Etat et migration : une action officielle portugaise préférentiellement tournée vers l'émigration transocéanique, 1880-1969

Yvette dos Santos

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/5389>

DOI : 10.4000/cdlm.5389

ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2010

Pagination : 65-85

ISBN : 2914561518

ISSN : 0395-9317

Référence électronique

Yvette dos Santos, « Etat et migration : une action officielle portugaise préférentiellement tournée vers l'émigration transocéanique, 1880-1969 », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 80 | 2010, mis en ligne le 15 décembre 2010, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/5389> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdlm.5389>

État et migration : une action officielle portugaise préférentiellement tournée vers l'émigration transocéanique, 1880-1969

Yvette DOS SANTOS

Tout comme les autres pays de l'Europe méditerranéenne, le Portugal, depuis la moitié du XIX^e siècle, contribue à alimenter les flux migratoires internationaux vers les pays transocéaniques¹. Il maintiendra tout au long du XX^e siècle cette tradition migratoire, révélatrice de problèmes socioéconomiques internes profonds. Si la décision incombe aux individus de partir à l'étranger pour trouver de meilleures conditions de vie et de travail, les intérêts politiques, économiques et sociaux des États d'origine et d'accueil influent aussi sur les mouvements migratoires. Au Portugal, l'inclination de l'État pour le développement d'échanges et de liens politiques, économiques et culturels avec les pays de l'outre-Atlantique depuis la fin du XIX^e siècle jusqu'en 1969, le long des nombreux régimes politiques qui traversent le XX^e siècle, va profondément déteindre sur l'émigration portugaise.

Cet article se propose de comprendre l'importance du mouvement migratoire portugais et des zones portuaires nationales pour développer, voir ranimer les liens culturels et économiques entre le Portugal et les pays transocéaniques, en particulier avec le Brésil tout au long du XX^e siècle. Deux périodes sont à distinguer : celle allant de la fin du XIX^e siècle jusqu'en 1945, marquée par des cycles de forte et de faible émigration portugaise vers les pays transocéaniques ; et celle allant de 1945 jusqu'en 1969, caractérisée par le retour à l'émigration transocéanique pendant les années 1950, puis par la transition des flux vers les pays d'Europe de l'Ouest dans les années 1960 aux dépens des pays traditionnels d'émigration. L'on établira d'une part le lien entre le mouvement migratoire portugais, les ports nationaux, et les échanges économiques développés entre le Portugal et le Brésil. Il sera ensuite fait référence aux objectifs de l'État portugais dans la mise en place d'une assistance aux émigrés spécialement organisée dans les zones portuaires nationales et dans les navires transportant les passagers jusqu'au pays d'accueil. D'autre part, nous verrons comment et pourquoi l'État maintient après 1945 les liens avec les pays d'Amérique latine et surtout avec le Brésil malgré le changement dans les destinations, en se focalisant sur les moyens utilisés pour assurer au gouvernement portugais sa présence chez les émigrés portugais et sur les routes maritimes internationales face à la concurrence des compagnies étrangères.

1. Miriam Halpern Pereira, *A política de emigração portuguesa, 1850-1930*, Lisbonne, A Regra do Jogo (coll. Biblioteca da História, n° 10), 1981, p. 11-12.

Premières actions étatiques dans les zones portuaires face à l'essor de l'émigration transocéanique et des relations commerciales luso-brésiliennes, fin XIX^e siècle - 1918

Qu'il accueille des migrants issus des îles portugaises ou du territoire continental, le Brésil constitue l'une des destinations privilégiées par les Portugais, notamment à partir de la fin du XIX^e siècle. La fin du système de l'esclavage en 1883 provoque d'une part l'augmentation des besoins brésiliens en main-d'œuvre. Les autorités feront appel à de la main-d'œuvre venant des pays d'Europe du Nord. Mais les mauvaises conditions de travail imposées à ces émigrés dans les *fazendas* provoquent la suspension de cette émigration par les pays d'origine, et le Brésil se voit dans l'obligation de trouver d'autres pays fournisseurs de main-d'œuvre. Il se tournera dès lors vers les pays d'Europe du Sud². L'émigration est d'autre part provoquée par une conjoncture nationale et internationale qui favorise le départ d'individus en quête d'une vie meilleure : la crise économique du Portugal à la fin du siècle et l'incapacité du secteur secondaire à absorber la main-d'œuvre excédentaire rend propice le départ d'un contingent important d'individus³. Le mouvement migratoire portugais, renforcé par un flux clandestin constant et intense surtout à partir de 1910, deviendra majoritaire par rapport aux autres pays d'Europe du Sud du début du XX^e siècle jusqu'en 1913.

Source : À partir des données de Maria Stella Ferreira Levy, « O Papel da Migração Internacional na evolução da população brasileira (1872 a 1972) », dans *Revista de Saúde Pública*, vol. 8 (supl.) (São Paulo, 1974), p. 71-73 (tableaux 1) et publiés par Herbert Klein, *Inmigración Española en Brasil (siglos XIX y XX)*, coll Cruzar el Charco, Colombes, 1^{re} éd., Edition Fundación Archivo de Indianos, 1996, p. 145-147.

2. *Ibid.*, p. 17.

3. Joel Serrão, *A emigração portuguesa. Sondagem histórica*, Lisbonne, Livros Horizonte (coll. Horizonte, n° 12), 3^e éd, 1977 (1972), p. 110-115.

Mais si le Brésil attire autant de Portugais, c'est aussi parce qu'il est une ancienne colonie portugaise qui a permis le développement d'une communauté installée de préférence dans les zones portuaires comme Rio de Janeiro ou Santos, et qui représente un poids socio-économique et commercial non négligeable par rapport aux autres communautés étrangères du Brésil. Certains Portugais s'affirment dans des secteurs d'activités précis comme dans les fabriques de tissu ou de denrées alimentaires à Rio de Janeiro. Cette communauté appelle d'elle-même la venue de nombreux Portugais influencés par l'image véhiculée par les « Brésiliens », individus partis du Portugal en quête de richesse et qui, après plusieurs années passées à l'étranger, reviennent enrichis dans le pays d'origine⁴. À partir de cette communauté portugaise se développeront des relations commerciales étroites avec le Portugal, surtout durant la période de la Belle Époque, entre les ports nationaux et brésiliens.

Les portugais occupaient une position importante dans l'industrie, dans le commerce [...], dans les banques ; ils représentaient un marché de consommateur considérable pour les articles d'exportation portugais, constituaient une part importante de la main-d'œuvre rurale et urbaine de quelques régions du Brésil et étaient de grands propriétaires de biens immobiliers, surtout urbains⁵.

Cette relation favorable avec le Brésil permettra d'ailleurs au Portugal de maintenir une balance commerciale positive, contrairement à d'autres partenaires des pays d'Europe comme la Grande-Bretagne⁶.

Exportations par pays (en % de sa valeur)

Pays	Années											
	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1886	1890
Brésil	15,81	16,25	15,17	15,06	18,57	17,11	16,48	21,50	21,27	21,13	14,81	16,5
Grande-Bretagne	61,44	55,40	56,79	57,90	51,99	57,05	52,21	50,79	54,46	51,43	23,25	27,8

Importations par pays (en de % de sa valeur)

Pays	Années											
	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1886	1890
Brésil	12,54	8,89	10,31	9,40	11,25	6,86	5,60	8,33	6,86	6,33	-	-
Grande-Bretagne	9,43	7,98	13,06	12,08	15,53	16,40	15,79	16,14	14,72	12,53	-	-

Source : Pereira, Miriam Halpern, « Os mercados externos », dans *Livre-câmbio e desenvolvimento económico. Portugal na segunda metade do século XIX*, 2^e éd., Sá da Costa, col Nova Universidade, Lisboa, 1983, 417 p., p. 266.

