 **VIII Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais**
Coimbra 16, 17 e 18 de Setembro de 2004

Centro de Estudos Sociais, Faculdade de Economia, Universidade de Coimbra
Colégio de S. Jerónimo, Apartado 3087 · 3001-401 Coimbra, Portugal
Telef +351 239 85 55 70 Fax + 351 239 85 55 89

A
QUESTÃO
SOCIAL
NO NOVO
MILÉNIO

email lusoafrobrasileiro@ces.uc.pt
url <http://www.ces.uc.pt/LAB2004>

A migração de metropolitanos para Angola e Moçambique (1945-1974)

Cláudia Castelo¹

Nesta comunicação pretendemos caracterizar os fluxos migratórios de metropolitanos para Angola e Moçambique, entre 1945 e 1974, e compará-los com as saídas para o estrangeiro. Além da evolução quantitativa dos contingentes que se dirigiam àqueles destinos, importa perceber quem eram, de onde partiam e em que condições viajavam. Enveredamos por uma análise estatística ancorada nos dados disponíveis sobre o movimento populacional entre a metrópole e as colónias.

Antes de avançarmos, importa esclarecer alguns pontos prévios. Como em 1907 os portugueses deixaram de precisar de passaporte para entrar nas colónias, este movimento migratório deixou de constar das estatísticas da emigração. Assim, os únicos dados de que dispomos são os que se reportam ao movimento de passageiros por via marítima entre a metrópole e as colónias (existem dados globais para o arco temporal de 1937 a 1974). A partir de 1966 também há informação sobre

¹ Esta comunicação corresponde a uma versão abreviada e preliminar de um capítulo da nossa dissertação de doutoramento sobre o povoamento de Angola e Moçambique com naturais da metrópole (c. 1920-1974), inscrita no ICS-UL e financiada com uma bolsa da FCT. Agradeço à Dra. Sara Sousa e Silva a elaboração das figuras 1 a 5 incluídas no texto.

o movimento de passageiros por via aérea². Para apurarmos uma ordem de grandeza da migração para o ultramar, temos que calcular a diferença entre os passageiros portugueses (naturais do continente e ilhas) embarcados e desembarcados com destino ao ultramar e vindos do ultramar. O que obtemos não é o número de metropolitanos que ali se fixaram anualmente; apenas um valor aproximado.

Acresce que com base no movimento de passageiros não é possível apurar o motivo da viagem: fixação de residência, viagem de negócios ou de turismo, regresso de uma licença graciosa ou em gozo de férias escolares, etc. Nem sempre se consegue distinguir os indivíduos em trânsito, cuja última ou futura residência foi outra colónia portuguesa ou o estrangeiro, das pessoas que se vão efectivamente fixar em Angola ou Moçambique.

Todas estas dificuldades ajudam a perceber a ausência de trabalhos sobre esta temática e alguns equívocos nos números apresentados sobre a corrente migratória para África em trabalhos sobre política ou história colonial.

Quadro geral

O movimento de passageiros naturais da metrópole entre esta e o ultramar, por via marítima, representado nas figuras 1 a 3, permite-nos uma leitura de conjunto e comparativa. Nota-se que nos dois primeiros anos com registos disponíveis, 1943 e 1944, o número de passageiros naturais do continente e ilhas entrados em Angola, Moçambique e no conjunto das colónias foi relativamente baixo, devido à conjuntura da Segunda Guerra Mundial, que se reflectiu negativamente nos transportes marítimos, sobretudo no Oceano Atlântico. Esta situação também se traduziu num decréscimo do movimento inverso, isto é, no número de passageiros desembarcados na metrópole vindos do ultramar. Com o fim do conflito mundial, o movimento de passageiros entre a metrópole e as províncias ultramarinas revela tendência para se animar, sendo particularmente notória uma acentuada e progressiva expansão a partir de 1947.

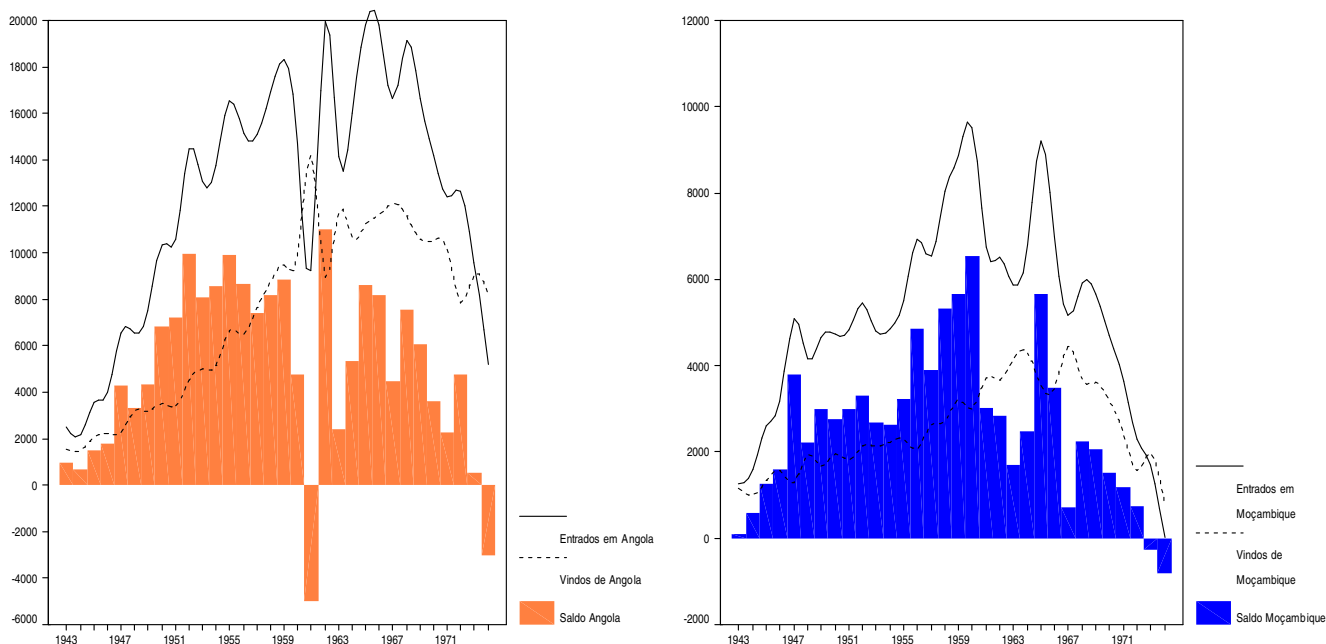
Este rápido aumento dos contingentes migratórios para Angola e Moçambique relaciona-se com o crescimento económico destes territórios no período da Segunda Guerra Mundial, tornando-os destinos atractivos aos olhos dos potenciais emigrantes portugueses. A juntar à favorável situação económica das colónias, refira-

² Registe-se que no movimento por via aérea não se distingue a nacionalidade dos passageiros, logo estão incluídos portugueses e estrangeiros. Também não há qualquer alusão à última e à futura residência. Portanto, não iremos levá-lo em linha de conta.

se igualmente o impacto da política de colonização conduzida pelo governo de Lisboa no volume das saídas para o ultramar. Até 1959, verifica-se uma marcada intensificação no movimento nos dois sentidos. Contudo, tanto em termos absolutos como relativos, o movimento para Angola conhece uma progressão mais acelerada do que o movimento para Moçambique, o que se deve ao maior dinamismo da economia angolana.

