

AS VIAGENS EM DIREITURA DOS AÇORES AO BRASIL (1922-1926)

clique nas imagens para ampliar

Autor(a): Judite Toste Evangelho | **Saiba mais sobre o(a) autor(a)**
Tema: História
Subtema: Emigração
Referência geográfica do conteúdo: Rio de Janeiro - RJ, Brasil
Data de publicação: 05/01/2009
Referência da Primeira Publicação:
 Atas Colóquio comemorativo-Os 250 anos da chegada dos açorianos a Sta Catarina-1748-1998, Florianópolis, 1998.
Línguas disponíveis: Português

Quadro 1 - Partida dos Açores

Data	Navio	Porto de partida	Passageiros embarcados
1922			
02 de agosto (9 de outubro)	Beneventy	Funchal Açores - Angra	85
11 de novembro	Alegrete	Funchal Açores - Angra	12 e 30
	Santarém	Funchal Açores - Angra	350 e 30
1923			
09 de janeiro (22 de abril)	Beneventy	Funchal Açores - Angra	51
26 e 29 de março	Beneventy	Funchal Açores - Angra	23 e 88
19 de agosto	Beneventy	Funchal Açores - Angra	12
0 e 6 de setembro	Alegrete	Funchal Açores - Angra	24
11 de dezembro	Santarém	Funchal Açores - Angra	84
1924			
0 de março (11 de maio)	Beneventy	Angra	-
	Alegrete	Funchal Açores - Angra	-
1925			
12 de novembro	Santarém	Funchal Açores - Angra	61
1926			
17 de junho	Príncipe	Funchal Açores - Angra	39 e 17
07 de setembro	Ceará	Funchal Açores - Angra	8
	Fidal*	Funchal Açores - Angra	8
12 de dezembro	Beneventy	Funchal Açores - Angra	8

Fonte: "A União", Angra do Heroísmo, 1922-1926.
 *Passageiros da ilha de Fidal que embarcaram no porto de Angra.

Quadro 1 - Partida dos Açores

RESUMO

A emigração açoriana para o Rio de Janeiro atravessou um pequeno período especial em que, durante 5 anos (1922-1926), os açorianos dirigiram-se para esta cidade numa carreiras diferenciadas empreendidas pela Companhia de Navegação do Lloyd Brasileiro, denominadas pela publicidade da época de "Viagens em Direitura". Nestes anos, foi desviada a rota emigratória que se dirigia à América do Norte em sentido sul, para o Brasil, provavelmente devido às leis de restrição de imigração decretadas pelos Estados Unidos no início dos anos de 1920, coincidindo assim, com o interesse do governo brasileiro em atrair mão de obra europeia para o seu território.

Esta propaganda vigorou, durante estes anos, especialmente no diário "A União" de Angra do Heroísmo.

CONTEÚDO

INTRODUÇÃO

A vinda dos portugueses para o Brasil abriu uma nova rota marítima que serviu tanto à colonização quanto à emigração propriamente dita, pós-independência, esta rota apresenta características peculiares, fruto de sua ampliação como transporte tanto de passageiros como de mercadorias, nas travessias transatlânticas, a partir da segunda metade do século XIX[1].

Os fatores que afetaram as sociedades e as economias nos países exportadores e receptores de mão de obra desencadearam a emigração em massa, o que fez com que a década de 1850 fosse marcada por mudanças quanto à emigração portuguesa: como a primeira legislação moderna da emigração, a preocupação com as estatísticas e a navegação com o surgimento dos paquetes, os quais ganharam a confiança dos emigrantes devido a sua pontualidade, rapidez e conforto nas travessias do oceano atlântico.

A partir de 1885 as estatísticas declararam a amplitude deste deslocamento, o Estado português passa a mobilizar a coleta de dados, interessando-se por enquadrar essa questão em termos jurídicos assim como, averiguar o que se relacionava à administração deste fenômeno.

A era da emigração açoriana foi, sobretudo a era dos vapores que, gradualmente substituíram os veleiros (embarcações de 200 a 400 toneladas, com capacidade para cerca de 100 a 200 passageiros). Iniciou-se o período do auge destas embarcações quanto à ligação entre Portugal e o Brasil.

