

# DO VENTO AO VAPOR EM MARES JÁ ANTES NAVEGADOS: A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO 'LA VELOCE' E O TRANSPORTE DE EMIGRANTES PELO ATLÂNTICO

*Paulo César Gonçalves*<sup>1</sup>

Fernand Braudel, em trabalho clássico sobre a economia-mundo nos séculos XV a XVIII, descreveu de forma precisa a ligação histórica da cidade de Gênova com o mar: “o relevo é uma cortina de montanhas estéreis; no mar, a cada foz de rio, e a cada enseada corresponde um porto, ou uma aldeia, ou uma vila”. Mercadores, banqueiros, marinheiros, quase toda a população “agia de longe, fora de casa”, ou seja, só conseguia viver recorrendo ao mundo exterior, no qual as embarcações mercantes exerciam papel fundamental no comércio de curta e longa distância<sup>2</sup>. Não cabe aqui uma história de Gênova, mesmo que sucinta, mas apenas apontar que as atividades mercantil e bancária, além de congênicas, constituíam a base de sua riqueza, sobretudo entre meados do Quinhentos e as primeiras décadas do Seiscentos – o “século dos genoveses”.

No Oitocentos, citando Braudel mais uma vez, Gênova viu-se novamente como o “motor mais ativo da península italiana”. “Por ocasião do surgimento da navegação marítima a vapor e no tempo do *Risorgimento*, criou uma indústria e uma forte marinha moderna”<sup>3</sup>. O historiador não menciona, mas esse desenvolvimento deveu-se, em parte, ao transporte de emigrantes pelo Atlântico e seus reflexos diretos e indiretos na economia das décadas finais do século. Companhias de navegação foram constituídas para executar esse tipo de serviço, dentre as quais é possível destacar a *La Veloce*, objeto de estudo deste artigo.

## **A emigração oitocentista e as companhias italianas de navegação**

Os italianos já se faziam presentes na região platina desde o início do século XIX, mas foi na década de 1860 que a emigração começou a tomar fôlego. Era grande a presença de lígures nas cidades de Buenos Aires e Montevidéu, em grande medida os responsáveis pela rota transatlântica e pelo comércio de cabotagem nos rios locais<sup>4</sup>.

Na esteira do comércio marítimo com a região do Prata, o transporte de emigrantes emergiu em Gênova como importante setor de atividade econômica, tornando-se a principal aposta da marinha mercante lígure. A integração da

---

<sup>1</sup> Doutor em História Econômica pela Universidade de São Paulo. Pós-Doutor em História pela Cátedra Jaime Cortesão da Universidade de São Paulo. Professor Assistente do Departamento de História da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Campus de Assis. E-Mail: <paulocg@assis.unesp.br>.

<sup>2</sup> BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII*: III – O tempo do mundo. São Paulo: Martins Fontes, 1995, p. 140 e seguintes.

<sup>3</sup> BRAUDEL, *Civilização material...*, vol. III, p. 154.

<sup>4</sup> GABACCIA, Donna R. *Emigranti: le diaspore degli italiani dal Medioevo a oggi*. Turim: Einaudi, 2000, p. 45-46.

emigração com o transporte de mercadorias na volta para a Itália permitia lucrativos balanços econômicos da viagem. Com negócios realizados com veleiros obsoletos os armadores conseguiram os recursos necessários para iniciar a reestruturação da frota, sobretudo durante a delicada fase de conversão dos barcos a vela para os navios a vapor<sup>5</sup>.

Os proventos obtidos pelos armadores genoveses com o tráfico de emigrantes favoreceram, ainda, processos de concentração que levaram à formação dos primeiros grupos empreendedores especializados no serviço de transporte marítimo e assinalaram o fim da tradicional figura do armador-mercante<sup>6</sup>. As dificuldades financeiras resultavam da exigência de grande imobilização de capitais para investimentos na construção de vapores. Outras agravantes eram a pequena difusão no setor de armamento da sociedade anônima e da negociação de títulos na bolsa de valores de Gênova, o que, a princípio, dificultavam a participação de bancos como sócios desses empreendimentos<sup>7</sup>.

Em 1871, surgiram na cidade de Gênova as duas primeiras companhias de grande porte: o Lloyd Italiano e a Gio. Batta. Lavarello & C., que à época monopolizava grande parte do transporte de emigrantes para a América do Sul. Existiam, ainda, outros importantes grupos de armadores, com destaque para o de Raffaele Rubattino, o da família Piaggio, o da família Raggio e, na cidade de Palermo, o de Vincenzo Florio<sup>8</sup>.

Nesse período, a Rubattino & C., que atuava no Mediterrâneo e no Oriente, começava a se consolidar como a principal sociedade de navegação genovesa, absorvendo, em 1876, o material de navegação do Lloyd Italiano e, em 1877, cinco dos principais vapores da recém-liquidada Peirano e Danovaro. À sombra da Rubattino, três importantes companhias conseguiam espaço para se desenvolver na medida em que operavam no Atlântico, ou seja, fora da área de sua ação. Todas eram ligadas a homens e capitais provenientes do antigo armamento à vela e encontravam na emigração sua principal fonte de renda. Os Piaggio possuíam frota de veleiros destinada ao transporte de emigrantes para a região do Prata. Negócio que financiou a renovação de seu material náutico, já no início da década de 1880: dos bergantíns aos *clippers*<sup>9</sup> e, depois, aos modernos vapores. A sociedade dos irmãos Raggio, cuja frota de veleiros era mais modesta, constituiu-se da mesma forma.

---

<sup>5</sup> SORI, Ercole. *L'emigrazione italiana dall'Unità alla Seconda Guerra Mondiale*. Bolonha: Il Mulino, 1979, p. 315.

<sup>6</sup> MOLINARI, Augusta. "Porti, trasporti, compagnie". In: BEVILACQUA, Piero; DE CLEMENTI, Andreina & FRANZINA, Emilio (orgs.). *Storia dell'emigrazione italiana*. Partenze - vol. I. Roma: Donzelli Editore, 2001.

<sup>7</sup> DORIA, Giorgio. *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale (1815-1882)*, vol. I. Milão: A. Giuffrè Editore, 1969, p. 282-283. POZZO, Mario & FELLONI, Giuseppe. *La borsa valori di Genova nel secolo XIX*. Turim: ILTE, 1964.

<sup>8</sup> Sobre as companhias de navegação na Itália nesse período ver DORIA, Giorgio. *Debiti e navi. La compagnia di Rubattino, 1839-1881*. Gênova: Marietti, 1990; CANCELILA, Orazio. *I Florio. Storia di una dinastia imprenditoriale siciliana*. Milão: Bompiani, 2008; FLORE, V. D. *L'industria dei trasporti marittimi in Italia*. v. II. Roma: Bollettino Informazioni Marittime, 1970.

<sup>9</sup> Veleiro de grande dimensão e muito veloz, empregado na segunda metade do Oitocentos.

A terceira companhia, a da família Lavarello, também teve sua origem ligada aos veleiros que, já em 1859, transportavam emigrantes para a América do Sul. A partir de 1870, seus três *clippers* partiam mensalmente para a região do Prata. Em 1871, formou-se a sociedade anônima Gio. Batta. Lavarello e C., com capital de 4 milhões de liras italianas, reunindo numerosos comerciantes e ilustres personalidades genovesas. Com a execução do serviço postal subvencionado pelo governo, a partir de 1873, associado ao transporte de emigrantes, sua frota aumentou rapidamente, mas a concorrência da Piaggio e da recém-formada Navigazione Generale Italiana (NGI) levaram à sua dissolução em 1883.

Além dessas companhias, inúmeras sociedades menores e fretadores de navios também se ocupavam da emigração para América do Sul. O estudo de Malnate é esclarecedor no que diz respeito à diversidade daqueles que realizavam esse tipo de transporte no início da década de 1880, ou seja, de pequenos armadores a grandes companhias, no qual o veleiro já era praticamente exceção<sup>10</sup>.

**TABELA 1**  
**MOVIMENTO MENSAL DOS EMIGRANTES EMBARCADOS**  
**NO PORTO DE GÊNOVA PARA A AMÉRICA DO SUL EM 1883**

| MÊS  | ARMADOR/ CIA.   | EMIGRANTES |
|------|-----------------|------------|
| jan. | R. Piaggio      | 1.387      |
|      | Lavarello       | 1.008      |
|      | Dufour e Bruzzo | 560        |
|      | S.G. Francesa   | 470        |
|      | S. German       | 392        |
|      | S.G. Italia     | 196        |
| fev. | Dufour e Bruzzo | 660        |
|      | Lavarello       | 597        |
|      | S.G. Francesa   | 566        |
|      | Raggio          | 295        |
|      | Banco Sc.       | 78         |
|      | Novella*        | 7          |
| mar. | Raggio          | 959        |
|      | S.G. Francesa   | 774        |
|      | Lavarello       | 690        |

<sup>10</sup> MALNATE, Natale. *L'emigrazione all'America Meridionale dal porto di Genova durante l'anno 1883*. Gênova: Pietro Pellas Fu L., 1884.

