

O Negócio do Atlântico: Companhias de Navegação Italianas e o Transporte de Emigrantes Europeus para o Novo Mundo (1881-1914)

Paulo Cesar Gonçalves *

O Problema

O tráfico de escravos no Atlântico, negócio rentável durante alguns séculos, começou a ser intensamente combatido pelos ingleses no início do XIX, sendo finalmente suprimido na década de 1860¹. No Brasil, ele fora oficialmente proibido em 1850, o que certamente não impediu desembarques clandestinos de escravos. Outro destino dos navios negreiros era Cuba, que ainda continuou a receber barcos negreiros por mais alguns anos². Com o fim do tráfico, tornava-se evidente o problema da falta de reposição de mão-de-obra em um futuro relativamente próximo. Com a crescente demanda por trabalhadores, o Novo Mundo apegou-se à alternativa da imigração europeia.

A vinda dessas populações não era novidade nas Américas, principalmente nos Estados Unidos, que em fins do XVIII já recebiam contingentes significativos. No entanto, o século XIX testemunhou o aumento exponencial dos movimentos migratórios para as Américas, que se prolongaram até o início da Primeira Guerra Mundial; fenômeno que abriu caminho para um novo tipo de tráfico: o transporte de europeus pelo Atlântico.

Isso foi possível porque, ao mesmo tempo, mudanças econômicas e demográficas na Europa – especialmente a setentrional – e o aumento da integração da economia mundial liberaram contingentes significativos de populações dispostas ou obrigadas a migrar.

Em meados do século XIX, ingleses, irlandeses, suíços e alemães foram os primeiros povos a migrar em massa, impulsionados, essencialmente, pelos graves

* Mestre e Doutorando em História Econômica (Depto. de História da FFLCH/USP) e bolsista FAPESP.

¹ Para um histórico do fim do tráfico de escravos no Atlântico ver Herbert S. Klein. *O tráfico de escravos no Atlântico*. Ribeirão Preto: FUNPEC, 2004. pp. 183-206.

² Em cópia de uma circular reservada do Ministério do Exterior do Brasil (22 de fevereiro de 1856) relatando a captura de dois navios negreiros no litoral de Pernambuco e do Espírito Santo, era informado que ainda existiam portos nos Estados Unidos e na costa da África que operavam com Havana e Brasil. Archivio di Stato di Genova. Fondo Prefettura di Genova, Busta 104. *Traffico e Tratta dei Negri*.

problemas econômicos e sociais – pressão sobre a terra e o rebaixamento dos salários - potencializados pelo crescimento demográfico sem par até aquele momento³.

A partir da década de 1870, a emigração italiana começou a tomar forma, alcançando maior importância entre 1887 e o início da Primeira Guerra Mundial⁴. Alguns fatores de expulsão eram similares àqueles dos países europeus pioneiros na exportação de populações: aumento acentuado da população rural e a depressão agrícola (década de 1880). Outros eram peculiares à Península, como confisco de pequenas propriedades, cujos proprietários não conseguiam pagar a taxa sobre a farinha e a diminuição da procura de mão-de-obra no Império Austro-Húngaro e na Alemanha, tradicionais mercados de trabalho para a emigração temporária de trabalhadores do Vêneto⁵.

Em suma, a Europa pós-Revolução Industrial passara por transformações – dentro do processo de expansão do capitalismo mundial – que modificaram os padrões seculares da agricultura camponesa, afrouxando os laços do homem com a terra, agora destinada à produção em larga escala, conforme a demanda mundial por alimentos e matérias-primas. A terra adquiria, portanto, nova função como fator de produção e fonte de capital, e não mais como meio de vida tradicional do mundo rural europeu, ancorado na produção camponesa.

Ao mesmo tempo, no Novo Mundo, a agricultura voltada para o comércio exterior – já organizada em larga escala e sob a égide do trabalho escravo ou servil – especializou-se ainda mais na produção de matérias-primas para suprir as necessidades da dinâmica da

³ Pode-se citar como exemplo a Grande Fome, que assolou a Irlanda em 1846-1847. Refletindo sobre o tema, Hobsbawm apresenta números que dão idéia do volume e do progressivo aumento dessas migrações ao longo da segunda metade do Oitocentos para os Estados Unidos: no período de 1846 a 1850, em média, mais de 250 mil deixaram a Europa por ano; nos cinco anos subsequentes, a média anual chegou a 350 mil, alcançando 428 mil em 1854; na década de 1880, entre 700 mil e 800 mil europeus migraram, em média, a cada ano e, após 1900, entre 1 e 1,4 milhão, anualmente. Eric J. Hobsbawm. *A era do capital, 1848-1875*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1996. p. 272.

⁴ Os números apresentados pela historiografia são bastante próximos e dão idéia do volume da emigração italiana. Segundo Ercole Sori, entre 1861 e 1940, saíram da Itália aproximadamente 20 milhões de pessoas. Ercole Sori. *L'emigrazione italiana dall'Unità alla Seconda Guerra Mondiale*. Bologna, Il Mulino, 1979. p. 19. Gianfausto Rosoli apresenta dados semelhantes: cerca de 18 milhões de italianos procuraram trabalho no exterior entre 1870 e 1930. Utilizando-se do censo de 1871, o autor calcula que existiam naquele ano 450 mil italianos vivendo no exterior, número que, dez anos depois chegou a 1 milhão. Gianfausto Rosoli. "Um quadro globale della diaspora italiana nelle Americhe". *Altreitalie*, n. 8, Turim, Fondazione Giovanni Agnelli, 1992. p. 11.

⁵ Angelo Trento. *Do outro lado do Atlântico*. São Paulo, Nobel/Istituto Italiano di Cultura di San Paolo/Instituto Cultural Ítalo-Brasileiro, 1988. p. 31. Ercole Sori, *op. cit.*, chama atenção para outro problema enfrentado pelas populações camponesas: a impossibilidade de conseguir dinheiro vivo, cada vez mais necessário a sua sobrevivência.

economia mundial, na qual o escravismo perdia importância⁶. O aumento da produção tinha como características principais a dependência dos recursos naturais e o avanço sobre novas terras, às custas da ampliação do mercado mundial de trabalho e da intensificação da Divisão Internacional do Trabalho.

Tudo indica que o recrutamento, transporte e distribuição dos emigrantes constituíram-se em negócio próspero, que envolveu diversas empresas privadas, como as companhias de navegação a vapor⁷, as companhias ferroviárias, as companhias de colonização, armadores, agenciadores, além de setores públicos nos países de origem e chegada, evidenciando, assim, a primeira contribuição desses trabalhadores ao processo de acumulação capitalista, mesmo antes de trabalharem nas terras ou fábricas a que se destinavam.

No Brasil, os contratos com o governo, para introdução de imigrantes e a colonização de novas áreas através de loteamentos, ganhavam cada vez mais importância devido à expansão da fronteira agrícola e à demanda por mão-de-obra. Crescia, portanto, a necessidade de serviços de transporte e distribuição dos imigrantes, cuja viabilidade econômica foi amplamente explorada por diversas empresas privadas⁸.

Na Itália, a possibilidade de transportar homens e mulheres, além de mercadorias, fortaleceu ainda mais os negócios transoceânicos. O recrutamento de mão-de-obra pelo interior da Península era o eixo dessas atividades e as primeiras agências de emigração qualificavam-se como *Agenzia per spedizioni di merci e persone per l'interno e per l'estero*. Com braços dispostos a emigrar, o ato de cruzar o Atlântico, monopólio das

⁶ “O capitalismo industrial ‘propõe’ a formação de uma periferia produtora, em massa, de produtos primários de exportação, organizando-se a produção em bases capitalistas, quer dizer, mediante trabalho assalariado. Assim deu-se a inserção das economias periféricas na nova divisão internacional do trabalho”. João Manuel Cardoso de Mello. *O capitalismo tardio*. São Paulo, Brasiliense, 1998. p. 45.