4. Miguel Monteiro, *Migrantes, emigrantes e « brasileiros » de Fafe (1834-1926). Territórios, itinerários e trajetórias*, Fafe, Éditions de l'auteur (coll. Monografias, n° 8), 2000, p. 247-319.
5. « Os portugueses ocupavam posição de destaque na indústria, no comércio por atacado e varejo, nos bancos ; representavam um mercado consumidor considerável para os artigos de exportação lusos, constituíam parte importante da mão-de-obra rural e urbana de algumas regiões do Brasil e eram grandes proprietários de imóveis, sobretudo urbanos », dans Eulália Maria Lahmeyer Lobo, *Imigração portuguesa no Brasil*, São Paulo, Hucitec (coll. Estudos Históricos, n° 43), 2001, p. 34.
6. Miriam Halpern Pereira, *Livre-câmbio e desenvolvimento económico. Portugal na segunda metade do século XIX*, Lisbonne, Sá da Costa (coll. Nova Universidade, n° 6), 2^e éd., 1983, p. 264-269.

À mesure que l'attrait pour les pays transocéaniques s'accroît, le trafic de passagers dans les zones portuaires portugaises s'intensifie. Deux principaux ports s'affirmeront progressivement comme les seuls à pouvoir gérer un flux migratoire aussi intense : le port de Lisbonne et celui de Porto, progressivement remplacé par le port artificiel de Leixões⁷. Face à l'intensification des flux migratoires légaux et clandestins, à l'absence croissante de main-d'œuvre portugaise dans certains secteurs d'activité et à la pression croissante de l'élite agricole pour cesser l'émigration, l'État portugais met en place des mesures législatives et impose une réglementation de plus en plus exigeante concernant la protection des émigrés durant son transport. Mais il va surtout développer une action policière principalement concentrée dans les zones portuaires qui constituent des zones de transit et de concentration d'émigrés clandestins. Son intervention est d'autant plus nécessaire que le trafic des émigrés portugais clandestins vers le Brésil devient un commerce fructueux surtout à partir du début du xx^e siècle. Miriam Halpern Pereira fait référence à la présence et à l'organisation d'un vaste réseau clandestin bien enraciné sur le territoire portugais en liaison avec le Brésil et qui comprend des recruteurs, des agents d'émigration, de passage, et délivrant des passeports, des capitaines de navires de nationalité anglaise et française⁸ de connivence avec les entreprises brésiliennes en demande de main-d'œuvre étrangère. Certains fonctionnaires portugais de l'administration publique, des services consulaires, ainsi que de la police maritime sont même suspectés de participer à ce réseau⁹.

Dès 1855, l'État portugais se fait remarquer dans le contrôle des activités des capitaines et des commandants des embarcations qui acceptent de transporter des colons et des passagers sans passeport, et impose des normes pour garantir le voyage des émigrés dans de bonnes conditions d'hygiène¹⁰. Mais c'est surtout à la fin du xix^e siècle que l'État fait un pas décisif. Il réglemente en 1893 les activités des agents d'émigration, de passage et de passeport. En 1896, il crée la Police Spéciale pour la Répression de l'Émigration clandestine¹¹. Sous la tutelle du ministère de l'Intérieur, cette police a pour fonction de faire appliquer la législation répressive contre l'émigration clandestine qui condamne le clandestin et tout intermédiaire dans cet acte illégal. Mais elle aura avant tout comme responsabilité de développer une action policière sur le terrain, en garantissant la persécution des individus cherchant à émigrer clandestinement et des différents intermédiaires qui facilitent leur sortie. La réglementation prévoit une action sur tout le territoire national, mais c'est majoritairement dans les endroits clés comme les zones frontalières

7. Ana Filipa Prata, *Políticas portuárias na 1ª República (1890-1929)*, mémoire de Master en Histoire contemporaine sous la direction de Maria Fernanda Rollo, Faculté de Sciences sociales et humaines, Université Nouvelle de Lisbonne, 2008, p. 40-44.

8. Joaquim da Costa Leite, « O transporte de emigrantes : da vela ao vapor na rota do Brasil, 1851-1914 », *Análise Social*, vol. XXVI, n° 112-113, 3-4^e trimestre, 1991, p. 741-752.

9. Miriam Halpern Pereira, *A política de emigração portuguesa...*, *op. cit.*, p. 21-28.

10. Francisco Geraldo Cassola Ribeiro, *Emigração portuguesa. Regulamento emigratório : do Liberalismo ao fim da Segunda Guerra Mundial. Contribuição para o seu estudo*, Porto, Secretaria de Estado das Comunidades Portuguesas, Instituto de Apoio à Emigração e às Comunidades Portuguesas, Centro de Estudos, Série Migrações, Política – Relações Internacionais, 1987, p. 13-14.

11. *Ibid.*, p. 29-31.

et les zones portuaires que se concentre son action, en renforçant l'équipe de la police des ports.

Mais l'action de l'État portugais ne se restreint pas uniquement au territoire national. Sa proximité géographique avec l'Espagne, alliée à un flux migratoire intense vers les pays transocéaniques, en particulier originaire de la Gallice¹², à l'existence d'une migration saisonnière constante de travailleurs agricoles entre le Portugal et l'Espagne sur la zone frontalière du Nord, et à la présence d'une communauté portugaise dans les villes portuaires, facilite le développement d'un autre réseau migratoire entre la ville d'origine des individus et les ports dans le pays voisin, tels que celui de Vigo ou de Porto pour les Espagnols¹³. Ce réseau constitue une des voies permettant de contourner les difficultés d'émigration imposées par les pays respectifs. La hausse du flux clandestin entre le Portugal et l'Espagne incite à l'intervention conjointe des deux gouvernements pour y mettre fin. Ils signent un accord pour assurer une action policière dans les zones portuaires afin de capturer les émigrés clandestins qui tentent de migrer dans les ports étrangers¹⁴. Malgré ces mesures, le gouvernement portugais ne réussit pas à mettre un frein à l'émigration clandestine portugaise qui se maintient jusqu'au début de la Grande Guerre. Les effectifs au sein de la police ainsi que ses moyens d'action demeurent limités face à des réseaux migratoires bien tissés. D'autre part, la police d'émigration ne peut intervenir et appréhender les émigrés clandestins et les intermédiaires que s'ils sont pris sur le fait, réduisant de ce fait son efficacité à démanteler à la racine les réseaux clandestins.

À l'aube de la première guerre mondiale, les émigrés portugais se voient confrontés à la fermeture progressive des portes des pays traditionnels d'accueil. Aussi bien le Venezuela, l'Argentine, que le Brésil et les États-Unis d'Amérique restreignent l'entrée de migrants sur leur territoire¹⁵. Ces restrictions obligent l'État dès 1915 à trouver d'autres pays d'accueil pouvant avoir besoin de main-d'œuvre. En 1916, il facilite une émigration intra-européenne vers les principaux pays alliés¹⁶. L'envoi du contingent de travailleurs portugais sera assuré par voie maritime. Mais les difficultés liées au conflit, surtout depuis le début de la guerre maritime entre l'Angleterre et l'Allemagne en 1917, vont rendre de plus en plus difficile la sortie des individus par voie maritime. Dès lors, le transport terrestre sera privilégié¹⁷. Si l'entrée du Portugal dans la guerre oblige les autorités à renforcer le

12. Xosé Manuel Núñez Seixas et Raúl Soutelo Vázquez, « O futuro não está escrito », *História*, n° 42, année XXIV, février 2002, p. 22-29.