| <b>MÊS</b>   | <b>ARMADOR/ CIA.</b> | <b>EMIGRANTES</b> |
|--------------|----------------------|-------------------|
| abr.         | R. Piaggio           | 1.611             |
|              | S.G. Francesa        | 1.149             |
|              | Lavarello            | 882               |
|              | Schiaffino           | 461               |
| mai.         | S.G. Francesa        | 1.218             |
|              | Lavarello            | 589               |
|              | R. Piaggio           | 399               |
|              | Duca Galliera        | 148               |
| jun.         | Raggio               | 817               |
|              | S.G. Francesa        | 678               |
|              | Lavarello            | 640               |
|              | Schiaffino           | 296               |
|              | R. Piaggio           | 270               |
| jul.         | Raggio               | 883               |
|              | S.G. Francesa        | 661               |
|              | La Veloce            | 397               |
|              | Lambruschini*        | 5                 |
| ago.         | R. Piaggio           | 799               |
|              | S.G. Francesa        | 361               |
|              | La Veloce            | 181               |
| set.         | Raggio               | 2.242             |
|              | S.G. Francesa        | 1.417             |
|              | Schiaffino           | 808               |
|              | La Veloce            | 636               |
| out.         | R. Piaggio           | 1.680             |
|              | Raggio               | 987               |
|              | La Veloce            | 751               |
|              | Dufour e Bruzzo      | 676               |
|              | S.G. Francesa        | 633               |
|              | Duca Galliera        | 552               |
|              | Volpe*               | 4                 |
|              | Novella*             | 3                 |
| Roncagliolo* | 1                    |                   |

| MÊS  | ARMADOR/ CIA. | EMIGRANTES |
|------|---------------|------------|
| nov. | Raggio        | 2.717      |
|      | La Veloce     | 2.197      |
|      | Schiaffino    | 956        |
|      | R. Piaggio    | 913        |
|      | S.G. Francesa | 898        |
| dez. | Raggio        | 2.381      |
|      | S.G. Francesa | 906        |
|      | Gaggino       | 592        |
|      | La Veloce     | 552        |
|      | R. Piaggio    | 449        |
|      | Gallo*        | 1          |

\* Transporte realizado por veleiro

Fonte: MALNATE, Natale. *L'emigrazione all'America Meridionale dal porto di Genova durante l'anno 1883.*

Da tabela acima chama atenção a presença da companhia 'La Veloce' a partir de julho, quando foi constituída em substituição à sociedade Lavarello. Em relação aos 44.036 emigrantes transportados em 1883, merecem destaque as companhias Raggio (11.281), a francesa Soc. Générale de Transports Maritimes (9.731), R. Piaggio (7.058), 'La Veloce' (4.714) e Gio. Batta. Lavarello (4.406), que dominavam esse mercado no porto de Gênova.

O padrão de diversidade no transporte de emigrantes, entretanto, começou a mudar já na década de 1880, mais especificamente em 1881, ano da formação da Navigazione Generale Italiana, fruto da fusão das sociedades Florio e Rubattino. Intensificou-se o processo de concentração que atingiria sua expressão máxima no final do Oitocentos e início do século XX, potencializado pela entrada de capitais estrangeiros, pelo aumento extraordinário do movimento migratório, pelas subvenções estatais (prêmios e convenções marítimas) e, finalmente, pela lei de emigração de 1901, amplamente favorável às grandes companhias – praticamente as únicas a obterem a patente de vetor de emigração<sup>11</sup>.

Das 130 sociedades armatoriais presentes em Gênova em 1873, poucas conseguiram sobreviver à virada do século em virtude da forte concorrência estrangeira, do crescimento do fluxo migratório para os Estados Unidos em detrimento da América do Sul e das novas exigências do transporte marítimo, que obrigavam à substituição dos antigos veleiros por modernos vapores.

<sup>11</sup> De acordo com o artigo 13, ninguém poderia arrolar ou transportar emigrantes nem prometer ou vender bilhetes de embarque sem a obtenção junto ao *Commissariato dell'Emigrazione* da patente de vetor de emigração. Sobre o tema ver: GONÇALVES, Paulo Cesar. *Mercadores de braços: riqueza e acumulação na organização da emigração europeia para o Novo Mundo*. São Paulo: Alameda, 2012.

A concentração do setor de armamento e navegação era a regra. Após sua formação, a Navigazione Generale Italiana passou a fagocitar as sociedades em dificuldades para se tornar a maior companhia da Itália. Em 1885, as frotas das companhias Raggio e Piaggio foram absorvidas pela NGI, que passou a dispor de 81% da frota a vapor de Gênova. Essa concentração de capital, característica das economias centrais da Europa, contou com a participação de bancos e o apoio do governo italiano, que considerava estratégico o estabelecimento de uma grande sociedade de navegação nacional.

A concorrência da bandeira estrangeira era grande, sempre abocanhando metade ou mais do mercado do tráfico de emigrantes, mas, mesmo assim, essa parcela assegurou ganhos ao armamento italiano. É o que demonstra Giorgio Doria através do cálculo – a partir do preço médio das passagens (170 liras italianas) – das receitas anuais geradas pelo transporte da emigração, reproduzido na tabela a seguir.

**TABELA 2**  
**RENDIMENTOS COM O TRÁFICO DE EMIGRANTES (1897-1907),**  
**EM MILHÕES DE LIRAS**

| PERÍODO   | ARMADORES ITALIANOS | ARMADORES ESTRANGEIROS |
|-----------|---------------------|------------------------|
| 1897-1900 | 12,0                | 22,0                   |
| 1901-1904 | 30,6                | 37,4                   |
| 1905-1907 | 55,8                | 68,2                   |

Fonte: DORIA, *Investimenti e sviluppo...*, v. II, p. 266-267.

No que diz respeito à América do Sul, os navios italianos sempre transportaram mais emigrantes que os concorrentes de outros países. Em sua relação sobre os serviços de emigração entre 1909-1910, Luigi Rossi, então comissário geral de emigração, observou o progresso técnico e econômico conseguido pelo material de navegação italiano em confronto com o estrangeiro. Tal fato repercutiu no aumento da participação da bandeira italiana no transporte de emigrantes.

*Até 1906, a nossa bandeira na linha da América do Norte, onde a competição é mais forte, não havia superado 31% dos emigrantes transportados; o percentual subiu para 43,3% em 1907, 51,6% em 1908, e 53,7% em 1909. O mesmo ocorreu, porém em proporção um pouco menor, na linha do Sul, onde grande parte do tráfico já era assegurado à bandeira italiana. De fato, o percentual de emigrantes italianos, transportados por embarcações nacionais ao Prata, que era de 71,4% em 1903, 77,8% em 1907, subiu para 86,2% em 1909.<sup>12</sup>*

<sup>12</sup> “Relazione dell’on. Rossi sui servizi dell’Emigrazione per l’anno 1909-1910”. *La Marina Mercantile Italiana*. 25 fev. 1911. As traduções para o português das fontes citadas ao longo do artigo são do

À luz dessas evidências, o estudo da contabilidade da La Veloce, com base nos relatórios e balanços financeiros pesquisados, expõe, com números e letras, a importância, para a companhia de navegação, do negócio do transporte de emigrantes pelo Atlântico. Como observa Ludovica de Courten, ao analisar o desenvolvimento de toda a marinha mercante italiana, não foi casual o paralelo desenvolvimento entre o incremento das expatriações e a construção de vapores<sup>13</sup>.

Por fim, apenas algumas observações sobre as fontes. Ressalta-se que o estudo aqui realizado atenta para a importância da leitura crítica desse *corpus documental*. Deve-se ter ciência de que os discursos foram proferidos pelos conselhos administrativos da 'La Veloce' com o intuito de justificar acertos e erros nas decisões tomadas; até mesmo o relatório dos auditores merece esse olhar crítico. Distorcidas ou isentas, o importante é que nas justificativas apresentadas para os bons ou maus resultados, a emigração sempre teve papel de relevo, ratificando posição ímpar em seu desenvolvimento. O recurso à imprensa ligada à marinha mercante italiana também se apresentou de grande valia, tanto para complementar as eventuais ausências na documentação pesquisada quanto para aferir melhor o discurso sobre o significado da emigração para a companhia.

### **O tráfico de emigrantes: do armador-mercador à sociedade anônima**

Em 1884, visando o significativo mercado relacionado à emigração para a América do Sul, foi criada a 'La Veloce'. Sua origem remonta a 1870, quando o capitão Lavarello, há anos dedicado ao transporte de emigrantes para a Argentina, apoiado por Matteo Bruzzo e outros, transformou sua companhia em uma sociedade por ações, a Gio. Batta. Lavarello & C., presidida por ele até 1881, ano de sua morte. Em fevereiro de 1883 a assembleia geral dos acionistas deliberou pela liquidação e, em junho do mesmo ano, o material foi adquirido por um grupo de antigos acionistas representados por Matteo Bruzzo que, após a compra de dois vapores, o *Nord America* e o *Matteo Bruzzo*, em 1884, deu à nova empresa o nome de 'La Veloce' – Linea di Navigazione Italiana; vale lembrar que a companhia já estava em operação desde junho de 1883, como demonstrado na Tabela 1. Em 1887, foram adquiridos mais três vapores – *Duchessa di Genova*, *Duca di Galiera* e *Vittoria*. Constituiu-se, assim, a sociedade anônima denominada 'La Veloce' – Navigazione Italiana, sempre com sede em Gênova, cuja principal rota ainda era a da América do Sul.

A importância do tráfico de emigrantes para a 'La Veloce' pode ser medida pela consequência advinda da queda da emigração, em 1884, devido à epidemia de cólera na Itália e às medidas sanitárias tomadas pelos governos de países americanos onde seus vapores aportavam: a diminuição do número de viagens e a necessidade de alugar o *Nord America* para o governo inglês. Em 1888, apesar da perda do vapor *Sud America* – que naufragou após colidir com o vapor *La France* da companhia francesa Transports Maritimes, matando 87 passageiros –, o aumento do movimento migratório fez com que a distribuição dos dividendos

---

autor.

