

# ENTRE AS VINHAS E OS CAFEZAIS: O PERFIL DOS MADEIRENSES QUE NAVEGARAM RUMO À SÃO PAULO ENTRE 1888 E 1899<sup>1</sup>

NELLY DE FREITAS<sup>2</sup>

## INTRODUÇÃO

No século XIX, uma pressão demográfica crescente aliada a uma revolução nos transportes e ao desenvolvimento econômico do Novo Mundo fizeram a Europa conhecer uma expansão e uma aceleração de movimentos migratórios, com claros impactos na evolução de sua população. Há muito objeto de extensos estudos, a emigração portuguesa não escapou à tais movimentos, que constituíram uma válvula de escape para as tensões sociais e os problemas no campo em Portugal<sup>3</sup>.

Nesse contexto, apesar de suas relativas dimensões e população, a Ilha da Madeira representou, juntamente com o arquipélago dos Açores, grande parte da diáspora portuguesa em termos comparativos. A população da Madeira, em sua maior parte campesina, cresceu a um ritmo constante num espaço limitado dando resultado a um dos números mais altos de densidade no país nos finais do século XIX<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Este trabalho faz parte do conjunto de estudos doutorais financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia de Portugal. Agradece-se o professor Alberto Vieira, Presidente do Centro de Estudos de História do Atlântico, pelos conselhos, sugestões, críticas e comentários a este projeto.

<sup>2</sup> Université Paris-Sorbonne. nellydefreitas@hotmail.com

<sup>3</sup> VIEIRA, 1988: 264; FERRAZ, 1994: 85.

<sup>4</sup> Apesar da desigual distribuição interna, o distrito do Funchal apresentava a segunda maior densidade de Portugal, vindo logo depois do distrito do Porto. Em 1864 ela era de 135.9 hab/km<sup>2</sup> (sendo 147.7 na Madeira e 33.4 no Porto Santo) e em 1900, era de 184.8 hab/km<sup>2</sup> (sendo 200.2 na Madeira e 54.8 no Porto Santo) (RODRIGUES, 2004:31).

Cercada pelo Atlântico, alvo de graves crises agrícolas, em constante contato com os estrangeiros vindos para o turismo ou a negócios, a população madeirense não hesitava em emigrar<sup>5</sup>. Chamados pelos parentes, amigos ou vizinhos já instalados no estrangeiro, os madeirenses rumaram para lugares como Demerara, Havaí e Brasil.

Este último destino exerceu, em particular e desde o século XVI, uma forte atração sobre os povos insulares. Desde os primórdios da colonização do território brasileiro, lá se encontravam muitos portugueses vindos dos arquipélagos atlânticos. A chegada dos primeiros madeirenses deveu-se ao desenvolvimento da cultura da cana de açúcar na colônia americana, seguiram-lhes então os aventureiros e os perseguidos pela religião<sup>6</sup>. No século XVIII, esses movimentos migratórios intensificaram-se com o apoio oficial da Coroa portuguesa que, no objetivo de defender o território, enviou casais insulares, dos Açores majoritariamente, mas também da Madeira, para o sul do Brasil<sup>7</sup>.

O fluxo de deslocamento de madeirenses continuaria também no século XIX. Nesse arquipélago português, o contexto de crises econômicas regulares aumentava fortemente a miséria da população, que via na emigração um meio de sobrevivência. Ao mesmo tempo, do outro lado do Atlântico, o processo de abolição da escravatura no Brasil e o crescimento da cultura do café na Província do Rio de Janeiro, mas sobretudo na de São Paulo, provocaram uma evolução nas políticas de imigração a fim de favorecê-la. O fenômeno então cresceu, ainda que a forma de recrutamento dos imigrantes e as condições na chegada originassem manifestações contrárias ao que muitas vezes era chamado «escravatura branca»<sup>8</sup>.

O trabalho a ser aqui desenvolvido faz parte de uma pesquisa doutoral sobre o impacto da evolução da emigração e de medidas de controle de população sobre a sociedade insular do distrito do Funchal na segunda metade do século XIX<sup>9</sup>. Mesmo existindo uma vasta historiografia sobre movimentos migratórios de madeirenses

<sup>5</sup> CORVO, 1854; VASCONCELLOS, 1876; BRANCO, 1987; NEPOMUCENO, 1994.

<sup>6</sup> VIEIRA, 2004: 14.

<sup>7</sup> Sobre os Madeirenses no Sul do Brasil, consultar, entre outros: RAU, 1965; PIAZZA, 1999; SANTOS, 2008.

<sup>8</sup> SERRÃO, 1976: 96.

<sup>9</sup> Para esclarecimento, faz-se importante ressaltar que o período compreendido entre 1832 e 1851, chamado “segundo liberalismo”, conheceu a uma profunda reforma da administração pública portuguesa. A lei de 25 de Abril de 1835 suprimiu as províncias e comarcas e, a partir do Decreto de 31 de Dezembro de 1836, com as Ilhas, Portugal foi dividido em distritos (17 no continente e 4 nas ilhas adjacentes, sendo o do Funchal para o arquipélago da Madeira), concelhos e freguesias. Os distritos eram administrados por governadores civis de nomeação régia; os concelhos por administradores escolhidos pelo Governo, com base numa lista feita por eleição direta, e as freguesias, por comissários de paróquia, escolhidos pelos administradores dos concelhos. Junto de cada órgão havia corpos administrativos eleitos: as juntas gerais de distrito, as câmara municipais e as juntas de paróquias. (SERRÃO, 1988: 206).

para certos destinos, como Ilhas Sanduíche<sup>10</sup> ou Guiana Britânica<sup>11</sup>, e mesmo se já existem bases de dados, ainda que genéricas, sobre o perfil demográfico dos madeirenses no período<sup>12</sup>, reflexões sobre o impacto das migrações para alguns destinos (como para o Estado de São Paulo no Brasil) na demografia da ilha, bem como análises sistemáticas de fontes estatísticas conhecidas ou ainda inéditas (como listas de passaportes ou listas de passageiros mantidas no Brasil, entre outras) oferecem possibilidades até agora pouco exploradas pelos historiadores demográficos.

Nesse sentido, foram realizadas pesquisas nos arquivos brasileiros nos Estados de São Paulo e do Rio de Janeiro (arquivos estaduais, nacional e Memorial do Imigrante de São Paulo), onde foram levantadas listas de passageiros provenientes da Ilha da Madeira ainda hoje quase desconhecidas e pouco trabalhadas.

O presente trabalho revela uma parte desses estudos feitos ao analisar o fluxo migratório madeirense em direção a um dos principais portos brasileiros do final do século XIX: Santos no Estado de São Paulo, precisamente entre 1889 e 1899, ou seja, na década seguinte à decretação do fim da escravatura no Brasil. As fontes utilizadas consistem em listas de passageiros recolhidas no acervo histórico do Memorial do Imigrante, na cidade de São Paulo no Brasil, e que foram tornadas públicas somente há alguns anos<sup>13</sup>. Os objetivos resumem-se, primeiramente, à reflexão sobre as causas da emigração no arquipélago madeirense e da imigração no Brasil, em seguida, à apresentação das fontes e do perfil do contingente madeirense e, finalmente, à descrição da chegada no porto santista.

## I. CAUSAS DA EMIGRAÇÃO MADEIRENSE PARA SÃO PAULO

### A. A realidade do arquipélago da Madeira

A economia portuguesa das décadas finais do século XIX baseava-se sobretudo em uma agricultura rudimentar, com mão de obra numerosa, pouco qualificada, com baixos salários e com pouco interesse pelos avanços tecnológicos. A indústria, incipiente, apresentava falhas semelhantes<sup>14</sup>.

---

<sup>10</sup> Sobre os Madeirenses nas Ilhas Sanduíche, consultar, entre outros: NORDYKE, 1989; SILVA, 1996; CASTRO CALDEIRA, 2005.

<sup>11</sup> Sobre os Madeirenses na Guiana Britânica, consultar, entre outros: MENEZES, 2006/2007; RIBEIRO, 2006.

<sup>12</sup> RODRIGUES & PINTO, 1989; OLIVEIRA, 1999.

<sup>13</sup> M.I. *Listas Gerais de Desembarque de Passageiros no porto de Santos*. Rolos 1 a 11.

<sup>14</sup> Esse atraso tecnológico e industrial português era constantemente referido, por exemplo, nas correspondências dos cônsules franceses em Lisboa. Diziam eles que, «infelizmente, a agricultura portuguesa era ainda muito primitiva» (A. N. F. *Commerce et Industrie*. F/12/7165: carta enviada pelo Consulado da França

Na Madeira, dadas as primitivas técnicas empregadas no setor primário, a agricultura chegou a ser qualificada de «atrazadíssima» até mesmo pelos contemporâneos<sup>15</sup>. Como no continente, a ilha também apresentava o emprego extensivo de mão de obra no campo. Em 1890, por exemplo, três quartos da população insular lá trabalhavam, criando um contexto de alto risco em caso de crise nesse setor, com impactos em várias esferas da sociedade, inclusive nos movimentos emigratórios<sup>16</sup>.

Ademais, a historiografia existente aponta o sistema de propriedade de terras e o predomínio do *contrato de colônia*<sup>17</sup> também como tendo forte impacto sobre a economia e a emigração. O desapego do terreno onde se trabalhava, pela quase impossibilidade de conseguir o título de propriedade, provocava ainda menos receio nos agricultores de partir<sup>18</sup>.

Estima-se que em 1888, por exemplo, quatro quintos da população da Madeira estavam ligados ao campo por meio desse acordo de trabalho<sup>19</sup>. No contrato de colônia, o proprietário arrendava a terra a um colono para o cultivo enquanto se instalava na zona urbana. Por sua vez, o colono poderia, para além do cultivo, construir benfeitorias e promover outros melhoramentos no terreno, mas sempre respeitando o título de propriedade, que a ele não pertencia. Além disso, ficava estabelecido que os produtos de subsistência, bem como aqueles destinados à alimentação do gado, pertenceriam ao colono, enquanto os benefícios dos produtos cultivados para exportação eram divididos igualmente entre esse e o proprietário.

Com o acesso à propriedade praticamente inexistente para os colonos, a precariedade da situação familiar encontrava inúmeros desafios. Um desses surgia sempre no momento de transmissão do contrato de colônia *mortis causa*. Como herança aos filhos, os colonos podiam deixar as benfeitorias por eles construídas, mas o aumento do número de membros da família a cada geração agravava a fragilidade da vida no campo, já constantemente abalada por crises de pragas, intempéries naturais, impostos e instabilidade dos mercados consumidores dos produtos exportados<sup>20</sup>.

---

no Porto do 26 de agosto de 1899) ou que «as matérias primárias faltam e os trabalhadores portugueses têm pouca habilidade. Eles não têm nenhum conhecimento prático nem teórico; empregam-se somente poucas máquinas e seus operadores têm fracas noções de mecânica» (A. N. F. *Commerce et Industrie*. F/12/7163: carta enviada pelo Consulado da França em Lisboa de 29 de agosto de 1881).

