massiva de mão de obra para a lavoura paulista. Naquele momento, a participação do capital nacional estava restrita a uma pequena parcela de todo o complexo esquema migratório relacionando-se sobretudo às agências de recrutamento. Parte significativa dos ganhos ficava reservada às grandes companhias de navegação e às agências nos portos de embarque, reproduzindo, assim, o esquema de uma economia que tinha fraca conexão entre as suas partes internas e seu eixo dinâmico voltado para o exterior. Essa situação alterou-se quando os deslocamentos populacionais mudaram de características, tornando-se majoritariamente nacionais em uma economia com maior inter-relação entre as suas partes e com um centro dinâmico internalizado.

2 Política de deslocamento populacional e a valorização do trabalhador nacional

Uma das novas características dos movimentos populacionais no período se expressou por meio da supremacia numérica dos trabalhadores nacionais – vindos, em sua

maioria, do Norte do estado de Minas Gerais e da região Nordeste - em relação aos estrangeiros, nas áreas mais dinâmicas da economia brasileira que, naquele momento, se estabeleciam no Centro-Sul, mais especificamente na capital do estado de São Paulo e nas suas proximidades. Outra característica é que eles voltaram-se, ainda, ao atendimento de novas atividades agrícolas que ganharam impulso no interior paulista e de novas áreas para onde se avançava a fronteira econômica.

Com as transformações econômicas que se iniciaram na década de 1930, com o início do rompimento da antiga forma de participação do Brasil na divisão internacional do trabalho, com a dinâmica do crescimento voltando-se “para dentro”, a integração e crescimento do mercado interno passaram a ser fundamentais. Tal aspecto colocou em questão a necessidade de construção de um novo padrão de deslocamentos populacionais, os quais passaram a se constituir em importantes ferramentas para a tarefa de integração nacional, a que o governo Vargas se propunha empreender. Esses deslocamentos passaram, então, a obedecer prioritariamente ao objetivo de favorecer a integração do mercado, em benefício do desenvolvimento industrial que se deslanchava (Costa, 2007).

A integração do mercado interno brasileiro fazia parte dos principais objetivos perseguidos pelo novo governo que se constituiu no pós-1930. A expansão e a integração do mercado interno brasileiro, incluindo o mercado de trabalho, eram a forma como se entendia tornar possível o alcance do desenvolvimento econômico (Costa, 2007, p. 70). Nessa empreitada, os deslocamentos populacionais assumiram importância significativa pelo simples fato de que a construção de um mercado interno, bem como a sua integração, dependiam de pessoas e de pessoas que estabelecessem relações econômicas num espaço econômico mais amplo, de características cada vez mais nacionais. Assim, pode-se inferir que a formulação de políticas relativas aos deslocamentos populacionais se revestiu de grande importância, assumindo um papel verdadeiramente estratégico.

A opção pelo trabalhador nacional, como sujeito principal das ações relacionadas aos deslocamentos populacionais, é compreensível não apenas pela diminuição dos fluxos tradicionais da migração europeia (trabalhadores da região mediterrânea e do centro-norte europeu), mas também pela preocupação de se construir a nacionalidade brasileira e, ao mesmo tempo, de se afastar o perigo estrangeiro. Assim, a valorização do trabalhador nacional, naquele momento, se relacionava também ao modelo de sociedade, fortemente ancorada numa concepção organicista⁶ que se procurava alcançar e ao tipo de Estado que deveria dirigir esse processo (Costa, 2007, p. 104)⁷.

(6) Por organicismo social podemos entender a concepção na qual a sociedade deveria se caracterizar, tal qual um corpo social, pela unidade e indivisibilidade, pela hierarquia e pela harmonia. O ponto de união entre os diferentes indivíduos e grupos sociais seria a nação: “no organismo social todos os indivíduos e grupos sociais estão integrados com ele como parte integrante que são da coletividade nacional” (Azevedo Amaral, 1938, p. 285)

(7) Em São Paulo após a Primeira Guerra Mundial e após as experiências muitas vezes conflituosas com o imigrante estrangeiro, já havia tido início uma tentativa de valorização do trabalhador nacional. Ver Kowarick (1987), Salles (1995), Tessari (2012).

A difusão da ideologia nacionalista era o fator que tornaria possível o chamamento à harmonia e à unidade social em prol do desenvolvimento, afastando todos os tipos de concepções e de práticas que enfatizassem a divisão e a luta entre os diferentes segmentos sociais. Este é outro fator importante que nos permite compreender a valorização do trabalhador brasileiro naquele momento como agente prioritário dos deslocamentos populacionais⁸. Ora, se os movimentos populacionais, ao integrarem o mercado brasileiro, inclusive o mercado de trabalho, eram entendidos como um dos fatores da construção nacional, eles passaram a ser entendidos, também, como fatores de construção de um trabalhador brasileiro de novo tipo.

Pretendia-se também, a partir da ação disciplinadora do Estado, construir e moldar um trabalhador brasileiro que pudesse ser incorporado aos esforços de construção nacional e de preservação da ordem e da harmonia social. O Estado, dessa forma, emergiria como construtor de um novo trabalhador adequado às novas necessidades, tanto em sua vertente rural quanto em sua vertente urbana.

No primeiro Governo Vargas (1930-1945), no espaço de 15 anos, foram apresentados 13 decretos ou decretos leis voltados à questão do desembarque, permanência e trabalho dos imigrantes (Revista, 1946). O primeiro instrumento legal, o Decreto n. 19.482 de 12 de dezembro de 1930, além das considerações de ordem social, econômica e administrativa vinculando a entrada de imigrantes com a desordem e a insegurança social, impôs, em seu artigo 3º, a obrigatoriedade das empresas terem, no mínimo, dois terços de trabalhadores brasileiros e, em seu artigo 4º, a obrigatoriedade de apresentação de desempregados nacionais e estrangeiros em delegacias do trabalho ou de polícia para verificarem a possibilidade de encaminhamento a trabalhos agrícolas. Em relação a esse decreto, Paulo Poppe, técnico do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio à época, comentou alguns poucos anos depois: “[Com este Decreto] Entravamos, pois, no regime claro da legislação defensiva em prol dos trabalhadores nacionais” (Poppe, 1934, p. 240)

Os decretos dos primeiros anos da década de 1930 foram, portanto, os primeiros instrumentos utilizados pelo governo central para concentrar uma série de competências referentes à política de mão de obra, muitas delas voltadas também para a seleção eugênica e política dos imigrantes (Vainer, 2000, p. 20). As primeiras medidas e decretos que tiveram um caráter geral e visavam responder a situações emergenciais começaram a ser substituídas, a partir de 1934, por outras, mais detalhadas, e que passaram a expressar intencionalidades mais evidentes, tais como a prioridade ao trabalhador nacional. Na sequência, no ano de 1935, a retomada, por parte do Estado de São Paulo, dos subsídios estatais à migração de mão de obra, voltados exclusivamente ao trabalhador brasileiro, vai marcar a introdução de mais

(8) A história do trabalho no Brasil é marcada pela desqualificação do trabalhador brasileiro. Esta desqualificação foi quase sempre utilizada para justificar a escravidão e, posteriormente (até o período aqui estudado) para justificar a atração de imigrantes, sobretudo europeus, para a área economicamente dominante do país, o Estado de São Paulo. (Kowarick, 1987; Santos, 2003; Barbosa, 2008; Tessari, 2012)

um elemento fundamental na definição da política migratória do governo Vargas (Paiva, 2000, p. 92-98).