<sup>13</sup> COURTEN, Ludovica de. *La marina mercantile italiana nelle politica di espansione, 1860-1914*. Roma: Bulzoni, s.d., p. 172.

para aquele ano atingisse o valor de 15%. No ano seguinte, com a suspensão da emigração para o Brasil pelo decreto do ministro Crispi, o dividendo distribuído foi de 6%. Nesse mesmo ano, a maior parte das ações da companhia foi adquirida por um grupo de banqueiros alemães.

No *Rendiconto dell'Esercizio 1896*, o conselho de administração da 'La Veloce' indicava a importância do transporte de emigrantes para a companhia.

Srs. Acionistas,

[...]

*O movimento de passageiros bem como o de mercadorias na principal de nossas linhas, a das Repúblicas Platenses, foi abundante e os valores dos fretes superaram o total dos anos anteriores, apesar de o movimento geral da Europa ao Prata, em confronto com os anos precedentes, não ter sido muito maior.*

[...]

*Nas linhas do Brasil, a vossa Companhia não pôde neste ano empenhar-se mais do que limitadamente ao transporte dos emigrantes subsidiados pelos governos brasileiros. Os transportes de emigrantes para o Brasil foram interrompidos a partir do mês de agosto por proibição do governo italiano, medida de origem política e preventiva. O vosso Conselho, embora fosse retirado daquela linha um importante ramo de negócios, pensa em manter inalterados os serviços pré-estabelecidos e pré-anunciados. Esta providência, que foi bem aceita pela classe comercial, que tem relações de negócios entre o Brasil e a Itália, certamente atrairá para nossa Companhia a preferência da emigração espontânea que se dirige, agora em proporção mais abundante, àquela república, assim como os viajantes de retorno e o tráfico de mercadorias.*<sup>14</sup>

Um movimento muito bem-vindo, pois em 1891 a companhia havia comprado os vapores da Società Fratelli Lavarello, já em processo de falência: *Las Palmas* (ex *G.B. Lavarello*), *Rio Janeiro* (ex *Adelaide Lavarello*), *Montevideo* (ex *Città di Napoli*) e *Città di Genova*<sup>15</sup>. Sua frota elevou-se a 14 navios, seguindo uma dinâmica de crescimento verificada nos registros da *Camera di Commercio di Genova* desde sua formação: 5 navios em 1886, 8 em 1887, 7 entre 1888-1890<sup>16</sup>, todos dedicados ao transporte de passageiros na linha da América do Sul. Negócio comemorado pelo conselho administrativo: "Frota igual ainda não foi possuída por

<sup>14</sup> La Veloce. *Rendiconto dell'Esercizio 1896*.

<sup>15</sup> Em edição do dia 04 de abril de 1891, o jornal genovês *La Borsa* noticiou o pedido de moratória por parte da Fratelli Lavarello: "Uma má notícia se espalhou na segunda-feira em nossas ruas: a companhia de navegação Fratelli Lavarello pediu a moratória". Três meses depois, o mesmo jornal informava: "Espalhou-se aos quatro ventos a notícia de que a frota da Società Lavarello foi comprada pela La Veloce". *La Borsa*, 11 jun. 1891.

<sup>16</sup> DORIA, *Investimenti e sviluppo economico...*, v. II., p. 58.



qualquer companhia mercantil italiana não subsidiada pelo governo e que atue na linha entre Itália e América do Sul, que foi, e é até o presente, o campo mais ativo do comércio marítimo italiano”<sup>17</sup>.

O valor da transação atingiu a cifra de 5 milhões de liras italianas, sendo a maior parte (3,7 milhões) paga com obrigações da própria ‘La Veloce’ e o restante, em dinheiro. Defendendo a operação de aquisição, o conselho administrativo afirmava que a situação financeira da sociedade era bastante sólida, contando, inclusive, com a participação de dois bancos alemães<sup>18</sup>.

*[O Conselho] orgulha-se também de cumprir um dever declarando-lhes que, à combinação desse negócio, bem como à estruturação mais sólida da posição financeira da La Veloce, contribuíram eficazmente com trabalho solícito, válido e voluntarioso os dois bancos alemães, Berliner Handels Gesellschaft e Bank für Andel Industrie, e é uma satisfação anunciar estas duas Instituições como beneméritas dos interesses de nossa Companhia.*<sup>19</sup>

O ano de 1891 marcou uma nova fase de desenvolvimento da ‘La Veloce’, pois além da aquisição dos navios da Fratelli Lavarello, que aumentou em 45% a tonelagem de sua frota, a companhia operou “corajoso saneamento financeiro”, reduzindo seu capital social de 15 milhões para 13 milhões de liras italianas. Em 1893, inaugurou nova linha com a América Central e, em 1896, decidiu aumentar seu capital para 18 milhões de liras italianas<sup>20</sup>.

O aumento da frota vinha ao encontro da forte demanda por parte das repúblicas do Prata e pelos contratos de introdução de imigrantes no Brasil no início da última década do século XIX. Dessa forma, evitava-se o aluguel de navios de outras sociedades para a execução desse serviço.

*Esses [vapores] têm boa qualidade náutica e instalações internas especialmente adaptadas ao transporte de passageiros de 3ª classe (emigrantes). Como é de conhecimento público, eles se adaptam otimamente ao material da La Veloce e o completam de modo que, a nossa Companhia, que com a presente aquisição possuirá 14 vapores, poderá exercitar a linha da América meridional, satisfazendo a todas as exigências do público e dando execução, com material próprio, aos contratos de transporte de emigrantes para o Brasil por ela assumidos, para o cumprimento dos quais havia anteriormente*

<sup>17</sup> La Veloce. *Relazione del Consiglio d’Amministrazione*. Gênova, 1891.

<sup>18</sup> DORIA, *Investimenti e sviluppo economico...*, v. II., p. 60. Ainda segundo o autor, as ações da ‘La Veloce’ eram cotadas e negociadas nas bolsas de Berlim e Frankfurt.

<sup>19</sup> La Veloce. *Relazione del Consiglio d’Amministrazione*. Gênova, 1891.

<sup>20</sup> DORIA, *Investimenti e sviluppo economico...*, v. II., p. 153.

*recorrido ao aluguel de vapores de terceiros.*<sup>21</sup>

No exercício de 1888, por exemplo, quando sua frota comportava 7 vapores, quase 10% (1.164.165,11 libras italianas) da receita com transporte de passageiros e mercadorias foram obtidas com o emprego de navios alugados de outras companhias. Ao final de 1891, essa mesma receita caiu substancialmente para apenas 0,1% (1.118,77 libras italianas)<sup>22</sup>.

Com base na aquisição dos vapores, o conselho da companhia vislumbrava fortes motivos para acreditar em um futuro promissor: “Aumentada a frota da Companhia, com a aquisição dos vapores da Lavarello, é lícito esperar que o exercício corrente se encerre em melhores condições do que o anterior, que, como vimos, foi bastante satisfatório”<sup>23</sup>.

O conselho administrativo também expunha claramente que qualquer restrição dos governos italiano, do Brasil ou das repúblicas do Prata causava reflexos negativos diretos na receita da companhia. “O exercício de 1891 abriu-se sob os melhores auspícios, porque diminuíram por parte do governo italiano as restrições à emigração, já apresentou no 1º semestre resultados satisfatórios e promete desempenho igual no 2º semestre, no qual, por notícias que se tem, espera-se um abundante movimento de passageiros”<sup>24</sup>.

Anos mais tarde, em 1897, a ‘La Veloce’ preparava-se para receber mais quatro vapores – *Savoia, Centro America, Città di Milano e Città di Torino* – que mandara construir em 1894, e ainda encomendava mais outro. Entretanto, o exercício do mesmo ano apresentou prejuízo de 1.279.837,08 libras italianas, devido, segundo sua diretoria, à queda no movimento de passageiros, ocasionada pela quebra da safra de grãos na Argentina e pela perda de concessões de transporte de emigrantes para São Paulo<sup>25</sup>.

*Nossas esperanças foram frustradas pelas seguintes causas. Na República Argentina, a colheita de 1896-1897, atrapalhada por fortes danos devido às intempéries e às pragas, deixou sem trabalho as imponentes massas de pessoas encaminhadas para lá no final de 1896. Isso interrompeu o movimento de emigração para o Rio da Prata, ativo principal das linhas entre a Itália e aquelas repúblicas, nem mesmo a melhor colheita de 1897-1898 fez retomar o movimento, pois esta só foi capaz de ocupar os trabalhadores atraídos no ano precedente.*

<sup>21</sup> La Veloce. *Relazione del Consiglio d'Amministrazione*. Gênova, 1891.

<sup>22</sup> La Veloce. *Bilancio e Conto dell'Esercizio 1888*; La Veloce. *Esercizio 1891. La Borsa*, 29 mai. 1892. Para os valores das receitas ver Tabela 4.

<sup>23</sup> La Veloce. *Esercizio 1891. La Borsa*, 29 mai. 1892.

<sup>24</sup> La Veloce. *Relazione del Consiglio d'Amministrazione*. Gênova, 1891.

<sup>25</sup> Ainda segundo o *Rendiconto*, a companhia estava restrita ao transporte de emigrantes para Minas Gerais, cujo movimento era muito pequeno e já se encontrava suspenso. Lamentava-se ainda a suspensão da emigração para o Espírito Santo por parte do governo italiano. La Veloce. *Rendiconto dell'Esercizio 1897*.

