



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

CLEITON MELO JONES

**“VEM AÍ A IMIGRAÇÃO”:
EXPECTATIVAS, PROPOSTAS E EFETIVAÇÕES DA IMIGRAÇÃO
NA BAHIA (1816-1900)**

Salvador
2014

CLEITON MELO JONES

**“VEM AÍ A IMIGRAÇÃO”:
EXPECTATIVAS, PROPOSTAS E EFETIVAÇÕES DA IMIGRAÇÃO
NA BAHIA (1816-1900)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História Social.

Orientador: Prof. Dr. Antônio Fernando Guerreiro Moreira de Freitas.

Salvador
2014

J76 Jones, Cleiton Melo
“Vem aí a imigração”: expectativas, propostas e efetivações da imigração na Bahia (1816-1900). – 2014.
142 f. : il.

Orientador: Prof. Dr. Antônio Fernando Guerreiro Moreira de Freitas.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal da Bahia.
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2014.

1. Bahia – História – 1816-1900. 2. Bahia – Colonização.
3. Colônias. 4. Emigração e imigração – Bahia. I. Freitas, Antônio Fernando Guerreiro Moreira de. II. Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

CDD: 981.42

**“VEM AÍ A IMIGRAÇÃO”:
EXPECTATIVAS, PROPOSTAS E EFETIVAÇÕES DA IMIGRAÇÃO NA BAHIA
(1816-1900)**

CLEITON MELO JONES

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Antônio Fernando Guerreiro Moreira
de Freitas (orientador) – UFBA

Prof. Dr. Dilton Oliveira de Araújo – UFBA

Prof. Dr. Jorge Almeida Uzêda – IFBA

AGRADECIMENTOS

Há um velho ditado que diz que “Quem não tem padrinho morre pagão”. Acredito nele porque nos lembra de que sozinhos, sem alguém que nos ajude nos momentos necessários de nossa trajetória, são pequenas as nossas chances de sucesso. Daí a importância de, em devido momento, fazermos as devidas considerações àqueles que contribuíram para que pudéssemos alcançar êxito em nossos intentos. Esse trabalho de dissertação é, sem dúvida, o mais importante feito de toda minha vida escolar. E, portanto, devo aqui deixar marcada a participação de algumas pessoas que contribuíram significativamente para que eu conseguisse realizá-lo.

Primeiramente devo agradecer ao Professor Antônio Fernando Guerreiro Moreira de Freitas, que aceitou me orientar nesta pesquisa. Devo agradecer por sua competência, generosidade e paciência. Suas sugestões, desde nossas primeiras conversas, serviram de guia para esta pesquisa. Temo que esta dissertação não esteja à altura de suas contribuições.

Aos professores da graduação e da pós que contribuíram para minha formação em tantos anos de FFCH. À Dilton Oliveira de Araújo e Lina Maria Brandão de Aras, examinadores na qualificação, pelas críticas e sugestões ao trabalho. À Antonio Luigi Negro e Maria de Fátima Novaes Pires pelas colaborações nos primeiros projetos, quando ainda não sabia ao certo o caminho a seguir.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela bolsa de mestrado que me foi oferecida e ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Bahia que acreditou na validade dessa pesquisa.

Aos funcionários dos arquivos pela atenção e prestação de serviços que em muito auxiliaram na pesquisa, no Arquivo Público do Estado da Bahia e na Fundação Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. No CEDIG do PPGH agradeço à Luis Borges, sempre solícito aos meus pedidos. Devo também agradecer aos centros de documentação que disponibilizam o acesso online de seus acervos como o CRL da Universidade de Chicago e a BN Digital da Fundação Biblioteca Nacional, sem os quais seria mais difícil concluir essa dissertação.

Aos amigos que fiz durante os anos da graduação e da pós, Augusto Fagundes, Ede Ricardo, Carla Côrte, Carlos Maciel, Kelly Andrade, Lucas Café, Luís Siqueira, Mariana Seixas, Rafael Sancho e Rômulo Martins que contribuíram com fontes, ideias e sugestões, cada qual à sua maneira, para este trabalho, e principalmente, pela amizade.

Aos amigos de longa data, Estéfane Souza, Daniele Lima e Vitor Gouveia pelas conversas e encontros que me alegravam nos momentos mais tensos desse trabalho. À Vitor devo um agradecimento especial pela colaboração na etapa final com a elaboração do mapa das colônias.

À minha família. Aos *Melo*, que mesmo tendo trabalhado na terra nunca negaram a importância de uma boa educação. Adelaide (*in memoriam*) e Atalino (*in memoriam*) pilares de nossa formação. Aos meus pais, Aidi e Zilmar, que sempre fizeram o possível para que eu estudasse em uma boa escola devo grande parte desse incentivo aos estudos. Aos meus tios, Antônio e Terezinha. Ela que, sendo cadeirante, lutou para tornar-se professora. E ele que, sem uma formação universitária, financiou os meus estudos da graduação, acreditando nisso como um valor a ser cultivado. Aos meus irmãos, Gizele e Cleber, que torceram por mim. Aos meus sobrinhos, Clara e Gabriel, que compreenderam minhas ausências nesses anos. Agradeço também à minha outra família, aos *Moura*. Denis e Lavínia, que me emprestaram livros e atenções. Guilherme, Maria e Maurício, sempre amigáveis. E à Vó Lourdes (*in memoriam*) que sempre perguntava ao me encontrar: “Como é que vai a pesquisa?” e depois completava, “porque eu quero estar na sua defesa”.

Finalmente e mais importante, à Elisa de Moura Ribeiro, minha companheira e a maior incentivadora desse trabalho. Por todas as nossas conversas sobre imigração nesses quatro anos e as descobertas da pesquisa, posso imaginar que chateação deve ter sido ouvir tanto sobre um mesmo tema. Devo um agradecimento mais que especial, pois ela acreditou em mim até quando eu mesmo não tinha certeza. Liu, seu amor não tem preço!

Enfim, a todos que, de alguma forma foram “padrinhos” em minha trajetória, o meu mais sincero obrigado. Se por algum motivo alguém não foi citado, peço desculpas. Finalizo me desculpando pelas falhas e omissões cometidas no texto. Por outro lado, se houver nesse trabalho algum mérito, ele é certamente fruto das contribuições que recebi ao longo desses anos de pesquisa.

JONES, Cleiton Melo. *“Vem aí a imigração”: expectativas, propostas e efetivações da imigração na Bahia (1816-1900)*. 142 f. il. 2014. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2014.

RESUMO

Apesar de ter sido pioneira no processo de criação de colônias estrangeiras no Brasil do Oitocentos, à Bahia coube o estigma da não colonização e da falta de uma corrente imigratória significativa, se comparada a outras regiões como São Paulo e em relação às expectativas que as elites políticas baianas dela faziam. No entanto muitos foram os discursos e projetos políticos baianos e brasileiros que tiveram a implementação de uma corrente imigratória para a Bahia como objetivo. Nesta dissertação, procura-se compreender esse processo, com foco na palavra oficial e em suas experiências de efetivação ao longo de quase um século. Entre os anos de 1816 e 1900 foram inúmeras as tentativas de implantação de núcleos coloniais com estrangeiros no território baiano apontando, de um lado, para a existência de discursos e projetos favoráveis à imigração e colonização estrangeira e, de outro, para sua efetivação nem sempre premiada pelo sucesso.

Palavras-chave: Imigração; Colônias; Política imigratória; Palavra oficial; Bahia oitocentista.

JONES, Cleiton Melo. *“Vem aí a imigração”*: expectativas, propostas e efetivações da imigração na Bahia (1816-1900). 142 f. il. 2014. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2014.

ABSTRACT

Despite Bahia having been a pioneer in the creation process of foreign colonies in the nineteenth century Brazil, it fit the stigma of non- colonization and the absence of a significant immigration stream, compared to other regions like São Paulo and the expectations of the Bahian elites policies. However, some Bahian and Brazilian discourses and political projects had the objective of implementing an immigration current for Bahia. This dissertation tries to understand this process with focus on official word and experiences of effective immigration for nearly a century. Between the years 1816 and 1900 were numerous experiences of creating colonies with foreign in Bahia. These attempts indicate the existence of discourses and political projects pro-immigration and foreign colonization and its implementation not always successful.

Keywords: Immigration; Colonies; Immigration policy; Official word; Nineteenth-century Bahia.

ABREVIATURAS

ACB	Associação Comercial da Bahia
ALB	Assembleia Legislativa da Bahia
APEB	Arquivo Público do Estado da Bahia
BN	Biblioteca Nacional (Rio de Janeiro)
BSFR	Bahia and São Francisco Railway Company
CEAO	Centro de Estudos Afro-Orientais
CED	Centro Editorial e Didático
CLB	Coleção de Leis do Brasil
CLIB	Coleção de Leis do Império do Brasil
CRL	Center for Research Libraries, Universidade de Chicago
EFBM	Estrada de Ferro Bahia e Minas
FFCH	Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas
FRB	Falas e Relatórios da Província da Bahia
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IHGB	Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro
IIBA	Imperial Instituto Baiano de Agricultura
MRB	Mensagens e Relatórios do Estado da Bahia
RMA	Relatórios do Ministério da Agricultura
RSFR	Recife and San Francisco Railway Company
SBI	Sociedade Baiana de Imigração (Salvador)
SCI	Sociedade Central de Imigração (Corte)
SII	Sociedade de Imigração de Ilhéus
SPI	Sociedade Promotora de Imigração (São Paulo)
UNEB	Universidade do Estado da Bahia

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Mapa	1	Colônias estrangeiras na Bahia (1816-1898).....	14
Imagem	1	Colônia de São Jorge dos Ilhéus (c.1825).....	24
Imagem	2	Estação de Salvador da BSFR (c.1860).....	53
Mapa	2	Estradas de Ferro na Bahia (1898).....	55
Mapa	3	Estrada de Ferro Bahia Minas.....	62
Tabela	1	Despesas brasileiras com imigração e colonização (1888-1900)....	89
Imagem	3	Plantação de chá no Rio de Janeiro (c.1835).....	95
Imagem	4	Hospedaria de Imigrantes de Mont Serrat, vista a partir do cais da Ponta de Humaitá em Salvador, Bahia.....	106
Imagem	5	Entrada da Hospedaria de Imigrantes.....	106
Tabela	2	Movimento imigratório na Bahia e no Brasil (1890-1899).....	122

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	CAPÍTULO 1 - COLONIZAÇÃO E IMIGRAÇÃO NA BAHIA OITOCENTISTA	18
2.1	Primeira fase da colonização na Bahia (1818-1830).....	19
2.1.1	Colônia Almada.....	22
2.1.2	Colônia de São Jorge dos Ilhéus.....	23
2.1.3	Colônia Leopoldina.....	25
2.1.4	Colônia Frankental.....	27
2.1.5	Colônia do Rio da Salsa.....	27
2.1.6	Colônia de Santa Januária.....	28
2.2	Segunda fase da colonização na Bahia (1857-1870).....	31
2.2.1	Colônia de parceria do Engenho Novo.....	32
2.2.2	Colônia de Jequiriçá: a tentativa de Hygino Pires Gomes.....	35
2.3	Terceira fase da colonização na Bahia (1873-1878).....	38
3	CAPÍTULO 2 - IMIGRAÇÃO E TRANSIÇÃO PARA O TRABALHO LIVRE	50
3.1	Ferrovias no Brasil e na Bahia.....	50
3.1.1	Trabalhadores estrangeiros nas ferrovias.....	60
3.1.2	A Estrada de Ferro Bahia e Minas e a colônia espanhola de Santa Clara.....	61
3.2	Sociedades de imigração no Brasil e na Bahia.....	67
4	CAPÍTULO 3 - A VELHA BAHIA NA NOVA REPÚBLICA	89
4.1	Os súditos do Império Celeste: debates e projetos sobre a imigração asiática.....	93
4.2	A Hospedaria do Mont Serrat e a imigração subsidiada.....	101
4.3	O Burgo Virgílio Damásio.....	107
4.4	Outros núcleos de colonização.....	111
4.5	Um retorno da questão chinesa?.....	112
4.6	Novas tentativas de promover a imigração.....	116
4.7	A imigração espontânea: o caso dos galegos.....	123
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	126
6	FONTES	130
7	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	139

INTRODUÇÃO

A imigração estrangeira para o Brasil alcançou seu auge entre as décadas de 1880 e 1910. Mas foi durante todo o século XIX e ainda no XX que milhares de indivíduos oriundos dos mais longínquos países, em sua maior parte da Europa, desembarcaram massivamente nos principais portos da América. Impelidos a deixar suas pátrias e a emigrar em busca de melhores condições de vida aqueles homens e mulheres foram atraídos aos países americanos que se mostravam desejosos de receber aqueles contingentes populacionais. Na América os principais destinos a que se encaminharam os imigrantes foram Estados Unidos, Argentina e Brasil. Outros destinos foram Canadá, Cuba, além de México, Uruguai e Chile.

No caso do Brasil a vinda de imigrantes relacionou-se a diversas questões como a ocupação de porções desabitadas do território, a substituição da mão de obra escrava embargada com o fim do tráfico atlântico e, mais tarde, com a abolição e a formação de uma classe de trabalhadores livres e moralizados, sustentado nas ideias de modernização e progresso dominantes. Esta é uma trajetória significativamente conhecida do imaginário nacional. Ela é tanto mais válida diante do esforço bastante comum do brasileiro em reconhecer nas suas origens familiares um traço deste movimento histórico. Mais ainda, diante das profícuas celebrações a este respeito nas representações da cultura popular.

Outro dado bastante característico deste processo é a tendência cada vez mais contundente de que a imigração estrangeira se destinou em um maior contingente ao centro-sul do Brasil. Desta mesma máxima se depreende que regiões como a Bahia não tiveram a mesma “sorte” em vivenciar tamanho fluxo migratório. A utilização de europeus em projetos de colonização aparecia ainda no início do século XIX na política imigratória brasileira. As primeiras colônias estrangeiras seriam instaladas ainda no período joanino nos atuais estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo, São Paulo, Rio Grande do Sul e Bahia. Todos esses destinos, exceto a Bahia, são hoje lembrados quando se trata da imigração e das populações de origem estrangeira no país. Além de não ter conseguido atrair uma imigração em massa, a Bahia sofreu ainda com perda de parte significativa de sua população para outros destinos brasileiros, como São Paulo e Rio de Janeiro.¹

¹ TAVARES, Luís Henrique Dias. *História da Bahia*. Salvador: Edufba; São Paulo: Unesp, 2009, p. 359-361.

Inúmeros trabalhos sobre imigração e colonização no Brasil foram publicados e ainda há muito por se escrever a respeito dessas temáticas. O maior destaque nos trabalhos foi e tem sido dado aos destinos “tradicionais” de imigração, a saber, o Centro-Sul do país. Neste último é São Paulo, talvez, o principal foco dos estudos no campo da imigração, seguido de Espírito Santo e Minas Gerais e com menor atenção o Rio de Janeiro. Na região Sul, o estado do Rio Grande do Sul é, sem dúvida, o mais estudado nos textos e trabalhos voltados a essa temática, embora seguido de perto pelo Paraná e Santa Catarina. Esse interesse se justifica, evidentemente, pela enorme quantidade de colônias estrangeiras instaladas, que receberam um grande contingente de imigrantes que, para essas regiões, se destinaram ao longo do dos séculos XIX e XX.

Há, entretanto, algumas regiões que receberam pouca atenção por parte da historiografia da imigração, se comparado às áreas do Centro-Sul. É o caso das regiões Norte e Nordeste onde também ocorreram experiências de colonização com estrangeiros e para onde também se encaminharam imigrantes, muito embora os estudos nesse campo não sejam tão numerosos como poderiam ser. Em parte é devido a menor quantidade de estrangeiros naquelas províncias/estados ao longo do Oitocentos comparativamente a outros locais. Outra razão está, possivelmente, no desconhecimento de algumas daquelas experiências e da presença de grupos imigrantes que integraram as sociedades naquelas regiões, tanto nas capitais como em cidades menores, e que foram esquecidos com o passar do tempo. É a essa lacuna que a presente pesquisa vem responder.

O título dessa dissertação é derivado de uma matéria publicada em 1920 no periódico baiano *A Tarde*. A nota, intitulada: “Vem aí a imigração - Uma hospedaria de imigrantes em Mont Serrat”,² tratava de um expediente comum, onde o secretário estadual de agricultura requisitava da Diretoria de Saúde Pública, a utilização de um prédio público situado à beira mar. Até aqui nenhuma surpresa se não fosse pela frase final que dizia que aquele prédio seria reformado para servir como hospedaria de imigrantes e, enfim, “atender aos *primeiros imigrantes* que venham cuidar da lavoura em nosso estado”. Seria por desconhecimento da trajetória da colonização baiana no século anterior, com inúmeros núcleos estrangeiros, que o articulista fazia tal colocação? O que aconteceu para que a Bahia, pioneira na colonização e na recepção de imigrantes no século XIX, ainda aguardasse, mais de cem anos depois da instalação de

² A *TARDE*, Salvador, 21 de outubro de 1920, p. 1. Grifos meus.

sua primeira colônia estrangeira, pela futura viabilização da corrente imigratória para o Estado? Daí surgia nosso interesse em entender esse processo.

No caso da Bahia, há quase uma opinião geral, de que a maior parte das experiências relacionadas à imigração e à colonização estrangeiras, intentadas ao longo do século XIX e mesmo no XX, redundaram em fracasso. De fato, esta é uma afirmação que nem mesmo a presente pesquisa poderia contestar de todo. Aliás, o que se vê nos próximos capítulos é a confirmação em dados e argumentos daquilo que já é sabido: que o maior fluxo migratório estrangeiro atraído para a Bahia sequer se compara ao mesmo movimento ocorrido em São Paulo, para dar o exemplo mais bem sucedido do país.

É inegável que os números demonstram que São Paulo recebeu o maior contingente de imigrantes no país, dos mais de quatro milhões de estrangeiros que chegaram ao Brasil entre os anos de 1886 e 1934, 56% se instalaram em São Paulo.³ Contudo é preciso relativizar a posição paulista no estudo do processo imigratório brasileiro e deslocar o foco da questão quantitativa. Mesmo outros destinos conhecidos de imigração, onde ainda hoje é possível perceber traços da presença estrangeira, a exemplo do Rio Grande do Sul, sequer alcançaram números próximos aos obtidos pelos paulistas. São Paulo não pode ser tomado enquanto parâmetro, pois o fenômeno da imigração em massa ali ocorrido entre 1885 e 1915 é único no país, sob o risco de todas as outras experiências imigratórias de norte a sul serem reduzidas, conseqüentemente, a fracassos. Opiniões que contestam a participação das províncias nortistas na imigração oitocentista ou consideram fracassadas todas as tentativas de efetivação daquela corrente se relacionam menos a inexistência de imigrantes durante aquele período, posto que sua presença já foi objeto de alguns importantes trabalhos, mas sobretudo a uma supervalorização da trajetória paulista em detrimento de outras experiências no país.

Alguns trabalhos importantes na historiografia baiana, hoje considerados clássicos nessa temática, dedicaram sua atenção à presença de imigrantes entre nós. Parte deles tem o mérito de dar visibilidade às comunidades estrangeiras, inseridas até hoje na sociedade local, percebendo as trajetórias destes grupos. Estas obras discutiram, em alguma medida, questões sobre a imigração, dentro, obviamente, dos seus objetivos específicos, vinculadas às comunidades a que se propuseram estudar. Podemos citar como alguns exemplos o grupo dos portugueses, alvo dos estudos de Mário Augusto da Silva Santos e de Tania Risério Gandon, os espanhóis (galegos) estudados por Jeferson

³ TRENTO, Angelo. *Do outro lado do Atlântico. Um século de imigração italiana no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1989. p. 107.

Bacelar e Célia Braga, os italianos destacados em obras de Thales de Azevedo, os alemães enfocados pelas pesquisas de Albene Menezes, Maria Barreto e Lina Aras e os ingleses tratados na obra de Etelvina Rebouças Fernandes.⁴

Nesse sentido, é preciso compreender como se deram as experiências de imigração e colonização estrangeiras na Bahia, quais motivações estiveram envolvidas em sua efetivação, quais objetivos elas deveriam cumprir e também porque nem sempre foram premiadas por grande êxito como em outras partes do país. Outra questão igualmente importante a ser respondida por essa pesquisa é o porquê da imigração estrangeira, e principalmente, europeia, ser alvo de tantos discursos ao longo de um espaço tão grande de tempo e ligado a questões de sumo interesse não apenas para a Bahia, mas para o Brasil de uma forma ampla.

Delimita-se, assim, a hipótese deste estudo. O processo imigratório e colonizatório, pioneiro na Bahia no Oitocentos, não conheceu sucesso segundo parte da historiografia. No entanto muitos foram os discursos e projetos políticos baianos e brasileiros que tiveram na implementação de uma corrente imigratória para a Bahia como objetivo. Compreender, portanto, esse processo, com foco na palavra oficial e em suas experiências de efetivação ao longo de quase um século é o objetivo desse estudo.

Necessário, portanto, estabelecer o recorte temporal que abrange o momento em que esses interesses começaram a se estruturar no Brasil de uma forma geral, ainda antes da Independência, nos projetos de colonização do governo joanino e na Bahia com a fundação da primeira colônia estrangeira com europeus não portugueses, em 1816.

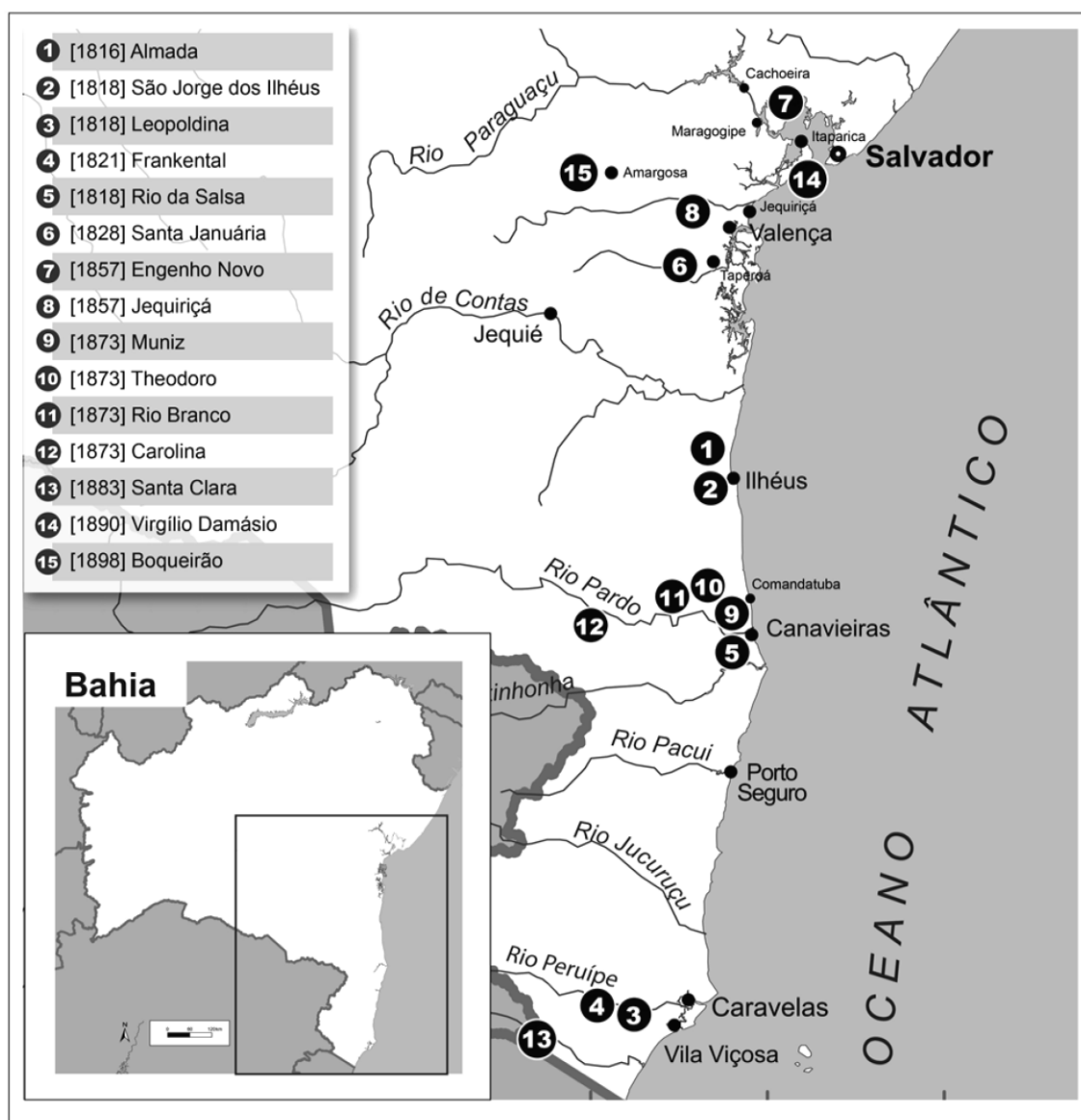
A historiografia baiana sobre a imigração também toma a primeira década do século XIX como balizamento, considerando a instalação das colônias estrangeiras. Francisco Vicente Vianna demarca o início da colonização estrangeira no Brasil em 1812 com a fundação da colônia de Santo Agostinho no Espírito Santo e em 1818 na Bahia com a instalação da colônia Leopoldina. O autor considera três momentos distintos da colonização na Bahia: o primeiro, de 1818 a 1830, marcada prioritariamente

⁴ SANTOS, Mário Augusto da Silva. *Comércio português na Bahia, 1870-1930*. Centenário de Manoel Joaquim de Carvalho & Cia. Ltda. Salvador: s./ed., 1977; GANDON, Tania Risério d'Almeida. *Portugueses na Bahia na segunda metade do séc. XIX: emigração e comércio*. Salvador: EDUNEB, 2010; BACELAR, Jeferson. *Galegos no paraíso racial*. Salvador: Ianamá/CEAO/CED, 1994; BRAGA, Célia Maria Leal. *Memória de imigrantes galegos*. Salvador: UFBA/CED, 1995; AZEVEDO, Thales de. *Italianos na Bahia e outros temas*. Salvador: EGBA, 1991; MENEZES, Albene Miriam. Utopia, imigração e a Colônia alemã de Una, Bahia no contexto histórico. *Textos de História*. Revista do Programa de Pós-graduação em História da UnB, v.16, n.2, 2008; BARRETO, M. R. N.; ARAS, L. M. B. de. Salvador, cidade do mundo da Alemanha para a Bahia. *História, Ciência, Saúde – Manguinhos*. Rio de Janeiro, v.10(1), p. 151-172, jan.-abr. 2003; FERNANDES, Etelvina Rebouças. *Do mar da Bahia ao Rio do Sertão: Bahia and San Francisco Railway*. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, 2006. p. 45.

por tentativas de colonização estrangeira; de 1857 a 1870 quando iniciativas voltadas à colonização por nacionais foram predominantes; o último, de 1873 a 1878, caracterizada por uma retomada na criação de colônias agrícolas estrangeiras seguida por um abandono na criação de iniciativas dessa natureza.⁵

Henrique Jorge Buckingham Lyra amplia a proposta de Vianna ao considerar o espaço de tempo que engloba a colonização na Bahia, entre 1808 e 1889. Para Lyra a evolução da política de colonização no século XIX pode ser sistematizada em três fases:

Mapa 1 – Colônias estrangeiras na Bahia (1816-1898)



Fontes: BRASIL. *Bahia escolar*. Rio de Janeiro: IBGE, 2012; BAHIA. FRB/MRB. 1828-1898.

⁵ VIANNA, Francisco Vicente. *Memória sobre o Estado da Bahia*. Salvador: Tipografia do Diário da Bahia, 1893.

entre 1808 e 1824 caracterizado pela colonização espontânea; de 1824 a 1850, quando aquela política vai se alterando por sucessivas medidas de restrição ao acesso das terras; por fim o período da segunda metade do século até o fim do período imperial, quando o acesso à propriedade fundiária passa a ser regulado pela Lei de Terras de 1850.⁶

Tendo como um dos objetos a análise das experiências de colonização estrangeiras na Bahia, este estudo parte do ano de 1816, data da fundação da colônia Almada, modificando o recorte cronológico proposto no projeto inicial de pesquisa, que previa o estudo da imigração durante o período da Primeira República. A justificativa do ano de 1900 como marco temporal final está relacionado ao abandono, por parte do governo baiano, das medidas adotadas em favor da imigração e colonização na última década do Oitocentos, com o fim dos incentivos à imigração espontânea e o fechamento da Hospedaria de Imigrantes do Mont Serrat, consequência também do afastamento do apoio federal nas políticas imigratória e colonizatória nos Estados, fruto da opção federalista adotada pela constituição de 1891. As tentativas em favor da imigração e a criação de colônias estrangeiras seriam retomadas apenas ao fim da década de 1910 com o núcleo colonial Sabino Vieira, em Entre Rios, e depois já em fins da década seguinte com a constituição do núcleo colonial Itaraca, em Una.

Este estudo está estruturado em duas partes. Na primeira onde é apresentado um quadro geral das experiências de colonização estrangeira no território baiano, entre os anos de 1816 e 1878. No capítulo 1 elencamos uma a uma as colônias estrangeiras instaladas no território baiano ao longo de três fases. Na primeira fase, de 1816 a 1830, foram seis as colônias, quatro particulares, uma provincial e uma imperial. Na segunda fase, foram somente duas as colônias estrangeiras, ambas particulares, mas apoiadas com recursos da província. Na terceira fase foram quatro colônias, todas construídas por uma mesma empresa naquele que foi o maior empreendimento do gênero na Bahia.

A segunda parte que está subdividida em dois capítulos examina questões relacionadas ao tema da imigração no Brasil após 1880 até o ano de 1900.

O capítulo 2 possui duas seções. Na primeira, apresentaremos uma breve discussão sobre a relação entre ferrovia, trabalho livre e trabalho escravo, com destaque para a presença de trabalhadores estrangeiros na construção e operação das ferrovias brasileiras. Na segunda seção o tema é o debate e os discursos favoráveis à promoção da

⁶ LYRA, Henrique Jorge Buckingham. *Colonos e colônias - uma avaliação das experiências de colonização agrícola na Bahia na segunda metade do século XIX*. 1982. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - FFCH, UFBA.

imigração estrangeira a partir da palavra oficial, isto é, da análise dos documentos produzidos pelos governos brasileiro e baiano na formulação de políticas de promoção da imigração estrangeira. Há também uma discussão da trajetória de algumas sociedades de promoção da imigração na Bahia e em outras partes demonstrando suas contribuições aos projetos governamentais de imigração e colonização estrangeiras.

No capítulo 3 os temas da imigração e colonização são analisados ao longo da primeira década republicana, com vistas para as medidas governamentais de incentivo à entrada de estrangeiros no país e a sua localização prioritariamente como agricultores. Discutimos os projetos de fomento à imigração europeia e asiática formulados no Brasil e na Bahia durante o novo regime e suas efetivações, estabelecendo suas diferenças e seus desdobramentos que, no caso baiano, implicaram em duas tentativas de implementação da imigração subsidiada sem, contudo, maior prosseguimento. Neste período localizamos uma hospedaria de imigrantes, seguindo o modelo adotado na capital federal e em outras cidades do país e alguns núcleos coloniais projetados para o território baiano, embora apenas um deles, instalado na Ilha de Itaparica, tenha recebido colonos estrangeiros no início da década de 1890 e sem continuidade nos anos seguintes.

Neste estudo serão utilizados como fontes, prioritariamente, os documentos oficiais. Na Bahia utilizamos as *Falas*, *Mensagens* e *Relatórios* apresentados anualmente à Assembleia Legislativa pelo representante do poder executivo, presidentes da Província e governadores do Estado, por apresentarem as questões da colonização e da imigração, ora ligada à promoção do trabalho livre, ora a ideias de desenvolvimento social e econômico, progresso e civilização e ao longo de todo o período estudado. Nos *Anais* da Assembleia Legislativa baiana encontramos também algumas discussões relacionadas aos temas desta pesquisa, embora estes registros sejam mais esparsos nos debates parlamentares que nos documentos do executivo. Estes documentos produzidos pelos presidentes e pelos secretários de governo do Estado representam a posição oficial e permitem perceber as mudanças ocorridas na política imigratória, demonstrando as posições das autoridades em relação àquelas questões.

Para o Brasil fazemos uso dos *Relatórios* do *Ministério da Agricultura* apresentados ao Congresso, que possibilita uma visão ampliada das ações relacionadas à temática imigratória em todo o território nacional, mas igualmente das experiências ocorridas na Bahia por ação do poder central. Usamos também a legislação da época que permite compreender melhor os objetivos das autoridades, tanto no governo

imperial quanto no republicano, com relação à imigração desejada e aguardada e das medidas e investimentos para garantir o sucesso daqueles projetos.

Além da documentação oficial serão utilizados também alguns periódicos em que os temas da colonização e imigração estiveram presentes. O principal deles é o jornal da *Sociedade Central de Imigração* do Rio de Janeiro intitulado *A Imigração*, que circulou entre 1883 e 1891 e tinha a função de noticiar as ações daquela sociedade e de suas filiais em favor da imigração europeia, no caso da Bahia das sociedades de imigração de Ilhéus e de Salvador. Além deste jornal, outros periódicos foram utilizados ao longo da pesquisa, de forma mais espaçada, quando alguma matéria tratava de uma das questões discutidas. A escolha dos jornais como fontes para o estudo proposto justifica-se por se entender a imprensa fundamentalmente como instrumento de intervenção na vida social, assim como porta voz dos interesses de setores das classes dominantes. Aquilo que é veiculado na imprensa, muito mais que uma obra individual, é antes um diálogo que se dá entre aqueles que o produzem, aqueles que o leem e o contexto maior onde estão inseridos. Aqueles que escreviam para a imprensa atuaram no sentido de divulgar seus ideais através desse meio de comunicação, estabelecendo significativos debates em relação aos valores a serem adotados na promoção do aspirado progresso. Por vezes, a análise dessas produções permite notar os esforços daqueles grupos em impor sua visão de mundo sobre toda a sociedade. Deve-se levar em conta esse âmbito ao proceder a análise documental.

Para encerrar, se faz necessário delimitar alguns termos empregados ao longo do texto. De maneira geral o termo *imigração* é empregado referindo-se ao movimento de entrada de estrangeiros no país, com o objetivo de nele se estabelecerem. Aqui se refere à importação de trabalhadores livres para a lavoura em regimes de trabalho que variam da, em parceria em grandes propriedades, ao arrendamento ou assalariamento. *Colonização* refere-se ao processo de ocupação de lotes rurais com o emprego de trabalhadores livres. Neste estudo destacamos a colonização com o emprego de imigrantes, geralmente de origem europeia, os *colonos*. *Colônias* e *colonos* também podem aparecer expressando o conjunto de moradias em uma fazenda e os trabalhadores rurais dependentes.⁷

⁷ BALHANA, A.P.; MACHADO, B.P.; WESTPHALEN, C.M. Alguns aspectos relativos aos estudos da imigração e colonização. In: *Anais do IV Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História*. São Paulo, [s.n.], p. 345-389, 1969. p. 379.

CAPÍTULO 1

COLONIZAÇÃO E IMIGRAÇÃO NA BAHIA OITOCENTISTA

Para uma melhor exposição da história da colonização estrangeira na Bahia durante o século XIX me apoiarei nas cronologias propostas por Francisco Vicente Vianna em *Memórias sobre o Estado da Bahia*⁸ e por Henrique Jorge Buckingham Lyra em sua dissertação *Colonos e Colônias na Bahia*.⁹

Vianna divide a trajetória da colonização oitocentista na Bahia em três períodos ou fases, pois entende haver certa homogeneidade entre as iniciativas propostas naqueles anos. A primeira fase, entre os anos de 1818 e 1830, seria marcada prioritariamente por tentativas de colonização estrangeira; a segunda, entre os anos de 1857 a 1870 teria predominantemente iniciativas voltadas à colonização por nacionais; e finalmente a terceira fase, de 1873 a 1878, caracterizada por uma retomada na criação de colônias agrícolas estrangeiras.

Lyra expande o recorte cronológico proposto por Vianna considerando o ano de 1808 como marco inicial para a colonização estrangeira na Bahia e 1889, ano da queda do regime imperial, como baliza final. Lyra também sistematiza a evolução política da colonização baiano no Oitocentos em três momentos: o primeiro, de 1808 e 1824 com experiências “espontâneas” de colonização; o segundo, de 1824 a 1850, com alterações na política imperial de fomento à colonização estrangeira e o início das restrições à posse da terra; e o terceiro momento a partir da regulamentação da propriedade fundiária pós 1850 com a aprovação e a regulamentação da Lei de Terras.

Baseamo-nos naqueles autores para estabelecer o marco cronológico inicial deste trabalho na primeira década do século XIX, divergindo apenas no ano de 1816, ao invés de 1818 como propôs Vianna. Em 1816 seria iniciada a primeira colônia com imigrantes não portugueses no sul da Bahia. Consideramos a trajetória da colonização estrangeira no território baiano em quatro fases, ao invés de apenas três como fizeram aqueles dois autores supracitados: a primeira, entre 1816 e 1830; a segunda, de 1857 a 1870; a terceira, do ano de 1873 ao de 1878; e a última entre 1880 e 1900.

A seguir, descreveremos as experiências de colonização no século XIX na Bahia durante as três primeiras fases, com o objetivo de traçar a sua trajetória histórica. A

⁸ VIANNA. op. cit., p. 191.

⁹ LYRA, op. cit., p. 8-9.

retomada dessas experiências será compreendida a posteriori, quando tratarmos da quarta e última fase, nas décadas de oitenta e noventa do Oitocentos, enquanto referências às futuras propostas empreendidas pelos diversos poderes instituídos na Bahia.

Primeira fase da colonização na Bahia (1816-1830)

A colonização de estrangeiros teria como primeira referência no Brasil a transmigração da Corte portuguesa para o Rio de Janeiro.¹⁰ A partir da chegada da Família Real, a imigração e colonização estrangeiras foram estimuladas com o decreto de 25 de novembro de 1808, que permitiu o acesso à propriedade fundiária no Brasil a não-portugueses.¹¹ Por iniciativa do governo do então Príncipe Regente, D. João VI, foram fundadas as colônias de Santo Agostinho (1812), no Espírito Santo e de Nova Friburgo (1819), no Rio de Janeiro.¹²

Com a Carta Régia de 2 de maio de 1818, se instaurava o período da imigração sistemática, planejada, escolhida e subsidiada pelo Estado.¹³ Não só o Rio de Janeiro e o Espírito Santo foram espaços onde se iniciou a colonização estrangeira naquele período. Também os atuais estados do Rio Grande do Sul, com a colônia imperial de São Leopoldo, de São Paulo e da Bahia figuraram entre aqueles que viram na colonização estrangeira, com o emprego do trabalho livre, uma alternativa de futuro ao fim do regime escravista. Embora no caso baiano, como veremos adiante, a maior parte das colônias estrangeiras tenha também utilizado o trabalho de escravos.

Entre 1822 e 1830, ocorreu uma tendência de continuidade da política joanina com relação à entrada de imigrantes destinados à colonização do vasto território brasileiro. Pela Constituição de 1824, D. Pedro I reservou para si a tarefa da colonização, baseada no povoamento e exploração de novas regiões do Brasil por brancos não-lusos. Esse projeto colonizatório sofreu enorme oposição por parte dos grandes latifundiários, pois a implantação de núcleos coloniais baseados na pequena

¹⁰ IOTTI, Luiza Horn. Imigração e colonização. *Justiça & História*, Revista do Memorial do Judiciário Tribunal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, v. 3, n. 5, p. 175-208, 2003. p. 176.

¹¹ PETRONE, Maria Theresa. *O imigrante e a pequena propriedade*. São Paulo: Brasiliense, 1982. p. 7.

¹² VIANNA, op. cit., p. 191.

¹³ BRASIL. *Carta Régia de 02 de maio de 1818*. “Anui a solicitação do Cantão de Fribourg para o estabelecimento de algumas famílias suíças neste Reino do Brasil.” Coleção de Leis do Império do Brasil – 1818, p. 39, v. 1, (Publicação Original).

propriedade descontentava a classe proprietária, por destinar terras e recursos estatais a outros grupos sociais.¹⁴

Registra-se um longo debate nacional em torno da colonização e imigração estrangeiras nas primeiras décadas do século XIX. Destaco as posições de dois importantes políticos daquele período: Miguel Calmon du Pin e Almeida, Visconde de Abrantes, e o Senador Nicolau de Campos Vergueiro. Suas posições diferenciavam-se quanto à política de imigração e colonização a ser adotada.

Para o primeiro, os imigrantes deveriam converter-se em pequenos proprietários de terras e, para tanto, era necessário que houvesse a facilitação do acesso à propriedade fundiária aos estrangeiros, através da venda de pequenos lotes a preços módicos. Miguel Calmon acreditava que a imigração deveria ser subvencionada pelo Estado Imperial, seguindo os exemplos de colonização efetivados na América e nas colônias britânicas, tidos à época como bem sucedidos. O colono europeu era percebido não “apenas na sua condição de trabalhador rural, mas visualizado como um pequeno produtor e portador de civilização”.¹⁵

Ao passo que o segundo político acreditava que os imigrantes estabelecidos deveriam servir como trabalhadores para as fazendas já existentes, modelo este que teve lugar, pioneiramente, nas fazendas de café de São Paulo alguns anos mais tarde. Quanto à posse de terras por imigrantes, tema que despertou o interesse dos proprietários, é representativo das posições políticas do Senador Vergueiro, que, em um parecer do ano de 1828, posicionou-se contrário ao modelo imigratório adotado pelo Império na introdução de germânicos na província de São Paulo àquela época. Assim dizia que:

Chamar colonos para fazê-los proprietários a custas de grandes despesas é uma prodigalidade ostentosa, que não se compadece com o apuro de nossas finanças. O meu parecer, pois, é que se acabe o quanto antes com a enorme despesa que se está fazendo com eles, continuando-se o que parecer necessário para eles procurarem serviço.¹⁶

Vergueiro era contrário à doação de terras aos imigrantes, argumentando que esta prática era uma injustiça com os brasileiros, que não recebiam tratamento equivalente. Várias sesmarias foram entregues a estrangeiros para assentamentos coloniais até 1830. Na Bahia, temos como exemplo as primeiras colônias instaladas

¹⁴ IOTTI, Luiza Horn. *Imigração e Poder. A palavra oficial sobre os imigrantes italianos no Rio Grande do Sul (1875-1914)*. Caxias do Sul: Educs, 2010. p. 43.

¹⁵ ABRANTES, Visconde de. *A Missão especial do Visconde de Abrantes de outubro de 1844 a outubro de 1846*. Rio de Janeiro: Empresa Tipográfica Dois de Dezembro, 1853.

¹⁶ VERGUEIRO, 1828. *Apud*, PETRONE, Maria Thereza Schorer. *O imigrante e a pequena propriedade*. São Paulo: Brasiliense, 1982.

como a Leopoldina, em 1818, a qual trataremos mais adiante neste capítulo. No parecer de 1828, o Senador Vergueiro declarava que os estrangeiros deveriam ser enviados para trabalhar em fazendas já constituídas, auxiliando assim o desenvolvimento das grandes lavouras, antes de poder tornar-se um proprietário de terras.

Lembrado sempre por seu pioneirismo na adoção do regime de parceria com imigrantes em suas fazendas de café nas décadas seguintes, Vergueiro considerava este sistema como ideal. Para ele, a parceria dava condições de acesso à terra aos estrangeiros, sem onerar os cofres públicos ou desmerecer os nacionais. É verdade que da maior parte dos imigrantes que se empregaram sob esse sistema, pouquíssimos foram os que conseguiram realizar o grande sonho de tornarem-se proprietários no Brasil.¹⁷

A política imigrantista imperial refletiu as contradições existentes na própria sociedade brasileira, dependendo de quem estivesse no poder e de quem exercesse maior pressão sobre o governo.¹⁸ De acordo com Luiza Iotti,

A legislação produzida no período imperial é vasta e reflete as contradições existentes na sociedade brasileira, em relação à política imigratória adotada pelo Império. De um lado, existia a tendência de continuidade da política adotada por D. João VI, ou seja, a entrada de imigrantes destinados a núcleo de pequena propriedade, com a finalidade de colonizar. De outro, a defesa do ingresso de estrangeiros para a substituição do braço escravo, em especial nas lavouras de café.¹⁹

É possível reconhecer nos dois exemplos as principais tendências durante o Império, ora sendo maior o estímulo à criação de núcleos de pequena propriedade, ora promovendo mais a entrada de imigrantes para o trabalho nas fazendas agroexportadoras. Ambos os modelos de imigração foram referência para o período posterior.