Apesar destes primeiros instrumentos legais, a consolidação da política de deslocamento populacional ocorreu, contudo, no período subsequente ao Golpe do Estado Novo, sendo 1938 e 1939 os anos-chave dessa consolidação. Foi nesses anos que os princípios que norteavam a ação do governo tornaram-se mais explícitos e quando ele conseguiu, efetivamente, concentrar meios e instrumentos para promover uma ação ordenadora sobre o processo de movimentação populacional, a fim de procurar atingir objetivos previamente definidos.

O Decreto-Lei 406, de 4 de maio de 1938 criava, em seu artigo 73, o Conselho de Imigração e Colonização (CIC). Esse Conselho, ligado diretamente ao Gabinete da Presidência da República, representou a centralização, no nível federal, da definição das diretrizes e da fiscalização dos assuntos relativos à imigração e à colonização. De posse dos instrumentos legais e das novas instituições criadas, o Governo Federal passou a encaminhar, de forma mais consistente e regular, medidas destinadas a estimular, controlar e dirigir os movimentos populacionais.

2.1 A política paulista de mão de obra a partir de 1935

Na virada dos anos de 1920 para os anos de 1930, alguns fatores objetivos impuseram e favoreceram a reorganização do mercado de trabalho. Desde a Primeira Guerra Mundial já era bastante perceptível a diminuição do fluxo tradicional de imigrantes originários da Europa, principalmente da Europa do Norte e Mediterrânea. O avanço da produção industrial e da produção agrícola paulista diversa do café, e sua penetração em outras regiões brasileiras, colaborou para acelerar a desestruturação de complexos econômicos regionais no Nordeste e em Minas Gerais, possibilitando certa integração, mesmo que limitada, através do sistema de transporte ferroviário (Negri, 1996, p. 29). Tais fatos, aliados à crise da economia da borracha na região Norte (diminuindo sensivelmente a absorção de mão de obra migrante) tornaram mais elástica a oferta de trabalhadores nacionais para o complexo econômico paulista, antes mesmo da década de 1930.

Esses movimentos foram favorecidos pelo desenvolvimento ferroviário vinculado à economia cafeeira que, mesmo voltado à ligação das regiões produtoras com os portos, acabou também por colaborar com o deslocamento de trabalhadores nacionais para São Paulo e para outras áreas que estavam se articulando ao seu desenvolvimento, de tal maneira que a utilização da ferrovia se revelou como uma importante alternativa de transporte de trabalhadores brasileiros no pós 1930 (Paiva, 2001, p. 88). Os deslocamentos populacionais voltaram-se, ainda, ao atendimento de novas atividades agrícolas que passaram a ganhar impulso no interior paulista e nas novas áreas para onde se avançava a fronteira econômica, principalmente após os primeiros indícios de recuperação econômica, a partir de 1933.

Outro elemento importante a ser considerado para a compreensão dessa alteração no padrão migratório brasileiro é o contexto mundial da década de 1930, com o esgotamento de alguns dos fluxos migratórios estrangeiros, com a crise econômica e com o tenso ambiente político existente entre as nações capitalistas centrais. Tais elementos fizeram com que a migração internacional se reduzisse sensivelmente. Simultaneamente, o contexto nacional também favorecia esta alteração no padrão migratório. A atração para São Paulo de trabalhadores agrícolas de outros estados nacionais, principalmente do Nordeste e de Minas Gerais, vinha ao encontro da necessidade de resolver o problema das migrações internas no estado de São Paulo que havia se ampliado bastante nesse período. Muitos dos trabalhadores agrícolas do interior do estado, principalmente de suas regiões Nordeste e Central (a antiga região cafeeira: eixo Campinas-Ribeirão Preto-Araraquara) estavam sendo atraídos pelo acelerado crescimento industrial da capital paulista e do seu entorno, tornando constante a demanda por mão de obra no campo (Graham; Holanda Filho, 1984, p. 61). Outro aspecto importante é que a abertura da frente pioneira do Norte do Paraná também atraiu numeroso volume de trabalhadores rurais, principalmente, dessas mesmas regiões. Devemos acrescentar ainda, nesse sentido, que o *boom* algodoeiro ocorrido no interior paulista intensificou a necessidade de força de trabalho.

A manutenção de boa parte da produção cafeeira, em virtude da política de defesa do café, praticada ao longo dos anos de 1930, e as transformações que foram ocorrendo de forma paulatina, mas constante, na agricultura durante o mesmo período fizeram com que as lideranças da agricultura paulista voltassem a reclamar da escassez de braços para a lavoura. Foi neste contexto que, a partir de 1935, a política de subsídio aos deslocamentos populacionais foi reativada no Estado de São Paulo⁹.

No intuito de atrair trabalhadores nacionais - oriundos de outros Estados, principalmente da região Nordeste e de Minas Gerais - para a substituição e o incremento da mão de obra agrícola, reintroduziu-se a política de subsídios ao recrutamento e transporte destes trabalhadores. Assim, o Estado de São Paulo passou a estabelecer contratos com companhias particulares que se especializavam na arregimentação de migrantes pobres. Essa iniciativa, embora tenha sido desencadeada pelo governo paulista, encontrava-se em sintonia com o que era preconizado em nível federal (Gonçalves, 1993).

Quatro anos após a reintrodução da política de subsídios ao recrutamento e transporte de mão-de-obra, o Estado de São Paulo criou a Inspeção dos Trabalhadores Migrantes (ITM), ligada à Secretaria Estadual da Agricultura¹⁰. Essa inspeção passou a assumir todas

(9) A subvenção de São Paulo ao transporte de imigrantes estrangeiros, vigente desde fins do século XIX, havia perdurado até 1927.

(10) O fato de a ITM ter se vinculado principalmente à atração de migrantes para o setor agrícola também não significa que boa parte desses trabalhadores não tenha sido aproveitada no incremento do mercado de trabalho urbano, pois como demonstra Odair da Cruz Paiva, a documentação oficial é omissa quanto ao destino desses trabalhadores após o seu encaminhamento ao trabalho agrícola. O próprio autor constatou, por meio de entrevistas realizadas com alguns desses migrantes, que após um pequeno estágio em atividades rurais no interior do estado, muitos se deslocaram para a Capital e foram reaproveitados em atividades industriais que se encontravam em grande expansão no período.

as atividades necessárias para recolher, encaminhar e introduzir trabalhadores migrantes nacionais em São Paulo, substituindo as companhias particulares contratadas pelo Estado para este fim. A criação dessa inspetoria representou o definitivo estágio no processo de estatização das questões relativas à atração de trabalhadores migrantes para São Paulo.