⁷ Após a década de 1870, o desenvolvimento do navio a vapor favoreceu a concentração de capitais na indústria marítima européia, cujas grandes companhias de navegação haviam se formado ainda na primeira metade do Oitocentos, com frotas de veleiros: Lloyd Austríaco (1836), Peninsular e Ocidental (1837), Cunard (1839), Hamburgo-América (1847), Lloyd da Alemanha Setentrional (1857) e Messageries Maritimes (1851). Em 1833, o navio a vapor canadense *Royal William* foi o primeiro a cruzar o Atlântico. A partir de então, importantes aperfeiçoamentos técnicos viabilizaram a navegação a vapor comercial que, nas décadas finais do século XIX, já substituiu com vantagens o veleiro. Arthur Birnie. *História Econômica da Europa*. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1964. pp. 68-69.

⁸ Pode-se destacar, por exemplo, as ferrovias, que além transportarem mercadorias, também desempenhavam papel importante no traslado dos imigrantes para as fazendas que demandavam trabalhadores.

companhias de navegação, fomentou o processo de acumulação responsável pelo desenvolvimento do setor⁹.

Essa é a hipótese que norteia esta comunicação. Ou seja, a organização da emigração transoceânica – recrutamento e transporte – de emigrantes europeus para o continente americano, assim como a alocação e distribuição destes no país de destino, constituíram-se em empreendimento lucrativo, carreando investimentos públicos e privados – na Itália e no Brasil – para as companhias de navegação e agências de colonização, além de outras atividades ligadas à emigração. Paralelamente a isso, o sucesso do empreendimento exigiu articulação dos setores responsáveis pelo deslocamento e alocação da mão-de-obra nos dois países, revelando rede de negócios bem articulada – inclusive com o poder público – cujos objetivos eram claros: auferir lucros com a emigração.

Maria Theresa Shorer Petrone analisa a política imigratória no Brasil e na Itália e destaca os interesses econômicos envolvidos. No caso italiano, além da importância da emigração para as companhias de navegação e estradas de ferro, a autora destaca o papel das remessas de poupanças dos emigrados como mecanismo de acumulação de capital, que fomentou o desenvolvimento de bancos, casas comerciais e companhias de navegação¹⁰. No caso brasileiro, além da demanda por mão-de-obra associada à grande propriedade, Petrone observa o interesse na valorização de áreas vazias e até mesmo daquelas já desgastadas. A colonização surgia, assim, como um empreendimento lucrativo para agências colonizadoras: obtinham terras do Estado a baixo custo, que seriam loteadas e vendidas aos imigrantes¹¹.

No Brasil, a importação de colonos tornou-se uma empresa de consideráveis proporções. Seus primeiros passos foram ensaiados na metade do Oitocentos¹². A

⁹ “Lo straordinario impulso che la Navigazione transoceanica ricevette durante tutta la seconda metà dell’Ottocento e fino alla prima guerra mondiale, fu il veicolo non solo tecnomateriale, ma anche economico, della grande emigrazione europea verso i nuovi mondi”. Ercole Sori. *op. cit.*, p. 293.

¹⁰ Dentre os autores brasileiros, Constantino Ianni foi um dos primeiros a observar a importância dessas remessas para o desenvolvimento da economia italiana, tanto no setor produtivo, quanto no setor financeiro. Ainda, segundo o autor, em 1901, através de lei, o Banco de Nápoles recebeu a exclusividade dessas remessas para a Itália, excluindo, assim, os outros bancos, principalmente os não italianos. Constantino Ianni. *Homens sem paz*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1963. pp. 23 e 170.

¹¹ Cf. Maria Theresa Schorer Petrone. *op. cit.* Sobre a venda de lotes para imigrantes através da criação de núcleos coloniais em áreas desgastadas pelas antigas lavouras ver Regina M. d’Aquino Fonseca Gadelha. *Os núcleos coloniais e o processo de acumulação cafeeira em São Paulo (1850-1920)*. Tese de Doutorado. São Paulo, FFLCH/USP, 1982.

¹² Um excelente histórico sobre a política brasileira de imigração e sua relação com o tráfico de engajados na segunda metade do século XIX pode ser visto em Luiz Felipe de Alencastro. “Proletários e escravos:

Vergueiro & Cia. constituiu-se, na década de 1840, como empresa pioneira na introdução de colonos europeus¹³. Segundo Emília Viotti, nos anos de 1850, a Vergueiro & Cia. prosseguiu importando colonos em número cada vez maior, chegando a estender suas atividades para outras províncias. Muitos agricultores recorreram à casa Vergueiro para o fornecimento de trabalhadores. Alguns, como Souza Queiroz, traziam, por sua própria conta, colonos diretamente da Europa¹⁴.

Se em um primeiro momento, diversos fazendeiros tomaram para si a iniciativa de estabelecer um fluxo de mão-de-obra européia para suprir suas necessidades, posteriormente, a crise do escravismo e o avanço das plantações de café intensificaram a demanda por braços que, ao inviabilizar iniciativas dos fazendeiros, favoreceu o surgimento de companhias cuja finalidade era recrutar e transportar imigrantes europeus para o Brasil. Empreendimento caro, que só foi possível com a participação do Estado através de empréstimos e subsídios, revelando a importância dos recursos públicos no financiamento dessas empresas e da mão-de-obra necessária à grande lavoura.

As atividades da Sociedade Promotora de Imigração tornam-se peça chave neste estudo. Criada em 1886 por fazendeiros paulistas, com objetivos bem definidos – criar uma corrente migratória permanente; tornar conhecidas as qualidades do Brasil através da propaganda na Europa e facilitar os meios de transporte e colocação dos imigrantes – essa instituição era responsável pelos contratos com as companhias introdutoras de imigrantes. Sendo subvencionada pelos governos Geral e de São Paulo, a Sociedade era obrigada por lei a apresentar relatórios de prestação de contas ao chefe de governo paulista. Esses relatórios são ricos em informações sobre as empresas contratadas e as quantias despendidas com cada uma.

Pesquisa no Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP) localizou o Livro Caixa da Sociedade Promotora de Imigração para o período de 1887 a 1893¹⁵. Nele, além da relação com os nomes dos membros fundadores e participantes, está assentado o fluxo

imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872”. *Novos Estudos CEBRAP*. São Paulo, n. 21, 1988. pp. 30-56.

¹³ A formação da Vergueiro & Cia. chama atenção no contexto da liberação de capitais com o fim do tráfico negreiro: o senador Vergueiro, fundador da companhia, era um importante traficante de escravos. Assim, uma hipótese pode ser levantada: parte dos capitais liberados pelo fim do tráfico de escravos e, posteriormente, com a crise final do escravismo foi direcionada ao empreendimento responsável pelo recrutamento e transporte dos imigrantes. Entretanto, tal conexão parece ser de difícil comprovação.

¹⁴ Emília Viotti da Costa. *Da senzala à colônia*. São Paulo, Unesp, 1998. p. 125.

¹⁵ APESP: Livro Caixa da Sociedade Promotora de Imigração (1887-1893) – Ordem 1409.

do dinheiro fornecido pelo Estado, que era utilizado nas diversas atividades desenvolvidas pela entidade: contratação e pagamento das companhias responsáveis pela vinda de imigrantes, propaganda da imigração para o Brasil no exterior e administração da Hospedaria de Imigrantes do Brás. No período citado, Angelo Fiorita & Cia. respondeu pela imensa maioria dos contratos celebrados. Para o período de fevereiro/1887 e abril/1889, desembarcaram no porto de Santos 103.796 imigrantes, em 155 vapores. As principais companhias de navegação que concorreram para o transporte transoceânico foram: Transports Marselie, La Veloce, Schiafino-Solari, Navigazione Generale Italiana, Lloyd Bremen e Transatlântica Espanhola¹⁶.