<sup>15</sup> VASCONCELLOS, 1876: 35-37.

<sup>16</sup> OLIVEIRA, 1999: 34.

<sup>17</sup> Para mais informações sobre esse sistema, ver: VALLE, 1888: 6; LOMELINO, 1888; DEGLI ALBIZZI, 1889: 71-72; PITTA, 1929; RIBEIRO, 1985: 47-72; SOUSA, 1994.

<sup>18</sup> RIBEIRO, 1985: 71-72; VIEIRA, 1993: 108; CÂMARA, 2002: 31-33.

<sup>19</sup> CÂMARA, 2002: 32.

<sup>20</sup> Em correspondência oficial, o Governo Civil do Funchal relata parte dessa realidade em decorrência de «novos impostos sobre os moradores (...) além d'aquelles que já pesados são (...) sem por lhes ser

Um outro grave problema relacionado ao campo era a opção pela monocultura. Presente desde as primeiras décadas de exploração econômica da ilha com a cultura da cana de açúcar, seguiu-se a partir do século XVI com as vinhas, para fabricação do Vinho Madeira de exportação. Essa realidade tornava a economia insular extremamente dependente do mercado externo. O historiador Alberto Vieira insiste nesse ponto afirmando que «a fragilidade da economia madeirense é uma evidência histórica e surge como resultado da insistente aposta num produto de exportação»<sup>21</sup>.

Na segunda metade do século XIX, além da concorrência internacional que o Vinho Madeira conhecia<sup>22</sup>, o cultivo seria atingido pelo fungo oídio Tukery, que aniquilaria as culturas da ilha em 1852, levando à perda total da colheita<sup>23</sup>. Esse flagelo deixou a ilha numa situação de tão grande miséria (a produção total de vinho diminuiu de 152.243 barris em 1851 para 19.778 em 1852)<sup>24</sup>, que até mesmo nas correspondências dos diversos cônsules portugueses no Brasil é notória a mobilização das comunidades madeirenses emigradas por ajuda «a fim de minorar os sofrimentos dos infelizes habitantes da Ilha da Madeira que se achão reduzidos à maior penúria»<sup>25</sup>.

Mesmo passados vinte anos, a cultura do vinho ainda estava a recuperar-se quando outra praga (dessa vez a filoxera) arrasou mais uma vez as plantações madeirenses<sup>26</sup>. Essa nova crise aliada a uma reação insuficiente e tardia do Estado

---

impossível paga-los no estado em que as coisas actualmente estão». (A.N.T.T. *Ministério do Reino*, 3ª Rep. em 1870, Correspondência recebidas, mço 2839: Representação dos Vereadores da Calheta ao Ministério do Reino do 5 de Janeiro de 1888).

<sup>21</sup> VIEIRA, 2003: 295.

<sup>22</sup> VASCONCELLOS, 187: 19-47; CÂMARA, 2002: 94-96.

<sup>23</sup> CORVO, 1854: 21; VASCONCELLOS, 1876: 19; CÂMARA, 2002: 89-142.

<sup>24</sup> CORVO, 1854: 30. A costa norte, grande produtora de vinho, teve sua capacidade de produção reduzida em 56,26 % em 1851 e até mesmo em 19,78 % entre 1868 a 1873 (CÂMARA, 2002: 107).

<sup>25</sup> A.H.M.N.E. *Ministério dos Negócios Estrangeiros*. Consulado português no Rio de Janeiro. Cxa 539: carta n.º 6 do 13 de Janeiro de 1853 enviada pelo Consulado Geral de Portugal no Rio de Janeiro ao Ministro Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros. Consulado português no Pará. Cxa 524 : carta n.º 11 do 30 de Setembro de 1853 enviada pelo Consulado da Nação portuguesa no Pará ao Ministro Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros. Consulado português em Pernambuco. Cxa 531: carta n.º 93 do 20 de Abril de 1853 enviada pelo Consulado de Portugal em Pernambuco ao Ministro Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros.

<sup>26</sup> Outras culturas sofreram também com doenças no período, como a laranja (A.R.M. *Governo Civil. Correspondências*, cxa n.º 30: carta de 9 de janeiro de 1883, da Direção Geral de Comércio e Indústria para o Governador Civil do Funchal), a batata e a batata doce, e até mesmo o gado bovino (A.R.M. *Administração do Concelho de Ponta do Sol*. Correspondências. Liv. n.º 3: carta n.º 155, de Setembro de 1891 do Administrador do concelho ao Governador Civil; Correspondência expedida. Liv. n.º 17: carta n.º 384 do 8 de Dezembro de 1887 do Administrador do concelho de Ponta do Sol ao Governador Civil do distrito; *Administração do concelho de Santa Cruz*. Correspondências expedidas. Liv. n.º 30: edital do 18 de Abril de 1891; *Governo Civil*. Correspondências diversas. Cxa n.º 333 II: carta de 25 de Setembro de 1899, do representante da paróquia da Sé do concelho do Funchal ao Administrador do concelho).

central, provocou desalentos na população e duras críticas ao poder pelos proprietários locais. Em uma dessas manifestações, lia-se que:

*[...] os indivíduos que formam os diversos grupos políticos teem, geralmente, mais em vista conveniencias particulares, do que o interesse geral do paiz: de modo que o homem que pensa mais no bem geral do que no individual, acha-se quasi sempre isolado e sem apoio*<sup>27</sup>.

Outro afirmara mesmo anos mais tarde que «uma nação que tem a fortuna de possuir um paiz d'esta ordem [referindo-se à fertilidade e à riqueza em água da ilha], não o deve abandonar, como desde ha muito está abandonado» e que «a crise agrícola não espera [...] continua sempre, em quanto não lhe for applicado o remedio efficaz»<sup>28</sup>.

Os estrangeiros partilhavam a mesma percepção das relações entre a Madeira e o continente. O cônsul britânico assim informou Londres em 1885 :

*Fazendo a Madeira parte integrante de Portugal, todos os excedentes dos seus rendimentos são finalmente applicados às necessidades da mãe pátria [...] as autoridades portuguesas, apressadas pelas finanças, sacrificam os interesses mais importantes da Ilha e, na administração dela, ignoram as regras mais elementares de economia política*<sup>29</sup>.

Além dessas dificuldades econômicas e sociais, com baixos salários e desemprego, a miséria e a fome eram agravadas também pelo serviço militar obrigatório (que tirava os braços jovens do trabalho de subsistência das famílias) e pela escassez progressiva de áreas de cultivo devido ao constante crescimento demográfico (de 1864 a 1878, a taxa de crescimento anual médio era de 1.18%, de 1878 a 1890, 0.22% e de 1890 a 1900, 1.05%<sup>30</sup>).

Nesse contexto, o fenômeno de insularidade, da abertura de espírito quanto ao contato com o exterior<sup>31</sup>, levou a população a identificar na emigração um dos

<sup>27</sup> VASCONCELLOS, 1876: 39-40.

<sup>28</sup> LOMELINO, 1888: 2 e 4.

<sup>29</sup> « [...] Madeira forming an integral part of Portugal, any surplus in the revenue is at once applied to the general requirements of the mother country », « [...] the portuguese authorities urged by the exigencies of the excheques, sacrifice the best interest of the Island ; and in it administration ignore the most elementary rules of political economy ». N.A.U.K. *Foreign Office*. FO 179/246: carta de 27 de Novembro de 1885, enviada pelo cônsul britânico na Madeira ao Ministro plenipotenciário da Sua Majestade Britânica em Lisboa.

<sup>30</sup> RODRIGUES & PINTO, 1989: 331; RODRIGUES, 2004: 30. Sobre este assunto veja-se também o capítulo “O Arquipélago da Madeira: Dinâmicas Demográficas de 1890 a 2011” de Isabel Tiago de Oliveira incluído neste livro.

<sup>31</sup> Inúmeros estudos já foram feitos acerca do impacto do meio insular sobre o homem que nele vive e sobre seu comportamento. Segundo Joël Bonnemaïson, por exemplo, o fato de as ilhas estarem rodeadas pelo mar, como uma fronteira aberta, provoca uma sensação de que “morar numa ilha não é morar num mundo fechado mas numa costa que induz contacto, troca e circulação” (BONNEMAISON, 1997: 122). O

raros meios para fugir das dificuldades e encontrar melhores condições de vida, ainda que em terras distantes<sup>32</sup>. Nem à terra sobre a qual trabalhavam podendo apegar-se, os madeirenses deixaram-se atrair pelas propostas de agenciadores para substituir os escravos no outro lado do Atlântico<sup>33</sup>.

Nada de novo, porém, na história do país, ressaltou o geógrafo François Guichard em 1990. Segundo o acadêmico, «para um país pequeno, pobre e muito povoado olhando para o mar, a emigração foi a solução natural desde as grandes descobertas»<sup>34</sup>.

## B. Terras paulistas, um destino em transformação

O Brasil sempre foi uma terra de atração para os portugueses. «Terra de eldorado e de fortuna fácil», idéia que tinha raízes antigas no imaginário popular, desde a época colonial, e que os emigrantes retornados com melhores condições alimentavam<sup>35</sup>. No século XIX, sob pressão de interesses internos e internacionais, onde se destacavam os britânicos, o Brasil passou por muitas mudanças, sobretudo em relação à transição da economia escravocrata, o que tornou a questão do trabalho um dos problemas fundamentais para o Estado que surgiria em 1822.

Com a interrupção do tráfico negreiro legal em 1831, esse comércio diminuiu fortemente, mas somente por alguns anos. Ele seria retomado sobretudo em razão da «tolerância e depois da cumplicidade das autoridades brasileiras» que permitiram «a reativação dos circuitos de tráfico desde o final dos anos 1830»<sup>36</sup>. Essa situação sofreria um novo golpe em 1850, com a lei Eusébio de Queiroz<sup>37</sup>, e em 1871, com a lei do ventre livre, quando os filhos das escravas nascidos a partir dessa data ganharam liberdade. Mas somente o ano de 1888 conheceria, finalmente, a abolição total da escravatura<sup>38</sup>.

Esse conturbado processo de extinção da economia escravocrata marcou com uma profunda complexidade a história do Brasil e a formação do povo brasileiro devido, entre outros fatores, ao multifacetado problema do futuro das massas de

---

historiador Alberto Vieira também alerta para o fato de que não só os problemas econômicos explicam a emigração, um fenômeno que continuava inclusive “nos períodos de estabilidade econômica” (VIEIRA, 1990: 46). Sobre o tema da insularidade, consultar entre outros: DE LA RUE, 1956; SANGUIN, 1997; MOLES, 1982: 281-289; CONNELL, 1999; SEVIN, 2010.

<sup>32</sup> CARDOSO, 1968: 6-7; PELLETIER, 1995: 197; CASTRO CALDEIRA, 2005: 214.

<sup>33</sup> VIEIRA, 1993: 108.