Os vapores encurtavam consideravelmente o tempo do percurso da viagem, comparados aos veleiros que levavam 6 semanas nesta travessia, enquanto que os vapores demoravam 3 semanas percorrendo o mesmo trajeto. Além da regularidade e da projeção de suas viagens, escalas e desembarques transmitindo assim aos passageiros, uma grande tranquilidade. Em 1874, João de Sousa Lobo ministro de Portugal, considerava que os progressos trazidos pelos vapores aliviaram mais o sofrimento dos emigrantes do que as leis criadas para os protegerem.

A adesão dos emigrantes à navegação a vapor conseguiu mudanças nas estruturas destas companhias e em sua organização: como os serviços prestados a bordo, estabelecimento de redes de agentes nos locais de emigração e a propaganda com vistas a atração de passageiros[2].

A emigração açoriana embora faça parte da emigração portuguesa, contudo, possui propriedades insulares muito próprias. O que se pode verificar desde a partida, nas viagens marítimas, no transbordo até Lisboa ou nas viagens diretas dos Açores ao Brasil.

Apresentamos a mobilidade dos emigrantes do arquipélago dos Açores em direção ao Brasil, mais especificamente para o Rio de Janeiro, no período citado. Descrevemos a trajetória destes transportes marítimos: explicitando a nomenclatura dos navios, as rotas, as companhias de navegação, os agentes de viagens, a cronologia destes itinerários, as datas de partida da ilha Terceira e os desembarques no Rio de Janeiro.

A delimitação entre 1922 e 1926 está ligada a umas rotas exclusivas realizadas a partir do arquipélago dos Açores diretamente aos portos do Brasil (Pernambuco, Bahia) e especialmente até ao Rio de Janeiro, estas rotas eram denominadas pela propaganda jornalística "viagens em direitura", pelo motivo de entre os Açores e o Brasil não se efetuar nenhuma escala. Os navios provinham da Europa e escalavam no arquipélago para receber emigrantes destinados ao Brasil.

Neste período, o meio de transporte marítimo de passageiros ainda era o que predominava utilizando transatlânticos de médio ou grande porte, considerados pela publicidade de magníficas condições.

Anteriormente a estas linhas diretas os açorianos dirigiam-se a Lisboa pelo transporte que empreendia as linhas domésticas: a Empresa Insulana de Navegação. Para depois reembarcaram de Lisboa ao Brasil (Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos) nos paquetes consignados às companhias de navegação holandesa e francesa: Mala Real Holandesa (Lloyd Royal Holandais) e Sud-Atlantique respectivamente, que se dirigiam a Montevideo e Buenos Aires [3].

AS LINHAS EM DIREITURA:

De 1922 a 1926 efetuaram-se as carreiras em direitura, num total de quinze viagens: três em 1922; seis em 1923; duas em 1924; uma em 1925; três em 1926. Durante esses cinco anos, os vapores eram consignados somente a uma companhia de navegação: o Lloyd Brasileiro, representada na cidade de Angra do Heroísmo pelos agentes gerais "Elias Pinto & Rego". Eles se mantiveram ativos sob a sigla referida durante os anos de 1922 a 1927, sempre na mesma cidade. O Sr. E. Cunha Pinto pertencia à sociedade da conceituada Casa Bancária e de Navegação "Borges do Rego" sediada em Lisboa[4].

A Companhia do Lloyd Brasileiro fora instituída no final do século XIX, justamente dirigida ao transporte de emigrantes; Barbosa Lima Sobrinho (1994) explica:

...naquela época "São Paulo estava em plena lua-de-mel com as correntes de imigração, que procuravam o seu território, provavelmente subvencionando os navios que lhes trouxessem imigrantes. Tínhamos sido vítimas de uma política de subvenções, dada a navios estrangeiros que traziam imigrantes para os Estados do Sul. Daí provavelmente, a iniciativa do barão de Jaceguai, junto às autoridades provinciais de São Paulo, para figurar na distribuição das subvenções, que vinham concorrendo para a prosperidade de companhias estrangeiras. Daí a idéia de fundação do Lloyd Brasileiro" [5].