Balancos das Companhias de Navegação: uma análise inicial

Muitas companhias de navegação italianas foram criadas com objetivo de transportar imigrantes ou, ao menos, resultaram de antigas empresas que realizavam esse tipo de tráfico. Mesmo a Navigazione Generale Italiana, advinda da fusão das companhias Florio e Rubattino que não tinham preocupação imediata de desfrutar do fluxo migratório, e, cujo “carro-chefe” era o comércio conjugado e apoiado nas subvenções estatais para o serviço postal, ao absorver empresas que realizavam o transporte de italianos para a América do Sul (a companhia já possuía linha para a América do Norte), passou a se preocupar com a oportunidade de obter maiores rendimentos para seus negócios.

A concorrência da bandeira estrangeira era grande, sempre abocanhando metade ou mais do mercado do tráfico de emigrantes, mas mesmo assim, o restante dessa parcela assegurou ganhos ao armamento italiano. É o que demonstra o trabalho de Giorgio Doria através do cálculo, com base no preço médio das passagens (170 Liras italianas), das receitas anuais geradas pelo transporte da emigração, reproduzidos na tabela que segue¹⁷.

Ganhos médios anuais com o tráfico de Emigrantes (milhões de Liras)

Período	Armadores Nacionais	Armadores Estrangeiros
1897-1900	12,0	22,0
1901-1904	30,6	37,4
1905-1907	55,8	68,2

¹⁶ Lucy Maffei Hutter. *Imigração italiana em São Paulo (1880-1889); os primeiros contatos do imigrante com o Brasil*. São Paulo, USP/IEB, 1972. p. 161. As companhias italianas La Veloce e a N.G.I. mantinham escritórios no Rio de Janeiro, sendo que a última também tinha representante em São Paulo. *op. cit.*, p. 38.

¹⁷ Giorgio Doria. *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale, 1883-1914*. v. II. Milão: Giuffrè, 1973. p. 267. O autor afirma, ainda, que esse cálculo é bastante prudente.

O estudo da contabilidade dessas empresas, com base nos balanços publicados e já compulsados por esta pesquisa certamente revelará, com números, o quão importante foi para essas companhias de navegação o negócio do transporte de emigrantes pelo Atlântico. Os primeiros passos nessa direção serão dados pelo texto que segue.

No *Rendiconto dell'Esercizio 1896*, o conselho de administração da La Veloce indicava a importância do transporte de emigrantes para a companhia.

Sig. Azionisti,

Il movimento dei passeggeri nonchè quello delle merci sulla principale delle nostre linee, quella alle Repubbliche Platense, fu abbondante ed i noli superarono complessivamente quelli degli anni antecedenti, malgrado che il movimento generale dall'Europa al Plata, in confronto di quello degli anni precedenti, non sia stato di molto maggiore.

Sulle linee del Brasile la vostra Società non potè in quest'anno applicarsi che assai limitatamente al trasporto degli emigranti sussidiati dai governi brasiliani. I trasporti di emigranti pel Brasile vennero interrotti dal mese di agosto per divieto del governo italiano, emanato per misura politica e prudenziale. Il vostro Consiglio, benchè fosse tolto a quella linea un importante ramo di affari, credette mantenerle inalterati i servizi prestabiliti e preannunziati. Questa misura, che venne bene apprezzata dal ceto commerciale, che ha relazione di affari tra il Brasile e l'Italia, varrà certamente ad attirare verso la nostra Società la preferenza di quell'emigrazione spontanea che si dirige, ormai in proporzione più abbondante, verso quella repubblica, nonchè quella dei viaggiatori di ritorno ed il traffico delle merci.¹⁸

Um movimento muito bem-vindo, pois em 1891, a companhia havia comprado os vapores da falida Società Fratelli Lavarello, elevando sua frota para 14 navios, todos dedicados ao transporte de passageiros na linha da América do Sul. Tal fato vinha ao encontro da crescente demanda criada pelos contratos de introdução de imigrantes no Brasil, evitando, assim, a necessidade de alugar navios para a execução desse serviço¹⁹. Nesse sentido, qualquer restrição do governo italiano ou mesmo do Brasil refletia diretamente na receita da companhia.

L'esercizio 1891 apertosi sotto migliori auspici, perchè diminuite da parte del governo italiano le restrizioni all'emigrazione, ha già presentato nel 1° semestre dei risultati soddisfacenti e ne promette altrettanti nel 2° semestre, nel quale, per notizie, che si hanno, si attende un abbondante movimento di passeggeri.²⁰

¹⁸ La Veloce. Rendiconto dell'Esercizio 1896. Genova, 1897.

¹⁹ No exercício de 1888, cerca de 10 % da receita com transporte de passageiros e mercadorias foram obtidos com a utilização de navios alugados. La Veloce. Bilancio e Conto dell'Esercizio 1888.

²⁰ La Veloce. Relazione del Consiglio d'Amministrazione. Genova, 1891.

Em 1897, o prejuízo pouco abaixo de 1.300.000,00 Liras italianas era justificado pela queda no movimento de passageiros, ocasionado pela quebra da safra de grãos na Argentina e pela perda de concessões de transporte de emigrantes para São Paulo²¹. Apesar da companhia dedicar-se também ao transporte da emigração espontânea e de mercadorias, o conselho de administração informava que a forte concorrência, constituída por companhias italianas e estrangeiras, dificultava enormemente os ganhos neste setor. Isso em parte era explicado pela concorrência da emigração subsidiada para o Brasil – realizada por outras companhias – que diminuía o número de passageiros espontâneos nas linhas regulares, em especial, o movimento da linha para a região do Prata²². Os números do *Rendiconto dell’Esercizio 1897* mostram essa queda.

Passeggieri partiti di Genova per l’America del Sud (Plata):
 1896 65.952
 1897 37.472
 28.480 differenza in meno nel 1897

Passeggieri imbarcati dalLa Veloce in Genova del Plata:
 1896 21.488
 1897 11.487
 10.001 differenza in meno nel 1897

Intruiti lordi nel ramo passeggeri
 1896 L. 8.983.493,28
 1897 L. 7.093.622,36
 differenza L. 1.889.870,92

Antes de apresentar a situação financeira da La Veloce, o administrador apontou de maneira esclarecedora o que, na opinião dele, atravancava o desenvolvimento da companhia.

Noi ci limitiamo a dichiararvi che abbiamo potuto costatare e la forte diminuzione del traffico specialmente nel ramo “passeggieri”, e la necessità di ribassi nelle tariffe e di aumenti nelle spese, cagionati da una parte dal minore movimento dell’emigrazione, dall’altra, oltrechè da molte altre cause, da una concorrenza persistente di compagnie

²¹ Ainda segundo o *Rendiconto*, a companhia estava limitada ao transporte de emigrantes para Minas Gerais que, no entanto, apresentava movimento muito inferior e, a partir de então, como estava suspenso. O *Rendiconto* lamentava, ainda, a suspensão da emigração para o Espírito Santo por parte do governo italiano. La Veloce. *Rendiconto dell’Esercizio 1897*. Genova, 1898. Sobre a imigração para Minas Gerais ver Norma de Góes Monteiro. *Imigração e colonização em Minas Gerais, 1889-1930*. Belo Horizonte; Rio de Janeiro: Itatiaia, 1994.

