

Passageiros de Terceira Classe. O transporte de emigrantes na história econômica da Navigazione Generale Italiana

Paulo Cesar Gonçalves

Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho” (UNESP)

Resumen

Desde la década de 1860, la emigración italiana alcanzó gran entidad, convirtiéndose en un problema nacional y fuente de ingresos para las compañías navieras que operaban en el Atlántico. En Italia, los medios jugaron un papel decisivo en la financiación de la sustitución de veleros antiguos por los más modernos barcos de vapor. Fundada en 1881, la Navigazione Generale Italiana (NGI) no estaba destinada a transportar pasajeros. Actuó en el comercio de bienes junto con los servicios postales ampliamente subvencionados por el Estado. Mediante la incorporación de las empresas genovesas que transportan emigrantes, en un proceso de concentración que transformaría la compañía naviera más grande de Italia, NGI abrió sus puertas al próspero negocio de la emigración a las Américas. Sobre la base de los Informes y Balances Financieros de la Compañía entre los años 1881 y 1915, los documentos relativos a la marina mercante y la legislación de emigración (leyes de 1888 y 1901), este artículo tiene como objetivo presentar algunos resultados de la investigación sobre importancia del tráfico de emigrantes italianos para Navigazione Generale Italiana, señalando el proceso de especialización de su flota en este tipo de servicio.

Palabras clave: Emigración, compañía naviera, acumulación, transporte marítimo.

Códigos JEL: N73, R40, J15, O15.

Abstract

From the 1860s, the Italian emigration reached many entities, becoming a national problem and a source of revenue for shipping companies operating in the Atlantic. In Italy, the resources were fundamental in financing the replacement of the old sailboats by more modern steamers. Established in 1881, the Navigazione Generale Italiana (NGI) had not scoped to carry passengers. It acted in trade of goods conjugated with postal services widely subsidized by the state. By incorporating that transported immigrants, in a concentration process that would transform it in the largest shipping company in Italy, the NGI opened the thriving business of emigration to the Americas. Based on reports and Balance Exercises Financial of the company between the years 1881 and 1915, papers relating to merchant shipping and emigration legislation (laws of 1888 and 1901), this paper aims to present some results of research on the importance trafficking of Italian emigrants Navigazione Generale Italiana for marking the specialization process of its fleet this kind of service.

Key words: Emigration, navigation company, accumulation, shipping.

JEL Codes: N73, R40, J15, O15.

Passageiros de Terceira Classe. O transporte de emigrantes na história econômica da Navigazione Generale Italiana*

[Fecha de recepción del original: 20-04-2012; versión definitiva 01-04-2013]

Paulo Cesar Gonçalves

Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho” (UNESP)

1. Introdução

Come avrebe potuto prevedere queste catastrofi una Società di quella Genova per la quale l'Argentina era diventata da anni l'Eldorado, e dove, specialmente tra gli armatori, non si pensava ad altro che a comprare o a varare piroscafi più grandi per trasportarvi un numero sempre maggiori d'emigranti¹.

São relativamente escassos os estudos específicos sobre as companhias de navegação italianas, seja no âmbito da História Econômica ou da História Empresarial. No entanto, trabalhos como os de Mario Pozzo e Giuseppe Felloni, V. D. Flore, Giorgio Doria, Giuseppe Barone, Ludovica de Courten, Augusta Molinari, Orazio Cancila trataram, mesmo que de forma subsidiária, do desenvolvimento dessas companhias pari-passu ao crescimento do fluxo migratório, ao subsídio estatal e ao processo de constituição de sociedades anônimas com a participação do setor bancário². Giorgio Doria, assim como Orazio Cancila, debruçaram-se, ainda, sobre dois personagens emblemáticos do setor armatorial italiano, Raffaele Rubattino e Vincenzo Florio, proprietários, respectivamente, da R. Rubattino & C. e da Piroscafi Postali di Ignazio e Vincenzo Florio & C., que se fundiram, em 1881, para formar a Navigazione Generale Italiana (NGI)³.

* Este artigo apresenta alguns resultados da tese de doutorado *Mercadores de braços: riqueza e acumulação na organização da emigração europeia para o Novo Mundo*, defendida em 2008 na Universidade de São Paulo, e publicada pela editora Alameda em 2012. A pesquisa e a publicação do livro contaram com apoio financeiro da FAPESP.

¹ *La Borsa*. 23 de maio de 1891.

² Pozzo & Felloni (1964); Flore (1970); Doria (1973); Barone (1974); Courten (1989); Molinari (2001); Cancila (2007).

³ Doria (1990); Cancila (2008).

Este artigo, sem pretender fazer uma História Empresarial da NGI, tem como primeiro objetivo apresentar alguns resultados da pesquisa sobre a importância do tráfico de emigrantes italianos para a companhia, assinalando o processo de especialização de sua frota nesse tipo de serviço. Na esteira de estudos coevos ao aumento do movimento migratório para a América, que defendiam a nacionalização do transporte de emigrantes, a subvenção estatal e uma legislação específica sobre a emigração como instrumentos de fomento da marinha mercante⁴, analisam-se os reflexos do transporte de passageiros de terceira classe através do corpus documental constituído pelos relatórios e balanços financeiros da Navigazione Generale Italiana, entre 1881 e 1915.

1. O transporte de emigrantes italianos: atravessando o Atlântico

Nas últimas décadas do Oitocentos, consolidado o fluxo migratório na Itália, a intensa concorrência da bandeira estrangeira em portos peninsulares pelo tráfico de emigrantes no Atlântico abocanhava metade ou mais desse mercado. Mesmo assim, o significativo restante assegurou ganhos ao armamento italiano em geral. É o que demonstra o estudo de Giorgio Doria amparado no cálculo das receitas anuais geradas pelo transporte da emigração, a partir do preço médio das passagens (170 liras italianas), reproduzido abaixo⁵.

Tabela 1. Ganhos 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 (1973), pp. 266-267, nota 16.

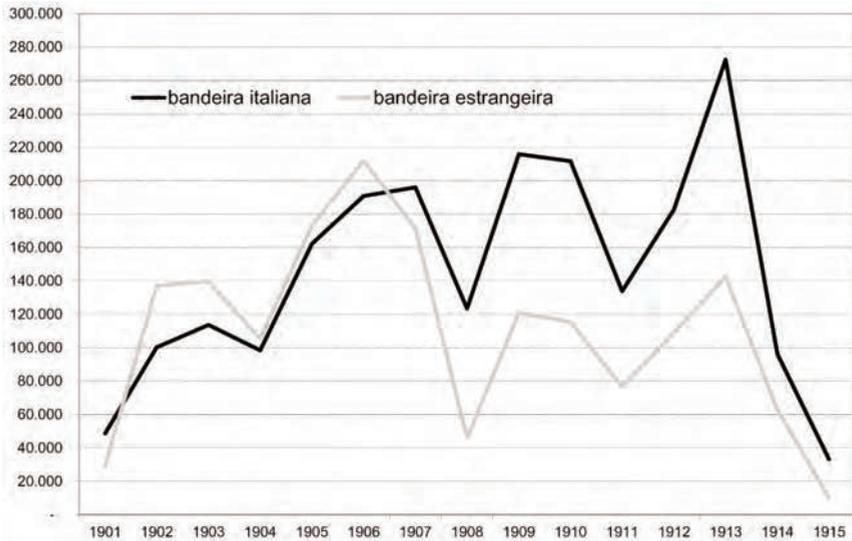
Com o passar dos anos, a bandeira italiana conquistou participação cada vez maior no transporte de emigrantes. Os dados do Commissariato dell'Emigrazione, publicados no *Annuario statistico della emigrazione italiana dal 1876 al 1925*, ilustram essa evolução, sobretudo para as primeiras décadas do século XX⁶. Referem-se ao volume direcionado ao continente americano como um todo e também aos fluxos destinados às Américas do Norte e do Sul.