Em 1960, regista-se um retrocesso no número de embarcados para Angola, que se reflecte em menor grau no número de embarcados para o ultramar em geral. Este decréscimo deve estar relacionado a inquietação sentida em Angola perante a independência do Congo Belga. Em 1961, o número de passageiros saídos de Angola ultrapassa claramente o número de passageiros entrados, traduzindo-se num saldo negativo de perto de 5 mil pessoas que se ausentam do território, na sequência dos ataques ocorridos às fazendas do Norte promovidos pela UPA e da insegurança emocional e material então sentida. O saldo do movimento de passageiros entre a metrópole e Angola tem reflexos evidentes no saldo com o conjuntos das províncias ultramarinas. O início da guerra colonial gera um ambiente de expectativa e cautela com consequências nas saídas para Moçambique, que conhecem um nítido abrandamento. O ano de 1962 regista um número de embarcados para Angola sem precedentes até então, fruto do regresso à colónia de muitos portugueses que a haviam abandonado no ano anterior, da certeza dada pelo Governo de Lisboa que não ia ceder aos “terroristas” e da total liberalização da migração no espaço nacional (até aí, havia restrições às saídas da metrópole para o ultramar).

Nos anos seguintes verifica-se um crescimento dos contingentes migratórios destinados ao ultramar, que se estende até 1965, data em que atinge o seu ponto máximo tanto em Angola (se exceptuarmos o ano *anormal* de 1962) como em Moçambique como no conjunto das províncias ultramarinas. Esse crescimento deve atribuir-se ao desenvolvimento das economias de Angola (muito dinamizada pelo esforço de guerra) e Moçambique, que atraíam cada vez mais quadros técnicos da administração pública, da indústria e dos serviços. No caso de Moçambique, há um claro decréscimo após 1965, enquanto que no caso de Angola o decréscimo sofre flutuações até 1969, só se tornando inequívoco a partir de 1970. O ‘pico’ do retorno situa-se em 1967 (à excepção do ano *anormal* de 1961, em Angola). A diminuição do retorno não impede que haja um decréscimo do número de indivíduos que se fixam em cada ano, chegando-se a 1974 com um elevado saldo negativo para



Fonte: Portugal. INE, *Anuário Estatístico do Império Colonial* (de 1943 a 1949) / *Anuário Estatístico do Ultramar* (de 1950 a 1960) / *Anuário Estatístico*, vol. II, *Ultramar* (de 1961 a 1965) / *Anuário Estatístico*, vol. II, *Províncias Ultramarinas* (de 1966 a 1973).

claramente os embarcados para as colónias. Embora no contexto da migração para o ultramar se deva salientar a intensificação das saídas de 1945 a 1965/1969, no âmbito do movimento emigratório em geral essa intensificação perde impacto, pois no auge da migração de povoamento, a África portuguesa nunca deixa de ser um destino secundário da emigração portuguesa. “Recorde-se que só no período de 1961-1970 um pouco mais de 1 milhão de emigrantes legais saíram do País, a maioria dos quais para a Europa Ocidental, e a população de origem europeia em Angola e Moçambique, no final de 1970, rondaria cerca de 443 milhares de efectivos de ambos os sexos.” (Cónim, 1990, p. 46).

Apesar de alguns autores referirem que depois da guerra quase metade dos emigrantes portugueses foi para as colónias (Clarence-Smith, 1990 [1985], p. 190; Newitt, 1995, p. 461), importa esclarecer que essa asserção só é verdadeira em termos absolutos para os anos de 1946 a 1948. Depois os contingentes destinados às províncias ultramarinas foram sempre mais modestos que os destinados ao estrangeiro, mesmo tomando em consideração apenas o número de embarcados para o ultramar. Continuando a não levar em linha de conta os desembarcados, verifica-se que no período de 1947 a 1960, os embarcados para as colónias constituem 47,8% do

universo total de emigrantes para fora do espaço metropolitano. Ressalve-se, porém, que devido ao elevado contingente anual de desembarcados, devemos calcular o saldo do movimento de passageiros e não utilizar apenas o número de embarcados.

Finalmente, é possível constatar que o saldo migratório com as colónias é sistematicamente inferior aos contingentes da emigração portuguesa para o estrangeiro (à excepção do ano de 1943), situando-se na década de 50 entre c. 20-30% do total do movimento emigratório para fora da metrópole. De 1960 a 1974, pondo de parte os anos com saldos negativos (1961 e 1974), o saldo do movimento de passageiros entre a metrópole e o ultramar desce de 25% para valores progressivamente inferiores a 14%, 10% e 3% do total. Ao longo destes 32 anos, a média anual da migração para as províncias ultramarinas não foi além de 20% do total do movimento emigratório global. Considerando a retórica do Estado Novo em torno do povoamento branco, aquele valor mostra-se insignificante, mas tendo em conta a realidade dos números, nunca, durante o período do terceiro império português, o peso da migração ultramarina foi tão expressivo como nas décadas de 40-50.

Quadro 1: Migração para o ultramar versus emigração para o estrangeiro (1943-1974)

Anos	Saldo do movimento de passageiros entre a metrópole e o ultramar	% do saldo do movimento com o ultramar sobre o total do movimento emigratório	Emigração para o estrangeiro	Total do movimento emigratório (com o ultramar e o estrangeiro)
1943	1147	56,2	893	2096
1944	1338	35,6	2424	3798
1945	2750	31,4	5938	8743
1946	3241	28,1	8275	11544
1947	7997	38,4	12838	20873
1948	5826	32,1	12343	18201
1949	7343	29,8	17296	24669
1950	9723	30,8	21893	31647
1951	10286	23,2	34017	44326
1952	13747	22,5	47411	61180
1953	11010	21,6	39962	50994
1954	11332	21,6	41194	52548
1955	13624	31,1	30147	43802
1956	13799	32,9	28096	41928
1957	11449	23,7	36894	48367
1958	13844	28,0	35600	49472
1959	14896	30,1	34754	49680
1960	11846	25,2	35159	47030
1961	-2458		38572	36107
1962	13429	23,8	43002	56455
1963	8772	13,7	55218	64004
1964	7588	9,1	75576	83173
1965	14326	13,4	92488	106827
1966	11745	9,5	111903	123657

1967	5201	5,2	94675	99881
1968	9867	9,3	96140	106016
1969	8032	4,9	155559	163596
1970	5031	2,7	183096	188130
1971	3260	2,0	158473	161735
1972	5438	4,5	11545	120987
1973	-19		129732	129713
1974	-3964		80859	76890
Total	251446	11,8	1875972	2127418

Fonte: Barata, 1965, p. 101. Peixoto, 1999, p. 154. Portugal. INE, *Anuário Estatístico do Império Colonial* (de 1943 a 1949) / *Anuário Estatístico do Ultramar* (de 1950 a 1960) / *Anuário Estatístico*, vol. II, *Ultramar* (de 1961 a 1965) / *Anuário Estatístico*, vol. II, *Províncias Ultramarinas* (de 1966 a 1973). Portugal. INE, *Estatísticas Demográficas: Continente e Ilhas: 1975*, Lisboa, Soc. Astória Lda., 1976 (Dados retrospectivos e comparativos).