Esta companhia ao surgir com a nova linha entre Europa e Rio de Janeiro, em 1922, possuía os seguintes navios de passageiros: Leopoldina Sobral, Avaré, Bagé, Caxias, Alegrete, Alfenas, Benevente, Curvelo, Cuyabá, Maranguape, Poconé, Santarém, Santos além de outros [6]. Neste ano inauguraram-se as linhas diretas dos Açores ao Brasil. Foram três carreiras intercaladas por duas viagens de vapores de empresas portuguesas que

Quadro 2 - TRAVESSIAS TRANSATLÂNTICAS AÇORES – RIO

Data de partida	Navio	Duração da viagem	Data de chegada
1922			
02 de agosto (9 de outubro)	Beneventy	17 dias	7 de setembro
11 de novembro	Alegrete	34 dias	12 novembro
	Santarém	36 dias	28 de dezembro
1923			
09 de janeiro (22 de abril)	Beneventy	19 dias	27 de maio
26 e 29 de março	Beneventy	33 dias	18 de maio
19 de agosto	Beneventy	24 dias	12 de setembro
0 e 6 de setembro	Alegrete	18 dias	24 de outubro
11 de dezembro	Santarém	37 dias	22 de janeiro de 1924
1924			
0 de março (11 de maio)	Beneventy	44 dias	4 de julho
	Alegrete	44 dias	18 de maio
1925			
12 de novembro	Santarém	37 dias	21 de dezembro
1926			
17 de junho	Príncipe	39 dias	6 de julho
07 de setembro	Ceará	16 dias	13 de outubro
12 de dezembro	Beneventy	31 dias	7 de janeiro de 1927

Fonte: "A União", OP CTT.
 Registo de Vapores, OP CTT.
 *A duração da viagem (RV) é o tempo embarcado no Rio de Janeiro (Porto de chegada), Porto de Rio de Janeiro, 1870-1874. Arquivo Nacional, 250-SET de 1822 - 211, JAN de 1927.

Quadro 2 - TRAVESSIAS TRANSATLÂNTICAS AÇORES – RIO

Quadro 3 - Desembarcados no Rio de Janeiro

Data de partida	Navio	Ilha de Partida	Número de Embarcados
1922			
02 de agosto (9 de outubro)	Beneventy	S. Miguel e Terceira	24 e 82
11 de novembro	Alegrete	S. Miguel e Terceira	2 e 12
	Santarém	S. Miguel e Terceira	308*
1923			
09 de janeiro (22 de abril)	Beneventy	S. Miguel e Terceira	46 e 18
26 e 29 de março	Beneventy	S. Miguel e Terceira	25 e 88
19 de agosto	Beneventy	S. Miguel e Terceira	46 e 18
0 e 6 de setembro	Alegrete	S. Miguel e Terceira	49 e 48
11 de dezembro	Santarém	S. Miguel e Terceira	42 e 62
1924			
0 de março (11 de maio)	Beneventy	Santarém	-
	Alegrete	S. Miguel e Terceira	8 e 11
1925			
12 de novembro	Santarém	S. Miguel e Terceira	2 e 88
1926			
17 de junho	Príncipe	S. Miguel e Terceira	2 e 48
07 de setembro	Ceará	S. Miguel e Terceira	18 e 41
12 de dezembro	Beneventy	S. Miguel e Terceira	39 e 71

Fonte: "A União", OP CTT.
 Registo de Vapores, OP CTT.
 * e de Terceira. Os passageiros embarcados em Angra não estão citados na Lista dos Vapores de Angra do Heroísmo.

Quadro 3 - Desembarcados no Rio de Janeiro

Tonagem de registro dos paquetes que efetuaram as viagens em direitura

Navios	Toneladas
Beneventy	3.066
Santarém	4212
Poconé	4201
Alegrete	3812
Joazeiro	2701
Benevente	2556
Ceará	1185

Fonte: A União, OP CTT.
 Registo de Vapores, OP CTT.

Tonagem de registro dos paquetes que efetuaram as viagens em direitura.



Navio do Lloyd Brasileiro que transportou açorianos em direitura para o Rio de Janeiro.

escalarum a ilha da Madeira. A característica peculiar destas viagens diretas é que impediam o deslocamento do emigrante açoriano a Lisboa a fim de reembarcar para o Brasil. O que facilitava o trajeto desimpedindo os obstáculos e as demoras que as escalas provocam.