13. Lettre du consulat du Portugal à Vigo pour le ministre des Affaires étrangères, Vigo, 11 novembre 1916. Voir aussi le rapport officiel envoyé par le ministère de la Marine pour le directeur général du ministère de l'Intérieur, 7 septembre 1916, Archives Nationales portugaises, Torre do Tombo, ministère de l'Intérieur, direction générale des Affaires politiques et civiles, Maço 69, 1916.

14. Francisco Geraldo Cassola Ribeiro, *Emigração portuguesa. Regulamento emigratória...*, op. cit., p. 14.

15. Jorge Fernandes Alves, « Operários para França e Inglaterra (1914-1918). Experiências da emigração portuguesa intra-europeia », *Revista da Faculdade de Letras, História*, II^e Série, vol. 5, Porto, 1988, p. 317-333 et p. 318-320.

16. *Ibid.*, p. 325-327.

17. « Relatório sobre a organização e emprego dos Trabalhadores Portugueses em Inglaterra », de Almir

contrôle des zones portuaires portugaises, et rend difficile la sortie de clandestins du Portugal, les réseaux clandestins développés entre le Portugal et l'Espagne deviennent une échappatoire pour rejoindre les pays transatlantiques en passant par Vigo ou Barcelone. Mais de nouveau, l'absence d'effectifs, de moyens logistiques et financiers, ne permet pas un contrôle étroit et efficace des zones de passage et de transit utilisées par les réseaux clandestins¹⁸. Les directives établies avant 1914 pour mettre fin à l'émigration clandestine se maintiennent durant la guerre : les acteurs de l'émigration clandestine et les émigrés clandestins ne peuvent être capturés qu'en flagrant délit d'émigration clandestine sur les zones frontalières et/ou portuaires¹⁹.

Le renforcement de la protection des émigrés portugais : d'un État libéral à un État dictatorial, 1919-1945

Au lendemain de la Grande Guerre, la hausse des tensions sociales en 1919, les difficultés à relancer les anciennes routes commerciales, notamment entre le Brésil et le Portugal, et les problèmes liés à l'augmentation de la dette publique envers l'Angleterre contractée durant les années de guerre²⁰ constituent des facteurs déterminants pour relancer l'émigration portugaise vers les pays transatlantiques afin de garantir l'envoi massif de devises par les émigrés depuis le pays d'accueil. Pour cela, l'État portugais redéfinit dès 1919 les principes généraux qui définissent la politique d'émigration. Il crée en mai le Commissariat général des Services de l'Émigration dont les fonctions sont doubles. Ce Commissariat assure les mêmes activités qu'avant 1914, lesquelles consistent en un déploiement d'une action policière et répressive contre l'émigration clandestine et en la réglementation des fonctions des agents d'émigration, de passage et de passeport. Il doit d'autre part garantir une meilleure protection à l'émigré portugais depuis son embarquement jusqu'à son arrivée dans le pays d'accueil, et prévoir la prise en charge du rapatriement de ceux qui se trouvent dans l'incapacité financière d'assurer leur propre retour au Portugal²¹. Pour renforcer la présence du Commissariat dans les zones portuaires, deux inspections sont créées à Lisbonne et à Porto. Elles assurent le contrôle des navires aussi bien nationaux qu'étrangers qui transportent les émi-

Machado Martins, délégué du gouvernement portugais (secrétaire d'État du Travail), Londres, 3 septembre 1918, Archives histórico-diplomatiques du ministère des Affaires étrangères portugais, Légation de Londres, Maço 97, IV/ Proc 28/48 : Trabalhadores portugueses em Inglaterra, 1917-1923. Maço 97.

18. Lettre de la Police Spéciale de l'Émigration, section du Nord pour le commissaire spécial de l'émigration, 11 octobre 1917, Arch. Nat. Torre do Tombo, MI, DGAPC, Maço 77, 1917.

19. Lettre de la Police Spéciale de l'Émigration, section du Sud pour le Commissariat d'émigration, 29 novembre 1916, Arch. Nat. Torre do Tombo, MI, DGAPC, Maço 69, 1916.

20. Pedro Lains, *Os progressos do atraso. Uma Nova História Económica de Portugal, 1842-1992*, Lisbonne, Imprensa de Ciências Sociais, 2003, p. 147-169.

21. Décret-loi n° 5624 du 10 mai 1919, ministère de l'Intérieur, direction générale de la Sécurité publique. Voir aussi le décret-loi n° 5886 du 19 juin 1919, qui approuve le règlement général des services d'émigration.

grés portugais, pour s'assurer des bonnes conditions d'hygiène dans les classes réservées aux émigrés, de la présence suffisante de personnel dans chaque navire, de l'accès aux médicaments, et du respect du contingent d'émigrés transporté selon les capacités du navire. Elles sont d'autre part responsables des enquêtes contre les criminels qui facilitent l'émigration clandestine, garantissent l'inspection et le service de police des ports selon les directives données par le Commissariat, et sont chargées d'établir des rapports et des statistiques sur le nombre d'émigrés embarqués et de rapatriés arrivés dans chaque port d'accueil. Le Commissariat renforce la responsabilité des acteurs de l'émigration dans l'encadrement et la protection des individus avant leur embarquement jusqu'à leur arrivée dans le pays d'accueil. Les agents d'émigration, de passage et de passeport, doivent par exemple prendre en charge les émigrés avant leur départ depuis leur arrivée en train dans les villes d'embarquement, et garantir le logement et l'alimentation. Afin d'assurer le rapatriement gratuit des émigrés portugais de l'étranger, l'État portugais reporte la responsabilité sur les compagnies de navigation étrangères et nationales. En 1919, il leur est désormais interdit de transporter des émigrés tant qu'elles ne garantissent pas en même temps le rapatriement d'un contingent de Portugais à leur voyage de retour vers le Portugal :

Les compagnies/entreprises de navigation qui n'accepteraient pas les conditions de rapatriement [...] demeurent défendues de recevoir et de transporter vers l'étranger les émigrants contractés ou subventionnés, encourant pour celles qui enfreignent ces dispositions, conjointement avec ses agents ou représentants au Portugal, les pénalités comminatoires dans l'article 43 du décret 5624²².

Tout comme l'Italie, le Portugal cherche à développer une action protectrice envers les émigrés portugais. Cette protection commence dans les ports portugais à travers le contrôle renforcé des navires pour garantir de bonnes conditions de voyage. Mais elle se complète aussi avec une action dans le pays d'accueil, en s'intéressant au sort de la communauté portugaise à l'étranger pour légitimer la création d'entités patronales, ou du moins appuyer des initiatives privées qui chercheraient à améliorer la vie des émigrés portugais²³. D'autre part, l'État portugais prévoit l'organisation du rapatriement d'émigrés pour ceux qui n'ont su mener à bien leur projet migratoire. Le développement d'une assistance s'apparente à celle prévue en Italie en 1901 par le Commissariat général de l'Émigration sous la tutelle du ministère des Affaires étrangères italien²⁴. Ce Commissariat est

22. «As companhias/empresas de navegação que não aceitarem as condições de repatriamento [...], ficam inibidas de receber e transportar para o estrangeiro, emigrantes contratados ou subsidiados, incorrendo as que infringirem essas disposições, solidariamente, com os seus agentes ou representantes em Portugal, nas penalidades cominadas no artigo 43 do decreto 5624», dans le décret-loi n° 5886 du 19 juin 1919, ministère de l'Intérieur, direction générale de la Sécurité publique.

