

História (São Paulo)

Um Imperialismo Possível

Fluxos migratórios e estratégias colonialistas na Europa mediterrânea (1870-1914)

A Possible Imperialism

Migratory flows and colonialist strategies in Mediterranean Europe (1870-1914)

Paulo Cesar GONÇALVES*

Resumo: Este artigo analisa algumas das diferentes implicações do fluxo migratório nos principais países fornecedores de contingentes, durante o período conhecido como *new emigration*: Itália, Espanha e Portugal. Considerando suas especificidades, o objetivo é identificar as estratégias de cada um para transformar esse movimento em fator de desenvolvimento econômico: conquista de mercados, criação e fomento de colônias, incorporação e tutela das remessas dos emigrados. Reino em formação e maior fonte de emigrantes, a Itália seguiu naturalmente os caminhos que identificavam a emigração como um dos agentes de prosperidade da nação, contrastando com Portugal e Espanha.

Palavras-chave: Desenvolvimento econômico. Mercados coloniais. Emigração.

Abstract: This paper analyses some of the various implications of the migratory flow from the main countries supplying workers during the period known as the *new emigration*: Italy, Spain and Portugal. Considering their peculiarities, the objective is to identify the strategies of each country that transformed this movement into a factor of economic development: conquest of markets, creation and promotion of colonies, use and protection of remittances from emigrated ones. With its kingdom in formation, and the largest source of emigrants, Italy had naturally followed the paths that revealed emigration as one of the agents of national prosperity, in contrast to Portugal and Spain.

Keywords: Economic development. Colonial markets. Emigration.

* Professor Doutor – Departamento de História – Faculdade de Ciências e Letras – UNESP – Universidade Estadual Paulista, Câmpus de Assis – Av. Dom Antonio, 2100, CEP: 19806-900, Assis, São Paulo, Brasil. Este artigo apresenta alguns resultados preliminares da pesquisa de Pós-Doutorado, desenvolvida junto à Cátedra Jaime Cortesão (FFLCH/USP), com financiamento da FAPESP. E-mail: paulocg@assis.unesp.br.

A Expansão Unificadora

O século XIX foi palco da intensificação de um processo, iniciado séculos atrás com as grandes navegações, que estreitou a união entre os dois lados do Atlântico e aproximou, ainda mais, do Velho Mundo, áreas do Pacífico e do Índico, entrelaçando demandas e ofertas de mão de obra, produtos agrícolas e industrializados, estabelecendo novo parâmetro de circulação de ideias, pessoas e capitais. O avanço tecnológico, certamente, é uma das chaves para análise desse fenômeno, fato, este, ligado à expansão capitalista, cuja busca pela unificação do mundo em suas bases resultou em integração consoante aos interesses do próprio capital. Necessário, no entanto, ter-se ciência de que esse processo jamais poderá ser entendido como linear e consensual; suas contradições e as resistências enfrentadas também ajudaram na conformação desse capitalismo mundial, que interagiu com especificidades locais, moldando-as.

Hobsbawm (1996, p. 58) reflete sobre as razões da acelerada expansão econômica que tomou conta do século XIX. Na verdade, para o historiador, o que chama atenção, ainda na primeira metade do oitocentos, é o contraste entre o crescente potencial produtivo da industrialização capitalista e sua incapacidade de quebrar as correntes que a prendiam. Apesar do crescimento, essa industrialização não apresentava condições de expandir os mercados para seus produtos e proporcionar saídas lucrativas ao capital acumulado. Problemas essencialmente ligados à circulação. Segundo o historiador, a superação desses obstáculos ocorreu graças à estrada de ferro, ao vapor e ao telégrafo, que conferiram os meios de transporte e de comunicação adequados aos meios de produção. Tal desdobramento resultou na conquista do espaço geográfico onde a economia capitalista poderia multiplicar-se na medida em que aumentassem as transações comerciais.

Nas décadas finais do século XIX, esse processo acelerado de transformações tecnológicas e a produção industrial não só exigiam, mas também permitiam, a busca por novos mercados consumidores, suprimento de matérias-primas, além da necessidade de reinvestimento do capital acumulado. A “partilha do restante mundo” – África e Ásia – entre as potências europeias surgia, assim, como possibilidade de expansão de suas economias, acirrando a concorrência entre os países mais industrializados. Tal período – entre 1870 e 1914 – é denominado pela historiografia de imperialismo (HOBSBAWM, 1988, p. 101), ou seja, o momento do desenvolvimento de uma política deliberada por parte dos estados europeus de anexação de povos e territórios com vistas à expansão dos mercados capitalistas ou mesmo de intervenção indireta em países independentes.

Como resultado da crescente tendência ao rompimento dos limites dos territórios nacionais por parte do sistema capitalista, as regiões atingidas transformaram-se rapidamente para atender às exigências da economia internacional, especializando-se na produção de matérias-primas ou de produtos agrícolas destinados às áreas mais desenvolvidas, além de se constituírem em mercados consumidores para a produção industrial europeia. Percebe-se, assim, a necessidade de crescimento do mercado em escala mundial para o êxito das economias dominantes. O aparecimento dos navios a vapor no Atlântico deu novo impulso ao comércio de longas distâncias e, em particular, favoreceu as relações comerciais entre a América meridional, Europa e Estados Unidos¹. Por outro lado, essas linhas regulares de navegação tiveram importante papel no transporte de emigrantes, condição essencial, juntamente com a disponibilidade de terras, para o cumprimento do papel conferido aos países do além-mar pela divisão internacional do trabalho: fornecedores de produtos agrícolas e matérias-primas.

A crescente interpenetração entre as estruturas econômicas regionais e as da economia global afetou não somente o mercado de produtos, mas também o mercado de trabalho. A partir do final do século XVIII e no decorrer do XIX, os novos padrões de produção e acumulação, e suas especializações geográficas, amplificados pela revolução nos transportes e nas comunicações, demandaram grande volume de braços. Nas fábricas dos centros europeus, a população expulsa do campo chegou em grande número para assumir esse papel. Nas áreas exportadoras de matérias-primas e alimentos, demograficamente carentes de mão de obra, as soluções encontradas variaram de acordo com local e tempo: intensificação do tráfico e do trabalho escravo, utilização de trabalhadores sob contrato² e imigração espontânea ou subsidiada de europeus. Se os empreendimentos eram modernos, a antiga demanda por braços persistia, ou melhor, intensificava-se.

Nos Estados Unidos chegavam levadas de europeus do norte, originários da Grã-Bretanha, sobretudo irlandeses. Em franca expansão econômica, tanto agrícola quanto industrial, as oportunidades se abriram para os excedentes populacionais do velho continente, que liberava cada vez mais trabalhadores: na década de 1820, cerca de 14 mil por ano; na de 1830, a média subiu para 58 mil; na metade do século, superou os 250 mil imigrantes anuais. A partir de então, alemães, suíços e escandinavos juntaram-se aos britânicos, conferindo ao movimento transoceânico, especialmente após 1870, a característica de êxodo de massa.

Outros países americanos, sobretudo Argentina, Brasil e Uruguai, também entraram no circuito migratório europeu. Mas o ápice desse movimento veio com a chamada *new immigration*³, estabelecida

por volta da década de 1880, quando a primeira onda, caracterizada pelos europeus do norte, arrefeceu. O contingente de novos emigrantes era formado por italianos, espanhóis, portugueses, além da menor presença de eslavos. A maior diversificação do destino correspondeu, por um lado, às especificidades de cada grupo, por outro, às oportunidades surgidas e à política de imigração empreendida pelos países interessados nessa mão de obra.