⁴ Maranghi (1898); Carerj (1901); Bernardi (1905).

⁵ Doria (1973).

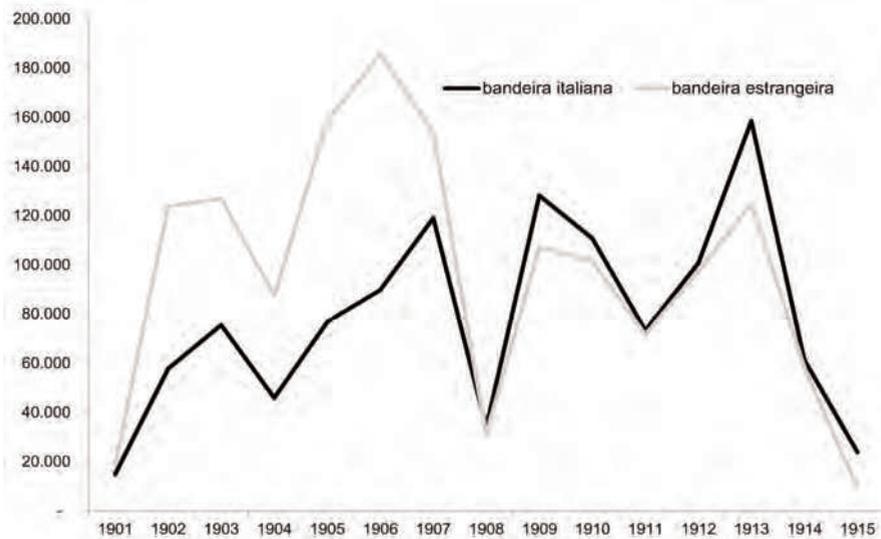
⁶ Commissariato Generale dell'Emigrazione (1926). Apesar de os dados oficiais existirem desde o ano de 1876, a discriminação do transporte de emigrantes por bandeira iniciou-se apenas a partir de 1901, data da nova lei de emigração.

Gráfico 1. Emigrantes italianos transportados para a América (1901-1915)



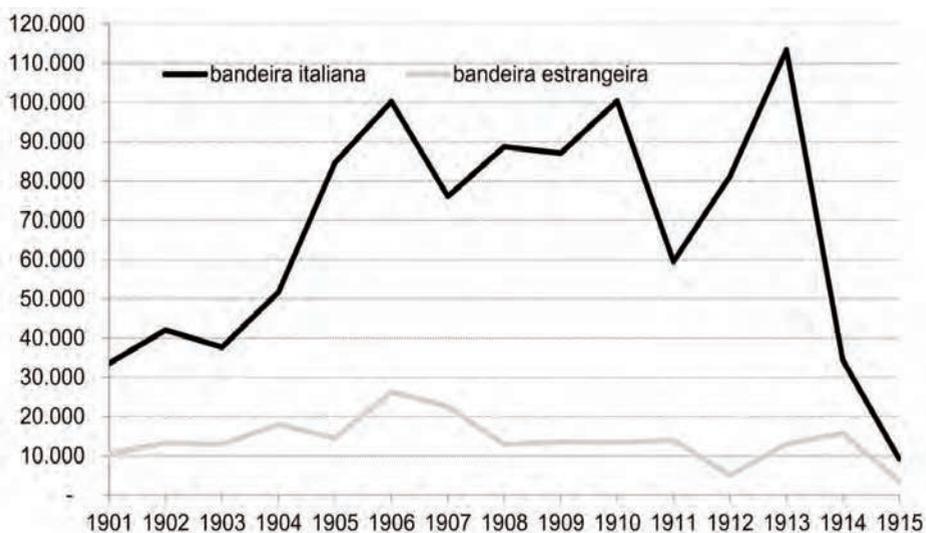
Fonte: *Commissariato Generale Dell'Emigrazione* (1926).

Gráfico 2. Emigrantes italianos transportados para América do Norte (1901-1915)



Fonte: *Commissariato Generale Dell'Emigrazione* (1926).

Gráfico 3. Emigrantes italianos transportados para América do Sul (1901-1915)



Fonte: Commissariato Generale Dell'Emigrazione (1926).

Os gráficos devem ser observados sob três aspectos. Ao se considerar a emigração para a América, percebe-se leve predomínio das companhias de navegação estrangeiras, ao menos até 1907, ano em que foi ultrapassada pela bandeira italiana. Quando o destino era a América do Norte, a marcante prevalência estrangeira foi superada apenas a partir de 1908. 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 Rosi 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 italianas ao Prata, que era de 71,4% em 1903, 77,8% em 1907, subiu para 86,2% em 1909⁷.

⁷ Relazione dell'on. Rossi sui servizi dell'Emigrazione per l'anno 1909-1910. *La Marina Mercantile Italiana*. 25 de fevereiro de 1911.

Considerando-se todo o continente americano, e a despeito da luta política e econômica para desenvolver a frota mercantil nacional, as companhias inglesas, alemãs e francesas invariavelmente transportavam mais emigrantes italianos que as próprias companhias da península, ao menos até meados da primeira década de 1900. Havia, porém, diferença significativa em relação ao fluxo para a denominada América meridional, onde a marinha italiana sempre predominou em detrimento dos concorrentes estrangeiros.

2. Formação e consolidação da companhia, a maior da Itália

A Navigazione Generale Italiana (NGI) – Società Riunite Florio & Rubattino foi constituída em 4 de setembro de 1881, através da fusão da R. Rubattino & C., de Gênova, com a Piroscafi Postali di Ignazio e Vincenzo Florio & C., de Palermo, patrocinada pelo Estado e por grupos financeiros⁸. Fato apontado por Emilio Sereni como um importante marco nas relações entre a alta finança e o capital industrial na Itália⁹.

Fundadas na década de 1840, por tradicionais famílias de armadores, as duas companhias marítimas tinham algo mais em comum: grande parte de seu desenvolvimento esteve associado aos acordos firmados com os governos da península para execução dos serviços postais. Em 1848, a Rubattino assumiu essa tarefa entre Gênova e a Sardenha e, em 1861, estendeu sua área de atuação à região da Toscana. No mesmo ano, a sociedade Florio firmou com o governo italiano um contrato para os serviços postais marítimos. Em 1862, transformou-se em sociedade por ações, o que, para a Rubattino, ocorreria apenas em 1880, às vésperas da fusão¹⁰.