Naturalidade

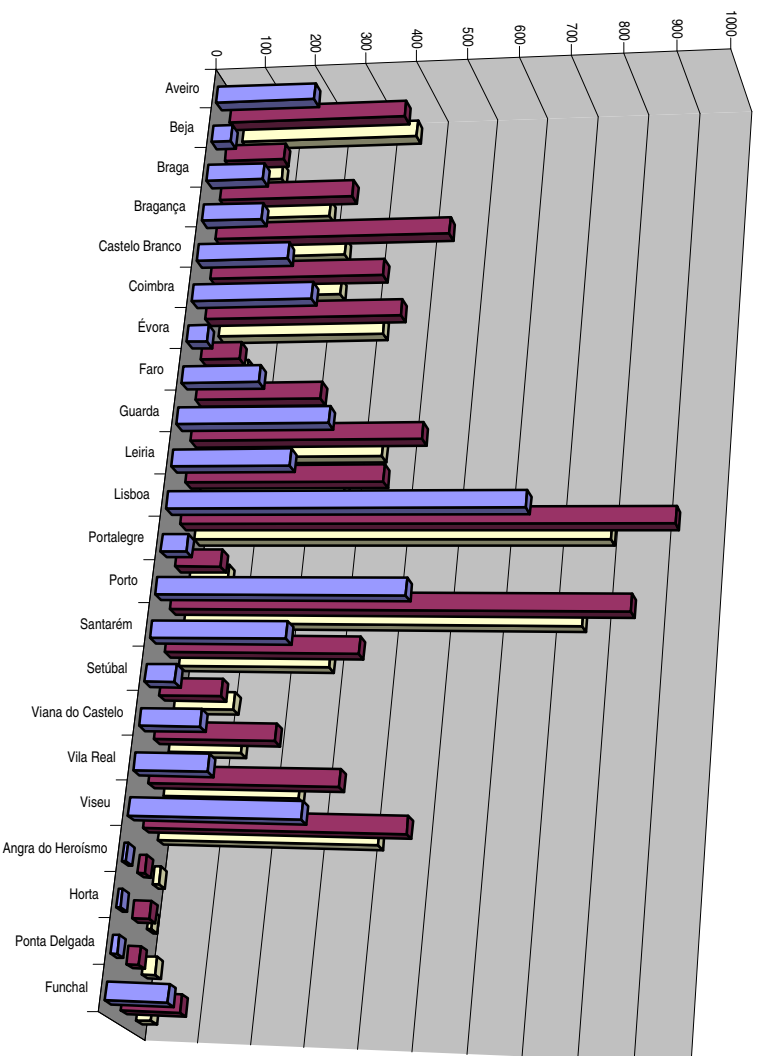
A análise da origem dos portugueses metropolitanos que migraram para Angola e Moçambique permite perceber que ao longo do período estudado houve uma certa constância nas principais zonas de recrutamento, ainda que como algumas variações que importa registar. Em números absolutos, a grande maioria dos migrantes para o ultramar era natural, por ordem decrescente, dos distritos de Lisboa (14,15%), Porto (12,16%), Viseu (8,26%), Guarda (7,12%), Aveiro (6,95%), Bragança (6,44%), Vila Real (6,22%). As regiões que menos contribuíram para a migração ultramarina foram as ilhas adjacentes, o Alentejo e Setúbal, seguidas de Viana do Castelo, Braga, Faro e Leiria. Se levarmos em conta a proporção dos migrantes na sua região de origem, constata-se que o Norte e o Centro interiores eram as zonas de onde mais se partia para a África portuguesa, destacando-se em termos relativos o distrito de Bragança (o mesmo verifica Rui Pena Pires no seu estudo sobre os retornados, 2003, p. 201).

Dividindo o período de 1943 a 1973 em três grupos de 11 anos (sendo o ano de 1953 englobado no primeiro e segundo grupos e o ano de 1963 englobado no segundo e terceiro grupos), percebemos que Lisboa, Porto e Viseu são sempre os distritos que fornecem maiores contingentes de embarcados para o ultramar, seguindo-se Guarda e Aveiro (1943-1953), Bragança e Guarda (1953-1963) e Aveiro e Bragança (1963-1973). O número de embarcados naturais do distrito do Porto vai crescendo, enquanto que o número de embarcados nascidos em Lisboa têm tendência para diminuir e estagnar. Numa análise por quinquênios, do período de 1945 a 1974, verificamos que os nascidos nos distritos de Lisboa e do Porto estiveram sempre nos dois primeiros lugares, confirmando-se a tendência para a distância entre ambos se

reduzir (aliás, em 1960-1964, a diferença foi apenas de 6 décimas). O terceiro lugar foi quase sempre ocupado pelos naturais do distrito de Viseu, excepto nos anos de 1945 a 1949, suplantados pelos naturais da Guarda, e de 1960 a 1964, suplantados pelos naturais de Bragança. Assinale-se ainda que o 4.º lugar foi sucessivamente ocupado pelos nascidos em Viseu (1945-1949 e 1960-1964), Guarda (1950-1959), Aveiro (1965-1969) e Vila Real (1970-1974); e o 5.º lugar, pelos naturais de Aveiro (1945-1954 e 1970-1974), Bragança (1955-1959) e Vila Real (1960-1969). Interessa realçar que os distritos de Bragança e de Vila Real são aqueles cujo fornecimento de migrantes para o ultramar mais cresce durante o arco temporal observado.

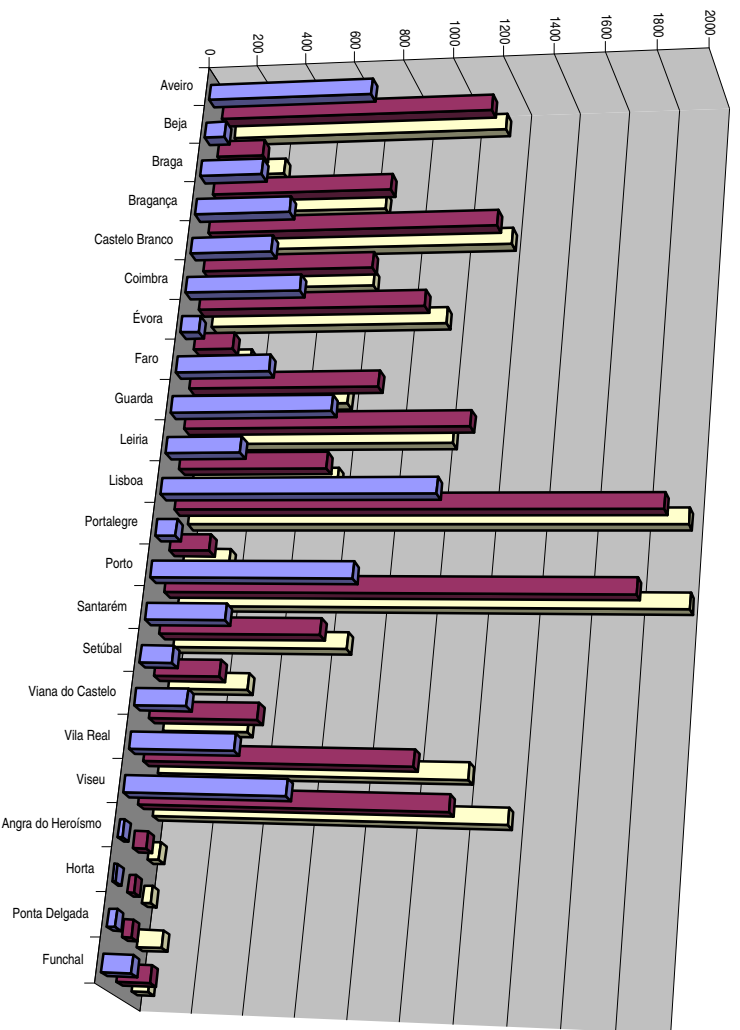
Comparando Angola e Moçambique, verifica-se que os naturais do distrito de Lisboa são sempre os naturais da metrópole que mais embarcam para aquelas colónias, sendo apenas superados pelos naturais do distrito do Porto, entre 1963 e 1973, no movimento com território angolano. O Porto é a segunda naturalidade mais representada, tanto nas saídas para Angola como para Moçambique. O terceiro lugar é sempre ocupado pelos naturais de Viseu, excepto no período de 1943 a 1953, nos embarcados para Angola. Para esta colónia, de 1943 a 1953, os naturais de Aveiro ocupam a terceira posição, seguidos dos naturais da Guarda, de Viseu e de Coimbra;