²² La Veloce. *Rendiconto dell’Esercizio 1897*. Genova, 1898.

straniere, le quali, in condizioni pur troppo favorevoli, vennero nei nostri porti a contendere alla nostra bandiera le risorse che ci rimanevano dalla navigazione transoceanica.²³

Em 1898, o prejuízo atingiu pouco mais de 1.300.000,00 Liras italianas. A causa apontada era a mesma: queda no movimento migratório, agora agravada pela perda dos vapores Las Palmas e Sud America. A crise da companhia provocou a venda do vapor Rosário e alienação dos vapores Rio de Janeiro e Città di Genova, reduzindo sua frota a para 10 navios.

Falta ainda analisar os balanços da La Veloce para os anos de 1903 a 1915²⁴, mas até o momento, foi possível verificar que as vicissitudes do movimento migratório constituíram-se no fator hegemônico nos rendimentos da companhia, que oscilaram em resposta direta ao seu volume. A tabela²⁵ a seguir traz os valores anuais dos rendimentos, que não se referem exclusivamente ao transporte de passageiros. Entretanto, individualização das receitas com esse tipo de serviço nos anos de 1896 e 1897, além de mostrar que estas representavam a parcela mais significativa (81,4 % em 1896 e 73,2 % em 1897) do total dos rendimentos, ilustra essa proporcionalidade.

Passageiros transportados e receitas anuais obtidas pela La Veloce

Ano	Passageiros Transportados*	Receita Total**(1)	Receita com Passageiros (1)
1888	63.647	12.364.008,98***	-
1896	87.440	11.098.566,31	8.983.493,28
1897	48.959	9.689,821,17	7.093.622,36
1898	51.217	12.568.217,04	-

(1) Valores em Liras italianas

* Movimento de ida e volta.

** Inclui fretes de passageiros e mercadorias, serviços postais e prêmios de navegação.

*** Excluída a receita obtida através de navios alugados (1.164.165,11 Liras italianas).

Os balanços anuais da Navigazione Generale Italiana são mais completos e, portanto, permitem explicitar melhor a importância do transporte de passageiros em seus ganhos. Deve ser lembrado que a companhia não foi criada com o objetivo específico de aproveitar o fluxo migratório italiano. Entretanto, com o passar dos anos e a incorporação

²³ La Veloce. Rendiconto dell'Esercizio 1897. Genova, 1898.

²⁴ Existem várias lacunas na documentação pesquisada e compulsada, impossibilitando, assim, a análise completa dos balanços anuais da companhia La Veloce, em especial para o final do século XIX.

²⁵ Tabela elaborada a partir dos seguintes balanços anuais da La Veloce: Rendiconto dell'Esercizio 1896, 1897, 1898 e Bilancio e Conto dell'Esercizio 1888.

de sociedades que tinham como mote esse tipo de serviço, a NGI ampliou seus horizontes e começou a agir nesse mercado em franca expansão²⁶.

Pelo menos até o exercício de 1883-1884, a NGI ainda não operava na linha para a América do Sul. Assim, a comparação entre os 20 primeiros anos de sua existência permite apreender o quão significativo para a companhia tornou-se o transporte de emigrantes para o Brasil e repúblicas do Prata. Nos três primeiros exercícios (1881-1882, 1882-1883 e 1883-1884), a receita obtida com o transporte de passageiros não ultrapassou a casa dos 29 % do total. Dois exercícios mais tarde (1885-1886) o conselho de administração já anunciava o aumento na receita dos serviços desse tipo de transporte graças à emigração.

Rinunziando dunque a spiegarvi, quel primo titolo delle rendite, i maggiori noli per L. 5.497.704,00, ci contenteremo di accenarvi come fatto puramente statistico che tale maggiore incasso è dovuto per quase quattro quinti [4/5] ai movimenti dei passeggeri, il quale caratterizza le nuove linee del Plata a preferenza delle merci (...).²⁷

Seguindo a mesma linha, o balanço de 1886-1887 comparava a receita obtida no exercício anterior (L. 42.097.015,47 contra L. 43.220.862,12, atuais), observando que a diferença a maior correspondia ao crescimento do número de passageiros e, em parte, ao aumento dos serviços postais.²⁸

Os balanços correspondentes aos primeiros exercícios da década de 1890 informavam separadamente as receitas obtidas com o transporte de mercadorias e passageiros em cada linha de navegação da companhia. Da tabela²⁹ a seguir, pode-se apreender dois pontos importantes: em relação aos passageiros, a linha para a América do Sul era a principal fonte de receita e, quando comparada com os exercícios anteriores, foi a grande responsável pelo aumento da participação desse serviço no total dos rendimentos.

Nos exercícios de 1889-1890, 1890-1891 e 1891-1892, a receita conferida pelo transporte de passageiros para a América do Norte era inferior a da América do Sul.

²⁶ Em maio de 1886, o jornal *Marina e Commercio*, ligado à NGI, comentava a absorção de duas companhias de navegação: “*La NGI, dopo l’acquisto del materiale delle due società Raggio e Piaggio, materiale consistente in 15 grandi vapori, ha non solo continuato le navigazioni al Rio della Plata, già esercitate da quelle società, ma le ha estese considerevolmente, prolungandole sino ai porti del Perù, e aumentando anche il numero di viaggi. La società spedisce il mercoledì di ogni settimana un piroscifo a Montevideo e Buenos Ayres, toccando Barcellona, Gibilterra, San Vincenzo, e quindicenalmente Rio Janeiro*”. *Marina e Commercio e Giornale delle Colonie*. Roma, 02 de maio de 1886.

²⁷ Relazione del Consiglio d’Amministrazione della Navigazione Generale Italiana all’adunanza generale del 18 dicembre 1886.

²⁸ Navigazione Generale Italiana. Assemblea Generale. Bilancio 1886-1887.

²⁹ Organizada a partir de dados dos Balanços da NGI (1881-1882 a 1902-1903).

Provavelmente, o movimento de passageiros via NGI para terras norte-americanas deve ter aumentado nos anos posteriores sem, no entanto, ultrapassar o sul-americano. A hipótese aqui levantada – e que ainda merece comprovação – aponta para a concorrência inglesa e alemã que, com melhores equipamentos e relações comerciais mais estreitas com os Estados Unidos, executavam esse serviço com maior competência. Um primeiro indício pode ser observado no Gráfico 1, onde se verifica a preponderância de companhias estrangeiras no transporte de emigrantes italianos para a América do Norte. O contrário acontecia em relação à América do Sul, como mostra o Gráfico 2.

Por fim, merece ressalva a subvenção estatal recebida pela NGI para execução dos serviços postais, recurso muito comum entre as grandes companhias de navegação européias. Esse aporte financeiro, que no período em questão girou entre 8 e 9 milhões de Liras italianas, constituiu-se no principal responsável pela diferença entre as receitas de navegação (passageiros e mercadorias) e a receita total, como mostra a tabela anterior.

Comparação das receitas obtidas pela NGI por ano do exercício

Ano do Exercício	Receitas				
	Total	Mercadorias	Passageiros*	Passageiros para América do Sul	Passageiros e Mercadorias
1881-1882	32.989.780,45	17.243.349,16	6.786.029,14		24.029.378,30
1882-1883	35.348.314,95	18.394.765,69	7.540.245,33		25.935.011,02
1883-1884	32.882.830,43	16.712.505,61	6.785.551,08		23.498.056,69
1885-1886	42.097.015,47				-
1886-1887	43.220.862,12				-
1889-1890	46.606.775,00				-
1890-1891	42.020.229,26	17.203.994,61	13.399.261,51	4.435.897,52	30.603.256,12
1891-1892	41.380.633,63	17.299.335,91	13.397.809,32	5.115.598,29	30.697.145,23
1892-1893	42.176.386,38	16.424.483,54	15.187.362,02	6.420.923,20	31.611.845,56
1893-1894	37.096.373,18	14.452.425,15	12.590.283,54		27.042.708,69
1894-1895	36.870.940,24	14.464.318,94	13.303.476,33		27.767.795,27
1895-1896	46.400.937,37	14.379.087,83	23.382.893,33		37.761.981,16
1896-1897	39.109.136,91	14.709.597,48	15.250.173,17		29.959.770,65
1897-1898	38.159.259,61	16.558.721,84	12.400.370,03		28.959.091,87
1898-1899	40.734.022,20	18.894.876,16	12.826.500,20		31.721.376,36
1899-1900	44.282.554,76	18.624.664,56	16.296.731,56		34.921.396,12
1901-1902	50.697.096,50	19.734.192,28	21.231.075,35		40.965.267,63
1902-1903	50.417.717,37	19.319.654,75	20.486.079,43		39.805.734,18

* Passageiros de todas as linhas, inclusive da América do Sul.