<sup>34</sup> GUICHARD, 1990: 66.

<sup>35</sup> PEREIRA, 2002: 11.

<sup>36</sup> ALENCASTRO, 1984: 127.

<sup>37</sup> Sobre o tráfico negreiro consultar, entre outros: MALHEIRO, 1976; ALENCASTRO, 2006 e 2007.

<sup>38</sup> BEIGUELMAN, 1968: 15-35.

ex-escravos que não encontravam trabalho remunerado nas fazendas onde antes trabalhavam. Num contexto de expansão da cultura do café no Estado de São Paulo, esses acontecimentos traduziram-se, do ponto de vista microeconômico, como uma questão a ser urgentemente resolvida.

Não cabendo aqui um exame extenso de outras soluções imaginadas, tentadas ou descartadas, concentrar-se-á sobre o patrocínio da imigração de trabalhadores do sul da Europa, sobretudo de Portugal<sup>39</sup>. A importância que os trabalhadores europeus ganharam seria destacada, por exemplo, em correspondência enviada em 14 de Maio de 1888 pela Legação portuguesa no Brasil ao Ministério do Reino em Lisboa. O documento informava que havia sido aprovado pelo Senado, e sancionado pela Princesa Imperial na véspera, o projeto de lei que declarava extinta a escravidão no Brasil. O discurso da Legação prossegue relatando que seria, então, normal para o governo central e para os governos provinciais redobrar os esforços que já estavam sendo empregados anteriormente na introdução de operários agrícolas europeus. Nesse contexto, um destaque foi dado ao fluxo português de imigrantes. Ainda segundo a Legação, o governo provincial do Rio de Janeiro já havia celebrado um contrato com o “conhecido agente de imigração” Sr. Fiorita, a fim de introduzir na Província 10.000 açorianos<sup>40</sup>. Como será analisado mais adiante, esse mesmo agente assinaria nos anos seguintes diversos contratos com o governo da Província de São Paulo para a vinda de europeus e madeirenses para as lavouras de café, ocupando o lugar dos escravos<sup>41</sup>.

Comentando o novo sistema que entrava em funcionamento, a historiadora Paula Beiguelman ressaltou mesmo que, desde antes da abolição da escravatura, as leis determinavam a cobrança perante os proprietários pelo uso de cada escravo nas fazendas a fim de financiar o serviço de imigração<sup>42</sup>. Em 1884, por exemplo, a cobrança era de 3\$000 por ano para cada escravo e de 1\$000 em 1885<sup>43</sup>. Nesse novo contexto social da década de 1880, o Brasil, em geral, e as fazendas de café em São Paulo, em particular, tornaram-se os primeiros destinos da emigração portuguesa<sup>44</sup>.

Trazido da Guiana Francesa, o produto começou a ser cultivado na Província do Pará no começo do século XVIII, mas foi no Rio de Janeiro, através das mãos

<sup>39</sup> HOLLOWAYS, 1980: 5; KLEIN, 1993: 241-242.

<sup>40</sup> A.N.T.T. *Ministério do Reino*. 3ª Rep. em 1870. Correspondência recebida (SR). Mç. 2843: carta do 14 de Maio de 1888 enviada pela legação portuguesa no Brasil ao Ministério dos Negócios Estrangeiros.

<sup>41</sup> M.I. *Listas Gerais de Desembarque de Passageiros no porto de Santos*. Rolos 1 a 11. PASCAL, 2005: 23

<sup>42</sup> BEIGUELMAN, 1968: 54-55.

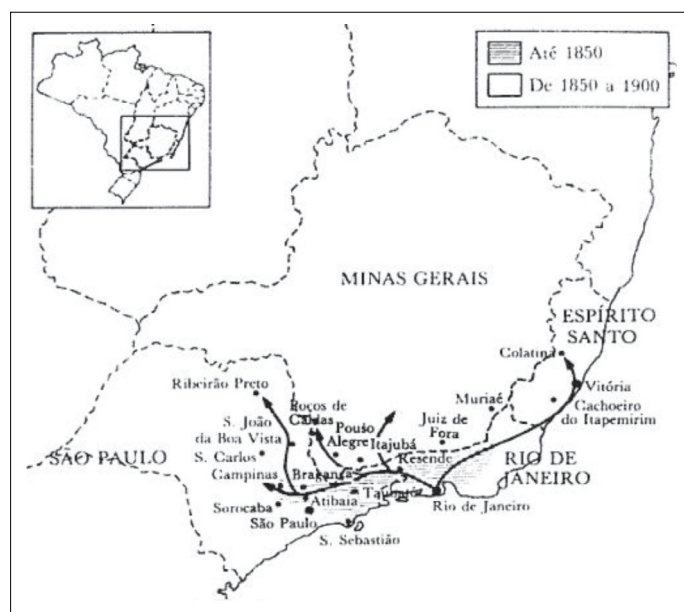
<sup>43</sup> BASSANEZI *et al.*, 2008b: 33.

<sup>44</sup> FREITAS, 2006: 1. É preciso ressaltar, entretanto, que no último quartel do século XIX, os açorianos, em particular, dirigiram-se principalmente para os Estados Unidos. (MIRANDA, 1999: 47; MATOS & SILVA, 2008: 291).



de João Alberto de Castello Branco, que conheceu a grande escala a partir de 1781<sup>45</sup>. A região de partida para o novo ciclo monocultor do país reunia condições ideais para a cultura, na zona montanhosa perto da capital havia: terras de boa qualidade, acesso facilitado à mão de obra e proximidade com o porto. Quanto ao consumo, a produção era estimulada pelo aumento de interesse no café na Europa e nos Estados Unidos<sup>46</sup>.

Com uma demanda cada vez mais crescente, o cultivo seguiu em direção à vizinha Província de São Paulo, rompendo os limites geográficos impostos pela zona serrana através do vale do rio Paraíba e tomando o lugar das plantações de cana de açúcar<sup>47</sup>. Uma expansão profundamente transformadora para a região, criando cidades segundo a marcha de disseminação das lavouras em direção ao oeste paulista como o mostra o mapa 1, muitas das quais receberiam famílias madeirenses<sup>48</sup>. Outra grande consequência desse fenômeno foi a exploração intensiva do porto de Santos como meio de escoamento da produção, ultrapassando mesmo, a partir de 1894, o porto do Rio de Janeiro<sup>49</sup>.



**Mapa 1.**  
*O avanço do café no oeste paulista durante o século XIX*

**Fonte:** DANTAS, J. *História do Brasil*. Apud MARTINS, A. L. *Império do Café*, p. 37. In: GONÇALVES, Paulo Cesar. *Migrações e mão-de-obra: retirantes cearenses na economia cafeeira do centro-sul (1877-1901)*. São Paulo: Associação Editorial Humanitas, 2006, p. 43.

<sup>45</sup> GONCALVES, 2006: 40.

<sup>46</sup> MAURO, 1994: 100.

<sup>47</sup> Nos anos 1820, o café representava 18,4 % das exportações, depois do açúcar (30,1 %) e do algodão (20,6 %). Nos anos 30, já alcançava o primeiro lugar com 43,8 % do total da balança comercial brasileira. Em poucas décadas o Brasil passou a ser o maior produtor de café do mundo (GONÇALVES, 2009: 2).

<sup>48</sup> GONÇALVES, 2006: 40-43.

<sup>49</sup> HOLLOWAYS, 1980: 9.

Nesse contexto, terra e capital para que a nova fronteira agrícola pudesse seguir expandindo-se não minguavam, restava, como dito, o problema da mão de obra.

A partir dos anos 1870, São Paulo implantou uma política de favorecimento de introdução de imigrantes estrangeiros de maior força e institucionalidade<sup>50</sup>. Quanto às estruturas de acolhimento, no ano de 1871, a lei provincial n. 42 de 30 de Março passou a autorizar o governo a emitir títulos de dívida a fim de financiar a vinda de imigrantes e a sua fixação na Província<sup>51</sup>. Quatro meses depois, foi institucionalizada a Associação Auxiliadora da Colonização e Imigração para a Província de São Paulo, que conseguiu financiamento público em 1874. Tais iniciativas da administração provincial continuaram entre 1881 e 1884, com a liberação de novos contingentes de verbas para o financiamento de casas e transportes para os imigrantes.

Finalmente, no ano da abolição da escravatura, os serviços da Sociedade Promotora de Imigração (criada um ano antes) foram contratados pelo Governo de São Paulo para a introdução de até 100.000 imigrantes dos Açores, das Canárias e da Europa continental<sup>52</sup>.

Os serviços dessa sociedade foram de muita valia para a intensificação e o enquadramento dos fluxos migratórios através, por exemplo, da instalação de subsídios de passagem. Assim, de 1889 até o começo do século XX, 80 % dos estrangeiros chegados em São Paulo seriam subsidiados pelo governo<sup>53</sup>. Em geral, a prioridade era dada às famílias. A imigração familiar permitia ao fazendeiro obter mão de obra barata e em grande número, sobretudo devido aos baixos custos remuneratórios das mulheres e das crianças, mas permitia também ao trabalhador, ao subsidiar a vinda de sua família, aumentar a produtividade, os ganhos e a qualidade de vida devido à cooperação de seus próximos<sup>54</sup>.

Os núcleos familiares buscados eram divididos segundo os seguintes critérios: casais com crianças, casais sem crianças, viúvos com filhos, viúvos com outros familiares. Outros membros da família eram eventualmente aceites, como pais, avós, irmãos, cunhados e sobrinhos ou sobrinhas órfãos. Também as mulheres casadas podiam viajar para se encontrarem com os maridos já presentes no Brasil, desde que portadoras de Cartas de Chamada<sup>55</sup> (16 mulheres viajaram com os filhos nesse caso nos 44 navios aqui analisados), um direito não extensivo a outros parentes<sup>56</sup>.

<sup>50</sup> Sobre as políticas precedentes, ver COSTA, 1999: 195-231.

<sup>51</sup> BASSANEZI *et al.*, 2008b: 25.

<sup>52</sup> BASSANEZI *et al.*, 2008b: 35.

<sup>53</sup> HOLLOWAYS, 1980: 39.

<sup>54</sup> BEIGUELMAN, 1968: 51.

<sup>55</sup> PEREIRA, 1990: 736.

<sup>56</sup> HOLLOWAYS, 1980: 47. Nos navios analisados, somente um homem viajou portando a tal carta.

Como já assinalado, o subsídio das passagens foi um dos instrumentos fundamentais de alimentação do fluxo migratório. Para além dos critérios apontados, a administração pública subsidiava inteiramente as passagens de todos aqueles com mais de 12 anos, metade para os de 7 a 12 anos e um quarto para os de 3 a 6 anos. Não podiam aproveitar da ajuda pública os solteiros, os que pretendiam instalar-se fora de São Paulo e os que no passado já haviam contado com o subsídio para se radicar Brasil e que, por alguma razão, retornaram à sua origem (uma ocorrência não tão rara quanto se poderia pensar)<sup>57</sup>. Nas listas aqui analisadas, por exemplo, 65 homens pagaram a passagem “por já ter estado no Brasil” enquanto o restante da família era subsidiado<sup>58</sup>.