Embora tenha sido uma iniciativa estadual, a criação da ITM encontrou-se fortemente vinculada às políticas migratórias do Governo Federal, uma vez que nesse momento o estado de São Paulo (assim como os demais estados brasileiros) encontrava-se sob intervenção federal. Assim, nesse período, passou a ocorrer uma forte confluência de interesses entre o Ministério da Agricultura (ocupado por Fernando Costa, que, posteriormente, seria interventor em São Paulo) e as políticas da Secretaria da Agricultura, durante a interventoria de Adhemar de Barros, que ocorreu entre 1938 e 1941 (Paiva, 2000, p. 116.)

Uma das medidas imediatas da ITM, logo após sua criação, foi a instalação de postos avançados em dois municípios de concentração de migrantes, no estado de Minas Gerais. A existência desses dois postos em território mineiro também denota a influência das medidas de centralização política, efetuadas pelo governo federal, na formação de um mercado de trabalho nacional. A ITM, órgão paulista, pôde, a partir desse momento, ultrapassar a divisa estadual e exercer a sua ação de recrutamento de trabalhadores, em outro Estado da Federação. Tal fato só pode ser entendido no contexto da supressão da autonomia dos Estados e da extrema concentração de poderes, no nível federal, levadas a cabo após novembro de 1937.

A criação da ITM vinculou-se ao processo de maior intervenção e controle por parte do Estado Novo sobre os movimentos migratórios e denota, também, a preocupação em dirigi-los a regiões claramente definidas. Assim, a política de reintrodução dos subsídios à mão de obra a partir de 1935 e a criação da ITM em 1939 expressam a intencionalidade de se construir uma modalidade de deslocamentos populacionais consoante com o novo modelo de desenvolvimento, cujo núcleo da acumulação deslocava-se para a indústria e para os centros urbanos, principalmente São Paulo.

3 Ação estatal, negócios e migração inter-regional

Até 1930, a arrematação e triagem dos trabalhadores, e a inspeção médica no ponto de embarque e consentimento das autoridades locais para a liberação dos migrantes foram de competência exclusiva dos agentes contratados pela Secretaria de Agricultura de São Paulo e por particulares. À Secretaria da Agricultura cabia apenas o registro e controle dos pedidos de trabalhadores formulados pelos fazendeiros (Paiva, 2000, p. 123).

A nova política sobre os deslocamentos populacionais, que se inaugurou a partir da reintrodução dos subsídios, em 1935, pode ser dividida em dois momentos: a) 1935-1939: momento marcado pelo retorno da subvenção estatal à captação e transporte de trabalhadores,

quando se configurou a participação de empresas privadas, as agências de recrutamento, que faziam a seleção e o encaminhamento de trabalhadores nacionais para São Paulo; b) 1939-1951: momento quando foi criada a Inspetoria dos Trabalhadores Migrantes (ITM) e quando se configurou a efetiva estatização dos processos de atração migratória para São Paulo (Paiva, 2000, p. 87).

Atuação direta estadual paulista no subsídio à arregimentação e transporte dos trabalhadores no período 1935-1951 foi responsável pela intensificação do fluxo migratório de brasileiros, conforme mostram os dados da Tabela 1.

Tabela 1
Trabalhadores nacionais entrados em São Paulo (1827-1951)

Anos	N. absolutos	%	Média anual
1827-1933	402.587	26,6	29.146
1934-1951	1.105.287	73,4	61.404
Total	1.507.874	100	

Processo Secretaria da Agricultura. Hospedaria dos Imigrantes, série B, n. 34.942, 20 mar. 1952. Extraído de Paiva (2004, p. 245).

No período entre 1935 e 1939, por meio de contratos celebrados com a Secretaria Estadual da Agricultura de São Paulo, empresas privadas de capital nacional comprometiam-se a trazer grandes quantidades de trabalhadores, principalmente os estruturados em famílias, oriundos do Nordeste – principalmente do estado da Bahia – e de Minas Gerais. A cifra de trabalhadores projetada era de aproximadamente 50 mil por ano. (Paiva, 2000, p. 92). Algumas destas empresas (agências de recrutamento) eram: F. Sodré Filho, Cia Itaquerê, Companhia de Agricultura, Imigração e colonização (CAIC), Sociedade Introdutora de Trabalhadores Agrícolas Ltda.¹¹

A rede de negócios envolvidos na migração interestadual no Brasil, no que se refere especialmente à corrente migratória predominante no período - de estados mineiro e nordestinos para o estado de São Paulo - era complexa e envolvia entes públicos e privados de diversas naturezas: agentes para recrutamento da mão de obra, agentes para o transporte nas estradas de rodagem, empresas de navegação para o transporte fluvial, empresas ferroviárias, pensões, estalagens e barracões para hospedagem, empresas fornecedoras de alimentação, médicos para inspeção da saúde do trabalhador, agentes para encaminhamento da mão de obra, entre outros.

(11) Estas empresas, no geral, tinham entre seus sócios, empresários ligados a outros setores econômicos. A Companhia Agrícola de Imigração e Colonização (CAIC) era ligada à Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a qual tinha entre seus principais acionistas representantes da família Prado, que esteve vinculada a diferentes formas de diversificação do capital cafeeiro e, no início da década de 1930, desenvolvia também negócio ligado à colonização privada (por meio de retalhamento de antigas fazendas de café e venda de lotes). A Cia Itaquerê foi criada em 1924 por Nhonhô Magalhães, fazendeiro, empresário e financista, considerado um dos precursores da agroindústria paulista.

As principais zonas repulsoras, celeiros de mão de obra para as zonas de economia mais dinâmicas, eram aquelas localizadas no sertão nordestino. Região seca e menos desenvolvida economicamente, via sair migrantes do sertão dos estados de Sergipe, Alagoas, Ceará, Piauí, Pernambuco e Bahia. Também migravam intensamente trabalhadores do norte do estado de Minas Gerais.

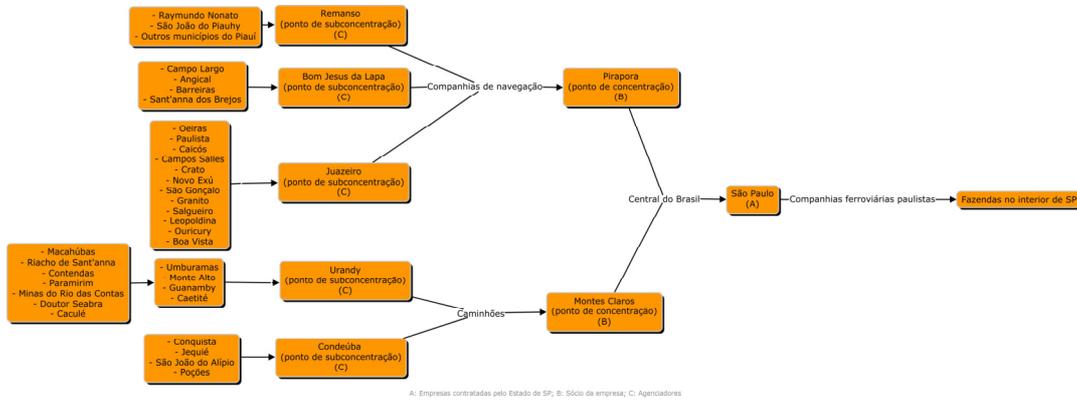
O rio São Francisco, rio de longos cursos navegáveis e que perpassava grande parte da zona seca da região do Nordeste do país, conhecido como o rio da integração nacional, foi também o rio da integração do mercado de trabalho brasileiro. Em artigo para o *Boletim do Serviço de Imigração e Colonização*, Honório de Silos, ao tratar dos fatores explicativos da transferência de baianos para São Paulo, creditava ao rio São Francisco parte da responsabilidade: “A Bahia tem apenas 8,37 (hab/km²) e, no entanto, é o Estado que sofre o maior desfalque. Culpa, talvez, do São Francisco que leva a Pirapora os que sonham viver melhor e se aventuram a São Paulo” (Silos, 1941, p. 181).