No contexto do Brasil imperial ainda na primeira metade do século XIX, as colônias agrícolas da Bahia seguiriam o modelo adotado pela política joanina, que consistia em ocupar os “vazios” do território.²⁰ Por isso, todas elas se localizaram nas porções menos povoadas da Província, todas elas ao Sul. É verdade que outros objetivos também estiveram presentes nas tentativas de colonização através de imigrantes nesse período. A substituição da mão de obra escrava pelo trabalho livre foi um deles.

¹⁷ SIRIANI, Sílvia Cristina Lambert. Os descaminhos da imigração alemã para São Paulo no século XIX aspectos políticos. *Almanake Braziliense*. 2005, n. 2, p. 94.

¹⁸ IOTTI, op. cit., 2003, p. 178.

¹⁹ Idem, 2010. p. 41-2.

²⁰ SEYFERTH, Giralda. Colonização, imigração e a questão racial no Brasil. *Revista USP*. São Paulo, n. 53, mar.-mai., 2002, p. 118.

Outro dizia respeito aos ideais de civilização e modernização que, de acordo com a crença de parte das elites políticas, estariam intimamente relacionados com os europeus, por serem eles filhos de uma civilização mais avançada. Assim como esteve presente a ideia de estimular a pequena propriedade através dos núcleos coloniais. Nesta primeira fase registraram-se os seguintes assentamentos na Bahia: as colônias Almada (1816), São Jorge dos Ilhéus (1822), Leopoldina (1818), Frankental (1821), Rio da Salsa (1818) e, finalmente, Santa Januária (1828).

Colônia Almada

Essa colônia foi estabelecida ao norte da Vila de Ilhéus, as margens do rio Itaípe, no abandonado povoado indígena do Almada, por volta de 1816, por Peter Weyll, alemão de Frankfurt. Com o auxílio de alguns índios e 12 escravos ele instalou-se com a família na sesmaria de uma légua quadrada que recebera com o fim de promover a colonização naquela região quase desabitada. P. Weyll “teve a coragem de se estabelecer nesse ermo. Grandes extensões de florestas foram derrubadas, queimadas e plantadas de milho, arroz e cana de açúcar”, como afirmaram os naturalistas bávaros Spix e Martius em seu relato de viagem à comarca de Ilhéus.²¹

As dificuldades de colonizar uma região como aquela, ainda pouco desbravada, aumentavam pelas florestas fechadas, o contato com os animais que destruíam as plantações e as diversas doenças que causavam. As principais vítimas eram, sem dúvida, os estrangeiros que logo sofriam com as “febres palustres e erupções cutâneas, entre outras, vendo-se perseguidos pelos mosquitos”.²² Outro problema era a falta de alimentos, comprados de regiões afastadas e que demoravam a chegar pela ausência de boas estradas que ligassem aquela região ao litoral, sendo os rios a opção mais rápida de transporte.

Ao redor da fazenda de P. Weyll se instalaram outros imigrantes europeus. Um seu conterrâneo alemão, Frederich Schmidt, de Stuttgart, possuía uma fazenda de nome Luisia. Um suíço de Neuchâtel, chamado Eugênio Borrel, que também cultivava café em sua propriedade, nomeada Castel-Novo. Spix e Martius se hospedaram na fazenda de Weyll durante sua viagem, em 1818, e ali tiveram contato com outros conterrâneos

²¹ SPIX, Johann Baptist von & MARTIUS, Carl Friedrich Phillipp von. *Através da Bahia: excertos da obra Reise in Brasilien*. São Paulo: Editora Nacional, 3ªed., 1938, p. 177.

²² Idem, p. 178.

seus, a exemplo de um certo Scheuermann que vivia em Salvador e os acompanhou em algumas viagens pela região.²³

Apesar dos esforços de Weyll e de seus vizinhos europeus para colonizar aquela região, alguns deles acabaram por desistir. Todos eles haviam sofrido bastante com as epidemias de febre e as dificuldades por que passavam aqueles “solitários agricultores do Almada”, o que levou alguns deles a abandonar a região. Schimidt retornou a Europa, enquanto Borrel e seus parentes mudaram-se para outra colônia, a Leopoldina. Peter Weyll fixou-se em Salvador, exercendo sua profissão de arquiteto, mas não deixou de se interessar pela colonização.²⁴ Outros estrangeiros continuaram tentando produzir naquela região, gêneros de consumo local como a mandioca e de exportação como a cana de açúcar, o café e o cacau, ajudando no desbravamento daquela porção da Capitania.

Em 1820, o próprio Peter Weyll instalou alguns conterrâneos seus, alemães de Frankfurt, naquela mesma região às margens do rio Itaípe onde havia montado sua fazenda Almada. Esses alemães teriam se dedicado à cultura do cacau, fruto que se adaptou muito bem ao clima e solo da região. É sabido que esta área tornou-se bastante produtiva e que ali, anos mais tarde, a produção cacauceira tornou-se muito significativa. Assim foi possível expandir a produção e inserir aquela região no circuito produtivo da Bahia, tornando-a habitada.

Colônia de São Jorge dos Ilhéus

Junto com um sócio de nome Adolpho Saueracker, o mesmo Peter Weyll foi responsável ainda pela criação de outra colônia estrangeira no Sul da Bahia, a Colônia de São Jorge dos Ilhéus, em terras de uma sesmaria que eles receberam para esse fim em 1818.²⁵ Em 1822, chegaram à Vila de Ilhéus os primeiros alemães endereçados àquela colônia e, em 1823, outros 161, vindos diretamente de Rotterdam²⁶ e trazendo consigo ferramentas para o trabalho e algum dinheiro para os primeiros tempos.

²³ Idem, p. 186.

²⁴ OBERACKER JUNIOR. Carlos H. “A colônia Leopoldina-Frankental na Bahia meridional; uma colônia europeia de plantadores no Brasil.” *Revista do IHGB*, Rio de Janeiro, v. 148 (1987). p. 119.

²⁵ Fato incomum sobre essa colônia é a existência de uma gravura produzida em 1825 pelo pintor alemão Johan Moritz Rugendas e publicada em seu livro, *Voyage pittoresque dans le Brésil*. Essa gravura registra a existência daquela colônia estrangeira. “Colonie Européene près de Ilhéos”. RUGENDAS, Johan Moritz. *Voyage pittoresque dans le Brésil*. Prancha 24 da terceira divisão. Paris: Engelmann & Cia, 1835.

²⁶ Em Rotterdam, na Holanda, se localiza atualmente o maior porto marítimo da Europa. No século XIX, grande parte do embarque de emigrantes em direção ao continente americano se deu por este porto.

Por consequência da guerra de Independência, as ferramentas de trabalho trazidas pelos imigrantes ficaram retidas no porto ao passo que a colônia ainda não estava acabada para recebê-los. O certo é que muitos daqueles imigrantes abandonaram a colônia e voltaram para a Vila de Ilhéus, onde logo sofreram com doenças e com a falta de recursos. Comovida com a situação dos imigrantes, a Câmara Municipal de Ilhéus representou ao Imperador, que liberou 4:384\$300 com o fim de manter aquela colônia por dois anos. Com esta medida e outras, como a derrubada de matas e a preparação das roças, os poucos colonos que restaram se estabeleceram definitivamente às margens do rio Cachoeira, a 3 ou 4 léguas acima daquela vila.²⁷

Imagem 1 – Colônia de São Jorge dos Ilhéus (c.1825)



Fonte: “Colonie Européene près de Ilhéos”. RUGENDAS, Johan Moritz. *Voyage pittoresque dans le Brésil*. Prancha 24 da terceira divisão. Paris: Engelmann & Cia, 1835. Disponível na Biblioteca Nacional Digital, em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon94994_item1/P217.html, consultado em 14 de março de 2013.

²⁷ BAHIA. *Falas e Relatórios da Província da Bahia* (doravante citados como FRB). 1855. p. 41.

As poucas referências na documentação sobre esse empreendimento não nos permite falar muito sobre sua trajetória no período posterior à sua criação. Sabe-se que se dedicaram a cacauicultura e que, de acordo com notícias do Presidente da Província João Maurício Wanderley, na *Fala* de 1855, aquela colônia, assim como aconteceu com a Colônia Leopoldina, havia se transformado em um conjunto de fazendas e que sua população fora assimilada com o passar dos anos pela população local, pois “quase todos os fazendeiros ou são brasileiros, ou descendentes dos antigos colonos”.²⁸ De acordo com Henrique Lyra, em 1860 foi criada uma cadeira de primeiras letras para a Colônia São Jorge dos Ilhéus, o que leva a crer que aquela tentativa de colonização tenha cumprido seu propósito de ocupar aquela área e de torná-la economicamente produtiva.²⁹

Colônia Leopoldina

Outra tentativa de colonização se operou na Bahia a partir de 1818: a Colônia Leopoldina, fundada no extremo Sul da Bahia, na comarca de Caravelas, às margens do rio Peruípe, a oito léguas de distância de Vila Viçosa.³⁰ Entre os fundadores estava Georg Wilhelm Freyreiss, um naturalista suíço, o Barão Von dem Busche, um agrimensor alemão, Carlos Guilherme Mohrardt, médico em Viçosa desde 1818, e o cônsul hamburguês Pedro Peyck.

Após receberem cinco sesmarias na Capitania, aqueles empresários reuniram seus capitais e iniciaram uma colônia com imigrantes suíços e alemães. Esta colônia teve seu nome em homenagem a Princesa Leopoldina, grande simpatizante da colonização estrangeira no Brasil. Segundo Carlos Oberacker Junior:

A Colônia Leopoldina foi a primeira colônia fundada no século 19 por imigrantes europeus não-portugueses no Brasil, pois surgiu em fins de 1818, isto é um ano antes de o governo inaugurar a primeira colônia baseada na pequena propriedade agrícola que era a de Nova Friburgo na então província do Rio de Janeiro.³¹

A Leopoldina distinguiu-se de outras colônias estrangeiras criados no Brasil pelo emprego intensivo de escravos que marcou sua história desde poucos anos após a sua fundação. De acordo com Alane Fraga do Carmo, a força de trabalho na Leopoldina era

²⁸ Idem.

²⁹ LYRA. op. cit., p. 30.

³⁰ CARMO, Alane Fraga do. *Colonização e escravidão na Bahia: a Colônia Leopoldina, 1850-1888*. 2010. Dissertação (Mestrado em História). FFCH, UFBA. p. 23-4.

³¹ OBERACKER JUNIOR. op. cit., p. 116-7.

“quase exclusivamente braços escravos, africanos e crioulos em número muito superior ao de colonos estrangeiros.”³²

Dos 55 lavradores presentes na colônia em 1840 somente seis não possuíam nenhum escravo.³³ Anos depois, na Fala de 1855, o Presidente da Província João Maurício Wanderley registrou sobre a Colônia Leopoldina:

Foi fundada em 1818, no município de Vila Viçosa à margem do rio Peruípe. Ignora-se o número de colonos que para ali tem entrado desde a época de sua fundação até hoje; mas o seu estado é relativamente florescente. *Entretanto não pode ser considerada como uma colônia regular; por quanto na agricultura empregam-se quase exclusivamente braços escravos.*³⁴

A presença de escravos ali descaracterizava completamente o modelo de empreendimento agrícola baseado no trabalho livre europeu. Em 1827, ocorreu uma tentativa de caçar os títulos de sesmaria recebidos por colonos da Leopoldina, baseada provavelmente no fato daquelas propriedades fazerem uso do “braço” escravo em seus cultivos.

Apesar do emprego de escravos em suas atividades e, talvez por essa razão, essa colônia desenvolveu-se satisfatoriamente, alcançando certo grau de prosperidade a ponto de emancipar-se.³⁵ Em 1861, na *Fala* do Presidente da Província, a Colônia Leopoldina deixava de existir enquanto tal, emancipando-se, já que estava “toda transformada em fazendas de café de ricos proprietários” e, por isso, não poderia continuar sendo uma colônia.³⁶

Em 1888, após 70 anos de existência, aquelas fazendas que formavam a Leopoldina foram, pouco a pouco, abandonadas pelos antigos escravos, trazendo a ruína àquela região outrora pujante, que em seu auge produziu mais de metade de todo o café exportado pela Bahia.³⁷

³² CARMO. op. cit., p. 31; 40.

³³ Idem.

³⁴ BAHIA. FRB, 1855. p. 40. Grifos meus.

³⁵ VIANNA. op. cit., p. 191.

³⁶ A palavra emancipação, no âmbito das colônias, significa deixar de enquadrar-se numa condição específica na qual lhes era oferecida vantagens e privilégios pelo estado, como isenção de impostos e taxas sobre os produtos da colônia. Assim, após emancipar-se a colônia perde seu estatuto especial. BAHIA. FRB, 1861. p. 35.

³⁷ LYRA. op. cit., p. 28.

Colônia Frankental

Em 1821, Georg Anton von Schaeffer, junto a dois sócios, João Felipe Henning e João Martinho Flach, receberam uma sesmária entre as terras devolutas no Sul da Bahia. Junto com 20 conterrâneos seus da Francônia, Schaeffer subiu o rio Peruípe instalando uma colônia em um afluente daquele rio de nome Jacarandá, na mesma região da Colônia Leopoldina. Ele chamou sua colônia de Frankental, que significa vale dos Francos. Georg A. Schaeffer era um médico naturalista da Francônia, que atuou na Europa como agente de colonização de D. Pedro I. Schaeffer promovia uma imigração espontânea, pois oferecia terras, sementes, ferramentas e ajuda financeira para aqueles que desejavam partir para o Brasil por conta própria.

Uma grande parte desses colonos europeus vieram para atuar como soldados do imperador. Aqueles que não se enquadravam como soldados podiam se dirigir para onde desejassem. Schaeffer conseguiu encaminhar parte desses imigrantes para sua colônia no Sul da Bahia, de modo que a Frankental era cultivada sem o uso de escravos, apenas com o trabalho dos colonos.³⁸ Contrário ao emprego de escravos ele acreditava ser possível produzir apenas com colonos de forma lucrativa, como com a cultura cafeeira. Sobre essa questão ponderava:

É preciso permitir que nas colônias agrícolas haja somente poucos ou nenhuns escravos negros, pois pelo trabalho escravo, perder-se-ia uma vantagem da emigração alemã, continuando uma economia que já existe no Brasil. E cujo resultado não constitui uma benção geral para a pátria brasílica.³⁹

De acordo com Alane Fraga, após a extinção da colônia, em 1838, as propriedades de Schaeffer e de Flach foram incorporadas à Colônia Leopoldina, que se expandia pouco a pouco. Ainda segundo a autora, aquela união marcava o fim das duas colônias e o início de um empreendimento essencialmente capitalista, baseado essencialmente no trabalho escravo e na produção voltada para a exportação.⁴⁰

Colônia do Rio da Salsa

Em 1818 foi criada também uma colônia às margens do rio da Salsa, entre o rios Pardo e Jequitinhonha. Assim como outras colônias na Bahia desse período, há

³⁸ CARMO. op. cit., p. 29.

³⁹ SHAEFFER, 1824. *Apud*, OBERACKER JUNIOR, Carlos H.. *Jorge Antonio Von Schaeffer, criador da primeira corrente emigratória alemã para o Brasil*. Porto Alegre: Metrópole, 1975. p. 93.

⁴⁰ CARMO. op. cit., p. 30.

pouquíssimas referências sobre a sua existência. A maior parte dos autores que a ela se referiram afirma ter sido essa colônia composta apenas por soldados brasileiros casados, entretanto, Henrique Lyra acrescenta que essa colônia era formada não somente por soldados brasileiros, mas também por estrangeiros de origem germânica.

Como as colônias Almada, São Jorge dos Ilhéus, Leopoldina e Frankental, a colônia do Rio da Salsa foi estabelecida naquela região com os propósitos de povoar e fazer produzir aquela região da Bahia que ainda era dominada por imensas florestas, com povoados esparsos e de população rarefeita. Uma região ainda marcada pela forte presença de grupos indígenas, vistos por alguns como um problema de segurança e um entrave ao desenvolvimento da colonização. Por essa razão a colônia do Rio da Salsa guardava uma característica muito peculiar em relação às outras quatro criadas no mesmo período. Era também sede de um destacamento militar, que deveria servir, nesta área de conflito até os dias atuais, para tornar mais seguros os caminhos ao sul da Vila de Ilhéus, próximo a povoação de Canavieiras que foi elevada à categoria de Vila, em 1832.

As poucas informações garantem que os colonos teriam dali desaparecido por volta de 1827, ao passo que os soldados que compunham o destacamento militar denominado de “Quartel da Palma” permaneceram ali por mais tempo até o ano de 1836, quando o juiz de direito de Ilhéus, em ofício de 7 de junho, ao Presidente da Província, relata o desaparecimento também do “destacamento”. Segundo Lyra, embora não tenha sido oficialmente extinta, a Colônia do Rio da Salsa desapareceu, fracassando em seus objetivos.⁴¹

Colônia de Santa Januária

Para a primeira fase da história da colonização estrangeira na Bahia (1818-1830), foi a colônia irlandesa a última tentativa, ocorrida em 1828. Cerca de 222 irlandeses, entre ex-combatentes e seus familiares, partiram da capital imperial em 15 de março de 1828, diretamente para Salvador. Eles foram enviados por ordem do imperador D. Pedro I para se instalar em um núcleo, que seria criado no rio do Engenho, próximo a povoação de Taperoá, na Comarca de Ilhéus.⁴²

Em Salvador, os irlandeses aguardaram cerca de cinco meses, até que o núcleo estivesse preparado para abrigá-los. Em 3 de agosto de 1828 eles foram transportados a

⁴¹ LYRA. op. cit., p. 24; 36.

⁴² BAHIA. FRB, 1828. p. 2.

Valença e de lá seguiram para o núcleo a que foram endereçados, chegando doze dias depois da partida. A esse núcleo, criado a quatro léguas acima do povoado de Taperoá, deu-se o nome de Colônia Santa Januária. Por ordem do Imperador uma série de vantagens teria sido oferecida aos colonos.⁴³ Sobre isso é elucidativo o trecho destacado da *Fala* do presidente da província de 1855:

A localidade era saudável, de terras férteis, ótimas águas, com cachoeiras ou quedas próprias para o movimento de máquinas; mandou-se derrubar matas, fazer roçados, construir um pequeno engenho para ralar mandioca, edificar suficiente quantidade de casas para todos os colonos, uma para a botica e residência do cirurgião, outra para o capelão, e uma capela separada; deu-se ferramenta para a lavoura, e enquanto esta não oferecesse meios de subsistência, uma ração diária a cada indivíduo.⁴⁴

A opinião apresentada por João Maurício Wanderley sobre as vantagens da localização, qualidade das terras e demais recursos disponibilizados é partilhada por quase todos os autores consultados que fazem referência à Colônia Santa Januária. Alguns dados trazidos por Fernando Basto, no entanto, levam a crer que as condições sanitárias daquela colônia não fossem as melhores. Isso porque já em 20 de outubro de 1828, cerca de dois meses após se instalarem em Santa Januária, 6 irlandeses já sofriam com doenças adquiridas no núcleo colonial e foram encaminhados para tratamento em Salvador.⁴⁵

Ainda naquela *Fala* de 1855 o Presidente da Província contrastava a boa opinião a respeito do local e condições materiais da colônia mencionada anteriormente com o péssimo caráter dos colonos irlandeses enviados pelo Rio de Janeiro:

Não bastou para contrastar a má escolha dos colonos, os quais, dados a imoralidade, à embriaguez e à todos os vícios, abandonaram a colônia, vendendo as ferramentas, e espalhando-se por diferentes lugares, apenas se lhes suspendeu a diária.⁴⁶

O problema maior com esse núcleo colonial, além da questão sanitária referida, estava na recusa dos colonos a se dedicarem às atividades agrícolas a que foram destinados. Em correspondência a D. Pedro I, de 26 de setembro de 1829, o Visconde de Camamú declarava não acreditar no desenvolvimento daquela colônia, pois estava composta apenas de “homens sem disposição alguma para a cultura de terras, velhos, ébrios, enfermos em geral, são incapazes de desempenhar a colonização, inutilizando a

⁴³ BASTO, Fernando L. B.. *Ex-Combatentes Irlandeses em Taperoá*. Rio de Janeiro: Vozes, 1971. p. 30-2.

⁴⁴ BAHIA. FRB, 1855. p. 42.

⁴⁵ BASTO. op. cit., p. 33.

⁴⁶ BAHIA. FRB, 1855. p. 42.

despesa que com eles se tem feito”. As despesas feitas até então passavam já dos vinte e sete contos de Réis.⁴⁷

Para tentar mobilizar os colonos a empregarem-se na agricultura, o Marquês de Caravelas, em nome do Imperador, autorizou o corte das verbas, mantendo somente daqueles que se empenhassem em seus lotes. Tal medida apenas acelerou o processo de declínio da colônia. Dos 222 colonos instalados inicialmente apenas 32 colonos ali permaneciam até 9 de setembro de 1830. 125 indivíduos deixaram o núcleo e 65 já havia morrido em consequência de enfermidades.⁴⁸ Da colônia irlandesa de Taperoá “resta, pois, somente a triste lembrança de sua existência”.⁴⁹

Antes de passarmos às experiências de colonização da próxima fase, é preciso fazer uma breve reflexão sobre esse primeiro período. Faz-se necessário pontuar algumas das principais características desse período. Da descrição das experiências de colonização estrangeira na Bahia durante a primeira fase podemos concluir, primeiro, que dentre as seis colônias, quatro delas foram criadas por iniciativa particular (Almada, São Jorge, Leopoldina e Frankental), enquanto as outras duas (Rio da Salsa e Santa Januária) foram instaladas pelo governo. Aquelas quatro primeiras emanciparam-se algum tempo depois de sua criação, ao passo que estas duas últimas desapareceram.

Em segundo lugar, todas as colônias foram instaladas na porção menos habitada do território, isto é, no Sul, com a finalidade de ocupar os “vazios” do território. E nesse sentido quatro delas (Almada, São Jorge, Leopoldina e Frankental) conseguiram cumprir esse objetivo.

Em terceiro lugar, no que diz respeito ao objetivo de implementar o trabalho livre e substituir o trabalho escravo, apenas em parte se cumpriu esse propósito e, ainda assim, por curto espaço de tempo. Isso porque embora todas as seis colônias tenham iniciado suas trajetórias apoiadas no trabalho livre dos imigrantes, as quatro (Almada, São Jorge, Leopoldina e Frankental) que sobreviveram e tornaram-se fazendas mais tarde fizeram uso em maior ou menor grau do trabalho escravo.

Por fim, quanto ao objetivo de estimular a pequena propriedade através dos núcleos coloniais, é possível afirmar que as colônias cumpriram em parte essa meta. As quatro colônias que se autonomizaram seguiram sua trajetória como fazendas de pequeno e médio porte. No entanto não acreditamos ser possível afirmar que essas

⁴⁷ BASTO. op. cit., p. 34.

⁴⁸ Idem, p. 36.

⁴⁹ BAHIA. FRB, 1855. p. 42.

experiências tenham influenciado ou mesmo estimulado a uma maior divisão dos latifúndios baianos. Embora saibamos que na porção sul, principalmente pela cacauicultura, as propriedades nunca alcançaram as mesmas proporções que aquelas do Sertão ou mesmo do Recôncavo.

Segunda fase da colonização na Bahia (1857-1870)

A partir da segunda metade do século XIX, após a extinção do tráfico atlântico de escravos e a criação da Lei de Terras, que determinava que as terras no Brasil só poderiam ser adquiridas através da compra, ocorreu um novo estímulo à imigração e colonização europeia.⁵⁰

A transformação da terra em mercadoria com o fim das doações de lotes estimulou a participação da iniciativa privada diante da possibilidade de obter lucros com a criação de colônias particulares. Dentre outros modelos de colonização, o da colônia de parceria foi bastante adotado nas colônias particulares, principalmente entre os cafeicultores paulistas nas experiências de substituição do trabalho escravo pelo trabalho livre europeu.⁵¹

Por esse sistema, o imigrante receberia uma parte do produto da colheita em troca de seu trabalho. Os gastos feitos pelo fazendeiro com os custos da viagem e dos adiantamentos necessários com a instalação dos colonos deveriam ser reembolsados pelos ganhos das primeiras colheitas. O senador Nicolau Vergueiro foi pioneiro nesse modelo de contrato, ao instalar estrangeiros em sua fazenda Ibicaba, na província de São Paulo, em 1847. Através da Vergueiro & Cia., empresa criada por ele em 1845 e dedicada à produção de café, o senador importou mais de três mil imigrantes europeus contratados sob o regime de parceria na década de 1850.

Para Michael Hall e Verena Stolcke, esse sistema possibilitava aos proprietários a transferência dos custos da obtenção do trabalho aos colonos, o que os sobrecarregava com enormes dívidas e gerava crescente descontentamento entre estes e os proprietários.⁵² A revolta de colonos mais significativa desse período ocorreu na já

⁵⁰ BRASIL. Lei n. 581 de 04 de setembro de 1850. (Lei Eusébio de Queiroz). “Estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império”. Coleção de Leis do Império do Brasil – 1850, p. 267, v. 1, pt. I (Publicação).; BRASIL. Lei n. 601 de 18 de setembro de 1850. (Lei de Terras). “Dispõem sobre as terras devolutas no Império”. Coleção de Leis do Império do Brasil – 1850, p. 307, v. 1, pt. I (Publicação).

⁵¹ IOTTI. op. cit., 2003. p. 182.

⁵² STOLCKE, Verena; HALL, Michael. A introdução do trabalho livre nas fazendas de café de São Paulo. In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, n. 6, p. 80-120, 1984. p. 83; 85-86.

mencionada fazenda Ibicaba do senador Vergueiro em dezembro de 1856 e pode ser vista em detalhes no livro *Memórias de um colono no Brasil*, de Thomaz Davatz.

Também na Bahia, a década de 1850 marcou um movimento de retomada na criação de colônias. Entretanto, no período que vai de 1857 a 1870 observamos, majoritariamente, experiências voltadas à colonização baseada no elemento nacional e criadas com recursos provinciais. Temos como exceção apenas dois casos de colônias particulares voltadas ao elemento estrangeiro, a colônia de Engenho Novo (1857) e a colônia estrangeira de Jequiçá (1857). Nessa fase registraram-se também os seguintes assentamentos com nacionais: as colônias Sinimbú (1857), Nacional do Rio de Contas (1857), Nacional Agrícola (1857), a Colônia do Salto do Rio Pardo (1857), a Colônia de Comandatuba (1867), a Colônia Cachoeira (1870) e, por fim, a Colônia Jequiçá (1877).

Nessa seção, entretanto, serão discutidas apenas as duas tentativas de colonização com elementos estrangeiros, ocorridas a partir do ano de 1857, por considerar que o relato das outras experiências voltadas para a colonização com nacionais, embora de grande valor informativo para a compreensão do processo colonizatório baiano do século XIX, extravasam a proposta deste trabalho, qual seja a de discutir a imigração e colonização estrangeiras.

Nesse sentido, passaremos à exposição daquelas duas experiências, a colônia de parceria do Engenho Novo com colonos portugueses, única experiência de colonização estrangeira no Recôncavo baiano, e a tentativa de instalação de uma colônia estrangeira em Jequiçá pelo coronel Hygino Pires Gomes.

Colônia de parceria do Engenho Novo

Por iniciativa própria, Thomaz Pedreira Geremoabo, rico produtor de açúcar, decidiu instalar trabalhadores estrangeiros em sua fazenda Engenho Novo, no Recôncavo baiano. Sua intenção era fundar um núcleo colonial de plantação de cana baseado no trabalho livre no sistema de parceria. Para isso requereu junto ao governo imperial, no ano de 1857, uma autorização para receber vinte contos de réis em empréstimo sem juros a fim de importar os trabalhadores e instalá-los em sua propriedade.⁵³

⁵³ BAHIA. FRB, 1857, n. 3, p. 22.

Geremoabo era um conhecido senhor de engenho baiano, reputado por suas iniciativas “modernizantes” em relação à produção açucareira. Por essa época a Bahia possuía apenas dois engenhos totalmente mecanizados e um deles era o Engenho Novo do Paraguassú, de sua propriedade, sendo o Engenho São Lourenço de propriedade do ex-Presidente da Província, Francisco Gonçalves Martins.⁵⁴ Sabe-se também que alguns anos antes, Thomaz Pedreira Geremoabo esteve relacionado ao lucrativo tráfico ilegal de escravos como armador de duas embarcações e que “mantinha um porto clandestino para o desembarque de africanos em seu engenho situado na Ilha dos Frades, no interior da Baía de Todos os Santos”.⁵⁵

Extinto definitivamente o tráfico atlântico de escravos e disponíveis os capitais anteriormente empregados neste negócio, é possível que aquele proprietário estivesse em busca de novas aplicações rentáveis e enxergasse na criação de colônias, como outros fizeram no Brasil na mesma época, um potencial de gerar lucros nesse novo tipo de tráfico humano que se tentava estabelecer, o de imigrantes.

De acordo com os termos do contrato, Thomaz Pedreira Geremoabo deveria contratar na Europa 70 trabalhadores “robustos e morigerados, com suas famílias” dentro do prazo de um ano, não contando os maiores de 30 anos, nem os menores de 14 anos, as mulheres, nem os filhos dos colonos. O proprietário comprometia-se junto aos colonos nos seguintes termos: garantir à colônia a posse de meia légua de terras à margem do rio Guahy; moer toda cana produzida pela colônia; adiantar aos colonos gêneros alimentícios, bois, canas e instrumentos para a lavoura; moradia provisória aos colonos.

Geremoabo, por sua vez, impunha aos colonos as seguintes obrigações: a obrigação de plantar e beneficiar na lavoura de cana duzentas e dez tarefas de terra coletivamente, o que caberia a cada colono três tarefas; não exercer qualquer comércio ou atividade com exceção das indispensáveis à lavoura; moer todas as canas produzidas somente no engenho do proprietário; dividir em partes iguais entre a colônia e o empresário o fruto do trabalho nas canas; e não possuir qualquer escravo.⁵⁶

Ainda em 1857, Thomaz Geremoabo apresentou uma previsão de lucros com o trabalho dos colonos na lavoura de cana sob o regime de parceria. De acordo com os

⁵⁴ BARICKMAN, Bert J. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 289.

⁵⁵ ARAÚJO, Ubiratan Castro de. 1846: um ano na rota Bahia-Lagos. Negócios, negociantes e outros parceiros. *Revista Afro-Ásia*. Salvador, n. 21-22, p. 85-110, 1998-1999. p. 84-85; 91.

⁵⁶ BAHIA. FRB, 1857, n. 3, p. 22-24.

cálculos seria possível cada colono cultivar três tarefas de terra por ano e produzir 270 arrobas de açúcar nesse período, equivalente a 473\$000.⁵⁷ Esse cálculo pode ser considerado fantasioso, segundo Henrique Lyra, pois equivaleria dizer que um colono teria produtividade maior do que a de dois escravos agrícolas.⁵⁸

Os 70 colonos chegaram de Portugal em 1859 e instalaram-se na fazenda Engenho Novo, onde Geremoabo já havia recebido outros 40 colonos dois anos antes “a custa de não pequeno sacrifício”. Não obstante, seus esforços fracassaram, pois os colonos debandaram pouco tempo depois de chegar, “rompendo sem o menor motivo plausível os compromissos a que se haviam espontaneamente obrigado e sem que tivessem pago as dívidas que haviam contraído”, como afirmou o presidente da província, Francisco Xavier Paes Barreto.⁵⁹

Que tipo de estrutura a colônia teria a oferecer para atender às necessidades dos imigrantes? Como poderíamos então explicar o abandono em massa dos mesmos? Thomaz Pedreira Geremoabo apresentou uma relação dos gastos que teve com a criação da colônia, passagens, construção de casas e de uma capela, entre outros gastos totalizando um prejuízo de mais de cinquenta e seis contos de réis.⁶⁰ De um total de 105 colonos, apenas 15 deles conseguiram quitar suas dívidas que, em 1860, tinha o valor médio por colono de 234\$314 réis.⁶¹

Maria Theresa Petrone credita à mentalidade escravista dos proprietários brasileiros boa parte das dificuldades em se estabelecer efetivamente o regime de trabalho livre com trabalhadores estrangeiros naquele momento. Segundo a autora, “não era fácil introduzir o trabalhador livre, que não tinha emigrado para se sujeitar a certas condições de vida e de trabalho que o fazendeiro queria lhe impor”.⁶²

Outra possibilidade de explicação para o abandono da colônia talvez esteja no descontentamento dos trabalhadores com suas dívidas crescentes, incompatíveis com seus rendimentos e contrárias às previsões de lucro extremamente otimistas feitas pelo proprietário.

⁵⁷ BAHIA. FRB, 1857, p. 86-87.

⁵⁸ LYRA. op. cit., p. 148.

⁵⁹ BAHIA. FRB, 1859, p. 14.

⁶⁰ LYRA. op. cit., p. 149-150.

⁶¹ BAHIA. FRB, 1861, p. 35.

⁶² PETRONE. op. cit., 1982, p. 23

Colônia de Jequiriçá: a tentativa de Hygino Pires Gomes

A segunda tentativa de colonização estrangeira nessa fase foi a colônia de Jequiriçá, projetada pelo coronel Hygino Pires Gomes e cujo marco inicial é, como a colônia do Engenho Novo, o ano de 1857. Esta foi uma colônia projetada para receber grande quantidade de imigrantes, e embora os recursos para sua construção tenham sido disponibilizados pelo governo provincial e recebidos por seu criador, abrigou apenas 100 colonos alemães e eles logo a abandonaram.

No ano anterior, Pires Gomes enviou uma comunicação ao Presidente da Província sobre a sua intenção de criar uma colônia em suas terras, localizadas no município de Jequiriçá, na comarca de Valença. Dizia ele já estar se ocupando da montagem de tal empreendimento há dezoito meses, “com o fim de receber 200 famílias europeias, que se devem empregar na cultura do café e da cana”.⁶³

O coronel Hygino Pires Gomes, além de senhor de engenho e negociante de gado, era um velho conhecido das autoridades baianas, por sua participação durante a Sabinada em 1837, onde ocupou o cargo de tenente-coronel das tropas rebeldes. Pesava ainda sobre seu passado as acusações de moedeiro falso e de contrabandista de escravos africanos.⁶⁴ Essa participação nos negócios negreiros é que, de acordo com Ubiratan Araújo, o poupou da ação da Justiça no pós-Sabinada, graças ao “manto protetor dos traficantes”.⁶⁵

No ano de 1857, no governo de João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú – um dos presidentes mais preocupados com a questão da colonização – foi celebrado o contrato entre a província da Bahia e Hygino Pires Gomes, com autorização do governo imperial. Por esse acordo Pires Gomes recebeu um adiantamento de trinta contos de réis (30:000\$000), sem juros e a ser pago em seis, oito e dez anos, para instalar 1000 colonos europeus dentro do prazo de três anos. Deveria colocar 300 colonos até dezembro de 1858, mais 300 no ano seguinte e os 400 restantes em 1860.⁶⁶

Pelos termos do contrato os colonos deveriam ser estabelecidos como proprietários independentes, ou seja, seria uma colônia de pequena propriedade e não de parceria, como previa a proposta feita em 1856. As terras não mais seriam doadas,

⁶³ BAHIA. FRB, 1856, p. 80.

⁶⁴ ARAÚJO, Dilton Oliveira de. *O tutu da Bahia: transição conservadora e formação da nação*, 1838-1850. Salvador: EDUFBA, 2009. p. 339-343; TRENTTIN, Alexander. *O derrame de moedas falsas de cobre na Bahia (1823-1829)*. Salvador: UFBA/PPGH, Dissertação de Mestrado, 2010, p. 96-98; 165.

⁶⁵ ARAÚJO, Ubiratan Castro de. op. cit., p. 88.

⁶⁶ BAHIA. FRB, 1857, n. 1, p. 92.

seriam vendidas à dois réis por braça quadrada no primeiro ano, três no ano seguinte e quatro réis no último ano. Os colonos receberiam as passagens, as ferramentas de trabalho, alguns animais de criação e víveres durante o primeiro ano. Esses gastos que faria o empresário deveriam ser devolvidos pelo imigrante em quatro parcelas anuais.⁶⁷

Além dos trinta contos de réis adiantados a Hygino Pires Gomes, o governo provincial ainda oferecia outras vantagens, como auxílio de quatro contos para a construção de um templo católico, após instalar os primeiros cem colonos, e outros dois contos para um templo “para os colonos de religião dissidente”. Também a construção de uma estrada até a cidade de Valença, no valor de um conto para cada légua feita, e, finalmente, um prêmio de doze contos de réis (12:000\$000) para cada 500 colonos instalados, o que resultaria em vinte e quatro contos somente pelo cumprimento do número mínimo estabelecido, de mil imigrantes.⁶⁸

O contrato firmado por Hygino Pires Gomes e a província da Bahia foi modificado em maio de 1858, para ser executado somente a partir de dezembro de 1859.⁶⁹ Segundo Henrique Lyra esse novo contrato ampliava os termos do anterior. O empréstimo feito pelo governo aumentaria de 30 para 80 contos, o número de colonos passaria de 1.000 para 5.200, assim como o prazo para introduzi-los, que se ampliaria para dez anos. Como garantia Pires Gomes hipotecaria seu engenho situado no termo de Nazaré, com 220 escravos e seis léguas de terra, uma fazenda de nome Camusim, com uma légua de terra e mais as quatro léguas de terra em Jequiriçá, onde seria instalada a colônia.⁷⁰

Entretanto, de acordo com a *Fala* de 1860, o novo contrato assinado em março de 1858, teria reduzido o número total de colonos de mil para cento e noventa, “correspondendo a 38 famílias, e permitindo-se finalmente que a Colônia fosse estabelecida em qualquer dos lugares da margem do rio de Contas”. Dizia ainda que em dezembro de 1859 o coronel Hygino solicitou uma nova prorrogação de três meses no prazo para introduzir os primeiros colonos, pois havia solicitado junto à Associação Central de Colonização do Rio de Janeiro a chegada de 20 famílias, mas que poderiam demorar a chegar. O presidente da província concluía dizendo que o prazo fora dado, “passaram-se 95 dias [...] e ainda hoje não me consta que tenha chegado colono

⁶⁷ BAHIA. FRB, 1857, n. 3, p. 25-26.

⁶⁸ BAHIA. FRB, 1857, n. 3, p. 26-27.

⁶⁹ BAHIA. FRB, 1859, p. 13.

⁷⁰ LYRA. op. cit., p. 154.

algun”.⁷¹ Na *Fala* de 1º de março de 1861 há uma única menção ao caso do contrato de Hygino Pires Gomes onde se diz que ele “ainda não pode cumprir uma só das condições do contrato que celebrou com o Governo”.⁷²

Somente em julho de 1861, através de uma comunicação à presidência da província, Pires Gomes afirmava ter conseguido estabelecer 19 famílias compostas por 100 imigrantes alemães em sua propriedade no rio de Contas. Tais famílias, no entanto, teriam sido contratadas pelo major Bernardino José de Magalhães Menezes e Aragão através da *Associação Central de Colonização* do Rio de Janeiro, e transferidos ao coronel Pires Gomes assim que chegaram à fazenda do major Bernardino, no Sul da Bahia. Essa transação, no entanto, desagradou os colonos que, com ajuda do Cônsul da Saxônia, conseguiram a anulação do contrato assinado entre eles e o major. Os imigrantes foram transferidos a Salvador, e depois, deixaram a Bahia, em direção ao Sul do Brasil.⁷³ Hygino Pires Gomes morreu em 1862 sem introduzir um só colono e tendo embolsado os 30 contos recebidos pela província.

A história dessas duas tentativas particulares de colonização marcam um momento importante para a Bahia. As duas únicas experiências de colonização com estrangeiros durante essa fase da colonização (1857-1870) têm em comum o fato de terem sido iniciadas em 1857, ano em que a província retomou as tentativas de criação de colônias tanto nacionais quanto estrangeiras.

Além disso, receberam amplas vantagens do governo para sua execução, sendo 20 contos de réis adiantados a Thomaz Geremoabo e outros 30 contos a Hygino Pires. Por fim, foram fruto das iniciativas de dois grandes “empresários” do extinto tráfico ilegal de africanos. A primeira, de parceria, teve o objetivo de utilizar o trabalho dos colonos em substituição ao trabalho escravo, enquanto a segunda projetava apenas a venda de lotes de terra, não tendo o empresário qualquer objetivo de empregar os imigrantes que seriam importados em seu engenho, como fez Geremoabo no Engenho Novo.

Ambas as iniciativas visavam auferir bons lucros com a importação de estrangeiros, talvez como tentativa de reconstituir a atividade mais lucrativa a qual se dedicavam, agora com europeus ocupando o papel dos antigos africanos. Após o

⁷¹ BAHIA. FRB, 1860, p. 81-82.

⁷² BAHIA. FRB, 1861, p. 35.

⁷³ LYRA. op. cit., p. 155-156.

fracasso dessas tentativas, a província da Bahia voltou-se às colônias nacionais, só retomando a colonização por estrangeiros na década de 1870.

Terceira fase da colonização na Bahia (1873-1878)

Na década de 1870, há um retorno do Brasil às iniciativas em favor da imigração europeia. Após a aprovação da lei n. 2.040, de 28 de setembro de 1871, “Lei do Ventre Livre”, estabelecendo limites para o fim da escravidão, o governo imperial decidiu retomar seu programa imigratório, no sentido de possibilitar a substituição de mão de obra escrava por livre.⁷⁴ Entretanto, não mais diretamente com a criação de colônias, mas a partir de contratos com particulares, incentivando a importação de colonos em troca de um prêmio *per capita*.⁷⁵

Entre 1870 e 1875, mais de 16 contratos foram assinados entre o governo imperial e particulares para a introdução de colonos europeus, um deles, inclusive, prevendo o estabelecimento de imigrantes na Bahia.⁷⁶ Por iniciativa de dois importantes proprietários baianos, o desembargador Polycarpo Lopes de Leão e o comendador Egas Moniz Barreto de Aragão, foi assinado um contrato com o governo imperial para estimular a imigração para o norte do Império.⁷⁷

Assim, na década de 1870, uma nova tentativa em favor da imigração estrangeira foi feita na província da Bahia, após diversas experiências, desde 1857, de colonização por nacionais. Os dois empresários envolvidos eram membros da elite baiana. Egas Moniz Barreto de Aragão, futuro barão de Moniz de Aragão, era filho do rico senhor de engenho, o barão de Paraguassú. Bacharel em direito na Alemanha, Aragão dedicou-se também à carreira diplomática. Já Polycarpo Lopes de Leão se graduou em direito no Recife e ocupou diversos cargos públicos na Bahia, no Maranhão e no Rio de Janeiro. Foi presidente das províncias no Rio de Janeiro (1863-64) e de São Paulo (1860), membro do Conselho do imperador e desembargador na Corte.

⁷⁴ BRASIL. Lei n. 2.040 de 28 de setembro de 1871. (Lei do Ventre Livre). Coleção de Leis do Império do Brasil – 1871, p. 147, v. 1. (Publicação).

⁷⁵ MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império: 1871-1889*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999. p. 76.

⁷⁶ BASSANEZI, Maria Silva C. Beozzo et. al. *Repertório de legislação brasileira e paulista referente à imigração*. São Paulo: Unesp, 2008. p. 25-28.

⁷⁷ BRASIL. Decreto n. 5.117 de 19 de outubro de 1872. “Autoriza o Desembargador Polycarpo Lopes de Leão e o Dr. Egas Muniz Barreto de Aragão a importar por si ou por meio de uma companhia, dez mil emigrantes no prazo de seis anos”. Coleção de Leis do Império do Brasil – 1872, p. 898, v. 1. (Publicação).