## II. O contingente madeirense nas listas de desembarque

### A. Uma fonte histórica rara, mesmo se incompleta

O presente trabalho foi realizado a partir de listas de passageiros chegados ao porto de Santos, no Estado de São Paulo, recolhidas no acervo histórico do Memorial do Imigrante na cidade de São Paulo e disponibilizadas à consulta pública em 2008. Esse fundo de arquivo contem listas produzidas desde o ano de 1888 e que adentram o século XX.

Para o período considerado (1889-1899), foram verificados onze rolos de microfilmes, correspondentes a onze caixas de documentos, em que figuram as tais listas<sup>59</sup>. Durante o século XIX, devido à precariedade burocrática do Estado, cabia à polícia o cumprimento de várias tarefas administrativas, dentre as quais a recepção dos navios e a verificação da listagem de passageiros. Baseado no artigo 85 do regulamento n.º 120 de 20 de Janeiro de 1842, é possível afirmar que tais listas foram elaboradas pelos :

*[...] commandantes e Mestres das Embarcações mercantes, ou de outra qualquer classe, á excepção somente das de guerra, [que] declararão, em relação por elles assignada, a bordo, no porto em que entrarem, o numero, nomes, empregos, occupações e naturalidade dos passageiros, que trouxerem com passaporte, ou sem elle, ou de quaesquer pessoas, que não pertenção á matricula de suas Embarcações<sup>60</sup>.*

<sup>57</sup> HOLLOWAYS, 1980: 45-48.

<sup>58</sup> Faz-se importante ressaltar que, ao lado da imigração subsidiada, existia também a espontânea, isto é, a imigração de pessoas que iam para o Brasil sem contrato com os governos locais ou que, mesmo com contratos, não tinham as passagens custeadas ou as tinham de forma reduzida (Lei n.º 1 do 3 de Fevereiro de 1888).

<sup>59</sup> M.I. *Listas Gerais de Desembarque de Passageiros no porto de Santos*. Rolos 1 a 11.

<sup>60</sup> Artigo 85 do Regulamento de 31 de Janeiro de 1842: 57.

O trabalho aqui desenvolvido será aprofundado no futuro quando do cruzamento dessas fontes com outras recolhidas no Brasil e em Portugal. Todo esse complexo trabalho faz-se necessário a fim de se averiguar, com a maior precisão possível, quantos eram e quais perfis tinham os emigrantes madeirenses que, de fato, alcançaram as terras do interior do Estado de São Paulo para se instalar.

Para o momento, os onze rolos de microfimes analisados trazem-nos informações sobre quarenta e quatro navios, referenciados no quadro 1, originários ou que recolheram passageiros da ilha da Madeira e que chegaram ao porto de Santos. No total esses navios transportaram, no período analisado, 3756 madeirenses sendo : 277 em 1889, 983 em 1893, 119 em 1894, 1282 em 1895, 222 em 1896, 380 em 1897, 358 em 1898 e 135 em 1899.

**Quadro 1.** Listas dos navios saídos da Ilha da Madeira e chegados ao porto de Santos

Navios	Chegada	Passageiros madeirenses	Navios	Chegada	Passageiros madeirenses
Rhein	1889.02.16	201	Les Alpes	1897.02.20	31
Berlin	1889.04.04	76	Provence	1897.03.03	53
Bearn	1893.01.27	327	Italie	1897.04.17	48
Provence	1893.02.13	312	Les Alpes	1897.05.31	66
Malange	1893.07.27	31	Bearn	1897.06.19	26
Rei de Portugal	1893.08.13	77	Les Alpes	1897.08.18	57
Espagne	1893.11.04	236	Espagne	1897.09.17	31
Bearn	1894.12.05	119	Provence	1897.10.18	39
Provence	1895.02.09	247	Les Alpes	1897.11.18	29
Bearn	1895.03.05	333	Les Alpes	1898.02.03	103
Bretagne	1895.04.04	249	Aquitaine	1898.02.17	28
Bretagne	1895.06.28	71	Les Andes	1898.03.22	41
Aquitaine	1895.07.26	61	Italie	1898.07.17	67
Italie	1895.08.18	100	Provence	1898.08.19	32
Bearn	1895.09.05	67	Bearn	1898.10.21	26
Aquitaine	1895.10.19	70	France	1898.12.19	61
Provence	1895.10.19	84	Aquitaine	1899.02.20	41
Provence	1896.08.18	28	Bearn	1899.03.24	32
Les Alpes	1896.09.19	29	Provence	1899.04.18	19
Bearn	1896.10.20	53	France	1899.05.18	17
Aquitaine	1896.11.18	50	Aquitaine	1899.07.20	16
Les Andes	1896.12.21	62	Bearn	1899.08.28	10

Fonte: M.I. *Listas Gerais de Desembarque de Passageiros no porto de Santos*. Rolos 1 a 11.

Um das primeiras características que se pode destacar, inclusive como ponto comum a todos esses navios, é o fato de que transportavam emigrantes europeus contratados pelo Governo da Província (e depois Estado) de São Paulo<sup>61</sup>. As próprias listas de passageiros informam que existiram 5 contratos de introdução de imigrantes celebrados entre o poder público paulista e os agentes Angelo Fiorita (4 primeiros contratos) e José Antunes dos Santos no período considerado.

Antes de se seguir com a análise preliminar do estado e do conteúdo geral dos dados contidos nas listas examinadas, alguns comentários são necessários. Primeiramente é importante destacar que, em algumas ocasiões, os documentos apresentam lacunas e uma certa heterogeneidade na apresentação das informações. De maneira geral, as listas, estabelecidas por família, contêm as seguintes discriminações para cada passageiro: nome, nome de família, naturalidade, parentesco com o chefe de família, profissão, idade, religião e destino.

Entretanto, a naturalidade, por exemplo, são informações disponíveis somente para os chefes de família (cinco navios indicam como naturalidade “Madeira”, os demais apontam as freguesias da ilha de onde eram originários). Já a profissão e a religião são disponibilizadas somente para os chefes de família nas listas produzidas até 1896, com o navio «Aquitaine», ancorado em 18 de novembro de 1896. A partir do navio seguinte, «Les Andes», essas informações são fornecidas para todos os passageiros.

Também só se conhece o estado civil dos chefes de família. Para os demais passageiros, encontra-se discriminado apenas o laço de parentesco para com o chefe com quem viajava (se «mulher», «filho», «primo», «tio» etc), não se permitindo saber se eram solteiros ou casados. Sem embargo, a condição de «viúvo» ou «viúva» apresenta-se indicada nas listas.

Finalmente, do universo de passageiros dos quarenta e quatro navios analisados, em um pouco mais da metade (27) é possível identificar a cidade de destino final no Estado de São Paulo de todas ou de algumas famílias. Essa informação permite, mesmo com alguma reserva, aprofundar o conhecimento das cidades e das colônias para onde rumaram os madeirenses e do trabalho que realizavam no vasto território estadual paulista, 335 vezes maior que a ilha de partida.

Exatamente em razão de todas as ressalvas acima feitas é que o exame das listas de passageiros aqui realizado constitui apenas parte de um estudo mais abrangente, que exige o cruzamento de diversas fontes mas que, pela extensão, somente é possível divulgar em um espaço mais amplo e futuramente. Adiantam-se aqui, assim, apenas algumas conclusões preliminares.

---

<sup>61</sup> Com a proclamação da República, em Novembro de 1889, e com a nova Constituição de 1891, o Brasil tornou-se uma federação de Estados.

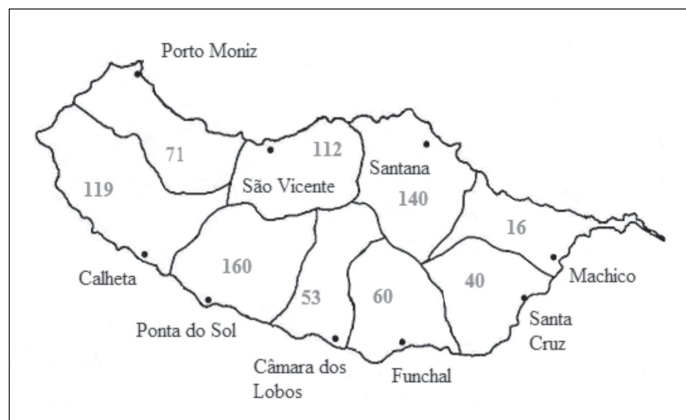
## B. Procedência e perfil etário dos emigrantes

Antes de se passar à análise mais detalhada do perfil dos emigrantes madeirenses, é importante recordar que, nas listas examinadas, somente a naturalidade dos chefes de família é indicada, sem mencionar o fato de que, das listas produzidas nos 44 navios, em cinco delas há somente a indicação de naturalidade como «Madeira». Tais imprecisões serão corrigidas no futuro com o cruzamento com outras fontes, como já ressaltado. Por agora, partindo dos dados obtidos, foi possível elaborar os gráficos e tabelas seguintes.

A partir das informações disponíveis foi possível elaborar o mapa 2, que permite apontar os Concelhos de maior partida no sul da Ilha da Madeira (Calheta e Ponta do Sol) e no norte (São Vicente e Santana). Globalmente, entretanto, a costa sul parece mais afetada com as partidas, o que poderia ser em parte explicado pelos baixos índices históricos de ocupação da região setentrional (em finais do XIX, a população da costa sul representava 80 % dos madeirenses<sup>62</sup>).

**Mapa 2.**  
Distribuição por Concelhos dos chefes de família emigrados (1889-1899)

**Fonte:** Números estabelecidos a partir das listas referidas na nota n.º12.



Apenas para se ter uma certa idéia da dimensão global desse fluxo migratório, sem considerar a flutuação da população para o período e tomando como referência unicamente o censo de 1890<sup>63</sup>, elaborou-se o quadro 2 de número de emigrantes para o Estado de São Paulo por cada mil habitantes. Como somente há indicação da naturalidade para os chefes de família, elaborou-se o quadro abaixo presumindo-se

<sup>62</sup> OLIVEIRA, 1998: 29. Teresa Rodrigues alerta ainda para o fato de que a progressão da população na costa norte era prejudicada não somente pela emigração, mas também por movimentos migratórios em direção ao sul da ilha (RODRIGUES, 2004:30)

<sup>63</sup> *III Recenseamento Geral da População* – 1 de Dezembro de 1890.

que todos portavam a mesma naturalidade<sup>64</sup>. Os resultados obtidos indicam, entre outros, que teriam sido os três Concelhos menos povoados da ilha (Porto Moniz, São Vicente e Santana) que mais sofreram com as partidas.