*Na república do Brasil, os estados brasileiros quiseram continuar o sistema de fomento à emigração pagando as passagens dos emigrantes a concessionários encarregados de sua introdução. O estado de São Paulo, que atrai majoritariamente o emigrante italiano e requer em maior abundância os trabalhadores, anunciou uma concorrência para uma concessão similar.*

*Vossa Companhia participou apresentando condições restritas e sérias garantias de boa execução, mas a concessão foi atribuída a outras pessoas, que, não sendo armadores, confiavam às linhas concorrentes da nossa Companhia o transporte dos emigrantes que deveriam introduzir.<sup>26</sup>*

Apesar de a companhia dedicar-se também ao transporte da emigração espontânea e de mercadorias, o conselho de administração informava que a forte concorrência de outras companhias italianas e estrangeiras dificultava enormemente os ganhos neste setor. Em parte, isso era explicado pela emigração subsidiada para o Brasil, cujos contratos com outras companhias faziam diminuir o número de passageiros espontâneos nas linhas regulares, inclusive na linha destinada à região do Prata.

*Nessas circunstâncias, tanto na linha do Rio da Prata quanto na do Brasil, vossa Companhia devia dedicar-se ao transporte da emigração espontânea e dos passageiros de primeira classe e ao serviço de mercadorias. Nesses ramos, contudo, encontra-se uma vivíssima concorrência constituída não somente pelas linhas italianas e estrangeiras já existentes, mas também pelo novo serviço da Companhia Hamburguesa, que implantado no final de 1896, quando o movimento migratório era abundante, manteve-se perseverantemente. Além disso, uma concorrência não desprezível derivada também da forte corrente de emigração subsidiada promovida pelo Brasil que, além de subtrair bom número de passageiros espontâneos das linhas regulares para tais regiões, diminuiu o movimento nas linhas para a República Argentina, aonde os emigrantes chegavam por portos do Brasil, nos quais eram recebidos como emigrantes gratuitos.<sup>27</sup>*

Bastante minucioso, o *Rendiconto dell'Esercizio 1897* também traçou um

---

<sup>26</sup> La Veloce. *Rendiconto dell'Esercizio 1897*. O relatório referia-se à concorrência pública para introdução de 60 mil imigrantes, na qual a 'La Veloce' participou, mas foi derrotada pelas propostas de Angelo Fiorita & C. e José Antunes dos Santos, que assinaram contrato com o governo de São Paulo em 06 de agosto de 1897. Cf. *Relatorio de 1897 apresentado ao Dr. Francisco de Assis Peixoto Gomide, Vice-Presidente do Estado, pelo Dr. Firmiano M. Pinto, Secretario dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas*. p. 95 e seguintes.

<sup>27</sup> La Veloce. *Rendiconto dell'Esercizio 1897*.

paralelo entre o movimento geral do porto de Gênova para a região do Prata e o volume de passageiros transportados pela La Veloce. Os números apresentados ilustram a acentuada queda.

*Passageiros embarcados em Gênova para a América do Sul (Prata):*

|            |                          |
|------------|--------------------------|
| 1896 ..... | 65.952                   |
| 1897 ..... | <u>37.472</u>            |
|            | 28.480 (déficit em 1897) |

*Passageiros embarcados pela 'La Veloce' em Gênova para o Prata:*

|            |                          |
|------------|--------------------------|
| 1896 ..... | 21.488                   |
| 1897 ..... | <u>11.487</u>            |
|            | 10.001 (déficit em 1897) |

*Rendas brutas no ramo de passageiros*

|            |   |
|------------|---|
| 1896 ..... | L. 8.983.493,28                             |
| 1897 ..... | <u>L. 7.093.622,36</u>                      |
|            | L. 1.889.870,92 (diferença a menor em 1897) |

Diminuição do tráfico de emigrantes, concorrência estrangeira e aumento das despesas de navegação: antes de apresentar a situação financeira da 'La Veloce' no exercício de 1897, o administrador resumiu de maneira esclarecedora o que atravancava o desenvolvimento da companhia.

*Nós nos limitamos a vos declarar que constatamos uma acentuada redução do tráfico, sobretudo no ramo "passageiros", e a necessidade de redução nas tarifas e de aumento nos custos, motivados de uma parte pelo menor movimento da emigração, de outra, além de muitas outras causas, pela concorrência persistente de companhias estrangeiras, que, em condições por demais favoráveis, vêm aos nossos portos disputar com nossa bandeira os recursos que nos restavam da navegação transoceânica.<sup>28</sup>*

Em 1898, o prejuízo atingiu a cifra de 1.348.624,61 liras italianas. A causa apontada era a mesma: queda no movimento migratório, agora agravada pela perda dos vapores *Las Palmas* e *Sud America*. A crise da companhia provocou a venda do vapor *Rosario* e alienação dos vapores *Rio Janeiro* e *Città di Genova*, reduzindo sua frota a 10 navios<sup>29</sup>. O relatório não deixava dúvidas: "Essa depressão no movimento de passageiros, que até o momento era o tráfico mais remunerativo da Companhia e ao qual se encontram melhor adaptados os seus vapores, já havia causado consequências funestas ao exercício de 1897 e perdurava em boa parte

<sup>28</sup> La Veloce. *Rendiconto dell'Esercizio 1897*.

<sup>29</sup> La Veloce. *Rendiconto dell'Esercizio 1898*.

de 1898”<sup>30</sup>.

Existem lacunas importantes na documentação pesquisada sobre a ‘La Veloce’ em relação às últimas duas décadas do século XIX. Mesmo assim, é possível estabelecer com relativa clareza a evolução dos movimentos de cargas, passageiros e vapores durante os anos de 1890 (Tabela 3). O ano de 1888 serve de referência para o volume de mercadorias e a quantidade de viagens, em significativo progresso até 1894, seguindo-se de um período de estabilidade até, finalmente, atingir grandes proporções em 1898. Quanto ao número de emigrantes transportados, deve ser lembrado que o ano de 1888 testemunhou o primeiro grande pico da emigração de italianos para o Brasil, sobretudo para São Paulo, com reflexos positivos para as companhias de navegação, o que pode falsear o confronto com os outros anos.

A queda desse volume em 1889 é mais um indício do excepcional desempenho obtido em 1888 à custa do fluxo migratório para a América do Sul. Os entraves que proporcionaram essa contração estão descritos no relatório da La Veloce.

*Outros fatores importantes contribuíram para diminuir de forma imprevisível as receitas da Companhia, isto é: a proibição imposta pelo Governo de embarcar emigrantes para o Brasil onde dominava a febre amarela, com prejuízo de ao menos 900.000 libras para a Companhia; o exorbitante ágio sobre o ouro na Argentina que reduziu o valor do Escudo americano a 2 libras ou menos e teria provocado no câmbio um prejuízo de quase 2.200.000; o grave aumento dos preços do carvão (de 8 libras por tonelada, o que, dado um consumo anual de 1000.000 toneladas, representa uma despesa de 800.000 libras), como também o crescimento dos preços dos víveres em geral.<sup>31</sup>*

Dessa forma, considerando as especificidades dos dois últimos anos da década de 1880, especialmente em relação ao grande movimento de italianos para o Brasil, a comparação dos exercícios do decênio posterior parece ser o caminho mais adequado para estabelecer a dinâmica desses fluxos.

Através dos dados expostos na Tabela 3, percebe-se que o número de viagens e a quantidade de passageiros transportados apresentaram taxas de crescimento semelhantes – respectivamente, 24% e 22% – enquanto o volume de mercadorias sofreu um aumento de 62%. Essa evolução, analisada à luz das informações contidas nos balanços discutidos até este momento, ratifica a importância da emigração para a ‘La Veloce’ – serviço para o qual a companhia foi criada. A prova disso é que mesmo com o significativo índice de incremento no volume de mercadorias transportadas – cerca de 2,5 vezes superior ao de passageiros – e de sua contrapartida financeira, a preocupação nos relatos do conselho administrativo e do presidente sobre a situação econômica da companhia era uníssona: relacionar

<sup>30</sup> La Veloce. *Rendiconto dell'Esercizio 1898*.

<sup>31</sup> La Veloce. *Esercizio 1889. La Borsa*. Ano I, n. 2, 18 de novembro de 1890.

lucros e prejuízos às vicissitudes do movimento migratório. Outro aspecto que chama atenção é a importância das viagens de retorno dos emigrados, responsável, em média, por aproximadamente 39% do total do movimento de passageiros.

**TABELA 3**  
**MOVIMENTO ANUAL DE VAPORES,**  
**PASSAGEIROS E MERCADORIAS (1888-1898)**  
**LINHA GÊNOVA – AMÉRICA DO SUL**

| ANO   | VIAGENS |       |       | PASSAGEIROS |        |        | MERCADORIAS<br>(TONEL.) |
|-------|---------|-------|-------|-------------|--------|--------|-------------------------|
|       | IDA     | VOLTA | TOTAL | IDA         | VOLTA  | TOTAL  | IDA E VOLTA             |
| 1888  | 43      | 39    | 82    | -           | -      | 63.647 | 45.143.142              |
| 1889* | -       | -     | 94    | -           | -      | 46.673 | 56.541.000              |
| 1894  | 51      | 51    | 102   | 24.702      | 16.440 | 41.142 | 83.409.920              |
| 1895  | 56      | 53    | 109   | 32.140      | 17.012 | 49.152 | 93.297.997              |
| 1896  | 63      | 60    | 123   | 38.120      | 17.695 | 55.815 | 96.801.257              |
| 1897  | 63      | 66    | 129   | 26.698      | 19.732 | 46.430 | 94.587.149              |
| 1898  | 63      | 62    | 125   | 26.264      | 24.953 | 51.217 | 135.271.626             |

Fonte: La Veloce. Bilancio dell'Esercizio 1888 e Rendiconto dell'Esercizio 1898;  
 \*La Borsa, 18 de novembro de 1890.