O aumento constante do fluxo transoceânico a partir das últimas décadas de século XIX estava relacionado ao avanço do capitalismo financeiro e ao imperialismo. A acumulação industrial não poderia ser obstada pelas limitações do mercado europeu e, por conseguinte, buscou novas alternativas de investimentos fora dos contornos do continente. Como resultado, acirrou-se a concorrência entre países industrializados por territórios, que se transformariam em mercados e/ou fornecedores de matérias-primas. No limite, esse processo levou à desestruturação social, por meio do encolhimento da massa salarial, ao mesmo tempo em que criou novas oportunidades nas terras do além-mar, com empreendimentos ligados direta ou indiretamente ao capital. Estabeleceram-se, assim, as bases para a configuração de um mercado internacional de mão de obra e a conexão de todo globo, na qual a emigração representou a mobilidade alcançada pelo fator trabalho em uma economia atlântica em vias de integração (SÁNCHEZ-ALBORNOZ, 1988, p. 25). Isso só foi possível graças à revolução nos meios de transporte – estradas de ferro e navios a vapor.

Emigração na Europa Mediterrânea

A aproximação das fronteiras atlânticas provocada, em essência, pelo progresso técnico-científico, expresso na introdução do navio a vapor, do telégrafo e da ferrovia, associada à demanda por trabalhadores, refletiu-se no crescimento de um conjunto de atividades que, na segunda metade do século XIX, começava a se estruturar: o massivo recrutamento e o transporte de emigrantes europeus para o Novo Mundo.

Ao final do Oitocentos, esse tipo de negócio alcançou grandes proporções na Europa mediterrânea – Itália, Portugal e Espanha⁴. Países assolados por graves crises econômicas, suas populações encontraram na emigração para a América a esperança de melhores dias. O grande fluxo, no entanto, apresentou especificidades em cada nação. Uma das principais diferenças residiu em seus reflexos econômicos sobre os executores do transporte. Na Itália, apesar da concorrência estrangeira, as companhias de navegação autóctones conseguiram realizar parte significativa desse tráfico, fator

fundamental para seu desenvolvimento. Portugal e Espanha constituíram-se em reservatórios de emigrantes cujo transporte era efetuado quase na sua totalidade por companhias inglesas e alemãs.

A forma de recrutamento, porém, era semelhante na Europa mediterrânea. A estratégia de sucesso exigia que seus executores – agentes e subagentes – fossem indivíduos conhecedores das populações e das realidades locais. Nesse sentido, a aliança desses intermediários com as companhias de navegação pode ser caracterizada como simbiótica: estas dependiam dos serviços dos recrutadores, que ávidos pelas comissões oferecidas, tornavam-se seus representantes. Por outro lado, a emigração teve significância diferenciada em termos de políticas de desenvolvimento econômico. Um estudo comparado pode ser útil para identificar as especificidades e os caminhos trilhados pelos três países.

Em Portugal

A emigração portuguesa apresentou números expressivos durante a segunda metade do Oitocentos, em ascensão no século seguinte, até o início da Primeira Guerra, totalizando mais de 1,3 milhão de emigrantes espalhados pelo mundo. As estatísticas possuem continuidade cronológica desde 1855, em virtude dos dados compilados por Rodrigues de Freitas, cobrindo os primeiros dez anos, e das publicações oficiais iniciadas com o inquérito parlamentar sobre a emigração em 1873⁵. Em relação ao fluxo transoceânico, o Brasil sempre figurou como destino principal, recebendo 82,3% dos emigrantes, bem à frente dos Estados Unidos (15,3%) e da Argentina (2,4%). As porcentagens calculadas com base nas estatísticas americanas apresentam diferenças em relação à portuguesa em consequência dos critérios de registro adotados em cada lado do Atlântico (LEITE, 1987, p. 463 e 480).

A vinda de portugueses para terras brasileiras não constituiu novidade. Era caminho natural, embora não possa ser caracterizada como emigração *sensu stricto*, ao menos até a independência. Essa tradição inegavelmente traçou caminhos a serem seguidos por novas levas. No século XVIII, o movimento mais importante, em termos numéricos e econômicos, ocorreu por conta da descoberta e exploração da região das minas. A corrida pelo ouro brasileiro avolumou o caudal português que, durante o século XVII, era de 2 mil emigrados anualmente, para a média de 8 a 10 mil nos primeiros 60 anos do século seguinte, provocando a saída de cerca de 600 mil portugueses (GODINHO, 1971, p. 43-44).

A componente urbana da imigração portuguesa sempre foi relevante, sobretudo nas maiores cidades brasileiras. O recenseamento de 1890 apontou a presença de 124 mil portugueses residentes no

Rio de Janeiro – 24% da população total e 68% dos nascidos no exterior (KLEIN, 1993, p. 244). Naquele mesmo momento, com o início da política de imigração subsidiada, o perfil característico do emigrante – jovem e solteiro – ganhou a companhia de famílias de agricultores.

A crise agrícola do final da década de 1880 desencadeou, não apenas a aceleração da emigração, mas em certa medida, uma alteração qualitativa do fluxo, com maior presença de grupos familiares. Nesse sentido, as estatísticas são limitadas e proporcionam somente indícios dessa mudança. Pereira (2002, p. 117-118) chama atenção para a maior participação de mulheres e crianças nesse período: na década de 90, a parcela feminina representava 26%, o dobro da registrada até aquele momento, chegando a 32% entre 1910-1919; entre 1891-1899, 41% das mulheres eram casadas e 32% eram menores de 14 anos; taxas que caíram, respectivamente, para 36% e 26% em 1910-1919. Para a autora, a emigração de famílias já representava parte significativa desde a segunda metade dos anos 80.

A cartografia da emigração portuguesa apresentou duas variantes bem distintas: o continente e as ilhas. A Madeira e os Açores mantiveram, em geral, taxas migratórias superiores à peninsular e com maior diversificação. Os Estados Unidos eram o principal destino, sobretudo dos Açores, que forneceu entre 65 a 70% dos emigrados; a distribuição dos madeirenses foi mais equilibrada: cerca de metade seguiu o mesmo caminho dos açorianos, enquanto a outra parte se dirigiu ao Brasil.

Em relação à porção continental, o noroeste do país, onde existia elevada densidade demográfica, constituiu-se na principal área de emigração. Nos anos de 1840, o núcleo encontrava-se na cidade do Porto; para 1864, as taxas de emigração permitem distinguir além do Porto, que liderava com 5,8 emigrantes por mil habitantes, os de distritos de Viana, Braga, Vila Real e Aveiro, todos com índices superiores à média do continente, que era de 1,29 por mil. Em 1890-1891, biênio de significativas saídas, quando a taxa do continente atingiu 4,29 emigrantes por mil, além dos distritos acima referidos, outros cinco também ultrapassaram esse valor: Viseu, Coimbra, Leiria, Bragança e Guarda. Em 1911, quando a taxa chegou a 10,2 por mil, os mesmos dez distritos ainda se destacavam (LEITE, 2000, p. 190-191).

O Estado não ficou inerte a toda essa movimentação. Interesses eram contrariados, enquanto novos surgiam e se associavam àqueles já existentes na defesa da emigração. As vicissitudes da política migratória portuguesa refletiram essa situação. A historiografia sublinha a tradição repressiva de contenção da emigração que prevaleceu ao menos até a década de 1870 devido, sobretudo, à forte influência de importantes grupos agrários temerosos com a ameaça de redução da mão de obra disponível e o aumento dos salários no campo (PEREIRA, 2002; ALVES, 2001). Se a liberdade de

emigrar estava consagrada na Constituição de 1838, as leis complementares, de caráter policial, procuravam restringir a expatriação.