Ainda no que tange à íntima relação dessas duas companhias com o Estado, então unificado, as convenções postais de 1877 deram à Rubattino & C. os serviços da Sardenha, do Egito e das Índias e à Florio & C., os serviços da Sicília, Malta e Tunísia, do Adriático e do Levante.

Criada com o objetivo implícito de poder suportar a concorrência da marinha estrangeira, especialmente a francesa “che, sussidiata e proteta in ogni modo dal proprio governo, aspirava ad accaparsi il commercio dei porti italiani”¹¹, a NGI estabeleceu sua sede em Roma, duas sedes departamentais em Gênova e Palermo e duas sucursais em Nápoles e Veneza. A duração da sociedade foi fixada em 30 anos a partir de 1º de julho de 1881. A aprovação veio com o decreto régio de 16 de março de 1882.

Reunindo as frotas das duas antigas companhias, a NGI passou a contar com 89 vapores, incluindo algumas novas unidades adquiridas para a linha da América do Norte e das Índias¹², totalizando, assim, 67 mil toneladas de registro. Entre 1884-1885, foram adquiridos 12 vapores da companhia Raggio e, posteriormente, os da R. Piaggio & F°. A

⁸ Cf. *Statuto della Società Navigazione Generale Italiana (Società riunite Florio e Rubattino)*.

⁹ Sereni (1980), p. 187.

¹⁰ Empresa com escasso capital, endividada pela aquisição de oito vapores, a Rubattino à época da fusão precisou de financiamento do governo para a conclusão do acordo com a Florio.

¹¹ Pozzo & Felloni (1964), p. 410.

¹² Os novos vapores eram os seguintes: China, Rubattino, Vincenzo Florio, Archimede, Independente, Washington e Gottardo.

partir de então, estabeleceu-se o serviço de navegação para a região do Prata, abrindo-se à sociedade, o próspero negócio da emigração para a América do Sul.

Dando prosseguimento à sua política de expansão, a NGI continuou a absorver velhas sociedades genovesas, napolitanas e sicilianas e a receber cerca de 90% das subvenções estatais destinadas à marinha mercantil. Ao alvorecer do novo século, associou-se, através da compra de ações e de um acordo de gerenciamento conjunto das linhas transoceânicas, às companhias La Veloce, Italia e Lloyd Italiano, para fazer frente à concorrência estrangeira e intensificar seus negócios.

Autores como Doria e Roncagli atentam para uma característica marcante da NGI, sempre muito criticada à época: seu critério de gestão era utilizar até o limite extremo o material náutico, suportando relevantes despesas de manutenção, reparação e transformação. Sua frota envelhecia ano após ano. Entre 1891 e 1894, por exemplo, às vésperas da renovação das convenções marítimas com o Estado, o percentual de tonelage dos navios com mais de 20 anos passava de 27% para 38%¹³. Era dessa maneira que a mais potente sociedade armatorial italiana dispunha de recursos para alargar sua esfera de influência, absorvendo outras companhias. Ou seja, não despendendo para adquirir vapores novos, restava capital para comprar os pacotes acionários de suas concorrentes¹⁴.

O caráter seletivo das subvenções e prêmios de navegação oferecidos pelo Estado acentuou a tendência ao monopólio da NGI, principal beneficiária das subvenções estatais e dos incentivos instituídos pela lei de 1885, inspirada no protecionismo marítimo da França¹⁵. Essa tendência à concentração foi fruto, já na metade dos anos oitenta, de um consenso apoiado em fatos que demonstravam como a lógica de potência e de conquista de novos mercados estava ligada ao sistema de grandes companhias de navegação diretamente subvencionadas pelo Estado, prática comum entre as principais nações europeias, à exceção da Inglaterra¹⁶.

Em estudo sobre os efeitos das subvenções a favor da marinha mercante italiana, Bernardi¹⁷ observou que os resultados dos últimos 19 anos (1885-1904), não foram satisfatórios, mas mesmo assim, reafirmou a necessidade desse artifício, pois a indústria de construção naval ainda não estava completamente desenvolvida e, portanto, mal preparada para enfrentar a concorrência estrangeira. Por outro lado, lembrou que os armadores italianos, na medida em que o tráfico marítimo oferecia ganhos significativos, tratavam de construir embarcações sem se preocuparem em desfrutar de prêmios ou

¹³ Um claro índice de como a frota da NGI vinha transformando-se em um “depósito de ferro velho” era o valor atribuído ao material de navegação nos seus balanços sociais: em pouco mais de dez anos, de 1886 a 1897, a tonelage da frota aumentava em mais de 10%, mas seu valor em liras italianas diminuía em 56%. G. Roncagli. *L'industria dei trasporti marittimi*. Milão, 1911. *Apud* Doria (1973), pp. 151-152.

¹⁴ Doria (1973), p. 271.

¹⁵ Annino (1974), p. 1257.

¹⁶ Barone (1974), pp. 624-625.

¹⁷ Bernardi (1905). Temeroso com a livre concorrência, o autor realizou estudo bastante completo sobre as leis de prêmios e subsídios estatais à marinha mercantil italiana para concluir que o setor ainda não podia prescindir do auxílio do Estado.

subsídios por parte do Estado. Esse grande movimento, segundo o estudioso, estava sempre associado ao “nostro traffico più lucroso, quello dell’emigrazione”¹⁸.

Giorgio Doria atentou para a importância dos recursos estatais nas primeiras décadas de atividades da Navigazione Generale Italiana. A sociedade recebia do governo italiano, por prêmios de navegação e subvenções às linhas convencionadas para os serviços postais, uma cifra anual que oscilava entre 9 e 10 milhões de liras italianas. Em essência, o Estado deu à companhia, entre 1890 e 1899, o valor correspondente ao seu capital subscrito¹⁹. Somente ao final da década de 1910 ocorreria drástica mudança nessa “parceria histórica”, com a reestruturação da NGI.

3. Relatórios da Navigazione Generale Italiana: números e letras

Os relatórios e balanços anuais²⁰ da Navigazione Generale Italiana permitem explicitar melhor a importância da emigração em seus ganhos, pois era relativamente comum a separação das receitas obtidas com o transporte de passageiros daquelas relacionadas aos fretes de mercadorias. Deve ser lembrado, porém, que a NGI não foi criada com o objetivo específico de aproveitar o fluxo migratório italiano, sobretudo para a América do Sul²¹.

Maior sociedade de navegação da Itália, a NGI possuía frota com cerca de uma centena de vapores, que navegavam por linhas que cobriam o Mar Vermelho, o Mediterrâneo, o Adriático, o Oriente, o Atlântico norte, e recebia importantes subsídios do governo para execução de serviços postais. Seus balanços anuais vinham acompanhados do relatório do conselho administrativo, que apresentava uma diversidade de preocupações, além das rotas para as Américas e do transporte de emigrantes.

Até o exercício de 1883-1884, a NGI não operava nenhuma rota para a América do Sul. Entretanto, com o passar de poucos anos e a incorporação de sociedades que tinham como mote esse tipo de serviço, a companhia ampliou seus horizontes e começou a agir nesse mercado em franca expansão. Em março de 1885, instituiu a linha regular mensal Gênova-Montevideú-Buenos Aires, que se transformou em semanal a partir de novembro; no ano anterior, já havia estabelecido duas ligações com a América do Norte: Palermo-Nova York e Nápoles-Nova York²².