**Quadro 2.** Número de emigrantes por 1000 habitantes

Concelhos	Número total da população no censo de 1890	Número de saídas entre 1889 e 1899	Número de emigrantes por 1000 habitantes
Calheta	17 010	571	33,5 ‰
Câmara dos Lobos	14 929	283	18,9 ‰
Funchal	37 011	316	8,5 ‰
Machico	10 287	60	5,8 ‰
Ponta do Sol	16 861	605	35,8 ‰
Porto Moniz	4 265	309	72,4 ‰
Santana	9 013	690	76,5 ‰
Santa Cruz	15 033	199	13,2 ‰
São Vicente	7 720	486	62,9 ‰
Naturalidade não indicada	–	237	–
Total	133 129	3756	28,2 ‰

Fonte: Números estabelecidos a partir das listas estudadas e do III recenseamento português de 1890.

Prosseguindo o estudo, dentro do universo amostral analisado no que se refere ao sexo, a emigração pode ser caracterizada como um fenômeno relativamente balanceado: 54 % dos emigrantes eram homens e 46 %, mulheres. Nota-se nesses números uma diferença não muito significativa, o que pode ser explicado pelo fato de que das ilhas, ao contrário do que se passava no continente, emigravam sobretudo famílias. Conforme aponta o historiador Joaquim da Costa Leite, na década de 1860, 60 % da emigração insular havia sido familiar, tendo sido somente 20 % no continente<sup>65</sup>. A mesma tendência verificou-se ainda em 1890, quando para cada 100 mulheres emigradas do continente havia 428 homens. Já para cada 100 mulheres emigradas das ilhas, 114 homens as acompanharam, numa situação de quase equilíbrio<sup>66</sup>. É preciso lembrar, também, que esses números não são frutos do acaso,

<sup>64</sup> Faz-se importante ressaltar que o exercício comporta claramente o risco de se presumir erroneamente que todos nasceram na mesma localidade do chefe de família.

<sup>65</sup> LEITE, 2001: 176.

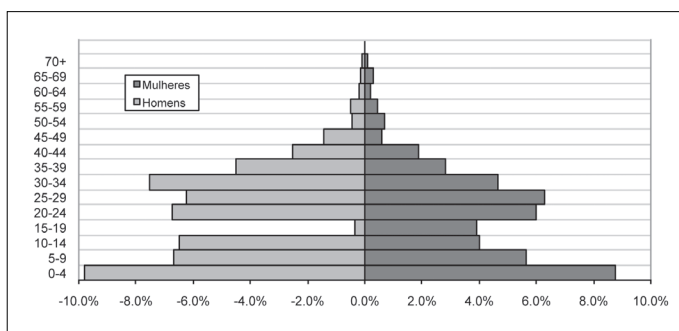
<sup>66</sup> LEITE & CÂMARA, 2010: 109.

sobretudo em razão da preferência do Governo de São Paulo por famílias, critério estabelecido em contrato e tenazmente observado pelos agentes de imigração<sup>67</sup>.

Relativamente aos casais passíveis de identificação (765), 215 emigraram sem filhos, mas a grande maioria, 550, foram acompanhados. Com esses últimos viajaram 1371 filhos, perfazendo uma média de 2,49 filhos por casal. Foi também possível a identificação de 31 viúvos (26 mulheres e 5 homens) e de 4 homens solteiros. Um resumo quanto às faixas etárias aparece no gráfico 1 abaixo.

**Gráfico 1.**  
Distribuição dos emigrantes  
por faixas etárias

Fonte: Gráfico estabelecido a partir das listas referidas na nota n.º12.



Uma primeira observação faz referência ao expressivo número de recém-nascidos e crianças entre 0 e 9 anos, que representam 30 % do total do contingente, um número que aponta, mais uma vez, para uma típica emigração familiar. Outro dado que atrai a atenção é a nítida superioridade feminina na faixa etária dos 15 aos 19 anos, cerca de 92 % do total. A quase ausência do sexo masculino nesse grupo pode ser explicada pelo serviço militar a partir dos 20 anos. Em realidade, fugir do exército era umas das razões da emigração de um grande número de jovens portugueses nessa época, um problema que o Estado vinha tentando resolver desde a aprovação, em 27 de julho de 1855, da lei que instaurou a obrigatoriedade do recrutamento<sup>68</sup>.

A partir dessa data, os jovens rapazes eram recrutados entre 20 e 21 anos, com única possibilidade de desobrigação caso provassem que, com seu trabalho, constituíam o exclusivo recurso de subsistência de sua família<sup>69</sup>. Nesse mesmo

<sup>67</sup> M. I. *Listas Gerais de Desembarque de Passageiros no porto de Santos*. Rolos 1 a 11.

<sup>68</sup> *Collecção systemática das ordens do exercito*, 1859: 327-347. Várias cartas evocavam esses problemas de recrutamentos. A.N.T.T. *Ministério do Reino*. 2ª Rep. em 1895. Correspondências recebidas. Mç. 2721: carta do 3 de Maio de 1895 do Secretário de Estado dos Negócios do Reino ao Ministro do Reino; 2ª Rep. Correspondência recebida. Mç. 4942: carta do 31 de Janeiro de 1867 do Governo Civil de Braga ao Ministério do Reino. Sobre o recrutamento militar no período anterior, consultar, por exemplo: COSTA, 1995; 2010.

<sup>69</sup> Outra possibilidade oferecida pela lei, mas muito pouco utilizada, era a da indicação de um substituto capaz, um irmão por exemplo, com idade acima dos 18 anos (*Collecção systemática das ordens do*



momento, antevendo possíveis evasões dos jovens para o estrangeiro, foi proibida a concessão de passaportes para aqueles com idade entre 18 e 21 anos<sup>70</sup>. Passados apenas alguns anos, respondendo a uma necessidade prática, o regulamento de 4 de junho de 1859 proibiu a concessão do mesmo documento então para aqueles com idade entre 14 e 21 anos<sup>71</sup>. Uma única exceção prevista era a emissão do documento mediante o pagamento de uma taxa de 500 réis<sup>72</sup>, que se verificava elevada demais para as famílias da época as quais, em razão das crises econômicas recorrentes, não conseguiam nem mesmo vender os bens familiares<sup>73</sup>.

O serviço militar compulsório de 8 anos (5 efetivos e 3 de reserva) considerado, sem surpresa, como uma tragédia econômica pelas famílias, aumentava ainda mais o interesse pela emigração. Voltando à pirâmide etária, compreende-se assim o número expressivo de rapazes com menos de 14 anos presente nos navios.

A proibição legal não impedia, entretanto, a emigração clandestina daqueles entre 14 e 21 anos, sendo apenas difícil a sua quantificação, por motivos evidentes. Esse recurso era, porém, bem conhecido das autoridades, como se verifica na leitura do *Primeiro Inquérito sobre Emigração* elaborado pelo Parlamento português em 1873<sup>74</sup>. Nos autos conclusivos dessa investigação, afirma-se que: «ha geral repugnância para o serviço militar. Attribue-se essa repugnância a emigração dos menores de 14 annos». O documento até estima a emigração clandestina «em 20 % sobre a emigração total». O caso da Madeira ganha destaque quando o *Inquérito* afirma que a saída ilegal «faz-se principalmente das ilhas. Nos districtos insulares não pôde esta emigração evitar-se, excepto pelo emprego da fiscalização marítima, e por medidas repressivas extremamente vexatorias»<sup>75</sup>. O fenômeno se prolongaria até a década de 1890 como ilustram as palavras do deputado Tomás Ribeiro ao dizer que «outra causa de emigração encontrâmos, senhores, no serviço militar obrigatorio»<sup>76</sup>.

Uma última observação a destacar a partir dos dados presentes na pirâmide refere-se aos indivíduos em idade ativa (entre os 15 e os 64 anos completos), que representam 56 % dos emigrantes, sendo 53% homens e 47% mulheres.

---

*exercito*, 1859: 337).

<sup>70</sup> *Ibidem*: 338.

<sup>71</sup> ALCANTARA, 1861: 107-108.

<sup>72</sup> A.R.M. *Governo Civil. Fianças e termos de passaportes*.

<sup>73</sup> MIRANDA, 1999: 61.

<sup>74</sup> *Primeiro Inquérito parlamentar sobre a emigração portuguesa*, 1873: 22.

<sup>75</sup> *Ibidem*: 41.

<sup>76</sup> RIBEIRO, 1891: 9.

### C. Ocupações na Madeira

Quanto ao exame do perfil profissional dos emigrantes madeirenses, algumas ressalvas prévias se fazem também indispensáveis. Em primeiro lugar, nas listas analisadas produzidas até 1896, tal informação é fornecida somente para os chefes de família. A partir dessa data, a ocupação de todos os passageiros aparece indicada.

Uma segunda observação refere-se à hipótese levantada pelo historiador Holloways segundo a qual, no intuito de obter o benefício da passagem subsidiada, a maioria dos emigrantes portugueses (fossem eles ilhéus ou continentais) teria declarado ser agricultor, independentemente de sua real profissão<sup>77</sup>. Pois bem, nas listas de passageiros aqui analisadas essa circunstância é verificada para 86 % das pessoas (sendo que entre os 14 % restantes, 13 % declaram-se lavradores e somente 1 % dividiu-se entre hortelãos, sapateiros, domésticos e carregadores). A tese de Holloways deve ser considerada na interpretação de tais dados sobretudo porque os fluxos migratórios transcritos nas listas analisadas foram gerados no contexto da celebração de contratos de agenciamento entre o Governo de São Paulo e prestadores de serviço onde era claro o objetivo final de introdução de trabalhadores rurais nas fazendas de café. Essa era a exigência para a partida.

Há outros elementos que também apontam para o recurso frequente à dissimulação por parte dos emigrantes portugueses, como o fato de muitos madeirenses terem se instalado em centros urbanos em São Paulo, como indicado abaixo, ou mesmo casos em que a fraude foi revelada, como ocorreu com o navio *Italie*. Nessa embarcação, ancorada em Santos em 17 de Julho de 1898, vários passageiros, dentre os quais dois portugueses, foram descobertos pela inspetoria estadual como sendo “artistas” e tendo mentido<sup>78</sup>.

Outra informação interessante proveniente das listas produzidas a partir de 1896 refere-se ao fato de que muitas crianças são apresentadas como agricultores. Mesmo tendo em mente a tese da fraude, é preciso considerar, primeiro, que a economia madeirense era realmente baseada na agricultura e, segundo, como destacado pelo estudo de Benedita Câmara, que nas populações das zonas rurais em geral, independentemente do sexo, os pequenos começavam a ajudar os pais desde os 6 ou 7 anos<sup>79</sup>. O geógrafo e historiador Orlando Ribeiro ilustrou a realidade do campo ao lembrar que uma criança de 7 anos já apanhava ervas para alimentar

<sup>77</sup> HOLLOWAYS, 1980: 47-49.

<sup>78</sup> Arquivo Público do Estado de São Paulo. SACOP. Cx. CO4738: carta n.º 165 de 30 de Agosto de 1898 enviada pela Inspetoria de Terras e Colonização e imigração à Secretaria da Agricultura, Comercio e Obras Publicas.