Fig. 4 e 5: Metropolitanos embarcados para Angola e Moçambique,



Fonte: A referida nas fig. 1 a 3.

Mozambique



por naturalidades (1943-1973)

Angola

de 1953 a 1963, os nascidos em Viseu ascendem ao terceiro lugar, seguidos dos naturais de Bragança, Guarda e Aveiro; de 1963 a 1973, os naturais de Viseu mantêm-se no terceiro lugar, seguidos dos de Vila Real, Bragança e Aveiro. Tendo em conta a média de 1943 a 1973, as naturalidades mais representadas nos embarcados para Angola são: Lisboa, Porto, Viseu, Aveiro, Guarda e Bragança. Em direcção a Moçambique, de 1943 a 1953, os naturais da Guarda ocupam o 4.º lugar, seguidos dos nascidos em Santarém e em Coimbra; de 1953 a 1963, o 4.º lugar é conquistado pelos naturais de Aveiro, vindo depois os naturais da Guarda e de Coimbra. No conjunto, as naturalidades mais representadas nos embarcados para Moçambique são: Lisboa, Porto, Viseu, Guarda, Coimbra e Santarém.

A origem regional dos metropolitanos embarcados para o ultramar distingue-se da dos emigrantes para o Brasil pela liderança dos naturais de Lisboa, e assemelha-se pela forte presença dos naturais do Porto, Viseu, Guarda, Aveiro e Bragança. No confronto com a emigração para França, na migração para a África portuguesa estiveram envolvidos muitíssimo menos naturais dos distritos de Viana do Castelo, Braga, Castelo Branco e Leiria.

Sexo, idade e estado civil

Observando os migrantes portugueses que partiram para as colónias por sexo, sobressai a predominância masculina (na idade adulta), que se vai atenuando ao longo do período estudado, e desaparece nos últimos anos do colonialismo português em África. Na década de 40, as embarcadas não chegam a 40% do total de embarcados (em média são apenas 37,58%). Na década seguinte, rondam os 41,13%. Nos anos 60, situam-se em torno dos 47,52% dos embarcados, excepto em 1962 que se ficam pelos 41%. De 1966 em diante, há uma equivalência entre os efectivos dos dois sexos e no ano de 1972 os homens são ligeiramente menos que as mulheres.

Estes dados revelam que o empenho do poder político, tanto ao nível do discurso e como da prática, de combater a alta taxa de masculinidade da migração para as colónias, fomentando a saída de mulheres e famílias teve resultados a médio prazo. Esta postura era diametralmente oposta à tomada relativamente à emigração para o estrangeiro, da qual o Estado português tinha interesse em afastar os elementos femininos e os grupos familiares. Se nas colónias, encaradas como um fragmento da pátria, a família portuguesa podia enraizar-se sem se desnacionalizar,

no estrangeiro convinha que o emigrante mantivesse bem viva a ligação a Portugal onde tinham ficado a mulher e os filhos, pois só assim continuaria a enviar as ‘indispensáveis’ remessas. Contudo, convém não esquecer que, devido à evolução das economias coloniais, na migração para a África portuguesa foi-se acentuando o carácter de povoamento duradouro e dissipando a componente de aventura tipicamente masculina. Esta transformação, que se começa a esboçar no início dos anos 50, torna-se evidente nos anos 60 e explica a crescente participação das mulheres.

No movimento de passageiros metropolitanos para Angola constatamos que a preponderância masculina foi muito evidente nos anos 40: de 1943 a 1949 apenas 36,36% dos embarcados, em média, eram mulheres. Registe-se que nos anos de 1945, 1947, 1949, 1950 e 1952, as mulheres ficaram-se pelos 35%. Na década de 50, há um aumento das mulheres para 40,82%, em média; na década seguinte verifica-se novo aumento para 48,51% (embora em 1962 as mulheres recuem para 40,28%) e de 1970 a 1974, as mulheres ultrapassam em 1% os homens que rumavam ao território angolano. No movimento com destino a Moçambique, a taxa de masculinidade é ligeiramente menos elevada do que para Angola, e conhece um decréscimo mais gradual. De 1943 a 1949, as mulheres constituem 39,60% dos embarcados e de 1950 a 1959 são já 43,13%. Nos anos 60 o crescimento da percentagem de mulheres é menos acentuado do que para Angola, situando-se nos 46,38%. Esta situação pode estar relacionada com receios associados ao começo da guerra colonial (os ecos da eclosão do conflito em Angola e o início das hostilidades em Moçambique, podem explicar o recuo da taxa de mulheres embarcadas para 43,18%, em 1962, e para 43,69%, em 1964). De 1970 a 1974, os dois sexos equivalem-se em número. Não dispondo de uma explicação inequívoca para a maior presença de mulheres, em termos relativos, no movimento de passageiros da metrópole para Moçambique, avançamos algumas hipóteses. Por um lado, o facto pode estar relacionado com uma das características sócio-profissionais do povoamento branco da colónia da África oriental, a saber: o maior peso do funcionalismo público (o funcionário público tendia a seguir acompanhado pela mulher e pelos filhos, quando os tinha). Para Angola, seguiam mais indivíduos ligados à actividade comercial, que se dispunham a penetrar no interior da colónia para negociar com os povos indígenas, o que exigia um maior espírito de aventura e um maior desprendimento de compromissos familiares. Por outro lado, devido à maior distância relativamente à metrópole, é

provável que houvesse uma maior tendência para os homens chamarem a família ou seguirem acompanhados para Moçambique. Finalmente, a proximidade da África do Sul pode ter ‘favorecido’ um maior equilíbrio entre os sexos para evitar o contacto dos homens nascidos na metrópole com as mulheres africanas e o estigma social inerente à miscigenação e à cafrealização.

No que se refere à estrutura etária da migração para as colónias em geral destaca-se o predomínio dos indivíduos em idade activa, sobretudo o grupo dos 20 aos 39 anos. Este grupo, aliás, é sempre o mais representado entre os portugueses metropolitanos que embarcam para o ultramar, de 1943 a 1974. Na segunda posição, encontramos o grupo de 40 e mais anos, embora a partir de 1955 o grupo de 0 a 15 anos se aproxime daquele, chegando a ultrapassá-lo entre 1957 e 1960. A partir de 1965, o grupo de 40 e mais anos cresce mais em termos relativos do que o grupo de 20 a 39 anos, havendo tendência para a distância entre ambos se esbater, o que vem a acontecer em 1973 e 1974. O grupo dos 15 aos 19 anos é sempre minoritário.