Em Minas Gerais estavam localizados os dois pontos de concentração de retirantes que tinham como destino as terras paulistas: Pirapora e Montes Claros. Pirapora passou a contar com a estrada de ferro em 1910 e Montes Claros, em 1925. Estas duas cidades, que abrigavam as pontas de trilho da companhia de trem Central do Brasil, eram os pontos de concentração no circuito migratório, pois nela se concentravam migrantes que vinham de toda a região Nordeste e de parte de Minas Gerais para delas tomarem o trem com destino à cidade de São Paulo. Nelas também as companhias privadas de agenciamento de mão de obra mantinham seus sócios, que se responsabilizavam, nessas localidades, pelos negócios relativos às migrações. Pirapora, localizada na margem do rio São Francisco, era ponto extremo da navegação de curso médio do rio, por isso recebia indivíduos de áreas ribeirinhas (à beira do rio S. Francisco) que saíam do interior dos estados Nordestinos.

Havia três pontas de embarque (pontas opostas ao curso médio do rio que terminaria em Pirapora): Juazeiro, Bom Jesus da Lapa e Remanso, municípios do estado da Bahia que eram os chamados pontos de subconcentração. Nestes três diferentes pontos, os migrantes se concentravam para embarcar nas companhias de navegação e desembarcar em Pirapora, de onde seguiam viagem de trem (pela Central do Brasil) até São Paulo. Juazeiro era ponta de embarque de quem vinha da região do sertão; Bom Jesus da Lapa, ponta de embarque de quem vinha da vertente esquerda do rio S. Francisco; e Remanso, ponto de embarque de quem vinha do Estado do Piauí (Figura 1). Nesses pontos de subconcentração estabeleciam-se os agenciadores e aliciadores de mão de obra, contratados informalmente pelas companhias privadas de agenciamento. Esses recebiam comissão de 10% (cerca de 10\$000 em 1938) sobre cada trabalhador arrematado.

Figura 1

Redes da migração nacional: pontos de concentração e subconcentração (1935-1951)



Mapa 1 – Baía do Rio São Francisco



Os migrantes tinham origem em áreas diversas da região Nordeste e de Minas Gerais, no entanto, pelo fato de chegarem a Pirapora através destes três pontos de subcontratação, todos eles no estado da Bahia, eram vulgarmente chamados de “bahianos”: “por Pirapora passam “bahianos” de Sergipe, Alagôas, Ceará, Piauí, Pernambuco, em busca de sustento nas terras do sul.” (O Observador, 1939b, p. 53).

Duas empresas de navegação, pertencentes aos governos da Bahia e de Minas Gerais, atuavam neste curso do rio, respectivamente a Viação Baiana do São Francisco e a Navegação Mineira de Viação de Pirapora. A navegação do rio S. Francisco também era feita por inúmeros barcos de pequeno e médio portes, de propriedade particular que viajavam até 100 Km (Camelo Filho, 2005). Os migrantes viajavam na segunda classe, em condições precárias de higiene e acomodação, misturando-se às mercadorias e aos animais transportados. As empresas de navegação fluvial cobravam cerca de 90\$000 por adulto em viagem de 2ª classe em 1939 (O Observador, 1939b), o *Observador Econômico e Financeiro* descrevia:

A segunda classe, na qual viajam os emigrantes, é aquela espantosa mistura ao nível d'agua, na qual os bichos, os fardos, os homens, as crianças, viajam na mais repugnante promiscuidade, e a alimentação é algo capaz de tornar agradável o mais hispido cozimento de mandacará. Não raro se propagam molestias na leva de emigrantes a bordo. Ainda assim, a passagem de segunda classe, de Joazeiro a Pirapora, por cabeça, quando se trata de adultos custo 90\$000. É quanto basta para mostrar, si não bastarem descrições menos objectivas, a precaria situação do transporte no rio (O Observador, 1939b, p. 53).

Montes Claros, outro ponto de concentração de migrantes, recebia principalmente indivíduos e famílias provenientes do estado de Minas Gerais e da Chapada Diamantina, região central da Bahia. Os trabalhadores chegavam a Montes Claros por meio terrestre, vindos principalmente dos pontos de subconcentração de Urandy e Condeúba. Para chegar a estes pontos de subconcentração, no entanto, vinham dos mais diversos caminhos e estradas e de um variado número de pequenos municípios (ver Quadro 1, em especial as notas 4 e 5). Em Montes Claros embarcavam na estrada de ferro até o entroncamento no município de Barra do Pirahy, onde se transferiam para outro trem que os levaria para São Paulo:

Vejamos agora como se processa o movimento por Montes Claros onde (...) indivíduos de todas as idades (...) se misturam à espera de condução para as desejadas terras do sul. Pelas estradas de rodagem e pelos caminhos carroçáveis chegam do “ôco do mundo” os homens, suas famílias e bagagens, num intrincado rumo de atalhos, veredas e desvios, entroncamentos e encruzilhadas, que tornam por enquanto impossível uma tentativa séria de estudo do transito dessa gente (O Observador, 1939b, p. 53).

Em geral, o próprio trabalhador custeava a primeira parte da viagem com a venda de seus bens. Durante o caminho, ainda distante algumas centenas de quilômetros de Montes Claros, encontrava outros migrantes e, juntos, formando grupos de 30 a 40 pessoas, alugavam caminhões. O preço de cada passagem variava de acordo com a distância, custando entre 40 e 60\$ por pessoa. No intuito de auferir maiores lucros, os proprietários dos caminhões não hesitavam em lotar excessivamente os veículos:

São grupos de trinta a quarenta indivíduos, compreendendo mulheres e crianças, à mercê dos empresarios de caminhões, que, no intuito de auferir lucro maior, lotam excessivamente os vehiculos, não raro tombando na estrada, ou, na melhor das hypotheses, estropeando os passageiros – especialmente as crianças. O preço dessa passagem aventureira viria (sic), é claro, conforme a distancia, mas pôde ser encontrado entre 40 e 60\$ por cabeça (O Observador, 1939b, p. 54).

Além do aluguel do caminhão, os gastos até chegar ao ponto de concentração (Montes Claros), envolviam também os valores pagos aos barracões onde cozinhavam e dormiam juntas dezenas de famílias¹².