<sup>79</sup> CÂMARA, 2002: 30.

as vacas e que, aos 12, os rapazes iam para a serra apanhar mato e ajudar os pais durante as lavragens e os regadios enquanto as raparigas começavam a bordar<sup>80</sup>.

De toda a forma, o emigrante madeirense tinha uma grande reputação internacional de forte trabalho no campo, de vida sóbria, serviçal, disciplinada e de alguém que se aclimatava rapidamente aos lugares de destino, e preferencialmente em família. Essas características faziam deles elementos muito bem cotados nos projetos de fixação, de conquista e de ocupação de territórios, como foi manifesto nos casos do Havá e da Guiana Britânica<sup>81</sup>. No caso do Brasil, toda essa empresa era ainda mais categórica devido ao benefício da afinidade cultural<sup>82</sup>. Como lembra finalmente o historiador Antonio Sousa, “[o] Brasil é dos países onde mais madeirenses tem recebido (...) em todos os estados brasileiros existem colônias numerosas de madeirenses, sendo de destacar as de Rio de Janeiro, Santos e São Paulo”<sup>83</sup>.

### III. A chegada em Santos

#### A. De Santos à Hospedaria

Se os contextos sócio-econômicos tanto na origem como no destino explicam o fluxo madeirense em direção à São Paulo, a contribuição da revolução dos transportes do século XIX não deve ser esquecida. O progresso da tecnologia, permitindo a transição da navegação a vela para a vapor, tornou mais curta e com melhores condições as travessias atlânticas. A duração média da viagem da Madeira até Santos dos navios aqui analisados era de 19 dias, enquanto que à época das velas, como aponta o historiador Joaquim da Costa Leite, conhecia uma média de 62 dias<sup>84</sup>.

Também resultado dessa mesma onda revolucionária, o desenvolvimento dos caminhos de ferro no Brasil permitiu uma melhor comunicação da costa com o interior, favorecendo a implantação de novas colônias. Dos anos 1860 até os anos 1880, por exemplo, foram construídos, com apoio financeiro britânico, 139 quilômetros de estradas de ferro ligando Santos até a capital de São Paulo e, em seguida, até os territórios de produção de café<sup>85</sup>.

Uma vez desembarcados no porto, os madeirenses subiam a Serra do Mar nos trens da São Paulo Railway e desciam na estação ferroviária junto à plataforma da

---

<sup>80</sup> RIBEIRO, 1985: 113.

<sup>81</sup> LIND, 1967: 27; FERREIRA, 2006/2007: 20.

<sup>82</sup> PASCAL, 2005: 83.

<sup>83</sup> SOUSA, 1965: 11.

<sup>84</sup> LEITE, 2001: 743.

<sup>85</sup> HOLLOWAYS, 1980: 9.

Hospedaria dos Imigrantes na cidade de São Paulo. E mesmo se o formato deste trabalho não permite uma narrativa mais extensa dessa Hospedaria<sup>86</sup>, a apresentação de algumas de seus aspectos principais pode ser de interesse.

Em funcionamento no bairro paulistano do Brás desde 1888 (onde permaneceu aberta até 1978), tinha como função central receber, triar e encaminhar trabalhadores estrangeiros ou nacionais que chegassem no Estado para trabalhar na agricultura ou na indústria. Recebia tanto imigrantes contratados como espontâneos, os quais tinham ali o direito de permanecer até oito dias, quando recebiam comida, roupa, assistência médica e tinham seus documentos de identidade verificados<sup>87</sup>. Aqueles que já possuíam, desde o ponto de partida, um destino determinado, para este eram encaminhados, enquanto que os demais seguiam para as fazendas que na Hospedaria procuravam mão de obra, para a indústria ou para o setor de serviços na zona urbana.

Nem tudo, entretanto, era bem-aventurança. Segundo Holloways, havia reclamações dos imigrantes sobre as condições de higiene nos navios e na própria Hospedaria, além de denúncias de maus tratos nas fazendas para as quais eram encaminhados<sup>88</sup>. Os que protestavam, em vez de serem ouvidos e independentemente de suas opções políticas, eram tratados pelo Governo como «anarquistas» ou «grevistas». Nesse contexto e numa tentativa de evitar que tais «causadores de problemas» chegassem ao país, cláusulas como esta passaram a ser padrão nos contratos de agenciamento de imigrantes:

*No caso de algum imigrante ter sua entrada negada por ser anarquista ou por suspeita de pertencer a essa organização, a companhia de transporte será responsabilizada pelos custos de repatriação e por quaisquer despesas que o governo ou a policia de São Paulo possa ter com tais imigrantes<sup>89</sup>*

Essa novidade forçava os agenciadores e as companhias de transporte a tentar identificar e barrar eventuais imigrantes considerados problemáticos antes mesmo que deixassem a Europa.

## B. Os destinos finais

Mesmo se somente em um pouco mais da metade dos 44 navios se pode identificar o provável destino final dos passageiros (e mesmo nesses, 157 chefes de família não apresentavam destino prévio<sup>90</sup>), foi possível elaborar um mapa do Estado de São Paulo apontando os parapeiros declarados.

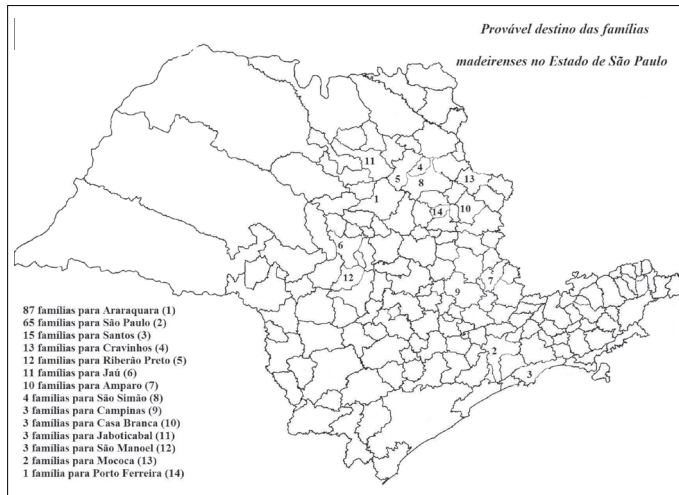
<sup>86</sup> PAIVA & MOURA, 2008; PAIVA, 2009; BASSANEZI, 1985.

<sup>87</sup> BASSANEZZI, 1985: 30.

<sup>88</sup> HOLLOWAYS, 1980: 48.

<sup>89</sup> HOLLOWAYS, 1980: 48 Ver também o artigo 82 do regulamento de 1842, p. 56.

<sup>90</sup> Para outros 10, as informações estão ilegíveis.



**Mapa 3.**  
Provável destino das famílias  
madeirenses no Estado de  
São Paulo

Fonte: mapa do Estado de São Paulo de 1904 (no original, sem identificação das cidades receptoras de madeirenses, acrescentada posteriormente) extraído de BASSANEZI *et al.*, 2008a: 131.

Em princípio uma surpresa, as cidades de São Paulo e de Santos teriam atraído um número significativo de imigrantes madeirenses, situando-se apenas atrás de Araraquara, 270 quilômetros Estado adentro. Para a primeira, tal fenômeno pode se explicar por sua condição de capital de Estado, apresentando uma economia urbana muito dinâmica e atrativa e, para a segunda, pela facilidade de instalação na porta de entrada do território, mas também por suas características geográficas muito semelhantes às da Madeira (como ressaltado mais abaixo). Entretanto, apesar desses desvios, grande parte das famílias (ao menos 66% daquelas com destinos declarados) ter-se-iam dirigido para o interior de São Paulo, onde estavam as plantações de café.

A confirmação da sorte dos madeirenses é um trabalho que demandaria o emprego de muito mais tempo de pesquisa do que mesmo um doutoramento permite. A grande dificuldade reside no simples fato de que, uma vez presentes nas estatísticas oficiais brasileiras, esses imigrantes passavam à categoria geral de portugueses, dificultando em muito o rastreamento dos originários da Madeira.

Somente estudos pontuais como os de Maria Izilda Matos e Gisele Kodja, que analisam a instalação dos madeirenses em Santos<sup>91</sup>, permitem conhecer um pouco mais da integração dessas famílias no Brasil. Matos lembra que, agricultores na terra natal, os ilhéus reproduziram os costumes nessa nova morada, «construíram escadas de pedra, muros de arrimo e formaram pequenos sítios e chácaras, cujos

<sup>91</sup> Os primeiros emigrantes madeirenses para ali dirigidos deixaram a ilha a partir de 1883 (A. R. M. *Administração do Concelho do Funchal*. Listas dos passageiros saídos do porto do Funchal. Lvo n.º 120.

cuidados eram entregues quase exclusivamente às mulheres»<sup>92</sup>. A historiadora aponta que enquanto os homens iam trabalhar nas obras do cais, nos armazéns de estocagem e exportação de café e na construção civil, as madeirenses ocupavam-se da horticultura e retomavam um dos ofícios mais tradicionais da Ilha da Madeira: o bordado, que proporcionava-lhes uma renda suplementar. As crianças também contribuíam para a economia familiar, especialmente as jovens, formadas bordadeiras desde pequenas pelas mães.

Kodja, por sua vez, recorda que os morros de Santos curiosamente favoreceram a fixação dos insulares, acostumados na Madeira aos terrenos acidentados de encosta. Em sua dissertação de mestrado, a historiadora retraça a história das bordadeiras madeirenses que até hoje vivem nos morros santistas<sup>93</sup>.

## Conclusão

As dimensões do presente estudo, que como já dito é parcela de um trabalho mais amplo e que tem por objectivo analisar em pormenores o deslocamento dos ilhéus para o Estado de São Paulo bem como seu impacto sobre a demografia da Madeira. Apesar de se desenvolver em meio a um universo amostral aparentemente restrito, de 3756 pessoas, tem seu real valor revelado quando são considerados os números globais de emigração madeirense em finais do XIX.

Nesse sentido, os estudos de Isabel Oliveira mostram de maneira precisa que, durante os nove anos de mais alta emigração madeirense, entre 1888 e 1897, e aqui considerados, cerca de 2200 pessoas deixaram a ilha por ano, perfazendo um total de 19800 para todo esse período<sup>94</sup>. Cruzando esses dados com aqueles dos desembarcados em São Paulo, descobre-se que estes representavam cerca de 20 % do total, excluindo, portanto, a hipótese de marginalidade de tal destinação.

Ademais, fazendo parte de um capítulo importante da história do Brasil, de um período de transição não só econômica, mas também social, as famílias madeirenses, que aliás já haviam partido carregando o peso da realidade luso-madeirense de finais do XIX, fazem por merecer os estudos que a elas foram ou serão dedicados.

## Fontes

Arquivo Regional da Madeira – A.R.M.