Olhando para os dados disponíveis para Angola e Moçambique, referente ao arco temporal de 1967 a 1973, confirma-se a preponderância do grupo de 20 a 39 anos e a fraca presença do grupo de 15 a 19 anos. Estes dados mostram que a migração para as colónias era constituída maioritariamente por pessoas em idade activa e que no período áureo desse movimento houve uma clara tendência para a saída de jovens casais com filhos até aos 15 anos. O crescimento relativo do grupo de indivíduos com 40 e mais anos na recta final do colonialismo português pode estar relacionado com a atracção de quadros técnicos e pessoal dirigente com experiência profissional consolidada.

A análise do estado civil dos migrantes metropolitanos que embarcam para o ultramar permite afirmar que os casados estiveram sempre em maioria, situando-se, em termos percentuais, entre um mínimo de 50,66% (em 1943) e um máximo de 73,06% (em 1974). A proporção dos casados no movimento de passageiros com as colónias “é sensivelmente superior à verificada na população metropolitana, ocupando posição inversa os efectivos dos restantes estados civis” (cf. *Boletim Mensal do INE*, n.º 4, 1954, p. 5). De 1955 a 1960, os solteiros atingiram as suas melhores percentagens, entre os 45 e os 46%. Para o conjunto do ultramar a migração oriunda da metrópole mobilizava sobretudo indivíduos casados, havendo a tendência para se deslocarem primeiro os maridos e depois as mulheres, “chamadas” por aqueles. Este facto, corrobora a ideia de que a ida para África, no pós-guerra,

revestiu-se de um carácter mais familiar e duradouro, do nas primeiras décadas do século XX.

Os dados disponíveis para Angola e Moçambique confirmam, *grosso modo*, este quadro. Refira-se, no entanto, que para o território moçambicano embarcam, em termos relativos, contingentes ligeiramente superiores de casados do que para Angola, passando-se o inverso com os solteiros. Mais uma vez, se constata que a migração metropolitana para Moçambique apresentou mais cedo e de forma mais nítida um padrão mais consentâneo com os desígnios dos ideólogos da colonização étnica, ou seja, a fixação e estabilização de famílias brancas.

Grau de instrução, ramos de actividade e situação na profissão

A análise da informação estatística relativa ao grau de instrução dos naturais da metrópole embarcados para o ultramar e do conjunto dos passageiros embarcados para Angola e Moçambique, indica-nos que esses migrantes tinham habilitações superiores às do conjunto da população portuguesa, durante todo o período estudado. Por um lado, o número de analfabetos é muito inferior; por outro, a percentagem de indivíduos com cursos primário, secundário e superior é significativamente mais elevada. Fazendo uma leitura diacrónica dos dados, reparamos, porém, que entre meados da década de 40 e meados da década de 60, houve um aumento percentual de analfabetos e de indivíduos com o curso primário e uma diminuição percentual dos indivíduos com o curso secundário e superior. Refira-se que de 1954 a 1960, atingem-se as percentagens mais baixas de indivíduos com o curso secundário (menos de 2%) e de 1954 a 1961 as percentagens mais elevadas de analfabetos (entre os 9 e os 11%). Esta situação deve estar relacionada com o aumento das entradas e com o alargamento da base social de recrutamento, abandonando-se, pelo menos temporariamente, um certo padrão migratório mais qualificado, constituído em proporções mais elevadas por técnicos, quadros e dirigentes. Recordemos que o Estado Novo pôs em prática nesta altura uma política de colonização dirigida para a qual mobilizava indivíduos pobres e com poucas ou nenhuma habilitações escolares. Este quadro conhece uma alteração substancial a partir de meados dos anos 60, devido ao crescimento sucessivo dos detentores de estudos secundários. No início da década de 70, os indivíduos com curso secundário era cerca de 14% dos embarcados para o ultramar.

Os dados sobre o nível de escolaridade dos embarcados para Angola e para Moçambique, referentes ao período de 1967 a 1973, não permitem isolar os passageiros naturais da metrópole. Contudo, parece-nos que as conclusões que deles podemos retirar não deixam de se adequar ao movimento de metropolitanos. A comparação entre os indivíduos que embarcam para Angola e os que embarcam para Moçambique mostra que para o segundo destino seguiam (em termos relativos) indivíduos mais qualificados. Os embarcados para Angola com o curso secundário constituíam em média 10% do total e os com curso superior não chegavam a 2%, enquanto que para Moçambique, eram respectivamente, 12% e 3%. Além disso, os analfabetos estavam mais representados nos embarcados para Angola do que nos embarcados para Moçambique. Esta diferença, todavia, parece-nos insuficiente para legitimar a percepção muito divulgada pelos “retornados” de Moçambique e por indivíduos que conheceram as duas colónias de que os colonos moçambicanos eram muito mais escolarizados e socialmente mais qualificados do que os angolanos. Tentaremos no próximo capítulo avançar outras ‘achegas’ para a compreensão desta imagem.

Quadro 2: Passageiros embarcados para Angola e Moçambique, por graus de escolaridade (1967-1973)

ANGOLA											
Anos	Sabem ler	%	Curso primário	%	Curso secundário	%	Curso superior	%	Analfabetos	%	Total
1967	5153	29,70	9482	54,65	1038	5,98	305	1,76	1373	7,91	17351
1968	5702	29,00	11479	58,38	809	4,11	352	1,79	1322	6,72	19664
1969	4459	26,39	10342	61,21	622	3,68	235	1,39	1237	7,32	16895
1970	3194	21,56	8955	60,45	1223	8,26	217	1,46	1226	8,28	14815
1971	2494	18,20	8109	59,17	1979	14,44	179	1,31	944	6,89	13705
1972	3622	26,36	6911	50,30	2142	15,59	314	2,29	751	5,47	13740
1973	3044	27,99	5098	46,87	1912	17,58	263	2,42	560	5,15	10877
Média		25,60		55,86		9,95		1,77		6,82	
MOÇAMBIQUE											
Anos	Sabem ler	%	Curso primário	%	Curso secundário	%	Curso superior	%	Analfabetos	%	Total
1967	1355	25,48	3004	56,50	437	8,22	158	2,97	363	6,83	5317
1968	1603	26,04	3660	59,45	351	5,70	188	3,05	354	5,75	6156
1969	1377	22,95	3764	62,72	358	5,97	161	2,68	341	5,68	6001
1970	974	19,96	2921	59,87	522	10,70	112	2,30	350	7,17	4879
1971	609	15,90	2269	59,26	652	17,03	76	1,98	223	5,82	3829
1972	630	25,61	1149	46,71	443	18,01	104	4,23	134	5,45	2460
1973	527	27,90	883	46,74	321	16,99	72	3,81	86	4,55	1889
Média		23,41		55,89		11,80		3,00		5,89	

Fontes: Portugal. INE, *Anuário Estatístico*, vol. II, *Províncias Ultramarinas* (de 1967 a 1973).