No Brasil: as Agências “Introdutoras” de Imigrantes

O recrutamento de imigrantes na Europa movimentou grande volume de recursos financeiros, estimulando a participação de empresas que passaram a se dedicar quase que exclusivamente a esse negócio. Celebraram contratos pra introdução de imigrantes e participaram de uma rede de interesses que unia não só o Brasil à Itália, mas também à Espanha e Portugal³⁰. Nesse sentido, as mais remotas paragens dos três países europeus encontravam-se ligadas às fazendas paulistas por um grande número de intermediários: na Europa, pelos agentes e subagentes de emigração, companhias de navegação, corpo consular e outros órgãos estatais ligados à emigração; no Brasil, pelo aparelho estatal a serviço da imigração e pelas agências introdutoras de imigrantes.

Dentre essas agências, algumas merecem destaque, como a Angelo Fiorita & C. e a José Antunes dos Santos & C., as principais beneficiárias dos contratos estipulados com o governo paulista³¹. Segundo Renzo Grosseli, não se pode falar de imigração italiana para o Brasil sem evocar o nome de Angelo Fiorita, o fundador da A. Fiorita & C., a firma responsável pela introdução da maior parte dos imigrantes subvencionados, através de uma rede de agentes espalhados por toda a península italiana³². Com escritórios no Rio de Janeiro, São Paulo e Santos, a empresa representava os interesses de companhias de navegação italianas – Navigazione Generale Italiana, La Veloce e Ligure-Brasileira – e foi a principal parceira da Sociedade Promotora de Imigração (SPI) nos contratos de introdução de imigrantes.

Angelo Fiorita, entretanto, não é muito conhecido pelos historiadores. A obtenção de informações sobre sua empresa – contrato social, contabilidade, etc – dificilmente será superada³³, mas pesquisa nos jornais de Gênova permitiu que se sanasse parcialmente esse problema. Seu nome aparece em alguns artigos das revistas *La Marina Mercantile* e

³⁰ Sobre o recrutamento nesses dois países ver Alexandre Vázquez González. “Os novos señores da rede comercial da emigración a América por portos galegos: os consignatarios das grandes navieiras transatlânticas, 1870-1939”. *Estudios Migratorios*, n. 13-14, 2002. pp. 9-49. Joaquim da Costa Leite. “Emigração portuguesa: a lei e os números”. *Análise Social*. Lisboa, v. XXIII, n. 97, 1987. pp. 463-480. Joaquim da Costa Leite. “O transporte de emigrantes: da vela ao vapor na rota do Brasil 1851-1914”. *Análise Social*. Lisboa, n. 112/113, 1991. Joaquim da Costa Leite. “Os negócios da emigração (1870-1914)”. *Análise Social*. Lisboa, v. XXXI, n. 136-137, 1996. pp. 381-396.

³¹ A. Fiorita & C. também se comprometeu a trazer imigrantes com o governo brasileiro e com outros estados: Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo.

³² Renzo M. Grosseli. *Di schiavi Bianchi a coloni. Um progetto per le fazendas; contadini trentini (veneti e lombardi) nelle foreste brasiliane*. Trento: S.N., 1991. p. 114.

³³ No acervo do Arquivo Nacional (Fundo/Coleção denominado Junta Comercial do Rio de Janeiro) existem contratos sociais e comerciais reunidos em forma de livros. A esperança é de que a pesquisa nessa instituição forneça material sobre a A. Fiorita & C., bem como a Jose Antunes dos Santos & C.

L'Amazzonia. O teor das matérias era uníssono: que se tratava de uma pessoa honrada, dignificante do nome da Itália no exterior, que “fez fortuna no Brasil” e bastante respeitada nas praças do Rio de Janeiro e São Paulo.

Em 1º de setembro de 1899, a revista *L'Amazzonia* chegou a publicar a foto desse cidadão da Ligúria na primeira página para contar sua história de vida na América que, segundo o artigo, começou em 1851, quando Angelo Fiorita deixou a Itália para se estabelecer no Brasil. A reprodução parcial do texto revela – à parte da linguagem extremamente elogiosa – os passos de um homem sempre ligado ao comércio de exportação e importação.

Depois de haver exercido por algum tempo o comércio em Pernambuco, estabeleceu-se no Rio de Janeiro, onde fundou uma casa de modas, que importava de Paris, de Manchester, de Turim, de Gênova e de outras cidades fazendo com que aquele importante mercado brasileiro conhecesse as sedas e os tecidos italianos até aquela época quase desconhecidos. Os negócios prosperaram e o jovem negociante pôde dar maior impulso aos seus empreendimentos, e uma vez que, como bom italiano, desejava que os produtos de sua pátria, até então pouco conhecidos e apreciados, encontrassem no Brasil uma útil colocação, assim começou a importar os vinhos da Sicília, as massas alimentares, e tantos outros gêneros produzidos em nosso país.

Angelo Fiorita via seu comércio crescer admiravelmente, o qual presidia infatigavelmente, dia e noite trabalhando com a mente e com o corpo, satisfeito pelo grande crédito e pela estima que o circundavam no Rio de Janeiro, onde já era considerado como um dos mais inteligentes, ativos e irrepreensíveis negociantes daquela praça.

A insuperável atividade deste homem não tinha nem podia ter limite. O seu nome havia já atravessado os confins do Rio de Janeiro. O eco de seus sucessos alcançou Gênova e outras principais cidades marítimas de nosso país. Por isso, à sua firma foram recomendados primeiramente todos os veleiros italianos, que atracavam no Rio em avaria e todos os outros provenientes de Gênova; e, depois, os vapores de Lavarello e de outras Sociedades italianas de navegação.

Contemporaneamente ele iniciou, em grande escala e com sorte variada, o comércio de café e de algodão, que expedia em abundância aos principais mercados italianos, franceses, ingleses e austríacos.

Deu depois vida no Rio de Janeiro a uma empresa de tijolos e de cimentos, materiais até então desconhecidos no Brasil; e uma vez que aquela indústria vingou, fez construir uma fábrica de tijolos, de cimentos e de molduras para casas na Rua Menina de Botafogo.

Em seguida fundou um fábrica de sacos de juta, sem costura, para café e cereais; fábrica que em breve assumiu uma grande importância, e que ele teve de ceder em plena atividade não podendo atender a tantas e variadas ocupações. Essa fábrica ainda existe próspera e vigorosa.

A Angelo Fiorita foram entregues os primeiros contratos de emigração pelo Estado de São Paulo, pelo Governo Federal e por outros estados que iniciaram a colonização com braços europeus. São mais de um milhão de emigrantes – italianos, em sua grande maioria – que ele introduziu no Brasil. O seu nome é, portanto, estreitamente ligado, como aquele de seu genro Gavotti, ao ressurgimento agrícola dos principais estados da Federação Brasileira.