Em geral, nos balanços anuais, os valores do transporte de passageiros e mercadorias que compunham as receitas obtidas não eram discriminados, o que dificulta análise mais detalhada. Entretanto, para alguns anos, como mostra a Tabela 4, os números corroboram a importância do tráfico de emigrantes para a companhia e justificam a atenção dispensada por seus mandatários: cerca de 81% do total dos rendimentos em 1896 e 73% em 1897.

**TABELA 4**  
**PASSAGEIROS TRANSPORTADOS E RECEITAS (1888-1898),**  
**EM LIRAS ITALIANAS**

| ANO   | PASSAGEIROS<br>TRANSPORTADOS | RECEITA TOTAL**  | RECEITA COM PASSAGEIROS |
|-------|------------------------------|------------------|-------------------------|
| 1888  | 63.647                       | 13.669.779,26*** | -                       |
| 1889* | 46.673                       | 16.358.457,00    | -                       |
| 1891  | -                            | 11.281.288,93*** | -                       |
| 1896  | 55.815                       | 11.098.566,31    | 8.983.493,28            |
| 1897  | 46.430                       | 9.689.821,17     | 7.093.622,36            |
| 1898  | 51.217                       | 12.568.217,04    | -                       |

\*\* Fretes de passageiros e mercadorias, serviços postais, prêmios de navegação e outros serviços.  
 \*\*\* Inclui ainda a receita obtida através de navios alugados  
 (1.164.165,11 liras em 1888 e 1.118,77 liras em 1891).

Fonte: La Veloce. Bilancio e Conto dell'Esercizio 1888; La Veloce. Rendiconto dell'Esercizio 1891, 1896, 1897 e 1898 e \*La Borsa, 18 de novembro de 1890.

Outro parâmetro importante, como se depreende da Tabela 5, é a relação entre o número de passageiros transportados e o encerramento do exercício com lucro ou prejuízo. Já foi observada a singularidade do fluxo de emigrantes para 1888, resultado que se refletiu em ganho excepcional. Para os anos de 1891 e 1896, os resultados positivos foram mais modestos, bem inferiores, por exemplo, ao de 1889. Em 1890, a ‘La Veloce’ amargou pequena perda, mas em 1897 e 1898, os balanços fecharam com prejuízos mais significativos associados à queda do tráfico de emigrantes, a despeito do forte aumento na tonelage de mercadorias transportadas, sobretudo em 1898. Em suma, para o período em tela, a diminuição na venda de bilhetes de terceira classe (as passagens dos emigrantes) afetou radicalmente o desempenho financeiro da companhia.

**TABELA 5**  
**RESULTADOS FINANCEIROS E O MOVIMENTO**  
**DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS (1888-1898)**

| ANO   | LUCRO**      | PREJUÍZO**   | PASSAGEIROS | MERCADORIAS<br>(TONELADAS) |
|-------|--------------|--------------|-------------|----------------------------|
| 1888  | 3.238.639,80 | -            | 63.647      | 45.143.142                 |
| 1889  | 1.642.899,00 | -            | 46.673      | 56.541.000                 |
| 1890* | -            | 472.000,00   | -           | -                          |
| 1891  | 784.958,79   | -            | -           | -                          |
| 1896  | 1.174.056,03 | -            | 55.815      | 96.801.257                 |
| 1897  | -            | 1.279.837,08 | 46.430      | 94.587.149                 |
| 1898  | -            | 1.348.624,61 | 51.217      | 135.271.626                |

\*\* Valores em liras italianas

Fonte: La Veloce. *Bilancio e Conto dell'Esercizio 1888*; La Veloce. *Rendiconto dell'Esercizio 1891*, 1896, 1897 e 1898 e \**La Borsa*, 23 de maio de 1891.

Ainda em relação ao ano de 1898, outro dado chama atenção: o acréscimo de aproximadamente 11% no volume de passageiros transportados quando comparado com 1897 não impediu um prejuízo maior em alguns milhares de liras italianas, mesmo com o já mencionado crescimento do movimento de mercadorias. A explicação pode ser encontrada no substancial aumento das despesas de navegação (Tabela 6), a despeito da diminuição da frota, com a perda de três vapores. Tal fato, no entanto, não mereceu nada mais que o silêncio do conselho de administração ao comentar a queda dos números no balanço.

**TABELA 6**  
**TOTAL DAS RECEITAS E DESPESAS DE NAVEGAÇÃO**  
**(1896-1898), EM LIRAS ITALIANAS**

| ANO  | FRETES DE MERCADORIAS E PASSAGEIROS* | DESPESAS DE NAVEGAÇÃO** |
|------|--------------------------------------|-------------------------|
| 1896 | 11.098.566,31                        | 7.526.806,38            |
| 1897 | 9.689.821,17                         | 7.917.103,36            |
| 1898 | 12.568.217,04                        | 9.806.646,80            |

\* Incluindo prêmios de navegação e serviço postal.

\*\* Sem contar as despesas com manutenção.

Fonte: La Veloce. *Rendiconto dell'Esercizio* 1896, 1897 e 1898.

Os balanços da 'La Veloce' para os anos de 1903 a 1915 revelam certa estabilidade nos lucros (Tabela 7), com exceção do ano de 1908, que apresentou prejuízo, e do aumento consistente em 1912, alcançando valores que se mantiveram elevados nos anos seguintes.

**TABELA 7**  
**RESULTADOS FINANCEIROS DOS EXERCÍCIOS**  
**ENTRE 1903 E 1915, EM LIRAS ITALIANAS**

| ANO  | LUCRO        | PREJUÍZO   |
|------|--------------|------------|
| 1903 | 645.346,37   | -          |
| 1904 | 635.909,16   | -          |
| 1905 | 649.870,19   | -          |
| 1906 | 783.939,78   | -          |
| 1907 | 640.010,25   | -          |
| 1908 | -            | 195.414,43 |
| 1909 | 721.614,68   | -          |
| 1910 | 756.294,96   | -          |
| 1911 | 636.436,81   | -          |
| 1912 | 1.160.649,53 | -          |
| 1913 | 1.489.867,68 | -          |
| 1914 | 977.665,12   | -          |
| 1915 | 1.049.348,58 | -          |

Fonte: La Veloce. *Relazione sul Rendiconto e Bilancio* (1903-1915).

O volume de passageiros transportados ainda parece comandar tal desempenho, mas deve-se atentar para o fato de que nos anos de 1912, 1913 e 1914, os lucros, muito acima da média, contaram com somas referentes à venda de alguns navios pela companhia: respectivamente, L. 412.983,85; L. 346.502,20 e L. 272.017,92<sup>32</sup>.

<sup>32</sup> La Veloce. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio* (1912-1914).



O relatório do exercício de 1912 observa esse fato.

*Assim é que, na sua finalidade, o resultado industrial se mostra quase igual ao precedente, e o excedente de L.it. 524.212,72 no rendimento deste balanço, encontra a exclusiva razão de ser tanto no lucro de L.it. 412.938,85, retratado acima, pela alienação de outros vapores, já concorrentes a formar a frota social, quanto nas L.it. 24.945,89 da menor cota de depreciação em consequência da mesma venda.<sup>33</sup>*

Voltando aos balanços, a grande novidade residiu na presença constante de referências às exigências da lei de emigração aprovada em 31 de janeiro de 1901, sempre lembrada para justificar ganhos abaixo das expectativas.

*[...] se o Exercício de 1904 apresenta uma leve melhora nas Recitas, apresenta ainda um aumento nas despesas, seja por razões dependentes da exigência do tráfico, seja pelas contínuas variações referentes às instalações e às adaptações de bordo por força das prescrições do serviço da Emigração.<sup>34</sup>*

*[...] seja pelas condições do tráfico nas linhas exercidas por nós, seja pelos efeitos de novas e mais onerosas disposições em matéria de Emigração, torna-se mais difícil o exercício da nossa Indústria.*

*[...]*

*Sempre mais onerosas, pois, foram as disposições relativas à emigração, seja na dependência das contínuas transformações impostas às adaptações e instalações de bordo, seja pelos melhoramentos relativos ao tratamento geral dos passageiros de 3ª classe.<sup>35</sup>*

Essa nova legislação definiu os requisitos técnicos obrigatórios quanto à velocidade mínima dos vapores, ao espaço destinado a cada passageiro e ao transporte de bagagens. Especificações que, juntamente com as regras sobre a alimentação dos emigrantes e a presença obrigatória do médico de bordo, eram consideradas as principais responsáveis pelo aumento dos custos. A lei de 1901 também estabeleceu o controle estatal dos preços das passagens e o imposto de 8 libras por emigrante embarcado; ambos foram objetos de críticas por parte das companhias de navegação.

No mesmo ano, a *Rivista Marittima* informava, em tom um tanto exagerado, a adoção de outras melhorias em alguns dos vapores das companhias italianas NGI e La Veloce, sobretudo da linha para a América do Norte que, “mesmo agravando os

<sup>33</sup> La Veloce. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1912.*

<sup>34</sup> La Veloce. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1904.*

<sup>35</sup> La Veloce. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1905.*

custos, eram inevitáveis devido à concorrência estrangeira e às exigências relativas à higiene de bordo”.