O retorno, em 1935, do subsídio ao transporte por parte do governo do estado de São Paulo despertou interesse de sociedades privadas em atuarem no negócio da migração, tais como Cia Itaquerê, a Sociedade Introdutora de Trabalhadores Agrícolas Ltda e a Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização (CAIC)¹³. Essas empresas mantinham sócios ou agências nos pontos de concentração e subcontratavam indivíduos que deveriam arregimentar os potenciais trabalhadores nas mais longínquas cidades do sertão nordestino. Proliferou-se, assim, uma rede de agentes e subagentes, que ganhavam por indivíduo arregimentado, espalhados nos pontos de subconcentração e também por diversas outras localidades repulsoras de trabalhadores e, ainda, ao longo do caminho, até os pontos de concentração.

O retorno do pagamento estatal pela arregimentação e transporte de mão de obra provocou, dado o volume e o montante envolvidos e as dificuldades de fiscalização do negócio, muitos problemas e irregularidades, em especial àqueles que se vinculavam ao aliciamento clandestino de trabalhadores.

Desde o mais remoto sertão, e por todo o S. Francisco, e por toda a zona seca, e no decurso da viagem para São Paulo, e no decorrer da viagem da capital para o interior do Estado, ha um perigo á espreita, envolvente e constante. O aliciamento clandestino, aquelle que se faz mediante percentagem ao agenciador por cabeça recrutada para os serviços agrarios, ultimamente capitulado como crime pelo decreto 3.010, dá que fazer aos delegados de policia que processam agentes de hoteis e aliciadores que illudem os incautos com a promessa de salarios inexistentes, cujo resultado é a mal disfarçada escravidão através de dividas nunca saldadas (O Observador, 1939b, p. 62).

Na tentativa de coibir a atuação destes aliciadores, o Governo Federal incluiu várias restrições no Decreto n. 3.010, de 20 de agosto de 1938. O decreto, que regulamentava o decreto-lei n. 406, de 4 de maio de 1938, coibia o aliciamento de trabalhadores nacionais e regulamentava as agências autorizadas a arregimentarem mão de obra nacional passando a impor-lhes o cumprimento de uma série de requisitos. Segundo o Art. 267 do Decreto 3.010, ficava proibido o aliciamento de trabalhadores nacionais, com fins de emigração, sem autorização prévia, por escrito, do Conselho de Imigração e Colonização. Tal prática seria penada com dois a quatro anos de prisão, para aqueles que contrariassem o decreto. Proibia,

(12) Os valores que muitas vezes eram custeados pelo próprio trabalhador eram de grande monta quando comparados com as possibilidades de ganhos monetários na região de origem ou mesmo com os preços de gêneros alimentícios naquelas regiões. Para termos de comparação apresentamos os preços médios de venda de alguns dos principais itens de consumo alimentar em 1939 na região sertaneja: Feijão (Kg) = \$940; Café (Kg) = 1\$633; Farinha (litro) = \$526; Charque (Kg) = 2\$182; Arroz (Kg) = 1\$176; Açúcar (Kg) = 1\$573; Toucinho (Kg) = 2\$956 (O Observador, 1939b, p. 65).

(13) A CAIC havia sido fundada em 1928 por Atílio Fávero que anteriormente esteve envolvido com a Companhia Comercial e Marítima, responsável pelo transporte de imigrantes estrangeiros. Em 1934 a companhia foi reorganizada passando a se chamar Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização (CAIC) e a ter como principal acionista a Companhia Paulista de Estrada de Ferro. (Oliveira, 2009).

ainda, conforme o Art. 269, quem aliciasse clandestinamente trabalhadores com o fim de levá-los de uma para outra localidade do mesmo estado, ou de um estado para outro. Neste caso, o infrator estaria sujeito à prisão celular de dois meses a um ano e multa de 500\$ a 2:000\$000 (Brasil, 1938).

A criação da Inspetoria dos Trabalhadores Migrantes (ITM), em 1939, por parte do governo do estado de São Paulo, e a instalação dos postos desta inspetoria nos centros de concentração foram iniciativas do governo estadual, em parte, para coibir as práticas ilícitas acima mencionadas. O estado passou, dessa forma, a atuar ainda mais diretamente na organização do movimento migratório.

Nesse aprofundamento da estatização das ações relativas à introdução de trabalhadores migrantes em São Paulo, as empresas privadas, agenciadoras de mão de obra, foram substituídas, na maior parte do processo, por funcionários públicos e pela criação de dois postos avançados para o encaminhamento de trabalhadores, estabelecidos nas cidades mineiras de Pirapora e Montes Claros.

Em Pirapora e Montes Claros, onde o Estado de São Paulo mantinha os postos da ITM com funcionários encarregados de fornecer as passagens aos trabalhadores, os migrantes ficavam à espera de ordem para embarcar nos trens com destino a São Paulo. A espera podia durar dias e, dessa forma, os migrantes ficavam alojados em pensões, onde lhes era cobrada diária de 6\$ a 7\$ por pessoa ou em quartos alugados, onde se alojavam dezenas de pessoas ao custo de 500 réis por pessoa/dia ou ainda procuravam sombras de casas, sob alguma cobertura de telhas pelas quais chegava-se a pagar \$300:

Si tem algum recurso, o emigrante procura uma pensão, das muitas – como a Pensão Pinduca”, a “Pensão Juvenil” e outras, escuras casas de beira-rio, – onde lhes são cobradas diárias de 6\$ a 7\$ por pessoa. Outros allugam quartos, onde se alojam dezenas de pessoas à razão de 500 réis por dia e por cabeça. Outros, ainda procuram a sombra das árvores para se abrigar, e às vezes lhes são cobrados alguns tostões pelas sombras. Outros ainda, mercê de alguma influência, conseguem, por \$300, descansar á sombra de casas, sob algum telheiro avulso (O Observador, 1939b, p. 55)

Os postos avançados da ITM, nos municípios de Pirapora e Montes Claros, estavam encarregados de fornecer passagem de trem para São Paulo e alimentação gratuita aos trabalhadores migrantes. O governo federal, por meio do Serviço de Imigração e Colonização, também mantinha serviços nesses municípios. Em Montes Claros, por exemplo, instalou um albergue gratuito para alojamento destes trabalhadores, onde também fornecia alimentação. Funcionários do Conselho de Imigração e Colonização, em Pirapora e Montes Claros, matriculavam os trabalhadores que desejavam embarcar para São Paulo, com passagens requisitadas pelo governo paulista. Todos eles eram vacinados e inspecionados com recursos do governo federal. Em seguida, em posse das requisições, embarcavam para São Paulo pela estrada de ferro Central do Brasil (O Observador, 1939b, p. 58).

A viagem de trem, pela Central do Brasil, entre Pirapora ou Montes Claros até São Paulo, era feita por meio de contrato com a Secretaria da Agricultura do estado de São Paulo e incluía carros especiais, ligados aos trens de carreira e custava cerca de 100\$000 por passageiro (O Observador, 1939a).