Hoje – depois de 48 anos ininterruptos de trabalho – teria direito a um merecido repouso; mas ele está ainda *sulla breccia* trabalhando com o vigor e o entusiasmo da antiga juventude.

Vemo-lo assim na chefia de uma Casa de Câmbio e Valores, de negócios de banco e consignação de barcos no Rio de Janeiro; da Casa Fiorita & De Vincenzi representante geral da Società Generale di Navigazione Italiana; e da Casa A. Fiorita & C., Agente da Ligure-Brasileana e da colossal Companhia japonesa Ippon Emigration Company, na mesma cidade do Rio de Janeiro.³⁴

Em 22 de maio de 1903, a revista *La Marina Mercantile Italiana* anunciava a morte de Angelo Fiorita, no Rio de Janeiro. O breve artigo descrevia parte de suas atividades no Brasil.

Chega-nos a notícia da morte, ocorrida há poucos dias, no Rio de Janeiro, do Sr. Angelo Fiorita.

Partindo muito jovem para o Brasil, conseguiu com atividade, com inteligência e com honestidade, adquirir uma posição econômica e social invejável. Dedicando-se ao comércio de café, tornou-se um dos principais exportadores a enviar aos principais mercados da Europa centenas de milhares de sacas por ano.

Com a inesperada crise desse rico produto, aplicou-se especialmente ao comércio marítimo; e o bom nome que o circundava era tal que quase todos os vapores italianos eram a ele recomendados. Assim era representante das sociedades ‘Navigazione Generale Italiana’ e ‘Ligure Brasileira’ e dos armadores Duffor e Bruzzo, Zino e outros.

Trabalhador incansável, morreu como viveu, trabalhando, como um soldado *sulla breccia*, aos 75 anos de idade.

A sua morte colocou em luto os parentes e os numerosos amigos na Itália e na sua segunda pátria: o Brasil. No Rio de Janeiro realizaram-se atos funerais imponentes: a colônia italiana era largamente representada. O cadáver será transportado para a Itália para ser sepultado no túmulo da família, em Santa Margherita Ligure.

Ao filho Angelo, às filhas Adelina e Marequita, às irmãs Lúgia viúva Cambiaso e Caterina, aos genros banqueiro Giuseppe Massone e honorável advogado Gustavo Gavotti, aos netos todos em especial aos senhores Dr. Giovanni Buscaglione e Marco Passalacqua, nossos caríssimos amigos, as nossas mais sinceras e sentidas condolências.³⁵

Suas atividades não se restringiram apenas a Santos, São Paulo e Rio de Janeiro. A pesquisa na revista *L’Amazzonia* revelou que sua empresa possuía escritórios em Belém e Manaus, onde representava os interesses da companhia de navegação Ligure-Brasileana, de propriedade de seu genro Gustavo Gavotti.

Apontado pela revista como importante exportador de café brasileiro, Angelo Fiorita, no entanto, ficou conhecido em São Paulo, Santos e Rio de Janeiro, como o proprietário da principal agência de recrutamento de imigrantes italianos. Foi também o maior beneficiário dos contratos para introdução de imigrantes com a Sociedade Promotora de Imigração e, após sua extinção, diretamente com o governo paulista.

³⁴ *L’Amazzonia*. Genova. Ano II, n. 28, 1899. pp. 1-2.

³⁵ “La Morte del Cav. Angelo Fiorita”. *La Marina Mercantile Italiana*. Genova. Ano I, n. 11, 1903, p. 164.

No jornal *Fanfulla*, editado em São Paulo existem matérias muito críticas sobre os contratos da A. Fiorita & C. com a Promotora. Em texto publicado em 13 de junho de 1894, intitulado “La Promotora e il novo contratto Fiorita”, o jornal acusa favorecimento a A. Fiorita & C. por parte de um diretor – sem citar o nome – da SPI, que pagaria o valor de 166,45 francos por imigrante, quando no contrato anterior o valor era de 140 francos³⁶.

Na edição do dia seguinte, ainda sobre o favorecimento, o jornal lembrava que em 1888 a “respeitável Companhia Generale di Navigazione Florio Rubattino (NGI), apresentou proposta para fornecer ao Brasil uma emigração espontânea ao preço de 135 Liras italianas, enquanto que o Sr. Fiorita, ao estipular o contrato sob as mesmas bases, cobraria 180 Liras italianas”³⁷.

O nome de Angelo Fiorita aparece na lista de sócios em alguns relatórios da Associação Comercial de Santos. Em 1899, a empresa A. Fiorita & C. subscreveu, juntamente com outros oito autodenominados agentes de companhias de navegação a vapor, entre eles, Zerrenner, Büllow & C. – que além de exportar café, também trazia imigrantes alemães para São Paulo – um abaixo-assinado enviado ao presidente da Associação Comercial de Santos para que este solicitasse ao Presidente da República auxílio para suprir a “falta no mercado de esteiras para estiva dos vapores que demandam este porto, para conduzir café para o exterior”³⁸.

No mesmo ano, então denominadas como importadoras, A. Fiorita & C. mais 44 firmas, das quais chama atenção J. A. dos Santos – muito provavelmente José Antunes dos Santos & C. – enviaram nova carta ao presidente da Associação Comercial de Santos solicitando sua intervenção junto ao ministro da Fazenda, na tentativa de buscar alguma solução para os produtos encomendados antes da entrada em vigor das novas tarifas alfandegárias no dia 31 de dezembro de 1899, mas que chegariam depois³⁹.

Em todos os relatórios da Associação Comercial de Santos pesquisados, a empresa de Angelo Fiorita jamais apareceu entre os principais exportadores de café pelo porto, como Zerrenner, Büllow & C, sempre presente entre os dez maiores exportadores do

³⁶ *Fanfulla*. São Paulo, 13 de junho de 1894.

³⁷ *Fanfulla*. São Paulo, 14 de junho de 1894.

³⁸ Relatório da Associação Comercial de Santos, 1900. Anexo 41- A.

³⁹ Relatório da Associação Comercial de Santos, 1900. Anexo 45.

produto⁴⁰. Mas os dois documentos mencionados acima demonstram os diversos ramos de atividade dessas representações comerciais. O caso da A. Fiorita & C. é exemplar: exportadora de café e importadora de mercadorias européias, mas, principalmente, importadora de homens e mulheres – força de trabalho tão desejada pela lavoura cafeeira⁴¹.

Em relação a José Antunes dos Santos & C., os dados são ainda mais escassos e obscuros. De acordo com a reportagem, já citada, de 13 de junho de 1894, o jornal *Fanfulla* informava que José Antunes dos Santos & C. era de Lisboa e mantinha relações comerciais com A. Fiorita & C., sendo seu principal parceiro nos contratos de introdução de imigrantes, mas agindo na Espanha e em Portugal. Após alguns anos de parceria, José Antunes dos Santos & C. passou a celebrar contratos de forma independente com os governos de São Paulo e Rio de Janeiro⁴², trazendo inclusive italianos.

Consultando as Listas Gerais de Desembarque de Passageiros do Memorial do Imigrante (SP), observa-se que José Antunes dos Santos & C. tinha agentes espalhados na península Ibérica, Ilha da Madeira, Canárias e Marselha – um dos principais portos de embarque de emigrantes. Em 1900, nas Listas de Desembarque a firma começou a compartilhar o recrutamento dentro de sua área de atuação, com Orey, Antunes & C. que, segundo Miriam Halpern Pereira⁴³, tinha sede em Lisboa⁴⁴. Ainda não é possível afirmar que José Antunes dos Santos era seu representante (ou sócio) no Brasil, mas esta parece ser a hipótese mais provável.