23. Ministério do Interior, Comissariado Geral dos Serviços de Emigração, *Boletim de Emigração*, Ano I, Outubro a Dezembro de 1919, n° 1, p. 1.

24. Caroline Douki, «L'État libéral italien face à l'émigration de masse (1860-1914)», dans Nancy L. Green et Patrick Weil (dir.), *Citoyenneté et émigration. Les politiques du départ*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales (coll. Recherches d'histoire et de sciences sociales, n° 108), 2006, p. 94-117.

responsable de la diffusion d'informations sur les conditions d'emploi et d'accueil à l'étranger, et sur la création d'organismes chargés de guider les émigrants, de les assister et de les protéger. Mais il agit aussi sur le territoire national. Il propose une aide dans toutes les étapes du voyage, en contrôlant l'action des agents recruteurs, en s'assurant dans les ports du bon déroulement de l'embarquement des émigrés, et en les encadrant durant le voyage par l'intermédiaire d'un inspecteur et d'un médecin. Aussi bien pour le Portugal que pour l'Italie, cette protection développée se focalise avant tout vers les émigrés transocéaniques aux dépens des courants européens. Pour les deux pays, cette action cherche à assurer les liens entre les émigrés dans les pays d'accueil avec le pays d'origine mais aussi à garantir l'envoi régulier de devises.

C'est donc avec la préoccupation de redoubler l'action protectrice et policière que l'émigration portugaise vers les pays transatlantiques reprend. Les ports de Lisbonne et de Porto demeurent les principaux ports d'embarquement des émigrés. La situation interne est telle qu'en 1920, avec la réouverture des frontières à l'émigration, le contingent d'individus sortis à travers les ports atteint son niveau le plus élevé en comparaison avec les années qui suivent.

Source : Portugal, Commissariado Geral dos Serviços de Emigração, ed. com., *Boletim de emigração*. Commissariado Geral dos Serviços de Emigração, Lisbonne, Imprensa Nacional, 1919-1933.

Les destinations sont diverses, mais le Brésil se maintient comme principal pays d'accueil des émigrés partis depuis le port de Lisbonne, contrairement à Porto où les destinations varient.

Source : Portugal, Commissariado Geral dos Serviços de Emigração, ed. com., *Boletim de emigração. Commissariado Geral dos Serviços de Emigração*, Lisbonne, Imprensa Nacional, 1919-1933.

Source : Portugal, Commissariado Geral dos Serviços de Emigração, ed. com., *Boletim de emigração. Commissariado Geral dos Serviços de Emigração*, Lisbonne, Imprensa Nacional, 1919-1933.

Durant les années 1920, quelques mesures seront prises pour renforcer l'assistance à bord, avec des équipes constituées de préférence par des Portugais pour éviter les problèmes de langue et de compréhension avec les émigrés. Mais c'est le 14 mai 1927, un peu moins d'un an après le coup d'État militaire du 28 mai 1926 qui met fin à la Première République, que de nouveaux changements surviennent dans la politique d'émigration portugaise, notamment dans l'action développée dans les zones portuaires portugaises. L'État réitère le besoin de renforcer la protection et l'assistance aux émigrés durant le voyage jusqu'au pays de destination, face à l'augmentation des plaintes des émigrés contre les mauvaises conditions de voyage. D'autre part, il se voit confronté au problème de la sélection physique des émigrés, et renforce son action²⁵. À partir des deux superintendances créées dans les deux zones portuaires seront renforcés le personnel médical et le nombre d'inspecteurs pour assurer la présence obligatoire d'une équipe d'assistance portugaise dans chaque navire étranger²⁶. L'inspection des navires devient obligatoire et organisée avant chaque départ pour n'importe quel navire. D'autre part, les superintendances ont dorénavant la responsabilité de procéder, dans des postes maritimes de désinfection, à la visite médicale obligatoire de tous les émigrés avant l'embarquement afin de délivrer un certificat médical, de vaccination et de revaccination, qui confirme la bonne santé des émigrés avant leur départ pour l'étranger.

Avec la fermeture progressive des portes à l'immigration à la fin des années 1920, et dans le cadre du nouveau régime politique portugais, le Commissariat est supprimé et remplacé par l'Inspection générale des Services d'Émigration qui maintient les fonctions d'assistance aux émigrés et de répression contre l'émigration clandestine jusqu'en 1934, date à laquelle la section internationale de la police politique portugaise, appelée la Police de Vigilance et de Défense de l'État, assume la responsabilité de réprimer l'émigration clandestine. Elle maintient la répression sur le terrain dans les zones portuaires et frontalières, assure les enquêtes pour débusquer les agents d'émigration clandestine et les émigrés clandestins, et contrôle les actions des agences d'émigration, de passage et de passeport²⁷. Jusqu'en 1945, elle maintiendra cette fonction aux dépens de l'Inspection générale des Services d'Émigration qui voit ses activités fortement réduites face à la diminution des sorties d'émigrés portugais.

Depuis le XIX^e siècle, les principales directives devant déterminer la politique d'émigration portugaise et la position de l'État face aux mouvements migratoires

25. Décret n° 13213 du 4 mars 1927, n° 44, p. 285-288, du ministère de l'Intérieur : réglemente l'assistance médicale et la protection aux émigrants portugais qui embarquent dans les ports nationaux dans des navires étrangers.

26. L'équipe d'assistance est composée d'un médecin, une infirmière, un assistant et un employé. Hormis l'assistance médicale, le médecin est chargé de recueillir les plaintes des émigrés, de maintenir la discipline, d'assurer un logement décent et de vérifier la qualité des aliments, mais aussi d'assurer que le navire n'embarque pas un contingent trop élevé d'émigrants.

27. Décret n° 23995 du ministère de l'Intérieur, 12 juin 1934, I^e Série, n° 136, p. 823-825 : détermine que la section internationale de la PVDE est aussi responsable de la répression de l'émigration clandestine, de la lutte contre les enrôleurs et de l'autorisation et de l'inspection des agences de passage et de passeport.

s'axent sur deux points principaux : garantir la répression de l'émigration clandestine qui constitue une priorité depuis la fin du XIX^e siècle, et proposer une assistance aux émigrés portugais, qui s'affirme surtout au lendemain de la Grande Guerre. Que se soit pour l'un comme pour l'autre, l'action se focalise essentiellement dans les zones portuaires portugaises, zones stratégiques dans lesquelles le contrôle et l'encadrement des activités liées à l'émigration transocéanique semblent plus efficaces. Mais de nombreuses difficultés rendent impossible la mise en application totale de la réglementation concernant l'émigration. La nécessité de renforcer la législation concernant surtout la protection des émigrés le prouve. Si l'action de l'État donne l'impression de renforcer sa présence et du coup de restreindre la sortie d'émigrés portugais via les zones portuaires, il demeure permissif face à l'émigration. Jusqu'en 1930, il ne prend aucune mesure drastique pour interdire l'émigration portugaise car son objectif est de favoriser sa sortie pour garantir la présence lusophone à l'étranger, l'envoi de devises vers le Portugal, tout en maintenant le contact entre l'émigré et le pays d'origine à partir des actions bienfaitrices de l'État portugais pour le protéger durant le voyage et dans le pays d'accueil. Les mesures interdisant la sortie de Portugais analphabètes entre 14 et 45 ans s'intègrent dans une conjoncture de crise économique internationale suivie par la fermeture à l'immigration dans les pays d'accueil.