Em junho surgem avisos de publicidade de que a direção do Lloyd havia estabelecido uma nova carreira direta entre a Inglaterra, Angra e Rio de Janeiro. O primeiro paquete partiria do porto da ilha Terceira, o que se confirmou a 21 de agosto.

Os 3 quadros seguintes apresentam o movimento marítimo destas linhas que transportaram os emigrantes açorianos em via direta do Arquipélago dos Açores ao Rio de Janeiro.

Na Partida dos Açores (Quadro 1) pode-se verificar as datas das saídas dos portos dos Açores, a nomenclatura dos respectivos paquetes do Lloyd Brasileiro, e o número dos passageiros embarcados nestes portos.

DESCRIÇÃO DAS VIAGENS

Quadro 1 - Partida dos Açores (Veja quadro ao lado)

Destacamos as travessias transatlânticas Açores – Rio, (Quadro – 2), onde está enumerado o tempo de duração do percurso das viagens e as datas de chegada dos açorianos ao Rio de Janeiro.

Quadro 2 - TRAVESSIAS TRANSATLÂNTICAS AÇORES – RIO (Veja quadro ao lado)

O número de açorianos desembarcados no Rio de Janeiro dos navios citados, pode ser verificado (Quadro 3), destacando também as ilhas de procedência dos Açores.

Quadro 3 - Desembarcados no Rio de Janeiro (Veja quadro ao lado)

O progresso dos navios a vapor pode ser analisado também pelo seu peso que, representa o porte que o caracteriza, como podemos verificar na tabela abaixo e que, variava significativamente, entre os transatlânticos da Cia. do Lloyd Brasileiro.

Tonelagem de registro dos paquetes que efetuaram as viagens em direitura. (Veja quadro ao lado)

Destacamos que, todos estes açorianos que viajaram nestas 15 carreiras foram transportados em 3a classe. A lei portuguesa decretava como emigrante todo o passageiro que viajasse em 3a classe ou equivalente, abaixo de 2a classe [7].

Considerando, as treze viagens destes cinco anos, em que foram encontradas as listas de chegada destes emigrantes (exceto as duas viagens em que as listas do Lloyd Brasileiro não se encontram no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro), totalizamos o número referente às duas procedências: ilha de S. Miguel e ilha Terceira. Da primeira ilha desembarcaram no Rio 394 e da segunda 624, o que soma 1018 ilhéus, (não podemos considerar estes açorianos como terreirenses ou micalenses, porque eventualmente poderiam reembarcar para o Brasil em seus portos emigrantes de outras ilhas do arquipélago). Visto que nas listas de passageiros não são mencionadas as origens de nascimento por ilha, mas sim pela ilha ou o próprio porto de embarque.

Além destes passageiros, passaram na cidade do Rio em trânsito para Santos 106 açorianos, todos oriundos de Ponta Delgada, além de 2 passageiros que se dirigiram ao Estado de Minas Gerais, vindos de Angra (ilha Terceira).

Embora 1926 fosse o último ano das carreiras em direitura, neste ano anunciaram também o restabelecimento destas linhas, despertando o público para a importação de mercadorias pelos navios do Lloyd Brasileiro, oriundas do Rio de Janeiro e Pernambuco (como açúcar e café), além do transporte de passageiros no itinerário Brasil - Liverpool que poderia escalar os Açores[8].

No seu esforço de ganhar a preferência dos passageiros, as companhias de navegação procuravam melhorar os serviços prestados anunciando a existência a bordo de seus navios de cozinha portuguesa e, com navios cada vez de maior porte.

De 1922 a 1926, exceto 1925, a Cia da Mala Real Holandesa continuou com as carreiras de Lisboa ao Brasil, propagando a venda de passagens em Angra através de seus vários agentes. A Mala Real Inglesa anunciou somente em 1924 [9].

No início de 1927 a agência de Elias Pinto & Rego ainda propagou seus navios em direitura. Para logo em maio decidiu definitivamente avisar o público de que, a companhia não podia manter as escalas no porto de Angra pelo motivo de, não haver número de passageiros que compensasse as enormes despesas que essas escalas proporcionavam então, com o objetivo de substituir a frota do Lloyd Brasileiro encaminham os açorianos para as companhias Lloyd Bremen alemã e da Mala Real Inglesa, a fim de embarcarem no porto do Funchal os que pretendessem emigrar para o Brasil, para onde se dirigiram nos vapores da Empresa Insulana de Navegação: o Lima e o S. Miguel. Durante este ano, comparando-se com os anos anteriores, diminuiu a propaganda de venda de passagens marítimas para o Brasil. No ano seguinte, este agente foi substituído por Amadeu Monjardino, que passou a representar a Cia. alemã [10].