Pelo contrato, os empresários ficavam autorizados a importar até dez mil (10.000) colonos do norte da Europa, agricultores e trabalhadores rurais, majoritariamente. O governo imperial obrigou-se a auxiliar os empresários com uma subvenção para os adultos e os menores introduzidos, na razão de 150\$000 e 75\$000, respectivamente, para serem estabelecidos como pequenos proprietários, ou 60\$000 para os adultos e 30\$000 para as crianças, para serem empregados como simples trabalhadores, respeitando-se o limite de até 1.666 imigrantes por ano.

O governo comprometia-se a vender aos proprietários terras devolutas para a instalação dos colonos pelo preço mínimo da Lei de Terras e conceder passagem gratuita aos imigrantes e suas bagagens nas ferrovias e vapores, quando estes aportassem no Brasil.⁷⁸ Os contratantes deveriam fornecer aos colonos transporte, agasalho, sustento, e adiantamentos, casas provisórias e oferecer terras devidamente medidas e demarcadas para os que desejassem tornar-se proprietários, no valor máximo previsto na Lei de Terras.

O preço das terras e das despesas com a viagem, com exceção das passagens, deveria ser pago pelo colono após o quinto ano de sua chegada ou prontamente, caso desejassem partir e reincidir seu contrato. O contrato exigia ainda que os estrangeiros fossem “laboriosos e morigerados” com atestado de procedência, idoneidade e nacionalidade, comprovados pelo agente consular brasileiro no porto de embarque.⁷⁹

Para dar cumprimento ao contrato, Polycarpo Lopes de Leão e Egas Moniz Barreto de Aragão decidiram limitar sua ação a importar e estabelecer os imigrantes como pequenos proprietários em colônias agrícolas que criariam no sul da Bahia. Portanto, deixariam para depois a importação de imigrantes como trabalhadores destinados às fazendas. Para isso, os dois empresários constituíram a Empresa Moniz. Ficou a cargo de Moniz Aragão a direção do movimento de imigração e das transações financeiras, enquanto Lopes de Leão trataria da administração das colônias.⁸⁰

Em 1873, através da Empresa Moniz, foram criadas as colônias Moniz e Theodoro e os núcleos coloniais Rio Branco, também chamado de Poço, e Carolina, sendo as três primeiras na região de Comandatuba e a última próxima ao rio Pardo. Para

⁷⁸ Idem, p. 898.

⁷⁹ Idem.

⁸⁰ AZAMBUJA, Bernardo Augusto Nascentes de. Relatório sobre as colônias ao Sul da Província da Bahia. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1874. p. 22-24.

aquelas colônias foram introduzidos um total de 1825 imigrantes, em oito expedições, entre alemães, austríacos, suíços e poloneses.⁸¹

O primeiro núcleo colonial, de nome Moniz, foi instalado na região de Comandatuba, comarca de Ilhéus, em terras de propriedade de Januário José de Freitas, com o qual Polycarpo Lopes fez acordo para que aquele cuidasse da preparação da colônia, construção de casas provisórias, escola, hospital, medição de lotes em troca de pagamento. Em julho de 1872, os empresários seguiram para a Europa, onde contrataram, junto a importantes casas de Hamburgo e da Antuérpia, agentes para o engajamento dos colonos.⁸²

No ano de 1873, começaram a chegar à Bahia os primeiros colonos. Em março aportaram 163 colonos, embora quase nada estivesse preparado na colônia Moniz para acomodá-los. Foi preciso que o próprio comendador Egas Moniz, com esses colonos e alguns trabalhadores da região, providenciasse os serviços de construção das casas provisórias e as demarcações dos primeiros lotes. Entre maio e agosto chegaram outras quatro expedições que receberam melhor acolhimento com acomodações e alguns lotes já demarcados. O número de imigrantes subia então a 1.166 e foi preciso criar um novo núcleo denominado de Theodoro, para melhor acomodá-los e evitar a concentração em um só lugar. Para esse núcleo se transferiram mais de 900 imigrantes, ficando o restante na Moniz.⁸³

Nos meses seguintes foram criados dois outros núcleos, um de nome Poço ou Rio Branco, anexo à colônia Theodoro, e outro batizado de Carolina, em terras do alemão Jorge Adolpho Stolze. Para isso, o desembargador Lopes de Leão assinou um contrato com Stolze e lhe concedeu 20:000\$000 em empréstimo, a ser pago em quatro prestações, com a finalidade de instalar 50 famílias em sua propriedade no rio Pardo.⁸⁴

Ao primeiro problema de falta de acomodações logo se seguiram outros ainda maiores, aumentando assim a insatisfação dos colonos. Por essa época, a colônia Moniz começou a sofrer os efeitos de uma epidemia de febres palustres e muitos colonos morreram. Em menos de oito meses de existência, o número de mortos na colônia Moniz chegou a 115.⁸⁵ Em julho de 1873 surgiram graves conflitos entre os imigrantes da Colônia Moniz. De um lado, os poloneses católicos e do outro, os alemães

⁸¹ Idem, p. 27.

⁸² Idem, p. 25-26.

⁸³ Idem, p. 31.

⁸⁴ Idem, p. 33.

⁸⁵ Idem, p. 51.

protestantes. Sem poder controlar a situação, o diretor Polycarpo Lopes, solicitou a intervenção policial e 100 soldados foram enviados pelo Presidente da Província para acabar com a revolta.

O conhecimento sobre os eventos ocorridos na Moniz não ficou restrito à região de Comandatuba. As notícias repercutiram na capital baiana e também na Côrte. Na primeira página do *Diário do Rio de Janeiro*, de 24 de julho de 1873, lemos a seguinte notícia, que fora publicada dias antes pelo *Correio da Bahia*:

Voltou, ontem, da colônia Moniz, em Comandatuba, o digno Sr. Dr. Espinheira, chefe de polícia desta província. (...)

Temos a satisfação de declarar que a ordem ficou completamente restabelecida (...) e por informações que lhe ministrou o Sr. conselheiro Leão, um dos diretores da referida colônia, soube que as causas que tinham motivado aquelas desordens, eram o pedido de aumento de salário, que faziam instantemente alguns colonos polacos e a exigência para que se lhes entregasse o armazém de víveres; *pois na sua qualidade de polacos e católicos, diziam eles, lhes cabia semelhante direção, e não aos alemães, por serem protestantes.*

O Sr. Dr. Chefe de polícia, à vista do exposto e de acordo com os diretores da colônia, Srs. conselheiro Lopes de Leão e comendador Egas Moniz, fez sentir aos colonos a injustiça de seus pedidos, pois que estavam já bem remunerados com o salário de 1\$500 diários que percebiam, não falando na quantia de 500 rs., também diários que ganhavam as mulheres na extração da piaçava.

Apesar, porém, do exposto, os dignos diretores da colônia, no louvável fim de conciliarem os ânimos, resolveram dar um acréscimo de salário, na razão de 100 a 120 rs. diários aos colonos, que tiverem filhos menores, e isto por espaço de três meses, quando eles então tomaram posse dos seus respectivos lotes, que estão já sendo medidos.

Mostrando-se satisfeitos com a medida indicada todos os colonos, à exceção de mui poucos, e tendo declarado estes que se queriam retirar da colônia, depois de completamente pagos, foram enviados para esta capital, a fim de tomarem o destino, que lhes convier.⁸⁶

A situação se acalmou, mas como resultado um colono polonês morreu, alguns outros foram presos e levados a Salvador e outros mais decidiram deixar a colônia.⁸⁷ Pode-se ler, a partir da nota acima, que entre os motivos dos distúrbios estavam a exigência por aumento nas diárias e a disputa “política” pelo controle do armazém de alimentos. Os poloneses, que eram minoria na colônia, questionavam o fato de os alemães, que haviam chegado antes e que eram maioria, terem o domínio sobre a distribuição da comida, e por estes serem protestantes e aqueles católicos. Como bem

⁸⁶ *DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO*, Rio de Janeiro, 24 de julho de 1873. n. 202, p. 1. Disponível em: <http://memoria.bn.br/pdf/094170/per094170_1873_00202.pdf>. Acesso em: 16 ago. 2013. Grifos meus.

⁸⁷ FRB, 1873, n. 3, p. 27.

apontou a notícia, acreditavam os poloneses que por “sua qualidade de polacos e católicos, (...) lhes cabia semelhante direção, e não aos alemães, por serem protestantes”.

Essa disputa, entre poloneses católicos e alemães protestantes, recebeu atenção ainda maior de outro periódico carioca, o *Semana Ilustrada*, publicação que através de ilustrações e narrativas humorísticas comentava as notícias fazendo críticas sociais e políticas. No número 659, de 27 de julho de 1873, desta publicação a revolta da colônia Moniz foi discutida, com destaque para a reivindicação pelo controle do armazém feita pelos poloneses e apresentada em tom de escárnio naquele editorial.

Que me dizem aos colonos polacos da Bahia? Se algum de vós não leu a notícia saberá que os ditos colonos fizeram vários distúrbios, e que entre outras exigências apresentaram a de tomar conta dos víveres... por serem católicos, direito que não podia caber aos protestantes. (...)

Que tal? Pois não é outro o caso dos colonos polacos da Bahia. A reclamação deles funda-se numa interpretação do texto sagrado. (...) Figura a de dar de comer a quem tem fome. Os colonos, sabedores deste preceito, raciocinaram do seguinte modo:

— Para dar de comer a quem tem fome são precisas duas condições: 1ª, haver quem tenha fome; 2ª, ter comer para se lhe dar. Estas duas condições obtém-se ficando os víveres nas nossas mãos.

Deste modo conciliavam eles a caridade própria com a situação comum, e dando caráter imperativo ao conselho cristão, entendiam que era força criar a fome para matar a fome.

O diretor da colônia interpretou a cousa de modo diferente (...).⁸⁸

A zombaria aos poloneses da colônia Moniz na *Semana Ilustrada* por sua reivindicação pelo controle da comida e em oposição aos alemães traz uma importante questão de fundo, a das relações intergrupais. O editorial ainda continuou questionando a propriedade da questão levantada pelos polacos. Como seria possível numa sociedade de 150 pessoas, 50 apenas controlar toda a comida pelo fato de serem católicos, interrogava-se o autor. Seguindo essa perspectiva, dizia,

Nós os católicos, segundo a jurisprudência dos colonos polacos, devíamos ter nas mãos todos os víveres do gênero humano.

Os trigos protestantes, os rebanhos calvinistas, as especiarias maometanas, os fiambres evangélicos, tudo quanto há comestível debaixo do sol, tudo isto dependeria de nós, que seríamos assim os despenseiros do globo (...).⁸⁹

O editorial da *Semana* se colocou favorável à posição dos alemães e contrário às reivindicações dos poloneses católicos. Em *Imigrantes: a vida privada dos pobres do*

⁸⁸ SEMANA ILLUSTRADA, Rio de Janeiro, 24 de julho de 1873. n. 659, p. 2-3. Disponível em: <http://memoria.bn.br/pdf/702951/per702951_1873_00659.pdf>. Acesso em: 16 ago. 2013.

⁸⁹ Idem.

campo, Zuleika Alvim faz menção a diversas ocasiões onde os antigos ódios entre poloneses e alemães geraram preconceito e cenas de violência. A autora discute também como os poloneses eram mal vistos pelos alemães, considerados preguiçosos, sujos e ignorantes.⁹⁰

Tais opiniões parecem ter sido também compartilhadas por parte da imprensa, pelo presidente da Província da Bahia e pelo representante do Ministério da Agricultura que esteve em visita à colônia. Esse último elaborou uma imagem terrível dos colonos poloneses, tal qual a veiculada pelo editorial da *Semana Ilustrada*, qualificando-os como “turbulentos”, “preguiçosos” e outros adjetivos de igual teor.

Os atritos entre imigrantes de nacionalidades diferentes convivendo em um mesmo espaço, como no caso dos alemães e poloneses da Colônia Moniz, revelam os conflitos preexistentes nas regiões de origem dos colonos que seguiram existindo nas regiões onde os mesmos se instalaram. A animosidade entre alemães e poloneses, como bem observou Zuleika Alvim, tinha suas raízes na Europa, mas seguiu existindo no Brasil, marcando a convivência daqueles grupos estrangeiros. De acordo com a autora:

Toda e qualquer desavença entre os países de origem era transferida ao país de adoção, passando a fazer parte do cotidiano dos imigrantes como se estes ainda estivessem na própria pátria.

Foi o caso dos poloneses e alemães. Muitos poloneses que vieram para o Brasil saíram da Posnânia, Pomerânia e Silésia, dominada primeiramente pela Prússia e depois pela Alemanha, onde a luta dos patriotas para se libertar dos invasores foi constante. Os poloneses, além de perseguidos e mortos, sofreram outros tipos de represália, objetivando a sua desnacionalização. Assim, assistiram à germanização completa de suas escolas, à proibição, a partir de 1876, de se expressar em outro idioma que não o alemão (...).

No fundo tratava-se da luta de Bismark contra o catolicismo e o nacionalismo polonês, que culminou na guerra agrária, quando os alemães se apossaram de grandes extensões do território da Polônia. O ódio entre os dois povos se manteve no Brasil.⁹¹

Os conflitos entre os dois grupos teria, portanto, uma história prévia e a convivência em um mesmo espaço, no caso da colônia Moniz, onde relações desequilibradas de poder se estabeleceram entre os mesmos, serviram para acirrar ainda mais os ânimos dos poloneses, contribuindo, assim, para a eclosão daquela revolta. Além do nacionalismo, outro fator que deve ter pesado naquele conflito foi a religião. É provável que os poloneses, tidos como católicos fervorosos, se

⁹⁰ ALVIM, Zuleika. “Imigrantes: a vida privada dos pobres do campo.” In: NOVAIS, Fernando (org.). *História da Vida Privada no Brasil*, v. 3. Da Belle Époque à Era do Rádio. São Paulo: Cia. das Letras, 1998. p. 272

⁹¹ Idem. p. 269-270

incomodassem especialmente com a presença de protestantes em funções privilegiadas da colônia, como o cargo de controlador dos mantimentos.

As disputas religiosas entre grupos estrangeiros e entre estes e brasileiros foi constante a partir da década de 1870 e se ampliaram com o aumento no número de imigrantes aportados no Brasil. Nesse contexto, a diversidade de credos impactou na convivência destes grupos no território brasileiro.

O avanço do protestantismo por toda parte, com maior destaque para as regiões onde a afluxo de estrangeiros se deu em maior grau, colocou católicos em atenção e estimulou os debates pelos direitos sociais para os não católicos. Questões como a igualdade entre brasileiros e estrangeiros, com relevância para os direitos a liberdade de culto para todos os não católicos e ao casamento civil, marcaram os debates políticos nas instâncias de poder e na imprensa.

De acordo com Mariana Seixas, a contribuição dada pelos “amigos do progresso” – partidários das causas imigrantistas – à propaganda do protestantismo no Brasil foi de fundamental importância para a conquista de direitos para os acatólicos. Em suas tentativas de intervenção política, principalmente através da imprensa, esses “progressistas”, em sua maior parte políticos liberais, argumentavam a favor do protestantismo, relacionando a liberalização de direitos aos protestantes a um maior estímulo da imigração em geral, tema que por si era visto como de suma importância no desenvolvimento da nação.

Nesse sentido, se colocar a favor dos direitos civis dos não católicos implicaria diretamente em estímulo ao movimento imigratório ansiado por aqueles grupos. Assim, o protestantismo era vinculado a ideia de progresso, civilização e elevação moral, em oposição ao catolicismo que era visto como símbolo de atraso, traço do passado colonial que deveria ser superado pouco a pouco.⁹² Esse contexto ajuda a compreender melhor porque as posições dos poloneses (católicos) foram criticadas com tanta ênfase e de todos os lados.

A notícia dos acontecimentos nas colônias da Empresa Moniz mobilizou o Ministério da Agricultura, que pouco tempo depois enviou o conselheiro Bernardo Nascentes de Azambuja, em comissão, para averiguar a situação daquelas colônias, o cumprimento dos contratos de trabalho e as condições dos núcleos. Ele chegou à Bahia em outubro de 1873 e logo seguiu para Comandatuba, tomando um vapor, e lá aportou

⁹² SEIXAS, Mariana Ellen Santos. *Igreja Presbiteriana no Brasil e na Bahia*: Instituição, Imprensa e Cotidiano (1872-1900). 2011. Dissertação (Mestrado em História). FFCH, UFBA. p. 71-76.

no dia 5 do mesmo mês. As informações obtidas por Azambuja, em sua investigação, apresentadas em seu relatório, revelam os principais problemas nas colônias.

Entre esses Bernardo de Azambuja listou a falta de rigor dos engajadores quando da seleção dos colonos na Europa, que trouxeram uma grande quantidade de colonos sem profissão ou qualquer conhecimento agrícola, muitos deles doentes ou incapazes para o trabalho, outros tidos por “exaltados e turbulentos”, que se negavam a cultivar seus lotes, como no caso dos poloneses.

Outra dificuldade teria sido a má escolha do local onde se instalou a colônia Moniz, centro das operações. Por possuir terras de qualidade inferior e ser foco constante de febres, de acordo com Azambuja, muitas mortes ocorreram, abalando o ânimo dos colonos. Muitos deles abandonaram as colônias, alguns sequer quitaram seus débitos.

Finalmente, a falta de maior controle da administração colonial, sob a direção do conselheiro Lopes de Leão, com grande número de funcionários, remuneração excessiva aos colonos, inclusive às crianças, e diversos outros gastos não explicados, tornou a Empresa Moniz economicamente inviável.

Aqueles apontamentos relatados por Azambuja parecem não ter surtido o efeito desejado, o de indicar soluções aos problemas e garantir a continuidade do empreendimento colonial. Em fins de 1873, os empresários Egas Moniz Barreto de Aragão e Polycarpo Lopes de Leão decidiram solicitar a rescisão do contrato celebrado com o governo imperial, alegando não mais poderem seguir no custeio daquele empreendimento.⁹³ A análise das finanças da Empresa Moniz revela que, ao fim do primeiro ano, os gastos já superavam em muito as receitas. Com base nos documentos recebidos por Azambuja, das anotações feitas por Egas Moniz relativas ao custeio da empresa, os gastos com transporte, instalação, adiantamentos e alimentação dos colonos, somavam 255:610\$975 réis, ao passo que os recursos recebidos das subvenções tanto do governo imperial quanto do provincial somavam apenas 183:288\$330 réis, resultando, portanto, em um saldo negativo de 72:324\$645.⁹⁴

O governo imperial aceitou o requerimento dos empresários e, pelo decreto 5.703, de 31 de julho d 1874, transferiu ao Estado todas as propriedades da Empresa Moniz, inclusive o contrato com Jorge Adolpho Stolze e a colônia Carolina, e nomeou o

⁹³ LYRA. op. cit., p. 169-170.

⁹⁴ AZAMBUJA. op. cit., p. 142.

engenheiro Aristides Galvão de Queiroz para reorganizar as colônias.⁹⁵ O futuro daquelas colônias sob a administração estatal não foi melhor que sob a iniciativa particular. Antes mesmo de serem transferidas aos cuidados da Província, aquelas colônias já estavam quase desabitadas. A maior parte dos imigrantes que ali haviam se instalado foram transferidos para Salvador e dali para a Corte.

No Rio de Janeiro aqueles europeus foram alojados na Hospedaria da Saúde, de onde deveriam seguir para outras colônias no Sul do Brasil. Mas, por informações do jornal carioca *A Nação*, sabemos que os colonos da *Moniz* recusaram-se em aceitar a transferência para qualquer outra colônia brasileira, desejando a repatriação por conta do governo, muito embora seus contratos assinados ainda na Europa não previssem esta opção. Após recusar diversas ofertas de engajamento em colônias particulares de Santa Catarina e do Paraná e mesmo estatais onde já havia, segundo o editorial, “40.000 de seus compatriotas na província do Rio Grande do Sul”, os imigrantes ainda envolveram-se em brigas, ao que foram expulsos da hospedaria indo vagar pela cidade em busca de ajuda junto ao consulado alemão.⁹⁶

Esses eventos mobilizaram o corpo consular estrangeiro no Rio de Janeiro e parte da imprensa. O cônsul alemão, Hermann Haupt, fez uma convocação pública através do *Jornal do Comércio* de 18 de janeiro de 1874, aos seus compatriotas a fim de “se deliberar e resolver sobre os meios de se proteger os Imigrantes alemães que se acham no Rio de Janeiro sem teto e famintos.”⁹⁷ O consulado da Inglaterra também interviu a favor dos imigrantes que teriam sido maltratados pelo governo imperial, que, de acordo com eles, agiu com “má fé” na resolução daquela questão. As opiniões veiculadas nos jornais de oposição ao governo faziam fortes críticas ao sistema de colonização brasileiro, e algumas chegaram a questionar a própria monarquia. Dizia o editorial do *Jornal do Comércio* sobre o tratamento dispensado aos colonos da *Moniz*:

Ao país causa-se um grande prejuízo; mas não supomos que se inflija a mínima ofensa, pela razão muito simples de que o povo brasileiro não tem a obrigação de sustentar os colonos ou imigrantes engajados pelo governo, sob a fé de contratos solenes que o mesmo governo falta com tanta desumanidade quanto inépcia.

Enquanto vigorar no Brasil o regime monárquico não há mais esperança de imigração!

⁹⁵ BAHIA. FRB, 1875, n. 1, p. 53-54.

⁹⁶ A NAÇÃO, Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1874. n. 15, p. 1. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=586404&pasta=ano_187&pesq==>. Acesso em: 16 ago. 2013.

⁹⁷ Idem.

Eis o que dizem eloquentemente os anúncios afrontosos dos Srs.
 Cônsules estrangeiros!
 O Brasil deve refletir sobre isto.
 O que esses anúncios denunciam é a incapacidade e a má fé do governo
 imperial.⁹⁸

Estas opiniões parecem francamente desfavoráveis ao sistema colonizatório brasileiro e que refletiriam negativamente na imagem do Brasil enquanto destino de emigração aos europeus. Uma notícia veiculada na *Gazeta de Joinville* quatro anos mais tarde, em 1878, dá uma boa imagem das marcas deixadas pelos “fracassos” de algumas experiências de colonização, na opinião dos estrangeiros em relação ao império brasileiro. O artigo de fundo daquele periódico destacou a presença de editais em países europeus, destacadamente na Inglaterra e na Itália, alertando para os perigos de emigrar à América do Sul, e particularmente para o Brasil. Esses editais faziam constantes alusões a eventos ocorridos na colônia do Assungui, no Paraná, e na colônia Moniz, na Bahia.⁹⁹ Propaganda contra a emigração que objetivava combater aquilo que a imprensa italiana denominou de “febre da expatriação”.¹⁰⁰

Voltando às colônias da antiga Empresa Moniz, entre os anos de 1874 e 1875, a *Fala* do Presidente da Província nada nos revela, mas, conforme Henrique Lyra, os novos dirigentes daquelas colônias não sabiam o que fazer com elas. Tentaram extinguir a Moniz e a Theodoro, transferindo os poucos imigrantes que restaram para a colônia Rio Branco. O número de colonos naquele momento era de apenas 266, uma vez que a

⁹⁸ *JORNAL DO COMÉRCIO*, Rio de Janeiro, 18 de janeiro de 1874. Citado em: *A NAÇÃO*, Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1874. n. 15, p. 1. Disponível em: < http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=586404&pasta=ano_187&pesq== >. Acesso em: 16 ago. 2013.

⁹⁹ Os eventos a que os editais faziam menção referiam-se aos casos ocorridos na colônia Moniz e na colônia Assungui, ambos os casos serviram como maus exemplos de colonização, e foram lembrados por longa data em discursos contrários à política imigratória brasileira. Trata-se da questão dos 331 imigrantes ingleses chegados ao Paraná em 1873 com destino à colônia de Assungui, no Norte da província. Esses colonos tiveram problemas desde que chegaram. Não puderam seguir para a colônia, pois esta ainda não estava preparada para recebê-los. Depois, eles entraram em conflito com as forças policiais quando se recusaram a seguir para a colônia. Uma parte do grupo decidiu então deixar a província e partiu para o Rio de Janeiro em busca de repatriação. Outros 182 ingleses foram impelidos a instalar-se em Assungui, mas abandonaram a colônia poucos meses depois. Esse mesmo grupo seguiu para Paranaguá na mais completa miséria, despertando a atenção das autoridades inglesas e brasileiras. A questão dos colonos britânicos foi destaque na imprensa nacional e internacional. LAMB, Roberto Edgar. Uma jornada civilizadora: Imigração, conflito social e segurança pública na Província do Paraná – 1867-1882. 1994. Dissertação (Mestrado em História). Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, UFPR. p. 11-23.

¹⁰⁰ *GAZETA DE JOINVILLE*, Joinville, 2 de abril de 1878. n. 27, p. 1. Disponível em: < http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=586404&pasta=ano_187&pesq== >. Acesso em: 16 ago. 2013.

maior parte deles havia abandonado as colônias antes delas passarem à direção do Estado.¹⁰¹

O presidente da Província chegou a afirmar, na *Fala* de 1876, que a colônia a Rio Branco encontrava-se em “estado próspero” e que “o governo imperial mostra-se resolvido a manter esta colônia, dando-lhe os meios de que carece para o seu desenvolvimento”.¹⁰² Na *Fala* do ano seguinte novamente não há qualquer notícia sobre aquela colônia, embora seja de imaginar que pouco ou nada havia sido executado para melhorar a sorte daqueles imigrantes, pois no ano de 1878 encontramos o relato de que ela foi extinta e que os 76 colonos que ali habitavam seguiram como os outros para o Rio de Janeiro.¹⁰³

As colônias criadas no Brasil durante as décadas de 1860 e 1870, a exemplo das colônias da Empresa Moniz, foram marcadas pelo enorme dispêndio de recursos do Tesouro e pelos modestos resultados alcançados. Essa situação motivou enormes críticas por parte de políticos que viam no programa de colonização imperial verbas excessivas que favoreciam principalmente as províncias meridionais.

A partir de 1877 começou-se a promover na Câmara Geral uma campanha pela imigração espontânea, teoricamente sem custos ao Estado, iniciada por alguns políticos do Norte. Este grupo considerava que o problema fundamental da grande lavoura não estava, exatamente, na falta de mão de obra, mas na escassez de meios de transporte e capitais. Gradativamente, após 1880, as verbas do programa de colonização imperial foram reduzidas, mas a imigração espontânea ainda custaria milhares de contos de reis ao Tesouro brasileiro no financiamento de imigrantes nos anos seguintes.¹⁰⁴

De acordo com Evaldo Cabral de Mello, as reivindicações, a favor da imigração europeia, pelas províncias do Norte, junto ao Governo imperial eram, muitas vezes isoladas e, constantemente, desvinculadas de interesse real. Por essa razão puderam ser ignoradas em diversos momentos. Segundo esse autor, a disponibilidade de mão de obra escrava e livre pobre naquelas províncias serviu suficientemente para atravessar a transição do trabalho escravo para o livre em fins da década de 1880 sem grande sobressalto na estrutura econômico-social da região.¹⁰⁵

¹⁰¹ LYRA. op. cit., p. 173.

¹⁰² BAHIA. FRB, 1876, n. 1, p. 107.

¹⁰³ BAHIA. FRB, 1878, n. 3, p. 43.

¹⁰⁴ MELLO. op. cit., p. 76-82.

¹⁰⁵ Idem, p. 74-76.

A existência dessa mão de obra disponível explica, a seu ver, a ausência de uma maior pressão e empenho dos setores da grande lavoura regional nortista no sentido de efetivar uma imigração de massa para a região. No entanto, as demandas pela vinda de imigrantes, especialmente de europeus, seguiria, mesmo depois de 1888, presente nos discursos oficiais e na imprensa. No caso da Bahia poderemos ver como essa questão seguiu recebendo bastante atenção depois da Proclamação da República e ao longo das primeiras décadas do século XX.

Assim, a maior experiência de colonização estrangeira na Bahia durante o século XIX, iniciada em 1873 como um projeto particular e encampada pelo Estado no ano seguinte, encerrou-se em 1878. As colônias da Empresa Moniz, tanto no que diz respeito à importação de imigrantes para substituir os escravos nas fazendas, quanto ao outro objetivo, de fortalecer a pequena propriedade e ocupar os “vazios” do território nas desabitadas terras no Sul da província, não alcançaram seus objetivos.

Externamente, as notícias das dificuldades passadas pelos colonos europeus trazidos pela Empresa Moniz colaboraram para o fortalecimento de uma imagem negativa da Bahia enquanto destino de emigração. Internamente, a memória dessa experiência tornou-se um entrave para novas tentativas governamentais de promover a imigração e a colonização com trabalhadores estrangeiros nos anos seguintes. Uma nova tentativa de colonização desse tipo se daria no início da década de 1880, mas por iniciativa particular. Uma colônia de espanhóis criada pela *Estrada de Ferro Bahia Minas*, na Comarca de Caravelas, na fronteira com a província mineira.

CAPÍTULO 2

IMIGRAÇÃO E TRANSIÇÃO PARA O TRABALHO LIVRE

A partir da década de 1850 cresceu sobremaneira as discussões sobre o fim do trabalho escravo no Brasil e as possibilidades de implantação do trabalho livre. A extinção do tráfico atlântico foi o mote para os constantes apelos das classes conservadoras contra a “falta de braços” na lavoura que trazia o perigo da paralização da produção. Esse tipo de discurso se fez presente nas fontes oficiais de Norte a Sul do Império do Brasil. Como solução, muitas vezes aparecia a imigração estrangeira, em propostas para ajudar a equacionar essa grande questão, como já vimos no capítulo anterior, com a importação de estrangeiros e a criação de colônias agrícolas. Outra solução, também ligada à questão econômica e do trabalho estava na modernização dos transportes, com destaque para a construção de ferrovias no país.

FERROVIAS NO BRASIL E NA BAHIA

No século XIX o trem foi, talvez, o maior símbolo da modernidade em matéria de transportes. Sendo o mais rápido meio de locomoção terrestre à época, via preferencial para transportar mercadorias e passageiros, o trem representava o último avanço da moderna técnica europeia. Símbolo de progresso e desenvolvimento, obra do homem “civilizado” para superar os obstáculos naturais e vencer as grandes distâncias. Meio mais adequado para cruzar a vastidão dos territórios desocupados e auxiliar, inclusive, na importante tarefa de colonizar áreas isoladas. Pelo modo de constituição das companhias que reuniam enormes capitais, como por utilizar materiais como o ferro e o carvão e as mais recentes técnicas de construção, que impulsionaram os processos de industrialização e urbanização, a ferrovia surge como a expressão máxima do capitalismo.¹⁰⁶

Na Europa e na América, a expansão das indústrias e o consequente desenvolvimento econômico proporcionavam um acúmulo de capitais e criou condições favoráveis a grandes investimentos na expansão das forças produtivas. Dentre esses investimentos destaca-se o papel reservado para as melhorias empregadas nos transportes, para vencer grandes distâncias e reduzir o tempo e os custos das viagens.

¹⁰⁶ LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do Século XIX*. São Paulo: Edusp, 2012. p. 156-157.

Conforme Eric Hobsbawn, o processo de mundialização das conquistas do capitalismo no campo dos transportes foi também responsável pela industrialização que extravasou o continente europeu espalhando-se pelo globo. Sendo assim,

A presença de estradas de ferro e, numa escala menor, navios a vapor introduzia então a força mecânica em todos os continentes e em países que de outro modo seriam não-industrializados. A chegada da estrada de ferro foi em si um símbolo e uma conquista revolucionários, já que a construção do planeta como uma economia interativa única era, de várias formas, o aspecto mais espetacular e de maior alcance da industrialização.¹⁰⁷

Nesse cenário de profundas transformações sociais, políticas e econômicas do século XIX, também no Brasil iniciou-se a implantação do novo sistema de transporte, a ferrovia. A partir de meados daquele século seriam lançadas as primeiras estradas de ferro que viriam para colaborar no estabelecimento de uma rede de comunicações que, como nunca antes, ligava as diversas partes do país, então isoladas umas das outras. Esse movimento ganharia volume e intensidade a partir da década de 1870.

Ainda durante o período imperial seriam tomadas as primeiras iniciativas no sentido de modernizar e dinamizar as trocas de mercadorias e os deslocamentos de passageiros através de estradas de ferro. Na década de 30 aparece a primeira referência a ferrovias no Brasil, com a Lei n.º 101, de 31 de outubro de 1835. Com essa medida, o governo imperial concedia privilégios a companhias que desejassem instalar linhas férreas para ligar a capital imperial à Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia.¹⁰⁸ No entanto, esta legislação não alcançou o resultado esperado e a instalação das primeiras ferrovias teria lugar apenas alguns anos mais tarde.

Dentre as dificuldades encontradas para o início da implantação de ferrovias no país devemos destacar a questão financeira. A construção de uma linha férrea demandava enormes investimentos iniciais e sua rentabilidade deveria ser garantida para justificar aos investidores a grande inversão de capitais necessária a tal empresa. A ausência de certezas no que diz respeito à rentabilidade do empreendimento ferroviário no Brasil, sem garantias legais até então, é apontada como fator crucial para a dificuldade em reunir os capitais necessários para a construção das primeiras estradas.¹⁰⁹

¹⁰⁷ HOBBSAWN, Eric J. *A era do capital, 1848-1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996. p. 68.

¹⁰⁸ BRASIL. Decreto n. 101, de 31 de outubro de 1835. Coleção de Leis do Brasil – 1835, p. 118, v. 1, parte 1. (Publicação).

¹⁰⁹ SAES, Flávio Azevedo Marques de. Estradas de ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo, 1870-1900. In: SZMRECSÁNYI, Tamas & LAPA, José Roberto do

As primeiras empresas ferroviárias no país surgiram somente em meados do século XIX, após a aprovação da Lei n.º 641, de 26 de junho de 1852. Essa medida permitiu uma série de garantias e vantagens às companhias que se propusessem a estabelecer ferrovias no território brasileiro. Estabeleceu, assim, um regime geral de concessões de estradas de ferro no Brasil que seguiria por todo o período imperial. Por essa lei ficou garantido, através de recursos imperiais, os juros de 5% sobre o capital empregado na construção das ferrovias e ainda outros 2% a serem pagos com recursos das províncias. Outros privilégios eram a isenção de taxas sobre as importações necessárias à construção, o direito sobre a faixa lateral de cinco léguas (30 quilômetros) onde outra companhia não poderia se instalar, e ainda prioridade sobre a compra de terras públicas localizadas nessa área reservada.¹¹⁰

A primeira via férrea brasileira foi inaugurada em 30 de abril de 1854, ligando o porto de Mauá, na Baía de Guanabara, à estação Fragoso, a 14,5 km de distância. Sua execução foi obra de Irineu Evangelista de Souza que, com recursos próprios e de investidores ingleses, concluiu o primeiro trecho da estrada, inaugurada em presença do próprio imperador D. Pedro II. Por esse feito, Souza receberia do imperador o título de Barão de Mauá.¹¹¹ A criação dessa linha férrea marcou o início da malha ferroviária no Brasil.

No norte do país a modernidade em transportes também não demoraria a chegar. Em 11 de setembro de 1852, o decreto n.º 670 aprovado na Câmara dos Deputados concedia a construção da segunda ferrovia brasileira, a *Recife and San Francisco Railway Company*. Em meados de 1850 organizou-se na Europa a RSFR para construir a linha férrea que ligaria a capital pernambucana à Cachoeira de Paulo Afonso, no rio São Francisco. A construção daquela linha foi iniciada em 1855 e aberta ao tráfego sete anos depois, com a conclusão do primeiro trecho projetado, alcançando os rios Una e Pirangí, com 124 km.¹¹²

Amaral. *História Econômica da Independência e do Império*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec/ABPHE/Unesp/Imprensa Oficial, 2002, p. 177-196. p. 178.

¹¹⁰ BRASIL. Decreto n. 641, de 26 de junho de 1852. Coleção de Leis do Brasil – 1852, p. 5, v. 1. (Publicação).

¹¹¹ FERNANDES, Etelvina Rebouças. *Do mar da Bahia ao Rio do Sertão: Bahia and San Francisco Railway*. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, 2006. p. 45.

¹¹² LAMOUNIER, Maria Lúcia. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. III, n. 1, p. 43-76, 2000. p. 49-50.

Imagem 2 – Estação de Salvador da BSFR (c.1860)



Fonte: ANÔNIMO. *Estação Jequitaia da Bahia and São Francisco Railway*, província da Bahia, c. 1860. Cartão-postal editado em 1910. *Apud*, GERODETTI, João Emílio; CORNEJO, Carlos. *As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças*. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005. p. 218.

Na mesma época foi concedida a construção de outra linha, similar a RSFR, a *Bahia and San Francisco Railway Company*. Igualmente organizada em Londres, essa companhia deveria construir uma ferrovia para conectar a capital da província da Bahia à importante cidade de Juazeiro, à margem direita do rio São Francisco, criando um sistema integrado de transporte de ferrovia e hidrovia que alcançaria as regiões do interior com enorme potencial comercial. A construção da BSFR começou em 1856, partindo do subúrbio de Salvador e atingindo a cidade de Alagoinhas no ano de 1863 com um traçado que totalizava 123 km.¹¹³

Na Bahia, a iniciativa para a construção da primeira ferrovia foi do governo da província que, em 1847, contratou o engenheiro polonês André Pzerdowosky para projetar e orçar uma estrada de ferro que cortaria o território baiano ao conectar duas importantes regiões. Iniciados os trabalhos em 1º de setembro de 1858, na região da

¹¹³ LAMOUNIER, op. cit., 2000. p. 49-50.

Jequitaiá, atual bairro da Calçada, a ferrovia só alcançaria seu ponto final projetado, em Juazeiro, em 1896, ou seja, quase 50 anos depois dos primeiros estudos realizados.¹¹⁴

Uma possível explicação para os atrasos em concluir os projetos das estradas está relacionada aos maus resultados financeiros apresentados pelas ferrovias da região Norte, a exemplo da BSFR e da RSFR. Em ambos os casos, os seguidos balanços deficitários não estimulavam novos investimentos em prolongamentos. Não é demais lembrar que aquelas duas estradas sofreram muito tempo a concorrência dos transportes animal e fluvial, que desviavam boa parte do volume de mercadorias que deveria seguir pela ferrovia, de acordo com o prognóstico de rendimentos. Um dado que ilustra esse argumento é o de que, ainda em 1885, cerca de 40% do açúcar que chegava ao Recife era transportado por barcaças sem passar pela estrada de ferro.¹¹⁵

Dados referentes a renda da BSFR revelam que, entre 1860 e 1883, esta companhia foi predominantemente deficitária, embora tenha obtido saldo positivo em alguns anos. Nos dez primeiros anos de funcionamento a estrada de ferro apresentou um déficit médio anual de 118:276\$656.¹¹⁶

Outro fator que também teria contribuído para o fraco desempenho das ferrovias nessa primeira fase estava relacionado ao alto custo na construção, com um padrão mais elevado que o necessário, com a importação de materiais e máquinas da Europa, que embora recebessem isenção de impostos, representavam grandes somas e, finalmente, o custo de importação da mão de obra.¹¹⁷

As dificuldades para construção das linhas férreas não impediu que a malha ferroviária nacional seguisse um rumo de expansão contínua e ininterrupta e em todas as regiões do país. A quantidade total de quilômetros de ferrovias no Brasil saltou de 14,5 km, em 1854, para 12.300 km, quarenta anos depois, em 1894.¹¹⁸ Vale lembrar que uma grande parte dessas linhas férreas se concentrou ao longo da zona cafeeira, entre o Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo. Em 1895 somente São Paulo detinha 2.962 km de trilhos ferroviários, praticamente 25% do total nacional.¹¹⁹

¹¹⁴ FERNANDES, op. cit., p. 77; 98.

¹¹⁵ LAMOUNIER, op. cit., 2000. p. 50.

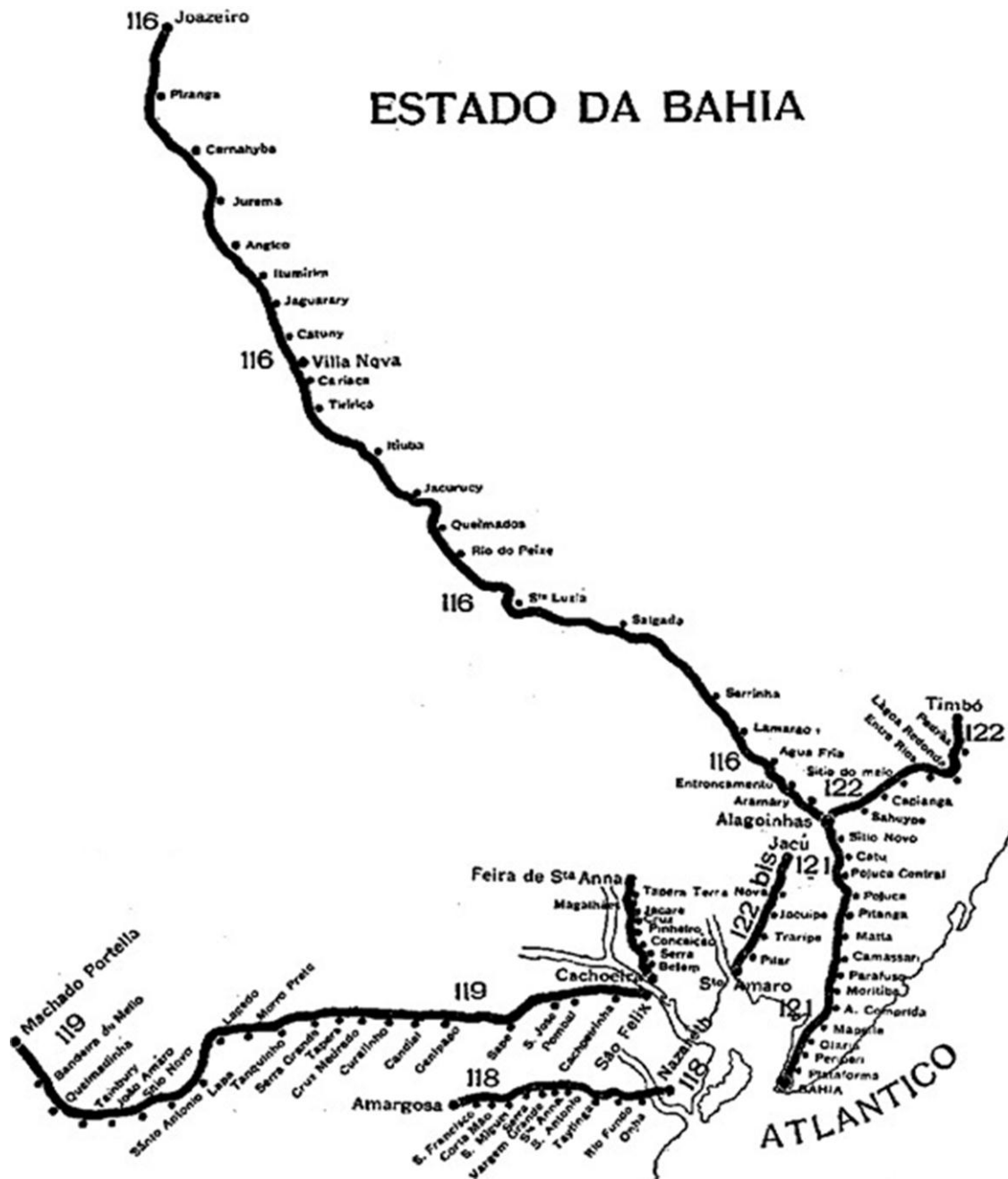
¹¹⁶ FERNANDES, op. cit., p. 137.

¹¹⁷ LAMOUNIER, op. cit., 2000. p. 50.

¹¹⁸ LAMOUNIER, op. cit., 2012. p. 155.

¹¹⁹ SAES, op. cit., p. 181.

Mapa 2 – Estradas de Ferro na Bahia (1898)



Fonte: IBGE. Conselho Nacional de Geografia. *I Centenário das ferrovias brasileiras*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1954. p. 21.

Na Bahia, desde 1860, o número de linhas férreas e as distâncias percorridas por elas cresceram bastante. Em fins daquele século as ferrovias baianas eram as seguintes: E.F. Bahia-São Francisco (573 km); Ramal do Timbó (83 km); Central da Bahia (316 km); E.F. de Santo Amaro (47 km); E.F. de Nazaré (79 km); E.F. Bahia-Minas (147 km na Bahia) e E.F. Centro-Oeste da Bahia em construção.¹²⁰ Naquele momento a malha ferroviária baiana montava, portanto, aproximadamente 1.200 km, cerca de 10% da quilometragem nacional. Uma quantidade expressiva, se levarmos em conta a crise econômica que acompanhou a Bahia durante a segunda metade do Oitocentos, embora modesta se imaginamos o *status* político e cultural que a Bahia pensava guardar no conjunto da nação.