*As sempre crescentes exigências dos viajantes, a melhora da higiene dos navios, a necessidade do bem-estar que faz pensar com horror os tempos em que o escorbuto afligia a maioria dos navegadores, fizeram adotar, a bordo dos vapores mercantes, certos melhoramentos que há poucos anos pareciam privilégios de navios luxuosos de milionários americanos. A luz elétrica, os ventiladores, os exaustores de ar já se encontram em muitos vapores de emigrantes.*

[...]

*Nesses tempos de acirrada concorrência, é necessário que os armadores acentuem o empenho para superar seus rivais em alguma coisa que possa assegurar sua simpatia e preferência dos passageiros e dos emigrantes.<sup>36</sup>*

A linha da América do Norte ganhava, então, mais um concorrente. O novo destino da ‘La Veloce’ passou a compor os ganhos nos primeiros anos do século XX, quando a companhia começou a explorar a rota Gênova / Nápoles / Nova York. Assim se manifestou o conselho de administração: “Não se deve esquecer que este exercício beneficiou-se do próspero início do serviço de emigração para a América do Norte”<sup>37</sup>.

A depressão no tráfico de emigrantes para a América do Sul era justificada pelos problemas econômicos enfrentados por Brasil e Argentina – ambos baseados no modelo agroexportador dependente das *commodities* agrícolas, cujos preços estavam em queda no mercado mundial: o trigo, no caso argentino, e o café, no caso brasileiro, agravado pela superprodução. Entretanto, se nesse período, o movimento migratório para a região do Prata passava por bons e maus momentos, o do Brasil apresentava-se invariavelmente reduzido, como indicava o relatório: “[no transporte de emigrantes] estão os maiores benefícios obtidos na gestão da navegação em todas as Linhas exercitadas pela nossa Companhia, exceção feita a do Brasil e da América Central”<sup>38</sup>.

Em meados de 1903, a ‘La Veloce’ voltou a operar uma linha para a América Central através de convenção firmada com o governo italiano, que ficaria responsável por sua subvenção. Não foi uma negociação fácil: a falta de verba, a burocracia e a lentidão do Parlamento eram obstáculos a serem superados. Com o apoio da *Camara di Commercio ed Arti di Genova*, a proposta seguiu para o *Ministero degli Affari Esteri* que, alegando incompetência constitucional, repassou-a ao *Ministero*

<sup>36</sup> *Rivista Marittima*, ano XXXIV, fasc. VI, 1901, p. 540-541.

<sup>37</sup> *La Veloce. Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1903.*

<sup>38</sup> *La Veloce. Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1906.* Essa observação era recorrente nos relatórios anteriores. “Não é isso que se pode dizer, até então, da linha exclusiva do Brasil para a qual persistem as causas da depressão [...]”. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1904.* “Persiste a depressão do tráfico na linha do Brasil [...]”. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1905.*

*delle Poste e dei Telegrafi*. Este, após consulta ao *Ministero del Tesoro*, enalteceu a iniciativa da companhia, mas não atendeu ao pedido de subvenção no valor de 800 mil liras italianas por ano<sup>39</sup>.

*Este Ministério reconhecendo e apreciando os sacrifícios feitos pela Companhia ‘La Veloce’ para manter o prestígio das nossas relações e por favorecer uma corrente de tráfico com a América Central, ficaria feliz de poder dar um auxílio eficaz à louvável iniciativa da Companhia no acolher a demanda que tratam os ofícios de 2 e 28 de julho passado, n. 56 e 105.*

*Se bem que as condições do balanço não suportem a despesa anual de 800 mil liras necessárias para conservar a dita linha, e este Ministério que seguiu com vivo interesse o desenvolvimento dos serviços exercidos pela ‘La Veloce’ e a coragem manifestada por ela para realização de louváveis intenções, sem recorrer à ajuda do Estado, é lamentável que não se possa, sobretudo neste momento, conceder uma subvenção para a manutenção da linha, que com tanta abnegação e em detrimento de seus interesses a ‘La Veloce’ realizou por sete anos, conservando à Itália uma periódica comunicação com o mar das Antilhas.*<sup>40</sup>

Considerando todas essas dificuldades, se chegou a uma subvenção anual de 500 mil liras italianas a partir de 1º de julho de 1903, data da primeira viagem. Todavia, a pedido do governo italiano, o acordo sofreu algumas alterações, que se estenderam até março de 1904 e atrelaram o pagamento à votação do projeto de lei que regulamentaria a convenção.

Pela convenção assinada em 15 de maio de 1903, a ‘La Veloce’ receberia a título de subvenção 500 mil liras italianas por ano, além dos prêmios de navegação referentes aos vapores que exerceriam a linha. Cerca de um mês depois, o *Ministero delle Poste* solicitou à companhia que abdicasse dos prêmios em troca da elevação do subsídio para 550 mil liras italianas. Mais tarde foi solicitada sua renúncia aos valores referentes a 1º de junho de 1903 a 31 de março de 1904 (9 meses) em troca dos prêmios de navegação que eventualmente teriam direito os vapores utilizados na linha para a América Central. A proposta foi aceita pela companhia em 22 de março de 1904, com a condição de que o governo enviasse o projeto de lei acompanhado por um pedido de urgência para discussão na Câmara dos Deputados<sup>41</sup>.

Dois anos e meio mais tarde, o conselho de administração da ‘La Veloce’ anunciava a prorrogação da convenção da linha da América Central até 30 de junho

<sup>39</sup> Cf. Carta do *Ministero degli Affari Esteri* à *Camera di Commercio ed Arti di Genova* (03 mai. 1902); Ofício (cópia) do *Ministero del Tesoro* ao *Ministero delle Poste e dei Telegrafi* (06 ago. 1902). *Archivio di Stato di Genova*. Fondo Camera di Commercio, Busta 105.

<sup>40</sup> Carta do *Ministero delle Poste e dei Telegrafi* à *Camera di Commercio ed Arti di Genova* (19 ago. 1902). *Archivio di Stato di Genova*. Fondo Camera di Commercio, Busta 105.

<sup>41</sup> Cf. Carta da ‘La Veloce’ – *Navigazione Italiana a Vapore* à *Camera de Commercio ed Arti di Genova*. *Archivio di Stato di Genova*. Fondo Camera di Commercio, Busta 105.

de 1910<sup>42</sup>. Descontada a irrelevância da emigração para a região, a expectativa de um comércio profícuo era grande, especialmente com a futura abertura do Canal do Panamá. Apesar disso, e a despeito das subvenções pagas pelo Estado, os relatos de prejuízos nessa linha reproduziam-se constantemente nos balanços.

*A linha para a América Central tinha, ainda no ano passado, peso entre as despesas do exercício, sendo mais profundamente percebida, à medida que em 1903 essas despesas foram constituídas pelo passivo de apenas quatro viagens (sendo que a linha foi reativada em 1º de julho, com uma viagem não concluída devido a avarias), no exercício do qual nos ocupamos, são computados os passivos de todas as doze viagens.*<sup>43</sup>

Não faltavam, porém, justificativas para defender a manutenção do aporte financeiro do governo italiano.

*Os assíduos cuidados e a solicitude que continuaremos a dedicar a este serviço, único exercido por Companhia Italiana, confiamos, nos farão atingir no futuro os resultados favoráveis que aspiramos, o que não é esperado para os próximos exercícios. Podemos, no entanto, nos sentirmos felizes porque, mesmo a custo de sacrifícios relevantes, nossa Companhia pode ainda fazer tremular a bandeira italiana nos mares da América Central, cujas rotas marítimas, especialmente em vista da abertura do Canal do Panamá, formam uma verdadeira e promissora miragem para as marinhas mercantes de todas as nações. A prova disso é que os Governos estrangeiros subvencionam largamente as Companhias de Navegação que atuam na linha, proporcionando-lhes assim capacidade de fazer frente aos sacrifícios que encontram.*<sup>44</sup>

Ainda em 1903, a companhia encomendou a construção de três vapores, cujos nomes simbolizavam sua principal fonte de rendimentos: *Italia*, *Argentina* e *Brasile*, ambos destinados à linha da região do Prata. A busca pela modernização da frota ficava patente não apenas pelas características dos navios – todos com cerca de 5 mil toneladas, motor dupla hélice, capacidade para mil passageiros de 3ª classe, iluminação e ventilação elétrica – mas também pela venda dos mais antiquados como o *Las Palmas*, construído em 1886<sup>45</sup>.

---

<sup>42</sup> La Veloce. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1906*.

<sup>43</sup> La Veloce. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1904*. A avaria refere-se ao vapor Venezuela, que na viagem de inaugural da linha para América Central encalhou próximo ao porto de Marselha. Após ser resgatado, seguiu para Gênova onde foi reparado, voltando ao mar em 01 set. 1903.

<sup>44</sup> La Veloce. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1903*.

<sup>45</sup> O vapor *Las Palmas* foi vendido para a NGI, enquanto o *Duca de Galliera* e o *Duchessa di Genova*

Os negócios pareciam caminhar bem: em 1904, a ‘La Veloce’ adquiriu o vapor *Washington*, varado em 1880, “para permitir que o material da frota atenda a todas as exigências do tráfego”, que navegou em diversas linhas da sociedade<sup>46</sup>. Em 1905, para a rota Gênova-Nova York, foi encomendado o vapor *Europa* com dimensões superiores: 7 mil toneladas e capacidade para 1.700 emigrantes<sup>47</sup>.