Uma comparação entre o “Mapa dos imigrantes entrados pelo porto de Santos no ano de 1901”, que faz parte do Relatório da Associação Comercial de Santos, e a Lista de Geral de Desembarque de Imigrantes para o mesmo ano lança luz sobre essa hipótese. De acordo com o primeiro documento, José Antunes dos Santos & C. foi responsável pela entrada de 18.360 imigrantes (Orey, Antunes & C. não foi citado nesta estatística); as nacionalidades não estavam discriminadas, mas considerando-se que o número de

⁴⁰ Zerrenner, Büllow & C. também estabeleceu contrato com a Sociedade Promotora de Imigração para introdução de imigrantes alemães.

⁴¹ Em pesquisa preliminar no *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro (1900), constatou-se que nos vapores italianos chegavam mercadorias encomendadas por firmas de importação, dentre elas a A. Fiorita & C.

⁴² Existem contratos celebrados entre José Antunes dos Santos & C. com o governo do Rio de Janeiro no Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro. Cf. Maria Beatriz Rocha Trindade. *Bibliografia da emigração portuguesa*. Lisboa: Centro de Estudos de História e Cultura Portuguesa/Instituto Português de Ensino a Distância, 1984.

⁴³ Miriam Halpern Pereira. *A política portuguesa de emigração (1850-1930)*. Lisboa: A Regra do Jogo, 1981.

⁴⁴ De acordo com as *Listas Gerais de Embarque de Passageiros*, Orey, Antunes & C. tinha agências em Gênova, Nápoles, Vigo, Málaga, Marselha e Gibraltar.

portugueses e espanhóis era de 8.703, certamente boa parte do restante era composta por italianos. Observando-se a Lista Geral, percebe-se que o número resultante da soma dos imigrantes italianos, portugueses e espanhóis recrutados pelas duas agências é extremamente próximo (18.368) daquele que aparece no relatório da Associação Comercial de Santos. Ainda reforçando essa hipótese, o histórico do grupo português Orey Antunes (que hoje atua em diversos segmentos, inclusive o de navegação e comércio), informa que “em 1900, a empresa Rui D’Orey & C., fundada em 1886 para se dedicar à venda de ferro e aço, iniciou sua atividade de agente de navegação, associando-se ao Sr. Antunes dos Santos [provavelmente, José Antunes dos Santos], mudando o nome para Orey, Antunes & Cia.”⁴⁵.

No *Jornal do Commercio*, na seção “Avisos Marítimos” existiam anúncios de Orey, Antunes & C. que informam o endereço das sedes em São Paulo, Santos e Rio de Janeiro⁴⁶. Através dessas propagandas pôde-se constatar qual o representante no Brasil das companhias de navegação italianas e de outros países. O nome de José Antunes dos Santos não consta dos anúncios, mas a empresa continuava a trazer imigrantes, atuando em Málaga, Vigo, Leixões e na Ilha da Madeira⁴⁷, e a fazer parte do conjunto dos sócios da Associação Comercial de Santos.

Companhias de navegação e seus representantes no Brasil entre 1900-1901

Companhias	Países	Agentes	Endereços
Navigazione Generale Italiana	Itália	Fiorita & De Vicenzi	Primeiro de Março, 39 (RJ)
La Ligure Brasiliana	Itália	A. Fiorita & C.	Primeiro de Março, 37 (RJ)
La Veloce	Itália	H. Campos	Primeiro de Março, 81 (RJ)
Soc.Gen.Transports Maritimes	França	Orey, Antunes & C.	Gal. Câmara, 10 (RJ) Rua do Commercio, 15 (SP) 15 de Novembro, 65 (Santos)
Comp. Messageries Maritimes	França	S. Montoux	Primeiro de Março, 79 (RJ)
Pacific Steam Nav. Company	Inglaterra	Wilson Sons & C. Ltda.	S. Pedro, 2 (RJ)
Compañia Transatlantica	Espanha	Juan Capllonch y Puerto	Rua Do Ouvidor, 34 (RJ)
Cantábrica de Nav. Hespanhola	Espanha	A. Fiorita & C.	Primeiro de Março, 37 (RJ)
Hamburg Sudamerikanische	Alemanha	E. Johnston & C.	S. Pedro, 62 (RJ)
Hamburg-Amerika Linie	Alemanha	Teodor Wille & C.	Gal. Câmara, 43 (RJ)

⁴⁵ História do Grupo Orey – Sociedade Comercial Orey Antunes S.A.

⁴⁶ *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro (1900-1901), várias edições.

⁴⁷ Em meados de 1905, o nome da firma parece ter mudado para Antunes dos Santos & C. ver *Lista Geral de Desembarque de Passageiros*. Memorial do Imigrante (SP).

Fonte: *Jornal do Commercio* - Seção Diária: “Avisos Marítimos” (anúncios com a saída dos vapores).

A maioria presente nessa lista não tinha como atividade o recrutamento de emigrantes na Europa, mas o comércio de mercadorias. Por outro lado, existiram outras agências de recrutamento que mantiveram contratos com o governo paulista, mesmo em menor proporção e em anos específicos, dentre elas: Campos Gasparetti, Francisco Cepeda, Gastaldi & C., Roso Lagoa⁴⁸.

É no conjunto dessas agências de recrutamento de imigrantes – ou “introdutoras”, como eram chamadas pelos contemporâneos – que a pesquisa deverá dedicar-se nos próximos meses. Ou seja, aprofundar o estudo de uma das engrenagens que moviam a máquina responsável pelo deslocamento de milhões de europeus para o Novo Mundo diante da expansão do capitalismo mundial.

Considerações Finais

Organizar esse movimento transoceânico, portanto, passou a ser uma atividade bastante rentável; na Itália, para companhias de navegação, agentes e subagentes; no Brasil, para agências de recrutamento, através dos contratos de introdução de imigrantes celebrados com o Estado, e para as companhias de colonização. Acrescente-se a isso o significativo movimento de retorno dos emigrados e as remessas das economias por parte dos emigrantes, os chamados “rios de ouro”, que ajudaram a financiar o desenvolvimento industrial italiano⁴⁹.

Vale mencionar, como reforço a essa idéia, o amplo estudo de Giorgio Doria que, em capítulo sobre a marinha italiana e o transporte de emigrantes, utiliza dados sobre o desenvolvimento do tráfico marítimo de mercadorias nos portos italianos na primeira década do século XX para demonstrar que a participação da bandeira italiana girava em torno de 50%. Apesar disso, a importância da emigração para a marinha mercantil da Itália pode ser medida quando esses dados são destrinchados. Do volume do comércio de mercadorias para além do Canal de Suez, 64% era realizado por bandeira estrangeira; tal percentual chegava a 70% em relação à Austrália e a 93% para a linha da China e Japão. Para a linha da América centro-meridional – constantemente empregada pelo tráfico de

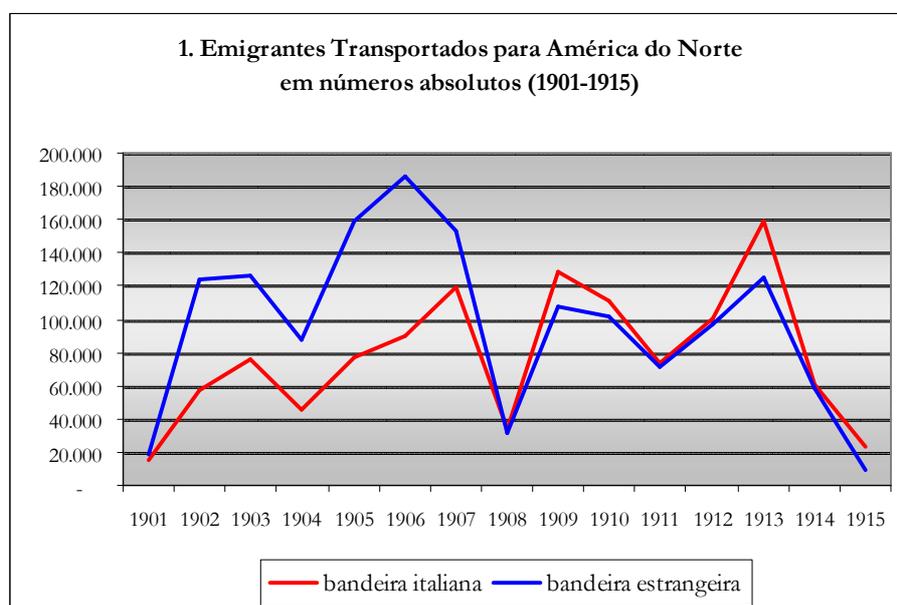
⁴⁸ *Lista Geral de Desembarque de Passageiros*. Memorial do Imigrante de São Paulo e “Contratos relativos á imigração”. *Boletim do Departamento Estadual do Trabalho*. São Paulo, ano VI, n. 22, 1917.