Sobre a construção das ferrovias no Brasil há uma ampla bibliografia.¹²¹ Existe também uma vasta literatura que destaca a presença estrangeira no processo de transição para o trabalho livre.¹²² E tanto a literatura sobre a construção de ferrovias quanto aquela que trata da imigração para o Brasil, com frequência, mencionam a relativa importância da instalação de ferrovias no estímulo à imigração. Para a Bahia alguns importantes trabalhos que tratam da criação de estradas de ferro enfocam a transformação das relações de trabalho durante os séculos XIX e XX.¹²³

Alguns autores apontam para a relação existente entre a expansão da malha ferroviária e a expansão cafeeira no Sul do Brasil, a industrialização, a urbanização e a colonização dos “vazios” dos territórios por onde as ferrovias passavam. Em São Paulo, na década de 1880, há o incremento no processo de imigração, que ganha volume, ligado igualmente com a criação de sociedades de incentivo à imigração, a exemplo da Sociedade Promotora de Imigração, que discutiremos ainda neste capítulo.¹²⁴

A construção de ferrovias, a abolição da escravidão e a constituição de um

¹²⁰ FREITAS, Antônio Fernando Guerreiro de. “Eu vou para a Bahia”: a construção da regionalidade contemporânea. In: *Bahia, Análise e Dados*. Salvador: SEI, v. 9, n. 4, p. 24 - 37, 2000, p. 26.

¹²¹ EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a companhia da estrada de ferro D. Pedro II (1855 – 1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982; FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A ferrovia do diabo*. São Paulo: Melhoramentos, 2005; HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-Fantasma. A ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Cia. das Letras, 2005.

¹²² COSTA, Emília Viotti da. *Da Senzala à Colônia*. 5ª ed. São Paulo: Unesp, 2012; CONRAD, Robert Edgar. *Os últimos anos da escravatura no Brasil*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978; SAES, op. cit.

¹²³ FERNANDES, op. cit.; CUNHA, Aloísio Santos da. *Descaminhos do trem: as ferrovias na Bahia e o caso do trem da Grota (1912-1976)*. 2011. Dissertação (Mestrado em História). FFCH, UFBA; CARLETTO, Cássia Maria M. *A Estrada de Ferro Nazaré no contexto da política nacional de viação férrea*. 1979. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). FFCH, UFBA; SOUZA, Robério Santos. *Tudo pelo trabalho livre: trabalhadores e conflitos no pós-abolição. Bahia, 1892 – 1909*. Salvador: EDUFBA; São Paulo: Fapesp, 2011.

¹²⁴ LAMOUNIER, op.cit., 2000. p. 45.

mercado de trabalho livre, são processos paralelos que, segundo Flávio Azevedo Marques de Saes, possuem interrelações.¹²⁵ Nesse sentido, uma análise da construção das ferrovias possibilitaria entrever uma parte do processo da imigração para o Brasil e das discussões em torno da transformação nas relações de trabalho em fins do século XIX.

As ferrovias dinamizariam a economia ao tempo em que liberariam mão de obra empregada nos transportes tradicionais para outros setores, a exemplo da agricultura de exportação. Muitos senhores de engenho e fazendeiros de café viram na construção de ferrovias uma forma de minimizar os efeitos negativos causados pelo fim do tráfico e pela possível abolição da escravatura. Havia uma ideia geral de que as ferrovias trariam o “progresso” e colaborariam com o “trabalho livre”, além de reduzir os custos dos transportes e liberar algumas centenas de trabalhadores engajados no tradicional sistema de carros de boi e tropas de mulas.¹²⁶

Para Flávio Saes a instalação das estradas de ferro levaria à superação da “questão servil”. Isso porque a redução nos custos com os transportes permitiria uma expansão das lavouras cafeeiras em áreas mais distantes do litoral. Ao substituir os transportes tradicionais haveria uma liberação de grande quantidade de escravos empregados nesse sistema para as novas fazendas. Ao reafirmar a escravidão e permitir a expansão da lavoura cafeeira, a estrada de ferro ampliava a necessidade de trabalhadores. Uma vez esgotadas as fontes internas de escravos na década de 1880, tornava-se imperiosa a busca de outra solução, que, segundo o autor, estava na imigração maciça que se fez em São Paulo em meados daquela década.¹²⁷

O impacto causado pela construção das ferrovias gerou uma série de tensões na questão da mão de obra no Brasil, mas, para Maria Lúcia Lamounier, a construção das ferrovias não teria questionado de forma tão direta a escravidão como afirmou Saes. A autora argumenta que

Se, por um lado, as ferrovias ajudaram a reduzir a demanda de mão-de-obra, por outro lado, elas contribuíram para aumentar a demanda de mão-de-obra, especialmente ao ampliar a fronteira agrícola, favorecendo a incorporação de novas terras para cultivo. Além disso, as ferrovias também exigiram um grande número de trabalhadores para sua construção, manutenção e operação. Da mesma forma, [...] ao propiciar a expansão da agricultura de exportação, as ferrovias

¹²⁵ SAES, op.cit., p.180.

¹²⁶ LAMOUNIER, op.cit., 2000. p. 44.

¹²⁷ SAES, op.cit., p.193.

contribuíram para fortalecer as relações escravistas e medidas coercitivas para atender às exigências do trabalho na agricultura.¹²⁸

Lamounier, portanto, não percebe nesse processo de expansão da malha ferroviária um único sentido de liberação de mão de obra e negação da escravidão. Para a autora o aumento dos trilhos permitiu, ao mesmo tempo, uma expansão da agricultura exportadora que demandou ainda mais mão de obra, que até a década de 1880, estava ainda baseada na mão de obra cativa.

O artigo primeiro, parágrafo nono, da Lei nº 641 que trata das concessões ferroviárias, determinava a proibição para o emprego de escravos nas companhias responsáveis pela construção das ferrovias, apenas permitindo o contrato com trabalhadores livres. Muitos autores interpretaram essa cláusula da legislação como a evidência do estabelecimento de um mercado de trabalho baseado no assalariamento na implantação de ferrovias. No entanto, essa questão tem sido revista em trabalhos mais recentes. Alguns historiadores recolocam essa problemática deslocando o foco da lei para a prática cotidiana da construção das linhas férreas. E assim, têm observado que o respeito àquela medida nem sempre se deu e que, em diversos momentos, trabalhadores escravos foram utilizados na construção das ferrovias lado a lado com trabalhadores livres, brasileiros e estrangeiros.

Segundo Ademar Benévolo, escravos de grandes fazendeiros compuseram turmas de trabalho na construção da Estrada de Ferro Cantagalo, na província do Rio de Janeiro, junto aos trabalhadores portugueses e chineses. As empresas que empreitavam trechos da construção das ferrovias empregavam com frequência seus escravos alugados. De acordo com Benévolo, a repartição da construção das linhas em trechos menores para subempreitadas era uma maneira de desviar-se da proibição legal às companhias e empregar o braço escravo.¹²⁹

As remunerações mais elevadas obtidas pelos trabalhadores nas ferrovias constituiu um forte apelo para que alguns proprietários desviassem alguns de seus escravos para serem empregados nas obras das linhas férreas. Robério Santos Souza, ao estudar a construção da primeira ferrovia baiana, a BSFR, observou que a mão de obra ali empregada, em 1860, era composta não apenas de trabalhadores livres, brasileiros e estrangeiros, mas também de escravos. De acordo com Souza,

¹²⁸ LAMOUNIER, op.cit., 2000. p. 46.

¹²⁹ BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à História Ferroviária do Brasil: Estudo Social, Político e Histórico*. Recife: Folha da Manhã, 1953. p. 485.

É bem provável que muitos negros livres, libertos ou escravos, juntamente com os estrangeiros, trabalhassem na construção e no funcionamento das estradas de ferro na Bahia. Era difícil fiscalizar e coibir o emprego de braços escravos nas ferrovias, uma vez que os contratos que regiam as construções de estradas de ferro eram firmados diretamente entre o governo e as empresas concessionárias e não com os empreiteiros, que, na verdade, eram os grandes responsáveis pelo recrutamento da força de trabalho.[...] Pelo visto, não seria absurdo dizer que a escravidão e o universo do trabalho livre ferroviário estabeleceram íntimas relações.¹³⁰

O autor cita ainda uma importante fonte que ilustra bem a questão. Trata-se do ofício enviado ao presidente da província da Bahia pelo engenheiro fiscal Firmo José de Mello, responsável pela BSFR. Nesse documento o engenheiro acusa o supervisor da companhia inglesa de estar ciente da existência de escravos nos trabalhos da estrada e de fazer pouco caso da proibição legal que vetava tão opção. De acordo com Firmo José Melo,

o referido [supervisor] tanto reconhece, sabe e tem própria ciência do fato de trabalhar-se na estrada com braços escravos, que ele mesmo declara não ser possível cumprir [...] as disposições do decreto que proíbe o emprego de escravos nas obras da Estrada de Ferro.¹³¹

No Brasil, o emprego de escravos no setor de transportes era comum. Desde o sistema tradicional de tropas de mulas, até a marinha mercante e nas companhias de navegação. Escravos também participavam na construção de obras públicas, como as de estradas de rodagem e, como vimos anteriormente, nas ferrovias. Ainda com relação às ferrovias, é importante salientar que o emprego de escravos não foi uma especificidade brasileira.¹³² Em diversos países há notícia da presença de escravos em obras de construção de estradas de ferro durante o século XIX, como Estados Unidos, Cuba e Equador.¹³³

Portanto, no processo de construção das ferrovias no Brasil, assim como em outros países, trabalhadores escravos estiveram presentes nos quadros das empreiteiras junto com trabalhadores livres, brasileiros e estrangeiros. Sobre esses últimos, vale destacar a importância de sua contribuição para a instalação da malha ferroviária brasileira.

¹³⁰ SOUZA, op.cit., p. 60-61.

¹³¹ APEB. Seção: Colonial e Provincial. Série: Viação. Maço: 4.967. *Ofício do engenheiro fiscal da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco ao presidente da província Antônio da Costa Pinto, 19 de novembro de 1860.* Presidente da Província.

¹³² BENÉVOLO, op.cit., p. 410.

¹³³ LAMOUNIER, op.cit., 2012. p. 161.

Trabalhadores estrangeiros nas ferrovias

No que diz respeito à construção, uma ferrovia demandava uma larga utilização de trabalhadores qualificados e um número ainda maior de trabalhadores sem qualquer qualificação.¹³⁴ Os trabalhadores estrangeiros podem ser divididos em dois grupos. O primeiro grupo composto pelos diretores, engenheiros, fiscais e demais cargos especializados. O segundo grupo era constituído pelos trabalhadores semiespecializados ou sem qualquer especialização.

É sabido que para os cargos mais qualificados foi grande o número de engenheiros e técnicos contratados no exterior para construir ferrovias em todo o país. Eram principalmente ingleses, mas também irlandeses, franceses, belgas, alemães, poloneses e norte americanos. A experiência que estes técnicos e engenheiros adquiriram nas estradas de ferro da Europa e da América os habilitavam e reputavam como os mais capazes para tais empreendimentos. Não obstante, também para os cargos menos qualificados ou que não exigiam especialização observamos a presença de trabalhadores estrangeiros, principalmente nas primeiras décadas de instalação das ferrovias no país. Com o passar do tempo esses cargos que não necessitavam de maior qualificação, além de bater o prego com um martelo e outras tarefas do gênero, seriam ocupados em maior número por trabalhadores brasileiros.

Na construção das primeiras ferrovias baianas não apenas os diretores, engenheiros e demais técnicos foram contratados no exterior, mas também um grande número de trabalhadores semiquualificados ou sem qualquer qualificação. Assim, ainda na fase de construção, tanto brasileiros quanto estrangeiros estiveram presentes, compondo os quadros das companhias responsáveis pela construção das ferrovias. Mesmo depois de inauguradas as estradas, uma parte daqueles trabalhadores foi incorporada às mesmas para fazer a manutenção e a operação das linhas.

Um quarto de século se passou desde o início da montagem da primeira estrada de ferro baiana e algumas mudanças ocorreram, tornando a situação do mercado de trabalho na província ainda mais delicado. O processo de emancipação gradual imposto pela legislação imperial, o tráfico interprovincial de escravos no sentido norte-sul e o avanço do movimento abolicionista, são fatores que contribuíram para o agravamento da crise de mão de obra na Bahia. Alguns números evidenciam bem a situação difícil em que estava a Província, que ainda tinha seu trabalho sustentado em grande medida

¹³⁴ Idem, op.cit., 2000. p. 55.

pelo “braço” escravo. O censo demográfico de 1872 revela que a Província era responsável pelo terceiro maior contingente de escravos do Brasil, em torno de 160 mil cativos.¹³⁵ Esse número foi reduzido a mais da metade na década seguinte e seguiu diminuindo. Em 1886 a quantidade de escravos na Bahia totalizava 76.838, e estavam em sua maior parte empregados nas lavouras.¹³⁶

A Estrada de Ferro Bahia Minas e a colônia espanhola de Santa Clara

A Estrada de Ferro Bahia Minas foi projetada para ligar o Sul da Bahia ao Norte de Minas Gerais, dando a esta última província uma saída para o mar, através do porto de Caravelas. O projeto era antigo e remonta às tentativas de colonização estrangeira no Vale do Mucuri iniciadas ainda na primeira metade do século por iniciativa do político mineiro Teófilo Otoni. O propósito da EFBM era trazer desenvolvimento para as duas províncias, auxiliando na ocupação do território a ser percorrido pela linha e no desenvolvimento da agricultura e do comércio.

De um lado, essa estrada ligaria diversas cidades mineiras através do Vale do Mucuri, áreas de produção e população razoavelmente desenvolvidas, integrando-as regionalmente, facilitando o deslocamento populacional e concorrendo para o escoamento dos produtos. Por outro lado, a ferrovia contribuiria para tornar efetiva a ocupação de uma zona praticamente desabitada e economicamente improdutiva do território baiano, ainda marcada por densas florestas virgens e pela presença indígena.¹³⁷

De acordo com o projeto do engenheiro baiano Miguel de Teive e Argollo, a construção dessa ferrovia deveria ser executada em duas etapas: a primeira, em território baiano com ponto inicial em Ponta de Areia, ao lado da cidade de Caravelas, e ponto final em Serra dos Aimorés, na fronteira com a província mineira; a segunda etapa seria a construção do trecho mineiro, que seguira a partir da linha baiana e cujo ponto final deveria ser a cidade de Filadélfia (mais tarde rebatizada Teófilo Otoni).

¹³⁵ IBGE. *Censo Demográfico - Bahia*. Rio de Janeiro, 1872. (Recenseamento Geral do Brasil - 1872).

¹³⁶ No Recôncavo açucareiro, região que maior impacto sofreu com a crise econômica, a diminuição do número de cativos, no período que vai de 1871 a 1886, alcançou praticamente metade dos plantéis, embora as fazendas tenham seguido produzindo, em menor quantidade e com maior rigor sobre os trabalhadores. BAHIA. FRB, 1887, p. 129.

¹³⁷ GIFFONI, José Marcello Salles. *Trilhos arrancados: história da Estrada de Ferro Bahia e Minas (1878-1966)*. 2006. Tese (Doutorado em História). FFCH, UFMG. p. 70.

A construção do trecho baiano da ferrovia foi iniciada após a assinatura do contrato entre o presidente da província da Bahia e o engenheiro Miguel de Teive e Argollo, em 19 de julho de 1880. Em virtude da Lei n.º 1.946 de 28 de agosto de 1879 a Assembleia Provincial da Bahia autorizava aquele engenheiro a construir uma estrada de ferro ligando Caravelas à Minas Gerais. Em 28 de outubro do mesmo ano, Argollo obtivera privilégio semelhante da Assembleia de Minas Gerais pela Lei n.º 2.475 para construir uma estrada de ferro que partisse de Filadélfia e alcançasse a fronteira da

Mapa 3 - Estrada de Ferro Bahia Minas



Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas. 1949.

Bahia em direção ao porto de Caravelas.

Com autorização de ambas as províncias e subvenção quilométrica de 9:000\$000 com um capital máximo de até 3.600:000\$000 (7 % do valor) da linha férrea, Argollo tratou de tocar a obra o mais rápido que pôde. E em pouco mais de dois anos após iniciar as obras de construção da estrada, em 9 de novembro de 1882, estava inaugurado o trecho baiano da EFBM, com uma distância total de 142 km ao longo de quatro estações (Ponta de Areia, Juerana, Argollo e Aimorés).¹³⁸

Na década de 1880 a companhia responsável pela Estrada de Ferro Bahia Minas, assim como outras companhias ferroviárias fizeram antes, recorreu ao emprego do braço imigrante em suas obras de construção. O expediente de empregar trabalhadores estrangeiros não qualificados na construção de linhas férreas não era um fato

¹³⁸ BAHIA. FRB, 1883. p. 114.

exatamente novo, como já dissemos acima. Imigrantes eram contratados com mais frequência para tarefas que exigiam especialização, tarefas de supervisão e administração. Entretanto muitos empreiteiros traziam os seus técnicos, engenheiros conhecidos e alguns trabalhadores para o início das obras.¹³⁹ A BSFR, por exemplo, em 1860, possuía em um universo de 2.639 homens empregados, 570 trabalhadores estrangeiros europeus, entre italianos, ingleses, alemães, franceses e suíços.¹⁴⁰

Por notícia publicada no periódico carioca *Gazeta da Tarde* sabemos que a diretoria da *Companhia Bahia Minas* contratara em 1883, junto a firma de importação de imigrantes *Agostinho Pires & Cia.*, uma remessa de espanhóis das Ilhas Canárias, de preferência em família, para os trabalhos da linha férrea.¹⁴¹

Rastrear os trabalhadores empregados na construção das ferrovias é a principal dificuldade encontrada pelos pesquisadores que desejam perceber esse grupo que não aparece na maioria dos textos sobre a história das ferrovias. Maria Lúcia Lamounier aponta nesse sentido, ao perceber a dificuldade de acompanhar o grande número de empreiteiros e subempreiteiros que empregam a grande maioria desses trabalhadores não especializados.¹⁴² As referências a esses trabalhadores são raras, o que torna mais difícil saber sobre sua trajetória.

Sabemos que em 1884, conforme o presidente da província da Bahia, Conselheiro Pedro Luiz Pereira de Souza, que aqueles imigrantes espanhóis contratados um ano antes no Rio de Janeiro para trabalhar na EFBM foram até a cidade de Caravelas para protestar. Eram cerca de 250 colonos chegados “em desordem e no maior grau de penúria”, de acordo com a autoridade que os recebeu naquela cidade do Sul do território baiano.¹⁴³

Segundo os colonos relataram, eles haviam abandonado seus núcleos coloniais à margem da ferrovia Bahia Minas e se dirigiram para aquela cidade para queixar-se, junto às autoridades, porque a Companhia não estava dando cumprimento a diversas cláusulas dos contratos com eles firmados. O relato da chegada dos colonos a Caravelas “no maior grau de penúria” é uma amostra das dificuldades que, possivelmente, passaram. Não é demais pontuar que o descumprimento dos acordos firmados com os

¹³⁹ LAMOUNIER, op.cit., 2000. p. 62;66.

¹⁴⁰ FERNANDES, op.cit., p. 103.

¹⁴¹ *GAZETA DA TARDE*, Rio de Janeiro, 19 de fevereiro de 1883. n. 38, p. 2. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=226688&pasta=ano%20188&pesq=>>>. Acesso em: 9 ago. 2013.

¹⁴² LAMOUNIER, op.cit., 2000. p. 55.

¹⁴³ BAHIA. FRB, 1884, n. 1, p. 44

colonos foi uma prática constante nas tentativas de colonização da Bahia, como vimos no capítulo anterior.

Embora quase não haja relato de colonização estrangeira na Bahia para os primeiros anos da década de 1880, existe a referência na obra *Memória sobre o Estado da Bahia*, de Francisco Vicente Vianna, de uma colônia de imigrantes espanhóis que teria sido estabelecida na região de Santa Clara, na Comarca de Caravelas, às margens da ferrovia Bahia Minas.¹⁴⁴ Por informações do engenheiro Dionísio Gonçalves Martins, Inspetor Especial de Terras e Colonização em 1888, sabemos que aquela colônia “não produziu resultado satisfatório” e por isso teria sido abandonada.¹⁴⁵

Sabemos que os terrenos às margens das ferrovias podiam ser utilizados pelas companhias para exploração de recursos naturais como para loteamento e colonização. A colônia de Santa Clara tinha sido instalada pela EFBM e talvez, por iniciativa do próprio concessionário, o engenheiro Miguel de Teive e Argollo, ele mesmo um incentivador da colonização estrangeira no território baiano. O sentido desse projeto estaria, certamente, na expectativa de lucros a obter com a própria estrada. A ocupação de suas margens, ainda desabitadas e cercadas de matas fechadas, se beneficiaria imensamente da ocupação dos terrenos por colonos. Pois, a produção naquelas terras poderiam aumentar as possibilidades de transporte de gêneros na ferrovia. O novo contrato assinado entre a Companhia e governo imperial, em 7 de março de 1889, previra em sua cláusula terceira, justamente o estabelecimento de dois núcleos coloniais, “na área escolhida à margem do Ribeirão São Paulo, seis quilômetros acima da sua foz, onde o terreno se presta a toda a sorte de culturas e onde o clima é magnífico”. Previa, inclusive, que as despesas com a criação de um núcleo para abrigar 200 famílias fossem de 621:562\$086 pagos pela EFBM.¹⁴⁶

Não foi possível encontrar os contratos de trabalho citados pelos imigrantes espanhóis, embora outro documento possa nos revelar quais as cláusulas não cumpridas a que se referiam aqueles trabalhadores. Em 28 de março de 1884 aqueles colonos encaminharam um documento ao presidente da província apresentando um conjunto de irregularidades no cumprimento do contrato de trabalho firmado entre eles e a diretoria

¹⁴⁴ VIANNA. op. cit., p. 198.

¹⁴⁵ Idem.

¹⁴⁶ VERSIANI, Pedro José. Relatório do engenheiro fiscal da Estrada de Ferro Bahia e Minas. In: MINAS GERAIS. Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. *Relatório apresentado ao dr. presidente do estado de Minas Gerais pelo secretário de estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas dr. David Moretzsohn Campista no ano de 1893*. Ouro Preto: Imprensa Oficial de Minas Gerais, 1893. p. 89-90.

da EFBM. Por meio dessa correspondência foi possível saber mais sobre a trajetória daquele grupo de trabalhadores e as privações por que passaram na dita colônia.

Na carta ao presidente da Província, os imigrantes fizeram uma série de contestações questionando seus direitos não observados pela prática das autoridades da ferrovia Bahia Minas. Entre as condições e garantias previstas no contrato de trabalho, que tinha a duração prevista de cinco anos, estavam: comida gratuita nos primeiros oito meses; boas casas para morar e lotes de terra para trabalhar; médico e botica para a colônia; armazém de víveres com preço justo e compra à crédito; além de ferramentas e utensílios de trabalho.¹⁴⁷

Pelo relato dos colonos, ao chegar “en Campos de Aymorés Estrada de Ferro Baia y Minas donde conocimos que todo lo prometido y assinado em dicho contrato era lo contrario”. O oferecimento da comida, diziam os imigrantes, se dava da seguinte maneira. Cada pessoa recebia por semana 3 quilos e meio de gêneros entre feijão, arroz e farinha de mandioca, 500g de carne seca, quando havia, mais 100g de toucinho. O açúcar e o café recebiam apenas uma ou duas vezes por mês.¹⁴⁸ Outra reclamação era da qualidade das habitações. Segundo os trabalhadores, as casas não eram boas, porque eram pequenas (apenas 17,5 m² cada) e úmidas, e eles viviam amontoados. Por terem sido construídas à beira de um rio eles sofriam com diversas doenças, como febre e feridas nas pernas, que os impossibilitavam de trabalhar e também pela falta de condições higiênicas, que contribuía para o aumento das infecções e epidemias.¹⁴⁹

Se fosse necessária uma consulta ao médico, que só visitava a colônia duas vezes ao mês, ou usar a botica era preciso viajar até Caravelas, embora o contrato dissesse o contrário. Caso o médico os consultasse e indicasse algum remédio, diziam os colonos, o administrador negava e os mandava tomar banho no rio, quando eram apenas feridas, ou tomar caldo de carne seca, quando era doença que necessitava observar uma dieta.¹⁵⁰ O relato mais dramático descrito nessa carta sobre as privações por que passaram os colonos espanhóis é o seguinte:

Llegamos a tales términos salir duma legua de camino desde el lote hasta la casa de dicho administrador a buscar comida pidiendo el asta por caridad las pobres mujeres a comprobádoles en sus brazos un hijo de mui curta edad si bien lloraba este inocente más lloraba la

¹⁴⁷ APEB. Seção: Colonial e Provincial. Série: Secretaria da Agricultura. Maço: 4.607-1. *Colônias e Colonos Espanhóis*. 1884, p. 1.

¹⁴⁸ Idem.

¹⁴⁹ Idem.

¹⁵⁰ Idem, p. 2.

madre atacada de hambre [ni] tiraba se de sus pechos ele alimento de su hijo y si retiraba demamando lagrimas sin alimento acunes petiba movada en tal termino su marido postrado en el duro suelo sin poderse mover atacado de fiebre heridas e hambre complaciendo con palabras a los hijos que le acompañan hasta la llegada de su madre, a la llegada de esta sin alimento romper todos en llanto como se viese salido un cadáver, y levantando se el marido meditando el poder tranquilizar a sus hijos y él sin poderse mover algara una hacha y irse al mato tumbar una palma Coquera y dando el palmito á sus hijos para poderles sosegar el llanto, otras durmió a sus hijos para por medio del sueño no verlos oyes que nos traspasan el corazón de una madre cariñosa que se dispone a morir por dar al mundo un hijo de sus entrañas.¹⁵¹

A fome e a miséria mobilizaram aqueles estrangeiros a buscar ajuda onde suas reivindicações pudessem ter algum eco. Naquele documento os colonos ainda explicam o que os levou a decidir por abandonar a colônia. O descaso das autoridades da EFBM frente às constantes reclamações feitas por eles já não podia ser suportado. A luta pela garantia de seus direitos básicos e pelas condições previstas em contrato os levou a contestar as posturas adotadas pela Companhia Bahia Minas junto às autoridades provinciais. Conforme o relato dos colonos,

quejas que ya fueron dadas [...] al Superintendente Doctor Macon el cual contesto volviendo las espaldas que se entendiesen el administrador a quien le hacíamos todas las reclamaciones y no nos daba oído. [...] así en vista de todos estos trabajos *dándole las quejas a nuestro administrador y no encontrando en el piedad para socorrernos como padre nuestras miserias* o queríamos en quejas por medio de un telegrama a Rio Janeiro a Agustín Pires y Compañía comunicándole nuestro estado y miserias, ni aún [puvera] fueron atendidas nuestras quejas hasta que nos vimos en la necesidad de emprender nuestra viaje à la Ciudad de Carabelas entregándonos a las autoridades para por medio de ellas ser justificada nuestras miserias y abandono que sin ser merecedores hallas estábamos pasando, por cuyas más acciones han justificado nuestro derecho y no han querido aceptar los requerimientos que han presentado la Compañía de estrada de ferro Baía y Minas queriéndoles anudar con estafas al mismo Gobierno pidiéndole fuerzas para prendernos y levarnos amarrados a nuestras respectivas moradas balien.¹⁵²

Assim, empenhados em garantir seus direitos, esses trabalhadores decidem deixar para trás a colônia de Santa Clara e seguir em direção à Caravelas, onde estava uma das sedes daquela ferrovia e onde era possível apelar junto ao presidente da província. O Conselheiro Pereira de Souza declarou ter reportado tal caso ao Ministério do Império e afirmou que foram tomadas providências para a questão. Ele relatou

¹⁵¹ Idem, p. 3. Grifos meus.

¹⁵² Idem. Grifos meus.

também ter enviado o capitão Durval Vieira de Aguiar para investigar os fatos, a fim de evitar maiores transtornos. Destinou também 1:000\$000 para o suprimento dos colonos, enquanto aguardassem pela decisão do ministério ao qual foi solicitado o transporte deles de volta para a Rio de Janeiro.¹⁵³

O oficial reportou que a tranquilidade pública fora mantida, apesar de que “os colonos ali se conservem, sem quererem recolher-se aos seus núcleos”.¹⁵⁴ A presença daqueles colonos não foi registrada no setor reservado à imigração e colonização nas *Fala* de 1884, nem em qualquer outra *Fala* nos anos seguintes. É possível mesmo que aqueles imigrantes tenham sido levados para a Corte, como solicitou o presidente da província ou, talvez, tenham sido repatriados como desejavam. Contudo, o fracasso da experiência da colônia de Santa Clara não parece ter inviabilizado a formulação de projetos favoráveis à colonização e imigração nos anos seguintes, como veremos na segunda parte deste capítulo. Embora, de acordo com Jeferson Bacelar, esse episódio tenha possivelmente contribuído para que o fluxo emigratório contínuo de galegos para a Bahia, a partir da década de 1880, tenha se dado quase inteiramente para Salvador, afastando-os do meio rural.¹⁵⁵

SOCIEDADES DE IMIGRAÇÃO NO BRASIL E NA BAHIA

O ano de 1882 é marcado, talvez, pelo aparecimento de uma nova fase nas discussões relacionadas à colonização e imigração por parte do governo da Província da Bahia. Ela pode ser percebida através da leitura do *Relatório* produzido pelo Presidente da Província, Dr. João dos Reis de Souza Dantas. Nele se vê projetos objetivos de retomar a criação de colônias no território baiano, e, portanto, há aqui a recuperação das discussões a respeito deste tema, fazendo um retrospecto das tentativas de colonização e de seus resultados.

No entanto, e diferentemente do contexto anterior, há a partir da década de oitenta do Oitocentos um arrefecimento das tentativas governamentais de instalar colônias na Bahia, verificado após a extinção da última colônia estrangeira da Empresa Moniz, a colônia Rio Branco, em 1878. Além disso, é perceptível o agravamento da crise econômica na Bahia, caracterizada pela queda nas exportações de seus principais

¹⁵³ APEB. Seção: Colonial e Provincial. Série: Presidência da Província. Maço: 4.606. *Colônias e Colonos*. (1884) p. 1-2.

¹⁵⁴ BAHIA. FRB, 1884, n. 1, p. 44

¹⁵⁵ BACELAR. op. cit., p. 48-49.

produtos agrícolas, o açúcar, o fumo, o café e o algodão. O cacau, que crescia ano a ano em produção, ainda não havia conquistado o papel de destaque que assumiria no século XX.

Todos esses elementos estão presentes no *Relatório* de Souza Dantas:

Passarei a ocupar-me da substituição de braços para o trabalho agrícola – questão que ora se oferece com a gravidade, com a importância que nunca teve – sendo urgente [...] resolvê-la de modo a não deixar morrer a nossa primeira indústria.

Não devendo a lavoura contar mais, forçoso é dizê-lo, com o trabalho forçado [...] é para dar cuidados sérios a solução de tão medonha crise.

[...] desde 1842 a colonização tem sido meio indicado, e grandemente elucidado em peça oficial, para ocorrer à carência de braços.

Aumento da população, isto é – colonizar, importar imigrantes, braços livres e laboriosos – e ter-se-á prestado à lavoura assinalado serviço.

A indústria livre substituindo a indústria servil, o instrumento inteligente do trabalho ocupando o lugar da “maquina caduca” [...] eis o que convém favorecer, animar, apressar.¹⁵⁶

Outro ponto deste documento é uma evidente relação entre a promoção da imigração e da colonização como solução para a superação do trabalho servil no Brasil. A “urgência” desta “questão” se fazia pela cada vez mais presente política imperial de abolição da mão de obra escrava, sentida pela vigência da legislação que impelia os produtores a emancipar gradualmente seus escravos. Tratava-se especificamente da “Lei do Ventre Livre” que além de declarar livres os filhos das escravas nascidos a partir da data em que entrou em vigor, estabeleceu também, em seu terceiro artigo, a criação do Fundo de Emancipação dos Escravos no Império do Brasil. Com esse fundo foi possível libertar um número de escravos sem, contudo, questionar diretamente a questão da propriedade ao indenizar os proprietários.¹⁵⁷

A situação econômica na qual a Província se encontrava explicava também a “urgência” em promover as políticas de colonização e imigração de que tratou o *Relatório* de 1882. No último quartel do século XIX, a Província viu o açúcar, que foi seu principal produto de exportação, se desvalorizar. De 1873 a 1890, a crise no Recôncavo se agravou a ponto de, em 1888, ser concedida isenção dos impostos sobre o açúcar.¹⁵⁸ Diante de uma economia marcadamente agroexportadora, ainda sustentada pelo trabalho escravo, o perigo da desorganização da mão de obra recebeu atenção

¹⁵⁶ BAHIA. FRB, 1882. p. 78; 82.

¹⁵⁷ BRASIL. Lei n. 2.040 de 28 de setembro de 1871. (Lei do Ventre Livre). Coleção de Leis do Império do Brasil – 1871, p. 147, v. 1. (Publicação).

¹⁵⁸ ALMEIDA, Rômulo Barreto de. “Traços da história econômica da Bahia no último século e meio”. *Revista de desenvolvimento econômico*. Salvador, n. 19, p. 82-101, jan. 2009. p. 89.

constante por parte das elites baianas. A seguir, tentaremos caracterizar esta nova fase das discussões e das iniciativas em favor da imigração europeia na Província da Bahia, em meio ao esfacelamento da instituição escravista no Brasil.

Naquele mesmo ano de 1884, o novo presidente da Província, o Desembargador João Rodrigues Chaves, demonstrando sua preocupação com a situação do trabalho no país e, principalmente na Bahia, apresentou algumas ideias:

O seu futuro [do Brasil] depende principalmente de um bom sistema de colonização que possa atrair, com vantagens seguras, estrangeiros, *não somente simples proletários e viciosos*, que em grande escala afluíram ao sul do Império, *mas laboriosos e práticos na indústria agrícola*, que venham povoar as nossas terras desaproveitadas, empregando nisto seus capitais, ligando a sua sorte ao solo por toda parte tão fértil, e fixando-se nele, como proprietários em sua nova pátria.

A próxima transição do trabalho servil ao trabalho livre é ainda uma prova deste acerto, que deve merecer a atenção dos poderes superiores do Estado.

Sem apreciar qual o melhor meio de sistematizar esse importante serviço, reconheço apenas que é essa a mais imperiosa necessidade do país nas condições que atualmente se acha, para salvar a lavoura do atraso ou ruína, em que a vai precipitar a rápida ausência das forças produtivas do Brasil.¹⁵⁹

A colonização, nesse trecho, é tida como a solução máxima para a prosperidade nacional. Há nessa argumentação, como nas fontes citadas anteriormente, uma relação direta entre colonização e substituição do trabalho escravo, entendida já como um fato incontornável. Portanto, caberia aos imigrantes salvar da “ruína” essa importante “indústria”, esteio da riqueza brasileira. Além disso, a colonização estrangeira agregaria inovações técnicas, qualidades necessárias ao desenvolvimento da lavoura.

Para promover a colonização, o presidente propôs a utilização das terras devolutas do sul da província que, devidamente medidas e divididas em lotes, seriam vendidas a crédito ou dinheiro aos estrangeiros. Acreditava que esse mesmo sistema poderia ser realizado também pelos grandes proprietários de terras que, as dividindo e cedendo-as a preços razoáveis, poderiam atrair os imigrantes, aumentando com os novos “braços” sua capacidade de produção.¹⁶⁰

Rodrigues Chaves comentou ainda o desejo do Governo Imperial de criar na Bahia uma hospedaria de imigrantes como a que foi construída na Ilha das Flores, no Rio de Janeiro. O Aviso de 27 de junho de 1884, do Ministério da Agricultura, tratava da necessidade de atrair a imigração espontânea, “que é a de que principalmente

¹⁵⁹ BAHIA. FRB, 1884, n. 2, p. 43-44. Grifos meus.

¹⁶⁰ Idem, p. 44-45. Grifos meus.

precisamos”, e da importância de o imigrante encontrar hospedagem e terras para trabalhar.¹⁶¹ O Governo imperial declarava, entretanto, não possuir recursos no momento para sozinho empreender aquela tarefa, em virtude do estado financeiro do país. Esperava, portanto, encontrar apoio junto aos lavradores e comerciantes baianos, tendo em conta que esses grupos estivessem preocupados com a questão da substituição de trabalhadores no caso de se verem despojados de seus atuais auxiliares, os escravos.

O tema da colonização e imigração pode ser visto novamente na *Fala* de 1885, na qual o novo presidente da Província, Esperidião Eloy de Barros Pimentel, comentou o *Aviso* de 27 de dezembro de 1884, expedido pelo ministro da Agricultura, a respeito da oferta de colonos para a Bahia pelo cônsul do Brasil na Espanha. O cônsul acreditava que os produtores baianos pudessem se interessar em empregar trabalhadores livres em suas propriedades. Tal oferta foi reenviada por Barros Pimentel aos maiores produtores da Província e, em resposta, o Barão de São Francisco, presidente do Imperial Instituto Baiano de Agricultura, afirmou em nome daquela instituição, assim como dos lavradores a ela ligados, que aceitava os colonos espanhóis por serem o elemento que “*promoveria o engrandecimento e o progresso da lavoura*”.¹⁶²

Entretanto, o Barão de São Francisco considerava muito oneroso aos proprietários o contrato de trabalho proposto pelo cônsul. Em contraproposta, o presidente do Imperial Instituto oferecia aos colonos o regime de parceria na razão de 2/3 aos proprietários e 1/3 aos trabalhadores imigrantes. Ele desejava ainda que os custos de hospedagem e desembarque ficassem por conta da Província. Como grande produtor, o Barão de São Francisco demonstrava a posição de parte dos lavradores da Província, pouco dispostos a abrir mão do trabalho compulsório, ainda que a escravidão parecesse, a alguns, uma instituição com pouca sobrevida. O ano de 1885 marca, portanto, o breve período iniciado em 1882, de retomada das discussões vinculadas à temática da colonização e imigração na Bahia, em certa medida interrompidas desde o fim da década de 1870 e que se aprofundam a partir de então. As propostas apresentadas ao longo desses quatro anos foram quase sempre desvinculadas de experiências efetivas de colonização. Exceto pela colônia espanhola de Santa Clara que, em seus possíveis quatro anos de existência, esteve ligada a Estrada de Ferro Bahia Minas.

A colonização era entendida numa relação com a superação da escravidão. Ao colono, principalmente ao colono imigrante, caberia a tarefa de proteger a lavoura da

¹⁶¹ Idem, p. 46.

¹⁶² BAHIA. FRB, 1885, n. 3, p. 88.

ruína, que estaria próxima, além de a elas aportar inovações técnicas. Essas ideias, apresentadas nas fontes oficiais, no entanto, não encontraram, ao que parece, qualquer efetivação, nem por parte dos presidentes da Província, nem pela ação das elites econômicas da Bahia.

Projetos específicos, tanto o de estabelecimento de uma hospedaria para a recepção de imigrantes, quanto a oferta de trabalhadores livres espanhóis, pareciam longe de se tornar realizáveis – o que já podia ser reconhecido pelo *Aviso* do Ministério da Agricultura, em 1884:

Infelizmente vemos que para essa Província não se tem encaminhado a corrente imigratória, e este fato não se pode explicar pela qualidade do clima e por outros motivos semelhantes, mas *porque pouco cuidado se tem prestado a este serviço*.¹⁶³

Algumas explicações poderiam ser elencadas para justificar a ausência de uma significativa “corrente imigratória” estabelecida para a Província da Bahia. Duas delas já foram citadas no trecho destacado: questões geoclimáticas e o interesse político na imigração – este último apontado no texto como a verdadeira razão. Há outras, no entanto, que certamente poderiam ser discutidas. A crise econômica que grassava na Província, principalmente pelas dificuldades da lavoura açucareira, ou mesmo a má fama que a Bahia adquiriu na Europa enquanto destino imigratório, por conta de alguns fracassos com as experiências de colonização estrangeira tentadas ao longo do século XIX. É preciso reconhecer que essas explicações não podem ser encaradas como excludentes entre si, pois elas estiveram correlacionadas.

O avanço dos movimentos abolicionistas, além dos limites adotados por parte de lideranças imperiais, algumas abertamente favoráveis ao fim da escravidão, colaboraram efetivamente para acelerar o processo da emancipação. Na Bahia, como em outras partes do Brasil, foram criadas associações com o objetivo de solucionar a “questão servil” e promover a substituição do escravo pelo trabalhador livre imigrante.

Na capital imperial, no início da década de 1880, se constituiu a *Sociedade Central de Imigração* e, mais tarde, essa associação colaborou para o estabelecimento de duas filiais na Bahia, a *Sociedade de Imigração de Ilhéus*, fundada em 1885, e a *Sociedade Baiana de Imigração*, criada em Salvador no ano seguinte.

A *Sociedade Central de Imigração* foi estabelecida no Rio de Janeiro em 1883

¹⁶³ *Aviso do Ministério da Agricultura de 27 de junho de 1884*. In: BAHIA. FRB, 1884, n. 2, p. 45. Grifos meus.

por iniciativa de três imigrantes alemães: Karl von Koseritz, deputado provincial no Rio Grande do Sul, Hugo Gruber, diretor do jornal *Allgemeine Deutsche Zeitung*, do Rio de Janeiro, e Hermann Blumenau, responsável pela fundação da colônia Blumenau em Santa Catarina.¹⁶⁴ Essa associação era composta de membros da classe média alta urbana da Corte e seus líderes eram nomes com relativo destaque no cenário nacional. Dentre eles estavam Alfredo d'Escagnolle Taunay que foi deputado geral mais de uma vez, presidente de algumas províncias e o mais jovem membro do Senado em 1886; Henrique Beaurepaire Rohan, primo de Taunay, que presidiu diversas províncias e esteve no Ministério da Guerra por um breve período; Antônio Ennes de Souza, que se graduou na Europa e foi professor da Escola Politécnica; André Rebouças, que se destacou no movimento abolicionista e era um proeminente engenheiro da época, também professor da Escola Politécnica.¹⁶⁵

Os líderes da *Sociedade Central* tinham em comum, além de uma grande admiração pela cultura europeia, uma enorme influência nos espaços de poder do Império do Brasil. Através de sua gazeta mensal, *A Imigração*, foi possível à SCI tornar pública as ideias ali debatidas, assim como sua atuação e de suas afiliadas em favor da imigração europeia.¹⁶⁶ Conforme seus estatutos, a SCI deveria difundir no Brasil a ideia da imigração europeia, propondo reformas necessárias e divulgando na Europa a imigração para o Império.¹⁶⁷ Essa associação tinha a pretensão de colaborar na criação de uma vigorosa classe média rural, a ser composta por imigrantes europeus que seriam produtores independentes dos latifundiários. Tal tendência explica a postura bastante crítica com que seus membros se colocavam com relação aos latifundiários e à grande lavoura. Esta última considerada como um modelo de produção ineficiente, atrasada e, acima de tudo, fadada à falência.¹⁶⁸

Alvo de inúmeras críticas por parte da SCI foi também o programa de imigração desenvolvido pela Província de São Paulo a partir de 1884, mais preocupado com a importação de “braços” para a manutenção da lavoura cafeeira do que com o estímulo à pequena propriedade. Tais críticas motivaram respostas à altura dos políticos paulistas.

¹⁶⁴ HALL, Michael. “Reformadores de classe média no Império brasileiro: a Sociedade Central de Imigração”. *Revista de História*. São Paulo, v. 53, n. 105, p. 147-171, 1976. p. 148.

¹⁶⁵ Idem. p. 149; 151-2.

¹⁶⁶ *A IMIGRAÇÃO: Órgão da Sociedade Central de Imigração*, Rio de Janeiro, dez. 1883 – abr. 1891. n. 1-76. Disponível em: < <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=239984&pesq=> >. Acesso em: 16 jan. 2013.

¹⁶⁷ Idem, n. 1-4, p. 1.