Apesar de todo investimento, o exercício do ano de 1908 encerrou-se com prejuízo. Um resultado que, segundo o conselho de administração, já estava previsto e cujas causas residiam na depressão do movimento comercial, por conta, sobretudo, da crise econômica norte-americana a partir do final de 1907 e do aumento extraordinário do preço do combustível.

A depressão econômica nos Estados Unidos teve duas consequências diretas no movimento migratório: a diminuição do fluxo de emigrantes e o significativo acréscimo do número de passageiros que retornaram à Itália. Ainda conforme o conselho, nem mesmo esse aumento conseguiu minorar os efeitos negativos da queda na emigração: “Embora o grande número de passageiros de retorno que poderia compensar, ao menos em parte, os prejuízos da falta de emigração, contribuiu inversamente para aumentar as perdas em consequência da conhecida guerra de tarifas promovida pelas Companhias Estrangeiras contra a bandeira nacional”<sup>48</sup>.

O acompanhamento da evolução das despesas e receitas de navegação da companhia durante os primeiros quinze anos do século XX (Tabela 8) deixa claro que o exercício de 1908 foi excepcional no que diz respeito à diminuição do fluxo migratório, sobretudo para os Estados Unidos. Cabe ressaltar que o volume de emigrantes italianos transportados também diminuiu para as outras companhias, sejam italianas ou estrangeiras.

---

também foram negociados, mas com a condição de que seriam desmontados. *La Veloce. Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1905.*

<sup>46</sup> *La Veloce. Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1904.*

<sup>47</sup> *La Veloce. Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1906.*

<sup>48</sup> *La Veloce. Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1908.*

**TABELA 8**  
**EXERCÍCIOS DE NAVEGAÇÃO:**  
**DESPESAS E RECEITAS\* (1903-1915), EM LIRAS ITALIANAS**

| ANO  | DESPESAS      | RECEITAS      |
|------|---------------|---------------|
| 1903 | 11.805.594,07 | 13.956.368,29 |
| 1904 | 11.871.222,06 | 14.211.427,19 |
| 1905 | 13.633.385,98 | 16.223.619,90 |
| 1906 | 15.759.197,61 | 19.052.413,78 |
| 1907 | 13.711.618,23 | 16.911.600,03 |
| 1908 | 10.567.491,41 | 12.692.656,81 |
| 1909 | 11.298.249,37 | 13.846.856,82 |
| 1910 | 13.799.354,76 | 16.547.107,55 |
| 1911 | 13.732.495,78 | 16.585.251,58 |
| 1912 | 13.688.277,61 | 16.731.844,53 |
| 1913 | 14.918.790,87 | 17.901.956,43 |
| 1914 | 12.145.351,61 | 14.692.108,11 |
| 1915 | 12.958.100,70 | 15.901.751,36 |

Fonte: La Veloce. *Relazione sul Rendiconto e Bilancio*. (1903-1915).

\*Geradas apenas com os serviços de passageiros, mercadorias, prêmios de navegação e serviço postal.

Não estão computadas despesas administrativas, indenizações e impostos, amortizações, nem eventuais receitas com venda de material de navegação.

Quanto ao aumento dos custos com combustível, lamentava-se a impossibilidade de repassá-lo às tarifas de transporte de emigrantes em decorrência de o *Commissariato dell'Emigrazione*, segundo os administradores da La Veloce, interpretar o artigo da lei de 1901 de forma equivocada: “de ‘tarifar’ o preço dos fretes e não de ‘determinar o preço máximo do frete’ – essa última permitiria ao Vetor as variações na aplicação dos preços dos fretes de acordo com a intensidade do movimento migratório”<sup>49</sup>.

Mesmo diante de um quadro negativo, o planejamento de renovação da frota prosseguia. Dessa forma, os navios *Centro America e Venezuela* – “pouco adaptados ao exercício das rotas transoceânicas” – foram vendidos para a NGI, enquanto a companhia preparava-se para receber os dois novos vapores encomendados em 1907: o *America*, que começaria a navegar no final de 1908, e o *Oceania*, em vias de ser entregue. Entretanto, ambos foram solicitados e inscritos como navios auxiliares à marinha de guerra italiana, na categoria “cruzadores”, o que atrasou um pouco sua utilização comercial na linha Gênova/ Nápoles / Nova York. O *America* fez sua primeira viagem em 20 de maio de 1909 e o *Oceania*, em 1º de dezembro do mesmo ano.

<sup>49</sup> La Veloce. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1908*.

Tudo indica que a demanda de navios para a linha da América do Norte era grande, pois enquanto aguardava a entrada em serviço dos vapores recém-adquiridos, a ‘La Veloce’ foi obrigada a recorrer ao aluguel de dois navios da NGI – *Lombardia e Liguria* – “para satisfazer as exigências dos nossos serviços”<sup>50</sup>.

A modernização da frota não tinha outro objetivo senão atender às exigências do *Commissariato dell’Emigrazione* que, com base na legislação, avaliava periodicamente as condições dos navios destinados ao transporte de emigrantes. As vendas do *Las Palmas* em 1905 e do *Città di Napoli* em 1909, ambos retirados pelo *Commissariato* do elenco de vapores habilitados ao serviço da emigração, são a prova de que a *La Veloce*, apesar de também se dedicar ao transporte de mercadorias, dependia exclusivamente dos serviços de emigração. Nesse sentido, a companhia lamentava o impedimento legal de um dos mais antigos vapores de sua frota, o *Nord America*, construído em 1882 e reformado no início do novo século.

*Em 1909, por efeito do Real Decreto N. 130, de março do dito ano, que, como se nota, fundamente o juízo sobre a validade dos vapores, mais em relação à sua idade do que em outras características, foi retirado do serviço de emigração também o vapor Nord America que, depois foi desmontado, apesar dos grandes reparos e modificações sofridos em 1900-1901, ainda possuía qualidade náutica e adaptações capazes de responder a todas as exigências de longa navegação com o transporte de emigrantes.*<sup>51</sup>

O *Commissariato dell’Emigrazione*, no entanto, parecia ter razão em vetá-lo. No retorno de uma viagem extraordinária de Gênova à região do Prata, realizada no final de 1910, o *Nord America*, navegando sob intensa neblina, foi surpreendido por uma forte tempestade e bateu nas proximidades da ilha Arzila, na costa marroquina. Não houve vítimas fatais, mas as severas avarias impossibilitaram seu reaproveitamento. Dessa forma, a frota da ‘La Veloce’ ficou reduzida a nove navios, nas seguintes condições: idade média de sete anos, totalizando cerca de 55 mil toneladas e 50.200 cavalos de potência<sup>52</sup>.

No exercício de 1911, a redução do lucro foi creditada a fatores internos da Itália: as péssimas condições sanitárias do reino e o Decreto Régio que suspendeu a emigração para a Argentina. Em contrapartida, informava o conselho administrativo, que as rotas do Brasil, da América Central e da América do Norte registraram sensível melhora. Chama atenção a redução do número de viagens (de 58 para

<sup>50</sup> *La Veloce. Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell’Esercizio 1909.* Os navios alugados realizaram duas viagens cada um.

<sup>51</sup> *La Veloce. Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell’Esercizio 1909.* O *Nord America* foi restaurado na Inglaterra: “A reparação geral consistiu na mudança das velhas caldeiras *compound* e na triplicação da máquina original. (...) Em tal ocasião, também se construiu uma câmara refrigerada para armazenamento de alimentos”. *Rivista Marittima.* Ano XXXIV, fasc. VI, 1901. p. 541.

<sup>52</sup> *La Veloce. Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell’Esercizio 1910.*

50)<sup>53</sup>, certamente em consequência da cessão de três vapores – *Città di Torino*, *America* e *Europa* – ao governo italiano para que estes atuassem na expedição da Líbia, transportando tropas<sup>54</sup>.

Em 1912, a ‘La Veloce’ realizou a primeira viagem de uma linha exclusiva para o Brasil. Na verdade, um convênio estipulado com outras três importantes sociedades de navegação italianas: a Navigazione Generale Italiana, o Lloyd Italiano e a Italia. A ideia não poderia ser outra senão a de transportar emigrantes, mas batia de frente com o decreto do governo que vetava o traslado de passageiros de terceira classe nessa rota<sup>55</sup>. Em vista das dificuldades, no ano seguinte, essa linha exclusiva foi suspensa, “devido às dificuldades criadas pelo decreto emanado pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros”<sup>56</sup>.

No período compreendido entre 1912 e 1914, a frota da ‘La Veloce’ apresentou alterações significativas. Em 1912, sofreu redução de 9 para 8 unidades, com a venda dos vapores *America* e *Italia* para a NGI, do *Brasile* para uma sociedade navegação francesa, e a aquisição do *Duca di Genova* e do *Umbria*, que, de acordo com o relato do conselho de administração, eram mais adaptados às exigências das linhas de navegação nas quais a companhia devia investir – ou seja, nas rotas da emigração<sup>57</sup>. No ano seguinte, foram incorporados ao serviço da linha da América Central – cuja convenção fora mais uma vez renovada pelo governo italiano – o *Siena* e o *Bologna*, e vendidos o *Umbria* e o *Argentina*<sup>58</sup>. Finalmente, em 1914, a sociedade desfez-se de dois de seus mais antigos navios, o *Città di Milano* e o *Città di Torino*, substituídos nos serviços da linha para a América Central, devido às suas condições de idade, de adaptação e de baixa propulsão, que “mal poderiam ser usados em nossos serviços transoceânicos”<sup>59</sup>.