¹⁸ Bernardi (1905), p. 71.

¹⁹ Doria (1973), p. 151.

²⁰ Esse tipo de documentação era produzido anualmente pelas companhias de navegação. Constituíam-se, em geral, pelo Relatório do Conselho Administrativo, pelo Balanço Contábil do respectivo exercício, pelo Relatório dos Auditores e pelas deliberações da Assembleia Geral Ordinária, responsável pela aprovação do mesmo. O exercício social da companhia compreendia o período de 1º de junho a 30 de junho do ano seguinte. Cf. *Statuto della Società Navigazione Generale Italiana (Società riunite Florio e Rubattino)*, artigo 56.

²¹ “La Società ha per oggetto: a) L’esecuzioni di tutti i servizi marittimi già conceduti alle Società R. Rubattino e C. ed I. e V. Florio e C. e di tutti quelli altri che verranno concessi; b) Ogni operazione di navigazione e di trasporto marittimo in qualunque mare e per qualunque destinazione”. *Statuto della Società Navigazione Generale Italiana...* op. cit., artigo 16.

²² Dinucci (1979), p. 447.

Em maio de 1886, o jornal *Marina e Commercio e Giornale delle Colonie*, ligado à companhia, comentava a absorção de duas sociedades de navegação no ano anterior:

A NGI, depois da aquisição do material das companhias Raggio e Piaggio, composto por 15 grandes vapores, não só continuou as navegações para o Rio da Prata, já exercidas por aquelas companhias, como as expandiu consideravelmente, prolongando-as até os portos do Peru, além de aumentar o número de viagens. A companhia envia às sextas-feiras de cada semana um vapor a Montevideu e Buenos Aires, tocando Barcelona, Gibraltar, São Vicente, e quinzenalmente, Rio de Janeiro²³.

Em seu opúsculo sobre a história das principais sociedades de navegação italianas no início do século XX, Oreste Calamai, diretor da revista *La Marina Mercantile Italiana* e organizador do *Annuario della Marina Mercantile*, observou a importância das linhas transoceânicas no desenvolvimento da NGI.

A partir de então, a “*Navigazione Generale Italiana*” tem continuamente, intensamente progredido, a passos rápidos e seguros. As iniciativas particulares da Companhia, nascida e desenvolvida com critérios altamente patrióticos, asseguravam-lhe pouco a pouco linhas de comunicação e de tráfico entre os portos do Estado enquanto simultaneamente aumentavam em número e em importância suas linhas transoceânicas²⁴.

Evolução que pode ser traduzida em números. Nos três primeiros exercícios (1881-1882, 1882-1883 e 1883-1884), a receita obtida com o transporte de passageiros não ultrapassou a casa dos 29% do total – o que possivelmente repetiu-se em 1884-1885. Percebe-se também que dentre as diversas rotas, a mais importante em termos de passageiros, sem contar as chamadas “linhas internas”, era, em um primeiro momento (1881-1882), a linha Gênova-Egito que, dois anos depois, foi superada por aquela que tinha como destino final a América do Norte²⁵.

Após esse período, a falta dos balanços referentes aos exercícios da segunda metade da década de 1880 inviabiliza a avaliação precisa do impacto imediato ocasionado pelo início dos serviços da linha para a América do Sul. Essa ausência, no entanto, pode ser relativamente compensada pela historiografia e por algumas informações publicadas nos jornais *Marina e Commercio e Giornale delle Colonie* e *La Borsa* e na revista *La Marina Mercantile Italiana*²⁶.

Segundo Gigliola Dinucci, no exercício que precedeu o ingresso na linha da região do Prata, o conselho administrativo da NGI lamentava as dificuldades financeiras causadas pela queda dos tráficos para o Egito e Índias. Após a absorção das frotas das companhias

²³ *Marina e Commercio e Giornale delle Colonie*. 02 de maio de 1886.

²⁴ Oreste Calamai. *Annuario della Marina Mercantile e delle Industrie Navali in Italia*. Edizione 1914, p. 637.

²⁵ “Nesses três exercícios, as “linhas internas” corresponderam em média 40% do total dos rendimentos com o transporte de passageiros. No mesmo período, os ganhos com a rota da América do Norte chegaram a mais que dobrar: L. 468.768,90, em 1881-1882; L. 747.747,64, em 1882-1883; L. 1.037.620,58, em 1883-1884. *Navigazione Generale Italiana. Relazioni e Bilancio dell’Esercizio 1881-1882*. Roma, 1883; *Relazioni e Bilancio dell’Esercizio 1882-1883*. Roma, 1883; *Relazioni e Bilancio dell’Esercizio 1883-1884*. Roma, 1884.

²⁶ O jornal *Marina e Commercio e Giornale delle Colonie* era publicado em Roma; o jornal *La Borsa* e a revista *La Marina Mercantile Italiana*, em Gênova.

Tabela 2. Comparação das receitas de navegação obtidas pela NGI por Exercício Social (1881-1882 a 1914-1915), em libras italianas

Exercício	Total	Mercadorias	Passageiros*	Passageiros p/ América do Sul	Passageiros e Mercadorias	Subvenção
1881-1882	32.989.780	17.243.349	6.786.029		24.029.378	8.125.010
1882-1883	35.348.314	18.394.765	7.540.245		25.935.011	8.435.159
1883-1884	32.738.535	16.712.505	6.785.551		23.498.056	8.487.981
1885-1886	42.097.015				-	-
1886-1887	43.220.862				-	-
1889-1890	46.606.775				-	-
1890-1891	42.020.229	17.203.994	13.399.261	4.435.897	30.603.256	9.975.188
1891-1892	41.380.633	17.299.335	13.397.809	5.115.598	30.697.145	9.489.925
1892-1893	42.176.386	16.424.483	15.187.362	6.420.923	31.611.845	9.301.845
1893-1894	37.096.373	14.452.425	12.590.283		27.042.708	9.105.110
1894-1895	36.870.940	14.464.318	13.303.476		27.767.795	8.989.357
1895-1896	46.400.937	14.379.087	23.382.893		37.761.981	8.612.222
1896-1897	39.109.136	14.709.597	15.250.173		29.959.770	8.616.030
1897-1898	38.159.259	16.558.721	12.400.370		28.959.091	8.704.587
1898-1899	40.734.022	18.894.876	12.826.500		31.721.376	8.696.050
1899-1900	44.282.554	18.624.664	16.296.731		34.921.396	9.107.834
1901-1902	50.697.096	19.734.192	21.231.075		40.965.267	9.371.652
1902-1903	50.417.717	19.319.654	20.486.079		39.805.734	9.342.302
1903-1904	51.950.860					
1904-1905	**					
1905-1906	**					
1906-1907	55.158.533					9.324.600
1907-1908	**					
1908-1909	62.208.086	20.953.741	30.567.025		51.520.767	9.461.375
1909-1910	**					
1910-1911	33.314.966					381.859
1911-1912	**					
1912-1913	29.773.059					100.801
1913-1914	**					
1914-1915	**					

* Passageiros de todas as linhas, inclusive da América do Sul.