⁴⁹ Tese cara a Gramsci.

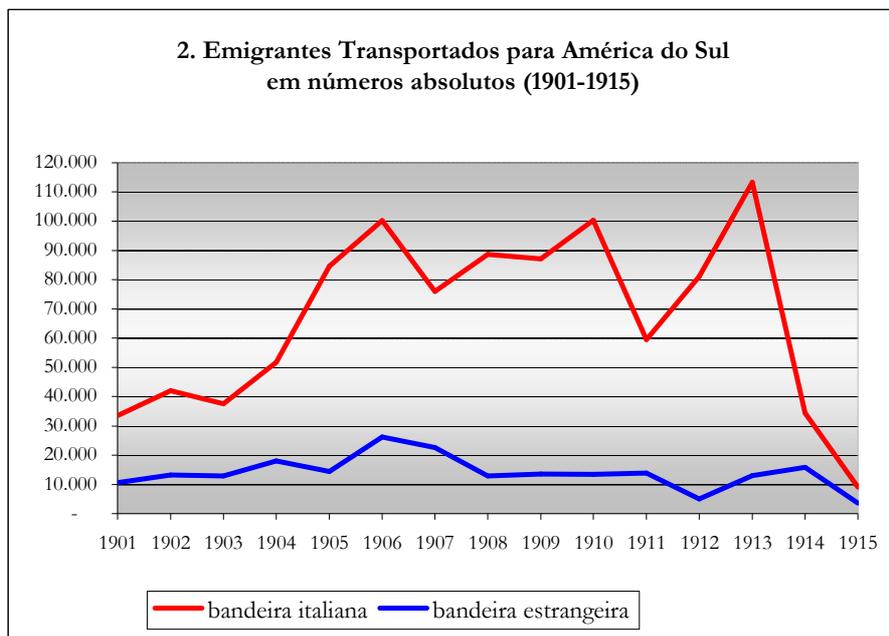
emigrantes italianos – a bandeira estrangeira absorvia apenas 26% das mercadorias transportadas; tal percentual aumentava para 50% na rota do Pacífico⁵⁰. Os números são gerais, mas reforçam a hipótese de que o comércio de mercadorias combinado com o transporte de emigrantes pode explicar essa diferença a favor da bandeira italiana na rota para a América.

No plano mais geral é inevitável a constatação do contraste entre a idéia que norteou parte das estratégias expansionistas italianas de ver a emigração como um fator de comércio para produtos do reino – que encarava os imigrantes como potenciais consumidores e difusores do modo de vida italiano – com o real papel desempenhado pela imensa maioria dos emigrados, ou seja, força de trabalho utilizada no ultramar distribuída segundo a divisão internacional do trabalho, que começou a adquirir novos contornos após a Revolução Industrial.

Gráficos



⁵⁰ Os dados foram extraídos de G. Bettolo. “Stato e marina mercantile”. *Nuova Antologia*, 1903. *Apud* Giorgio Doria. *op. cit.*, pp. 265-266.



Fonte: Commissariato Generale dell'Emigrazione. *Annuario statistico della emigrazione italiana dal 1876 al 1925*. Roma, 1926.

Bibliografia

- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. “Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872”. *Novos Estudos CEBRAP*. São Paulo, n. 21, 1988. pp. 30-56.
- BIRNIE, Arthur. *História Econômica da Europa*. Tradução de Christiano Monteiro Oiticica. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1964.
- COSTA, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia*. São Paulo: Unesp, 1998.
- DORIA, Giorgio. *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale, 1883-1914*. v. II. Milão: Giuffrè, 1973.
- GONZÁLEZ, Alexandre Vázquez. “Os novos señores da rede comercial da emigración a América por portos galegos: os consignatarios das grandes navieiras transatlânticas, 1870-1939”. *Estudios Migratorios*, n. 13-14, 2002. pp. 9-49.
- GROSSELI, Renzo Maria. *Di schiavi Bianchi a coloni. Un progetto per le fazendas; contadini trentini (veneti e lombradi) nelle foreste brasiliane*. Trento: S.N., 1991.
- HOBSBAWM, Eric J. *A era do capital, 1848-1875*. Tradução de Luciano Costa Neto. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.
- HUTTER, Lucy Maffei. *Imigração italiana em São Paulo (1880-1889); os primeiros contatos do imigrante com o Brasil*. São Paulo: USP/IEB, 1972.
- IANNI, Constantino. *Homens sem paz. Os conflitos e bastidores da emigração italiana*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1963.
- KLEIN, Herbert S. *O tráfico de escravos no Atlântico*. Tradução e revisão de Francisco A. M. Duarte, Elsie O. Rossi, José Tadeu de Sales e Mariane Banks. Ribeirão Preto: FUNPEC, 2004.
- LEITE, Joaquim da Costa. “Emigração portuguesa: a lei e os números”. *Análise Social*. Lisboa, v. XXIII, n. 97, 1987. pp. 463-480.
- LEITE, Joaquim da Costa. “O transporte de emigrantes: da vela ao vapor na rota do Brasil 1851-1914”. *Análise Social*. Lisboa, n. 112/113, 1991. pp. 741-752.
- LEITE, Joaquim da Costa. “Os negócios da emigração (1870-1914)”. *Análise Social*. Lisboa, v. XXXI, n. 136-137, 1996. pp. 381-396.
- MELLO, João Manuel Cardoso de. *O capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense, 1998.
- MONTEIRO, Norma de Góes. *Imigração e colonização em Minas Gerais, 1889-1930*. Belo Horizonte; Rio de Janeiro: Itatiaia, 1994.
- PEREIRA, Miriam Halpern. *A política portuguesa de emigração (1850-1930)*. Lisboa: A Regra do Jogo, 1981.
- PETRONE, Maria Theresa Schorer. “Política imigratória e interesses econômicos”. In: ROSOLI, Gianfausto (org.). *Emigrazioni europee e popolo brasiliano – Atti del Congresso Euro-Brasiliano sulle migrazioni*. Roma, Centro Studi Emigrazione, 1987.
- ROSOLI, Gianfausto “Um quadro globale della diaspora italiana nelle Americhe”. *Altretalia*, n. 8, Turim, Fondazione Giovanni Agnelli, 1992.

SORI, Ercole. *L'emigrazione italiana dall'Unità alla Seconda Guerra Mondiale*. Bolonha: Il Mulino, 1979.

TRENTO, Angelo. *Do outro lado do Atlântico*. Tradução de Mariarosaria Fabris e Luiz Eduardo de Lima Brandão. São Paulo: Nobel/Istituto Italiano di Cultura di San Paolo/Instituto Cultural Ítalo-Brasileiro, 1988.