Revendications d'une indépendance nationale et émigration transocéanique privilégiée

La fin de la seconde guerre mondiale ouvre sur une nouvelle conjoncture marquée par la revendication d'une indépendance nationale vis-à-vis des pays européens et des États-Unis ainsi que par la tentative de rapprochement entre le Portugal et l'Amérique latine. À partir de 1945,

la politique extérieure portugaise se trouve définie selon un esprit enraciné dans l'autonomie et l'autarcie. La stratégie qui se défend au Portugal pour l'après-guerre consiste essentiellement dans la défense du maintien de la politique extérieure portugaise traditionnelle, qui repose sur ses quatre vecteurs préférentiels : le Brésil, l'Espagne, l'Angleterre et les colonies africaines²⁸.

En soutenant l'émigration portugaise vers les pays transocéaniques, en particulier vers le Brésil, le Portugal demeure fidèle à sa politique extérieure. L'État portugais prend donc différentes initiatives, telles que la création d'un organisme national chargé d'encadrer les mouvements migratoires qui privilégiera les flux transocéaniques en développant notamment ses activités essentiellement focalisées dans

28. «A política externa portuguesa encontrava-se definida no quadro de um arraigado espírito de autonomia e autarcismo. A estratégia que se advogava em Portugal para o pós-Guerra consistia essencialmente na defesa da manutenção da política externa portuguesa tradicional, assente nos seus quatro vectores preferenciais : o Brasil, a Espanha, a Inglaterra e as colónias africanas», dans Fernanda Rollo, *Portugal e o Plano Marshall. Da rejeição à solicitação da ajuda financeira norte-americana (1947-1952)*, Lisbonne, Estampa (coll Histórias de Portugal, n° 7), 1994, p. 186.

les zones portuaires, et l'appui des compagnies portugaises de navigation pour le développement du transport maritime entre les ports portugais et brésiliens.

Conformément aux initiatives prises par les autres pays d'émigration et d'immigration, les autorités portugaises décident de rétablir progressivement le mouvement migratoire national. En mars 1947²⁹, elles interdisent temporairement la sortie d'individus pour réaffirmer les principes qui doivent régir l'émigration selon les « intérêts socioéconomiques supérieurs de la Nation portugaise »³⁰, tout en prenant en considération les politiques d'immigration de chaque pays d'accueil³¹. En voulant exercer un contrôle sur l'émigration portugaise, les autorités cherchent à éviter les conséquences socioéconomiques négatives d'un mouvement migratoire spontané et non contrôlé³². L'État portugais crée pour cela un organisme national qui se retrouve, comme dans le passé, sous la tutelle du ministère de l'Intérieur. Appelé *JE*, celui-ci assure le contrôle de toutes les étapes de l'émigration³³. Composé par trois services³⁴, il étudie et propose des mesures sur l'émigration, donne son avis lors de la signature d'accords internationaux et bilatéraux liés à l'émigration, et vérifie les bases des contrats de travail pour protéger les émigrés de l'exploitation des futurs employeurs³⁵. En contact avec les autorités étrangères chargées de l'immigration, l'organisme portugais renseigne sur les disponibilités en main-d'œuvre et sélectionne dans chaque région les travailleurs autorisés à émigrer. Mais elle cherche aussi à être le seul intermédiaire entre les autorités portugaises, le futur émigré et les pays d'accueil, en comptant sur la seule collaboration des autorités locales et des districts au détriment des anciens agents d'émigration, de passage et de passeport³⁶.

29. Décret-loi n° 26199 du 29 mars 1947.

30. Voir la Constitution politique de 1933.

31. Les autorisations de sortie sont accordées aux candidats qui possèdent une promesse de travail dans le pays d'accueil. Cette promesse est acquise au moyen d'une lettre d'appel ou d'un contrat de travail. Ils doivent aussi garantir la subsistance de la famille restée au Portugal et doivent être dotés d'une grande force physique. Les analphabètes ou les rapatriés candidats sont exclus de l'émigration ainsi que les femmes tant qu'elles ne peuvent prouver aux autorités portugaises qu'elles bénéficient d'une protection morale assurée soit par le conjoint soit par le père. La situation politique, économique et sociale du pays d'accueil considérée comme inconvenante par le Portugal peut impliquer le refus de sortie du candidat.

32. Décret-loi n° 26199 du 29 mars 1947, décret-loi 44427 et 44428 de 1962.

33. Décret-loi n° 36558 du 28 octobre 1947.

34. Le secrétariat, le Service d'Inspection et Titulaire ainsi que le Service d'Assistance, dans le décret-loi n° 36558 du 28 octobre 1947.

35. La période du contrat, les modes de rapatriement, l'indemnisation maladie et accidents du travail, la garantie de l'envoi de l'argent au Portugal..., dans le décret-loi n° 36558 du 28 octobre 1947.

36. Les municipalités sont par exemple chargées d'informer sur les excédents de main-d'œuvre et organisent la présélection des candidats à travers le Service de l'Émigration et la Délégation de la Santé. Elles procèdent à l'examen médical et vérifient l'âge, l'état civil, la situation militaire ainsi que les conditions physiques et le niveau scolaire du candidat, dans Junta da Emigração, Ministério do Interior, *Anexo às instruções para as Câmaras Municipais*, Ministério Do Interior, Junta Da Emigração - [S.I. : s.n.], (Lisbonne : Of. Graf. Gomes & Rodrigues), 1957. En complément, on pourra consulter du même auteur, *Instruções sobre organização dos processos de emigrante destinadas às Câmaras Municipais*, aprovadas por despacho ministerial de 12 de Agosto de 1966, Lisbonne, 1966.

La *JE* organise donc ses activités afin d'assurer l'encadrement des différents mouvements migratoires. Sa principale préoccupation sera de relancer l'émigration portugaise vers les pays transocéaniques, en particulier vers le Brésil, aux dépens des courants migratoires vers les pays d'Europe industrialisés qui, bien que minoritaires dans les années 1950, vont progressivement s'affirmer et s'imposer³⁷. Cette préférence pour les pays transatlantiques déteint sur la nature des activités développées par la *JE*. À l'exemple des activités organisées dans les années précédentes, elle maintient et renforce par exemple la même assistance et protection aux émigrés portugais depuis le port d'embarquement jusqu'à son arrivée à l'étranger. Par l'intermédiaire de son équipe d'inspecteurs et de médecins, elle se charge de visiter et de contrôler les navires pour leur concéder les autorisations de transport. Elle garantit aussi une assistance à bord, que ce soit à l'aller comme au retour³⁸. Concrètement, l'équipe doit s'assurer du bon comportement des émigrés sur le navire, devient le seul interlocuteur entre les émigrés et le reste de l'équipage, et doit vérifier que les conditions de transport sont respectées³⁹. Elle développe aussi une action sur les zones portuaires de Lisbonne et de Leixões, en mettant en place des Maisons de l'émigrant dont l'objectif est de « guider, protéger les émigrants arrivés de la province pour l'embarquement si besoin, ceux qui régressent de l'étranger à destination de leurs terres »⁴⁰. Les fonctionnaires de la Maison de l'émigrant ont la responsabilité de la réception des émigrés dans les gares et de leur transfert vers les maisons⁴¹. Arrivés dans ces lieux tenus par la Légion portugaise⁴², les individus reçoivent le passeport d'émigrant en échange de la licence. En dehors de la prise en charge des individus avant leur départ, la *JE* se charge de procéder à un dernier examen médical pour confirmer l'absence d'infections

37. Maria Beatriz Rocha Trindade, « História das migrações portuguesas », dans Luís Moita (dir.), *Janus 99-2000, Anuário das relações exteriores*, Lisbonne, Observatório das Relações Exteriores, Editions do Público et de l'Universidade Autónoma de Lisbonne, 1999, p. 68-70.