** Exercícios cujos relatórios e balanços foram publicados parcialmente (sem os valores das receitas e despesas) nos jornais e revistas citados abaixo.

Fonte: Navigazione Generale Italiana. Relazioni e Bilancio dell'Esercizio (1881-1882 a 1883-1884; 1890-1891 a 1899-1900; 1901-1902; 1902-1903; 1906-1907; 1910-1911); Marina e Commercio e Giornale delle Colonie (1885-1886; 1886-1887); La Borsa (1889-1890); La Marina Mercantile Italiana (1903-1904 a 1905-1906; 1907-1908 a 1909-1910; 1911-1912; 1913-1914;

Raggio e Piaggio e a consequente execução dos serviços da rota Gênova-Prata, a situação mudou significativamente: diminuiu o movimento geral das linhas, mas a receita de navegação sofreu importante aumento. O mesmo aconteceu no exercício de 1885-1886, quando os proventos maiores derivaram do transporte de passageiros pela rota platense²⁷.

Observando-se a Tabela 2, na qual, na medida do possível, estão discriminadas as receitas de navegação (passageiros, mercadorias, subvenções), alguns aspectos chamam a atenção diante da evolução anual desses valores.

Apesar da ausência de números específicos para os exercícios de 1884-1885 a 1889-1890 é possível estabelecer a importância da nova linha que ligava Gênova à região do Prata: basta constatar o acréscimo de quase 10 milhões de liras italianas na receita total de 1885-1886 em relação aos três anteriores (1881-1882; 1882-1883 e 1883-1884).

No relatório do mesmo exercício, o conselho de administração já anunciava o aumento na receita dos serviços desse tipo de transporte graças à emigração transoceânica.

Renunciando, portanto, de explicar-lhes, aquele primeiro título dos rendimentos, os maiores fretes de L. 5.497.704,00, nos contentaremos em informá-los como fato puramente estatístico que o aumento na arrecadação deveu-se em quase quatro quintos ao movimento de passageiros, que caracteriza as novas linhas do Prata a despeito das mercadorias (...) ²⁸.

Seguindo a mesma linha, o balanço de 1886-1887 comparava a receita obtida no exercício anterior (L. 42.097.015,47 contra os atuais L. 43.220.862,12), observando que a diferença a maior correspondia ao crescimento do número de passageiros e, em parte, ao aumento dos serviços postais²⁹. Infelizmente, a falta de documentação para os exercícios de 1887-1888 e 1888-1889, período em que a emigração italiana para o Brasil cresceu extraordinariamente, não permite reflexão aprofundada sobre os possíveis efeitos financeiros para a NGI. Resta apenas registrar um exemplo desse período favorável à companhia. No início de 1887, a NGI estabeleceu contrato com Antonio Prado, então ministro da Agricultura do Brasil, para transportar 20 mil emigrantes italianos com redução de 20% no valor da passagem; diferença que seria paga com recursos do Estado³⁰.

Em 1889-1890, a pequena queda no lucro – pouco mais de 108 mil liras italianas – era atribuída à diminuição do número de viagens para o Prata.

De fato, com os acontecimentos políticos da América do Sul trazendo uma grande perturbação nas relações entre estas regiões e a Itália, a Companhia Generale foi naturalmente forçada a reduzir o número de viagens pela via do Prata, o que acarretou na diminuição de 2.500.000 liras no exercício destas linhas. Da mesma forma, a linha do

²⁷ Dinucci (1979), p. 461.

²⁸ Relazione del Consiglio d'Amministrazione della Navigazione Generale Italiana all'adunanza generale del 18 dicembre 1886. Cf. *Marina e Commercio e Giornale delle Colonie*. 02 de janeiro de 1887.

²⁹ Navigazione Generale Italiana. Assemblea Generale e Bilancio 1886-1887. Cf. *Marina e Commercio e Giornale delle Colonie*. 25 de dezembro de 1887.

³⁰ *Marina e Commercio e Giornale delle Colonie*. 06 de março de 1887.

Pacífico, que era já pouco produtiva foi suspensa trazendo assim uma diminuição de 1.600.000 libras nas receitas brutas.

Porém, essa diminuição total foi quase que inteiramente coberta por uma criteriosa redução das despesas e pelo maior desenvolvimento das outras linhas³¹.

Essa justificativa, na verdade, demonstra a diversidade das operações da NGI que, como já foi lembrado, não foi criada mediante a expectativa única de desfrutar dos rendimentos com o transporte de emigrantes para as Américas.

Os balanços correspondentes aos três primeiros exercícios da década de 1890 informavam separadamente as receitas obtidas com o transporte de mercadorias e passageiros em cada linha de navegação. A partir desses dados, pode-se apreender o quão significativo para a companhia tornou-se o fluxo de emigrantes para o Brasil e repúblicas do Prata.

Para esse período, entre todas as receitas com transporte de passageiros, a linha da América do Sul constituiu-se na principal fonte. Sua participação, sempre crescente, foi a seguinte: 33,1% em 1889-1890, 38,2% em 1890-1891 e 42,3% em 1891-1892. Em relação ao total das receitas de navegação, nota-se também aumento relativo: 14,5%, 16,7% e 20,3%, respectivamente. Descontadas as subvenções pagas pelo governo italiano (cerca de 9 milhões de libras italianas anuais), as porcentagens elevam-se para 21,5%, 24,2% e 28,8%. Tal fato reforça a tese de que o transporte de emigrantes para essa região foi o grande responsável pelo aumento da participação da rubrica “receita com passageiros” no total dos proventos obtidos.

Um fenômeno dessa magnitude não poderia passar em branco nos relatórios do conselho administrativo. No do exercício de 1891-1892, reportava-se que o acréscimo no número de passageiros transportados devia-se principalmente à linha interna entre Nápoles e Palermo. Quanto à América do Sul, o volume de passageiros embarcados ajudou a superar a diminuição do movimento em outras linhas, como as de Barcelona e da América do Norte. A forte concorrência também era lembrada, especialmente para justificar a redução dos preços das passagens.

O movimento total do ano ascendeu a 449.328, enquanto o do precedente foi de 416.811; foram, portanto, 32.517 viajantes a mais. Esse aumento explica-se em parte pelos cerca de 22.000 passageiros da linha Nápoles-Palermo e vice-versa, em consequência da Exposição Nacional.

Os embarques para os portos da América do Sul também aumentaram e superaram em muito aqueles que faltaram para Barcelona e Gênova.

Levando em conta a concorrência exercida por outras Companhias, pode deduzir que a emigração para Buenos Aires, Montevideu e Rio de Janeiro foi superior a do exercício precedente, enquanto diminuiu o número dos repatriados. À mais calma condição político-econômica daquelas regiões deve-se atribuir tal variação de tráfico.

Decresceu o movimento entre a Itália e a América do Norte. Isso se verifica nas partidas de Palermo e de Nápoles. Essa deficiência é justificada, porém, pelo menor número de viagens

³¹ Resoconto della Società di Navigazione Generale Italiana per l'esercizio 1889-1890. Cf. La Borsa, 03 de fevereiro de 1891.

com emigrantes ao qual a Companhia teve que se adaptar em vista da redução dos preços das passagens provocada pela concorrência.