Os migrantes chegavam a São Paulo na estação Roosevelt, próxima à Hospedaria dos Imigrantes, onde anos antes haviam ficado hospedados os imigrantes estrangeiros que se dirigiam à lavoura paulista. O governo paulista e os empregadores puderam contar com quase toda a infraestrutura privada e estatal (de transporte, de hospedagem e burocrática) que havia sido montada para o negócio da imigração estrangeira e que, agora, voltava-se ao negócio da migração nacional.

É importante lembrar que a Hospedaria localizava-se em ponto logístico estratégico para a recepção e distribuição de trabalhadores: situava-se na confluência de duas importantes ferrovias: a São Paulo Railway (que ligava São Paulo ao litoral) e Central do Brasil (que ligava São Paulo ao Rio de Janeiro); possuía também uma estação própria que a ligava com as outras linhas ferroviárias que se dirigiam ao interior do Estado, onde estavam localizadas as fazendas; encontrava-se a poucos metros de distância da Estação ferroviária Roosevelt, a qual ficou conhecida, posteriormente, como Estação do Norte, dada a grande quantidade de migrantes ali desembarcada.

Na Hospedaria, outra série de serviços era dispensada aos migrantes. Todos esses serviços eram custeados inteiramente pelo governo do estado de São Paulo. Assim que aportavam ao local, recebiam serviços de barbearia, serviços médicos, de enfermagem e odontológicos. O médico de plantão examinava o trabalhador, a fim de determinar se estava apto ao trabalho e se não era portador de moléstias infecciosas. Ao sair do médico, o trabalhador dirigia-se ao dentista. A Hospedaria também contava com enfermaria, onde o trabalhador era internado caso adoecesse durante sua permanência no local. Havia também uma farmácia, bem como médicos e enfermeiros para tratar de doenças passageiras (O Observador, 1939b, p. 59). Os gastos com saúde também frequentemente incluíam despesas hospitalares (havia uma ala hospital na Hospedaria), calculada em 10\$ por pessoa/dia (O Observador, 1939b, p. 60).

Participavam do negócio da migração, ainda, empresas fornecedoras de alimentos. O governo do Estado contratava, por meio de licitação, empresas fornecedoras de alimentos para todo o contingente de trabalhadores alojados na Hospedaria. As refeições incluíam café da manhã (com café com pão), almoço e jantar (nestes, a base da alimentação era arroz, feijão, farinha de mandioca e carne seca). As despesas com alimentação eram altas, chegando a cerca de 52:766\$7813 mensais ou 633\$201:375 no ano para o fornecimento de uma média de 29.772 refeições por mês (O Observador, 1939b, p. 60).

Na Hospedaria funcionava o Escritório de Informações e Colocação, que recebia dos fazendeiros as solicitações de trabalhadores (onde constavam a quantidade, o tipo de contrato – se colonos ou camaradas avulsos –, e o valor do salário) e intermediava a oferta e a

demanda de mão de obra, aproveitando a estrutura física e burocrática da antiga Agência de Colocação e Trabalho, criada em 1906 para a triagem e encaminhamento de trabalhadores, sobretudo estrangeiros.

As empresas ferroviárias que ligavam a capital do Estado ao interior, onde estavam localizadas as fazendas, tinham na corrente migratória importante fonte de arrecadação. O Estado arcava com todo o custo de transporte ferroviário da Hospedaria até a estação de trem no interior. Em 1939, o gasto aproximado para este trajeto foi estimado em 32\$658 por trabalhador (O Observador, 1939b, p. 64). Construída à margem da estrada de ferro São Paulo Railway, geralmente era do interior da própria Hospedaria que os migrantes embarcavam no trem que encostava em plataforma no edifício (O Observador, 1939b, p. 62).

A partir do momento em que o migrante chegava às estações do interior, mais próximas às fazendas, cessavam-se os subsídios do Estado para a arregimentação e distribuição da mão de obra, com exceção dos gastos derivados da inspeção das fazendas, realizada pelos inspetores da ITM que visitavam os locais de trabalho e tinham a incumbência de verificar as condições de salubridade do trabalho e a regularidade do pagamento dos salários (O Observador, 1939b, p. 61).

O aparato econômico envolvido no negócio da migração ainda contava com os valores que eram remetidos pelos trabalhadores às suas famílias, que haviam permanecido nos lugares de origem. Muitos daqueles que emigravam não o faziam com o intuito de se fixar definitivamente no estado de São Paulo. Segundo pesquisa realizada nos registros da Hospedaria referentes a 1939, a média dos que já haviam migrado temporariamente para o estado e retornavam era de 54% do total de trabalhadores entrados na Hospedaria naquele ano (O Observador, 1939b, p. 65). Muitos, portanto, continuavam a manter família em suas localidades de origem e, aqueles que conseguiam, remetiam valores para os que permaneciam. Segundo a mesma pesquisa, em 1939, 51,9% remetiam dinheiro para suas famílias (O Observador, 1939b, p. 65).

Por volta de 1939 havia se estabelecido uma extensa rede de negócios em torno da migração nacional. Na arregimentação da mão de obra atuavam empresas agenciadoras, contratadas em São Paulo pela Secretaria de Agricultura, e seus sócios e agências localizados nos pontos de concentração. Havia, ainda, subagentes espalhados nos pontos de subconcentração, nos principais municípios repulsores, e nos pousos e vendas ao longo do caminho até Pirapora e Montes Claros.

No transporte atuavam as grandes empresas estatais de navegação no rio S. Francisco e as mais diversas embarcações particulares, médias e pequenas, que faziam trajetos de até 100 km. Atuavam também proprietários de caminhões, que percorriam as rotas terrestres, trazendo os trabalhadores, bem como as companhias ferroviárias, notadamente a Central do Brasil (transporte dos pontos de concentração até a capital de São Paulo) e as companhias ferroviárias paulistas (transporte da capital ao interior do estado de São Paulo).

Faziam parte desta imensa rede, também aqueles negócios vinculados à alimentação e hospedagem (hotéis, pensões, estalagem, barracões e até mesmo sombra sob telheiros e copas de árvores).

O capital nacional dominava todo este “setor de atividade” tendo, no entanto, uma forte participação do capital estatal, em especial como financiador dos itens dos serviços oferecidos pelas empresas privadas. Os níveis estatais, federal e estadual (de São Paulo) atuavam diretamente, fosse financiando gratuitamente o transporte, fosse fornecendo alojamento, alimentação e serviços médicos sanitários. Ao atuar no subsídio das passagens, contratando as empresas agenciadoras (ou, a partir de 1939, fornecendo também a passagem diretamente aos trabalhadores), no fornecimento de alojamento e alimentação e no transporte para o trajeto até as fazendas no interior do território paulista, o Estado atuava estimulando, financiando e organizando todo o circuito de pessoas e valores deste setor de atividade composto pela migração (Quadro 1).