*Governo Civil*. Correspondências. Caixa nº 301: carta de 9 de janeiro de 1883, da Direção Geral de Comércio e Indústria para o Governador Civil do Funchal. Correspondências diversas. Caixa

<sup>92</sup> MATOS, 1993: 224.

<sup>93</sup> KODJA, 2008.

<sup>94</sup> OLIVEIRA, 1999: 49.

n.º 333 II: carta do 25 de Setembro de 1899, do representante da paróquia da Sé, do concelho do Funchal ao administrador do concelho. Fianças para embarque de colonos; Termos de fiança de mancebos sujeito ao recrutamento; Fianças e termos de passaportes; Recrutamento; Movimento do recrutamento; Registos de correspondência sobre recrutamento.

*Administração do Concelho de Ponta do Sol.* Correspondência. Livro n.º 3: carta n.º 155, de Setembro de 1891 do administrador do concelho ao Governador Civil. Correspondência expedida. Livro n.º 17: carta n.º 384 do 8 de dezembro de 1887 do administrador do concelho de Ponta do Sol ao Governador Civil do districto.

*Administração do concelho de Santa Cruz.* Correspondências expedidas. Livro n.º 30: edital do 18 de Abril de 1891.

*Administração do Concelho do Funchal.* Listas dos passageiros saídos do porto do Funchal. Liv. n.º 120.

Arquivo Nacional da Torre do Tombo – A. N. T. T.

*Ministério do Reino.* 2ª repartição em 1870. Correspondências recebidas. Mç. 2839: Representação dos vereadores da Calheta ao Ministério do Reino do 5 de Janeiro de 1888; Maço 4942: carta do 31 de Janeiro de 1867 do Governo Civil de Braga ao Ministério do Reino, 3ª Repartição em 1870 (SSC). Correspondência recebida (SR). Mç. 2843: carta do 14 de Maio de 1888 enviada pela legação portuguesa no Brasil ao Ministério dos Negócios Estrangeiros. 2ª Repartição em 1895 (SSC). Correspondências recebidas (SR). Mç. 2721: carta do 3 de Maio de 1895 do Secretário de Estado dos Negócios do Reino ao Ministro do Reino.

Arquivo Histórico do Ministério Português dos Negócios Estrangeiros – A.H.M.N.E.

*Consulado português no Rio de Janeiro.* Caixa 539 (1852-1855): carta n.º 6 do 13 de janeiro de 1853 enviada pelo Consulado Geral de Portugal no Rio de Janeiro ao Ministro Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros.

*Consulado português no Pará.* Caixa 524 (1843-1856): carta n.º 11 do 30 de Setembro de 1853 enviada pelo Consulado da Nação portuguesa no Pará ao Ministro Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros.

*Consulado português em Pernambuco.* Caixa 531 (1851-1855): carta n.º 93 do 20 de Abril de 1853 enviada pelo Consulado de Portugal em Pernambuco ao Ministro Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros.

*III Recenseamento Geral da População* – 1 de Dezembro de 1890. Disponível em <[www.ine.pt](http://www.ine.pt)>. [Consulta realizada em 25/06/2010].

Acervo Histórico do Memorial do Imigrante de São Paulo.

*Listas Gerais de Desembarque de Passageiros no porto de Santos* -/12/1888 à 1/8/1893: Caixa 1, Film 01000; 4/8/1893 à 28/2/1895: Caixa 2, Film 01001; 2/3/1895 à 15/6/1895: Caixa 3, Film 01002; 28/6/1895 à 14/11/1895: Caixa 4, Film 01003; 16/11/1895 à 31/7/1896: Caixa 5, Film 01004; 3/8/1896 à 20/2/1897: Caixa 6, Film 01005; 3/3/1897 à 14/8/1897: Caixa 7, Film 01006; 2/9/1897 à 20/12/1897: Caixa 8, Film 01007; 20/12/1897 à 22/9/1898: Caixa 9, Film 01008; 29/9/1898 à 18/9/1899: Caixa 10, Film 01009; 20/9/1899 à 2/2/1901: Caixa 11, Film 01010.

Arquivo Público do Estado de São Paulo.

*SACOP.* Inspeção de Terras e Colonização, despesas da inspeção. Caixa CO4738: carta n.º 165 de 30 de Agosto de 1898 enviada pela Inspeção de Terras e Colonização e imigração à Secretaria da Agricultura, Comercio e Obras Publicas.

Regulamento de 31 de Janeiro de 1842. Regula a execução da parte policial e criminal da Lei n.º 261 de 3 de Dezembro de 1841. In: *Índice da collecção das leis do Ipério do Brasil de 1842*, tomo V. Parte II, p. 39-135.

Arquivo Nacional Francês – A. N. F.

*Commerce et Industries*. Caixa F/12/7163: carta enviada pelo consulado da França em Lisboa de 29 de agosto de 1881; Caixa F/12/7165: carta enviada pelo consulado da França no Porto do 26 de agosto de 1899.

National Archives United Kingdom – N. A. U. K.

*Foreign Office*. Caixa FO 179/246: carta de 27 de novembro de 1885, enviada pelo cônsul britânico na Madeira ao Ministro plenipotenciário da Sua Majestade Britânica em Lisboa.

## Bibliografia

- ALCANTARA, João José de (1861) – *Legislação militar de execução permanente até 31 de dezembro de 1860*. Vol II. Lisboa: Imprensa Nacional.
- ALENCASTRO, Luiz-Felipe de (1984) – *Prolétaires et esclaves: immigrés portugais et captifs africains a Rio de Janeiro, 1850-1872*. «Cahiers du C.R.I.A.R». n.º 4. Rouen: Publications de l'Université de Rouen, p. 119-158.
- ALENCASTRO, Luiz-Felipe de (2006) – *La traite des noirs et l'esclavage dans l'Atlantique sud, le Brésil et l'Angola*. In: *Actes du Séminaire La Traite négrière, l'esclavage et leurs abolitions: mémoire et histoire*. Paris. Disponível em <<http://cms.ac-martinique.fr/discipline/histlettres/file/ActesTraiteNegriere.pdf>>. [Consulta realizada em 12/05/2010].
- ALENCASTRO, Luiz-Felipe de (2007) – *Brazil in the South Atlantic: 1550-1850* (Tradução Emilio Sauri). “Mediations”, p. 125-174. Disponível em <[http://mediationsjournal.org/files/Mediations23\\_1\\_06.pdf](http://mediationsjournal.org/files/Mediations23_1_06.pdf)>. [Consulta realizada em 12/05/2010].
- AUBERT DE LA RÛE, Edgar (1956) – *L'homme et les îles*. Paris: Editions Gallimard. 11ª edição.
- BASSANEZI, Maria Sílvia C. Beozzo (1985) – *Uma fonte para os estudos da população: os registos da hospedaria dos imigrantes em São Paulo*. Curitiba: Associação Brasileira de Estudos da População. Disponível em <[http://www.nepo.unicamp.br/textos/publicacoes/textos\\_nepo/textos\\_nepo\\_07.pdf](http://www.nepo.unicamp.br/textos/publicacoes/textos_nepo/textos_nepo_07.pdf)>. [Consulta realizada em 10/05/2010].
- BASSANEZI, Maria Sílvia C. Beozzo; SCOTT, Ana Sílvia Volpi; BACELLAR, Carlos de Almeida Prado e; TRUZZI, Oswaldo Mário Serra (2008a) – *Atlas da imigração internacional em São Paulo, 1850-1950*. São Paulo: Editora UNESP.
- BASSANEZI, Maria Sílvia C. Beozzo; SCOTT, Ana Sílvia Volpi; BACELLAR, Carlos de Almeida Prado; TRUZZI, Oswaldo Mário Serra e; GOUVÊA, Marina (2008b) – *Sobre a legislação brasileira referente à imigração, consultar: Repertório de legislação brasileira e paulista referente à imigração*. São Paulo: Editora UNESP.
- BEIGUELMAN, Paulo (1968) – *A formação do povo no complexo cafeeiro: Aspectos políticos*. São Paulo: Livraria Pioneira Editora.
- BONNEMAISON, Joël (1997) – *La sagesse des îles*. In: SANGUIN, André-Louis, dir. – *Vivre dans une île: une géopolitique des insularités*. Paris: L'Harmattan.
- BRANCO, Jorge Freitas (1987) – *Camponeses da Madeira, as bases materiais do arquipélago, 1750-1900*. Lisboa: Publicações D. Quixote.



- CÂMARA, Benedita (2002) – *A economia da Madeira, 1850-1914*. Lisboa: ICS, Instituto de Ciência Sociais da Universidade de Lisboa.
- CONNELL, John e; KING, Russell (1999) – *Small worlds, global lives: Islands and Migration*. Londres: Continuum International Publishing Group.
- CARDOSO, Agostinho (1968) – *Fenómeno económico-social da emigração madeirense*. «Revista de Direito Administrativo». vol XII, n.º 3. Coimbra: Coimbra Edition.
- CASTRO CALDEIRA, Susana Catarina de Oliveira e (2005) – *Da Madeira para o Hawaii: a emigração e o contributo cultural madeirense*. Universidade da Madeira. Dissertação de Mestrado.
- CORVO, João de Andrade (1854) – *Memórias sobre as Ilhas da Madeira e do Porto Santo*. Lisboa: [s.l.:s.n.,s.d.], 3V, 1 map.
- COSTA, Emília Viotti da (1999) – *Da monarquia à república: momentos decisivos*. 6ª edição. São Paulo: Fundação Editora da UNESP.
- COSTA, Fernando Dores (1995) – *Os problemas dos recrutamentos militares no final do século XVIII e as questões da construção do Estado e da nação*. «Análise Social». Vol. XXX (130), p. 121-155. Lisboa: ICS.
- (2010) – *Insubmissão, Aversão ao Serviço Militar no Portugal do Século XVIII*. Lisboa: ICS.
- DEAN, Warren (1977) – *Rio Claro, um sistema brasileiro de grande lavoura 1820-1920* (tradução de Waldívnia Marchiori Portinho). Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- DEGLI, Albizzi (Le Marquis) (1889) – *Six mois à Madère. 1888* (Texte et dessins inédits). «Revue Le Tour du monde», p. 65-96. Disponível em <<http://nesos.madeira-edu.pt/>>. [Consulta realizada em 7/08/2011].
- FERRAZ, Maria De Lourdes Freitas (1994) – *Dinamismo socio-económico do Funchal na segunda metade do século XVIII*. Lisboa: Ministério do Planeamento e da Administração do Território; Secretaria de Estado da Ciência e Tecnologia; Instituto de investigação científico Tropical.
- FERREIRA, Jo-Ann (2006/2007) – *Madeiran Portuguese Migration to Guyana, St. Vincent, Antigua and Trinidad: A Comparative Overview*. “Portuguese Studies Review”, Vol. 14, n.º 2, p. 63-85.
- FREITAS, Sônia Maria de (2006) – *Presença portuguesa em São Paulo*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de SP, Memorial do Imigrante.
- GONCALVES, Paulo Cesar (2006) – *Migrações e mão-de-obra: retirantes cearenses na economia cafeeira do centro-sul (1877-1901)*. São Paulo: Associação editorial Humanitas.
- (jan./jun. 2009) – *A cidade de São Paulo: um entreposto de braços para a lavoura cafeeira*. «Revista Cordis ». n. 2: Cidades: Processos Migratórios e Imigratórios. Disponível em [www.pucsp.br/revistacordis](http://www.pucsp.br/revistacordis). [Consulta realizada em 09/01/2011].
- GUICHARD, François (1990) – *Géographie du Portugal*. Paris: Masson, Collection Géographie.
- HOLLOWAYS, Thomas (1980) – *Immigrants on the land: coffee and society in São Paulo, 1886-1934*. North Carolina: The University of North Carolina press Chapel Hill.
- KLEIN, Herbert (1993) – *A integração social e económica dos imigrantes portugueses no Brasil nos finais do século XIX e no século XX*. «Análise Social”. Vol 28, n.º2. Lisboa: ICS, p. 235-265.
- KODJA, Gisela (2008) – *Bordadeiras Morro do São Bento – A vida tecida entre o linho e as linhas*. PUC São Paulo. Dissertação de Mestrado.
- LEITE, Joaquim da Costa (1991) – *O transporte de emigrantes: da vela ao vapor na rota do Brasil, 1851-1914*. «Análise social”.vol. 26. Lisboa: ICS, p. 741-752.
- LEITE, Joaquim da Costa (2001) – *Migratory regions in the portuguese mainland and the islands, 1864-1911*. In: *Seminário Internacional sobre emigração e imigração – Imigração e Emigração nas ilhas*. Coimbra: Coleção memórias 34, CEHA.