(...)

Tanto para as mercadorias quanto para os passageiros, quando se olhar o balanço do ano correspondente, observa-se que as rendas não aumentaram em relação direta ao tráfego, acrescido em cerca de 12%, embora diminuindo o percurso realizado pelos vapores da Companhia. Contra as maiores quantidades de mercadorias e passageiros transportados, tem-se a redução dos preços dos fretes imposta pela concorrência e por circunstâncias especiais³².

O relatório de 1892-1893 apresentou diagnóstico interessante ao analisar o volume de passageiros transportados. Apesar da redução do movimento total, a receita foi superior à dos exercícios anteriores. Isso porque o menor fluxo nas linhas internas – sobretudo a rota Nápoles-Palermo – foi compensado de maneira “mais que satisfatória” pelo crescimento do número de viajantes nos percursos mais longos e, portanto, mais rentáveis: a rota das Américas.

O paralelo entre os resultados dos dois últimos exercícios evidencia um maior movimento de mercadorias por toneladas, 23.000 a favor do exercício de 1892-93, e uma pouco perceptível redução do movimento total nas várias categorias e classes de passageiros. Os resultados financeiros do último ano, porém, estão em razão inversa ao tráfego, porque ocorreram rendimentos maiores para o transporte de passageiros e menores para o de mercadorias.

(...)

Por outro lado, o maior número de viajantes nas linhas de percurso mais longo, especialmente das duas Américas, compensa e supera em rendimentos as deficiências no movimento das linhas de menor importância.

Nessas circunstâncias, é oportuno deter-se, mais do que nas diferenças assinaladas, nas oscilações que são encontradas nos dois tipos de tráfego, sempre em comparação com o aumento anterior.

(...)

As diferenças a menor encontram-se nos viajantes ordinários, e mais sensivelmente naqueles de 1ª e 2ª classe.

Entre as principais razões que explicam as deficiências de tráfego vale recordar o maior movimento determinado em 1891-1892 pela Exposição nacional de Palermo nas linhas que contemplam esse porto.

O reduzido número de viagens feitas pelos vapores sociais nas linhas internacionais do Mediterrâneo explica a diminuição do tráfego nos portos relativos.

Por último: o menor número de passageiros de 3ª classe embarcados em Montevidéu, Buenos Aires e Rio de Janeiro para a Itália justifica-se pela melhoria das condições políticas daquelas regiões que tem, não apenas mantido, mas chamado para lá um maior número de emigrantes italianos³³.

A partir de 1895-1896, alguns exercícios fecharam com a receita do transporte de passageiros superior àquela obtida com os fretes de mercadorias; tendência que, na virada

³² Resoconto della Società di Navigazione Generale Italiana per l'esercizio 1891-1892. Cf. La Borsa, 31 de maio de 1893.

³³ La Navigazione Generale Italiana, l'esercizio 1892-1893. Cf. La Borsa, 28 de julho de 1894.

do século, tornou-se mais forte. Nesse período, além da emigração para a América do Sul, é provável que o fluxo para a América do Norte também tenha colaborado de forma expressiva. Nos exercícios de 1890-1891, 1891-1892 e 1892-1893, a receita conferida pelo transporte de passageiros destinados ao norte do continente –apesar de também apresentar crescimento– era muito inferior aos ganhos referentes à América do Sul³⁴. Provavelmente, o movimento de passageiros via NGI para terras norte-americanas deve ter aumentado nos anos posteriores –acompanhando a tendência do fluxo migratório em geral– sem, no entanto, ultrapassar o sul-americano.

É o que demonstra o relatório do exercício de 1899-1900 ao citar o notável desenvolvimento do tráfico internacional, sobretudo o de emigrantes para as Américas, justificando, inclusive, a proposta de construção de novos vapores. Em outro excerto do documento aludia-se a uma prática que ganhava força entre as companhias de navegação: a emissão de passagens do outro lado do Atlântico – os bilhetes pré-pagos.

O desenvolvimento de nosso tráfego internacional acentuou-se notavelmente no exercício em exame, no qual estamos propondo-lhes, com a utilização mais ativa de nossa frota, preparar novas linhas para os vapores em construção e para aqueles que podemos ainda encomendar, ativando gradualmente nosso programa.

(...) preferência que nos dão todos os tipos de passageiros em todas as linhas, e especialmente os emigrantes naquelas da América, ao ponto de os bilhetes já emitidos por nossas agências do outro lado do Atlântico para os passageiros de terceira classe da Itália, alcançarem cerca de um milhão de liras³⁵.

A concorrência nos portos de embarque de emigrantes para as Américas, entretanto, era intensa³⁶. Em relação ao Brasil e à região do Prata, a disputa no porto de Gênova resumia-se às diversas companhias italianas e à bandeira francesa. Nos portos do sul da península – Palermo e Nápoles – os principais pontos de saída de italianos para o continente norte-americano, prevaleciam as sociedades de navegação inglesas e alemãs, que com melhores equipamentos e apoiadas nas estreitas relações comerciais do governo de seus países com os Estados Unidos, executavam esse serviço com maior competência, constituindo-se, historicamente, em entrave fundamental às pretensões da marinha mercante italiana na rota do Atlântico norte.

No início do século XX, para explicar as dificuldades financeiras enfrentadas pela NGI, ao fator concorrência, associavam-se problemas econômicos na região do Prata e a quarentena em diversos portos estrangeiros. Lamentava-se especialmente a sensível passividade da linha da América do Sul durante o exercício de 1901-1902 – “una delle più importante fra quelle esercitate dalla Società”³⁷.

³⁴ L. 1.616.897,28; L. 945.814,60 e L. 1.580.809,33 respectivamente. Nesse período, essas receitas foram inferiores também àquelas correspondentes às “linhas internas” de transporte de passageiros.

³⁵ Navigazione Generale Italiana. Relazione e Bilancio dell’Esercizio 1899-1900. Anno XIX. Roma, 1900.

³⁶ A concorrência extrapolava os portos italianos, pois era muito comum o embarque de italianos a partir de Marselha e do Havre.

³⁷ Navigazione Generale Italiana. Relazione e Bilancio dell’Esercizio 1901-1902. Anno XXI. Roma, 1902.

Oscilações do movimento migratório, no entanto, não colocaram entraves quando da discussão do programa de renovação da frota aprovado na assembleia geral de outubro de 1903³⁸. Dessa forma, deliberou-se pela construção de 12 vapores. Um para a linha Nápoles-Palermo-Tunísia, 5 para o Levante e o Adriático e 6 transatlânticos, de 8 mil toneladas cada um, para as Américas (4 para o Prata e 2 para Nova York) – *Re Vittorio, Regina Elena, Principe Umberto, Duca di Genova, Duca degli Abruzzi e Duca d’Aosta*³⁹. Política que se manteve ativa, pois conforme relato do exercício de 1904-1905, mais 6 vapores, agora de 10 mil toneladas cada, foram encomendados, com expectativa de entrega para 1907.