Em relação ao período dos 5 anos em que o Lloyd Brasileiro empreendeu as viagens em direitura, em 1924, comentou-se na "Carta do Rio" as reclamações de alguns passageiros que viajaram naquela frota: quanto ao aspecto alimentar e outras deficiências. É sugerida também a exportação de mercadorias brasileiras para os Açores assim como a importação dos produtos açorianos "daqueles com que todos fomos criados e que raras vezes aqui apreciamos" [11].

Naquele período, a Cia do Lloyd estava em ascensão devido a uma administração eficiente, após um estado declarado de crise. A empresa conceituada nos Açores, pois seus serviços eram regulares em grande parte de suas carreiras e também, por sua diretoria ter decidido estabelecer linhas entre o arquipélago e a República brasileira, o que era considerado benéfico para as ilhas, e valorizado pelos açorianos.

Em 1923, a Cia do Lloyd possuía 102 vapores. Em 1925, realizou 468 viagens, sendo que, em 1926 possuía 69 agências: 51 estabelecidas no Brasil e 19 no estrangeiro [12].

Tanto no ano anterior ao do início das viagens em direitura (1921 – 1922), como no ano seguinte à última viagem (1927), foram anunciados vários navios que realizariam viagens em direitura que não se concretizaram: o Provençal[13], o Porto[14], o S. Vicente [15], o Avaré[16], o Campos[17], o Santa Fé[18], e o Serra de Cintra [19], numa demonstração do empenho das Companhias marítimas em transportar o maior número possível de emigrantes dos Açores para o Brasil. Tratando-se, como é óbvio de propagandas de marketing de transporte marítimo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sobre as viagens descritas, constata-se a preferência pelas carreiras diretas, visto não exigirem a interrupção no traslado, assim como a boa acolhida aos vapores do Lloyd Brasileiro, o que facilitava a vida a bordo também por ser uma Companhia de idioma idêntico. Verifica-se claramente pela insistência da propaganda de transportes marítimos, os interesses que envolviam o engajamento com a emigração na época.

Durante aqueles cinco anos provavelmente os açorianos viajaram quase que exclusivamente em direitura dos Açores para o Brasil. É o que indica a comparação, entre os números da pesquisa extraída dos registros de passaportes das partidas das ilhas de S. Miguel e Terceira, neste mesmo período, com os números da estatística de açorianos desembarcados no Rio de Janeiro[20].

O número total de emigrantes que se dirigiram ao Rio de Janeiro, no período referido, embora não fosse relevante, tem um significado considerável, levando em conta a população do arquipélago e a preferência pela América do Norte, na época. Contudo, pode-se verificar que as leis de restrição da imigração por este país, nos primeiros anos da década de 1920, provavelmente devem ter desviado os açorianos para o Brasil.

Companhia de N. Lloyd Brasileiro



No dia 15 do proximo mez de Junho chega a esta ilha o esplendido paquete "Pacote", a receber passageiros para os portos do Brasil.
Os vrs. passageiros que queiram seguir nesta viagem devem, sem demora, vir dar os seus nomes ao escriptorio de Elias Pinto & Rego—ua Lisboa, n.º 109.

Outro navio do Lloyd que tambem empreendeu as viagens em direitura

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO



Paquete "BAEPENDY",
de 4000 toneladas
Para os portos do Brasil em direitura
Chegará nos portos de Brazil, salvo caso de força maior, a trazer passageiros de 1.ª e 2.ª classe, bem como carga.
Todos os passaj. que desejarem seguir viagem, para os portos do Brazil, deverão vir arrolar-se na agencia, sita na rua Lallea n.º 109,
Angra do Heroismo, 10 de Junho de 1908
Os Agentes,
ELIAS PINTO & REGO

Este navio realizou várias viagens em direitura. A informação da respectiva tonelagem não coincide com as informações oficiais.