¹⁶⁸ HALL. op. cit., 1976, p. 153.

Os embates entre eles e os membros da SCI se deram através da imprensa.¹⁶⁹

Em 1886, no mesmo ano em que surgiu na capital baiana a *Sociedade Baiana de Imigração*, formava-se em São Paulo uma associação igualmente preocupada com a questão da imigração europeia. São Paulo, assim como a Bahia, estava entre as quatro províncias com o maior contingente de escravos no Império, com a extraordinária cifra de 107.329 indivíduos para aquele ano.¹⁷⁰ Por essa razão percebe-se o quanto as classes produtoras pensavam em encontrar soluções urgentes para a transformação do trabalho, tão necessária para evitar uma crise causada pela possível ausência de mão de obra.

As dificuldades em estabelecer um fluxo espontâneo de trabalhadores para aquela província levou à criação de uma instituição privada de incentivo à imigração, por iniciativa de grandes cafeicultores do Oeste Paulista: a *Sociedade Promotora de Imigração*. Entre os sócios fundadores estavam Martinho Prado Júnior, Nicolau de Souza Queiroz, Raphael Aguiar Paes de Barros e o Visconde do Parnaíba, então presidente da província.¹⁷¹ Esta associação se beneficiou dos auxílios e subsídios determinados nas leis provinciais de 1884 – que autorizava o gasto de 400:000\$000, 11% do orçamento da província – e 1885 que determinavam verbas específicas para uso em serviços relacionados à imigração, se responsabilizando pela gestão e administração do processo migratório para São Paulo.¹⁷²

Em julho de 1886 a SPI assinou o primeiro contrato com o governo provincial para os serviços de imigração, no qual deveria introduzir 500 famílias de imigrantes no prazo de um ano. A Sociedade Promotora introduziu 499 famílias de italianos em um total de 3.436 imigrantes, entre homens, mulheres e crianças, de março a julho de 1887.¹⁷³ O primeiro contrato foi cumprido com sucesso e tal execução permitiu que

¹⁶⁹ Idem, p. 168.

¹⁷⁰ BRASIL. *Relatórios do Ministério da Agricultura* (doravante citados como RMA), 1888. p. 24.

¹⁷¹ PETRI, Kátia Cristina. “*Mandem vir seus parentes*”: a *Sociedade de Imigração em São Paulo (1886-1896)*. 2010. Dissertação (Mestrado em História). PUC-SP. p. 55.

¹⁷² Em São Paulo, no ano de 1884 foi assinada a Lei provincial n. 26, de 28 de março na qual mandava cobrar de cada escravo de lavoura existente na Província o imposto de 3\$000 por ano, a ser aplicado nas despesas com o serviço de imigração. Em 1885, outra medida foi tomada, com a Lei provincial n. 19 de 5 de março, distinguindo a cobrança de cada escravo existente na Província - 1\$000, por ano, para os empregados no serviço da lavoura e 2\$000 aos não empregados na lavoura. BASSANEZI, Maria Silva C. Beozzo et. al. *Repertório de legislação brasileira e paulista referente à imigração*. São Paulo: Unesp, 2008, p. 33. Tempos depois, ainda em 1885, nova medida foi aprovada, devido à ineficácia da Lei n. 26 de 1884, permitindo que o presidente da província assinasse contratos de importação de imigrantes, sem que os fazendeiros precisassem adiantar os custos da viagem. HALL, Michael. Os fazendeiros paulistas e a imigração. In: SILVA, Fernando Teixeira et. al. (orgs.). *República, liberalismo, cidadania*. Piracicaba: Unimep, 2003. p. 154-5.

¹⁷³ Primeiro contrato para introdução de imigrantes executado pela SPI. (Anexos). In: PETRI. op. cit., p. 130.

novos contratos fossem assinados nos anos seguintes.¹⁷⁴ Kátia Petri contabilizou 10 contratos executados pela SPI entre janeiro de 1887 e abril de 1895. O número total de imigrantes foi de 275.410 compondo 53.868 famílias.¹⁷⁵

A *Sociedade Promotora* estruturou um programa de imigração que se baseava em cinco pontos de atuação: divulgação, introdução, administração, organização e colocação de imigrantes. O contato com os imigrantes se fazia, principalmente, através de cartas-convite enviadas pela SPI e com base em solicitações dos próprios estrangeiros que viviam em São Paulo. A subvenção das passagens, assim como transporte, hospedagem e garantia de trabalho eram destinados a todos aqueles que quisessem empregar-se na agricultura.

A intenção da *Sociedade Promotora* era introduzir famílias completas de imigrantes, pai, mãe, filhos, e mesmo tios e avós, pois acreditavam que, deste modo, eles se dedicariam mais ao trabalho e ficariam menos propensos a abandonar as fazendas de café. Além das Cartas Convite, a SPI também investiu em divulgação através de publicações propagandísticas na Europa, sempre favoráveis a produzir uma boa imagem de São Paulo enquanto destino de imigração.¹⁷⁶

Em virtude do programa de imigração desenvolvido pela *Sociedade Promotora* foi possível introduzir em São Paulo, no biênio 1887/1888, mais de 120 mil imigrantes nas fazendas, número maior que o de escravos existentes no ano de 1886.¹⁷⁷ Os gastos com esse sistema foram igualmente avantajados, a ponto da província precisar contratar um empréstimo, em 1888, no valor de 7 mil contos de réis a fim de custeá-lo – o dobro da receita anual –, comprometendo assim 75% do orçamento provincial nos dois anos finais do Império somente com os serviços relacionados à imigração.¹⁷⁸

O empenho dos fazendeiros do Oeste Paulista para realizar seu projeto imigrantista, através da SPI e com recursos públicos, lhes permitiu substituir a mão de obra escrava em suas propriedades por imigrantes e, com isso, afastar os riscos da desordem em grande escala gerados pela emancipação. Em 1895, ao se dissolver e devolver os serviços ao Estado, a SPI tinha importado quase 220 mil imigrantes.¹⁷⁹ Enquanto o número de imigrantes entrados em São Paulo, desde 1887 até aquele ano,

¹⁷⁴ Idem, p. 55.

¹⁷⁵ Contratos promovidos pela Sociedade Promotora de Imigração. In: PETRI. op. cit., p. 130-139 (anexo).

¹⁷⁶ Idem, p. 55.

¹⁷⁷ BRASIL. RMA, 1889. p. 155.; Idem, 1888, anexo e, p. 6.

¹⁷⁸ HALL. op. cit., 2003, p. 156.

¹⁷⁹ Idem.

subia a mais de meio milhão, de acordo com dados do Ministério da Agricultura.¹⁸⁰

As duas mais importantes associações de promoção de imigração das décadas de 1880 e 1890, a *Sociedade Central de Imigração* do Rio de Janeiro e a *Sociedade Promotora de Imigração* de São Paulo, foram as responsáveis tanto pelas discussões quanto pelas efetivações de boa parte do movimento imigratório para o Brasil. A SCI, concentrou seus esforços em estimular o debate pela imigração europeia na sociedade brasileira, propondo planos de ações e reformas legais, para alcançar seus objetivos. Ao passo que a SPI, mais pragmática e talvez menos preocupada com questões “teóricas”, dedicou seus esforços em estabelecer e consolidar uma corrente imigratória de “massas” para São Paulo – principalmente para as fazendas de café –, projeto aclamado pelo êxito.

A breve exposição da trajetória de ambas as instituições nos permite uma melhor visualização dos termos em que a questão da imigração esteve colocada durante aqueles anos. Ao mesmo tempo ela situa nacionalmente a questão da imigração, na qual esta pesquisa se insere com a análise particular do caso baiano e dos projetos e ações pensados nesta região com o objetivo de promover a imigração europeia também para o norte do Brasil.

A Província da Bahia também foi alvo das atenções de *A Imigração*, jornal da Sociedade Central, como pode ser visto nas seguintes notas de 27 de junho, 04 e 25 de julho de 1885, respectivamente:

Dirigiu-se ao Sr. deputado provincial da Bahia Leovigildo Filgueiras uma felicitação pela bela iniciativa que tomou, apresentando com mais oito colegas, um projeto para que o governo provincial estabeleça um serviço de imigração, direto, aceitas todas as ideias pregadas pela Sociedade Central de Imigração. É o primeiro sinal de verdadeira compreensão das urgentes necessidades do Brasil, que aparece no Norte do Império.¹⁸¹

Foram lidos os ofícios dirigidos ao Dr. Leovigildo Filgueiras, deputado provincial da Bahia, aplaudindo a bela iniciativa que tomou apresentando o seu projeto sobre imigração e pedindo instantemente que, colocando-se à testa de uma propaganda em grande escala, se entenda com o Dr. Ennes de Souza e funde uma sociedade de imigração, dotando assim o Norte do Império de um centro que lá se vai tornando indispensável.¹⁸²

Ofício dos Srs. Deputados províncias da Bahia, Leovigildo Filgueiras, Severino dos Santos Meire (sic) e José Justino, afirmando que

¹⁸⁰ BRASIL. RMA, 1887 a 1896.

¹⁸¹ *A IMIGRAÇÃO*, n. 11, p. 10.

¹⁸² *Idem*, p. 11.

empregaram todos os esforços a fim de fundar uma sociedade de imigração na Bahia, folgando de participar que a ideia, para honra daquela província, tem sido acolhida com entusiasmo pelo comércio, lavoura e outras classes.¹⁸³

A partir da edição de n. 11 d'A *Imigração* aparecem as primeiras ocorrências de debates pela imigração europeia para o Norte do Império. Elas estavam relacionadas especificamente às movimentação políticas da Assembleia Provincial da Bahia em torno de um projeto de lei que visava estabelecer um serviço de imigração direto da Europa para a Bahia. Este projeto de lei, de nº 546, fora apresentado pelo deputado Leovigildo Filgueiras e outros colegas e gerou bastante repercussão na Assembleia baiana e inúmeros debates nos anos seguintes.

A primeira versão do projeto nº 546, apresentado em 1885, possuía apenas um artigo com seis parágrafos. De acordo com essa versão, seria criado um serviço de imigração direto da Europa para a província, sem que os imigrantes precisassem passar antes pelo Rio de Janeiro. Os imigrantes deveriam ser empregados no serviço agrícola, preferencialmente em terrenos cultivados, em regime de assalariamento, parceria, arrendamento ou mesmo por compra de lotes.

O governo provincial deveria contratar a introdução dos imigrantes junto às associações ou particulares e, para isso, deveria destinar uma subvenção de 30\$000 (trinta mil réis) para colonos casados, 20\$000 (vinte mil réis) por colonos solteiros maiores de 12 anos e 10\$000 (dez mil réis) para os maiores de 7 e menores de 12 anos, não subvencionando colonos do sexo feminino. Ao governo baiano deveria ainda a responsabilidade pela hospedagem dos imigrantes por até 8 dias até que assinassem contratos de trabalho. Enquanto as despesas com passagens e desembarque deveriam correr pelos cofres do governo geral.¹⁸⁴ Este projeto objetivava empregar imigrantes nas lavouras baianas em substituição aos escravos e utilizar basicamente recursos públicos, provinciais e imperiais.

Por apresentar tal projeto, a *Sociedade Central* felicitou o deputado baiano e lembrou sua própria contribuição, enquanto instituição, no estabelecimento da imigração e sua influência teórica presente no projeto de lei. Na nota seguinte, de 4 de julho, aparece o pedido da SCI para que Leovigildo Filgueiras se prestasse a encaminhar e executar a missão de fundar na capital baiana uma sociedade filial. Para isso, ele teria

¹⁸³ Idem, p. 12.

¹⁸⁴ BAHIA. *Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia*. Sessões do ano de 1886. vol. 1º, Bahia: Tipografia da Gazeta da Bahia, 1886, p. 101.

apoio do representante da SCI, o Dr. Ennes de Souza, que viria à Bahia em breve para colaborar na expansão da propaganda da imigração europeia no Norte. Na terceira e última nota aparece a resposta dos deputados baianos que concordavam em participar da organização da sociedade de imigração que teria lugar na capital. Assinavam essa nota os deputados Leovigildo Filgueiras, Severino Vieira e José Justino, os dois primeiros viriam compor a diretoria da comentada associação.

No número 14 d'A *Imigração*, de outubro de 1885, notava-se novamente um editorial sobre as movimentações pela imigração na Bahia, intitulado as “Sociedades de Imigração na província da Bahia”. O editorial dava conta de duas notícias, a primeira que tratava da fundação de uma sociedade filiada à SCI em Ilhéus e, a segunda, que discutia os preparativos para a criação de semelhante instituição na capital baiana.

Quanto à primeira notícia, da fundação da *Sociedade de Imigração de Ilhéus*, esta teve lugar no salão da Câmara Municipal daquela cidade, na qual participou um dos diretores da SCI, o Dr. Ennes de Souza, que proferiu o discurso inaugural.¹⁸⁵ Cito a ata de inauguração:

A Sociedade de Imigração de Ilhéus tem íntima satisfação de comunicar a V.V. Exas. que no dia 16 do corrente mês, um grupo de cidadãos de muitas nacionalidades, ao influxo do verdadeiro patriotismo e considerando que o desenvolvimento rápido do país prende-se intimamente à imigração europeia, firmou os seus fundamentos no meio de contentamento geral da população desta cidade.

No momento solene da sua reunião no salão da Câmara Municipal, ocupou a atenção do auditório a palavra inspirada do Ilm. Sr. Dr. Ennes de Souza, mostrando a necessidade indeclinável da imigração às plagas brasileiras; o progresso correlativo, que será no futuro uma das glórias da Sociedade Central de Imigração; e o dever que nós brasileiros temos de acolher como irmãos os que procuram uma pátria americana.

A Sociedade de Imigração de Ilhéus, convicta de que da concorrência de diversas raças neste solo ubérrimo provirá sem dúvida o engrandecimento desta comarca; convicta de que os seus esforços em prol desta causa de fecundos resultados, serão bem recebidos pela Sociedade Central de Imigração, que acima de todos os interesses coloca o futuro do país: solicita o seu valioso apoio e ao mesmo tempo a honra de considerá-la sua filial.¹⁸⁶

Sobre a existência de tal associação há poucas referências nas fontes pesquisadas até este momento e, por essa razão, pareceu-me interessante citar ao menos a ata inaugural. Os objetivos dessa associação, tal qual os da matriz na qual se espelharam seus fundadores, consistia em promover a imigração europeia. Esta questão era

¹⁸⁵ A *IMIGRAÇÃO*. n. 14, p. 1.

¹⁸⁶ Idem, p. 2.

compreendida como uma ação de “verdadeiro patriotismo”, em vista do “futuro do país”.

O Dr. Ennes de Souza, secretário da SCI, justificava em seu discurso a criação daquela sociedade pela “necessidade indeclinável da imigração às plagas brasileiras”, lembrando ainda as qualidades que a região de Ilhéus guardava. Ennes de Souza considerou aquela área propícia para instalar imigrantes “pela amenidade singular do seu clima, principalmente pela região banhada pelo rio Cachoeira, onde vivem alguns estrangeiros e muitos descendentes aplicados à pequena cultura do cacau”.¹⁸⁷

Apenas o fato da criação desse tipo de associação ter lugar em Ilhéus já revela, por si, uma necessidade de mão de obra, presente ou futura, presumida por aqueles que compunham o grupo envolvido na instalação da sociedade de imigração. Interessante também notar o fato de Ilhéus e não a capital, Salvador, ter recebido a primeira filial na Bahia da *Sociedade Central de Imigração*. Ter sido criada em Ilhéus uma associação voltada para o fomento da imigração antes mesmo que na capital talvez se explique, por sua importância econômica, sem dúvida de menor relevância em relação a Salvador, embora já figurasse como importante pólo de desenvolvimento.

Naquele momento Ilhéus era o centro da comarca mais importante ao sul da província e tinha sua economia girando, principalmente, em torno da exportação das amêndoas de cacau. Ainda marcada nessa época por uma economia secundária no contexto baiano, a produção da região cacaueira se expandia de forma agressiva. Nos exercícios de 1885/86 alcançou a cifra de 14,9% de todas as exportações provinciais, depois de superar em 1880 o Pará que detinha, até aquele ano, a maior produção cacaueira de todo o Império do Brasil.¹⁸⁸

A ata de criação da *Sociedade Ilheense de Imigração* e as seguintes não nos permitem muitas inferências, apenas alguns dados sobre a sua composição social.¹⁸⁹ Na primeira reunião é notada a presença de “um grupo de cidadãos de muitas nacionalidades”, sem definir quem eram ou a que se dedicavam. É possível que entre os participantes da reunião inaugural estivesse uma parte dos estrangeiros que viviam em Ilhéus e se vinculavam à produção cacaueira, pela agricultura e/ou pelo comércio de exportação. Além dos líderes dessa sociedade que assinaram a ata e os ofícios seguintes.

¹⁸⁷ A *IMIGRAÇÃO*, n. 15, p. 6.

¹⁸⁸ FREITAS, Antônio Fernando Guerreiro de. *Os donos dos frutos de ouro*. 1979. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). FFCH, UFBA. p. 15.

¹⁸⁹ Para consultar as notícias relativas à *Sociedade de Imigração de Ilhéus* ver: A *IMIGRAÇÃO*, n. 14, p. 2, 3 e 5; n. 15, p. 6; n. 16, p. 8-9; n. 17, p. 8; n.22, p. 12; n. 38, p. 8.

Dentre estes estavam o deputado provincial João Baptista de Sá Oliveira como presidente da sociedade; o coronel Gentil José de Castro como vice-presidente; o capitão Firmino do Amaral no cargo de tesoureiro; e, por fim, os diretores major Antônio José d'Amorim Bastos, tenente-coronel Maximiano Francisco do Amaral e Joaquim Lopes da Silva.¹⁹⁰

Naquele mesmo editorial d'*A Imigração*, de outubro de 1885, a segunda notícia dava conta das discussões que tiveram lugar na capital baiana para o planejamento e o estabelecimento de mais uma filial da Sociedade Central, agora em Salvador. Após participar da fundação da sociedade ilheense, o Dr. Ennes de Souza foi recebido na capital da província em casa do deputado Leovigildo Filgueiras, em 28 de agosto, onde estavam também presentes outros deputados provinciais e mais políticos para lançar as bases do novo núcleo de promoção da imigração.¹⁹¹

Durante a reunião, Ennes de Souza citou a criação de muitas outras associações semelhantes, filiais à SCI nas províncias do sul, e que, segundo ele, já estavam obtendo resultados fecundos. Concluiu por um “caloroso voto em favor da imigração europeia e da colonização nacional na província da Bahia, tão digna desse incalculável benefício”.¹⁹² Nesta reunião ficou agendada a inauguração da Sociedade Baiana de Imigração para 15 de setembro próximo.

Nos dias seguintes à reunião, a imprensa baiana noticiou em seus editoriais a criação da *Sociedade de Imigração de Ilhéus* e as tentativas de estabelecer outra semelhante na capital. Segue o exemplo do *Diário de Notícias* de 31 de agosto:

Com o projeto de lei sobre imigração e com a fundação de suas sociedades de imigração de Ilhéus e da capital, *acaba a Bahia de dar um belo exemplo ao Norte do Brasil* acreditando a maior parte do vasto território do nosso país, até os últimos tempos injustamente repellido pela imigração agrícola europeia, graças a enormes erros praticados outrora em assuntos de colonização, hoje tornados impossíveis com as ideias dominantes no país, devidas as grandes aspirações da nação brasileira, à fecunda propaganda da Sociedade Central de Imigração, à própria legislação e fiscalização, direção e ação que põem em pratica as sociedades provinciais como a da Bahia e dos Ilhéus.¹⁹³

Na notícia deste periódico baiano transparece o clima de otimismo e de esperança que este jornal e uma parte dos baianos colocavam sobre as iniciativas dos deputados provinciais e dos membros das sociedades Central e de Ilhéus. É possível que

¹⁹⁰ Idem, n. 14, p. 2.

¹⁹¹ Idem.

¹⁹² Idem.

¹⁹³ *DIÁRIO DE NOTÍCIAS*, Salvador, 31 ago. 1885, Ano XI, p. 1. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/docreader.aspx?bib=098167>>. Acesso em: 12 fev. 2013. Grifos meus.

alguns baianos talvez imaginassem ter chegado a hora em que finalmente se veria na Bahia estabelecida de forma definitiva a tão ansiada quanto comentada corrente imigratória europeia. Seria esse um “belo exemplo” em matéria de colonização que daria a província “ao Norte do Brasil”, na opinião do editorial.

A expectativa de parte dos baianos e da imprensa representada pelo *Diário de Notícias* certamente não podia encontrar abono em boa parte da trajetória da colonização estrangeira anterior, aquilo a que o jornal chamou de “enormes erros praticados outrora em assuntos de colonização”. Uma das últimas e certamente a maior experiência dentre os considerados “erros praticados” foram as tentativas encetadas pela Empresa Moniz, na década de 1870, de instalar imigrantes do norte da Europa na porção sul da província. Essas tentativas ficaram marcadas pela tragédia e pelos fracassos e criaram uma imagem bastante negativa da Bahia na Europa enquanto destino adequado à imigração de europeus.

A inauguração da *Sociedade Baiana de Imigração*, prevista para 15 de setembro de 1885, aconteceu somente no ano seguinte, em 19 de março. Os motivos do adiamento ainda não estão definidos. Uma carta datada de 24 de fevereiro de 1886 de autoria do Dr. José Marcellino de Souza e dos barões de Guahy e de Villa Viçosa marcava a instauração da ansiada sociedade. Nela, os autores convocavam as maiores autoridades da província – civis, administrativas, militares e eclesiásticas – a se juntarem em uma reunião que teria lugar na *Associação Comercial da Bahia* para fundar a sociedade que tinha como objetivo o estímulo e a promoção da imigração europeia. Nessa comunicação de convocação para a reunião inaugural os autores justificaram as motivações que levavam à criação de tal sociedade:

Já não há quem ponha em dúvida a necessidade de transformação do trabalho no Brasil. É também incontestável que o meio mais fácil e prudente de obter-se esse resultado é a organização do trabalho livre. Infelizmente, esta província ainda nada iniciou neste sentido, e indispensável lhe é tratar já e já de se ir preparando para colaborar na grande causa da emancipação, evitando os desastres da desorganização do trabalho.

Sendo, indubitavelmente, a imigração europeia o mais poderoso fator para a evolução de nossa indústria agrícola, por conter em si os germes não só da atividade inteligente como também da evolução moral, cumpre-nos promovê-la por meio de uma associação destinada a provocar pela propaganda a *espontaneidade dessa imigração* e a facilitar por meios práticos a colonização dos imigrantes.¹⁹⁴

¹⁹⁴ APEB. Seção: Colonial e Provincial. Série: Polícia do Porto. Maço: 4.609. *Atas da Sociedade Baiana de Imigração*. p. 1. Esta ata também pode ser vista em *A IMIGRAÇÃO*, n. 21, p. 4-5.

A maior preocupação daqueles políticos, assim como de grande parte das autoridades baianas, consistia em evitar a desarticulação do trabalho nas fazendas, tendo em vista a eminência do que nomearam “transformação do trabalho”. Isso significava que percebiam a proximidade da emancipação da mão de obra escrava – daí a urgência pelo “braço” livre. Era preciso buscar soluções para a substituição dos escravos. Essa estava, para eles, na escolha do imigrante, mas não qualquer tipo de imigrante; antes o europeu. Ao imigrante europeu caberia, portanto, o papel da colonização na Província.

À reunião inaugural da SBI compareceram em torno de quinhentos cidadãos “de todas as classes sociais, nacionais e estrangeiros”. Entre as autoridades estavam os presidentes da província Theodoro Machado Freire Pereira da Silva e da câmara de Salvador, Augusto Ferreira França, também os representantes da imprensa, do comércio, da indústria e principalmente da agricultura.¹⁹⁵

Após algumas considerações sobre a situação da lavoura e os riscos da desorganização do trabalho, o Barão do Guahy, presidente da sessão, explicou a necessidade de se fundar uma associação como esta que deveria ser batizada de Sociedade Baiana de Imigração. Declarou então aberta a sessão para que os convidados pudessem opinar. Acredito ser de alguma utilidade acompanhar de perto as discussões que tiveram lugar nessa primeira reunião. Assim será possível perceber algumas das ideias dos sócios da SBI, que marcaram o andamento das questões da imigração e colonização na Província nos anos seguintes, a partir da atuação desta associação.

Foram cinco os membros que tomaram a palavra para opinar: o lavrador e deputado geral José Marcellino de Souza (futuro governador do estado), o também lavrador e ex-professor da *Faculdade de Medicina da Bahia* Jeronymo Sodré Pereira, o deputado provincial Leovigildo Filgueiras, o ex-ministro da agricultura Antonio Carneiro da Rocha e o presidente da *Associação Comercial da Bahia* e, também, deputado geral Joaquim Elysio Pereira Marinho, o Barão do Guahy. As opiniões apresentadas, ainda que de forma breve e mesmo superficial, pela própria ocasião de uma reunião preliminar, podem ser organizadas sob cinco temáticas relacionadas entre si: os objetivos da SBI; as condições naturais da Bahia; o tipo de colonização; os regimes de trabalho; e, a qualidade dos trabalhadores.

Sobre os objetivos da Sociedade, Leovigildo Filgueiras e José Marcellino entendiam que a SBI deveria ultrapassar a propaganda no sentido de estabelecer a

¹⁹⁵ Idem, p. 2.

corrente imigratória na prática. Também Antonio Carneiro da Rocha concordava com essa posição, acrescentando que era preciso buscar junto aos poderes constituídos, tanto o provincial quanto o imperial, as verbas necessárias para dar início às atividades. Lembrou que havia dois mil contos de réis em verba orçamentária aprovada pela Assembleia Geral para os serviços de imigração e que caberia aos baianos reivindicar a parte que deveria ser destinada à província, pois até então “só tem sido aplicada às províncias do sul”.¹⁹⁶ O Barão do Guahy, esclareceu, no entanto, que tais objetivos propostos por Souza e Filgueiras já estavam previstos desde a carta de convocação, citada anteriormente, onde se lê que a SBI deveria ser “uma associação destinada a provocar pela propaganda a espontaneidade dessa imigração e a facilitar por meios práticos a colonização dos imigrantes”.

Quanto às condições naturais da província, outro dos temas debatidos, o Dr. Jeronymo Sodré Pereira se posicionou pouco esperançoso com vistas à recepção de imigrantes europeus. Em primeiro lugar argumentou que os europeus do Norte, os mais desejados em sua visão, não estariam interessados em emigrar para a Bahia porque sabiam que não encontrariam aqui “os meios de que carecem para o seu desenvolvimento”. Já os europeus do sul, “para os quais temos climas e condições naturais de expansão demográficas”, a exemplo dos portugueses, não seriam em quantidade suficiente para ocupar o vasto território despovoado. Afirmava que a “colonização [europeia] será impossível no interior da província”, onde havia terras desabitadas, pois essas regiões ainda não ofereciam boa oferta de transportes para o estabelecimento dos colonos e para o comércio de seus produtos. Ao passo que para o litoral considerava desnecessária, pois “com o resto do elemento servil, com os libertos, como os ingênuos e com os agregados” já estava suficiente em sua opinião.¹⁹⁷

Nessa questão, Leovigildo Filgueiras se colocou contrário às posições do médico baiano. Acreditava ser possível implantar imigrantes europeus no norte do Brasil, contestando essa que era uma ideia corrente à época. Filgueiras argumentava que no vasto território baiano havia muitas terras salubres e com clima apropriado à colonização dos europeus no sul da Bahia, terras parecidas com as do norte do Espírito Santo onde se desenvolveram colônias com imigrantes suíços.¹⁹⁸

A terceira temática discutida dizia respeito ao tipo de colonização. É patente que

¹⁹⁶ Idem, p. 10.

¹⁹⁷ Idem.

¹⁹⁸ Idem, p. 8.

uma associação batizada de Sociedade Baiana de Imigração estava especialmente preocupada com os imigrantes e, neste caso, com os europeus. No entanto, é preciso colocar que alguns de seus membros, embora fossem favoráveis à colonização europeia, não eram exatamente opostos à colonização por nacionais, a exemplo de Antonio Carneiro da Rocha, que não excluía a colonização nacional como uma opção.¹⁹⁹

Igualmente a Jeronymo Sodré Pereira, conhecido abolicionista, que se dizia adepto desta ideia e acreditava que muito deveriam “esperar do trabalho dos nossos libertos e ingênuos”.²⁰⁰ Neste ponto novamente Leovigildo Filgueiras estava em discordância, pois se dizia adepto da transformação do trabalho, mas diferente de alguns abolicionistas não acreditava que egressos da escravidão pudessem operar a esperada transformação. Ele dizia “crê ainda menos no liberto, como fator do trabalho agrícola, do que no escravo que há de em breve desaparecer”.²⁰¹ As posições do deputado provincial eram exclusivamente favoráveis ao uso das “raças europeias” na solução da crise na lavoura.

Segundo Leovigildo Filgueiras, era indispensável a intervenção governamental em apoio à imigração de trabalhadores europeus, desde que o Estado se ocupasse apenas das tarefas relacionadas à imigração, como os subsídios das passagens, a recepção dos imigrantes e acomodação em hospedaria durante os primeiros dias. Não cabia ao Estado, segundo ele, as tarefas de colonização dos imigrantes que deveria “ficar principalmente por conta dos próprios imigrantes, dos que carecem de sua atividade, das sociedades de imigração e das companhias ou agências de colonização”.²⁰²

Filgueiras era pessoalmente desfavorável à ideia de criação de núcleos de pequena propriedade em terras devolutas do Estado, pois reputava ser um tipo de colonização infrutífero e oneroso. José Marcellino de Souza, por sua vez, não se opunha à criação destes núcleos, já que havia grande quantidade de terras devolutas na Bahia. Argumentava que o governo poderia utilizá-las para aqueles imigrantes que desejassem tornar-se proprietários em troca de um pagamento à vista ou em parcelas. Preferia, no entanto, o sistema de parceria no emprego de imigrantes, embora não condenasse o sistema de assalariamento.

Antonio Carneiro também não era avesso à criação de colônias, não obstante se preocupasse antes com os riscos que corriam as grandes lavouras. Neste sentido

¹⁹⁹ Idem. p. 13.

²⁰⁰ Idem. p. 11.

²⁰¹ Idem. p. 9.

²⁰² Idem. p. 7.

lembrava “que se deve cuidar não só de povoar os terrenos devolutos como de suprir de braços as propriedades existentes”.²⁰³

Por fim, a última questão versava sobre a “qualidade” dos trabalhadores desejados. Para José Marcellino era a imigração europeia a “de que tanto carecemos para o aumento da população laboriosa e para substituição dos trabalhadores da lavoura”.²⁰⁴ O Barão do Guahy também concordava que a substituição dos escravos assim como o aumento do número de trabalhadores nas fazendas deveria se dar, preferencialmente, por indivíduos das “raças europeias”.

O Dr. Jeronimo Sodré foi, talvez, o único a questionar a qualidade do imigrante europeu, ainda que sua opinião não tenha gerado maiores discussões. É possível perceber, a partir dos seus comentários, que ele considerava os europeus do norte imigrantes de maior qualidade em relação aos do sul, embora estivesse certo de que aqueles não viriam à Bahia. Era enfático em afirmar que não era possível à Bahia uma boa imigração europeia, “pois que os europeus que tem vindo mesmo para as províncias do Sul, a fim de se estabelecerem para o trabalho agrícola não são os que desejamos que venham transformar o Brasil”.²⁰⁵

As discussões que tiveram lugar durante a primeira reunião da Sociedade Baiana de Imigração permitem entrever as linhas de pensamento de alguns de seus sócios e, neste sentido, as linhas de atuação da própria associação enquanto entidade aglutinadora e que acabava de se formar.

Nos anos de 1887 e 1888 a atuação da SBI foi fundamental para situar frente ao governo imperial as posições que os políticos baianos tomavam em relação às questões da imigração e do fim da escravidão. Numa carta escrita em 1887 e encaminhada à Princesa Regente, os membros da SBI tentavam angariar favores junto ao governo imperial, usando como argumento a falta de recursos da Província da Bahia e, pretensamente, dos lavradores, para seu projeto imigrantista:

Seria para desejar, mesmo de grande efeito e até de indeclinável obrigação que a Província e os lavradores das zonas agrícolas contribuíssem com os seus recursos para ajudarem ao Governo Geral nesse cometimento tão proveitoso e sobejamente remunerador, mas a Sociedade Baiana de Imigração tem o sentimento de dizer que, nem a Província nem os agricultores, ainda mesmo os poucos das grandes propriedades, se acham em estado de desviarem um ceutil de suas necessidades atuais e cada vez mais exigentes, aquela pelo estado deplorável

²⁰³ Idem. p. 10.

²⁰⁴ Idem. p. 4. Grifos meus.

²⁰⁵ Idem.

de seus cofres.²⁰⁶

Naquela carta, fizeram ainda uma lista onde constava, entre as soluções a serem adotadas, a divisão das terras devolutas da Bahia pertencentes ao Império, a construção de uma hospedaria de imigrantes e o subsídio das passagens, tal como acontecia nas províncias do sul. No ano seguinte, os membros da SBI voltavam à carga em seus pedidos junto à Princesa, agora ainda mais justificados pela Lei de 13 de maio.

A Associação Comercial da Bahia foi outra instituição que teve papel destacado naquele contexto de debates em torno da questão do trabalho. Declarada uma entidade de finalidades econômicas – embora agisse como “grupo de pressão” política –, a ACB tinha por objetivo máximo obter benefícios e vantagens materiais para seus filiados. Dentre os grupos nela representados destacavam-se os produtores da grande lavoura e os empresários do comércio exportador. Ambos possuíam grande prestígio, visto sua força na economia baiana.²⁰⁷

Enquanto promotora de uma concentração das “classes conservadoras”, a ACB estabeleceu uma relação cooperativa entre aquelas e os governos provincial e imperial. Membros da Associação também compuseram outros espaços de poder na Bahia e no Governo Central. O Barão do Guahy, por exemplo, foi presidente da ACB entre os anos de 1881 e 1890, vice-diretor do Imperial Instituto Baiano de Agricultura em 1887 e diretor da SBI entre 1886 e 1888.

Neste espaço, onde reivindicações em favor da lavoura foram constantes, temáticas relacionadas ao trabalho escravo e livre, à colonização e imigração igualmente compuseram suas propostas. Ainda em fins do século XIX, aquelas questões ocuparam a atenção da junta diretora da ACB, empenhados que estavam seus membros também em vislumbrar uma saída para a “questão servil”.

A exemplo disso, em 5 de maio de 1888, uma comissão formada por membros da Associação Comercial da Bahia e do Imperial Instituto Baiano de Agricultura buscou ajuda para o comércio e a lavoura junto à Princesa Regente. Na solicitação, eles reclamavam da crise que grassava na Província há anos e que a “*substituição do escravo pelo trabalhador livre*” agravava mais e mais. As “*classes representantes*” argumentavam que a carência de trabalhadores já se fazia sentir, principalmente pelo encarecimento dos salários, que impedia a continuação da produção. Lembravam

²⁰⁶ BAHIA. FRB1887. p. 141.

²⁰⁷ SANTOS, Mário Augusto. *Associação Comercial da Bahia na Primeira República. Um grupo de pressão*. 2ªed. Salvador: ACB, 1991. p. 147.

também da perda dos “*braços adquiridos a custa de grande sacrifício*”²⁰⁸ e tentavam com isso arrancar maiores favores junto ao governo imperial como uma contrapartida aos prejuízos que a abolição poderia ocasionar. Um dos principais objetivos era obter indenização pela abolição.

Dentre os homens que compuseram aquela comissão estavam importantes senhores de escravos, como o Barão de São Francisco, o Barão de Vila Viçosa e Aristides Novis, dentre outros. O grupo tentava garantir uma reparação, pois a abolição a essa altura era já entendida como iminente. O mesmo Aristides Novis, comerciante e dono de engenho no Recôncavo, em 11 de julho de 1888, elogiava a iniciativa do Barão de Cotegipe, político e produtor baiano, de apresentar um projeto de lei na Assembleia Geral em favor da indenização dos senhores de escravos.²⁰⁹

Os dias que se seguiram ao 13 de maio foram marcados por tensão entre ex-senhores e ex-escravos. Em muitos engenhos os libertos recusaram-se a trabalhar sem remuneração. Ao afirmar o *status* de livre, muitos passaram a expressar-se numa linguagem considerada “insolente” pelos antigos senhores.²¹⁰ A preocupação dos produtores pode ser percebida numa representação dos membros da Associação Comercial datada de 11 de julho do mesmo ano e enviada à princesa Regente.

Nela, os agricultores e comerciantes listaram algumas providências que consideravam urgentes para “*debelar a temerosa crise agrícola, comercial e monetária que nos assoberba*”.²¹¹ Eram cinco as principais: auxílios à lavoura; crédito agrícola com maiores prazos e menores juros; fundação de novas “fábricas centrais”; indenização da propriedade escrava abolida; e, por fim, adoção de medidas enérgicas e que reprimam a “vagabundagem”.

O trabalho, além de preceito divino é dever social que não pode ser impunemente violado.

A massa das classes livres e libertas é hoje considerável: convenientemente dirigida e empregada será um poderoso fator da nossa produção; - abandonada e entregue à voracidade dos seus próprios instintos, à ociosidade, à ignorância, verdadeira origem do vício e do crime, ela com certeza se transformará em um gérmen de constante discórdia e ruína para a nossa pátria.

²⁰⁸ *Representação dirigida pelas Diretorias do Imperial Instituto Baiano de Agricultura e da Associação Comercial da Bahia a S. A. à Princesa Imperial Regente* (Anexo 4). In: ACB. *Relatório da Junta Diretora da Associação Comercial da Bahia apresentado e lido em sessão da Assembléia Geral Ordinária em 15 de fevereiro de 1889*. Salvador: Imprensa Popular, 1889. p. 29-30.

²⁰⁹ *Correspondência de Aristides Novis para Cotegipe*, Bahia, 11 jul., 1888. *Apud*, FRAGA FILHO, Walter. *Encruzilhadas da Liberdade: histórias de escravos e libertos na Bahia (1870-1910)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2006. p. 114.

²¹⁰ FRAGA FILHO. *op. cit.*, p. 129.

²¹¹ ACB. *Relatório da Junta Diretora da ACB*. Salvador: Imprensa Popular, 1889. p. 29-31; 37.

Porque o Estado só conceder vantagens à importação e colocação agrícola do *elemento imigrantista estrangeiro*?!

Hoje, depois da Lei de 13 de maio que aumentou o número dos braços livres nacionais em escala tão considerável, semelhante exclusão de auxílios a tantos cidadãos brasileiros que aí jazem abandonados sem emprego, na ignorância, na miséria, seria mais que injustiça – seria além de perigosa, criminosa.²¹²

Agravada a crise na Bahia após a abolição, novamente se colocavam as “classes conservadoras” da Bahia em favor da repressão aos ex-escravos sob a justificativa de evitar a desestruturação da produção, que, de fato, já vinha acontecendo antes mesmo da aprovação da Lei de 13 de maio. Interessante perceber que os homens que neste momento se reuniam na Associação Comercial da Bahia em representação junto à Princesa Isabel para pedir por recursos à lavoura e por medidas favoráveis à repressão aos antigos cativos, pois o “*número dos braços livres nacionais [existia] em escala tão considerável*” que não fazia sentido “*o Estado só conceder vantagens à importação e colocação agrícola do elemento imigrantista estrangeiro*”. Eram os mesmos homens que fundaram a Sociedade Baiana de Imigração, dois anos antes, com o objetivo de promover a colonização e a imigração na Província.

Os mesmos grupos revelam posições contraditórias em contexto diversos. Em 1886, aquele grupo preferiu encaminhar a questão do fim da escravidão propondo em substituição a mão de obra livre imigrante, custeada por recursos do governo imperial. Num segundo momento, às vésperas da abolição e pouco depois dela, a questão mais urgente para aquele grupo relacionava-se à necessidade imediata de mecanismos que obrigassem os antigos escravos a seguirem trabalhando, uma vez que eram a mão de obra disponível, potencialmente em maior quantidade e hipoteticamente mais barata.

A existência de “braços” livres nacionais em quantidade relativamente grande, por um lado, não parece ter minimizado os apelos por mão de obra, tão presentes nas fontes antes e depois de 1888; por outro, talvez explique, em parte, a propalada ineficiência das medidas particulares em favor da imigração e colonização para a Bahia.

Passados os primeiros momentos de tensão entre as classes produtoras e os trabalhadores libertados, a situação do trabalho na Bahia se apaziguou e parte dos ex-escravos seguiu servindo em suas regiões, agora em regime de trabalho livre, não necessariamente assalariado. De fato, o novo regime em muito se assemelhava às antigas práticas a que eram submetidos os trabalhadores livres antes da abolição, como

²¹² Idem. p. 29-35.

o regime da meação, da terça e do foro.²¹³ Nos primeiros anos após 1888, ainda um terço dos ex-escravos continuaram servindo nas mesmas fazendas. Os novos acordos entre proprietários e trabalhadores livres recriaram novos laços de dependência. O direito a parcelas de terras foi talvez um dos principais fatores de permanência nos engenhos.²¹⁴

²¹³ TAVARES, Luís Henrique Dias. *História da Bahia*. Salvador: Edufba; São Paulo: Unesp, 2009. p. 362.

²¹⁴ FRAGA FILHO, op. cit., p. 298.

CAPÍTULO 3

A VELHA BAHIA NA NOVA REPÚBLICA

A instalação do regime republicano no Brasil no ano de 1889 interferiu diretamente na questão da imigração e colonização. A primeira metade da década de 1890 foi um período marcado pela forte presença estatal nos assuntos relacionados à imigração e à colonização. O apoio governamental nesse campo de atuação, que já vinha sendo dispensado pelo poder central desde o período imperial, foi intensificado para ampliar o número de imigrantes trazidos da Europa e responder às demandas das lavouras exacerbadas pelo fim da escravidão e pela continua expansão produtiva no sul do país. O afluxo de imigrantes no país crescia ano após ano e vinha acompanhado pelo aumento vertiginoso das despesas federais, não só com passagens, mas com alojamento, alimentação, atendimento médico e ampliação dos quadros de funcionários na capital e nos estados.

Tabela 1 - Despesas brasileiras com imigração e colonização (1888-1900) ²¹⁵

Ano de exercício	Despesa geral	Despesa imigração/colonização	%
1888	141.230:104\$834	2.365:318\$245	1,67
1889	153.148:442\$297	10.000:000\$000	6,52
1890	153.148:442\$297	10.000:000\$000	6,52
1891	153.148:442\$297	10.000:000\$000	6,52
1892	205.948:264\$128	12.000:000\$000	5,83
1893	197.308:750\$416	7.000:000\$000	3,55
1894	250.457:908\$652	9.153:059\$628	3,65
1895	275.691:670\$388	8.799:456\$628	3,19
1896	343.536:210\$236	4.288:510\$000	1,25
1897	313.169:790\$036	522:009\$544	0,17
1898	372.812:424\$169	434.005\$252	0,12
1899	328.623:257\$386	362:005\$252	0,11
1900	300.135:922\$065	241:335\$900	0,08

Fonte: *Coleção de Leis do Brasil – 1887-1899*.

¹ As despesas fixadas para os exercícios de 1890 e 1891 foram espelhadas no orçamento de 1889. O Art. 1º do Decreto nº 108, de 30 de Dezembro de 1889 estabelecia que: “Enquanto não forem promulgadas as leis que devem fixar a despesa e orçar a receita federal para o exercício de 1890, continuaram a vigorar as leis de n. 3396 e 3397”, que fixou as despesas para o exercício de 1889.

A tabela 1 permite visualizar as despesas imperiais e federais com a imigração e a colonização entre os anos de 1888 e 1900. O aumento significativo nas despesas relacionadas à imigração após 1888 ilustra bem a política de importação em massa de trabalhadores que vigorou nos primeiros anos do período republicano. Essa política viria para incentivar o afluxo de estrangeiros ao país de uma forma geral, mas acabaria servindo principalmente para o sul, onde as lavouras cafeeiras necessitavam de mais e mais trabalhadores para seguir expandindo sua produção, e onde os melhores salários atraíam os estrangeiros recém-chegados.