Essas novas unidades, que são destinadas aos serviços transoceânicos, planejadas com amor e com inteligente prudência por nossa Direção, representam o que há de mais confortável e bonito, e por sua potencialidade constituirão os mais soberbos vapores em que, até agora, a bandeira italiana tremulou⁴⁰.

A descrição das características desses vapores aparecia dois meses antes, quando a revista *La Marina Mercantile Italiana* celebrava a vitória de um estaleiro italiano, mais especificamente genovês, na disputa com empresas estrangeiras pelas seis encomendas da NGI. O que chama atenção é a grande capacidade destinada ao transporte de emigrantes.

Os dois transatlânticos, que deverão ser utilizados nas viagens entre a Itália e a América do Norte, possuirão dois motores e dupla hélice; um deslocamento de mais de 11.000 toneladas; velocidade aproximada de 17 milhas em navegação; cumprimento de 142,50 e 143,50 metros. Espera-se que possam ser concluídos em 1906.

Esses vapores poderão transportar uma carga de 1400 emigrantes, que terão à sua disposição um grande salão de refeição, como é determinado pela legislação dos Estados Unidos. Possuirão todo conforto para 200 passageiros de classe, além de cabines elegantes, salas e salões de todos os tipos, gabinetes de toalete e de banho.

Dos outros quatro transatlânticos, que serão usados na linha de Gênova ao Prata, a construção foi contratada em 15 de agosto último (...).

Também esses quatro transatlânticos terão dois motores e dupla hélice; uma velocidade de 15 milhas em navegação e um deslocamento de 10.000 toneladas.

Poderão transportar não menos do que 1300 emigrantes e cerca de 200 passageiros de classe. Seu mobiliário será o mais suntuoso a tal ponto de não temer confronto com os melhores transatlânticos estrangeiros⁴¹.

No relatório do exercício de 1905-1906 comemoraram-se os resultados favoráveis de várias linhas, a despeito da passividade de umas poucas, ressaltando a necessidade de aumento da frota. Mais uma vez, mereceu destaque a rota da América do Sul.

Não houve muita vantagem do Brasil onde na opinião dos relatores se prepara um período de prosperidade duradoura que esperamos seja acompanhado pela necessária legislação

³⁸ Oreste Calamai. *Annuario della Marina Mercantile*. op. cit., p. 638.

³⁹ Navigazione Generale Italiana. Relazione e Bilancio dell’Esercizio 1903-1904. Cf. *La Marina Mercantile Italiana*. 07 de janeiro de 1905.

⁴⁰ Navigazione Generale Italiana. Relazione e Bilancio dell’Esercizio 1904-1905. Cf. *La Marina Mercantile Italiana*. 22 de dezembro de 1905.

⁴¹ *La Marina Mercantile Italiana*. 07 de outubro de 1905.

local para que seja possível usufruir daquela corrente emigratória específica.
(...)

Por outro lado, em relação ao tráfego com a Argentina, que continua em seu feliz desenvolvimento, a NGI tem participado largamente: o número de viagens cresceu de 2 para 31, e foram transportados 11.000 passageiros a mais que no exercício anterior. (...) E tal posição não tem como não se consolidar, em comparação com outras eventuais iniciativas, quando na linha do Prata introduzirmos os quatro grandes transatlânticos a ela destinados⁴².

Dois exercícios mais tarde, o conselho administrativo observava que uma crise comercial atingia quase todos os países, sobretudo os Estados Unidos, provocando diminuição do tráfego e acentuando a concorrência, já fomentada pelo excesso de tonelagem existente no mercado marítimo mundial. Os reflexos foram imediatos: redução do valor dos fretes e atrofia do lucro (Tabela 3).

Ao final de 1908, a Camera di Commercio de Genova publicava nota na imprensa expressando a gravidade da situação para a marinha mercante genovesa – extremamente dependente do transporte de emigrantes.

Nossas Companhias de navegação criaram nos últimos anos uma verdadeira frota de vapores especializados no transporte de emigrantes. Agora, com a cessação da emigração... a maior parte dessas embarcações está parada, ao contrário dos navios pertencentes às bandeiras estrangeiras concorrentes, que, sendo menos especializados, podem realizar outros tipos de transportes⁴³.

A turbulência fez diminuir sensivelmente o fluxo migratório no Atlântico, afetando todas as companhias de navegação que desfrutavam desse tipo de serviço. De posse dos números da emigração de 1908, a revista *La Marina Mercantile Italiana* publicou no início de 1909 uma matéria sob o título “Minori introiti delle Compagnie per la diminuita emigrazione”. Os dados são reveladores e merecem ser reproduzidos.

Em 1908, o tráfego de passageiros no Atlântico teve uma diminuição de cerca de um milhão de indivíduos em relação ao tráfego de 1906.

Durante 1908, as Companhias de navegação transportaram 1.530.161 passageiros, dos quais 670.680 “westbound” e 859.481 “eastbound”. Pela primeira vez um grande número de passageiros de retorno (eastbound) superou consideravelmente o tráfego de ida (westbound), e tal fenômeno deveu-se, como se nota, à crise de trabalho nos Estados Unidos que teve início em fins de 1907 e se propagou por todo ano seguinte.

A diminuição do número de passageiros verificou-se em todas as três classes nas viagens de ida e para a primeira e a segunda classe nas viagens de retorno.

O movimento de passageiros transatlânticos é dado para os últimos cinco anos pelas seguintes estatísticas:

⁴² Navigazione Generale Italiana. Relazione e Bilancio dell'Esercizio 1905-1906. Cf. *La Marina Mercantile Italiana*. 25 de dezembro de 1906. Ainda segundo o relatório, o movimento para a América do Norte sofreu leve queda. Em relação ao número extremamente baixo de duas viagens no exercício anterior em comparação as 31 do atual, tudo indica que houve um erro de impressão. No entanto, não foi possível averiguar a quantidade verdadeira.

⁴³ *L'Economista d'Italia*. 05 de dezembro de 1908. *Apud* Giorgio Doria. op. cit., pp. 319-320.

Ano	1908	Passageiros	1.530.961
Ano	1907	Passageiros	2.457.328
Ano	1906	Passageiros	1.984.688
Ano	1905	Passageiros	1.662.624
Ano	1904	Passageiros	1.503.177 ⁴⁴

Para proporcionar ideia do prejuízo, a revista compilou os dados apresentados pelo *New York Journal of Commerce*. Com base no custo médio do bilhete de 3a classe (125 liras italianas) e na diferença no número de emigrantes transportados em 1907 e 1908 (855.995 a menos), o jornal calculou a perda aproximada das companhias de navegação: 107 milhões de liras italianas⁴⁵.

Restava apenas lamentar a situação. Lamento que, na verdade, ratificava de forma clara a relação de dependência das companhias de navegação italianas com a emigração transoceânica.

Essas cifras são muito eloquentes e explicam plenamente as péssimas condições financeiras que atingem hoje algumas grandes Companhias de navegação que têm a maior parte da frota, ou uma parte conspícua dela, interessada no tráfego atlântico⁴⁶.

Enfrentar a concorrência estrangeira: mais uma tarefa essencial que o próprio conselho se impunha. Para tanto, mencionavam-se os efeitos positivos para a marinha italiana, associados às exigências da lei sobre emigração de 1901: a construção de novos e modernos vapores. Argumento fundamental para justificar maior participação do Estado no sentido de satisfazer os interesses da marinha mercante da península.