A partir da década de 1870, o aumento da emigração colocou-a na ordem do dia, originando o inquérito parlamentar de 1873, com o objetivo de estudar suas causas e estabelecer políticas de ação. Como primeiro resultado, a lei de 28 de março de 1877 visava estimular o retorno transoceânico e desviar a emigração para as colônias portuguesas na África. Medidas que foram reforçadas em 1896, com gratuidade do passaporte para o continente africano e, em 1907, por meio de sua supressão. O fluxo para o Brasil, no entanto, continuou a crescer e a tentativa africana mostrou-se um fracasso. A tudo isso, somava-se a polícia da emigração, criada com objetivo tácito de reprimir o fluxo clandestino e seus engajadores. Por outro lado, a lei reconheceu a existência de agências de emigração.

Foram, aliás, os executores dos serviços ligados à emigração que, incitando ou mesmo acompanhando a evolução do fluxo migratório, não deixaram de aproveitar o momento para auferir lucros e crescer de forma substancial em terras portuguesas. O serviço militar obrigatório e a exigência de passaporte condicionavam a emigração, abrindo caminho para agentes que, colocando-se entre o potencial emigrante e a burocracia do Estado, ajudavam-no a cumprir ou contornar a lei. As companhias de navegação, por seu turno, encontraram potenciais passageiros a serem transportados nas rotas do Atlântico e se utilizaram da propaganda e da contratação de agentes para incentivá-los.

Até 1870, o transporte de emigrantes era realizado, em sua maioria, por veleiros portugueses. Em meados dessa mesma década, o domínio do vapor já estava consolidado e, com ele, a supremacia da marinha estrangeira sobre a nacional. As principais companhias que atuavam em território português eram as inglesas *Royal Mail Steam Packet* e *Pacific Steam*, as responsáveis pela introdução de vapores na rota Portugal-Brasil, a francesa *Messageries Maritimes* e a alemã *Nord-Deutscher Lloyd*.

Sem condições de exigir do Estado – cuja falta de recursos também era evidente – o respaldo necessário, a Marinha mercante portuguesa não teve como enfrentar a concorrência externa. Na verdade, além dos problemas no erário, o governo português estava preocupado com a manutenção das vias de comunicação marítima com suas possessões africanas. Em 1864, após a falência da *Companhia União Mercantil*, que exercitava a rota Lisboa-Luanda, o Estado começou a subsidiar uma companhia inglesa que estabeleceu ligação marítima entre Lisboa e as colônias da África ocidental. Em 1890, outras companhias inglesas e uma alemã, que faziam escalas em Lisboa, Moçambique, Angola e Cidade do Cabo, também passaram a receber subvenção.

Os serviços necessários à emigração transoceânica abriram possibilidades econômicas que foram aproveitadas por estrangeiros. O transporte, a parte substancial do negócio, ficou a cargo das companhias de navegação inglesas, francesas e alemãs. Grande parte das agências de emigração instaladas no Porto e Lisboa também era autóctone. Somente o recrutamento de emigrantes contou com participação exclusiva de portugueses.

Resta explicitar melhor outros interesses relacionados à emigração para compreensão da política migratória de Portugal. Já foi mencionada a tradicional oposição dos grandes proprietários rurais. Alguns aspectos, no entanto, matizaram esse posicionamento. Os tempos prósperos da agricultura, entre 1870 e 1887, reduziram a necessidade de mão de obra, liberando excedente demográfico que, sem condições de ser absorvido pela incipiente industrialização, encontrou vazão na emigração, minimizando os riscos de contestação da estrutura fundiária que limitava o acesso à terra. Por outro lado, o crescente volume das remessas dos emigrados começava a fazer diferença até mesmo no equilíbrio da balança de pagamentos do reino, colocando em xeque as vozes contrárias à expatriação.

Na década de 1870, personagens influentes já demonstravam a importância das remessas dos emigrantes no equilíbrio financeiro de Portugal⁶. As estimativas para os anos de 1881 a 1890 variavam de 8 mil a 13,5 mil contos, montante que nas duas primeiras décadas do século XX girou entre 20 a 30 mil contos anuais. Inúmeras eram as formas de transferência do dinheiro, com destaque para as casas bancárias e, em menor proporção, os vales consulares e vales postais. Somente a partir do final do século XIX, a *Agência Financeira do Rio de Janeiro* – instituição oficial ligada ao *Caixa Geral do Tesouro* português – começou a concorrer, não sem resistência, com a rede bancária. Responsável pelo encaminhamento de cerca de 25% das remessas registradas, a *Agência* transformou-se na principal intermediária entre o emigrado e sua região de origem (PEREIRA, 2002, p. 55-60).

A notável estabilidade dessas entradas anuais representou fonte de divisas extremamente segura: em média, o montante das remessas correspondeu de 50% a 80% do déficit da balança de pagamentos. A grave crise financeira de 1891, em Portugal, foi, em grande parte, reflexo da forte contração no valor das remessas que sofreram duro golpe com o problema cambial brasileiro nos últimos anos da década de 1880 (LAINS, 2002, p. 59 e 77). Já no âmbito microeconômico, essas somas constituíram-se em importante fator de monetarização do meio rural e de melhoria das condições de vida de sua população.

Em relação às colônias africanas, o movimento de emigrantes foi sempre aquém das expectativas do governo português e de alguns pensadores e publicistas. Nem mesmo medidas como a

gratuidade do passaporte – para quem se dirigisse ao continente africano, a partir de 1896 –, ou sua supressão em 1907 conseguiram alterar essa dinâmica. Era flagrante o desinteresse dos portugueses por esse destino.

A tese de desviar a emigração do Brasil para a África foi discutida por Oliveira Martins (1978). Colocando-se contra essa alternativa, Martins alertava para o tipo majoritário de emigrante que se dirigia à antiga colônia – comerciantes, operários, aprendizes de caixeiros – como o principal responsável pelo envio das remessas. O continente africano, argumentava o autor, não oferecia oportunidades a essas atividades, o que acarretaria em perda para Portugal das economias e poupanças conquistadas em terras brasileiras. Mesmo os agricultores sem recursos, contratados por locação de serviços, conseguiam retornar à pátria com algumas economias, o que dificilmente ocorreria se o destino fosse o continente africano.

A precariedade das linhas de comunicação, as reduzidas oportunidades econômicas oferecidas, a ausência de meios financeiros por parte do Estado para implantar política de fixação de colonos e de valorização dos territórios explicam, ao menos em parte, o fluxo nada mais que residual para Angola e Moçambique.

Em meio a movimentos diplomáticos e militares engendrados pela rivalidade entre as grandes potências, a política colonial portuguesa parecia não ter lugar para a emigração. Na verdade, buscava-se uma estratégia de financiamento que permitisse ao reino sustentar os gastos necessários para empreender o controle de fato de suas contestadas possessões no continente africano. Foram os recursos da nova Pauta Aduaneira, decretada em 10 de maio de 1892, por exemplo, que viabilizaram a campanha vitoriosa na Guerra de Pacificação de Moçambique entre 1894-1895.

O Estado português nunca abriu mão do controle administrativo sobre a emigração como comprova a exigência de passaporte para aqueles que se propunham a deixar o reino na categoria de emigrantes, ou seja, que tinham a América como destino. Pereira (2002, p. 86) assinala que três preocupações orientaram a política migratória a partir de década de 1870 até 1930: manter a corrente de divisas provenientes do Brasil, conseguir, simultaneamente, deslocar para suas colônias na África parte dos emigrantes, e conciliar esses dois objetivos com as necessidades de mão de obra dos grandes proprietários de terras e do setor industrial. Uma complicada equação com três variáveis e sem denominador comum.