Observando a situação na profissão dos embarcados para o ultramar verificamos que houve um decréscimo dos patrões e um aumento das situações não profissionais e ignoradas, entre 1949 e 1964. Abstraindo-nos do ano de 1949, é possível entrever um gradual aumento dos funcionários e um decréscimo dos empregados.

Os dados referentes a Angola e Moçambique para a fase final do colonialismo português evidenciam realidades distintas. Em Angola, os patrões, os isolados e os empregados estão ligeiramente mais representados do que em Moçambique; enquanto que nesta província ultramarina os funcionários têm mais peso. Já os embarcados com situações não profissionais e ignoradas são mais numerosos no movimento com o território angolano do que com o moçambicano.

Quadro 3: Situação na profissão dos passageiros embarcados para Angola e Moçambique (1967-1972)

Situação na profissão	Angola	Moçambique
Patrões	1,85	1,16
Isolados	1,61	1,09
Funcionários	8,23	13,07
Empregados	20,73	20,30
Situações não profissionais e ignoradas	67,58	64,38

Fonte: Portugal. INE, *Anuário Estatístico*, vol. II, *Províncias Ultramarinas* (de 1967 a 1973).

Quanto à distribuição dos embarcados na metrópole para as colónias por ramos de actividade, deparamo-nos com classificações distintas no período de 1949 a 1953 e no período de 1954 a 1964. Além disso, a partir de 1967, deixamos de contar com informação de conjunto sobre os embarcados para o ultramar, contando apenas com elementos específicos para os embarcados para Angola e para os embarcados para Moçambique (que não dispúnhamos para os anos anteriores). Portanto, optámos por reproduzir as classes constantes nas estatísticas (excepto no que respeita aos vários tipos de indústria, que decidimos agregar, tal como agregámos a agricultura e pecuária, a silvicultura, a pesca e actividades correlativas).

De 1949 a 1953, pondo de parte os indivíduos que se destinam a serviços domésticos (29,31%) e os inactivos (20,46%), a maioria dos passageiros embarcados na metrópole para as províncias ultramarinas dedicava-se à actividade comercial. A distribuição dos activos, por classes de actividade, mostra que em primeiro lugar surgiam os indivíduos ligados ao «comércio e seguros», depois quase em pé de igualdade os ligados à «agricultura, pecuária, silvicultura, pesca e actividades correlativas» e os ligados à indústria, seguidos pelos ligados às «obras públicas e

construções» e aos «serviços de interesse público e geral». Como se constata, nesta classificação não é possível isolar os indivíduos que trabalham na administração pública, que estão distribuídos por outras classes, nomeadamente pelos serviços de interesse público ou geral, pelos serviços.

Na segunda metade dos anos 50, os embarcados para o ultramar oriundos do sector comercial diminuem relativamente ao período anterior (de 13,10% para 8,90%), enquanto que os ligados ao sector agrícola aumentam (de 7,75% para 9,09%)³. Porém, na primeira metade dos anos 60, ambos revelam tendência para uma diminuição, mais acentuada no primeiro grupo. Igualmente em queda estão os embarcados ligados à indústria e, sobretudo, à construção e obras públicas. Por seu turno, os passageiros dedicados aos serviços conhecem um crescimento sustentado. Os inactivos, leia-se os estudantes, aumentam substancialmente entre 1949 e 1964. Já os domésticos conhecem um ligeiro recuo. Óscar Soares Barata destaca a crescente capacidade das economias ultramarinas para absorverem mão-de-obra qualificada, e enfatiza a diferença com a emigração para o estrangeiro, constituída sobretudo por trabalhadores agrícolas (1966, p. 8). Este autor conclui que, “se a emigração portuguesa é em geral ainda do tipo mediterrâneo, o movimento com o ultramar apresenta uma estrutura profissional que o aproxima de uma migração do tipo da do Norte-Occidente da Europa” (1965, p. 139). Julgamos, contudo, que este cenário é mais consentâneo com a realidade a partir de meados dos anos 60.

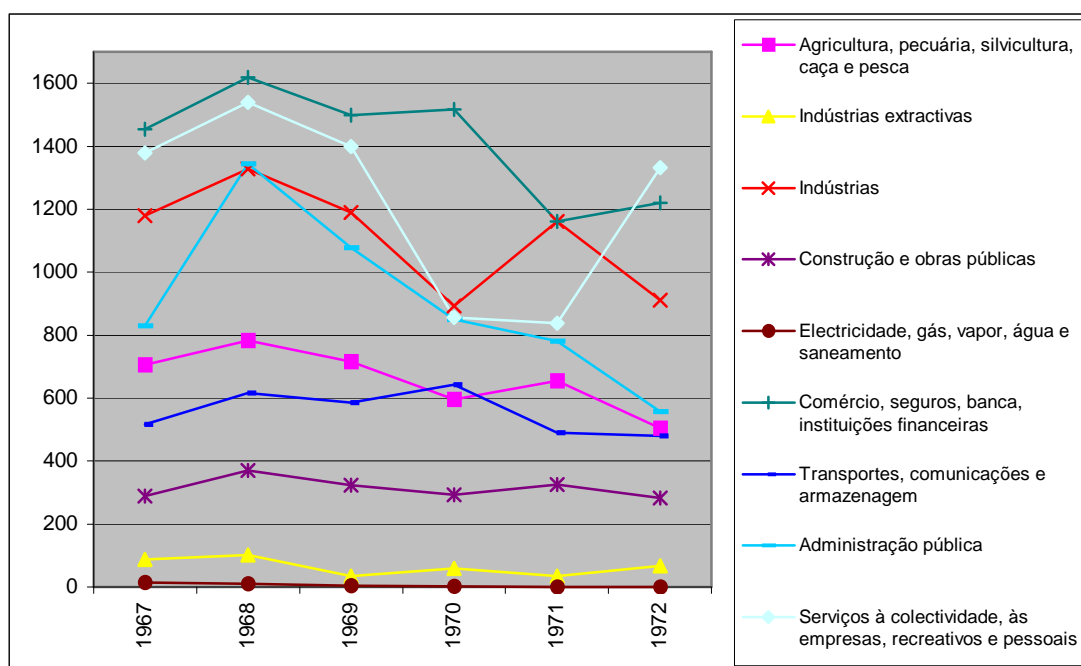
De 1967 a 1972, dispomos de dados referentes aos passageiros embarcados especificamente para Angola e para Moçambique. Notamos um gradual decréscimo dos embarcados do sector primário e um aumento das ocupações domésticas e dos inactivos (aumento, ao que tudo indica, relacionado com o crescimento da migração familiar). A maioria dos embarcados para Angola dedica-se ao comércio e para Moçambique seguem sobretudo funcionários públicos e dos serviços.

Embora o comércio seja o ramo de actividade mais representado entre os passageiros activos embarcados para Angola, seguido dos serviços, das indústrias transformadoras e da administração pública, verifica-se que entre 1967 e 1972, os

³ Importa lembrar que chegados ao ultramar muitos dos trabalhadores rurais metropolitanos acabavam por dedicar-se a outras actividades, maioritariamente ao comércio. Ilídio do Amaral chama a atenção para esta realidade quando estuda a população branca de Angola: “É interessante notar que apenas uma percentagem mínima da população rural saída de Portugal para Angola entra no mesmo meio, nas novas terras. Procuram antes ficar nas cidades, em especial em Luanda, competindo com os naturais em profissões que antigamente lhes pertenciam: criados de mesa em cafés e restaurantes, vendedores de lotarias e jornais, carregadores nos armazéns do porto, porteiros, criados e lavadeiras, etc.” (1960, p. 54).

indivíduos ligados ao ramo comercial e à função pública diminuem. Os profissionais do sector primário ocupam a 5.ª posição e atingem o seu número máximo em 1968, conhecendo depois uma quebra gradual. Entre o 6.º e o 9.º lugar, sucedem-se os activos ligados aos transportes, comunicações e armazenagem; à construção e obras públicas; às indústrias extractivas; e às energias, água e saneamento. Todos estes ramos de actividade mantêm uma situação estacionária, sem grandes oscilações.