Quadro 1
Etapas do circuito migratório nacional: agentes e financiadores – 1935-1951

	Descrição		Descrição
Etapa 1	Deslocamento dos trabalhadores e familiares das cidades de origem até os pontos de concentração	Etapa 3	Dos pontos de concentração à Hospedaria dos Imigrantes em São Paulo
	Quem atuava?		Quem atuava?
	Subagenciadores		Companhia ferroviária (Central do Brasil)
	Aliciadores		Fornecedores de alimentação ao longo do caminho
	Empresas de navegação		Hospedagem (Hospedaria dos Imigrantes)
	Empresários de caminho		Serviços Médicos (na Hospedaria dos Imigrantes)
	Fornecedores de alimentação		Fornecedores de alimentação (para a Hospedaria dos Imigrantes)
	Quem financiava?		Companhias ferroviárias (Hospedaria ao interior do Estado)
	Migrante		Quem financiava?
	Estado de São Paulo (por meio da contratação de agências privadas)		Estado de São Paulo
Etapa 2	Descrição		
	Estadia nos pontos de concentração		
	Quem atuava?		
	Sócio da empresa agenciadora contratada em São Paulo		
	Fornecedores de hospedagem (pensões, hotéis, albergues, barracões, etc.)		
	Inspetoria dos Trabalhadores Migrantes (ITM)		
	Conselho de Imigração e Colonização		
	Quem financiava?		
Migrante			
Governo Federal			

Fontes: Elaboração dos autores.

Segundo estimativas do período, este negócio era bastante lucrativo, visto que o valor que o estado de São Paulo pagava por trabalhador era significativamente maior que os valores efetivamente gastos em todo o processo: recrutamento, transporte, alimentação, alojamento.

Eis como um commandante de navio resume a historia da emigração, ractificada por dezenas de outros depoimentos: - Num lugar chamado Crato, asism como em Joazeiro e outras cidades sertanejas, os agenciadores procuram trabalhadores para a lavoura do sul. Os agenciadores ganhando 10\$000 por cabeça que arranjam, são empregados de um contractante geral, residente em S. Paulo; esse contractante tem em Pirapora um socio. As empresas de navegação, tanto a do Estado de Minas Gerais como a do Estado da Bahia, transportam os emigrantes com abatimento – e quem lucra é o contractador. O abatimento é de 20%. Os contractadores gastam 90\$000 de passagem pelo rio S. Francisco (de Joazeiro a Pirapora), no maximo. Na Central do Brasil pode a passagem de cada emigrantes sahir por pouco mais de 100 mil réis, na peor das hypotheses, considerando que se trata de um contracto permanente de carros espciaes ligados aos trens da

carreira. Gastem os contractantes 50\$ com a comida cada emigrante, o que jámais acontece, pois a passagem do vapor, pr exemplo, inclue a “boia”. Ahi temos uma conta simples a fazer: Vapor 90\$; Trem 120\$; % do agenciador 10%; Outras despesas (?) 50\$; total, 270\$000.

Duzentos e setenta mil réis por cabeça, é a despesa do contractador. Ora, o Estado de S. Paulo pagava, a título de auxilio á emigração nacional, até 1937 (não conhecemos as verbas de 1938), 600\$ por cabeça de imigrantes alli chegado. Mediante o contracto, os agentes da emigração nordestina, recebiam, é claro, 600\$000 por cabeça, e gastavam, por cabeça, 270\$000.

As cifras de transporte de emigrantes pela navegação de S. Francisco são praticamente desconhecidas, tal o emmaranhado de abatimentos, guias de embarque, etc. Mas, aceitando o calculo do engenheiro Augusto Miranda, 10.000 emigrantes por anno, temos que o Estado de S. Paulo paga aos contractadores (10.000 x 600\$000) = 6.000:000\$, e estes despendem (10.000 x 270\$)= 2.700:000\$. Fica-lhes um lucro liquido de 3.300:000\$ da verba de auxilios á emigração nacional, conscienciosamente paga pelo Estado de S. Paulo. Foi assim durante annos (O Observador, 1939a).

Segundo o *Observador Econômico e Financeiro*, as despesas do estado de São Paulo, com o recrutamento e colocação dos trabalhadores nas fazendas, eram altas, ainda mais acrescentando-se os valores pagos aos funcionários públicos envolvidos nos serviços de médicos sanitários e nos serviços de registro, triagem e encaminhamento dos trabalhadores.

As despesas do Estado de São Paulo, só na requisição de transporte na Central do Brasil, nos oito primeiros mezes deste anno, chegaram a 2.054:619\$140. E isso apenas para o transporte de Montes Claros e Pirapora á Estação do Norte. Si formos calcular o custo desse transporte ferroviário da capital ao interior do Estado, chegaremos ao numero approximado de 1.373:677\$000. Há que accrescentar a essas despesas, as diarias, transporte e vencimentos dos funcionarios incumbidos de executar os serviços de assistencia e encaminhamentos dos trabalhadores. Relacionemos agora as despesas totaes: Alimentação, 422:340\$250. Transporte pela Central do Brasil, 2.054:619\$140. Da capital ao interior, 1.373:677\$. Total para o transporte e encaminhamentos de 65.888 imigrantes nacionaes, 3.850:430\$390, o que dá cerca de 60\$ por pessoa (O Observador, 1939b, p. 64).

Tabela 2

Migração nacional: principais itens de gasto e valores (por pessoa) – 1939

Transporte fluvial	90\$000
Transporte terrestre	40 a 60\$000
Hospedagem	6\$000 a 7\$000 (1)
Transporte ferroviário (Central do Brasil)	90\$000
Hospedagem e alimentação na Hospedaria dos Imigrantes	64\$000
Transporte ferroviário (Companhias férreas paulistas)	32\$650

Fonte: Elaboração própria com dados do Observador Econômico e Financeiro, 1939.

(1) Valor correspondente a diária em pensão. Muitos se alojavam em quartos (\$500) e até mesmo sombras em telheiros (\$300)

Fonte: Elaboração própria com dados do *Observador Econômico e Financeiro* (1939).

(1) Valor correspondente a diária em pensão. Muitos se alojavam em quartos (\$500) e até em mesmo em sobras em telheiros (\$300).

Considerações finais

A emigração envolve processos de informação e circulação de pessoas, estabelecendo uma complexa ligação entre diversos setores da economia, criando ou estimulando oportunidades de negócios que começam ainda antes da saída do emigrante, com as operações exigidas pelo financiamento de deslocamento, e frequentemente se prolongam após a viagem, nomeadamente através do envio de remessas em dinheiro. No caso do Brasil dos anos 1935-1951, os deslocamentos populacionais foram elemento importante do novo padrão de acumulação que tinha na sua internalização um fator chave. Os deslocamentos populacionais, agora majoritariamente internos ao país, foram responsáveis pelo fornecimento da força de trabalho para a acumulação urbano-industrial e para as novas atividades econômicas que se associavam à nova modalidade de acumulação e que conheciam um forte impulso naquele momento, mas foram, eles mesmos, um novo negócio, agora realizado, em sua totalidade, por agentes nacionais, promovendo assim, a internalização dos lucros, inclusive de parte do processo que antes era realizado no exterior e por companhias internacionais na arregimentação da mão de obra.