Em Espanha

A emigração transoceânica espanhola começou a tomar envergadura em fins do Oitocentos e atingiu seus índices máximos nas primeiras décadas do século seguinte. À semelhança do movimento de portugueses para o Brasil, essa corrente humana destinada à América hispânica também foi favorecida pela antiga relação metrópole-colônia: dos quase 3,3 milhões que atravessaram o oceano entre 1882-1930, 48% concentraram-se na Argentina e 34% em Cuba (MARTINEZ, 2000; KLEIN, 1994)⁷.

A dinâmica do fluxo migratório, no entanto, variou ao longo desse período. Até os últimos anos do século XIX, a principal colônia espanhola no Caribe recebeu a maioria do fluxo transoceânico em virtude do aumento da produção açucareira, das vantagens comparativas que lhe conferiam seu status colonial e dos menores custos da travessia do Atlântico. Nesse período, Cuba foi superada apenas pontualmente pela Argentina, em 1889, e pelo Brasil, em 1893, sob os efeitos da imigração subsidiada.

A situação alterou-se já em fins do Oitocentos, sobretudo após a guerra de independência cubana em 1898, quando o caminho do Atlântico sul carregou a maioria dos emigrantes espanhóis, com o aumento exponencial do destino argentino em meados da primeira década do século XX. Uma resposta ao crescimento da economia agroexportadora e ao mercado de trabalho urbano em expansão. Mesmo momento em que o Brasil, apoiado em seu programa de imigração subvencionada, começou a fazer frente ao movimento em direção a Cuba. Às condições internas favoráveis nos dois países sul-americanos, deve-se acrescentar a redução do preço do transporte marítimo.

Outra característica importante da emigração espanhola era seu forte componente regional. Ao longo do século XIX, o fenômeno concentrou-se no arco cantábrico e, em menor medida, dentro do circuito litoral mediterrâneo. Galícia, Astúrias e Ilhas Canárias forneceram os maiores contingentes de emigrantes, em especial os transoceânicos. A emigração catalã esteve presente na Argentina, onde conservou seus laços tradicionais, como a vocação para o grande comércio local e de importação e para o transporte marítimo. A costa do levante, de onde grande parte dirigiu-se ao norte da África, e a Andaluzia, cujos egressos dividiram-se entre os dois continentes, forneceram volume menor.

Cuba, historicamente, era o principal destino dos habitantes das Canárias. Inicialmente composta por elevado número de famílias, essa emigração sofreu profunda transformação entre a última década do século XIX e a eclosão da Primeira Guerra, quando o fluxo adquiriu características de temporalidade, dirigindo-se à ilha entre agosto e outubro para realizar a colheita da cana-de-açúcar e

retornando logo a seguir. Movimento que correspondia aos anseios e à política de recrutamento de mão de obra dos grandes proprietários de terras locais. A emigração da Galícia apresentou maior equilíbrio entre Argentina, Cuba e Brasil: a primeira, no entanto, constituiu-se no principal destino dos galegos, responsáveis, entre 1880-1930, por aproximadamente 36% das entradas.

O destino africano da emigração espanhola também merece algumas considerações. Durante o século XIX, os andaluzes migravam para a costa do norte da África – Argélia e Marrocos – como colonos ou trabalhadores temporários. Os baixos custos da travessia facilitavam o fluxo de ida e volta durante a época da colheita de cereais e de outros produtos agrícolas. Esse movimento sofreu forte abalo após 1881, quando uma insurreição na Argélia, liderada por Bu-Amena, aterrorizou os colonos, provocando o retorno de muitos e a redução dos embarques (Martinez, 2000, p. 244)⁸. Na conjuntura de fim de século, por conta de subsídios das passagens, a corrente ultramarina andaluza direcionou-se primeiro à Argentina (1888-1889) e, nos anos de 1890, ao Brasil, sobretudo São Paulo.

Em meados do Oitocentos, o governo espanhol já dava sinais de preocupação com o fluxo. A antiga tradição repressora da legislação persistiu junto à política que liberava a emigração como direito, mas que na prática a limitava (GONZÁLEZ, 1988, p. 88). A Real Ordem, de 16 de setembro de 1853, é considerada pela historiografia como importante marco na política de emigração oficial (ALONSO, 1995). Repercutindo a opinião pública da época contra os especuladores, seu principal objetivo era regulamentar os meios de transporte para assegurar condições mínimas da travessia, controlar o fenômeno migratório e reduzir a emigração clandestina.

Em 1881, a R.O. de 16 de agosto criou, nas Cortes, a *Comisión especial para estudiar los medios de contener en lo posible la emigración por medio del desarrollo del trabajo*, considerada como uma das primeiras iniciativas em matéria social que o governo levou a cabo. Na década de 1890, a postura do Estado resumiu-se a três aspectos: combater a emigração clandestina e a ação dos agentes, fomentar a colonização no interior da península como meio de estancar o fluxo externo, dirigir a emigração para as colônias no ultramar. A R.O. de 11 de julho de 1891 era bastante clara ao afirmar que o governo deveria ordenar a corrente migratória “en los límites del propio suelo o dirigirla a nuestras posesiones ultramarinas, sumando así fuerzas a la producción nacional, que de otra suerte, esparcidas en el exterior, se pierden para la Patria” (ALONSO, 1989, p. 442 e 445).

O alvorecer do século XX veio acompanhado pelo intenso crescimento do fluxo migratório em níveis até então desconhecidos na Espanha e por inúmeras denúncias de exploração daqueles que

partiam. Em resposta, promulgou-se a Lei de Emigração em 21 de dezembro de 1907. Mais do que impor entraves, o objetivo era regulamentar os canais por onde fluía a maciça saída de espanhóis, procurando proteger aqueles que se dirigiam ao além-mar. A preocupação com os efeitos negativos em relação ao despovoamento aparecia explicitamente no artigo 15, que facultava ao governo proibir temporariamente a emigração por razões de ordem pública, e no artigo 6º, que condicionava a denominada “emigración colectiva” para países estrangeiros com propósito de colonizar terras à “indispensable” autorização do Conselho de Ministros.

A nova lei dedicou especial atenção aos serviços da emigração: recrutamento, transporte, venda de passagens. Os consignatários nomeados pelos armadores para expedição de emigrantes necessitavam de autorização das *Juntas Locales de Emigración* e pagar fiança de 25 mil pesetas. Somente espanhóis poderiam exercer essa função. A presença de grandes companhias de navegação, no entanto, ficou assegurada, pois não se vetou a participação de armadores e fretadores estrangeiros, desde que nomeassem um cidadão espanhol como representante. Agências de emigração foram proibidas em todo o território e declarou-se ilegal o recrutamento e a propaganda.

A situação, no entanto, pouco se alterou, revelando que o problema da emigração era muito mais complexo e não seria equacionado apenas com a promulgação de uma lei específica. Mesmo a proibição da emigração subsidiada para o Brasil pela R.O. de 25 de agosto de 1910 não estancou o movimento, que continuou elevado. Tal medida influenciou minimamente o volume do fluxo, mas, certamente, contribuiu para alterar a geografia dos portos de embarque. Na Galícia, região próxima a Portugal, os emigrantes aproveitaram-se da experiência de décadas e de uma rede de agentes de recrutamento bem constituída para partir via Lisboa ou Leixões. Na Andaluzia, importante área fornecedora de braços para o Brasil, a rede de recrutamento acabou por desviar a saída de emigrantes, naturalmente realizada pelo porto de Cádiz, para Gibraltar.