38. L'équipe est constituée par un médecin, un inspecteur, des infirmiers, et par des auxiliaires. Dans Ministério do Interior – Junta Nacional de Emigração, *Instruções Complementares para cumprimento por parte das equipas de assistência a bordo dos navios que transportam emigrantes portugueses*, aprovados por despacho ministerial de 30 de Maio de 1956, Lisbonne, 1956.

39. Comme dans les années 1920 et 1930, les fonctionnaires des services d'émigration se chargent de vérifier les conditions de logement, la qualité des denrées alimentaires, l'accès à l'eau potable, le fonctionnement de l'air conditionné, les règles de sécurité.

40. Décret-loi n° 36558 du 28 octobre 1947.

41. Les fonctionnaires proposent le logement et l'alimentation à un prix réduit, l'accompagnement jusqu'à l'embarquement, la prise en charge du transport des bagages jusqu'au navire, prennent en charge les émigrants qui n'ont pu prendre le bateau. Dans Portugal, Ministério Do Interior - Junta Da Emigração, *Regulamento Das Casas do Emigrante : 1956*, Lisbonne, Junta Da Emigração, 1956.

42. La Légion portugaise est une milice militaire créée en 1936 appuyée par la droite radicale qui, au lendemain de la seconde guerre mondiale, devient un service auxiliaire des forces de l'ordre comme la GNR (Garde Nationale Républicaine), la PSP (Police de Sécurité Publique) ou la PIDE (Police Internationale et de Défense de l'État). Elle servira de service d'information, et représente une troupe de choc du régime pour réprimer des manifestants. Pour en savoir plus, voir Luís Nuno Rodrigues, « Legião Portuguesa », dans Fernando Rosas et José Maria Brandão de Brito (dir.), *Dicionário de história do Estado Novo*, 2 vol., Venda Nova, Éditions Bertrand, 1996, vol. I, p. 510-512.

contagieuses et de maladies selon les recommandations des services d'immigration des pays d'accueil. Avec l'exclusion des agents d'émigration, de passage et de passeport, la *JE* s'affirme comme l'unique intermédiaire entre l'émigré et les compagnies de navigation pour organiser le voyage jusqu'au pays d'accueil. Elle se chargera de marquer les billets de bateau uniquement pour la 2^e classe et pour la 3^e classe majoritairement utilisée par les émigrés portugais.

En même temps que s'organise progressivement l'assistance aux individus, l'émigration portugaise vers les pays transocéaniques est relancée dès 1947. Le Brésil, l'Argentine et le Venezuela constituent les principales destinations des émigrés jusqu'au début des années 1960.

Source : Portugal, Junta da Emigração, *Boletim Anual da Junta da Emigração*, Lisbonne, Imprensa Nacional, 1952-1962.

Jusqu'en 1970, la *JE* va assurer les mêmes activités que celles développées depuis sa création malgré les tentatives de changement de la politique d'émigration au sein du gouvernement portugais⁴³. Le nombre d'émigrés dans les Maisons de l'émigrant se maintient, mais la fréquentation des ports diminue en particulier pour le port de Leixões qui ne possède pas les conditions nécessaires pour recevoir des navires de grande taille, de sorte que l'embarquement se concentre sur le port de Lisbonne. Elle renforce en 1962 les équipes d'inspecteurs et de médecins dans les ports d'embarquement ainsi que dans les navires transportant les émigrés vers les pays transocéaniques⁴⁴, un an après les décrets-lois 44427 et 44428 qui

43. Victor Pereira, *L'État portugais et les Portugais en France, 1957-1974*, thèse de doctorat en Histoire sous la direction de Serge Berstein, Institut d'Études Politiques, Centre d'Histoire de Sciences Po, Paris, 2007, p. 307-394.

44. Préprojet des diplômes légaux sur la loi organique de la *Junta da Emigração* et sur le règlement sur l'assistance aux émigrants portugais, élaboré par Francisco Cabrita Matias, secrétaire de la *Junta da Emigração*, Arch. de la direction générale des Affaires consulaires et des Communautés

ont pour fonction d'éclaircir la position de l'État portugais sur les conditions de l'émigration alors que le mouvement migratoire vers la France s'intensifie et que l'acheminement des émigrés vers le pays d'accueil se fait majoritairement par voie terrestre.

Source : Portugal, Junta da Emigração, *Boletim Anual da Junta da Emigração*, Lisbonne, Imprensa Nacional, 1952-1968.

La *JE* d'autre part réussit à éviter que ne soient mises en application les résolutions du Conseil des ministres de 1964-1965 qui prévoient des changements dans l'assistance aux émigrés selon les besoins de la communauté portugaise dans les pays d'accueil d'Europe de l'Ouest⁴⁵.

Face au commerce fructueux que représente le transport des émigrés, une grande diversité de compagnies de navigation étrangères et portugaises vont se partager le transport de passagers entre le Portugal et les pays d'accueil à l'occasion de la Conférence organisée à Lisbonne en 1947⁴⁶. De ces compagnies, certaines ont une longue expérience dans le transport de passagers depuis l'entre-deux-guerres, telle que la Compagnie française des Chargeurs Réunis ou la Royal Mail Naves. D'autres compagnies étrangères, comme les compagnies italiennes,

portugaises (ancienne *Junta da Emigração*), R 1.1/1, 1963.

45. Yvette Dos Santos, *L'impact socioéconomique de l'émigration portugaise vers la France au Portugal, 1958-1974*, mémoire de DEA en Histoire sous la direction de Danielle Tartakowsky, Université de Paris VIII Vincennes-St Denis, 2006, p. 104-109.

46. Conférence en avril 1947 réunissant à Lisbonne les différentes compagnies de navigation portugaises et étrangères afin de divulguer les normes de transport des émigrés. Étaient présentes les compagnies suivantes : Blue Star Line, Compagnie française des Chargeurs Réunis, le Sud-Atlantique, la Houlder Brothers, la compagnie Lampport & Holt Line, l'English Mail Navy, la Société Commerciale des Transports Maritimes, la Furness Houlder, la Pacific Navigation et la Companhia Colonial de Navegação. Dans Companhia Colonial de Navegação, *Relatórios e contas da Companhia Colonial de Navegação, Exercícios de 1947*, Lisbonne, p. 16.

qui n'avaient jusque-là jamais transporté d'émigrés portugais, vont assurer au lendemain de la seconde guerre mondiale le transport d'un important contingent d'émigrés portugais et italiens vers l'Amérique latine.

Nationalité des navires transportant des émigrés portugais, 1951-1952

Nationalité	1951		1952	
	N° de compagnies	N° de navires	N° de compagnies	N° de navires
Argentine	2	8	2	6
Française	1	2	1	5
Grecque	1	1	1	1
Hollandaise	1	3	1	1
Anglaise	2	7	3	9
Italienne	7	15	7	16
Panaméenne	3	6	1	1
Portugaise	1	2	1	3
Total	18	44	17	41

Source : Portugal, Junta da Emigração, *Boletim Anual da Junta da Emigração*, Lisbonne, Imprensa Nacional, 1952, p. 24.