Aproveitando-se da infraestrutura e da burocracia instaladas e das relações e dos conhecimentos acumulados previamente, no negócio da arregimentação de mão de obra imigrante estrangeira, o Estado favoreceu o desenvolvimento de um novo segmento econômico que, apoiando-se no processo de expropriação e deslocamento de enormes massas de trabalhadores e de suas famílias, teve a oportunidade de auferir grande lucro e, por isso, passou a ter interesses fixados na manutenção dessa grande movimentação populacional, que se vinculava a uma das vertentes da formação do mercado nacional de trabalho no período.

Este texto, portanto, procurou argumentar a respeito do papel chave desempenhado pelo Estado neste processo de internalização de uma “atividade econômica” – a migração – e de acumulação de capital.

Referências bibliográficas

- BRANCO, R. P. Castelo. Imigração e nacionalismo. *Cultura Política*, Rio de Janeiro, DIP, Ano II, n. 15, maio 1942.
- ALEGRE, Silvia Elena. O café dá para tudo. A participação das elites cafeeiras no negócio de atração e transporte de imigrantes. In: ENCONTRO ESTADUAL DE HISTÓRIA DA ANPUH-SP, XXII, Santos, 2014. *Anais eletrônicos...*
- BARBOSA, Alexandre de Freitas. *A formação do mercado de trabalho no Brasil*. São Paulo: Alameda, 2008.
- AMARAL, Azevedo. *O Estado autoritário e a realidade nacional*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1938.

BRASIL. Decreto 3.010 de 20 de agosto de 1938. Regulamenta o decreto-lei n. 406, de 4 de maio de 1938, que dispõe sobre a entrada de estrangeiros no território nacional.

CAMELO FILHO, José Vieira. A dinâmica política, econômica e social do Rio São Francisco e do seu vale. *Revista do Departamento de Geografia*, 17, p. 83-93, 2005.

COSTA, Júlio César Zorzenon. Desenvolvimento econômico e deslocamento populacional no primeiro governo Vargas (1930-1945). São Paulo, 2007. Tese (Doutorado)–Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

DAVATZ, Thomas. *Memórias de um colono no Brasil (1850)*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1980.

DEAN, Warren. *Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

DULLEY, Richard Domingues. *Políticas estaduais para a agricultura: São Paulo, 1930-1980*. São Paulo: IEA, 1995. (Coleção Estudos Agrícolas, 3)

GONÇALVES, José Sidnei. A agricultura paulista: a ação estatal na construção da modernidade. *São Paulo em Perspectiva: o agrário paulista*. Revista da Fundação Seade, v. 7, n. 3, jul./set. 1993.

GONÇALVES, Paulo Cesar. *Mercadores de braços: riqueza e acumulação na organização da emigração europeia para o novo mundo*. São Paulo, 2008. Tese (Doutorado)–Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

GRAHAM, Douglas H.; HOLANDA FILHO, Sérgio Buarque de. *Migrações internas no Brasil, 1872-1970*. São Paulo, SP: Instituto de Pesquisas Econômicas; [Brasília]: Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, 1984.

KOWARICK, Lúcio. *Trabalho e vadiagem. A origem do trabalho livre no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1987.

MORAES, Antonio Carlos Robert de. *Ideologias geográficas*. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

MOTA, Antonio Carlos Casulari Roxo da. Análise de fatores determinantes das migrações em São Paulo. Informe Demográfico, São Paulo, Fundação Seade, n. 6, 1981.

NEGRI, Barjas. *Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880-1990)*. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

NEVES, Frederico de Castro. Getúlio e a seca: políticas emergenciais na era Vargas. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, Anpuh/Humanitas Publicações, v. 21, n. 40, 2001.

OLIVEIRA, Giani Vendramel de. A atuação da Companhia de Agricultura, Imigração e colonização (CAIC) no Estado de São Paulo. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA (ANPUH), 25. Fortaleza, 2009. *Anais...*

- O OBSERVADOR Econômico e Financeiro, Rio de Janeiro, Ano IV, n. 47, fev. 1939a.
- O OBSERVADOR Econômico e Financeiro, Rio de Janeiro, Ano IV, n. 47, dez. 1939b.
- PAIVA, Odair da Cruz. *Brasileiros na hospedaria de imigrantes: a migração para o estado de São Paulo (1888-1930)*. São Paulo: Memorial dos Imigrantes, 2001.
- PAIVA, Odair da Cruz. *Caminhos cruzados: a migração para São Paulo e os dilemas da construção do Brasil moderno nos anos 1930/50*. São Paulo, 2000. Tese (Doutorado)–Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- PAIVA, Odair da Cruz. *Colonização e (des)povoamento*. São Paulo: Pulsar, 2002.
- PERAZZO, Priscila Ferreira. *O perigo alemão e a repressão policial no Estado Novo*. São Paulo: Arquivo do Estado, 1999.
- POPEE, Paulo. Leis imigratórias. *Boletim do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio*, n. 3, nov. 1934.
- REVISTA de Imigração e Colonização, Rio de Janeiro, Ano VII, n. 1, mar. 1946.
- SALLES, Iraci Galvão. *República: a civilização dos excluídos (representações do trabalhador nacional. 1870-1920)*. São Paulo, 1995. Tese (Doutoramento)–Departamento de História/FFLCH, USP.
- SANTOS, Carlos José Ferreira dos. *Nem tudo era italiano. São Paulo e pobreza: 1890-1915*. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2003.
- SCHWARTZMAN, Simon; BOMENY Helena Maria Bousquet; COSTA, Vanda Maria Ribeiro. *Tempos de Capanema*. São Paulo: Edusp; Rio de Janeiro, RJ: Paz e Terra, 1984.
- SEINTEFUS, Ricardo. *O Brasil vai à guerra: o processo do envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial*. 3. ed. Barueri, SP: Manole, 2003.
- SILOS, Honório de. Sampauleiros. *Boletim do Serviço de Imigração e Colonização*, n. 3, mar. 1941.
- SODRÉ, Nelson Werneck. Fronteira. *Cultura Política*, Rio de Janeiro, Departamento de Imprensa e Propaganda, Ano 1, n. 2, abr. 1941.
- TESSARI, Cláudia Alessandra. *Braços para colheita. Sazonalidade e permanência do trabalho temporário na agricultura paulista (1890-1915)*. 1. ed. São Paulo: Alameda, 2012.
- UDAETA, Rosa Guadalupe Soares. *Nem Brás, nem Flores [recurso eletrônico]: hospedaria de imigrantes da cidade de São Paulo (1875-1886)*. São Paulo: FFLCH/USP, 2016. (Produção Acadêmica Premiada).
- VAINER, Carlos B. Estado e migrações no Brasil: anotações para uma História das políticas imigratórias. *Travessia*, Centro de Estudos Migratórios, n. 36, jan./abr. 2000.

VANGELISTA, Chiara. *Os braços da lavoura*. Imigrantes e “caipiras” na formação do mercado de trabalho paulista (1850-1930). São Paulo: Hucitec/Instituto Italiano di Cultura/Instituto Cultural Ítalo-Brasileiro, 1991.

VIOTTI DA COSTA, Emília. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo: Grijalbo, 1977.

WITTER, José Sebastião. *Ibicaba, uma experiência pioneira*. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, 1982.