Dentro das questões relacionadas aos emolumentos proporcionados pela emigração, as remessas monetárias merecem destaque em dois aspectos. Primeiro, por seu impacto direto na alteração da condição de vida daqueles que emigravam e de seus dependentes, proporcionando maior liquidez no meio rural. Segundo, por oferecer oportunidades de ganhos aos que se candidatassem a criar canais de transferência para esse significativo montante. No plano macroeconômico, assim como ocorreu em Portugal e na Itália, a chegada das remessas teve papel importante no equilíbrio da balança de pagamentos espanhola. Acompanhando o incisivo aumento da emigração a partir dos primeiros anos do século XX, o afluxo de dinheiro da América parece ser a explicação para os aparentes superávits em

conta corrente a partir de 1900. A esse respeito, Sardá (1948) assinala que o débito da balança de pagamentos de aproximadamente 3 bilhões de pesetas, entre 1882 e 1913, foi coberto pelas remessas dos emigrantes e repatriações de capital.

A pouca historiografia sobre o tema é unânime em afirmar as imensas dificuldades em avaliar de forma precisa o montante dessas remessas. González (1988, p. 96) visitou estimativas de diversas fontes para compor visão global aproximada dos fluxos monetários para Espanha e Galícia e confirmar a relação direta entre os volumes do êxodo e das remessas. Tal quantidade de recursos necessitava de canais de transferência para atravessar o oceano e chegar aos povoados da península. Nos primeiros anos da emigração, a ausência de uma rede de bancos abriu caminho para que a atividade fosse realizada pelos capitães das embarcações, armadores e comerciantes. Mais tarde, a galope do incremento do fluxo de pessoas, ocorreu proliferação de pequenas casas bancárias que exerciam esse papel com maior eficiência. Existiam, ainda, outras formas para o envio de dinheiro: por meio dos consulados espanhóis, por carta postal, ou pelo próprio emigrante que portava ao retornar. Bancos espanhóis, argentinos e até portugueses também participaram desse processo. Apesar das tentativas de Portugal e Itália em centralizar as remessas dos emigrantes por intermédio da *Agência Financial do Rio de Janeiro* e do *Banco di Napoli*, respectivamente, a Espanha nada fez com tal intuito.

Por fim, cabe aqui uma avaliação de como a emigração repercutiu entre os contemporâneos em termos de abertura e conquista de mercados e da consequente expansão da economia, levando em consideração as prementes questões coloniais que colocaram à prova o combalido poder espanhol. Apoiada em obras de estudiosos e publicistas, atas das discussões parlamentares e em estudos de comissões oficiais, Sánchez Alonso fornece panorama da visão espanhola sobre o fluxo entre as décadas finais do século XIX e o início da Primeira Guerra. Em essência, o debate apresentava visão pessimista do êxodo, envolto em um sentimento nacionalista, que se acentuou no século XX, com a associação da emigração à decadência da Espanha, ao antipatriotismo e à ideia de que o poderio da nação relacionava-se ao número de seus habitantes. Nesse sentido, a perda de população balizou diversos estudos e a própria legislação. Uma das conclusões da *Comisión*, criada em 1881 para estudar o assunto, deixava pouca margem a dúvidas: a emigração era “un gran mal para España” e expressava “un desequilibrio completo entre las necesidades y recursos que la patria ofrece”⁹.

Diante desse quadro, surgiram publicações contrárias ao êxodo que pintavam quadro aterrador sobre a vida do outro lado do oceano e creditavam à ação dos agentes – qualificados como “modernos

especuladores de carne humana” – que, ávidos por conseguir compensações financeiras, enganavam os camponeses, levando-os a abandonar a pátria. Outro ponto importante, levantado por Botella (1888, p. 135), era a inconveniência de se fomentar a emigração, considerada um erro e um crime, e o cerceamento do direito fundamental da liberdade de movimento. Habilmente, o deputado e publicista deu vazão ao ideário nacionalista para colocar o direito de existência da nação acima dos direitos individuais, justificando, assim, sua oposição à saída de população.

O contraponto a essa posição tinha como base principal a Galícia, onde a imprensa local encontrava-se sob forte influência dos interesses dos consignatários. Muitos dos representantes e agentes de transporte de emigrantes participavam dos conselhos de administração dos diários ou mesmo de sua fundação e também editavam folhetos e revistas de informação sobre a emigração. Nessas condições, os aspectos legais e os abusos cometidos contra os emigrantes apareciam apenas nas circulares e boletins oficiais, enquanto imperava o silêncio da imprensa em relação às notícias negativas sobre o êxodo, que poderiam prejudicar esse importante negócio.

Em 1898, a desastrosa derrota na guerra contra os Estados Unidos, que resultou na perda de Cuba, Porto Rico e Filipinas, influenciou o debate sobre a emigração de duas formas. Como consequência lógica do fim do que restava do império ultramarino espanhol, as antigas e fluidas ideias de canalizar o fluxo para as colônias esvaíram-se. O principal efeito, porém, foi a potencialização da visão negativa da emigração associada à consciência de decadência que tomou conta do imaginário do país. A partir de então, sedimentou-se a ideia de que a saída de espanhóis era um dos sintomas claros do processo de degeneração nacional. Identificando a emigração com miséria e pobreza, chegou-se à conclusão de que esses dois males deveriam ser combatidos. A reconstrução da Espanha, acreditava-se, dependia do aumento de sua população e, por conta disso, os emigrantes ganharam o estigma de antipatriotas, sobretudo aqueles em idade produtiva e com obrigações militares.

Outro aspecto que mereceu pouca atenção por parte da sociedade espanhola foi a associação entre emigração e desenvolvimento de colônias que, em essência, criaria mercados para produtos espanhóis no exterior, fomentando seu comércio e a produção interna. Alonso (1989, p.448) assinala, por exemplo, a ínfima repercussão que tiveram algumas ideias de Joaquín Costa entre os estudiosos contemporâneos do tema. Ainda que não se referissem especificamente à emigração, as teses elaboradas por um dos principais nomes do regeneracionismo espanhol representavam o esboço de um projeto de “colonialismo pacífico”, conquista de mercados e desenvolvimento de linhas de navegação externas, ou seja, fatores fundamentais, em sua ótica, para o crescimento da Espanha.

Fernández (2004) estudou as exportações espanholas para a Argentina entre 1880 e 1935 para compreender por que elas não acompanharam o volume migratório para aquele país. Segundo o autor, o fracasso da tentativa de criação de um “mercado étnico” em terras platenses deveu-se a uma série de fatores, com destaque para a falta de competitividade das exportações no mercado argentino, especialmente em relação ao problema do comércio de retorno das embarcações que lá aportavam, e às limitações da economia espanhola para expandir-se devido à sua baixa produtividade. Como exceção, cita o consumo de azeite de oliva espanhol, o único item que interagiu positivamente ao aumento do fluxo. Nesse sentido, o caso argentino talvez justificasse, em termos de expectativas, o reduzido debate sobre o tema, ao mesmo tempo que era exemplo cabal da precária realidade econômica da Espanha, sobretudo no competitivo mercado internacional.

Em 1916, o *Consejo Superior de Emigración* publicou uma memória sobre a emigração espanhola. No que se refere às consequências da saída da população, é interessante notar o silêncio sobre qualquer expectativa positiva de que a associação entre emigração, colônias e comércio exterior poderia representar alguma forma de desenvolvimento para o país. Se as conclusões de 1881 apontavam a emigração como um grande mal para a Espanha, 35 anos mais tarde, pouca coisa mudara. Ratificava-se a antiga posição negativa, usando a Galícia, principal região de êxodo, como exemplo: “la región sigue tan pobre como siempre o más que nunca, a pesar de su exuberante emigración”¹⁰.

Um Paralelo com a Itália

O fenômeno migratório italiano foi percebido de outra forma. Sua relação com projetos para transformá-lo em um dos motores do comércio externo do reino e seus efeitos no desenvolvimento de setores específicos, como as companhias de navegação e a indústria pesada foram discutidos mais intensamente. Nesse sentido, alguns números devem ser expostos para compreensão do problema.