Mais, face à la présence écrasante de compagnies étrangères se distingue une compagnie portugaise qui, bien que possédant un nombre limité de navires, se chargera de transporter le plus gros contingent d'émigrés portugais vers l'Amérique latine afin de servir les intérêts de l'État. La CCN (Compagnie Coloniale de Navigation), créée en 1922 par des firmes portugaises installées en Angola et en Guinée⁴⁷, assure durant les années 1930 le transport de marchandises et de passagers entre le Portugal et ses colonies d'Afrique, tout en cherchant à étendre son réseau en Europe⁴⁸. Face aux autres compagnies de navigation nationales, elle obtient durant la seconde guerre mondiale le monopole des routes maritimes entre le Portugal et le Brésil grâce à l'acquisition du navire anglais *Princess Olga* en 1940, rebaptisé *Serpa Pinto*. Au lendemain de la guerre, les quelques compagnies de navigation nationales bénéficient d'un plus grand appui financier de l'État portugais pour développer la flotte nationale face à la concurrence étrangère⁴⁹.

47. La Société Agricole de Ganda, la Compagnie de Amboim, et la firme Ed. Guedes, Lda sont les principaux fondateurs de la compagnie, dans Companhia Colonial de Navegação, *Vinte e cinco anos ao serviço da Nação. Fundação, vida e obra Companhia Colonial de Navegação*, Lisbonne, Marítimo – Colonial, Lda, 1947, p. 5-6.

48. *Ibid.*, p. 32.

49. Les objectifs et les actions de l'État portugais varient. Basé sur le respect de l'initiative privée, l'État garantit par exemple : l'aide financière pour la rénovation de la flotte commerciale, la concession de prix pour la construction de navires, des subventions pour stimuler la construction de navires, l'exemption des droits de douanes dans l'importation de matériaux, machines nécessaires pour la construction de navire. L'accès à des crédits pour la construction de navires nationaux est garanti à travers le Fonds de Rénovation de la Marine Marchande créé par le décret-loi n° 35876 du 24 septembre 1946. Dans *Id.*, p. 54-55.

Bien que la priorité soit donnée à la construction de navires de marchandises, la CCN décide en accord avec l'État portugais de la construction de deux paquebots mixtes portugais pour garantir le lien et les échanges entre le Portugal et le Brésil. En attendant, les liens sont assurés par d'anciens paquebots comme le *Serpa Pinto* ou le *Mouzinho*. En 1952, le navire *Vera Cruz*, est opérationnel et fait son premier voyage pour le Brésil. Avec une capacité de tonnage et de transport de passagers faisant concurrence aux navires étrangers, le *Vera Cruz* va transporter le plus grand nombre d'émigrés portugais vers le Brésil pour faire face à la concurrence faite par les navires italiens.

Principaux navires étrangers et portugais transportant les émigrés portugais vers les pays transatlantiques, 1952

Nationalité des navires	Destination	Tonnelage	Lotation 3 ^e classe	Nombre d'émigrés portugais transportés.
Portugais				
Vera Cruz	Brésil	21750	844	8936
North King	Brésil	5067	552	6378
Serpa Pinto	Brésil	5412	352	3352
Mouzinho	Brésil	8200	436	612
TOTAL				19278
Italiens				
Vulcânia	Amérique Nord	24495	936	324
Satúrnia	Amérique Nord	24495	1016	14
Giovana C	Brésil	8339	1068	4786
Castel Verde	Brésil	8254	759	1831
Conte Grande	Brésil	nc	nc	1343
Surriento	Brésil - Argentine	10698	862	3744
Genova	Bresil - Argentine	8352	794	2972
Anna C	Brésil - Argentine	11736	608	1414
Sestrieri	Brésil - Argentine	nc	256	398
Conde Biancamano	Brésil - Argentine	23562	1023	0
Auriga	Venezuela-Curaçao	10831	874	863
Andrea Gritti	Venezuela-Curaçao	nc	448	235
Castel Félice	Venezuela-Curaçao	nc	1400	155
Francesco Morosini	Brésil - Argentine, Curaçao - Venezuela	8678	404	274
TOTAL				18353
Argentins/total				5569
Anglais/total				4498
Français/total				1312

Source : Portugal, Junta da Emigração, *Boletim Anual da Junta da Emigração*, Lisbonne, Imprensa Nacional, 1952, p. 26.

Un an plus tard, la CCN lance un nouveau paquebot mixte appelé *Santa Maria* avec les mêmes caractéristiques que le *Vera Cruz* afin de renforcer la présence nationale sur la route maritime entre le Portugal et le Brésil. En appuyant le développement du transport maritime entre les ports portugais et brésiliens, le gouvernement portugais cherche non pas uniquement à maintenir un contrôle sur le transport d'émigrés portugais, mais aussi à servir les intérêts économiques portugais généralement occultés par une idéologie véhiculée par la propagande pendant la dictature de Salazar, qui réclame la nécessité de maintenir les liens culturels et économiques entre le Portugal et le Brésil au nom d'une histoire, d'une culture et d'une langue commune :

Le lien né entre Portugais et Brésiliens, projetés dans le futur par la convivialité amoureuse des deux peuples, n'a pu être fragilisé ni par l'intrigue des étrangers ni par les divergences fraternelles, se maintenant identiques et indestructibles aussi bien dans l'essence comme dans la forme – vu que la même langue a donné l'expression définitive au culte du même Dieu. L'héritage positif du passé commun a été celui-là; et aussi bien les Portugais que les Brésiliens ont persévéré pour la maintenir avec ferveur. De cela est témoin authentique l'engagement que notre Gouvernement et la Compagnie Coloniale de Navigation ont mis en place pour lier les deux pays la plus grande unité de flotte marchande nationale. Quelles que soient les circonstances provoquées par l'économie sur nos relations commerciales, le *Vera Cruz* naviguera pour honorer la meilleure tradition de la marine portugaise qui depuis le XVI^e siècle réclame le Brésil, servant de véhicule d'échange de *saudades* (nostalgies) et d'espoirs qu'il y a quatre siècle alimente la consanguinité et le commerce affectif des deux patries. En frayant un chemin sur les quatre mille milles de notre océan Atlantique, une route que nous pouvons bien appeler lusitanienne parce que ses escales le signalent toutes, et pour toujours, la grande présence du Portugal dans la géographie et l'histoire, le *Vera Cruz* tentera, avant tout, de diminuer les distances qui nous séparent du Brésil et d'augmenter les grands sentiments qui nous lient au Brésil⁵⁰.