PARA O RIO DE JANEIRO EM DIREITURA



Atendem-se todos os passaj. que pretenderem seguir na primeira viagem em direitura que venham a esta Agencia dar os seus nomes e trazer os documentos de embarque até ao dia 15 de Maio.

O Agente,
ANTONIO HERMINIO

Este transatlântico não estava consignado ao Lloyd Brasileiro mas, a uma Companhia de Navegação Portuguesa, representada por outra agencia como se verifica na propaganda de marketing destas viagens.

Vapor em direitura para o Brasil LLOYD BRASILEIRO



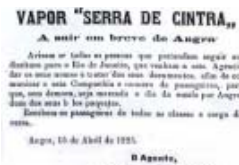
Nesta agencia arrolar-se desde 15 passageiros, e mais-se trata de carga, para os portos de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, nos seguintes preços:
1.ª classe 35 libras.
Internacionais 21 libras.
2.ª classe Escalas abertas.
Carga Escalas abertas, cada metro cubico de 1.000 kilos no frete.
O arrolamento deve ser até ao proximo "mês de Dezembro.
Angra do Heroismo, 1 de Novembro de 1917.
Os Agentes,
Elias Pinto & Rego

Outro paquete do Lloyd que tambem fez parte destas viagens.

Companhia Transatlântica Portuguesa de Navegação

PARA O BRASIL EM DIREITURA





Estes navios da Companhia Portuguesa não realizaram as viagens pretendidas na propaganda.

NOTAS

[1] SILVA, J. Palminha, "O Papel do emigrante português no desenvolvimento do Brasil", in História no 134, NOV, 1990.

[2] COSTA LEITE, Joaquim da - "O Brasil e a Imigração Portuguesa", in FAUSTO, Boris, (org). Fazer a América – A imigração em Massa para a América Latina. S. Paulo: Edusp, 2000.

[3] A União. Angra do Heroísmo. FEV – DEZ, 1920.

[4] "Elias da Cunha Pinto foi um agente de passagens e passaportes habilitado perante o Comissariado Geral dos Serviços de Emigração, nos termos da lei". (Boletim de Emigração, JAN-JUN, 1927. Biblioteca da Horta)

A União. Angra do Heroísmo. 26 - ABR – 1922.

[5] Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, 20 de MAR, 1944.

[6] A União. Angra do Heroísmo. 18 de MAI, 1922.

[7] Decreto No 5.624, 10 de MAI, 1919. Boletim da Emigração de 1931, pág. 11. Biblioteca da Horta.

[8] A União. Angra do Heroísmo. 30 de MAR, 1926.

[9] A União. Angra do Heroísmo. JAN – 1922 a ABR - 1926, (exceto 1925).

[10] A União. Angra do Heroísmo. MAR , 1927 a AGO, 1930.

[11] A União. Angra do Heroísmo. 17 – MAI, 1924.

[12] A União. Angra do Heroísmo. 23 – OUT, 1926. 26 – NOV, 1926.

[13] A União. Angra do Heroísmo. 10 – SET, 1921. 1 – OUT, 1921.

[14] A União. Angra do Heroísmo. 22 , 31 - MAR, 1922. 12 – ABR, 1922.

[15] A União. Angra do Heroísmo. 24 – AGO, 1922. 12, 20 – SET, 1922.

[16] A União. Angra do Heroísmo. MAR, 1922.

[17] A União. Angra do Heroísmo. 16 - DEZ, 1926. 26 – FEV, 1927.

[18] A União. Angra do Heroísmo. AGO - OUT – NOV, 1923.

[19] A União. Angra do Heroísmo. FEV - ABR, 1930.

[20] EVANGELHO, Judite Toste. "A Emigração Açoriana para o Rio de Janeiro no início dos Anos 20", monografia de Pós –Graduação em História Cultural e Contemporânea, arquivada no Instituto Metodista Bennett – Núcleo de Pesquisa e Pós - Graduação, Rio de Janeiro. 22 – ABR - 1996. -----,"
Emigração Açoriana para o Rio de Janeiro (1920-1940)", in III Congresso de Comunidades Açorianas, Angra do Heroísmo. 1991.

Indique este artigo para um amigo

Entre em contato com o autor deste artigo

Comunicar a Direcção do Portal um erro ou denunciar conteúdo impróprio