Entre 1870 e 1913, estatísticas indicam que o contingente de 45 milhões de europeus que atravessaram o Atlântico em busca de oportunidades no Novo Mundo contou com cerca de: 14,1 milhões de italianos; 10,8 milhões de britânicos; 4,3 milhões de austro-húngaros; 3,4 milhões de espanhóis; 3 milhões de alemães; e 1,1 milhão de portugueses. Quando a emigração é comparada com a população total de cada país, os índices mais representativos, por mil habitantes, são os seguintes: Irlanda (11,0‰), Itália (10,1‰), Grã-Bretanha (7,3‰), Noruega (6,6‰), Portugal (6,0‰), Espanha (5,6‰) e Suécia (5,2‰) (ESTEVES; KHOUDOUR-CASTÉRAS, 2007).

Ou seja, diante de qualquer um dos dois parâmetros – absoluto ou relativo – a Itália sempre prevaleceu como país de emigração. Tal fato constitui parte da explicação para a forte repercussão do fenômeno naquela sociedade, enquanto Portugal e Espanha não passaram por efeito similar. Outro componente explicativo deve ser procurado na conjuntura interna de cada nação, na qual determinados setores posicionaram-se a favor ou contra a emigração, ao mesmo tempo em que tinham condições de defender seus interesses, chamando o Estado para realizar essa tarefa. Por fim, deve-se considerar a conjuntura externa, a inserção econômica e geopolítica desses países em um mundo em rápida transformação e seus reflexos nas expectativas e nos projetos para alçá-los ao nível das principais potências europeias.

Como já foi observado, semelhanças também se impunham, sobretudo na organização da rede de recrutamento. Todas guardavam especificidades correspondentes às demandas internas, mas também se configuraram mediante imposição externa de companhias de navegação estrangeiras ou nacionais e das características do mercado de trabalho no outro lado do Atlântico. Tudo isso matizado pela capacidade de pressão na defesa dos interesses ligados aos serviços atinentes ao fluxo.

Em Portugal, o aparato migratório contou com as companhias de navegação estrangeiras no topo da hierarquia e, logo abaixo, com as agências de emigração, em grande parte também exógenas. Na outra extremidade, situavam-se os subagentes ou engajadores, que só poderiam ser portugueses, na medida em que o sucesso do recrutamento estava ligado ao conhecimento das gentes e dos locais com potencial de êxodo. Essa estratégia mais miúda era recorrente em todos os países.

A rede de serviços da emigração na Espanha, apesar de organizada estruturalmente de forma análoga, apresentou diferenças em relação aos atores. Na Galícia, a principal região migratória, as companhias de navegação estrangeiras dominaram o transporte de emigrantes, mas tanto em portos galegos quanto nos outros, a bandeira espanhola teve certa participação no tráfico. Chama atenção a transformação dos antigos armadores de veleiros da Galícia em consignatários de companhias espanholas ou estrangeiras. Inicialmente, tal fato revela fraqueza concorrencial para suportar o avanço tecnológico que representou a navegação a vapor, mas com o passar do tempo, esse grupo, já adaptado às suas novas funções e auferindo ganhos significativos, conseguiu organizar-se para defender seus interesses relacionados à emigração.

Na Itália, a questão era mais complexa. Em meio ao crescimento do fluxo migratório e ao consequente desenvolvimento da rede de serviços relacionada, emergiram grupos cujos interesses divergiam ou convergiam conforme o momento, com destaque para os armadores genoveses, os

agentes e subagentes do *Mezzogiorno* e, de forma indireta, os grandes proprietários agrários, temerosos com a perda de população e o aumento dos salários no campo. A própria ação do Estado, reflexo da repercussão da emigração na sociedade, ocorreu de forma mais intensa.

Em Gênova, já nos primeiros anos da década de 1860, armadores e outros setores ligados à marinha mercante perceberam o potencial econômico representado pela emigração¹¹. Não só perceberam como tiveram condições de enfrentar, ao menos em parte, a concorrência estrangeira, que também já havia notado esse grande negócio. A diretriz basilar dessa estratégia consistiu em obter o apoio do Estado e, mais do que isso, conseguir que seus interesses particulares se transformassem em objetivos nacionais. Por outro lado, municiados pelo sempre crescente movimento de expatriação, os agentes e subagentes também se organizaram, ganharam força e, em determinados momentos, incomodaram e até se posicionaram contra os interesses das companhias de navegação.

A repercussão da emigração clandestina na Itália talvez seja o exemplo mais bem acabado da estratégia acima mencionada. As companhias de navegação, por meio da imprensa e de seus representantes políticos, sempre pressionaram o Estado no sentido de não colocar entraves à emigração, pois resultariam nas saídas clandestinas. Esse era o ponto central. Mais do que a falta de passaporte, importava evitar o embarque de emigrantes italianos em portos estrangeiros, geralmente associado à clandestinidade, e que causava sérios prejuízos à marinha mercante italiana.

A experiência mostrou que as piores condições de embarque, de viagem e até mesmo dos locais de destino acompanhavam a emigração clandestina. Tal fato foi habilmente utilizado durante as discussões da lei de 1901 que definiu a figura jurídica do clandestino e, em resposta direta aos pedidos das companhias locais, proibiu qualquer vetor legalizado de embarcar italianos em portos estrangeiros¹². Nos reinos ibéricos, a clandestinidade também foi objeto de discussão, mas lá prevaleceram dois problemas: as péssimas condições de embarque e, principalmente, as saídas ilegais de emigrantes que procuravam escapar do alistamento militar. Lamentava-se a perda de braços úteis ao país, mas pouco ou nada se falava sobre os possíveis danos a algum grupo específico ligado aos serviços da emigração.

Nos três países, uma questão foi colocada: A emigração devia ser considerada como fator positivo ou negativo? O debate na Itália surgiu contemporaneamente ao início do êxodo que, de problema de ordem social passou a ser visto como fator de desenvolvimento da nação. Nesse sentido, o Estado deveria protegê-la e organizá-la em todos os níveis. As inúmeras circulares e a complexidade

das leis de 1888, e, sobretudo a de 1901, que impôs ao governo a responsabilidade da tutela da emigração, até na questão das remessas, são provas vivas desse envolvimento.

Em Espanha, apenas em 1907, fruto da intensificação do fluxo em meados da primeira década do século XX, aprovou-se lei semelhante na forma – tutela por parte do Estado –, porém bem menos intervencionista e com objetivos mais restritos, ligados à proteção dos que partiam. No mesmo ano, em Portugal, a lei de 25 de abril surgiu como uma tentativa mais completa de abordagem do fenômeno migratório até então, suplantando em complexidade os antigos regulamentos sobre as condições de transporte e de contratação de serviços. O texto trazia a definição de emigrante nos termos da lei italiana de 31 de janeiro de 1901: um passageiro da última classe dos navios que se dirigia a portos estrangeiros do Ultramar. Mantinha a exigência de passaporte aos emigrantes, mas dispensava o documento para aqueles que se dirigiam às possessões portuguesas do ultramar.

Na Itália, a forma de ver a emigração como fator positivo de desenvolvimento econômico não era a única em pauta, mas foi a que prevaleceu. Na visão de vários estudiosos, a “exuberância demográfica italiana” era uma realidade e a emigração seria um instrumento para transformá-la em elemento de progresso nacional sob dois aspectos: de um lado, por meio do desenvolvimento da marinha mercante e dos setores ligados à indústria naval, inclusive a marinha de guerra; por outro, contribuiria para a abertura de novos mercados no além-mar com a criação das chamadas colônias pacíficas que naturalmente demandariam produtos italianos.