Fig. 6: Passageiros activos embarcados na metrópole para Angola, por ramos de actividade (1967-1972)

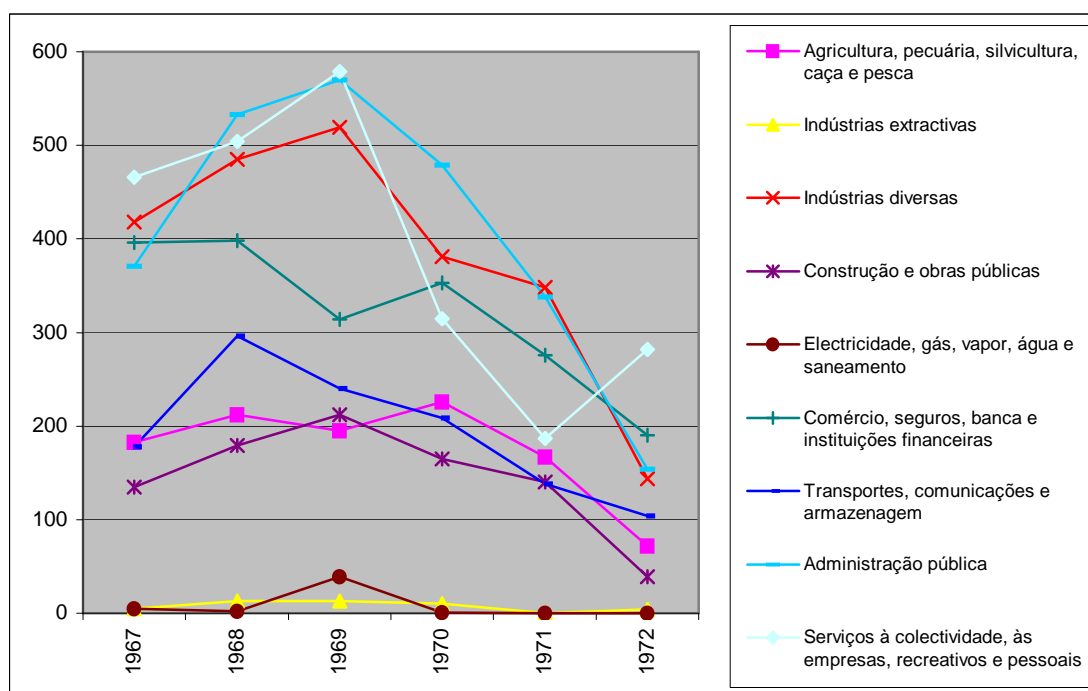


No movimento com Moçambique verifica-se que a maioria dos embarcados na metrópole são indivíduos ligados à administração pública, aos serviços e a indústrias transformadoras diversas, e só depois ao comércio e aos seguros. Contudo, no período de 1967 a 1972, todos estes ramos de actividade conhecem uma forte quebra: os activos ligados aos transportes, comunicações e armazenagens estão mais representados do que os ligados à agricultura, pecuária, silvicultura, caça e pesca. Em 7.º lugar aparecem os profissionais da construção e obras públicas e em posições muito mais modestas os profissionais das indústrias extractivas e da energia, água e saneamento, embora este últimos tenham aumentado substancialmente em 1969, devendo-se este facto ao recrutamento de pessoal para a barragem de Cabora-Bassa.

No movimento com Angola, os activos com profissão constituem cerca de 32% dos passageiros, enquanto que os passageiros activos com ocupação (domésticas e proprietários) são cerca de 29% e os inactivos (crianças, estudantes, inválidos,

reformados e aposentados) 34%. No movimento com Moçambique, os activos com profissão constituem 35% dos passageiros, os inactivos, 33% e os activos com ocupação, 27%.

Fig. 7: Passageiros activos embarcados na metrópole para Moçambique, por ramos de actividade (1967-1972)



Fonte: INE, *Anuário Estatístico*, vol. II: *Províncias Ultramarinas* (1967-1972).

Em traços gerais, embarcam para Angola mais indivíduos ligados ao comércio e para Moçambique mais indivíduos ligados à administração pública e aos serviços. No movimento de passageiros com ambas as colónias, a maioria dos activos brancos é oriunda do sector terciário. O sector primário fica no extremo oposto, atrás do sector secundário. Esta situação contrasta com o ideário de uma colonização de base rural, constituída por trabalhadores rurais da metrópole.

Condições de viagem

Quanto à forma como os embarcados se agrupam, regista-se uma ligeira alteração ao longo do período estudado. Se os isolados constituíram a maioria dos metropolitanos embarcados para as colónias em 1944-1945 e de 1949 a 1952, a partir de 1953 (excepto em 1954 que houve um empate) a maioria segue no seio de famílias, embora uma parte significativa continue a seguir isolada. Assinale-se, porém, que o número dos que seguem isolados tem tendência para diminuir. Perto de

20% dos embarcados são chefes de famílias que embarcam acompanhados de 1 a 3 familiares. Já os chefes de famílias numerosas (4 e mais elementos) constituem uma baixa percentagem do total, cerca de 2%. Entre 28,3% e 40% dos embarcados são acompanhantes do chefe de família, geralmente mulheres, filhos e outros parentes dependentes (por exemplo, pais, sogros, cunhadas). Estes dados revelam um padrão diverso do apresentado pela emigração até ao início dos anos 60, em que predominam os isolados que partem para amealhar dinheiro e acalentam o sonho do regresso. Indiciam que o projecto dos que demandam a África portuguesa foi crescentemente um projecto de fixação familiar, com características mais duradoiras. A propaganda oficial do “Portugal uno e indivisível do Minho a Timor” iria tendo os seus efeitos nos espíritos, que nas colónias viam o prolongamento do solo nacional. Se a emigração estava associada à expatriação masculina ditada pela pobreza, a fixação nas colónias podia ser um (re)começo de vida noutra peça da Pátria, ditado por anseios de promoção social da família nuclear. Este era também o tom de vários artigos publicados na imprensa regional da metrópole fazendo a apologia do povoamento ultramarino.

Observando os dados disponíveis para Angola, para os anos de 1967 a 1973, notamos que os isolados sofrem um acentuado decréscimo, passando de 35,2% no primeiro ano para 23% no último. Os chefes de família acompanhados por 1 a 3 elementos mantêm uma percentagem em torno dos 23% e os chefes de família acompanhados por 4 ou mais elementos situam-se entre os 2,5 e os 3% (percentagem mais elevada do que para o conjunto das colónias). Os acompanhantes conhecem uma enorme subida de 28,4% até 51,5%. No movimento para Moçambique, em igual período, também constatamos uma notória diminuição dos isolados (de 33,8% para familiares (c. 23%) e dos chefes de famílias numerosas entre os 2 e os 3%, e um 21,3%), a posição estacionária dos chefes de família acompanhados por 1 a 3 (c. 23%), os chefes de famílias numerosas entre os 2 e os 3%, e um crescimento dos acompanhantes superior a 12%.