Nos anos 1888 e 1889, os gastos com imigração e colonização, votados ainda no período imperial, seguem já o sentido de crescimento demonstrando a maior atenção que se dava ao assunto. Em 1889 aqueles gastos saltaram de pouco mais de 2.300 contos para 10 mil contos de réis, um aumento superior a 400%. Para esse mesmo exercício a despesa geral foi aumentada em apenas 9% em relação ao exercício anterior.

O início do regime republicano não questionou o incentivo imperial à imigração, muito pelo contrário, durante os primeiros anos, reafirmou aquele sentido inclusive com aumento das despesas. No ano de 1892 as quantias federais destinadas à imigração e colonização alcançaram a cifra de Rs 12.000:000\$000, o maior nível da série histórica, cerca de cinco vezes mais que a despesa orçada para o ano de 1888, Rs 2.365:318\$24.²¹⁶ Entre os anos de 1889 e 1892 as despesas com imigração se mantiveram elevadas, acima dos dez mil contos e representando mais de 5 % de todos os gastos brasileiros.

No entanto, há um recrudescimento nos incentivos à imigração a partir do ano seguinte. Em 1893 observamos uma leve redução nas despesas gerais (3,5%), enquanto são bruscamente reduzidas as verbas para a imigração/colonização, em cerca de 40%. Essa mudança estava diretamente relacionada com a primeira constituição republicana, de caráter fortemente descentralizador. Não significa, entretanto, que todas as despesas da matéria seriam suprimidas instantaneamente. Muitos compromissos firmados pelo governo federal seriam mantidos nos anos seguintes, como os contratos de introdução de estrangeiros, o que explica os gastos em níveis ainda elevados entre os anos de 1893 e 1896, quando o plano de descentralização da política imigratória foi definitivamente posto em prática e as despesas desse setor sofreram uma forte redução.

A despesa com imigração em 1897 era de apenas 522 contos, um oitavo daquela

²¹⁶ BRASIL. Lei nº 26, de 30 de Dezembro de 1891. Coleção de Leis do Brasil - 1891, p. 50, v. 1. (Publicação Original); Idem. Lei nº 3349 - de 20 de Outubro de 1887. Coleção de Leis do Império do Brasil - 1887, p. 40, v. 1 (Publicação Original).

do exercício anterior e vinte e três vezes menor que aquela de 1892. A diminuição das despesas federais após 1896 comprovam o abandono a que esses serviços foram submetidos. Nessa época o custeio das atividades relacionadas à imigração e colonização foi transferido aos orçamentos estaduais. Outra observação que demonstra o declínio dos incentivos federais em imigração/colonização é a da despesa geral que mais que dobrou entre os exercícios de 1888 e 1900, enquanto os gastos relativos à imigração e colonização foram reduzidos durante o mesmo período alcançando em 1900 apenas um décimo do que representou em 1888.

A nova constituição nacional, promulgada em 24 de fevereiro de 1891 também passaria ao controle dos estados todos os assuntos que estavam diretamente ligados à imigração e colonização e o controle sobre as terras devolutas, antes de responsabilidade do governo central. Com o art. 64, transferiram-se aos estados as minas e terras devolutas, cabendo à União apenas as fortificações, as estradas de ferro federais e os territórios indispensáveis à defesa das fronteiras.

Após a passagem aos estados do controle sobre as terras devolutas, se iniciava um período marcado pela diminuição gradativa da intervenção estatal e pelo apossamento desenfreado das terras públicas. No que concerne à apropriação territorial, o período da Primeira República traria como principal característica, segundo Lígia Maria Osório, uma legislação estadual marcada, em todo o país, pelo “liberalismo agrário”. A liberalidade em relação à posse das terras devolutas com prazos sucessivamente alargados para a efetivação das legitimações seria, de acordo com essa autora, uma marca presente em todos os estados da federação e refletiria os desejos dos grupos políticos instalados pós-1889.²¹⁷

No plano geral, essa mudança impôs a descentralização na política de imigração e colonização vigente até então. Os subsídios federais à imigração foram reduzidos até quase desaparecer, cabendo a cada estado a gestão e custeio de seus próprios projetos migratórios e de colonização. A retirada do apoio do governo central e a rescisão de inúmeros contratos de importação de estrangeiros tornou quase inviáveis a maior parte dos programas de imigração das antigas províncias.²¹⁸

Nessa nova fase a única região que ainda seguiria recebendo quantidades expressivas de novos imigrantes foi a de São Paulo, graças aos subsídios à imigração

²¹⁷ SILVA, Lígia Maria Osório da. A apropriação territorial na Primeira República. In: SILVA, Sérgio (org.). *História econômica da Primeira República*. São Paulo: Hucitec, 2002. p. 161-163.

²¹⁸ *Idem*, p. 162.

iniciados na década de 1880 e custeados com verbas próprias, ainda sob o regime imperial.²¹⁹ É importante salientar que, mesmo entre os opulentos cafeicultores do sul do país, muito pouco foi feito em matéria de importação de trabalhadores estrangeiros para empregá-los nas lavouras até a década de 1870. Enquanto o custeio desses serviços recaiu, ainda que em parte, sobre os proprietários de terras não foi observado afluxo em massa de estrangeiros como o que se fez nas décadas finais do século XIX.

Entretanto, tais iniciativas dificilmente seriam coroadas pelo sucesso, tal qual se deu, sem os auxílios aos imigrantes financiados por maciços investimentos públicos. Sem a intervenção do governo e de suas verbas orientadas no sentido de subvencionar os braços para a lavoura cafeeira, isentando os produtores do custeio com a aquisição da mão de obra estrangeira, dificilmente se faria possível a corrente imigratória em massa como a que se encaminhou e pudemos observar a partir de 1887 para São Paulo.

Não se pode desprezar a importância da agência dos cafeicultores do Oeste Paulista que soube se articular a fim de encaminhar a imigração à São Paulo do modo que lhes convinha, através da *Sociedade Promotora de Imigração* e de sua influência nas decisões do estado brasileiro. Entretanto, o exemplo paulista, único por suas especificidades, nos revela que o sucesso da imigração em massa foi, sem dúvidas, fruto de uma bem organizada política de subvenção de passagens, a qual não poderia tomar as mesmas dimensões sem os recursos financeiros empregados pela União no custeio do programa imigratório.

No restante do país essa descentralização da política imigratória acarretou no quase abandono dos incentivos à entrada de estrangeiros e de criação de núcleos coloniais. Nacionalmente, esta situação permaneceria sem grandes alterações até a primeira década do século XX, quando o governo federal retomaria a questão do “povoamento do solo nacional”.²²⁰

Em 1907 foi instituída a Diretoria Geral do Serviço de Povoamento, subordinada ao Ministério da Agricultura, e estabelecidas as *Bases regulamentares para o serviço de povoamento do solo nacional*. Em dois artigos desse texto ficava explicitado o propósito que nortearia essa nova fase na política federal de colonização. Uma retomada dos incentivos à criação de núcleos coloniais e estabelecimento de estrangeiros como pequenos proprietários.

²¹⁹ HALL, Michael. Os fazendeiros paulistas e a imigração. In: SILVA, Fernando Teixeira et. al. (orgs.). *República, liberalismo, cidadania*. Piracicaba: Unimep, 2003. p. 154-155.

²²⁰ SILVA, op. cit., p. 162.

Art. 4. A União dirige ou auxilia, de comum acordo com os Estados e sem embargo de ação idêntica por parte destes, a introdução e localização de imigrantes que se disponham a fixar-se como proprietários territoriais; protege e guia os imigrantes espontâneos que careçam de patrocínio para a sua primeira instalação; e, só em casos excepcionais, introduzirá, a sua custa, imigrantes que se destinem a trabalhar sem aquisição de terras, onde venham residir.

Art. 92. O Governo Federal promoverá a introdução de imigrantes que, sendo agricultores e acompanhados de família, desejarem fixar-se no país como proprietários territoriais, em lotes de núcleos coloniais, ou de terras outras que satisfaçam as exigências deste decreto.²²¹

Em 1910, seria criado o Serviço de Proteção ao Índio e de Localização do Trabalhador Nacional e nos anos seguintes outros decretos em favor da imigração viriam para detalhar minuciosamente aquela norma sem, contudo, alterar sua essência.²²² Nesse momento iniciava-se, portanto, uma nova etapa com a reformulação das bases da política imigratória e de povoamento do solo nacional.

Os súditos do Império Celeste: debates e projetos sobre a imigração asiática

É importante destacar que não somente os europeus receberam foco nos debates e projetos relacionados à imigração e colonização de trabalhadores no Brasil durante o século XIX. Outro grupo, o dos asiáticos, principalmente chineses, também esteve presente em diversos momentos nas discussões novecentistas relacionadas às possibilidades de superação do trabalho escravo e estabelecimento do regime de trabalho livre. Por isso faremos um breve retorno no tempo para acompanhar o debate sobre a introdução de imigrantes chineses, a fim de ajudar a compreender melhor a relação que se colocava sobre os grupos estrangeiros ideais e as possibilidades deles solucionarem os “males do país”, reconfigurando social e economicamente a nação, ao longo do Oitocentos.

Não restam dúvidas de que a presença de orientais foi infinitamente menor, até mesmo considerada desprezível, frente a qualquer outro grupo do conjunto dos emigrados que entraram no país no século XIX. O historiador Robert Conrad contabilizou apenas 2.947 imigrantes chineses aportados no Brasil ao longo de todo o

²²¹ BRASIL. Decreto n. 6.455, de 19 de abril de 1907. Coleção de Leis do Brasil – 1907, p. 757, v. 2. (Publicação).

²²² BRASIL. Decreto n. 9.081, de 03 de novembro de 1911. Coleção de Leis do Brasil – 1911, p. 558. (Publicação); BRASIL. Decreto n. 10.105, de 05 de março de 1913. Coleção de Leis do Brasil – 1913, p. 902. (Publicação).

século XIX.²²³ E se comparados ao número total de imigrantes que entraram no país, entre os anos de 1820 e 1903, o conjunto dos chineses que aportaram representa somente 0,13% do universo total, que alcançava 2.278.109 de estrangeiros.²²⁴

É realmente uma cifra irrisória, mas que em nada reflete o volumoso debate que se deu ao longo do Oitocentos em torno dos trabalhadores chineses e suas possibilidades de emprego no Brasil. Como bem apontou Jeffrey Lesser, a presença física dos asiáticos nunca foi essencial para que a imagem dos chineses se fizesse presente nas discussões brasileiras relacionadas à questão imigratória.²²⁵ Ao pequeno número de asiáticos se contrapõe uma enorme quantidade de discussões ao longo de todo o novecentos acerca de suas possibilidades para solucionar os problemas de mão de obra no país e de que forma sua presença poderia colocar em xeque os projetos de nação.

As primeiras notícias de orientais trabalhando no Brasil são de 1810. Nesse ano chegaram algumas centenas de chineses plantadores de chá, contratados diretamente pelo governo imperial, por iniciativa do conde de Linhares, para iniciar a produção daquele gênero. Em 1812 aportaram outros 400 plantadores de chá que foram empregados no Jardim Botânico e na Fazenda Imperial de Santa Cruz.²²⁶ O plano era tornar o chá um produto importante na pauta de exportações, uma vez que seu consumo se expandia na Europa. Outro objetivo era o de estimular a imigração chinesa para o país, para com isso contornar a proibição inglesa ao tráfico atlântico de escravos.

²²³ CONRAD, Robert. The Planter Class and the Debate over Chinese Immigration to Brazil, 1850-1893. *International Migration Review*, v. 9, n. 1, p. 41-55, 1975. p. 42.

²²⁴ LEVY, Maria Stella Ferreira. O papel da migração internacional na evolução da população brasileira (1872-1972). *Revista de Saúde Pública*. São Paulo, n. 8, p. 49-90, 1974. p.74.

²²⁵ LESSER, Jeffrey. *A negociação da identidade nacional: imigrantes, minorias e a luta pela etnicidade no Brasil*. São Paulo: Unesp, 2001. p. 37.

²²⁶ ELIAS, Maria José. “Introdução ao estudo da Imigração Chinesa”. *Revista do Museu Paulista*. São Paulo, v. 24, p. 54-100, 1970. p. 57.

Imagem 3 – Plantação de chá no Rio de Janeiro (c.1835)



Fonte: “Plantation chinoise de thè, dans le Jardin Botanique de Rio-Janeiro”. RUGENDAS, Johann Moritz. *Voyage pittoresque dans le Brésil*. Plancha 25 da terceira divisão. Paris: Engelmann & Cia, 1835. Disponível na Biblioteca Nacional Digital, em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon94994_item1/P218.html, consultado em 04 de janeiro de 2014.

Aqueles chineses contratados para o cultivo do chá, ao que se sabe, permaneceram por muitos anos nas propriedades imperiais, embora alguns tenham fugido e se dedicado a outras atividades. O viajante alemão Johann Moritz Rugendas encontrou cerca de trezentos chineses trabalhando na mesma propriedade em 1825. Uma gravura produzida por ele mostra chineses com trajes típicos e negros, lado a lado, lavrando a terra sob a supervisão de um senhor branco.

Outros viajantes também relataram a presença dos orientais nas fazendas cariocas. E uma parte deles era de opinião que a produção do chá nas terras brasileiras não poderia ter sucesso, porque o chá plantado por aqui não era sequer comparável ao produto oriental que na Europa se consumia. O cultivo do chá no Brasil foi considerado um fracasso o que pode ser sustentado em inúmeros testemunhos de época. Charles

Darwin, por exemplo, quando em visita ao Rio de Janeiro em 1832 esteve no Jardim Botânico e ali pode ver de perto o fruto do trabalho dos agricultores chineses. Darwin teria insinuado que o chá ali produzido em nada se aparentava ao sabor do chá verdadeiro.²²⁷

As primeiras experiências, apesar das dificuldades, não colocaram um ponto final às tentativas de estabelecimento de um fluxo de imigrantes orientais para o império brasileiro. À medida que outros países enriqueciam fazendo uso da mão de obra *coolie*,²²⁸ no Brasil surgia uma discussão entre as elites imperiais sobre as possibilidades de empregar o trabalhador chinês na agricultura. A proibição do tráfico atlântico e as expectativas negativas com a reposição da mão de obra escrava contribuía para, do ponto de vista econômico, exasperar a situação. O trabalhador asiático com contratos de longa duração e a baixo custo se apresentava como uma boa opção, aos olhos de parte das elites, para substituir o escravo negro nos trabalhos agrícolas. E, principalmente, como uma alternativa para o caso de a imigração europeia, tão aguardada e comentada, não ter sucesso.

Na década de 1850 o governo imperial concedeu alguns contratos a fim de aumentar o comércio entre o Brasil e a Ásia, mas que não alcançaram grande êxito. O decreto 668, por exemplo, previa a constituição de uma companhia de navegação, a Cia. Brasil e Ásia, para estimular o comércio com o Oriente e, também iniciar o transporte de trabalhadores, operários ou agricultores, em número limitado.²²⁹ Esta companhia não saiu do papel, mas seu contrato serviu de base para outro acordo, estabelecido em 1854, que permitia ao comerciante Manoel de Almeida Cardoso organizar uma empresa com privilégio por 10 anos e que poderia importar trabalhadores asiáticos. Desse acordo apenas 330 imigrantes de Cingapura chegaram ao Rio de Janeiro e com contrato de trabalho que estabelecia dois anos de serviço e o direito a receber as passagens de volta para casa.²³⁰

Por fim, em 1854, o governo imperial solicitou junto a sua delegação em Londres que fossem contratados seis mil *coolies* chineses a serem transportados pela

²²⁷ LESSER, op. cit., p. 40-42.

²²⁸ *Coolie* ou *cule* era o termo empregado para designar trabalhadores não especializados de origem indiana ou chinesa importados e recrutados para trabalhar sob o regime de contratados temporários e submetidos a baixos salários.

²²⁹ BRASIL. Decreto n. 668, de 01 de fevereiro de 1850. Coleção de Leis do Brasil – 1850, p. 17, v. 1. (Publicação).

²³⁰ PINHEIRO, José Pedro Xavier. *Importação de trabalhadores Chins*. Memória apresentada ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e impressa por sua ordem. Rio de Janeiro: Tip. João Inácio da Silva, 1869. p. 49.

companhia americana *Sampson & Tappman*. Os primeiros dois mil trabalhadores deveriam chegar ao Brasil em um prazo máximo de 18 meses, mas de fato só chegaram 368.²³¹ Não obstante, esses poucos chineses trazidos ao país pela *Sampson & Tappman* foram suficientes para acirrar os debates e dividir as opiniões entre as elites imperiais a respeito da “questão chinesa”.

De um lado estavam aqueles que acreditavam ser possível trazer imigrantes do império celeste para colaborar no crescimento do país. De outro, os que pensavam ser prejudicial ao futuro da nação brasileira a entrada do elemento chinês, considerando-o atrasado e vicioso. Argumentavam que sua presença tornaria “asiática” a identidade nacional brasileira, ao invés de europeizá-la, como era o desejo de uma boa parte das elites intelectualizadas do país.²³²

Dentre aqueles que discursaram a respeito da imigração chinesa, o autor que maior destaque recebeu nesse período foi o cafeicultor Luiz Peixoto de Lacerda Werneck. Sua obra intitulada *Ideias sobre colonização...*, de 1855, reunindo suas opiniões publicadas no periódico carioca *Jornal do Comércio*, foi utilizada em vários momentos para embasar pareceres em oposição à entrada dos asiáticos no país. Essas opiniões contundentes e contrárias à imigração chinesa quase sempre apontavam para os malefícios ao Brasil da presença chinesa e da miscigenação com a “raça” brasileira. Para Werneck seria:

A raça chinesa estacionária, de uma civilização duvidosa, inerte ao progresso, há de ceder o lugar, e ser exterminada e destruída pelas nações proventas da Europa e da América, que obedecendo a uma missão providencial, caminham, armadas do gládio evangélico e do farol da civilização, por avante na imposição das ideias, e na conquista e posse dessas para todo o globo.

[...] Não será seguramente o triunfo para as ideias retrógradas e as nações bárbaras, não será ainda para as raças decrépitas no espírito e disformes no corpo, não será de certo o triunfo para as nações asiáticas.

Sem força moral, sem fé no futuro, sem ideias de melhoramento e aperfeiçoamento, elas serão infalivelmente vencidas, e perecerão.²³³

As ideias de Werneck, baseadas em pressupostos culturais e biológicos, tão em voga no período, tiveram ampla divulgação e influenciaram muitos debates nos anos

²³¹ *Idem*, p. 45-6.

²³² LESSER, op. cit., p. 37-8; 42.

²³³ WERNECK, Luis Peixoto de Lacerda. *Ideias sobre colonização precedida de uma sucinta exposição dos princípios gerais que regem a população*. 1855. p. 75. Apud, LIMA, Silvio Cezar de Souza. *Determinismo biológico e imigração chinesa em Nicolau Moreira*. (1870 – 1890). 2005. Dissertação (Mestrado em História das Ciências). FIOCRUZ. p. 84.

seguintes. Para esse autor os chineses possuíam hábitos moralmente reprováveis, e que nada poderiam contribuir para o progresso social da “raça” brasileira, ainda em formação e já marcada pelo atraso dos elementos indígena e africano. Um exemplo da força e do alcance das opiniões de Werneck é a reaparição de suas ideias nos debates sobre a imigração chinesa que ocorreram na Assembleia Legislativa da Bahia vinte anos mais tarde.

Em 1876, o deputado Olavo Góes apresentou projeto na Assembleia Legislativa da Bahia determinando a aplicação de um fundo máximo de 200:000\$000 para a introdução de trabalhadores agrícolas em número não especificado, trazidos da China para servir nas lavouras baianas. O projeto de lei nº 585 objetivava incentivar os proprietários baianos a iniciar a substituição de parte dos trabalhadores escravos por *coolies* chineses contratados. A ideia era a província adiantar os custos com o transporte dos imigrantes e só depois ser reembolsada pelos proprietários, à medida que os chineses entrassem em atividade.

Mesmo com todos os reclames de falta de “braços” para a lavoura e da crença geral de que os europeus não viriam à Bahia, o projeto sofreu forte oposição. Uma das opiniões, do deputado Joaquim da Costa Pinto relembra as ideias de Lacerda Werneck, para quem a civilização chinesa era avessa ao progresso, e os chineses deformados física e moralmente, viciados em ópio, infanticidas, desleais, egoístas e cuja única virtude que possuíam era a paciência. Para o deputado baiano seria péssima a escolha de trazer à Bahia os imigrantes chineses e acrescentava ainda

não duvido que os *coolies*, como máquina de trabalho sejam os mais apropriados para este fim, visto como são os chineses, e como tais pacientes [mas] que nós precisamos de trabalhadores, que, além de serem propriamente máquinas de trabalho, não venham degenerar os costumes do país.²³⁴

Não encontramos notícias que indiquem que o projeto baiano saiu do papel, nem informações sobre chineses aportados na Bahia nas décadas finais do século XIX. No entanto, a opinião de Costa Pinto diz um pouco sobre a imagem que as elites políticas baianas faziam em relação à questão da transição do trabalho escravo ao trabalho livre e de qual participação deveria ter o imigrante na nação que se constituía, como vimos anteriormente no segundo capítulo.

Ao chinês caberia, portanto, o papel de substituir os escravos em um regime

²³⁴ BAHIA. *Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia*. Sessões do ano de 1876. 8ª sessão ordinária, 9 de maio de 1876. v. 1, Bahia: Tipografia do Correio da Bahia, 1876, p. 44.

transitório de trabalho. Eles eram vistos como meros “instrumentos de trabalho” e, embora fossem trabalhadores livres, os contratos de longa duração na prática os tornariam quase escravos. Acreditava-se que o uso da mão de obra *coolie* permitiria às lavouras exportadoras uma transição ao regime de trabalho livre sem sobressaltos ou falta de “braços”, enquanto se preparava o terreno para a chegada do “imigrante ideal”, aquele que era considerado o colonizador necessário, o europeu moralizado, inteligente, morigerado e progressista.

A mesma visão do trabalhador chinês como “imigrante transitório” aparece nos debates ocorridos Assembleia Legislativa Provincial de São Paulo em fins da década de 1870 e início da década seguinte, onde a introdução do trabalhador asiático foi debatida. Após a apresentação de um projeto de lei de autoria do deputado Ulhoa Cintra, em 1879, que previa a utilização de 250 contos de réis para introduzir mil asiáticos na Província, opiniões contrárias e favoráveis a tal imigração surgiram nas discussões. Entretanto, se fazia um consenso no que diz respeito às características inferiores da “raça” chinesa e sua possível utilização como “instrumentos de trabalho” na grande lavoura cafeeira, não para colonizar mas como substituto aos escravos.²³⁵

Nessas discussões relacionadas com a “questão chinesa”, ao longo das décadas de 1870 e 1880, podemos destacar outros nomes que contribuíram para o encaminhamento das questões da imigração. Dentre eles estavam presentes alguns nomes já vistos anteriormente, como o senador Alfredo d’Escragolle Taunay que compôs a diretoria da Sociedade Central de Imigração. Os políticos Quintino Bocaiúva e o abolicionista Joaquim Nabuco. Assim como João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu, presidente de diversas províncias, inclusive da Bahia, senador por diversos mandatos e, mais tarde, presidente do Conselho de Estado.²³⁶

A posição assumida por aqueles políticos nos debates da “questão chinesa” nem sempre era coerente com suas filiações partidárias. No conjunto dos opositores à imigração chinesa estavam os racistas, que estavam convencidos que os “chins” eram biologicamente degenerados e alguns abolicionistas, que temiam que os chineses viessem a ser um novo tipo de escravo se fossem contratados pelo contestado sistema de locação de mão de obra. No grupo favorável aos súditos do Império Celeste, agrupavam-se fazendeiros que estavam dispostos a substituir os escravos por um grupo

²³⁵ AZEVEDO, Célia Maria Marinho de. *Onda negra medo branco: o negro no imaginário das elites século XIX*. 2ª ed., São Paulo: Annablume, 2004. p. 126-129.

²³⁶ LESSER, op. cit., p. 39.

mais barato e submisso, o que auxiliaria no aumento da lucratividade das lavouras. E alguns abolicionistas que viam na contratação de trabalhadores chineses, não uma retomada da escravidão e sim um avanço no regime de trabalho assalariado no Brasil.²³⁷

Quintino Bocaiúva, célebre republicano, acreditava que o imigrante chinês seria importante para a restauração da lavoura em crise pela falta de mão de obra. No entanto, em sua visão, o trabalhador chinês serviria apenas como uma opção de mão de obra no processo de transição para o trabalho livre, devendo retornar a sua terra natal ao fim do contrato. Isto é, sem se fixar à terra ou se misturar aos brasileiros, o chinês servia como imigrante, mas não como colonizador. Bocaiúva defendia a causa chinesa por uma questão econômica, pois os via como uma mão de obra servil e barata. Os chineses aceitavam tarefas árduas e baixos salários, e as experiências em Cuba, Peru, México e Estados Unidos podiam comprovar. Ele acreditava, entretanto, que para o processo civilizador brasileiro era preciso um imigrante civilizado, moralizado, inteligente. Características essas que, a seu ver, só poderiam ser encontradas nos europeus ou quem sabe nos estadunidenses.²³⁸

Ao passo que os chineses e os britânicos planejavam e executavam o desmantelamento do “tráfico de *coolies*”, no Brasil crescia o apoio à importação de trabalhadores asiáticos, embora a emigração chinesa já estivesse em desaceleração. Enquanto na China era proibida qualquer saída que não fosse voluntária, os fazendeiros brasileiros passavam a pressionar o governo imperial em busca de um acordo oficial.²³⁹

Durante o Congresso Agrícola do Rio de Janeiro, o senador João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu se colocou abertamente favorável à importação de chineses para servirem como assalariados nas grandes lavouras. Segundo ele, sua preferência era pelos imigrantes europeus, mas ponderava que aos europeus o maior interesse estava em serem proprietários de terras e não “braços” de lavoura. Nesse sentido apontava para a possibilidade da imigração chinesa, uma vez que os exemplos das colônias espanholas, francesas e inglesas davam mostra suficiente da qualidade da mão de obra chinesa ali empregada.²⁴⁰

Muitos fizeram oposição à postura de Sinimbu e a suas tentativas de encetar uma

²³⁷ Idem, p. 39-40.

²³⁸ BOCAIÚVA, Quintino; MOREIRA, Nicolau Joaquim. “Colonização asiática, polêmica entre o Sr. Quintino Bocaiúva e o Dr. Nicolau Moreira”. In: *O Auxiliador da Indústria Nacional*, Rio de Janeiro, n.10, 1870. p. 244; 264. *Apud*, LIMA, op. cit., p. 84.

²³⁹ LESSER, op. cit., p. 50.

²⁴⁰ CONGRESSO AGRÍCOLA. Edição fac-similar dos anais do Congresso Agrícola realizado no Rio de Janeiro, em 1878. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 1988. p. 128-9.

corrente imigratória de chineses para o Brasil. Na Câmara geral o abolicionista Joaquim Nabuco combateu de todas as formas o que ele chamou de nova classe de escravos que seriam os imigrantes chineses. Para Nabuco, era mais que evidente o perigo da miscigenação entre chineses e brasileiras que criaria uma nova e degenerada raça.²⁴¹

Outro opositor ferrenho da imigração chinesa foi o senador Alfredo d'Escragno de Taunay, vice-diretor da Sociedade Central de Imigração. Através do periódico *A Imigração*, seu discurso antichinês pode alcançar maior repercussão na sociedade. Nos primeiros números ele já levantava uma questão que lhe parecia lógica. Não haveria porque optar por um tipo de trabalhador que o resto do mundo rejeitava.

E é quando o mundo civilizado, depois da experiência e da prática, fecha, para assim dizer, ao trabalhador chinês as suas portas, receoso da pérfida barateza dos seus serviços, e fugindo ao contágio dos vícios de civilizações antiquíssimas e caducas, é nesse momento que nós brasileiros vamos acolhê-lo, só porque alguns supõem que poderão pagar pouco dinheiro por aquilo que vale muito?²⁴²

Para o senador Taunay, a resposta a essa questão era negativa. E a justificativa era simples. A crise de falta de “braços” na lavoura não poderia justificar, para ele, a opção por um imigrante inferior. Taunay acreditava que o Brasil precisa de um elemento que não apenas pudesse servir como força mecânica, mas que contribuísse para o desenvolvimento moral e técnico. E esse elemento viria da Europa e não da Ásia, marcada por “raças abastadas, fracas, cheias de hediondos vícios, inferiores sem dúvida alguma aos elementos étnicos que temos”.²⁴³

A Hospedaria do Mont Serrat e a imigração subsidiada

Durante a década final do século XIX as questões da imigração e colonização não desapareceram dos debates políticos nem dos projetos governamentais baianos. Em diversos momentos ao longo daqueles anos, tentativas no sentido de efetivar uma corrente imigratória para o Estado foram executadas, apesar das mudanças conjunturais que criaram novos empecilhos para se alcançar os resultados desejados, com as mudanças na política central de imigração e colonização no país em meados da década de 1890.

Dentre as realizações práticas na Bahia em favor da imigração durante a década

²⁴¹ BRASIL. *Anais da Câmara dos Deputados. Sessão de 1879*, v. 5. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1879. p. 21-22.

²⁴² *A IMIGRAÇÃO*, dez. 1883, n. 1-4, p. 3.

²⁴³ *Idem*. p. 4.

de 1890 podemos citar a criação de uma hospedaria para a recepção dos estrangeiros, estabelecida na capital do estado e conhecida como Hospedaria de Imigrantes de Montserrat; dois núcleos coloniais oficiais, um federal criado na Ilha de Itaparica, a poucos quilômetros de Salvador e batizado com o nome de Burgo Virgílio Damásio, em homenagem ao professor e republicano baiano, e outro estadual fundado na comarca de Amargosa e chamado de Núcleo Colonial do Boqueirão. Por fim foi estabelecida em Salvador uma delegacia regional da Inspeção Geral de Terras e Colonização, órgão federal subordinado ao *Ministério da Agricultura*, responsável pela demarcação das terras, públicas e particulares, e da direção dos serviços relacionados à imigração e colonização.²⁴⁴

Vale lembrar que tanto a Hospedaria de Imigrantes de Mont-Serrat quanto o Burgo Virgílio Damásio foram projetados ainda durante o período imperial, pelo governo e pelos membros da *Sociedade Baiana de Imigração*. Estas duas propriedades eram parte do projeto de fomento a imigração que se tentava efetivar para a Bahia na última década do século XIX. O objetivo, de acordo com os diretores da SBI, era “encaminhar para esta província a imigração espontânea ou contratada”.²⁴⁵

De fato, é possível localizar o esboço desse plano geral de colonização estrangeira, formulado pelo *Ministério da Agricultura*, ainda em 1884. Nesse ano o ministro daquela pasta, o baiano Antônio Carneiro da Rocha, fez circular um *Aviso* datado de 27 de junho, no qual demonstrava o interesse em montar hospedarias de imigrantes nas províncias, usando como modelo a hospedaria imperial da Ilha das Flores, inaugurada no ano anterior. Entretanto, o mesmo ministro afirmava faltar recursos para que o governo imperial pudesse, por si só, executar tal tarefa e para isso seria necessária a colaboração dos lavradores e comerciantes.²⁴⁶

Em 1887 os planos de imigração e colonização na Província sequer haviam saído do papel. Os membros da SBI em resposta às propostas do *Ministério da Agricultura*, argumentavam que os principais produtores baianos viviam numa crise com a desvalorização dos principais gêneros de exportação (açúcar e o fumo) e que, portanto, deles nada se poderia esperar. Também não esperavam auxílio da *Assembleia Legislativa Provincial*, mas sim do governo imperial, que já destinava verbas para o mesmo serviço nas províncias do sul.

²⁴⁴ BAHIA. *Mensagens e Relatórios do Estado da Bahia* (doravante citados como MRB), 1892. p. 21; BAHIA. MRB, 1897. p. 14

²⁴⁵ BAHIA. FRB, 1887. p. 140.

²⁴⁶ BAHIA. FRB, 1884. p. 46.

Só portanto dos cofres gerais, da verba do orçamento d'agricultura votada para colonização e imigração é que a Sociedade Baiana de Imigração espera que alguma quota seja distribuída para esta Província.²⁴⁷

Para iniciar os trabalhos nesse serviço, os membros da SBI sugeriam que fosse criada uma hospedaria para receber os imigrantes na capital da província. Esta deveria ser instalada em um lugar de fácil acesso para que os imigrantes pudessem esperar por algum tempo e logo em seguida serem transportados para as fazendas onde iriam trabalhar ou para os lotes coloniais se desejassem, mas sempre dentro do menor prazo possível.²⁴⁸

No ano seguinte, mais uma vez, aparecia a instalação de uma hospedaria como uma das medidas mais urgentes para promover a imigração. Com intuito de resolver a questão, os membros da SBI reclamavam junto ao poder central pelas verbas que foram votadas no orçamento geral para os serviços de imigração e colonização nas províncias, a fim de dar início à execução dos planos baianos. Lembravam que para a província de Pernambuco fora destinado pelo Ministério da Agricultura a quantia de Rs 50:000\$000 para iniciar o processo de colonização estrangeira e que, portanto, aos seus olhos caberia também à Bahia uma verba equivalente aquela que foi destinada a sua irmã do norte.²⁴⁹

Em 1889, o Ministério da Agricultura acedeu às demandas baianas e colocou à disposição da presidência da província Rs 120:000\$000 para serem aplicados nos serviços de imigração e colonização.²⁵⁰ E indicou que o presidente da Bahia buscasse por um prédio para alugar, que tivesse condições físicas de abrigar uma hospedaria de imigrantes. Em resposta ao ministro, o presidente Manuel do Nascimento Machado Portella explicou que dentre nove propostas recebidas e por ele examinadas nenhuma sequer oferecia a locação, sendo todas elas somente para venda. Além disso, na opinião de Machado Portella, apenas uma delas parecia possuir as condições e elementos indispensáveis ao uso que se faria pela boa localização e melhores condições para recepcionar os imigrantes. Conforme o parecer dado pelos diretores da SBI que examinaram a propriedade do Mont Serrat, aquele prédio precisaria ainda de algumas reformas, mas, dentre todas as outras opções, era a melhor e poderia ser adquirido pela

²⁴⁷ BAHIA. FRB, 1887. p. 142.

²⁴⁸ Idem, p. 147.

²⁴⁹ BAHIA. FRB, 1888.1. p. 38.

²⁵⁰ BAHIA. FRB, 1889.1. p. 103.

quantia de vinte e cinco contos de réis.²⁵¹

Não obstante as boas avaliações do presidente da província e dos diretores da SBI, nem todos concordavam com a aquisição do prédio sito ao Mont Serrat. Para o inspetor especial de terras públicas e colonização, a hospedaria deveria ser instalada em um lugar que pudesse também ser fundado um primeiro núcleo colonial. Segundo ele, a melhor opção era a Ilha de Itaparica, onde prontamente poderiam ser fundados a hospedaria e um núcleo colonial, com a aquisição das fazendas Boa Vista, Gado, Vera Cruz e Pinto, a um custo de quarenta e cinco contos de réis para a compra e outros vinte previstos para adaptação das propriedades aos serviços coloniais.²⁵²

No relatório do ano de 1889 muitas outras possibilidades foram cogitadas para a localização da hospedaria e a criação dos primeiros núcleos coloniais. O presidente Machado Portella resumiu bem aquilo que em sua opinião seria o suficiente para ensejar a tão aguardada quanto comentada imigração.

Acredito que, estabelecida a hospedaria de imigrantes, com os dois núcleos coloniais de Vila Nova da Rainha e Jequitinhonha e com os dois a formar em Itaparica e à margem da Estrada de Ferro Bahia ao S. Francisco, ter-se-á feito o preciso para iniciar nesta Província o serviço da imigração e colonização

Neles iram os agricultores colher experiência, e os resultados obtidos animá-los-ão a mandarem buscar imigrantes e a estabelecerem a colonização em suas propriedades, hoje depreciadas por falta de braços que extraíam das respectivas terras a abundante riqueza que elas contém.²⁵³

A proposta escolhida para receber a hospedaria de imigrantes foi, finalmente, a do Mont Serrat. Numa freguesia afastada do centro da cidade e ao mesmo tempo próximo ao porto de Salvador, o local guardava as condições exigidas à época para a instalação de hospedarias de imigrantes, como ficar distante dos locais de maior concentração populacional, para evitar com isso epidemias pela transmissão de doenças e ser servida por um fácil acesso, que poderia ser a proximidade de uma estrada de ferro ou, no caso da hospedaria de Mont Serrat, estar de frente para o mar, o que possibilitava fácil acesso através de embarcações. As mesmas questões foram levadas em conta na instalação de outras hospedarias no país a exemplo da Hospedaria da Ilha das Flores, no Rio de Janeiro e da Hospedaria do Brás, em São Paulo. Aquela foi fundada em 1883 em um local afastado da capital imperial, numa ilha na baía da Guanabara. Enquanto esta

²⁵¹ Idem, p. 99-100.

²⁵² Idem, p. 102-103.

²⁵³ Idem, p. 106-107.

foi construída em um local bem servido por estradas de ferro que possibilitava fácil trânsito aos imigrantes.²⁵⁴

A reputação do Mont Serrat como local salubre e ideal para evitar contágios e epidemias advinha de longa data. De acordo com as crenças da época, a existência de um rico arvoredo no local tornaria o ar mais puro e leve e os ventos marítimos teriam o poder de dispersar as epidemias, além do fato de a região possuir pouquíssimas residências e comércio. Segundo Sidney Chalhoub a interpretação de que o aparecimento de moléstias nas cidades portuárias do Brasil tinham total ligação com a chegada de navios vindos do exterior, na prática, levou a adoção de medidas de prevenção como o isolamento de pacientes em hospitais localizados em pontos afastados das regiões centrais das cidades.²⁵⁵ Essas considerações foram relevantes para a escolha desse lugar para a instalação do Hospital de Isolamento, fundado ainda na década de 1850 e responsável pelo acolhimento aos doentes durante as epidemias de febre amarela e cólera ocorridas na Bahia na segunda metade do século XIX.²⁵⁶

A propriedade eleita para sediar a hospedaria de imigrantes de Salvador estava situada na Ponta de Humaitá, à beira do mar e próximo à fortaleza de Mont Serrat. No mesmo lugar onde anteriormente funcionara a Fundação Cameron Smith.²⁵⁷ Mesmo antes da conclusão da reforma na Hospedaria de Mont Serrat, a Bahia recebeu as primeiras levas de imigrantes no período republicano, entre os anos de 1890 e 1891. Eles eram em número total de 337 estrangeiros enviados do Rio de Janeiro e foram recebidos em um prédio alugado. Destes, 179 ficaram alojados por cerca de dois meses, aguardando até que o núcleo Virgílio Damásio tivesse condições para recebê-los. Os outros foram contratados por particulares.²⁵⁸

²⁵⁴ GONÇALVES, Paulo Cesar. *Mercadores de braços: riqueza e acumulação na organização da emigração europeia para o Novo Mundo*. São Paulo: Alameda, 2012. p. 155-156; 185.

²⁵⁵ CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Cia. das Letras, 1996. p. 67

²⁵⁶ FIGUEIREDO, Maria de Fátima Lorenzo. *Hospital Couto Maia: uma memória histórica (1853-1936)*. 2010. Dissertação (Mestrado em História das Ciências). UFBA/UNEB. p. 30. Sobre as epidemias na Bahia do século XIX ver: REIS, João José, *A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX*. São Paulo: Cia. das Letras, 1991; DAVID, Onildo. *O inimigo invisível: epidemia na Bahia no século XIX*. Salvador: EDUFBA, 1996.

²⁵⁷ A propriedade onde funcionou a *Hospedaria de Imigrantes de Salvador* atualmente abriga o Parque Regional de Manutenção da 6ª Região Militar do Exército.

²⁵⁸ BAHIA. MRB, 1891, anexo 1. p. 2-3.

Imagem 4 – Hospedaria de Imigrantes de Mont Serrat, vista a partir do cais da Ponta de Humaitá em Salvador, Bahia.



Fonte: WISCHRAL, Arthur. *Mont Serrat*, fotografia, s.d., p&b. APEB. Seção Privada e Legislativa. Gav. 01, Pasta 02 A, Foto AP0469.

Imagem 5 – Entrada da Hospedaria de Imigrantes



Fonte: BAHIA. *Relatório apresentado ao governo pelo Diretor Geral de Saúde Pública relativo ao ano de 1928*. Apud, FIGUEIREDO, Maria de Fátima Lorenzo. *Hospital Couto Maia: uma memória histórica (1853-1936)*. 2010. Dissertação (Mestrado em História das Ciências). UFBA/UNEB. p. 84.

Adquirida com recursos da União, a inauguração da hospedaria somente ocorreu em 3 de julho de 1891, pois após a compra a propriedade logo teve que passar por reformas para poder servir à tarefa de receber os estrangeiros. O conjunto de prédios que formavam a hospedaria eram dois galpões, algumas casas para os empregados, um cais e uma doca para as embarcações, um edifício de maiores proporções onde os imigrantes seriam abrigados e uma enfermaria “provida de todos os medicamentos”.²⁵⁹ Mas a Hospedaria de Imigrantes do Mont Serrat era apenas parte da política de imigração que se delineava. Outra parte era a construção de núcleos coloniais do qual o Burgo Virgílio Damásio deveria ser somente o primeiro a incentivar iniciativas particulares.

O Burgo Virgílio Damásio

Como já foi dito anteriormente, o projeto de criação de um núcleo colonial na Ilha de Itaparica surgiu no último ano do Império. A proximidade com a capital e a existência de uma estrutura montada para melhor atender aos imigrantes foram os principais motivos em que se apoiaram os partidários da aquisição daquela propriedade para servir como colônia. A instalação de imigrantes em Itaparica viria a cumprir uma função de abastecimento da capital estadual e, ao mesmo tempo, incentivar a vinda de novos imigrantes, à medida que se desenvolvesse aquele núcleo.

Aquelas terras eram próprias a diversos cultivos de consumo local, como mandioca, cana de açúcar, feijão, milho, batata, café, fumo e até vinha.²⁶⁰ E conforme o inspetor geral de terras e colonização, o burgo poderia “dar incremento naquela ilha à pequena lavoura atrofiada pela criação de gado”.²⁶¹ Os imigrantes deveriam então desenvolver em seus lotes preferencialmente os gêneros que pudessem abastecer os mercados locais. Durante todo o primeiro ano de funcionamento do núcleo procedeu-se com a medição dos lotes, abertura de estradas e preparo das casas provisórias. Havia também algumas construções que passaram por reformas, duas casas de maior porte nas sedes das antigas fazendas Vera Cruz e Boa Vista e outras nove casas menores, um cais para embarcações e um engenho abandonado.²⁶² Para prevenir epidemias foram construídos no burgo uma enfermaria, com farmácia, para atendimentos médicos locais

²⁵⁹ BAHIA. MRB, 1891, anexo 1. p. 3; BRASIL. RMA, 1892, anexo d, p. 62-63.

²⁶⁰ BRASIL. RMA, 1892, anexo d, p. 65.

²⁶¹ BAHIA. MRB, 1891, anexo 1. p. 3.

²⁶² APEB. Republicano. Secretaria de Agricultura. Caixa 2403. Maço 216. Doc. 1112. *Descrição do “Burgo Virgílio Damásio” na ilha de Itaparica. 1897-1904.* (12 páginas)

e até um cemitério.²⁶³

Entre 1890 e março de 1891 foram encaminhados e instalados no burgo 280 colonos, principalmente de origem polonesa e francesa. Havia também alguns brasileiros nesse grupo enviado do Rio de Janeiro e outros que já estavam nas terras da colônia antes da sua fundação.²⁶⁴ Ao longo de todo o ano de 1891 foi registrada a entrada de outros 520 imigrantes no estado, mas destes somente quarenta ditos agricultores foram encaminhados para aquela colônia. Paradoxalmente, ao passo que mais colonos foram encaminhados ao burgo de Itaparica sua população diminuiu. Em 1892 foram contabilizados apenas 133 indivíduos ali instalados, já somados os novos colonos recebidos, número bastante inferior ao observado anteriormente. Apesar de ser classificada como colônia de estrangeiros, dentre os colonos residentes pouco mais da metade eram imigrantes europeus, 40 poloneses, 21 franceses, 8 alemães, 9 espanhóis, 1 italiano ao passo que os outros 54 eram brasileiros.²⁶⁵

Nos anos seguintes a situação do Burgo Virgílio Damásio não sofreu grandes alterações, nem parece ter ocorrido qualquer desenvolvimento nessa colônia. Em 1893 aportaram apenas 34 estrangeiros no estado e no ano seguinte o número foi de apenas sete.²⁶⁶ Entretanto não consta qualquer outro acréscimo de colonos em Itaparica nesse mesmo período, de acordo com os documentos oficiais consultados. Apesar de toda preparação com a montagem do núcleo, dos gastos executados com a compra e reparações da propriedade, com as demarcações dos lotes, tudo foi baldado pela ausência de colonos agricultores. Segundo o inspetor geral de terras e colonização em 1893, Lycurgo José de Mello, o problema é que

A corrente imigratória de trabalhadores rurais, de que tanto carece esse Estado, ainda não pode ser para ali encaminhada, não obstante achar-se ele [Burgo Virgílio Damásio] preparado para recebê-la e instalá-la convenientemente. (...)