No reino recém-unificado, a identificação da emigração com o progresso – apesar dos inúmeros problemas internos e externos enfrentados – parecia caminhar de mãos dadas com o espírito do *Risorgimento*. Se a Itália não possuía colônias políticas, seus cidadãos no exterior, juntamente com os futuros emigrantes, formariam novos mercados. Se a marinha mercante e de guerra das grandes potências europeias eram fortes, a italiana, com o tempo, também se tornaria vigorosa.

Anos depois dos primeiros passos, a emigração gerava expectativas positivas como um dos principais instrumentos para a criação da chamada *La più grande Italia*, a alternativa pacífica do colonialismo italiano, cujo objetivo era transformar o “enorme exército de trabalhadores que, não se perdendo de sua pátria, converter-se-ia na vanguarda da expansão étnica e comercial”¹³. Essa teoria da “emigração-expansão” nada mais era do que o reflexo ideológico do atrasado desenvolvimento industrial da Itália em relação às outras potências, uma tentativa de superação das dificuldades concernentes ao caráter monopolista do mercado mundial (ANNINO, 1976, p. 140). Para conquistar mercados, a proposta era contrapor à escassez de capitais a exportação de homens e mercadorias. Tal

alternativa, com o passar dos anos, não correspondeu às expectativas de certos segmentos da sociedade italiana e suscitou a busca de alternativas, reavivando a opção por conquistas territoriais na África pela via militar – caminho que a Itália também teria dificuldade em trilhar.

Esse pensamento contrastava com o caso espanhol, cuja visão negativa da emigração era a principal característica. Reino que tempos atrás comandava boa parte do mundo então conhecido, a Espanha viu o que restava de seu império desmoronar ao final do século XIX. Intensificou-se no país um sentimento de decadência associado à perda das colônias. Inserida nesse contexto, a emigração passou a ser um símbolo desse declínio, revelando a anemia do povo e a incapacidade do Estado em reter e oferecer meios de subsistência a seus habitantes, da mesma maneira que não conseguiu preservar suas possessões do ultramar. O êxodo também não fazia parte dos planos dos regeneracionistas, que viam no crescimento da população um dos pilares para a reconstrução do país.

Em Portugal, os debates sobre a emigração e o desenvolvimento do país também não foram tão candentes. À parte de algumas tentativas de canalizar o fluxo para as colônias na África, parece que o êxodo sempre esteve ligado a uma tradicional forma de ascensão econômica pessoal que, no entanto, ganhou contornos de problema nacional com o crescente volume das remessas monetárias enviadas do além-mar, sobretudo do Brasil. Nesse sentido, o governo português buscou alguma forma de intervenção por meio da criação de uma rede bancária oficial para transferência desses valiosos fluxos. Em Espanha, as remessas, excetuada a questão da balança de pagamentos, não puderam sequer ser utilizadas para justificar ou defender a emigração, pois até mesmo seu impacto no meio rural foi minimizado (ALONSO, 1989, p. 455), o que talvez justifique o silêncio da lei de 1907 sobre o assunto.

Na Itália, a situação era diversa: os chamados “rios de ouro”, cujo volume acompanhava a dinâmica das expatriações, constituíram-se em mais um argumento dos defensores do êxodo no sentido de comprovar seus benefícios para o país e justificar as expectativas de um futuro promissor – não por acaso as remessas foram objeto da lei de 1901. Cabe ressaltar que a península, com sua economia frágil, praticamente não exportava capitais – característica fundamental dos países imperialistas. No entanto, diante de um modelo *sui generis*, apoiado na emigração, passou a percebê-los por meio das volumosas remessas enviadas pelos italianos que trabalhavam no exterior. As observações de Bonelli (1978, p. 1222) são esclarecedoras: a partir da segunda metade da década de 1890, o reino já havia escolhido exportar mão de obra em massa, transformando os emigrantes em produtores de renda no exterior, em detrimento da criação de consistente mercado interno de consumo. Como grande parte

dessa população era proveniente do setor agrícola, configurou-se particular mecanismo de transferência de recursos da agricultura para a indústria¹⁴.

Imperialismo e Emigração

Diante das disputas imperialistas, traço característico das últimas décadas do século XIX, dois modelos apresentavam-se como parâmetros para a política de expansão e de potência dos três países peninsulares. O império britânico, apoiado em sua marinha mercante e no comércio com as colônias, elementos essenciais da precoce revolução industrial; e a recém-unificada Alemanha, cuja rápida e consistente industrialização era considerada, em grande parte, como fruto da emigração para o Novo Mundo, que criou mercados para os produtos nacionais.

Diante desse quadro, na Europa mediterrânea, a diferença fundamental no tratamento do tema emigração residia, mais do que na visão negativa ou positiva, em sua conexão ou não com projetos e expectativas de desenvolvimento e construção de cada nação. Maior fornecedor de emigrantes para o Novo Mundo, a Itália seguiu naturalmente os caminhos desse vínculo que, no caso de Portugal e Espanha foi menos intenso, restrito a círculos mais específicos, como as sociedades de geografia¹⁵.

Vale lembrar que os três países, no início do movimento de saída, trataram o problema como questão de segurança pública e de ordem social, ligado a seus ministérios de assuntos internos. Na Itália, conforme a emigração adensou-se, cogitou-se colocá-lo sob tutela do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Posteriormente, quando percebida como instrumento de política externa ativa, passou para a órbita do Ministério do Exterior. Já nos reinos ibéricos, não ocorreu nenhuma alteração institucional semelhante.

Em Portugal, a emigração tinha o Brasil como principal destino e as remessas como característica. No entanto, havia a percepção, baseada no passado glorioso, de que a grandeza do reino dependia da configuração de um império em África e ao menos parte do fluxo migratório deveria ser desviado para lá. O caso espanhol era diverso. A perda do que restava do império colonial em 1898 inviabilizou qualquer proposta colonialista apoiada no passado e ainda ajudou a sedimentar um sentimento de decadência que tomou conta da nação, no qual o êxodo da população era considerado um de seus sintomas.

Na Itália, a identificação de importantes setores políticos e econômicos com a emigração permitiu o surgimento de expectativas relacionadas à criação de um “colonialismo pacífico”. Ciente de suas limitações econômicas e militares, e sem um império colonial conquistado em tempos pretéritos,

restava ao reino utilizar sua “exuberância demográfica” como instrumento de política externa e arma para abertura de mercados no exterior, edificando, assim, um imperialismo possível.

Notas:

¹ O geógrafo contemporâneo, La Blache (1954, p. 330), já assinalava a importância das novas tecnologias acerca da circulação destacando o principal efeito do desenvolvimento dessa rede mundial. “De todos esses sistemas de comunicações forma-se uma rede que podemos classificar de mundial. Com efeito, abarca, se não a totalidade do globo, pelo menos uma extensão assaz grande para que quase nada escape ao seu abraço. É o resultado total de combinações múltiplas, realizadas, em meios diferentes, pelo carril, pela navegação marítima ou fluvial. O que devemos ver na verdade dos obstáculos vencidos é o desejo de realizar adaptações capazes de reduzir ao mínimo tudo o que anexa o tráfico de produtos alimentares, e de molde a evitar à circulação o maior número possível de trasbordos e gastos acessórios”.

² Para um estudo sobre os *indentured labors* (ou “trabalhadores sob contrato”) e sua relação com a expansão imperialista ver Northrup (1995).

³ Sobre a classificação “nova” e “velha” emigração Gould (1979, p. 628) observa que seria prematuro concluir, como fazem alguns autores, que não existem evidências empíricas fundamentais que justifiquem tratamento diferenciado entre uma e outra.

⁴ Adota-se aqui a definição geográfica de Europa mediterrânea de Carmagnani (1994).