Durant la première moitié des années 1950, la ligne d'Amérique du Sud semble apporter des bénéfices à la Compagnie Coloniale de Navigation. Face à l'augmen-

50. « O vínculo assim nascido entre portugueses e brasileiros, projectado depois no futuro pelo convívio amoroso das duas gentes, não o puderam enfraquecer nem a intriga dos estranhos nem os dissídios frateros, mantendo-se igual e indestrutível tanto na essência como na forma – posto que a mesma língua deu expressão definitiva ao culto do mesmo Deus. A herança positiva do passado comum foi esta; e tanto os portugueses como os brasileiros perseveraram em mantê-la fervorosamente. É disso testemunha autêntico o empenho que o nosso Governo e a Companhia Colonial de Navegação puseram em dotar a ligação dos dois países com a melhor unidade da frota mercante nacional. Quaisquer que sejam, pois, as contingências criadas pela economia às nossas relações comerciais, o VERA CRUZ navegara para honrar a melhor tradição da marinha portuguesa que desde o século XVI demanda o Brasil, servindo de veículo ao intercâmbio de saudades e de esperanças que há quatro séculos alimenta a consanguinidade e o comércio afectivo das duas pátrias. Trilhando sobre quatro mil milhas do nosso mar Atlântico, uma rota que bem podemos chamar lusitana porque as suas escalas assinalam todas, e para sempre, a grande presença de Portugal na geografia e na história, o VERA CRUZ intentará, antes de tudo, diminuir as distâncias que nos separam do Brasil e aumentar os grandes sentimentos que ao Brasil nos unem », *Paquete Vera Cruz, Companhia Colonial de Navegação*, Lisbonne, Éditions Bertrand, 1952, p. 1.

tation de l'émigration et du rapatriement de Portugais d'Amérique centrale, la compagnie portugaise décide d'augmenter le nombre d'escales dans d'autres pays comme l'Argentine, le Venezuela, mais aussi l'Espagne à Vigo et même au Portugal dans le port de Leixões. Mais elle se retrouve très vite confrontée à plusieurs difficultés qu'elle peine à surpasser. Hormis l'absence d'infrastructures adéquates à l'accueil de paquebots mixtes de grande taille dans les ports de Leixões et de Lisbonne⁵¹, non résolue par la planification, elle affronte dès 1955 des problèmes financiers dans l'exploitation de la ligne Portugal-Amérique du Sud⁵² : les restrictions imposées à l'entrée d'émigrés portugais par les pays d'accueil comme le Brésil, l'Argentine et le Venezuela, le transfert progressif du flux migratoire vers les pays européens aux dépens des pays transocéaniques, ainsi que la concurrence croissante des autres compagnies de navigation et du transport aérien, réduisent le nombre de passagers voyageant en 3^e classe.

Source : Portugal, Junta da Emigração, *Boletim Anual da Junta da Emigração*, Lisbonne, Imprensa Nacional, 1952-1969.

Elle se retrouve par ailleurs dans l'impossibilité de développer des échanges commerciaux entre le Portugal et le Brésil malgré les accords commerciaux, économiques et culturels signés entre les deux pays⁵³. Dès les années 1950, les colonies portugaises, les pays d'Europe comme l'Angleterre, mais surtout les pays de la CEE (République Fédérale d'Allemagne), et les États-Unis constituent les

51. Voir par exemple les mesures prévues par les différents plans économiques portugais jusqu'en 1974, qui prévoient une action limitée dans les principaux ports portugais.

52. Companhia Colonial de Navegação, *Relatórios e contas da Companhia Colonial de Navegação. Exercícios de 1953*, Lisbonne, 1953, p. 6.

53. Armado Luíz Cervo et José Calvet de Magalhães (dir.), *Depois das caravelas : as relações entre Portugal e o Brasil, 1808-2000*, Lisbonne, Comemorativas, Instituto Camões, 2000, p. 219-260.

principaux partenaires commerciaux du Portugal⁵⁴. Bien que le Portugal revendique dès 1945 son autonomie vis-à-vis des autres pays, son rapprochement avec les pays de la CEE est inévitable depuis la fin de la guerre :

La réalité économique, différente de celle qui résultait des fabulations de la politique extérieure et de la diplomatie, montrait que, finalement, le Portugal était économiquement un pays fondamentalement européen et, en complémentarité, un pays euro-atlantique⁵⁵.

Pour pallier ces difficultés, la CCN prend plusieurs initiatives. Elle développe la ligne maritime entre le Portugal et l'Amérique centrale, sollicite en vain depuis la fin des années 1950 un appui financier à l'État portugais afin de garantir le maintien de la ligne vers l'Amérique du Sud. Mais l'absence d'aide, alliée à la réquisition de navires pour le transport des troupes vers les colonies portugaises à partir de 1961, l'amène en 1963 à mettre fin à cette ligne, et la CCN n'assure plus que, via le paquebot *Santa Maria*, le lien entre le Portugal et l'Amérique centrale. Enfin, elle restructure progressivement ses paquebots pour garantir le transport d'un plus grand nombre de passagers de 1^{re} et 2^e classe pour organiser des croisières de plaisance vers les pays d'Amérique centrale de manière à rentabiliser au maximum la ligne.

Les zones portuaires constituent des zones de concentration et de transit d'émigrés légaux et clandestins issus des différentes régions du Portugal. Elles ont été des zones privilégiées pour fuir les difficultés socioéconomiques du pays ainsi que des zones d'inspection et de protection pour contrôler le départ et le voyage des émigrés portugais vers les pays transocéaniques.

Nous avons vu que l'action étatique portugaise s'étale sur différentes périodes et prend différentes formes, en commençant dès le régime monarchique par la mise en place d'un contrôle policier et d'une répression face à l'émigration clandestine dans le but d'éviter l'exploitation des émigrés par les entités privées, étrangères et/ou nationales. Elle se focalise ensuite sur l'organisation d'une inspection dans les navires étrangers et nationaux afin de s'assurer des bonnes conditions de voyage des émigrés jusqu'au pays d'accueil. Selon les concepts d'un État libéral, l'État est un acteur qui a pour fonction de réprimer avant tout l'émigration clandestine. Mais sa fonction évolue à partir de 1919, et il se dessine progressivement les contours d'un État social avec le développement d'une assistance aux émigrés depuis leur point de départ jusqu'à leur débarquement dans le port d'accueil. En parallèle, le contrôle des navires devient de plus en plus étroit et exigeant pour garantir une meilleure protection et assistance aux émigrés. Cette nouvelle fonction de l'État répond au besoin de montrer son intérêt pour le sort des citoyens

54. Fernando Martins, « Portugal/Europa : uma inserção tardia e a “baixo nível” », dans José Mattoso (dir.) et Fernando Rosas (coord.), *História de Portugal*, 8 vol., Lisbonne, Estampa, 1994, *O Estado Novo*, vol. 7, p. 471-485 et p. 474-478.

55. « A realidade económica, diferente da que resultava das efabulações da política externa e da diplomacia, mostrava que, afinal, Portugal era economicamente um país fundamentalmente europeu e, complementarmente, um país euro-atlântico », dans Fernanda Rollo, *Portugal e o Plano Marshall...*, op. cit., p. 191-192.

portugais qui partent pour l'étranger, de manière à les intégrer à la nation portugaise. Évidemment, derrière cette préoccupation se cache le besoin de maintenir les liens entre la communauté portugaise installée à l'étranger et la mère patrie pour garantir l'envoi massif et régulier de l'argent des émigrés vers le Portugal.

La mise en place d'une assistance n'est pas une spécificité du régime dictatorial. Toutefois, la protection se resserre dès les années 1930 et s'insère dans la volonté du gouvernement portugais de se rapprocher et de renforcer les liens avec le Brésil. La création en 1947 de la *JE*, le maintien et le renforcement de la protection dans les zones portuaires, et les nouvelles fonctions de la CCN, reflètent le projet de Salazar de conserver les liens avec la communauté portugaise et, de manière générale, avec les gouvernements des pays transatlantiques malgré les difficultés rencontrées.

Contrairement aux autres pays méditerranéens et notamment dans le cas espagnol, ce n'est que tardivement, avec l'arrivée de Marcelo Caetano au pouvoir en 1969, que s'opère un virage déterminant dans l'assistance prévue pour les émigrés portugais. Elle est désormais tournée vers les communautés portugaises en Europe, et se développe surtout dans les pays d'accueil et non plus dans les zones de départ. Mais l'objectif reste le même : maintenir les liens entre la communauté portugaise à l'étranger et la patrie pour l'envoi des devises des émigrés au Portugal.