No início de 1914, toda essa movimentação de compra e venda mereceu comentário por parte dos auditores, sobretudo em relação à diminuição do valor da frota social da companhia: “O valor dos novos vapores, que melhor respondem às crescentes exigências do comércio e dos passageiros, não iguala completamente a importância daqueles sensatamente alienados. Daí uma diminuição na cifra inscrita no Balanço para os Vapores”<sup>60</sup>.

Adaptação do material de navegação às necessidades do transporte de emigrantes: essa era a dinâmica interna da La Veloce, sobretudo após a lei de emigração de 1901, testemunhada pelos relatórios analisados neste estudo. Nesse sentido, a preocupação com os fluxos migratórios e as condições sociais, políticas e econômicas na Itália e nas regiões de destino – entenda-se Estados Unidos,

---

<sup>53</sup> Na verdade, o número de 58 viagens realizadas no ano de 1910 foi excepcional. A informação não apareceu em todos os relatórios, mas quando isso ocorreu (1908, 1909, 1911), a quantidade de viagens era sempre a mesma: 50; em 1912, foram 44 viagens e, em 1913, 43.

<sup>54</sup> Os três navios eram: *Città di Torino*, *America* e *Europa*. La Veloce. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1911*. O vapor *Europa* continuou a serviço do governo italiano durante todo o ano de 1912 e início de 1913. La Veloce. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1912*.

<sup>55</sup> Commissariato dell'Emigrazione. *Bollettino dell'Emigrazione*. Roma, anno XIII, n. 1, 1914.

<sup>56</sup> La Veloce. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1913*.

<sup>57</sup> La Veloce. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1912*.

<sup>58</sup> La Veloce. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1913*.

<sup>59</sup> La Veloce. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1914*.

<sup>60</sup> La Veloce. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1913*.



Argentina e Brasil – eram recorrentes nesses relatos, como mostra o seguinte excerto: “O exercício de 31 de dezembro de 1913 fecha com resultados mais favoráveis que o precedente. As ameaçadoras medidas restritivas na emigração para os Estados Unidos e o fim da compressão exercida na emigração para a Argentina pelo conhecido decreto tiveram a natural reação na intensificação do movimento emigratório, que nós aproveitamos”<sup>61</sup>.

Em 1914, com a aproximação e a eclosão da guerra, a retração dos negócios transoceânicos refletiu-se imediatamente nas companhias de navegação. No caso da La Veloce, o relatório referente ao mesmo ano era esclarecedor ao observar que as boas condições econômicas do primeiro semestre sofreram forte abalo com o início do conflito europeu. Dentre tantos, um aspecto em especial causava apreensão ao conselho administrativo: a possibilidade da quase completa suspensão do movimento migratório.

*Considerem o seguinte: o número muito escasso de passageiros de cabine e o quase supresso movimento emigratório; reduzida a exportação pelos vetos impostos em defesa da preparação econômica e militar do País; a importação afetada pelas restrições consagradas nas múltiplas ordenações relativas ao contrabando.*

[...]

*Contração geral que atinge a indústria da navegação, que (...) tinha, também, de suportar a despesa com o seguro contra os riscos da guerra e o enorme aumento do preço do combustível.*<sup>62</sup>

É nesse momento de crise conjuntural que se percebe a verdadeira dimensão do transporte de emigrantes para a companhia. Assim informava o conselho de administração:

*A deficiência da tonelagem navegante e o grande incentivo ao fornecimento de gêneros de primeira necessidade produziram, é verdade, um sensível aumento no valor dos fretes; mas infelizmente, tal elemento de compensação não pode ser aproveitado por vossa Companhia que tem uma frota adaptada principalmente ao transporte de passageiros e em especial de emigrantes.*<sup>63</sup>

Em 1915, mediante o conflito armado, o diagnóstico afirmava-se com mais força e deixava claro que o problema não estava apenas no baixo movimento de emigrantes, mas também na elevação dos custos desse serviço, que não encontrava compensação equivalente ao aumento dos fretes das mercadorias.

*Parco o Bilancio, modestissimo o relatório: Não podemos*

<sup>61</sup> La Veloce. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1913*.

<sup>62</sup> La Veloce. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1914*.

<sup>63</sup> La Veloce. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1914*.

*mais que repetir o quanto já dissemos na Assembleia anterior sobre as extremas dificuldades que as contingências atuais criaram a esta Companhia, que, com uma frota adaptada ao transporte de viajantes, sofre o grave ônus do caro preço do combustível e dos prêmios de seguro e não tira proveito dos altos valores dos fretes que paga a mercadoria.*<sup>64</sup>

No entanto, a guerra era uma realidade e começou a fazer parte dos relatórios do conselho de administração, não apenas como explicação essencial das dificuldades relacionadas à queda do tráfico marítimo – mercadorias e passageiros – e dos consequentes problemas econômicos enfrentados pela La Veloce, mas também através da exaltação do sentimento patriótico que justificaria qualquer sacrifício em nome do país.

*Constatamos o fato sem lamentações, compenetrados da justeza e inevitabilidade da guerra que o país combate, e porque sentimos que qualquer sacrifício é desigual ao altíssimo objetivo, que se trata de conseguir.*

[...]

*Não duvidamos de que tudo fizemos como intérpretes fiéis de vossos patrióticos sentimentos, que serão reconfirmados através dos votos de Vitória aos nossos vigorosos combatentes de terra e de mar, além do desejo de boa sorte à grande Pátria.*<sup>65</sup>

Se os negócios andavam mal, restava ao menos a expectativa da vitória, do restabelecimento da paz e da volta do comércio pelos mares, no qual o transporte de emigrantes respondia por parte fundamental dos rendimentos da La Veloce.

### **Nascida para transportar emigrantes**

Números e letras dos relatórios e balanços financeiros analisados não deixam dúvidas sobre a importância do tráfico de emigrantes para a La Veloce: sua saúde financeira sempre esteve ligada às conjunturas do transporte massivo de passageiros na terceira classe. Esses dados ratificam a própria razão de ser da companhia, mas são mais significativos para lançar luz sobre sua trajetória, identificando particularidades em relação à marinha mercante italiana.

Os Lavarello, família genovesa de armadores-mercantes tradicionalmente ligados à rota transoceânica para a região do Prata, estavam na origem mais remota da companhia. Amparados por uma rede comercial nos dois lados do Atlântico, que certamente foi utilizada quando se iniciou o *boom* emigratório peninsular, abriram-se ao próspero negócio do transporte de emigrantes para a América do Sul, inicialmente com veleiros, depois com navios a vapor, resultando na constituição da La Veloce. Mais tarde, no alvorecer do século XX, de olho no crescimento do

---

<sup>64</sup> La Veloce. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1915*.

<sup>65</sup> La Veloce. *Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1915*.

fluxo do *Mezzogiorno* para os Estados Unidos, instituiu-se também uma linha para Nova York que partia de Nápoles.

Para a ‘La Veloce’ e suas congêneres italianas, o negócio da emigração foi instrumento de afirmação diante da acirrada concorrência com as companhias de navegação estrangeiras, evidenciada na incômoda presença da marinha mercante francesa, alemã e inglesa nos portos de Gênova e Nápoles. Por meio de estudos individualizados, percebem-se os caminhos trilhados para conquistar fatias desse mercado em expansão. A ‘La Veloce’ pode ser considerada a representante da antiga tradição marítima genovesa – cujos laços comerciais com a região do Prata estabeleceram-se já nas primeiras décadas do século XIX, ocupando espaços deixados pela antiga metrópole espanhola<sup>66</sup> – que se modernizou, inclusive com participação de capitais germânicos, e buscou sobreviver em meio às disputas com concorrentes internos e externos pela preciosa carga, os emigrantes.

Em 1924, após décadas cruzando o oceano com seus vapores lotados na terceira classe, a ‘La Veloce’ foi liquidada. Os tempos eram outros e o caudal emigratório arrefecera. Mas na memória de Gênova, cidade marítima e mercadora, ficou registrado que transportar emigrantes pelo Atlântico financiou, em grande medida, a passagem do vento ao vapor e a constituição de sociedades anônimas voltadas para a navegação, então consolidadas como investimento capitalista.



## RESUMO

Nas décadas finais do Oitocentos, o crescimento da emigração italiana constituiu-se em fonte segura de rendimentos para as companhias de navegação que operavam no Atlântico e teve papel importante no financiamento da substituição dos antigos veleiros por modernos vapores. Tomando por base relatórios e balanços dos exercícios financeiros, além de jornais ligados à marinha mercante, este artigo tem como objetivo apresentar alguns resultados da pesquisa sobre a importância do tráfico de emigrantes italianos para a companhia de navegação La Veloce, assinalando sua trajetória econômica e particularidades.

**Palavras Chave:** Emigração; Companhia de Navegação; Acumulação.

## ABSTRACT

In the final decades of the nineteenth century, the growth of Italian emigration was constituted in a secure source of income for the shipping companies that operated in the Atlantic and played a major role in financing the replacement of old sailboats by modern steamers. Based on reports and balance exercises financial, besides newspapers related to mercantile marine, this article aims to present some results of the research about the importance of Italians emigrants' transporting to the shipping company La Veloce, showing its economic trajectory and particularities.

**Keywords:** Emigration; Navigation Company; Accumulation.

Artigo recebido em 13 mai. 2013.

Aprovado em 18 set. 2013.

<sup>66</sup> DEVOTO, Fernando. “In Argentina”. In: BEVILACQUA, Piero; DE CLEMENTI, Andreina & FRANZINA, Emilio (orgs.). *Storia dell'emigrazione italiana*: Arrivi. v. II. Roma: Donzelli Editore, 2002, p. 26.