⁵ J. J. Rodrigues de Freitas. *Notice sur le Portugal*. Paris, 1867; *Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa*. Lisboa, 1873.

⁶ Pode-se destacar Alexandre Herculano, cujos escritos sobre emigração para o Brasil preocupavam-se, entre outras questões, com as remessas. O autor chegou a afirmar que o Brasil tornara-se “a nossa melhor colônia depois de ser colônia nossa” (HERCULANO, 1879).

⁷ O Brasil recebeu 15% desse fluxo.

⁸ Bu-Amena comandou a rebelião contra o domínio francês na Argélia, espalhando medo também entre outros estrangeiros, entre eles os espanhóis. Muitos perderam a vida em Saida ao se defrontarem com o líder argelino. Sobre esse episódio ver o relato de Guy de Maupassant (1905).

⁹ *Comisión especial para estudiar los medios de contener en lo posible la emigración por medio del desarrollo del trabajo*. (apud ALONSO, 1989, p. 442).

¹⁰ Consejo Superior de Emigración. *La emigración española transoceánica, 1911-1915*. Madri, 1916. (apud ALONSO, 1989, p. 461).

¹¹ O principal defensor dos interesses da marinha mercante genovesa na emigração era o publicista Jacopo Virgilio (1868), cujas ideias foram reunidas no livro *Migrazioni transatlantiche degli italiani ed in specie di quelle dei liguri alle regioni del Plata: cenni economico-statistici*.

¹² Para um estudo comparado sobre as leis relativas à emigração de 1888 e 1901 ver Gonçalves (2008).

¹³ P. Ghinassi. *Per le nostre colonie*. Nel Brasile. *L'Italia Coloniale*. 1901. (apud SORI, 2004, p. 11).

¹⁴ Tese elaborada pioneiramente por Gramisci (1987).

¹⁵ As sociedades de geografia desses países, como as de toda a Europa, constituíram-se nas grandes defensoras dos movimentos de exploração e ocupação do continente africano, preocupando-se, inclusive, em utilizar a emigração como instrumento de colonização. Para o caso português ver Guimarães (1984).

Referencias:

ALONSO, B. S. La visión contemporánea de la emigración española. *Estudios Migratorios Latinoamericanos*. Buenos Aires, año 4, n. 13, p. 439-466, 1989.

ALONSO, B. S. *Las causas de la emigración española, 1880-1930*. Madri: Alianza Universidad, 1995.

ALVES, J. F. Terra de esperanças. O Brasil na emigração portuguesa. *Portugal e Brasil*. Encontros, desencontros, reencontros. Cascais: Câmara Municipal, 2001.

ANNINO, A. Espansionismo ed emigrazione verso l'America Latina. (*L'Italia Coloniale*, 1900-1904). *Clio*. Roma, v. XII, n. 1-2, p. 113-140, 1976.

BONELLI, F. Il capitalismo italiano. Linee generali d'interpretazione. In: ROMANO, R. *Storia d'Italia*. Annali I. Dal feudalismo al capitalismo. Turim: Giulio Einaudi Editore, 1978, p. 1193-1255.

BOTELLA, C. *El problema de la emigración*. Madri, Tipografía de los Huérfanos: 1888.

CARMAGNANI, M. *Emigración mediterránea y América*. Formas y transformaciones, 1860-1930. Columbres (Astúrias): Fundación Archivo de Indianos, 1994.

ESTEVES, R. P.; KHOUDOUR-CASTÉRAS; D. *A fantastic rain of gold: european migrants' remittances and balance of payments adjustment during the gold standard period*. Universidad Externado de Colombia; University of Oxford, 2007.

FERNÁNDEZ, A. E. *Un "mercado étnico" en el Plata*. Emigración y exportaciones españolas a la Argentina, 1880-1935. Madri: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2004.

GODINHO, V. M. *A estrutura na antiga sociedade portuguesa*. Lisboa: Arcádia, 1971.

GONÇALVES, P. C. *Mercadores de braços*. Riqueza e acumulação na organização da emigração europeia para o Novo Mundo. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

GONZÁLEZ, A. V. La emigración gallega. Migrantes, transporte y remesas. In SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. (Org.). *Españoles hacia América*. La emigración en masa, 1880-1930. Madri: Alianza Editorial, 1988, p. 80-104.

GOULD, J. D. European inter-continental emigration 1815-1914: patterns and causes. *The Journal of European Economic History*, Roma, v. 8, n. 3, p. 593-679, 1979.

GRAMISCI, A. *A questão meridional*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

GUIMARÃES, A. *Uma corrente do colonialismo em Portugal: a Sociedade de Geografia de Lisboa, 1875-1895*. Lisboa: Livros Horizonte, 1984.

GUY DE MAUPASSANT, R. A. *Bajo el sol de África*. Barcelona: Ed. Maucci, 1905 (1884).

HERCULANO, A. Emigração. *Opúsculos IV*. Lisboa, 1879.

HOBSBAWM, E. J. *A era do capital, 1848-1875*. 5ª. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

HOBSBAWM, E. J. *A era dos impérios, 1875-1914*. 3ª. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

KLEIN, H. S. A integração social e económica dos imigrantes portugueses no Brasil nos finais do século XIX e no século XX. *Análise Social*. Lisboa, v. XXVIII, n. 121, p. 235-265, 1993.

KLEIN, H. S. *A imigração espanhola no Brasil*. São Paulo: Editora Sumaré/FAPESP, 1994.

LA BLACHE, P. V. de. *Princípios de geografia humana*. 2ª. ed. Lisboa: Edições Cosmos, 1954 (1922).

LAINS, P. A crise financeira de 1891 em seus aspectos políticos. In: MATOS, S. C. *Crises em Portugal nos séculos XIX e XX*. Actas do Seminário organizado pelo Centro de História da Universidade de Lisboa. Lisboa, 2002, p. 57-86.

LEITE, J. C. Emigração portuguesa: a lei e os números (1855-1914). *Análise Social*. Lisboa, v. XXIII, n. 97, p. 463-480, 1987.

LEITE, J. C. O Brasil e a emigração portuguesa (1855-1914). In: FAUSTO, B. (Org.). *Fazer a América*. A imigração em massa para a América Latina. 2ª ed. São Paulo: EDUSP, 2000, p. 177-200.

MARTINEZ, E. E. G. O Brasil como país de destino para os migrantes espanhóis. In: FAUSTO, B. (Org.). *Fazer a América*. A imigração em massa para a América latina. 2ª ed. São Paulo: EDUSP, 2000, p. 239-271.

NORTHRUP, D. *Indentured labor in the age of imperialism, 1834-1922*. Nova York: Cambridge University Press, 1995.

OLIVEIRA MARTINS, J. P. de. *O Brasil e as colónias portuguesas*. 7ª. ed. Lisboa: Guimarães Editores, 1978 (1880).

PEREIRA, M. H. *A política portuguesa de emigração (1850-1930)*. Bauru, SP: EDUSC; Portugal: Instituto Camões, 2002.

SÁNCHEZ-ALBORNOZ, N. (Org.). *Espanoles hacia América*. La emigración en masa, 1880-1930. Madri: Alianza Editorial, 1988.

SARDÁ, J. *La política monetaria y las fluctuaciones de la economía española en el siglo XIX*. Madri, 1948.

SORI, E. La política de emigración en Italia (1860-1973). *Estudios Migratórios Latinoamericanos*. Buenos Aires, ano 11, n. 53, p. 7-42, 2004.

Paulo Cesar Gonçalves

VIRGILIO, J. *Migrazioni transatlantiche degli italiani ed in specie di quelle dei liguri alle regioni del Plata: cenni economico-statistici*. Gênova: Typografia del Commercio, 1868.

Recebido em 03/08/2011

Aprovado em 24/08/2011.