- LEITE, Joaquim da Costa e; CÂMARA, Benedita (2010) – *O recrutamento militar e a emigração madeirense nos finais do século XIX*. “Anuário do Centro de Estudos de História do Atlântico”, n.º 2. Funchal: CEHA, p. 106-127.
- LOMELINO, João Agostinho Perry da Camara (1888) – *A crise agrícola da Madeira e o contracto de colonia*. Dedicados e oferecidos à alta consideração dos senhores Ministros, Pares do Reino e Deputados da Nação Portuguesa. Funchal: Typographia Do Diário de Notícias. Disponível em <<http://nesos.madeira-edu.pt/>>. [Consulta realizada em 07/08/2011].
- MALHEIRO, Agostinho Marques Perdião (1976) – *A Escravidão no Brasil – Ensaio Histórico, Jurídico, Social*. 2 vol. Petropolis: Vozes.
- MATOS, Maria Izilda Santos de (1993) – *Estratégias de sobrevivência. A imigração portuguesa e o mundo do trabalho, São Paulo, 1890-1930*. In: SILVA, Maria Beatriz Nizza; BAGANHA, Maria Ionnis; MARANHÃO, Maria José e; PEREIRA, Miriam Halpern, org. – *Colóquio Internacional sobre Emigração e imigração em Portugal (século XIX e XX)*. Lisboa: Fragmentos, p. 218-237.
- MATOS, Paulo e; SILVA, Susana Serpa (2008) – *Oscilações Populacionais, Grupos e Comportamentos Sociais*. In: MATOS, Artur Teodoro de; MENESES, Avelino de Freitas de e; LEITE, José Guilherme Reis dir. – *História dos Açores*. Angra do Heroísmo, Cap. IV da Parte IV, p. 83-120.
- MAURO, Frédéric (1994) – *Histoire du Brésil*. Paris: Editions Chandeigne.
- MENEZES, Mary Noel (1994) – *The Portuguese of Guyana: A Study in Culture and Conflict*. Londres: M. N. Menezes.
- MIRANDA, Sacuntala (1999) – *A emigração portuguesa e o Atlântico, 1870-1930*. Lisboa: Edições Salamandra.
- MOLES, Abraham (1982) – *Nissologie ou science des îles*. «L'Espace Géographique». n.º 4, p. 281-289.
- NEPOMUCENO, Rui (1994) – *As crises de subsistência na história da Madeira*. Lisboa: Ensaio Histórico, Caminho.
- NORDYKE, Eleanor (1989) – *The peopling of Hawaii*. 2a edição. Honolulu: University of Hawaii.
- OLIVEIRA, Isabel (1999) – *A Ilha da Madeira, transição demográfica*. “Revista População e Sociedade”. n.º 5. Porto: CEPESE.
- PAIVA, Odair da Cruz e; MOURA, Soraya (2008) – *Hospedaria de Imigrantes de São Paulo*. São Paulo: Paz e Terra.
- PAIVA, Odair da Cruz (2010) – *Arquivos da Imigração no contexto da Hospedaria de Imigrantes de São Paulo*. UNESP- FCLAS- CEDAP, v. 5, n.º 2, p. 90-106, dez. 2009. Disponível em <[http://www.assis.unesp.br/cedap/patrimonio\\_e\\_memoria/patrimonio\\_e\\_memoria\\_v5.2/artigos/arquivos\\_imigracao.pdf](http://www.assis.unesp.br/cedap/patrimonio_e_memoria/patrimonio_e_memoria_v5.2/artigos/arquivos_imigracao.pdf)>. [Consulta realizada em 10/05/2010].
- PASCAL, Maria Aparecida Macedo (2005) – *Portugueses em São Paulo: a Face feminina da Imigração*. São Paulo: Expressão & Arte Editora.
- PELLETIER, Philippe (2005) – *L'insularité dans la mer intérieure japonaise*. Bordeaux: Presses universitaires de Bordeaux.
- PEREIRA, Miriam Halpern (1990) – *Algumas observações complementares sobre a política de emigração portuguesa*. «Análise social». Vol. 25, n.º 108-109, 3a série. Lisboa: ICS, p. 735-739.
- PEREIRA, Miriam Halpern (2002) – *A política portuguesa de emigração (1850-1930)*. Revisão técnica Maria Helena Ribeiro da Cunha. Bauru, SP: EDUSC; Portugal: Instituto Camões.
- PEREIRA, Vital Prudencio Alves, coord. (1859) – *Collecção systemática das ordens do exercito desde 1809 até 1858*. Lisboa: Typographia de Francisco Xavier de Souza & Filho.
- PIAZZA, Walter (1999) – *Epopéia Açórico-Madeirense (1746-1756)*. Funchal: CEHA.

- PITTA, Pedro (1929) – *O contrato de «colônia» da Madeira*. Lisboa: “A Peninsular”, L.<sup>da</sup> Editores.
- Primeiro Inquérito parlamentar sobre a emigração portuguesa* (1873) – Câmara dos deputados, Lisboa: Imprensa Nacional.
- RAMOS, F. da Costa (1973) – *Emigração: fatalidade irremediável?*. [S.l.]. Cadernos República; 3.
- RAU, Virginia e outros (1965) – *Dados sobre a emigração madeirense para o Brasil no século XVIII*. In: *V Acta da Conferência Internacional de estudos luso-brasileiros*. Coimbra: C.E.H., Vol 1.
- RIBEIRO, João Adriano (2006) – *A emigração de madeirenses para as ilhas de S. Vicente nas Antilhas*. Funchal: Editorial Calcamar, DRAC.
- RIBEIRO, Orlando (1985) – *A Ilha da Madeira até meados do século XX*. Lisboa: Instituto de Cultura e língua portuguesa, Ministério da Educação.
- RIBEIRO, Tomás (1891) – *Questões sobre emigração: projeto de lei*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- RODRIGUES, Teresa Veiga (2004) – *A população Portuguesa no século XIX*. Porto: CEPSE, Edições Afrontamento, Coleção Economia e Sociedade.
- RODRIGUES, Teresa e; PINTO, Maria Luís Rocha (1989) – *A Madeira na viragem do século (1860-1930), características da sua evolução demográfica*. In: *Actas do II Colóquio Internacional da Madeira*. Funchal, CEHA.
- SANGUIN, André-Louis, dir. (1997) – *Vivre dans une île: une géopolitique des insularités*. Paris: L’Harmattan.
- SANTOS, Maria Licínia Fernandes dos (2008) – *Os madeirenses na colonização do Brasil*. Funchal: Secretaria Regional do Turismo e Cultura. Dissertação de Mestrado.
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo (1988) – *História de Portugal, (1832-1851)*. Lisboa: Verbo.
- SERRÃO, Joel, dir. (1976) – *Testemunhos sobre a emigração portuguesa: Antologia*. Lisboa: Coleção Horizonte.
- SERRÃO, Joel e; MARQUES, A.H. de Oliveira, dir. (2004) – *Nova História de Portugal, Portugal e a Regeneração*. Lisboa: Editorial Presença.
- SEVIN, Olivier; CHALEARD, Jean-Louis e; GUILLAUD, Dominique, dir. – *Comme un parfum d’îles*. Paris: PUPS.
- SILVA, Joaquim Palminha (1996) – *Portugueses no Havaí sécs. XIX e XX: da imigração à aculturação*. Região autónoma dos Açores: Direcção Regional das Comunidades.
- SOUSA, Antonio Teixeira de (1965) – *Emigração Madeirense*. 1º Congresso das comunidades portuguesas. Lisboa: comunicação apresentada pela “Casa da Madeira”.
- SOUSA, João José Abreu de (1994) – *História rural da Madeira, a Colônia*. Funchal: Direcção regional dos assuntos culturais.
- VALLE, Henrique Felix de Freitas (1888) – *A Revolta na Madeira e a Comissão de Inquérito. Breves Considerações e Apontamentos*. Funchal-Madeira: Typographia «Funchalense». Disponível em <<http://nesos.madeira-edu.pt/>>. [Consulta realizada em 07/10/2011]
- VASCONCELLOS, Dr. João da Câmara Leme de (1876) – *Uma crise agrícola. Um caminho aereo e uma sociedade anonyma*. Funchal.
- VIEIRA, Alberto (7 de março de 1988) – *A emigração insular na segunda metade do século XIX: o caso da Madeira*. “Diário de Notícias”. Funchal.
- VIEIRA, Alberto (1990) – *Emigration from the Portuguese Islands in the Second Half of the Nineteenth Century: The Case of Madeira*. In: HIGGS, David – *Portuguese Migration in Global Perspective*. Toronto: Multicultural History Society of Ontario, p. 42-58.

- VIEIRA, Alberto (1993) – *A Emigração madeirense na segunda metade do século XIX*. In: *Actas do Colóquio Internacional sobre Emigração e imigração em Portugal (século XIX e XX)*. Lisboa: Fragmentos, p 108-144.
- VIEIRA, Alberto (2003) – *História do vinho da Madeira*. Funchal: CEHA, Colecção memórias n.º 46.
- VIEIRA, Alberto (2004) – *Da Madeira ao Brasil*. In: *A Madeira e o Brasil: Colectânea de estudos*, Funchal: CEHA, Colecção Atlantica n.º 49.