**A VIAGEM**

Os principais portos usados pela emigração portuguesa eram os das cidades de Lisboa, no rio Tejo e do Porto, no Rio Douro. Nos finais do século XIX é construído o porto de Leixões, na actual cidade de Matosinhos, distrito Porto.

Até à década de cinquenta a viagem era feita em barco à vela, demorando cerca de 50 dias, para chegar ao Rio de Janeiro.

A partir de 1851, usando o vapor, esta viagem passou a demorar apenas cerca de 24 dias.

Se o vapor não fizesse qualquer escala, a viagem poderia fazer-se em 15 dias, de Lisboa ao Rio de Janeiro.

|  |
| --- |
| A emigração, na primeira metade do século XIX, estava limitada aos que podiam suportar o financiamento da viagem, cujo valor global era aproximadamente de 33$415 réis, tendo sido este o custo da viagem realizada em realizada em 1783, por João Pereira.  Constituiriam despesas de viagem, aquelas que foram feitas em 1783, na cidade do Porto, com João Pereira, filho de Inácio Pereira, por seu compadre Domingos Lopes, no embarque para o Rio de Janeiro, no Navio Madre de Deus que saiu no dia 13 de Maio de 1783: para o Contra Mestre, 24$000; uma caixa de madeira e fechadura, $870; vir com tudo, 3$220; dois queijos, $655; colmo $85 e sabão $35, |
| tudo $120; serapilheira para o enxergão, $250; uma manta, 1$260; com barcos que conduziriam a caixa ao navio e ir lá algumas vezes, $850; dinheiro dado ao João, para gastos, $600; três regueifas (pão de trigo, $210; duas macetas de marmelada, $280; meio cento de laranjas, $400; dois frascos, $180; vinho e aguardente para os encher, 395; seis lancetas, $310; com o galego para ir buscar a caixa e levá-la ao barco, $080; com despesas da caixa na Alfandega, $180.  Totalizam as despesas, 33$590 réis, sendo acrescidos à conta $175 réis de despesas, totalizando 33$415 réis. (Doc. arquivo privado - museu) | |

Para se entender a dimensão relativa desta importância, apresentamos como referência a "jorna" ou jeira"  salário diário de um trabalhador rural no valor de $160 réis, sendo necessários cerca de 208 dias de trabalho para financiar a viagem para o Brasil.

Assim, se hoje o mesmo trabalho diário corresponder, no mesmo contexto, a cerca de 40 Euros, o custo da viagem rondaria os  8 320 euros.

Face às despesas da viagem, estamos perante um impedimento da emigração generalizada, o que explica a emigração clandestina e a selectividade da emigração aos que tinham capital disponível ou a possibilidade de recorrer ao crédito.

Ao mesmo tempo, o capital social de que estes proprietários rurais dispunham em Portugal, constituía-se como bastante para legitimar o cumprimento de obrigações implicitamente estabelecidas e inscreviam-se em valores próprios de origem: seriedade, honra e palavra e davam sentido à forma como eram acolhidos e bem recebidos no Brasil. Estes valores eram inscritos em referências de legitimação social e familiar, tais como, o compadrio e o apadrinhamento, reforçados nos laços de parentesco, ainda que afastado, explicando-se, deste modo, muitos dos casamentos entre "primos".

Segundo o relato autobiográfico de Leite Lage, [**a viagem do Porto para o Rio de Janeiro**](http://www.museu-emigrantes.org/passaporte.htm), em 1827, demoraria cerca de 60 dias, incluindo os percalços decorrentes dos ataques dos corsários.

Quase todos, à chegada ao Rio de Janeiro ou a outros portos brasileiros, eram acolhidos por um parente ou vizinho instalado no Brasil, que promovia a sua integração nas actividades comerciais de destino, principalmente como caixeiros, para quem levavam uma "carta de recomendação", como nos relata a autobiografia referida**.**

|  |
| --- |
| «*O maior desenvolvimento industrial dos Estados Unidos da América e dos países setentrionais da Europa, assim como a importância, na altura, das trocas comerciais com as ilhas do mar das Caraíbas, fizeram convergir as atenções para as rotas do Norte, para aí se estabelecerem naturalmente as primeiras carreiras transatlânticas a vapor.*  *Só passada mais de uma década as carreiras se estenderam para Sul, ligando o velho continente com os vastos países da região, dos quais se destaca o império brasileiros, de extensa costa e imensas riquezas. (...) A Grã-Bretanha, velha aliada de Portugal, com interesses crescente no Brasil, para onde navegavam os seus Paquetes Correios Marítimos desde os começos do séc.XIX, foi a primeira potencia europeia capaz de estabelecer com êxito, logo a partir de* ***1851,*** *careiras a vapor para América do sul.* |
| *Na capital portuguesa verifica-se com aquela região um intenso tráfego de passageiros, mercadorias e, evidentemente de correspondências postais.*  *(...) Foram ao todo vinte e cinco as Companhias de Navegação  a estabelecerem carreiras de vapores para o Brasil, com escala por Portugal, desde 1851 a 1877. (...) No tocante à América do Sul, houve uma verdadeira corrida, por parte das empresas europeias, ao lançamento de linhas até ao Brasil e Rio da Prata*,» *(cf. Armando Mário Vieira)* tendo partido cerca de vinte vapores por mês, com destino ao Brasil. | |

As embarcações a vapor tinham apenas três classes. A terceira classe era destinada ao emigrante que fazia a primeira viagem. De 1920 em diante, muitos vapores ou paquetes, como eram designados, passaram a dispor de de quatro classes: as três primeiras possuíam cabines e, a última era reservada aos emigrantes, onde vinham amontoados, em porões abafados, mal iluminados, e geralmente superlotados, onde eram evidentes as más condições de higiene.

Muitas leis foram publicadas obrigando a que os vapores dispusessem de certas condições para as viagens. Contudo, raramente aquelas obrigações eram cumpridas pelos armadores e capitães de navio.

No final do século XIX, os principais portos de desembarque no Brasil eram os portos do Rio de Janeiro e o de Santos, no Estado de São Paulo. Os Emigrantes que entravam pelo Rio de Janeiro eram alojados na Hospedaria da Ilha das Flores. Os que aportavam a Santos ficavam na cidade ou iam directamente para os destinos, sendo na maior parte dos casos recebidos por parentes ou familiares que os acolhiam à chegada.

Com a inauguração do Caminho de Ferro, em 1867, que ligava Santos à jundiaí, passando por São Paulo, o transporte passou a fazer-se de trem, até à capital, desembarcando os emigrantes na Hospedaria dos Emigrantes, no Brás, onde aguardavam destino.

A grande maioria dos emigrantes portugueses não se alojava na hospedaria, por serem acolhidos, por parentes, à chegado ao porto de Santos.

Segundo o relato autobiográfico de Leite Lage, [**a viagem do Porto para o Rio de Janeiro**](http://www.museu-emigrantes.org/passaporte.htm), em 1827, demorou cerca de 60 dias, incluindo os percalços decorrentes dos ataques dos corsários.

Quase todos, à chegada ao Rio de Janeiro ou a outros portos brasileiros, eram acolhidos por um parente ou vizinho instalado no Brasil, que promovia a sua integração nas actividades comerciais de destino, principalmente como caixeiros, para quem levavam uma "carta de recomendação", como nos relata a autobiografia referida**.**