Este núcleo, constituído próximo da capital da Bahia para receber os colonos recém-chegados que não fossem atraídos pelas várias localidades agrícolas daquele Estado, não tem sido auxiliado pela corrente imigratória, o que de alguma sorte lhe tira parte da importância a que tem direito (...) apesar de ser excelente o estado de salubridade no núcleo.²⁶⁷

Após cinco anos de funcionamento, o burgo Virgílio Damásio teve a gestão transferida pela União ao poder estadual, em 1895, como consequência do processo de

²⁶³ BRASIL. RMA, 1893, anexo parte 1, p. 65.

²⁶⁴ BAHIA. MRB, 1891. p. 12.

²⁶⁵ BRASIL. RMA, 1892, anexo d, p. 64.

²⁶⁶ BRASIL. RMA, 1893, anexo parte 1, p. 54.

²⁶⁷ BAHIA. FRB, 1889.1. p. 106-107.

descentralização da política imigratória nacional. Assim que assumiu esta colônia a primeira medida do governo baiano foi reduzir prontamente as despesas com pessoal, considerando o burgo muito dispendioso, “sem a menor vantagem para o Estado”. Conforme a documentação apresentada pelo administrador do burgo, os gastos produzidos entre 1890 e dezembro de 1894 já subiam a mais de 175 contos com o custeio daquela iniciativa, que até então não havia se desenvolvido e na qual restava um número pequeno de colonos.²⁶⁸ Esta opinião, a partir da análise das despesas do burgo, serviu para embasar a decisão do governo baiano de fechar a colônia. Não podendo desenvolver-se, enquanto conjunto de pequenas propriedades, o burgo Virgílio Damásio foi então arrendado, em 1897, ao coronel Pedro Calmon Freire de Bithencourt, pai do famoso historiador baiano Pedro Calmon.²⁶⁹

Essa tentativa de colonização malsucedida marcou o novo momento da Bahia, agora na fase republicana, com o velho estigma da não colonização estrangeira. Repetia-se outro fracasso com imigrantes, diverso de outros casos no passado, diferente apenas por não ter essa iniciativa acabado com a morte em massa dos estrangeiros. A ausência de mais dados sobre a trajetória dessa colônia, não nos permite fazer maiores inferências sobre as reais causas de seu fracasso. Pelas informações oficiais, o burgo possuía ótimas instalações, lotes já adiantados e boas condições sanitárias, sofrendo apenas pela ausência de agricultores entre os imigrantes recebidos no Estado e que, por isso, não eram encaminhados para o burgo. É verdade que, majoritariamente, os imigrantes encaminhados à Bahia nos primeiros anos da República preferiram se dedicar a tarefas não relacionadas à agricultura. Assim, dos 972 imigrantes de diversas origens (poloneses, russos, ingleses, italianos, alemães, espanhóis, franceses, portugueses, holandeses e americanos) aportados em Salvador entre 1890 e 1892 eram “artistas”, ou seja, “alheios ao serviço da lavoura”, como afirmou o inspetor geral de terras em 1892. Por esse motivo teriam sido encaminhados para outras atividades não ligadas à agricultura, como o comércio e a indústria.²⁷⁰ Esse contingente de imigrantes não agricultores enviados à Bahia era causa de reclamações, razão pela qual, mais de uma vez, pudemos ler nos *Relatórios* baianos que

a corrente de imigração não foi ainda encaminhada convenientemente para este Estado (...) [pois] não tem vindo os [imigrantes] mais

²⁶⁸ BAHIA. MRB, 1895. p. 79.

²⁶⁹ APEB. Republicano. Secretaria de Agricultura. Caixa 2403. Maço 216. Doc. 1112. *Descrição do “Burgo Virgílio Damásio” na ilha de Itaparica. 1897-1904.* (12 páginas)

²⁷⁰ BRASIL. RMA, 1892, anexo d, p. 63.

apropriados ao nosso clima, sendo muito deles artistas e não agricultores.²⁷¹

Convindo tentar a resolução do problema da imigração e colonização, acerca do qual nada temos feito de positivo (...) [já que] a corrente de imigração conveniente à lavoura não foi ainda encaminhada para este Estado. Os imigrantes que para aqui se tem destinado são os menos apropriados ao nosso clima e na sua maior parte artistas e não agricultores.²⁷²

Uma questão, no entanto, não está ainda esclarecida. Se todo o apoio governamental foi dado ao burgo Virgílio Damásio e o mesmo possuía ótimas condições físicas, por que então os mais de 300 colonos ditos agricultores que para ali foram encaminhados, nos dois primeiros anos de funcionamento daquele núcleo, desapareceram de Itaparica?

Não podendo encontrar nos documentos consultados notícia qualquer que nos leve a crer que os mesmos estrangeiros morreram naquela colônia, é mesmo provável que eles tenham partido. Embora se dissesse oficialmente que todas as condições foram oferecidas para a melhor acomodação dos estrangeiros, sabe-se que os mesmos passaram por algumas dificuldades ao se estabelecer durante os primeiros momentos da instalação do núcleo, pois o burgo sofreu durante os primeiros meses sem os necessários “fundos a sua manutenção”.²⁷³

A ausência de culturas previamente desenvolvidas e conhecidas pelos colonos pode ter sido outro fator de desânimo. Por não encontrar naquela colônia as condições de vida e de remuneração que os imigrantes esperavam encontrar na América, ao deixar a Europa, devem ter pesado na decisão de deixar Itaparica. É possível que os imigrantes do burgo Virgílio Damásio tenham se encaminhado para Salvador, dada sua proximidade e sua atratividade econômica, ou para outras cidades, onde pudessem encontrar melhores remunerações em atividades menos especializadas. Ou ainda que tenham solicitado sua repatriação junto aos consulados e ao governo federal. Não podendo comprovar tais afirmações levantamos essas hipóteses apenas como exercício, para que possam confirmá-las ou refutá-las com a descoberta de fontes, que forneçam maiores informações sobre essa primeira experiência de colonização estrangeira na Bahia no período republicano.

²⁷¹ BAHIA. MRB, 1891. p. 12.

²⁷² BAHIA. MRB, 1893. p. 5; 24-25.

²⁷³ BAHIA. MRB, 1891, anexo 1. p. 3.

Outros núcleos de colonização

Diversos outros núcleos, além do núcleo oficial fundado em Itaparica, foram projetados para incentivar a colonização das porções desabitadas do estado. Numerosos contratos foram entabulados nos primeiros anos da República, entre particulares e o governo federal, para criação de colônias na Bahia. De acordo com dados referentes ao ano de 1891, do *Ministério da Agricultura*, havia sete contratos em andamento com esta finalidade, seis deles com trabalhos já iniciados, segundo o inspetor geral de terras. Dentre estas empresas estavam: a *Companhia de Obras Públicas*, a *Companhia de Docas e Melhoramentos da Bahia*, a *Companhia Melhoramentos do Norte do Brasil*, *Companhia de Ferros e Ferragens*, o *Banco Impulsionador* e a *Companhia Norte Mineira*.²⁷⁴ Todas essas empresas dedicavam-se a serviços urbanos, de construção civil, de transportes e de energia e empregavam profissionais qualificados ou semiquilificados em suas tarefas. A importação de imigrantes, supostamente qualificados, também poderia ser de interesse dessas companhias, para além dos lucros que a construção e venda de lotes coloniais aos estrangeiros poderiam gerar a mão de obra especializada era igualmente necessária para a expansão dos negócios.

Dentre todos esses contratos somente um deles parece ter ido adiante na tarefa de fundar colônias. O único deles que não foi cancelado até o fim da década de 1890, foi o acordo estabelecido com a *Companhia Norte Mineira*. Essa companhia era cessionária de nove contratos assinados entre particulares e o governo federal em 1890, cujo fim era adquirir e demarcar terras no Estado da Bahia a fim de colonizá-las. Esses contratos foram unificados em 31 de dezembro de 1896, reduzindo-se sua obrigação à fundação de 20 núcleos coloniais, com prazo de quatro anos para a medição dos primeiros dez territórios e mais cinco anos para os territórios restantes.²⁷⁵

Segundo informações do *Ministério da Agricultura* a primeira colônia fundada pela *Norte Mineira* foi chamada de *Núcleo Iniciador* e teve sua inauguração em 23 de março de 1897. Esta colônia foi construída às margens do rio Gongogi, próximo à vila de Jequié e os seus membros se dedicavam tanto às culturas de subsistência como a mandioca, o feijão, o arroz e o milho quanto às de exportação, como o café, o cacau e o fumo, além da exploração de madeiras. Não se sabe ao certo quantos colonos viviam naquele primeiro núcleo, mas eram pelo menos 17 famílias, e todas brasileiras, embora

²⁷⁴ BRASIL. RMA, 1892, anexo d, p. 62-63.

²⁷⁵ BRASIL. RMA, 1898, p. 64.

o contrato previsse a criação de colônias estrangeiras.²⁷⁶

Um retorno da questão chinesa?

Mesmo com a Proclamação da República, a “questão chinesa” não sairia dos jornais nem dos debates nacionais. Para muitos fazendeiros eram grandes as incertezas com respeito ao sucesso da imigração europeia para o Brasil e, principalmente, após a abolição. A imigração europeia em massa, iniciada no país, apenas em meados da década de 1880, se restringiu a São Paulo. Fora dele, as perspectivas de participação nessa corrente imigratória eram reduzidas, se não quase nulas. No restante do território nacional, fazendeiros e políticos ainda apostavam que a importação de trabalhadores asiáticos era uma opção viável para responder às suas necessidades de reposição de mão de obra.

Na Bahia, mesmo após sucessivas tentativas malogradas de importar trabalhadores da Europa, nem todos estavam dispostos a descartar totalmente a opção da mão de obra europeia. No entanto muitos concordavam, pelas experiências anteriores e pelos exemplos em outras partes do país, de que aqueles trabalhadores possivelmente não se interessariam em vir instalar-se como agricultores no estado. E mais uma vez os chineses estavam no topo da lista de possibilidades para atender às necessidades por mão de obra nas grandes propriedades.

Na década de 1890, a imigração asiática seria incentivada através de leis, tanto federais quanto estaduais, que projetavam introduzir no país um grande contingente de trabalhadores orientais, embora a ideia pela imigração europeia não tenha sido de todo abandonada. Em 5 de outubro de 1892 o Senado Federal iniciou o processo com a aprovação da Lei n.º 97, permitindo a entrada de imigrantes de origem chinesa e japonesa. Com essa lei também ficava autorizada a execução de um tratado firmado com a China desde 1880, estabelecendo ali uma missão diplomática brasileira com a finalidade de fiscalizar e dar bom andamento à esperada emigração asiática para o Brasil.²⁷⁷

Os incentivos federais seriam acompanhados nos Estados por leis, votadas nas assembleias legislativas, com igual orientação e contratos de importação de trabalhadores asiáticos seriam assinados. No Rio de Janeiro, a assembleia estadual

²⁷⁶ Idem, p. 65.

²⁷⁷ BRASIL. Lei n. 97, de 05 de outubro de 1892. Coleção de Leis do Brasil – 1892, p. 104, v. 1, pt. 1. (Publicação).

planejava importar quinhentos imigrantes daquela origem e quinze mil europeus no ano de 1894. Nesse mesmo ano a assembleia mineira aprovou uma lei concedendo passagens gratuitas aos trabalhadores asiáticos, sem a necessidade de restituição das verbas pelos contratantes aos cofres públicos.²⁷⁸

Por essa época, também na *Assembleia Legislativa da Bahia*, estava em discussão um projeto de lei que tinha como objetivo trazer imigrantes asiáticos ao estado. Em 1893, o governador Joaquim Manuel Rodrigues Lima se dizia bastante preocupado com a situação das lavouras baianas que, segundo ele, sofriam com “a deficiência de braços e de capital”.²⁷⁹ A falta de trabalhadores na lavoura era marcada, de um lado pela diminuta entrada de imigrantes no Estado e, de outro, pela grande quantidade de baianos que deixavam sua terra com destino ao sul, principalmente em direção a São Paulo, que então se apresentava como uma terra de maiores oportunidades de empregos e de melhores salários.

Em 1895, ao relatar as expectativas de resolução da questão da falta de trabalhadores através da imigração, o governador Rodrigues Lima demonstrava preocupação com outro assunto igualmente relevante, a emigração de baianos para outras regiões do país.

Penso, porém, que não podemos esperar que isso [imigração] se dê, em vista do estado precário de nossa lavoura e indústria, e que, apesar das dificuldades, a questão deve ser resolvida, mesmo porque continua a se dar o êxodo de baianos para os Estados do Sul, atraídos pela prosperidade que por lá existe e entre nós não é tão encontrada.²⁸⁰

Empenhado em resolver o problema da imigração o governador baiano cogitou a possibilidade de contratação de imigrantes asiáticos. Naquela mesma *Mensagem* aos membros da *Assembleia Legislativa*, em 1893, ele lembrava que a ocasião era favorável a tal intento, uma vez que fora aprovada um ano antes no congresso nacional uma lei favorável à introdução de imigrantes chineses e que, portanto, fazia-se necessário apenas a aprovação de medidas estaduais, que regulamentassem a aquisição daqueles colonos prometidos.²⁸¹

Para fazer frente aos ditos problemas de falta de mão de obra para a lavoura e solucionar a questão da imigração, ou a ausência dos aguardados estrangeiros para os trabalhos nas fazendas baianas, os membros da Assembleia Legislativa aprovaram

²⁷⁸ LESSER, op. cit., p. 64-65.

²⁷⁹ BAHIA. MRB, 1893. p. 5.

²⁸⁰ BAHIA. MRB, 1895. p. 76.

²⁸¹ BAHIA. MRB, 1893. p. 25.

depois de longos debates, a Lei Estadual n.º 55, em 25 de junho de 1894, permitindo a contratação de três mil trabalhadores asiáticos, através de uma empresa.²⁸² De acordo com a redação do projeto de lei, o governo contrataria trabalhadores de origem chinesa e japonesa em número anual de até 1.000 pessoas e a um custo máximo de 18 libras por cada um deles.²⁸³

O contrato foi finalmente firmado em 26 de setembro de 1894 entre o governo da Bahia e a *Companhia Mutualidade Agrícola*, que tinha como presidente o ex-ministro do Conselho do Império, João Lins Vieira Cansação de Sinimbu.²⁸⁴ O contrato custaria ao governo baiano o total de 51.000 libras, correspondendo a 17 libras por cada passageiro, pouco menos que o limite previsto na lei. Embora o contrato ainda continuasse bastante vantajoso à empresa, como demonstra a previsão de lucros feita pela própria *Mutualidade* em 1895, que equivaleria a nada menos que trezentos contos de réis.²⁸⁵

De acordo com aquele contrato, o estado se comprometia a custear, além das passagens até o porto da capital, o transporte por terra até a hospedaria de imigrantes e depois até o local a que se destinassem os trabalhadores. Aos contratantes, lavradores ou industriais, ficava estipulado que os contratos de trabalho teriam duração não inferior a cinco anos, com a obrigação de oferecer alimentação, habitação, cuidados médicos aos imigrantes e salário mensal de 15 dólares por 10 horas de trabalho diário.²⁸⁶ À companhia importadora cabia as tarefas não apenas de transportar, mas de dar um destino aos estrangeiros agenciados e para isso deveria estabelecer acordos com os proprietários que estivessem dispostos a contratar os asiáticos.²⁸⁷

Em 1896, o governador da Bahia atestava, sobre o acordo com a *Cia. Mutualidade Agrícola*, que “apesar de já ter mais de um ano de existência, não logrou

²⁸² DANTAS JÚNIOR, João da Costa Pinto. Repertório das leis do Estado da Bahia: 1891-1928. Bahia: Tipografia de S. Francisco, 1928. p. 102-103. De fato, durante toda a década de 1890 a Bahia dependeria do envio de imigrantes do Rio de Janeiro, não conseguindo ver em execução nenhum dos contratos assinados com a finalidade de introduzir imigrantes diretamente no estado. Desde 1891 encontramos reclamações de que o estado da Bahia não possuía contratos de introdução de imigrantes diretamente, dependendo sempre dos envios da capital federal que, em diversos momentos, não considerou a escolha dos grupos baianos na seleção dos imigrantes que eram enviados. BAHIA. MRB, 1891, anexo 1. p. 3.

²⁸³ BAHIA. *Anais da Câmara dos Senhores Deputados do Estado Federado da Bahia*. Sessões do ano de 1894. v. 3, Bahia: Tipografia da Correio de Notícias, 1894, p. 188.

²⁸⁴ LESSER, op. cit., p. 65.

²⁸⁵ BRASIL. *DIÁRIO OFICIAL*. Rio de Janeiro, 22 fev. 1895, ano XXXIV, n. 52, p. 14.

²⁸⁶ BAHIA. *Anais da Câmara dos Senhores Deputados do Estado Federado da Bahia*. Sessões do ano de 1894. v. 3, Bahia: Tipografia da Correio de Notícias, 1894, p. 188.

²⁸⁷ BAHIA. MRB, 1895. p. 72.

ainda resultado algum”.²⁸⁸ Nenhum dos orientais contratados sequer aportou em Salvador, embora fosse “sensibilíssima a falta de braços para a lavoura e indústria”.²⁸⁹ Quais motivos poderiam explicar a não execução desse contrato? O próprio governador faz três sugestões em resposta a essa questão. A primeira razão seria a necessidade de adiantamento de 3 libras por imigrante, que a *Mutualidade* exigia dos contratantes antes mesmo de embarcar os trabalhadores. A segunda, estava nas obrigações que os proprietários teriam com os contratados de habitação, medicação, alimentação e vestuário. E, por fim, as incertezas quanto às vantagens na escolha do asiático como trabalhador ideal para o Brasil.²⁹⁰ Interessante perceber que a maioria das motivações levantadas por Rodrigues Lima apontam para o elevado custo da imigração asiática a recair, não apenas sobre o Estado, mas, sobretudo aos contratantes. Talvez esta fosse uma das principais razões pela qual os proprietários parecem não ter se animado em empregar grandes esforços para trazer os asiáticos à Bahia.

O contrato com a *Mutualidade Agrícola* foi efetivamente cancelado pelo governo baiano, após declaração da própria companhia de “não poder cumpri-lo em todas as suas cláusulas”.²⁹¹ Na verdade seria muito difícil que tal contrato pudesse ter se efetivado, ainda que os proprietários baianos tivessem se mostrado mais interessados nos imigrantes chineses do que de fato aconteceu. A maioria dos acordos de importação de mão-de-obra chinesa para o Brasil, assinados nessa época, teria o mesmo final que aquele assinado na Bahia. Isso porque o contexto internacional já não era favorável ao movimento de imigração, que durante boa parte do século XIX trouxe à América dezenas de milhares de imigrantes asiáticos.

O embargo chinês que impedia a emigração de *coolies* aos países sul-americanos e a Guerra Sino-Japonesa levantavam um obstáculo à efetivação de tal corrente imigratória, que desanimaram novos acordos com a mesma finalidade. A exceção nesses acordos assinados no país para importação de chineses foi o da *Companhia Metropolitana* de Júlio Benavides que, desrespeitando todas as proibições, conseguiu trazer ao Rio de Janeiro 475 trabalhadores chineses de Macau no navio alemão *Tertatos* em 1893.²⁹²

As experiências com imigrantes na Bahia durante a primeira década da

²⁸⁸ BAHIA. MRB, 1896. p. 7.

²⁸⁹ BAHIA. MRB, 1895. p. 72.

²⁹⁰ BAHIA. MRB, 1895. p. 72-73.

²⁹¹ BAHIA. MRB, 1897. p. 14.

²⁹² LESSER, op. cit., p. 66-67.

República sugerem que, se por um lado havia realmente a necessidade de imigrantes para fazer frente à falta de mão de obra nas lavouras, como afirmavam os discursos oficiais e os constantes apelos dos grupos produtores, por outro lado não havia quem desejasse ou pudesse de fato custear com recursos próprios uma empresa de tão avultados custos, como era a da imigração subvencionada. O certo é que as primeiras iniciativas em matéria de imigração e colonização no período pós-1889 dependeram, quase exclusivamente, de investimentos federais, a exemplo da já comentada Hospedaria de Imigrantes de Mont Serrat e do núcleo colonial Virgílio Damásio, em Itaparica, ambos comprados e custeados na Bahia com recurso da União.

Novas tentativas de promover a imigração

Outro contrato para introdução de imigrantes foi assinado durante o último ano do mandato de Rodrigues Lima, em 1896.²⁹³ Esse, de maior vulto, determinava que a *Companhia Metropolitana* importasse 25.000 imigrantes europeus de diversas nacionalidades e os introduzisse na Bahia no prazo de cinco anos e ao máximo de 5.000 imigrantes anualmente.²⁹⁴ Celebrado em 1 de abril de 1896 o contrato estipulava que os imigrantes deveriam ser portugueses, espanhóis, italianos, austríacos e alemães. A proposta da *Companhia Metropolitana* foi escolhida entre outras 16 concorrentes não por oferecer o menor preço, mas, conforme o governador, por já possuir outros acordos com a União e com o estado de São Paulo e ter “precedentes abonadores” nesse serviço.²⁹⁵

A *Companhia Metropolitana* foi, talvez, a empresa que conseguiu o maior contrato para introdução de imigrantes com o governo federal. Após adquirir inúmeros contratos de igual finalidade, essa companhia estabeleceu um novo acordo com a União, em 2 de agosto de 1892, unificando os contratos anteriores e estabelecendo como meta a importação de 1 milhão de imigrantes da Europa, possessões portuguesas e espanholas, dentro do prazo de 10 anos, 100.000 anualmente.²⁹⁶ Ao estabelecer tal contrato, o governo federal pretendia também estimular a imigração para o norte do Brasil, pois até então “a concentração de imigrantes limitou-se quase exclusivamente aos Estados do

²⁹³ BAHIA. MRB, 1896. p. 7. A Lei Estadual n.º 88, aprovada na Assembleia Legislativa em 27 de junho de 1895, permitiu a introdução de 25.000 imigrantes da Europa. DANTAS JÚNIOR, op. cit., p. 102-103.

²⁹⁴ APEB. Republicano. Secretaria de Agricultura. Memorial Imigração. Caixa 2399. Maço 209. Doc. 1099. *Contrato com a Companhia Metropolitana*. 1895-1896. (9 páginas). p. 1.

²⁹⁵ BAHIA. MRB, 1896. p. 7.

²⁹⁶ BRASIL. RMA, 1893, p. 9.

Sul da República”, à exceção do estado do Espírito Santo.²⁹⁷

Já em 1893 a execução desse contrato sofria com dificuldades, sendo reduzida a quantidade de imigrantes do ano à metade previamente fixada, em razão da redução das verbas votadas no Congresso Nacional.²⁹⁸ Dois anos depois ficou autorizada a transferência do contrato com a *Cia. Metropolitana* aos estados que estivessem dispostos a assumir a parte que lhes cabia no acordo ou rescindi-lo caso não concordassem com a transferência.²⁹⁹ O que de fato ocorreu foi a rescisão do acordo, em 5 de setembro de 1896, cabendo à *Companhia Metropolitana* uma indenização na quantia de oito mil e quinhentos contos de réis (8.500:000\$000).³⁰⁰

No mesmo ano em que foi rescindido o acordo com o governo federal, a *Companhia Metropolitana* estabeleceu um contrato diretamente com o governo baiano para introdução de imigrantes. O início de sua execução, no entanto, foi adiado por mais de uma vez. Em 1897, o governador Luiz Vianna explicava o fato de não ter executado aquele contrato, pois considerava que ainda não havia sido possível uma devida preparação para receber colonos em grande quantidade. Afirmava que

A solução do problema da imigração para o nosso Estado tem-na o governo como urgente e inadiável, mas quer tratá-la com a maior segurança de bom êxito, evitando reveses que seriam prejudicialíssimos ao Estado no estabelecimento deste serviço.³⁰¹

Luiz Vianna considerava importante e de resolução urgente a questão da imigração, mas dizia querer se resguardar de gastos elevados com novas tentativas que, possivelmente, fossem frustradas. Outros motivos que também parece ter contribuído para a decisão do governador, em suspender temporariamente o contrato, eram a ocorrência de uma epidemia de febre amarela em curso naquele período e a falta de acomodações necessárias na hospedaria ao volumoso contingente esperado.³⁰² No ano seguinte novamente o governador se justificava pelo mesmo motivo. Os imigrantes do acordo estabelecido com a *Metropolitana* não foram introduzidos até então, segundo ele

por não estarem o Estado e seus agricultores preparados para recebê-los [os imigrantes] sem queixas e reclamações, como por não ter podido ainda estabelecer na Europa um serviço de rigorosa fiscalização, que impeça [que] seja trazido um pessoal alheio à vida

²⁹⁷ Idem, p. 12.

²⁹⁸ Idem, p. 10.

²⁹⁹ BRASIL. RMA, 1896, p. 85.

³⁰⁰ BRASIL. RMA, 1897, p. 35-36.

³⁰¹ BAHIA. MRB, 1897. p. 14.

³⁰² APEB. Republicano. Secretaria de Agricultura. Memorial Imigração. Caixa 2399. Maço 209. Doc. 1099. *Contrato com a Companhia Metropolitana*. 1895-1896. (9 páginas). p. 3-5.

agrícola, muita vez destinado a ser, porventura, mero consumidor e perturbador da vida tranquila de nossas cidades. Estou providenciando para, em prazo curto, começar o recebimento desses imigrantes sem os inconvenientes acima apontados.³⁰³

No entanto, ao longo de todo o ano de 1897 mais de 800 imigrantes europeus aportaram em Salvador, enviados diretamente pelo governo federal e por solicitação do próprio Luiz Vianna. Segundo ele, a introdução de estrangeiros estava em processo de experimentação, mas sem grandes acertos. Dentre os europeus que haviam chegado naquele ano a maior parte eram de “artistas”. Os poucos agricultores daquele grupo foram encaminhados para o trabalho das fazendas, mas logo as abandonaram, voltando a instalar-se na capital baiana.³⁰⁴

O certo é que Vianna não permitiria que o contrato assinado por seu antecessor com a *Companhia Metropolitana* fosse executado durante o seu mandato. É possível que outra razão para a não realização daquele pacto residisse no enorme dispêndio ao tesouro estadual que o mesmo acarretaria. De acordo com os cálculos feitos pela administração estadual, a importância a ser despendida com a importação dos imigrantes contratados ao longo dos cinco anos que previa o acordo resultaria em um total de Rs 2.569:488\$000.³⁰⁵ Essa quantia, para fins de comparação, era maior que todas as despesas da Secretaria da Agricultura da Bahia somadas no exercício de 1902.³⁰⁶ Talvez por isso, esse acordo nunca tenha saído do papel e pela inexecução o governo da Bahia foi obrigado a pagar uma indenização àquela companhia no valor de cem contos de réis (100:000\$000).³⁰⁷

O governador Luiz Vianna acreditava também que o insucesso da imigração no Estado devia-se, em grande medida, à falta de conhecimento sobre a Bahia entre os estrangeiros. Por essa razão ele fez publicar um livreto informativo, de nome *O Estado da Bahia*, acompanhado de um mapa, que deveria servir como propaganda a ser distribuída na Europa para estimular aqueles que desejavam vir à América a se instalar no estado.³⁰⁸ Para resolver a questão seria preciso, em sua opinião, fornecer um conjunto consistente de informações que evitasse novos desenganos por parte dos estrangeiros que viessem ao estado. Nesse sentido ele declarava que

³⁰³ BAHIA. MRB, 1898. p. 22.

³⁰⁴ BAHIA. MRB, 1898. p. 21.

³⁰⁵ APEB. Republicano. Secretaria de Agricultura. Memorial Imigração. Caixa 2399. Maço 209. Doc. 1099. *Contrato com a Companhia Metropolitana*. 1895-1896. (9 páginas). p. 7.

³⁰⁶ BAHIA. MRB, 1902. p. 145.

³⁰⁷ Idem, p. 34.

³⁰⁸ BAHIA. Serviço de Imigração. O Estado da Bahia. In: *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*. Salvador, n. 10, p. 551-563, dez. 1896; BAHIA. MRB, 1897. p. 13.

O imigrante deve vir já conhecendo a situação que o espera, quer nas colônias do Estado, quer nas fazendas particulares, fábricas ou outros estabelecimentos que o contratem, e bem assim a nossa organização política e econômica, as condições de nossa agricultura e indústria, de nossos meios de transporte, para que não tenha depois que se queixar de não haver encontrado um paraíso, que os aliciadores, com a gana do lucro, lhe fantasiam no ato de convencê-los a abandonar a Pátria para procurar o bem estar em a nossa. (...)

O imigrante estrangeiro, que poderia trazer-nos o concurso de sua inteligência e de seu trabalho, é ainda raro entre nós, o que atribuo ao pouco conhecimento que tem da nossa situação política e econômica, das condições da nossa agricultura e indústria, e da fertilidade de nossas terras, que lhe proporcionariam em pouco tempo, uma vez aqui estabelecido, abastança e bem estar.³⁰⁹

Além da propaganda, o governador mandou fundar um novo núcleo colonial, o Burgo do Boqueirão, no município de Amargosa, em terrenos que possuíam segundo ele “condições de salubridade, irrigação e fertilidade”, para servir como núcleo modelo para experimentação da colonização estrangeira e servir como exemplar para a construção de outros caso gerasse bons resultados.³¹⁰ O intuito do governo era colocar ali imigrantes suíços e alemães.³¹¹ Para isto, neste núcleo foi preparada a sede com construções para o pessoal técnico e administrativo, casas para os trabalhadores, um galpão para recepcionar os colonos, treze casas concluídas nos lotes coloniais, mais uma em conclusão e outra seis em construção, além de ferramentas e animais adquiridos para os colonos. Não obstante tantos gastos e todos os trabalhos nesse núcleo colonial, que já haviam gerado em 1898 uma despesa de Rs 23:516\$598,³¹² nem um imigrante sequer chegou a ocupá-lo. Seis anos depois, o burgo do Boqueirão seria arrendado ao engenheiro José Portella Passos, o mesmo que havia chefiado a comissão que construiu aquele núcleo, para então serem instalados colonos nacionais.³¹³

Outra medida relacionada à promoção da imigração, durante o governo de Luiz Vianna, foi a aprovação do *Regulamento geral da imigração e colonização da Bahia*, em 11 de dezembro de 1896, que trazia medidas para atrair os imigrantes, como o direito de aquisição de terras incultas para a fundação de núcleos coloniais, a uniformização dos serviços relacionados à imigração e a facilitação do acesso à

³⁰⁹ BAHIA. MRB, 1897. p. 13-14.

³¹⁰ Idem.

³¹¹ BAHIA. MRB, 1898. p. 22.

³¹² APEB. Republicano. Secretaria de Agricultura. Caixa 2382, Maço 165. “Trabalhos executados no núcleo colonial do Boqueirão”. 1898. (10 páginas). p. 3-6;10.

³¹³ BAHIA. MRB, 1904. p. 63.

propriedade fundiária para aqueles que desejassem se tornar proprietários.³¹⁴ Mas o governo não se interessava apenas por atrair colonos para desenvolver a pequena propriedade. No *Regulamento* também aparecia claramente o intento do governo em adquirir “o maior número de braços necessários ao desenvolvimento das variadas culturas do território do Estado da Bahia”.³¹⁵ Os artigos de número 6 a 20 tratavam do tipo desejado de imigrantes e dos favores que seriam oferecidos. O governo garantia ao imigrante transporte gratuito desde a Europa até o porto de Salvador, alimentação, tratamento médico durante a viagem, hospedagem após a chegada e transporte até o local que desejasse se fixar. A preferência era pela aquisição de famílias de agricultores, embora não se negasse os mesmos favores aos operários ou trabalhadores domésticos. Desde que fossem todos “validos, morigerados, aptos para o trabalho e isentos de ação criminal”.³¹⁶

O programa imigratório realizado no governo Vianna, durante os anos de 1897 e 1899, alcançou os maiores resultados desde a experiência com as colônias da Empresa Moniz na década de 1870. Foram ao todo 2.324 estrangeiros importados com recursos do estado. Não obstante estes resultados não agradaram, pois a maior parte dos imigrantes europeus aportados em Salvador vindos do Rio de Janeiro eram operários, artesãos ou trabalhadores domésticos, justo o contrário do que planejava o governo, a aquisição de agricultores, principalmente para servir nas fazendas particulares. O problema era que somente a pequena parte deles era formada por agricultores. Esses eram encaminhados às fazendas, mas mesmo eles sendo agricultores não permaneciam nas lavouras por muito tempo. Logo as abandonavam para se dedicar a outras tarefas na capital.³¹⁷ Após um curto período de trabalho nas fazendas, os imigrantes seguiam em busca de maiores remunerações e melhores condições de vida, localizando-se em Salvador ou nas cidades próximas.³¹⁸

Por que exatamente os agricultores não desejavam manter-se no trabalho da lavoura? Para Luiz Vianna a resposta a essa questão estava na maior remuneração que os imigrantes conseguiam na capital, dedicando-se a trabalhos domésticos e de outros tipos que muitas vezes sequer estavam qualificados.³¹⁹ Dificilmente um trabalhador

³¹⁴ BAHIA. *Regulamento geral da imigração e colonização da Bahia*. Salvador: Tipografia do Correio de Notícias, 1897. p. 5-6.

³¹⁵ Idem.

³¹⁶ Idem, p. 8-15.

³¹⁷ BAHIA. MRB, 1898. p. 21-22.

³¹⁸ BAHIA. MRB, 1899. p. 9.

³¹⁹ BAHIA. MRB, 1898. p. 21-22.

agrícola não especializado poderia receber maior remuneração por seus serviços no campo do que na cidade. Ao constatar o descompasso entre os imigrantes que chegavam e dedicavam-se aos trabalhos urbanos e os imigrantes esperados que deveriam destinar-se às lavouras, o governador decidiu abandonar o programa de subvenções à imigração em curso.

Na *Mensagem* do ano de 1900 pode se ver as justificativas apresentadas por Luiz Vianna, para o cancelamento do programa. Vianna declarava:

Mal localizava-se o imigrante, feita a importância indispensável para comprar uma passagem para o Rio ou Santos, abandonava o Estado e para ali se dirigia, parecendo que ao deixarem a pátria tinham a ideia preconcebida de se transportarem aqueles lugares.

De uma leva de 400 que aqui aportaram e foram recebidos na Hospedaria de Imigrantes, teve o governo conhecimento de que mais de duzentos fizeram seguir logo suas bagagens para o Rio e Santos, desembarcando tão somente a fim de fazerem jus à passagem que haviam tido para o nosso porto.

Este fato e outros fizeram-me suspender a imigração subvencionada, parecendo-me preferível oferecer-lhes lotes de terra em lugares apropriados, sob condições de ali se fixarem, não podendo aliená-los senão depois de uma sucessão.

A corrente imigratória está estabelecida para os Estados do Sul, onde a amenidade do clima é atraente.

Enquanto, pois, o imigrante encontrar facilidade de viver bem ali, devemos perder a esperança de encarrear a imigração estrangeira para o nosso Estado onde não tem ligação de espécie alguma. Em minha opinião a imigração virá com mais facilidade do Sul do país, depois que o imigrante for encontrando dificuldade para gozar uma subsistência fácil, e o valor das terras não lhe deixar margem a ser proprietário sem grande esforço de trabalho.³²⁰

Apesar de subvencionar passagens, dar estadia na hospedaria e localizar os trabalhadores nas fazendas, a maior parte daqueles estrangeiros que aportavam na Bahia pareciam não desejar instalar-se definitivamente no estado. E os que o faziam quase nunca tinham intenções de manter-se nas fazendas por muito tempo. Eles dedicavam-se ao trabalho das lavouras apenas temporariamente, logo buscando algum serviço nas cidades, se possível junto a algum conterrâneo seu.

A despeito do desejo do governo baiano em promover a imigração e colonização estrangeiras, tão presente no discurso oficial e nas tentativas de colocar em prática estes anseios ao longo dos anos finais do Oitocentos, o afluxo de estrangeiros não se deu na proporção esperada. Os dados da tabela 2 com o movimento imigratório para o Brasil e

³²⁰ BAHIA. MRB, 1900. p. 14-15.

para a Bahia demonstram o quanto o programa imigratório instaurado no estado esteve aquém nas realizações em relação ao que se processava no país, principalmente na região sul.

Tabela 2 - Movimento imigratório na Bahia e no Brasil (1890-1899)

Ano	Bahia	Brasil
1890	337	106.819
1891	520	215.239
1892	115	85.906
1893	34	132.589
1894	7	60.182
1895	13	164.831
1896	-	157.423
1897	800	144.866
1898	1.124	76.862
1899	400	53.610
Total	3.505	1.198.327

Fonte: BRASIL. *Anuário Estatístico do Brasil. Ano XV* - 1954. Rio de Janeiro: IBGE/CNE, 1954. p. 59.; BAHIA. FRB/MRB. 1889-1901.

Nos quatro primeiros anos do período republicano o número de imigrantes entrados no país seguiu numa média elevada, cerca de 140 mil estrangeiros ao ano, maior que a média anual de toda a década de 90. Em 1894 observamos uma queda brusca nos números em relação aos anos anteriores, que seguia com valores acima de cem mil anuais. Uma das explicações para a diminuição do fluxo imigrante neste ano estaria nas epidemias de cólera que grassavam nos portos da Europa, principalmente na Itália, durante o primeiro semestre, o que prejudicou em muito os embarques de europeus para o Brasil. No ano seguinte o movimento de entrada de estrangeiros seria retomado, com mais de 164 mil imigrantes, mas a partir de então já com menos força que antes e decrescendo, devido aos cortes no orçamento federal que subvencionava a política imigrantista brasileira.

Na Bahia se tentou promover a imigração mais fortemente em dois momentos ao longo da década de 90. No primeiro, entre os anos de 1890 e 1892 com a construção da hospedaria de imigrantes e as tentativas de instalar núcleos coloniais, da qual só o burgo de Itaparica pode se efetivar, mas sem sucesso, como vimos anteriormente. Nos primeiros anos daquela década a imigração subvencionada no estado em nada podia se

comparar aos números gerais do país. De 1890 a 1893 o Brasil recebeu nada menos que 540.553 imigrantes contra apenas 1.006 na Bahia. De 1894 a 1896 foram apenas 20 estrangeiros subvencionados recebidos em Salvador.

No segundo momento, entre os anos de 1897 e 1899, durante o governo de Luiz Vianna, novamente se incentivou a imigração estrangeira, embora menos voltada para a colonização que na período anterior. Durante esses anos a quantidade de estrangeiros que aportaram no estado cresceu significativamente ao passo que diminuía nacionalmente em comparação aos anos precedentes. Nesse período foram ao todo 2.324 imigrantes recebidos na hospedaria baiana, mas que o dobro em relação aos anos de 1890-93. Não obstante essa retomada da corrente imigratória ao Estado seria novamente interrompida com a retirada das subvenções.

Ambas as fases ficaram marcadas pelo descompasso entre o volume dos discursos e as fracas realizações. Essa contradição entre o projeto imigratório oficial e a efetivação dele não levou a alterações ou correções nas políticas estaduais, mas ao abandono de todas as medidas de incentivo adotadas após curtos períodos de ensaios.

A imigração espontânea: o caso dos galegos

As experiências malsucedidas dos projetos oficiais de imigração não obstaram de todo a chegada de levadas estrangeiras autônomas. Nas décadas finais do século XIX uma nova corrente imigratória começou a se fortalecer com destino à Bahia e mais especificamente para capital, Salvador. Essa corrente formada por espanhóis, principalmente da região da Galícia,³²¹ viria por conta própria e de forma espontânea, sem os subsídios oficiais ou qualquer intervenção estatal para tentar a sorte na América.

Oriundos de uma sociedade majoritariamente rural, baseada na agricultura e no trabalho familiar, os galegos que vieram para a Bahia em busca de melhores condições de vida não se destinariam ao cultivo da terra. De fato, essa corrente vinha já direcionada para os setores urbanos, aonde iriam se dedicar a atividades relacionadas ao pequeno comércio.³²² Interessados em fazer fortuna e retornar à Espanha, os galegos encontrariam nas atividades urbanas um setor dinâmico para enriquecer com seu trabalho. À revelia dos projetos imigratórios oficiais que desejavam encaminhar imigrantes agricultores para a lida no campo, a corrente galega interessava-se mais pelo comércio e é neste setor que eles se destacariam.

³²¹ BACELAR, op.cit., p. 45.

³²² Idem, p. 49; 51.

Na Bahia os espanhóis se instalariam principalmente em Salvador e não por acaso. O direcionamento dos galegos que vieram ao Brasil, mas também a outros países americanos, seguiu uma diretriz geral, embora não oficial, de se encaminhar para grandes cidades. Diferente de outros grupos estrangeiros que vieram ao continente americano em busca de terras para cultivar, a emigração galega teve por característica particular o ambiente urbano como destino final. Segundo Jeferson Bacelar esse encaminhamento para as maiores cidades seria uma característica geral da emigração galega na América e teria razão na maior potencialidade dessas áreas de mobilidade social ascendente, significativamente maior que as zonas rurais.³²³

É também verdade que nem todos os imigrantes espanhóis que desembarcaram no Brasil tiveram como destino final as cidades ou vieram às próprias expensas. Na década de 1880 muitos espanhóis foram contratados como colonos para trabalhar nas lavouras do sul. A esse respeito bem atestam os anúncios da empresa de importação de trabalhadores, *Agostinho Pires & Cia*, constantes em jornais do Rio de Janeiro que encaminhavam colonos para fazendas nas províncias do Rio de Janeiro, de Minas Gerais e de São Paulo. Nesse último destino, diversas levas de espanhóis se dedicariam à agricultura como trabalhadores braçais nas lavouras cafeeiras. Já na primeira década do século XX, quando a imigração espanhola supera a imigração italiana em São Paulo os colonos espanhóis ali eram, talvez, os mais pobres e de menor mobilidade social, como afirma José de Souza Martins.³²⁴

Outros espanhóis desembarcados no país serviriam na construção de ferrovias, como pudemos observar no segundo capítulo, com os canarinos da colônia de Santa Clara, empregados na construção da *Estrada de Ferro Bahia Minas*, que não tiveram grande sorte, diga-se de passagem. Para o caso baiano, especificamente, é possível que a má fama dessa experiência de colonização em Santa Clara tenha servido de alerta a outros espanhóis que pensavam em emigrar para a Bahia. Isso explicaria, em parte, a propensão do maior volume de imigrantes galegos, entre os anos de 1880 e 1950, que se destinaram para ocupações urbanas em Salvador e não para a agricultura, como fizeram outros espanhóis no Brasil.

Em fins do século XIX o grupo dos galegos começa a afirmar sua presença no comércio de Salvador. Entre 1882 e 1899 foram abertas 25 firmas galegas,

³²³ Idem, p. 48-49.