Os dados relativos ao custeio da viagem revelam que a maioria dos metropolitanos embarcados para as colónias se desloca por conta própria ou do chefe de família (entre 1944 e 1973 eram em média 55,60% do total). Como lembra Óscar Soares Barata, atendendo a que viajam por conta do Estado os funcionários e os colonos, a quem são concedidas passagens gratuitas, “o volume dos que viajam por conta própria ou do chefe da família pode documentar a importância da migração

espontânea” (1965, p. 133). Contudo, a percentagem dos que viajam por conta do Estado não é despreciable, situando-se em média nos 33,05%. Já os embarcados por conta de outros, ficam-se pelos 10,64%. Ao longo do período estudado houve muitas oscilações. Nos embarcados às suas custas ou do chefe de família, destacamos os valores máximos verificados de 1950 a 1952 (66-67%) e os valores mínimos registados em 1960 e 1961 (44,6 e 39,34%, respectivamente).

Relativamente às duas províncias ultramarinas que aqui nos ocupam, assinala-se que em matéria de pagamento da viagem as situações são diametralmente opostas. Assim, para Angola, a maioria dos portugueses embarcados segue à sua custa ou do chefe de família (em média 55,29% contra 30,49% cuja viagem é paga pelo Estado); para Moçambique, a maioria dos portugueses embarcados viaja à custa do Estado (53% contra 37,25% que viaja com meios próprios). Os que viajam à custa de outros são mais numerosos no movimento da metrópole com Angola (14,22%) do que com Moçambique (8,88%). Estes dados demonstram que Angola era um destino com maior poder de atracção sobre a migração espontânea e que além do funcionalismo público ter um peso (relativo) maior em Moçambique, o Estado fez um maior investimento (relativo) no envio de colonos para este território, ao que tudo indica para contrabalançar a tendência natural. O financiamento da viagem por parte de entidades empregadoras privadas (empresas, indústrias, etc.) é mais comum no caso de Angola, pois nesta colónia também se assistiu a um maior desenvolvimento das actividades económicas. Refira-se, por último, que a viagem para Moçambique era muito mais cara do que para Angola, o que “afastava” os candidatos à migração com menos recursos, tendo o Estado procurado dar resposta a este problema⁴.

Conclusão

O primeiro aspecto que devemos destacar é a pequena dimensão do movimento migratório para as colónias quando comparado com a emigração para o estrangeiro, ao longo do período estudado. O que seguramente contrasta com a

⁴ Em finais de 1944, uma passagem em 3.ª classe, por via marítima, para Angola custava 1.723\$00 e para Moçambique 3.861\$00. Cf. Proc. 13/28 – Arquivo Histórico Ultramarino, Sala 6, n.º 546.

‘verborreia’ em torno da colonização branca publicada na imprensa e esgrimida nos fóruns políticos, analisada noutra local⁵.

Se, por um lado, a verdadeira dimensão do fenómeno fica agora plenamente esclarecida; por outro, confirmam-se duas ideias já relativamente consensuais: o momento da ‘descolagem’ da migração para a África portuguesa situou-se no imediato pós-Segunda Guerra Mundial (mais propriamente nos anos de 1947/1948), num contexto económico muito favorável gerado pelas altas cotações dos géneros coloniais; e, aos olhos dos migrantes metropolitanos, Angola foi sempre um destino mais atractivo do que Moçambique. Uma análise apostada em ponderar o ritmo de crescimento do saldo de passageiros entre a metrópole e as províncias ultramarinas permitiu-nos ainda determinar que o apogeu deste fluxo se situou na década de 50, sendo a segunda metade dos anos 60 já de abrandamento, ao contrário do que os números absolutos podem sugerir. Nos 13 anos de guerra colonial, a taxa de fixação de novos residentes de origem metropolitana foi menor, mas a entrada de contingentes militares muitíssimo volumosos recrutados na metrópole significou, na prática, um substancial aumento da população branca temporária. Se a guerra levou centenas de milhar de jovens portugueses às províncias ultramarinas, também terá repellido potenciais migrantes, atraídos, ao invés, pela segurança dos melhores salários oferecidos em França e na Alemanha.

Em traços gerais, apurámos que as principais naturalidades representadas na migração de metropolitanos para Angola e Moçambique foram Lisboa, Porto, Viseu e Guarda. Inicialmente esta migração era predominantemente masculina, mas ao longo do período estudado a distância entre os dois sexos foi-se esbatendo. O grupo etário mais representado foi sempre o dos indivíduos em idade activa, tal como o estado civil que congregou sempre mais efectivos foi o dos casados. O grau de instrução dos embarcados era mais elevado que o dos portugueses metropolitanos, ainda que no período áureo da corrente migratória ultramarina tenha havido um abaixamento do nível médio de escolaridade. Em termos relativos, para Moçambique iam indivíduos mais qualificados do que para Angola. No que respeita ao ramo de actividade e à situação na profissão, para o território angolano embarcavam sobretudo pessoas ligadas ao comércio e os patrões e isolados estavam mais representados; para o território moçambicano iam maioritariamente pessoas ligadas

⁵ Comunicação apresentada ao VII Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais, realizado no Rio de Janeiro, em Setembro de 2002. A publicar na revista *Travessias*, 2004.

aos serviços e à administração pública e sobressaíam os funcionários. Esta situação reflectia-se na forma de custear a viagem: para o primeiro destino, a maioria dos embarcados seguia a expensas próprias ou do chefe de família; para o segundo, a maioria viajava à custa do Estado. Para o conjunto do ultramar, entre meados dos anos 50 e meados dos anos 60, os activos ligados ao sector primário ocuparam a primeira posição no movimento de passageiros. Terá sido neste período que a migração ultramarina mais se aproximou do padrão social da emigração para o estrangeiro. Foi também neste período que o Estado Novo mais se empenhou no transporte de trabalhadores agrícolas, embora no destino, à revelia dos projectos oficiais, aqueles voltassem as costas à enxada.

Bibliografia citada

AMARAL, Ilídio do (1960), *Aspectos do povoamento branco de Angola*, Lisboa, JIU.

BARATA, Óscar Soares (1965), *Migrações e povoamento*, Lisboa, SGL, 147 p.

BARATA, Óscar Soares (1966), *Os movimentos populacionais entre a metrópole e o ultramar português*, Separata de *estudos Políticos e Sociais*, vol. IV, n.º 3, p. 1009-1013.

CLARENCE-SMITH, Gervase (1990 [1985]), *O terceiro império português (1825-1975)*, Lisboa, Teorema.

CÓNIM, Custódio (1990), *Portugal e a sua população*, vol. II, Lisboa, Alfa.

NEWITT, Malyn (1995), *A history of Mozambique*, Londres, C. Hurst & Co.

PEIXOTO, João (1999), “A emigração”, in Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri (dir.), *História da expansão portuguesa*, vol. V: *Último império e recentramento (1930-1998)*, Lisboa, Círculo de Leitores, p. 152-181.

PIRES, Rui Pena (2003), *Migrações e integração: teoria e aplicações à sociedade portuguesa*, Oeiras, Celta Editora.