³²⁴ MARTINS, José de Souza. "A imigração espanhola para o Brasil e a formação da força de trabalho na economia cafeeira: 1880-1930". *Revista de História*. São Paulo, n. 121, p. 5-26, ago./dez. 1989. p. 9.

predominantemente no ramo de alimentos e bebidas, e até o fim da Primeira República seriam mais 266, consolidando a sua participação na economia baiana.³²⁵ Esse grupo ganharia força com o passar do tempo e se tornaria o terceiro mais importante no volume de capitais, atrás apenas dos brasileiros e dos portugueses.³²⁶ Os galegos que emigraram em maior número para Salvador a partir de 1883 foram, quase sempre, convidados por patrícios comerciantes, enriquecidos na Bahia, e que apresentavam aos conterrâneos menos favorecidos possibilidades de ascensão social no Brasil.³²⁷

Esse padrão de imigração espontânea, sem qualquer auxílio governamental, com deslocamento a convite de outros já estabelecidos e bem sucedidos, necessitados de auxiliares e sócios, marcou não apenas a presença galega na Bahia, mas também de outras nacionalidades, como portugueses e italianos.³²⁸ À medida que os galegos se inseriam no mercado de trabalho baiano, mais indivíduos eram convidados, engrossando assim a corrente imigratória que, mesmo considerada inexpressiva para a demografia da cidade de Salvador (menor que 1%), se tornou, nas primeiras décadas do Novecentos, a mais importante no conjunto de estrangeiros residentes na capital baiana.³²⁹

³²⁵ BACELAR, op.cit., p. 51-53.

³²⁶ SANTOS. op.cit., 1977, p. 39.

³²⁷ BACELAR, op.cit., p. 48.

³²⁸ AZEVEDO, op.cit., p. 42; GANDON, op.cit., p. 51-52.

³²⁹ BACELAR, op.cit., p. 44.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho tentou-se analisar em que medida a imigração e a colonização estrangeiras foram propostas ao longo do Oitocentos e de que maneira esses temas se ligaram à solução de questões relevantes de ordem social, econômica e política no Brasil e mais especificamente na Bahia.

No norte do Brasil as experiências de imigração e colonização estrangeira quase sempre foram marcadas pelo fracasso, de acordo com a maior parte dos estudos que tratam do tema. Não apenas na Bahia, mas também em outros lugares, como em Pernambuco e no Pará, onde tentativas de igual natureza se deram durante o século XIX, os resultados não foram muito diferentes. A trajetória baiana ao longo de todo o período imperial e mesmo republicano, apresentada nos capítulos anteriores, ilustra bem as dificuldades com que lidaram aqueles que tentaram viabilizar a imigração e a colonização estrangeiras na Bahia. As tentativas de colonização malsucedidas e a sequência de tragédias que se seguiam às novas tentativas de colonização com europeus apontam para uma série de obstáculos que contribuíram enormemente para a má fama das terras do norte do Brasil, na Europa e para reforçar a ideia de não possibilidade de colonização estrangeira nessa porção do país.

Com a pesquisa foi possível perceber de que modo e sob quais motivações se deram as diversas tentativas de instalação de colônias estrangeiras no território baiano ao longo do século XIX.

Em relação à política imigratória e colonizatória da Bahia, foram delimitados quatro períodos, caracterizados pela maior ou menor intervenção do governo brasileiro. No primeiro período, de 1816 a 1830, as colônias estrangeiras criadas se caracterizaram pelo oferecimento de grandes vantagens por parte do governo imperial à instalação de estrangeiros através de doação de terras e outros auxílios. Os imigrantes vieram às suas expensas e tinha bastante liberdade, o que colaborou para que algumas dessas colônias pudessem prosperar na ocupação do território e na produção de gêneros agrícolas como o café e o cacau, embora parte delas, como também se objetivava a princípio, não tenha superado o uso do trabalho escravo.

O segundo momento entre os anos de 1857 e 1870 foi predominantemente marcado pela criação de colônias “nacionais” e pelo maior controle provincial na direção do processo colonizador. O fim do tráfico atlântico de escravos e a aprovação da

Lei de Terras influenciaram a retomada na instalação de núcleos coloniais. Nessa fase as duas únicas colônias estrangeiras projetadas na Bahia eram particulares, receberam cinquenta contos de réis do Tesouro provincial para sua execução, não obstante terem apresentado qualquer resultado relevante em matéria de colonização.

No terceiro período, de 1873 a 1878, há um retorno do apoio do governo central e novas colônias estrangeiras foram criadas por particulares na província. Nessa fase se deu a mais expressiva tentativa de colonização por estrangeiros com quase dois mil colonos europeus instalados na região sul da Bahia. O fracasso e a tragédia que marcaram essa iniciativa serviram como empecilho para novas realizações de mesmo caráter.

Posteriormente foi caracterizada mais uma fase, que se estendeu de 1880 a 1900, quando o estado brasileiro fazia novas tentativas de estímulo à colonização e à imigração estrangeiras no norte do território apoiando a criação de uma infraestrutura de suporte para encaminhar a essa região uma parte do afluxo de imigrantes que chegavam ao país.

Entre os anos de 1850 e 1880 as colônias estrangeiras instaladas na Bahia tiveram como características o engajamento dos colonos sob o regime de contratos e a tentativa de venda de terras aos estrangeiros. A dificuldade de acesso à posse da propriedade fundiária e as dívidas contraídas pelos colonos com os elevados custos da viagem desde a Europa certamente entravaram o desenvolvimento dessas experiências de colonização que tiveram curta duração apesar do apoio financeiro dos governos imperial e provincial.

Dentre as questões relevantes para a falta de interesse pela Bahia pelos imigrantes que chegavam ao Brasil para dedicar-se à agricultura podemos citar: a má fama adquirida pela província/estado em sucessivas experiências malsucedidas de colonização com estrangeiros, que, em boa medida apontava para inviabilidade de fixar imigrantes na agricultura; a ausência de colônias de pequena propriedade como um polo de atração para os estrangeiros que quisessem se tornar proprietários, mesmo que precisassem dedicar-se por algum período em trabalhos nas grandes propriedades; além da baixa atratividade de algumas lavouras, ainda em crise como a do açúcar, ou pouco remuneradoras, também inibia à vinda de imigrantes para a agricultura.

Uma vez instalados os colonos, os núcleos enfrentaram ainda maiores problemas. Sobre os motivos que levavam ao insucesso de algumas colônias estavam a falta de recursos para custeio dessas iniciativas, a ausência de um maior planejamento e

organização previa para a preparação das estruturas necessárias à fixação das colônias. Principalmente a má escolha das terras onde localizar os colonos, muitas vezes impróprias para viver devido às doenças que causavam ou mesmo sem qualquer possibilidade para o cultivo. Também a escolha equivocada dos colonos na Europa teve significativo peso no malogro das iniciativas. Muitos dos imigrantes que aportaram na Bahia para dedicar-se a atividades agrícolas possuíam outras profissões não relacionadas à lida do campo. Assim como a má fé de alguns dos responsáveis pelas colônias, mais preocupados com as possibilidades de auferir lucros que com o sucesso das empresas coloniais ou o estímulo à colonização através da pequena propriedade baseada no trabalho livre em família.

Nas décadas finais do século XIX, observou-se que os discursos e projetos pela imigração e colonização europeias seguiram existindo e com bastante força, embora tenham sofrido algumas alterações. Nesse período a criação de colônias estrangeiras que deu a tônica do processo colonizatório no período anterior cedeu lugar aos projetos pela imigração subvencionada e às ações favoráveis à importação de “braços” para a lavoura. Nos primeiros anos da década de 1880, os debates pela imigração europeia estiveram sempre relacionados à “questão servil” e à substituição do trabalho escravo pelo livre. Nesse contexto, a criação da *Sociedade Baiana de Imigração* serviu para orientar as ações de promoção da imigração voltada para o trabalho nas fazendas, e não ao estímulo do desenvolvimento de núcleos coloniais de pequena propriedade.

Nas décadas de 1880 e 1890, as formulações na Bahia para a introdução de imigrantes apontam no sentido de se tentar seguir, em alguma medida, o modelo organizado em São Paulo, que desde 1886 mostrava-se eficiente em seus objetivos de suprir de “braços” as fazendas de café. Ali foi criada uma instituição, a *Sociedade Promotora de Imigração*, com o propósito de controlar todo o processo imigratório nos diversos níveis, desde a propaganda e recrutamento dos trabalhadores na Europa, passando pelo transporte, recebimento, acomodação na hospedaria e emprego nas fazendas. O sistema paulista divergia do modelo imperial no destino a que teria o imigrante. Enquanto o governo central preocupava-se em encaminhar a imigração para formação de núcleos de pequena propriedade, onde o trabalhador seria ele mesmo proprietário da terra, no modelo paulista o foco estava em promover a entrada de agricultores que pudessem ser alocados nas grandes propriedades enquanto assalariados ou em regimes de trabalho similares.

Na Bahia tentou-se, entre os anos de 1880 e 1900, promover uma imigração

mais voltada para suprir de “braços” os empreendimentos privados, embora possamos localizar nesse período ao menos duas colônias oficiais projetadas (o Burgo Virgílio Damásio, em Itaparica, e o Burgo do Boqueirão, em Amargosa, sendo que apenas o primeiro recebeu imigrantes efetivamente). A criação dessas colônias poderia levar a crer à primeira vista que existiu no governo baiano um interesse maior pela colonização e estímulo à pequena propriedade durante esse período.

Entretanto interpretamos de forma diversa entendendo aquelas colônias como parte de um projeto maior de atração de imigrantes para as propriedades privadas servindo as colônias como uma espécie de obrigação a cumprir, exigência do governo federal que o governo baiano pouco incentivou nem esforçou recursos para amparar, pois de acordo com as fontes oficiais, mal possuía recursos para financiar tal projeto, necessitando sempre do aporte financeiro brasileiro. De fato, a maior parte do contingente de emigrados aportados em Salvador foi encaminhada para servir nas grandes propriedades, tal qual no projeto paulista, não obstante a Bahia não tenha obtido os mesmos resultados que São Paulo em matéria de imigração.

Nos anos que seguiram ao fim da escravidão retoma-se a criação de colônias estrangeiras, assim como também a imigração subvencionada é estabelecida, mas esse processo volta a retrair-se após 1900, marcando o fim de mais uma fase. Os temas da imigração e colonização europeias não deixaram de existir com a virada do século; seguiram sendo debatidos nas décadas iniciais dos Novecentos e podemos localizar novas tentativas nesse sentido até a década de 1930, pelo menos. Essas discussões podem ser localizadas tanto na esfera oficial, dos governos estadual e federal, na imprensa, assim como em instituições como o *Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*.

FONTES

1. MANUSCRITAS

(APEB – Colonial e Provincial)

Série: Polícia do Porto. Maço: 4.609. *Atas da Sociedade Baiana de Imigração*.

Série: Presidência da Província. Maço: 4.606. *Colônias e Colonos*.

Série: Secretaria da Agricultura. Maço: 4.607-1. *Colonos Espanhóis*. 1884.

Série: Viação. Maço: 4.967. *Ofício do engenheiro fiscal da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco ao presidente da província Antônio da Costa Pinto, 19 de novembro de 1860*.

(APEB – Republicano)

Série: Secretaria de Agricultura. Caixa 2382, Maço 165. *“Trabalhos executados no núcleo colonial do Boqueirão”*. 1898.

Série: Secretaria de Agricultura. Caixa 2403. Maço 216. Doc. 1112. *Descrição do “Burgo Virgílio Damásio” na ilha de Itaparica*. 1897-1904.

Série: Secretaria de Agricultura. Caixa 2399. Maço 209. Doc. 1099. *Memorial Imigração. Contrato com a Companhia Metropolitana*. 1895-1896.

IMPRESSAS

Contratos promovidos pela Sociedade Promotora de Imigração. In: PETRI, Kátia Cristina. *“Mandem vir seus parentes”: a Sociedade de Imigração em São Paulo (1886-1896)*. 2010. Dissertação (Mestrado em História). PUC-SP. p. 130-139 (anexo).

(ACB - Biblioteca)

Representação dirigida pela Junta Diretora da Associação Comercial da Bahia a S. A. a Princesa Imperial Regente (anexo 5). In: ACB. *Relatório da Junta Diretora da Associação Comercial da Bahia apresentado e lido em sessão da Assembleia Geral Ordinária em 15 de fevereiro de 1889*. Salvador: Imprensa Popular, 1889.

Representação dirigida pelas Diretorias do Imperial Instituto Baiano de Agricultura e da Associação Comercial da Bahia a S. A. a Princesa Imperial Regente (Anexo 4). In: ACB. *Relatório da Junta Diretora da Associação Comercial da Bahia apresentado e lido em sessão da Assembleia Geral Ordinária em 15 de fevereiro de 1889*. Salvador: Imprensa Popular, 1889.

(BN - Biblioteca Digital)

BAHIA. *Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia*. Sessões do ano de 1876. v. 1, Bahia: Tipografia do Correio da Bahia, 1876.

_____. *Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia*. Sessões do ano de 1886. v. 1, Bahia: Tipografia da Gazeta da Bahia, 1886.

_____. *Anais da Câmara dos Senhores Deputados do Estado Federado da Bahia*. Sessões do ano de 1894. v. 3, Bahia: Tipografia da Correio de Notícias, 1894.

BRASIL. *Anais da Câmara dos Deputados*. Sessão de 1879, v. 5. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1879.

PINHEIRO, José Pedro Xavier. *Importação de trabalhadores Chins*. Memória apresentada ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e impressa por sua ordem. Rio de Janeiro: Tip. João Inácio da Silva, 1869.

RUGENDAS, Johan Moritz. *Voyage pittoresque dans le Brésil*. Paris: Engelmann & Cia, 1835.

(CEDIC - Biblioteca)

AZAMBUJA, Bernardo Augusto Nascentes de. *Relatório sobre as colônias ao Sul da Província da Bahia*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1874.

(IBGE - Biblioteca Digital)

IBGE. *Censo Demográfico - Bahia*. Rio de Janeiro, 1872. (Recenseamento Geral do Brasil -1872).

(IGHB - Biblioteca)

BAHIA. Serviço de Imigração. O estado da Bahia. In: *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*. Salvador, n. 10, p. 551-563, dez. 1896.

(Senado Federal do Brasil - Biblioteca Digital)

ABRANTES, Visconde de. *A Missão especial do Visconde de Abrantes de outubro de 1844 a outubro de 1846*. Rio de Janeiro: Empresa Tipográfica Dois de Dezembro, 1853.

VIANNA, Francisco Vicente. *Memória sobre o Estado da Bahia*. Salvador: Tipografia do Diário da Bahia, 1893.

(UFRJ - Biblioteca Digital)

SPIX, Johann Baptist von & MARTIUS, Carl Friedrich Phillip von. *Através da Bahia: excertos da obra Reise in Brasilien*. São Paulo: Editora Nacional, 3ed., 1938.

(Universidade de Stanford - Biblioteca Digital)

BAHIA. *Regulamento geral da imigração e colonização da Bahia*. Salvador: Tipografia do Correio de Notícias, 1897.

2. LEGISLAÇÃO

BASSANEZI, Maria Silva C. Beozzo et. al. *Repertório de legislação brasileira e paulista referente à imigração*. São Paulo: Unesp, 2008.

(APEB - Biblioteca)

DANTAS JÚNIOR, João da Costa Pinto. *Repertório das leis do Estado da Bahia 1891-1928*. Salvador: Tipografia de S. Francisco, 1928.

(Câmara dos Deputados do Brasil - Biblioteca Digital)

BRASIL. Carta Régia de 02 de maio de 1818. Coleção de Leis do Império do Brasil – 1818, p. 39, v. 1, (Publicação Original).

_____. Decreto n. 101, de 31 de outubro de 1835. Coleção de Leis do Brasil – 1835, p. 118, v. 1, parte 1. (Publicação).

_____. Decreto n. 668, de 01 de fevereiro de 1850. Coleção de Leis do Brasil – 1850, p. 17, v. 1. (Publicação).

_____. Lei n. 581 de 04 de setembro de 1850. (Lei Eusébio de Queiroz). Coleção de Leis do Império do Brasil – 1850, p. 267, v. 1, pt. I (Publicação).

_____. Lei n. 601 de 18 de setembro de 1850. (Lei de Terras). Coleção de Leis do Império do Brasil – 1850, p. 307, v. 1, pt. I (Publicação).

_____. Decreto n. 641, de 26 de junho de 1852. Coleção de Leis do Brasil – 1852, p. 5, v. 1. (Publicação).

_____. Lei n. 2.040 de 28 de setembro de 1871. (Lei do Ventre Livre). Coleção de Leis do Império do Brasil – 1871, p. 147, v. 1. (Publicação).

_____. Decreto n. 5.117 de 19 de outubro de 1872. Coleção de Leis do Império do Brasil – 1872, p. 898, v. 1. (Publicação).

_____. Lei nº 3349 - de 20 de Outubro de 1887. Coleção de Leis do Império do Brasil - 1887, p. 40, v. 1 (Publicação Original).

_____. Lei nº 26, de 30 de Dezembro de 1891. Coleção de Leis do Brasil - 1891, p. 50, v. 1. (Publicação Original).

_____. Lei n. 97, de 05 de outubro de 1892. Coleção de Leis do Brasil – 1892, p. 104, v. 1, pt. 1. (Publicação).

_____. Decreto n. 6.455, de 19 de abril de 1907. Coleção de Leis do Brasil – 1907, p. 757, v. 2. (Publicação).

_____. Decreto n. 9.081, de 03 de novembro de 1911. Coleção de Leis do Brasil – 1911, p. 558. (Publicação).

_____. Decreto n. 10.105, de 05 de março de 1913. Coleção de Leis do Brasil – 1913, p. 902. (Publicação).

3. PERIÓDICOS

(APEB)

A *TARDE*, Salvador, 21 de outubro de 1920.

(BN – Hemeroteca Digital Brasileira)

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO, Rio de Janeiro, 22 fev. 1895.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS, Salvador, 31 ago. 1885.

DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO, Rio de Janeiro, 24 de julho de 1873.

SEMANA ILLUSTRADA, Rio de Janeiro, 24 de julho de 1873.

A *NAÇÃO*, Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1874.

JORNAL DO COMÉRCIO, Rio de Janeiro, 18 de janeiro de 1874.

A *NAÇÃO*, Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1874.

GAZETA DE JOINVILLE, Joinville, 2 de abril de 1878.

GAZETA DA TARDE, Rio de Janeiro, 19 de fevereiro de 1883.

A *IMIGRAÇÃO*, Rio de Janeiro, dez. 1883 – abr. 1891.

4. RELATÓRIOS

(APEB - Biblioteca)

BAHIA. *Relatórios apresentados ao Exmo. Sr. Governador Dr. José Gonsalves da Silva pelas diversas repartições do Estado*. Salvador: Tipografia do Diário da Bahia, 1891.

(Universidade de Chicago – CRL)

BRASIL. *Relatório apresentado à Assembleia Geral na primeira sessão da décima nona legislatura pelo ministro e secretário de estado dos negócios da agricultura, comércio e obras públicas, João Ferreira de Moura*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1885.

_____. *Relatório apresentado à Assembleia Geral na primeira sessão da vigésima legislatura pelo ministro e secretário de estado dos negócios da agricultura, comércio e obras públicas, Antonio da Silva Prado*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886.

_____. *Relatório apresentado à Assembleia Geral na segunda sessão da vigésima legislatura pelo ministro e secretário de estado dos negócios da agricultura, comércio e obras públicas, Rodrigo Augusto da Silva*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887.

_____. *Relatório apresentado à Assembleia Geral na terceira sessão da vigésima legislatura pelo ministro e secretário de estado dos negócios da agricultura, comércio e obras públicas, Rodrigo Augusto da Silva*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1888.

_____. *Relatório apresentado à Assembleia Geral na quarta sessão da vigésima legislatura pelo ministro e secretário de estado interino dos negócios da agricultura,*

comércio e obras públicas, Rodrigo Augusto da Silva. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.

_____. *Relatório apresentado ao Chefe do governo provisório por Francisco Glicério e Raymundo Teixeira Belford Roxo. Ministro e secretário de estado dos negócios da agricultura, comércio e obras públicas. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.*

_____. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de estado dos negócios da agricultura, comércio e obras públicas, barão de Lucena em junho de 1891. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.*

_____. *Relatório apresentado ao Vice-presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de estado dos negócios da agricultura, comércio e obras públicas, engenheiro Antão Gonçalves de Faria em maio de 1892. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1892.*

_____. *Relatório apresentado ao Vice-presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de estado dos negócios da agricultura, comércio e obras públicas, engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza no ano de 1893, 5º da República. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1893.*

_____. *Relatório apresentado ao Vice-presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo general de brigada Dr. Bibiano Sérgio Macedo da Fontoura Costallat ministro de estado dos negócios da indústria, viação e obras públicas em maio de 1894, 6º da República. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1894.*

_____. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo engenheiro Antonio Olyntho dos Santos Pires, ministro de estado dos negócios da indústria, viação e obras públicas, em maio de 1895, 7º da República. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1895.*

_____. *Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de estado dos negócios da indústria, viação e obras públicas, engenheiro Antonio Olyntho dos Santos Pires em maio de 1896, 8º da República. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1896.*

_____. *Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de estado dos negócios da indústria, viação e obras públicas, Joaquim Murinho em maio de 1897, 9º da República. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1897.*

_____. *Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de estado dos negócios da indústria, viação e obras públicas, Sebastião Eurico Gonçalves de Lacerda no ano de 1898, 10º da República. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1898.*

_____. *Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de estado dos negócios da indústria, viação e obras públicas, Severino dos Santos Vieira no ano de 1899, 11º da República. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1899.*

_____. *Relatório apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo ministro de estado dos negócios da indústria, viação e obras públicas, Alfredo Eugenio de Almeida Maia no ano de 1900, 12º da República. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900.*

MINAS GERAIS. Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. *Relatório*

apresentado ao dr. presidente do estado de Minas Gerais pelo secretário de estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas dr. David Moretzsohn Campista no ano de 1893. Ouro Preto: Imprensa Oficial de Minas Gerais, 1893.

(BN – Hemeroteca Digital Brasileira)

BAHIA. *Fala do excelentíssimo presidente da província da Bahia em o 1º de dezembro d'este ano, dia em que se instalou nesta cidade o Conselho Geral da Província.* Visconde de Camamu. Salvador: Tipografia Imperial e Nacional, 1828.

_____. *Fala do presidente da província Luís Paulo de Araújo Basto perante o Conselho Geral da Província de 1º de dezembro.* Salvador: Tipografia Imperial e Nacional, 1830.

_____. *Fala que recitou o Presidente da Província da Bahia, o Desembargador João José de Moura Magalhães, n'abertura da Assembleia Legislativa da mesma Província em 25 de março de 1848.* Salvador: Tipografia de João Alves Portella, 1848.

_____. *Fala que recitou o Presidente da Província da Bahia, o Desembargador Conselheiro Francisco Gonçalves Martins, n'abertura da Assembleia Legislativa da mesma Província em 4 de julho de 1849.* Salvador: Tipografia de Salvador Moitinho, 1849.

_____. *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa da Bahia pelo presidente da província o doutor João Maurício Wanderley no dia 1º de março de 1855.* Salvador: Tipografia de A. Olavo da França Guerra e Comp., 1855.

_____. *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa da Bahia pelo Presidente da Província o Doutor Álvaro Tibério de Moncorvo e Lima. Em 14 de maio de 1856.* Salvador: Tipografia de Olavo da França Guerra, 1856.

_____. *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa da Bahia pelo Presidente da Província o Desembargador João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu no 1º de setembro de 1857.* Salvador: Tipografia de Olavo da França Guerra, 1857.

_____. *Relatório das obras a cargo do engenheiro capitão Manoel da Silva Pereira. In: Anexo da Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa da Bahia pelo Presidente da Província o Desembargador João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu no 1º de setembro de 1857.* Salvador: Tipografia de Olavo da França Guerra, 1857.

_____. *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa da Bahia pelo 1º Vice-presidente da Província o Desembargador Manoel Messias de Leão em 15 de setembro de 1858.* Salvador: Tipografia de Olavo da França Guerra, 1858.

_____. *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa da Bahia pelo presidente da província o doutor Francisco Xavier Paes Barreto em 15 de março de 1859.* Salvador: Tipografia de Antonio Olavo da França Guerra, 1859.

_____. *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa da Bahia pelo presidente da província pelo Conselheiro e Senador do Império Herculano Ferreira Penha em 10 de abril de 1860.* Salvador: Tipografia de Antonio Olavo da França Guerra, 1860.

_____. *Fala recitada na abertura da Assembleia Legislativa da Bahia pelo presidente da província, Antonio da Costa Pinto no dia 1º de março de 1861.* Salvador: Tip. de Antonio Olavo da França Guerra, 1861.

_____. *Fala com que o Excelentíssimo Senhor Desembargador João Antonio de Araújo Freitas Henriques abriu a 1ª sessão da 19ª legislatura da Assembleia Provincial da Bahia em 1º de março de 1872.* Salvador: Tipografia do Correio da Bahia, 1872.

_____. *Exposição com que João Antonio de Araújo Freitas Henriques passou a administração da província ao Excelentíssimo Senhor Desembargador João José de Almeida Couto, 1º vice-presidente, no dia 6 de junho de 1872.* Salvador: Tipografia do Correio da Bahia, 1872.

_____. *Fala dirigida à Assembleia Provincial da Bahia pelo primeiro vice-presidente, Des. João José de Almeida Couto no dia 1º de março de 1873.* Salvador: Tipografia do Correio da Bahia, 1873.

_____. *Ofício que dirigiu o primeiro vice-presidente, o Excelentíssimo Senhor Des. João José de Almeida Couto ao 4º vice-presidente Dr. Eduardo Freire de Carvalho ao passar-lhe a administração da mesma província no dia 10 de junho de 1873.* Salvador: Tipografia do Correio da Bahia, 1873.

_____. *Relatório com que o Excelentíssimo Senhor Dr. José Eduardo Freire de Carvalho quarto vice-presidente passou a administração da província ao Exm. Sr. Comendador Antonio Candido da Cruz Machado em 22 de outubro de 1873.* Salvador: Tipografia do Correio da Bahia, 1873.

_____. *Fala com que o Exm. Sr. Comendador Antonio Candido da Cruz Machado abriu a 1ª sessão da vigésima legislatura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 1º de março de 1874.* Salvador: Tipografia do Correio da Bahia, 1874.

_____. *Relatório apresentado ao Ilm.º e Exm. Sr. Presidente Dr. Venancio José de Oliveira Lisboa pelo Exm. Sr. Comendador Antonio Candido da Cruz Machado, ao passar-lhe a administração desta Província em 23 de junho de 1874.* Salvador: Tipografia do Jornal da Bahia, 1874.

_____. *Relatório com que o Excelentíssimo Senhor Dr. Venancio José de Oliveira Lisboa abriu a 2ª sessão da 20ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia no dia 1º de março de 1875.* Salvador: Tipografia do Jornal da Bahia, 1875.

_____. *Relatório com que o Excelentíssimo Senhor Presidente Dr. Luiz Antonio da Silva Nunes abriu a Assembleia Legislativa Provincial da Bahia no dia 1º de maio de 1876.* Salvador: Tipografia do Jornal da Bahia, 1876.

_____. *Fala com que abriu no dia 1º de maio de 1878 a 22ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia o Exm. Sr. Conselheiro Barão Homem de Mello presidente da província.* Salvador: Tipografia do Diário, 1878.

_____. *Fala com que abriu no dia 1º de maio de 1880 a 1ª sessão da 23ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia o Exm. Sr. Dr. Antonio de Araujo de Aragão Bulcão presidente da província.* Salvador: Tipografia do Diário da Bahia, 1880.

_____. *Fala com que no dia 3 de abril de 1881 abriu 2ª sessão da 23ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia o Ilm. e Exm. Sr. Conselheiro João Lustosa da Cunha Paranaguá presidente da província.* Salvador: Tipografia do Diário da Bahia, 1881.

_____. *Relatório com que o Exm. Dr. João dos Reis de Souza Dantas 2º vice-presidente passou a administração da Província ao Exm. Sr. Conselheiro Pedro Luiz Pereira de Souza em 29 de março de 1882.* Salvador: Tipografia do Diário da Bahia, 1882.

_____. *Relatório com que o Exm. Sr. Conselheiro Pedro Luiz Pereira de Souza abriu a 2ª sessão da 24ª legislatura da Assembleia Provincial da Bahia em 3 de abril de 1883.* Salvador: Tipografia do Diário da Bahia, 1883.

_____. *Fala com que o Exmo. Sr. Conselheiro Pedro Luiz Pereira de Sousa abriu a 1ª sessão da 23ª legislatura da Assembleia Provincial da Bahia em 9 de abril de 1884.* Salvador: Tipografia do Diário da Bahia, 1884.

_____. *Relatório com que o Exmo. Sr. Conselheiro Desembargador João Rodrigues Chaves passou a administração da Província ao Exmo. Sr. Desembargador Esperidião Eloy de Barros Pimentel no dia 10 de setembro de 1884.* Salvador: Tipografia do Diário da Bahia, 1884.

_____. *Fala com que o Ilm. e Exm. Sr. Des. Esperidião Eloy de Barros Pimentel abriu a 2ª sessão da 25ª legislatura da Assembleia Provincial da Bahia em 1º de maio de 1885.* Salvador: Tipografia do Diário da Bahia, 1885.

_____. *Fala com que o Exm. Sr. Conselheiro Theodoro Machado Freire Pereira da Silva abriu a 1ª sessão da 26ª legislatura da Assembleia Provincial no dia 3 de abril de 1886.* Salvador: Tipografia da Gazeta da Bahia, 1886.

_____. *Fala com que o Ilm. e Exm. Sr. Conselheiro Dr. João Capistrano Bandeira de Mello Presidente da Província abriu a 2ª sessão da 26ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 4 de outubro de 1887.* Salvador: Tipografia da Gazeta da Bahia, 1887.

_____. *Fala com que o Ilm. e Exm. Sr. Conselheiro Dr. Manuel do Nascimento Machado Portella Presidente da Província abriu a 1ª sessão da 27ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 3 de abril de 1888.* Salvador: Tip. da Gazeta da Bahia, 1888.

_____. *Relatório do Exmo. Sr. Conselheiro Dr. João Capistrano Bandeira de Mello Vice-presidente da Província em 29 de fevereiro de 1888 (Anexo).* In: *Fala com que o Ilm. e Exm. Sr. Conselheiro Dr. Manuel do Nascimento Machado Portella Presidente da Província abriu a 1ª sessão da 27ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 3 de abril de 1888.* Salvador: Tip. da Gazeta da Bahia, 1888.

_____. *Fala com que o Exm. Sr. Des. Aurélio Ferreira Espinheira 1º Vice-presidente da Província abriu a 2ª sessão da 27ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 3 de abril de 1889.* Salvador: Tipografia da Gazeta da Bahia, 1889.

_____. *Relatório com que o Exmo. Sr. Cons. Dr. Manuel do Nascimento Machado Portella passou a administração da Província ao Exm. Sr. Des. Aurélio Ferreira Espinheira no dia 1º de abril de 1889 (anexo).* In: *Fala com que o Exm. Sr. Des. Aurélio Ferreira Espinheira 1º Vice-presidente da Província abriu a 2ª sessão da 27ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 3 de abril de 1889.* Salvador: Tipografia da Gazeta da Bahia, 1889.

_____. *Mensagem e relatórios apresentados à Assembleia Geral Legislativa pelo chefe da divisão reformado Joaquim Leal Ferreira, Vice-Governador do Estado.* Salvador: Tipografia do Diário da Bahia, 1892.

_____. *Mensagem e relatórios apresentados à Assembleia Geral Legislativa pelo Dr. Joaquim Manuel Rodrigues Lima, Governador do Estado.* Salvador: Tipografia do Diário da Bahia, 1893.

_____. *Mensagem do Exm. Sr. Dr. Governador do Estado dirigida à Assembleia Geral na 2ª sessão da 2ª legislatura em 7 de abril de 1894*. Salvador: Tipografia do Diário da Bahia, 1894.

_____. *Relatórios apresentados à Assembleia Geral Legislativa pelo Dr. Joaquim Manuel Rodrigues Lima, Governador do Estado, em 7 de abril de 1895*. Salvador: Tipografia de Wilcke, Picard & C., 1895.

_____. *Mensagem apresentada à Assembleia Geral Legislativa pelo Dr. Joaquim Manuel Rodrigues Lima, Governador do Estado, em 7 de abril de 1896*. Salvador: Tipografia do Correio de Notícias, 1896.

_____. *Mensagem apresentada à Assembleia Geral Legislativa pelo Exm. Sr. Dr. Luiz Vianna, Governador da Bahia, em 7 de abril de 1897*. Salvador: Tipografia do Correio de Notícias, 1897.

_____. *Mensagem apresentada à Assembleia Geral Legislativa pelo Exm. Sr. Dr. Luiz Vianna, Governador da Bahia, em 14 de abril de 1898*. Salvador: Tipografia do Correio de Notícias, 1898.

_____. *Mensagem apresentada à Assembleia Geral Legislativa pelo Exm. Sr. Dr. Luiz Vianna, Governador da Bahia, em 10 de abril de 1899*. Salvador: Tipografia do Correio de Notícias, 1899.

_____. *Mensagem apresentada à Assembleia Geral Legislativa pelo Exm. Sr. Dr. Luiz Vianna, Governador da Bahia, em 7 de abril de 1900*. Salvador: Tipografia do Correio de Notícias, 1900.

_____. *Mensagem apresentada à Assembleia Geral Legislativa na abertura da 2ª Sessão da 6ª legislatura pelo Governador do Estado Severino Vieira*. Salvador: Tipografia do Diário da Bahia, 1902.

_____. *Mensagem apresentada à Assembleia Geral Legislativa na abertura da 2ª Sessão Ordinária da 7ª legislatura pelo Governador do Estado Severino Vieira*. Salvador: Oficinas do Diário da Bahia, 1904.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARTIGOS E CAPÍTULOS

- ALMEIDA, Rômulo Barreto de. “Traços da história econômica da Bahia no último século e meio”. *Revista de desenvolvimento econômico*. Salvador, n. 19, p. 82-101, jan. 2009.
- ALVIM, Zuleika. “Imigrantes: a vida privada dos pobres do campo.” In: NOVAIS, Fernando (org.). *História da Vida Privada no Brasil*, v. 3. Da Belle Époque à Era do Rádio. São Paulo: Cia. das Letras, 1998.
- ARAÚJO, Ubiratan Castro de. 1846: um ano na rota Bahia-Lagos. Negócios, negociantes e outros parceiros. *Revista Afro-Ásia*. Salvador, n. 21-22, p. 85-110, 1998-1999.
- BALHANA, A.P.; MACHADO, B.P.; WESTPHALEN, C.M. “Alguns aspectos relativos aos estudos da imigração e colonização”. In: *Anais do IV Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História*. São Paulo, [s.n.], p. 345-389, 1969.
- BARRETO, M. R. N.; ARAS, L. M. B. de. “Salvador, cidade do mundo da Alemanha para a Bahia”. *História, Ciência, Saúde – Manguinhos*. Rio de Janeiro, v. 10, n. 1, p. 151-172, jan.-abr. 2003.
- CONRAD, Robert. “The Planter Class and the Debate over Chinese Immigration to Brazil, 1850-1893”. *International Migration Review*, v. 9, n. 1, p. 41-55, 1975.
- ELIAS, Maria José. “Introdução ao estudo da Imigração Chinesa”. *Revista do Museu Paulista*. São Paulo, v. 24, p. 54-100, 1970.
- FREITAS, Antônio Fernando Guerreiro de. “Eu vou para a Bahia”: a construção da regionalidade contemporânea. In: *Bahia, Análise e Dados*. Salvador: SEI, v. 9, n. 4, p. 24 - 37, 2000.
- HALL, Michael. “Os fazendeiros paulistas e a imigração.” In: SILVA, Fernando Teixeira et. al. (orgs.). *República, liberalismo, cidadania*. Piracicaba: Unimep, 2003.
- _____. “Reformadores de classe média no Império brasileiro: a Sociedade Central de Imigração”. *Revista de História*. São Paulo, v. 53, n. 105, p. 147-171, 1976.
- _____; STOLCKE, Verena. “A introdução do trabalho livre nas fazendas de café de São Paulo”. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, n. 6, p. 80-120, 1984.
- IOTTI, Luiza Horn. “Imigração e colonização”. *Justiça & História, Revista do Memorial do Judiciário Tribunal do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, v. 3, n. 5, p. 175-208, 2003.
- LAMOUNIER, Maria Lúcia. “Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX”. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. III, n. 1, p. 43-76, 2000.
- LEVY, Maria Stella Ferreira. “O papel da migração internacional na evolução da população brasileira (1872-1972)”. *Revista de Saúde Pública*. São Paulo, n. 8, p. 49-90, 1974.

MARTINS, José de Souza. “A imigração espanhola para o Brasil e a formação da força de trabalho na economia cafeeira: 1880-1930”. *Revista de História*. São Paulo, n. 121, p. 5-26, ago./dez. 1989.

MENEZES, Albene Miriam. “Utopia, imigração e a Colônia alemã de Una, Bahia no contexto histórico”. *Textos de História*. Revista do Programa de Pós-graduação em História da UnB, v. 16, n. 2, p. 35-78, 2008.

OBERACKER JÚNIOR, Carlos H. “A colônia Leopoldina-Frankental na Bahia meridional; uma colônia europeia de plantadores no Brasil.” In: *Revista do IHGB*, Rio de Janeiro, v. 148, n. 354-357, p. 118-140, jan.-mar.1987.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. Estradas de ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo, 1870-1900. In: SZMRECSÁNYI, Tamas & LAPA, José Roberto do Amaral. *História Econômica da Independência e do Império*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec/ABPHE/Unesp/Imprensa Oficial, 2002.

SEYFERTH, Giralda. “Colonização, imigração e a questão racial no Brasil”. *Revista USP*. São Paulo, n. 53, p.117-149, mar.-mai. 2002.

SILVA, Lígia Maria Osório da. “A apropriação territorial na Primeira República”. In: SILVA, Sérgio (org.). *História econômica da Primeira República*. São Paulo: Hucitec, 2002.

SIRIANI, Sílvia Cristina Lambert. “Os descaminhos da imigração alemã para São Paulo no século XIX aspectos políticos”. *Almanake Braziliense*. São Paulo, n. 2, p. 91-100, nov. 2005.

DISSERTAÇÕES E TESES

CARLETTO, Cássia Maria M. *A Estrada de Ferro Nazaré no contexto da política nacional de viação férrea*. 1979. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). FFCH, UFBA.

CARMO, Alane Fraga do. *Colonização e escravidão na Bahia: a Colônia Leopoldina, 1850-1888*. 2010. Dissertação (Mestrado em História). FFCH, UFBA.

CUNHA, Aloísio Santos da. *Descaminhos do trem: as ferrovias na Bahia e o caso do trem da Grota (1912-1976)*. 2011. Dissertação (Mestrado em História). FFCH, UFBA.

FIGUEIREDO, Maria de Fátima Lorenzo. *Hospital Couto Maia: uma memória histórica (1853-1936)*. 2010. Dissertação (Mestrado em História das Ciências). UFBA/UNEB.

FREITAS, Antônio Fernando Guerreiro de. *Os donos dos frutos de ouro*. 1979. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). FFCH, UFBA.

GIFFONI, José Marcello Salles. *Trilhos arrancados: história da Estrada de Ferro Bahia e Minas. (1878-1966)*. 2006. Tese (Doutorado em História). FFCH, UFMG.

LAMB, Roberto Edgar. *Uma jornada civilizadora: Imigração, conflito social e segurança pública na Província do Paraná – 1867-1882*. 1994. Dissertação (Mestrado em História). Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, UFPR.

LIMA, Silvio Cezar de Souza. *Determinismo biológico e imigração chinesa em Nicolau Moreira. (1870 – 1890)*. 2005. Dissertação (Mestrado em História das Ciências). FIOCRUZ.

LYRA, Henrique Jorge Buckingham. *Colonos e Colônias – Uma avaliação das experiências de colonização agrícola na Bahia na segunda metade do século XIX*. 1982. Dissertação (Mestrado em História). FFCH, UFBA.

PETRI, Kátia Cristina. “*Mandem vir seus parentes*”: *a Sociedade de Imigração em São Paulo (1886-1896)*. 2010. Dissertação (Mestrado em História). PUC-SP.

SEIXAS, Mariana Ellen Santos. *Igreja Presbiteriana no Brasil e na Bahia: Instituição, Imprensa e Cotidiano (1872-1900)*. 2011. Dissertação (Mestrado em História). FFCH, UFBA.

TRENTTIN, Alexander. *O derrame de moedas falsas de cobre na Bahia (1823-1829)*. 2010. Dissertação (Mestrado em História). FFCH, UFBA.

LIVROS

ARAÚJO, Dilton Oliveira de. *O tutu da Bahia: transição conservadora e formação da nação, 1838-1850*. Salvador: Edufba, 2009.

AZEVEDO, Célia Maria Marinho de. *Onda negra medo branco: o negro no imaginário das elites século XIX*. 2ª ed., São Paulo: Annablume, 2004.

AZEVEDO, Thales de. *Italianos na Bahia e outros temas*. Salvador: Egba, 1991.

BACELAR, Jeferson. *Galegos no paraíso racial*. Salvador: Ianamá/Ceao/Ced, 1994.

BARICKMAN, Bert J. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BASTO, Fernando L. B.. *Ex-Combatentes Irlandeses em Taperoá*. Rio de Janeiro: Vozes, 1971.

BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à História Ferroviária do Brasil: Estudo Social, Político e Histórico*. Recife: Folha da Manhã, 1953.

BRAGA, Célia Maria Leal. *Memória de imigrantes galegos*. Salvador: Ufba/Ced, 1995.

CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Cia. das Letras, 1996.

CONRAD, Robert Edgar. *Os últimos anos da escravatura no Brasil*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

COSTA, Emília Viotti da. *Da Senzala à Colônia*. 5ª ed. São Paulo: Unesp, 2012.

DAVID, Onildo. *O inimigo invisível: epidemia na Bahia no século XIX*. Salvador: Edufba, 1996.

EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a companhia da estrada de ferro D. Pedro II (1855 – 1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982.

FERNANDES, Etelvina Rebouças. *Do mar da Bahia ao Rio do Sertão: Bahia and San Francisco Railway*. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, 2006.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A ferrovia do diabo*. São Paulo: Melhoramentos, 2005.

FRAGA FILHO, Walter. *Encruzilhadas da Liberdade: histórias de escravos e libertos na Bahia (1870-1910)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2006.

GANDON, Tania Risério d'Almeida. *Portugueses na Bahia na segunda metade do séc. XIX: emigração e comércio*. Salvador: Eduneb, 2010.

- GONÇALVES, Paulo Cesar. *Mercadores de braços: riqueza e acumulação na organização da emigração europeia para o Novo Mundo*. São Paulo: Alameda, 2012.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-Fantasma. A ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Cia. das Letras, 2005.
- HOBBSBAWN, Eric J. *A era do capital, 1848-1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.
- IOTTI, Luiza Horn. *Imigração e Poder. A palavra oficial sobre os imigrantes italianos no Rio Grande do Sul (1875-1914)*. Caxias do Sul: Educs, 2010.
- LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do Século XIX*. São Paulo: Edusp, 2012.
- LESSER, Jeffrey. *A negociação da identidade nacional: imigrantes, minorias e a luta pela etnicidade no Brasil*. São Paulo: Unesp, 2001.
- MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império: 1871-1889*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999.
- OBERACKER JÚNIOR, Carlos H. *Jorge Antonio Von Schaeffer, criador da primeira corrente emigratória alemã para o Brasil*. Porto Alegre: Metrópole, 1975.
- PETRONE, Maria Thereza Schorer. *O imigrante e a pequena propriedade*. São Paulo: Brasiliense, 1982.
- REIS, João José, *A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX*. São Paulo: Cia. das Letras, 1991.
- SANTOS. Mário Augusto da Silva. *Comércio português na Bahia, 1870-1930*. Centenário de Manoel Joaquim de Carvalho & Cia. Ltda. Salvador: s./ed., 1977.
- _____. *Associação Comercial da Bahia na Primeira República. Um grupo de pressão*. 2ªed. Salvador: ACB, 1991.
- SOUZA, Robério Santos. *Tudo pelo trabalho livre: trabalhadores e conflitos no pós-abolição. Bahia, 1892 – 1909*. Salvador: Edufba; São Paulo: Fapesp, 2011.
- TAVARES, Luís Henrique Dias. *História da Bahia*. Salvador: Edufba; São Paulo: Unesp, 2009.
- TRENTO, Angelo. *Do outro lado do Atlântico. Um século de imigração italiana no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1989.