As causas do conflito residem na superprodução de tonelagem naval, que era alheia à necessária renovação da nossa frota, particularmente a nós imposta pela lei de emigração em face à bandeira estrangeira que mal suporta o renascimento marítimo da Itália.

(...)

A lei de emigração, por exemplo, atingiu sob o ponto de vista marítimo todos os seus efeitos. Os armadores cumpriram seus deveres renovando suas frotas; porque as autoridades públicas devem preservar um sistema inspirado no mais largo liberalismo quando outras nações destinam o tráfego emigratório a especial proveito das próprias marinhas⁴⁷.

O exercício de 1910-1911 testemunhou uma verdadeira revolução na estrutura e na política de gestão da Navigazione Generale Italiana⁴⁸. Dois aspectos mereceram atenção. A rescisão das convenções firmadas com o governo italiano para execução dos serviços

⁴⁴ *La Marina Mercantile Italiana*. 25 de janeiro de 1909.

⁴⁵ Ainda segundo os cálculos do periódico, somando-se os valores correspondentes aos bilhetes dos passageiros de 1ª e 2ª classes, o “suposto prejuízo” chegaria a L. 131.529.050,00.

⁴⁶ *La Marina Mercantile Italiana*. 25 de janeiro de 1909.

⁴⁷ *Navigazione Generale Italiana. Relazione e Bilancio dell’Esercizio 1907-1908*. Cf. *La Marina Mercantile Italiana*. 25 de dezembro de 1908.

⁴⁸ Essa reestruturação já estava em estudo desde os primeiros anos do século XX. No exercício de 1903-1904, o conselho administrativo observava que algumas modificações no estatuto social permitiriam à NGI preparar-se para uma completa transformação “che potrà metterla facilmente a paro delle più potenti fra le grandi Società di navigazione estere”. *Navigazione Generale Italiana. Relazione e Bilancio dell’Esercizio 1903-1904*. Cf. *La Marina Mercantile Italiana*. 07 de janeiro de 1905.

marítimos subvencionados, que passaram para a Società Nazionale di Servizi Marittimi⁴⁹, recém-constituída com a aquisição de 61 de seus vapores; e a venda de outros 18 para outras companhias, reduzindo sua frota a 17 navios dedicados à navegação transoceânica, sobretudo ao transporte de passageiros.

A renúncia à subvenção por motivos econômicos começou a ser aventada no exercício de 1904-1905. Alegava-se que essas linhas eram extremamente passivas e sua continuidade não mais se justificava.

Impávidos e seguros, agora como no período que precedeu a aprovação das convenções atuais, nós nos prepararemos para renunciar aos serviços subvencionados quando não for possível assumir a gestão sem danos a nós.

Estaremos sem dúvida satisfeitos, se nossa Companhia puder continuar a prestar ao Estado e ao público, para as linhas a serem subvencionadas, os serviços que agora quase tradicionalmente essa faz; mas se também a tradição devesse ser interrompida, não por isso a bandeira de nossa Companhia cessará de tremular orgulhosa em nosso Mediterrâneo e nos Oceanos distantes⁵⁰.

Após discussão e votação da nova lei dos serviços subvencionados no Parlamento⁵¹, o conselho administrativo aproveitou o relatório do exercício de 1907-1908 para elaborar um diagnóstico das dificuldades que seriam encontradas pela companhia.

Não participamos dos leilões realizados pela Administração dos Correios, e que andam desertos, não por coalizões breves, mas em consequência da unânime condenação, por nós de resto a vós declarado em tempos não suspeitos, ou seja, no final de dezembro de 1905, sobre a impossibilidade, do ponto de vista técnico e financeiro, de dar execução à lei dos serviços subvencionados na forma como foi preparada antes e aprovada depois pelo poder legislativo⁵².

Em virtude da insegurança por parte de alguns acionistas quanto às mudanças propostas, o conselho administrativo fez a seguinte declaração, que foi aprovada em assembleia:

Que a Companhia, vindo a cessar os contratos vigentes com o Estado, não terá prejuízo porque poderá dedicar-se exclusivamente e com maior proveito ao exercício dos serviços livres que serão fonte de seguros e maiores benefícios que, em breve, poderão ter o desenvolvimento que agora não é possível dar-lhes, pelos cuidados especialmente dedicados aos serviços subvencionados. Ainda a respeito dos serviços postais, ocorre que os acionistas sabem como algumas linhas, apesar das subvenções, são passivas e absorvem uma parte da margem de lucro que as outras deixam⁵³.

⁴⁹ A companhia formou-se em 1910, com capital social de 15 milhões e, em apenas três exercícios, recebeu 27 milhões de liras italianas em subvenção. Doria (1973), p. 461.

⁵⁰ Navigazione Generale Italiana. Relazione e Bilancio dell'Esercizio 1904-1905. Cf. *La Marina Mercantile Italiana*. 22 de dezembro de 1905.

⁵¹ A nova lei foi aprovada em 05 de abril de 1908.

⁵² Navigazione Generale Italiana. Relazione e Bilancio dell'Esercizio 1907-1908. Cf. *La Marina Mercantile Italiana*. 25 de dezembro de 1908.

⁵³ Navigazione Generale Italiana. Relazione e Bilancio dell'Esercizio 1907-1908. Cf. *La Marina Mercantile Italiana*. 25 de dezembro de 1908.

No relatório do exercício seguinte, ficavam consolidadas as diretrizes do novo programa da NGI, ou seja, o abandono dos serviços subvencionados e a orientação para as linhas de tráfico livre, com destaque para a via da América.

Se nossas esperanças se concretizarem, deveremos em breve convocar uma Assembleia extraordinária para harmonizar o Estatuto com as novas diretrizes, nas quais, vindo a cessar o exercício dos serviços subvencionados, deverá orientar-se e endereçar-se a vossa Companhia. Essas diretrizes já são conhecidas. Elas já permitiram à nossa Companhia elevar-se ao nível em que se encontra: são para as vias de comércios livres que devemos voltar toda a nossa atividade. Mas não apenas nos tráfegos com as Américas nós endereçaremos nossas energias; mas sim, sempre que o interesse nacional se faça sentir vivo e concreto e as condições dos mercados assim consentirem, nós estudaremos e instituiremos linhas, permanentes ou temporárias, para o transporte de mercadorias e de passageiros, seguros como somos de que, especialmente os armadores italianos terão o justo apoio das autoridades públicas (...)⁵⁴.

Finalmente, na relação de 1909-1910, o conselho administrativo informava que este era o último exercício com a participação dos serviços subvencionados e o primeiro de uma “nova era” que se abria para a companhia, cujo marco seria a drástica redução da frota. Essas medidas rompiam com a tradição histórica da NGI, ou seja, a de possuir a maior frota entre as companhias de navegação italianas e de ser a principal beneficiada pelas subvenções estatais. Ciente de tal polêmica, o conselho administrativo ressaltou a realização de estudos que justificariam essa mudança de rumo, dando especial atenção ao serviço de transporte de emigrantes.

Em efeito, depois de um consciencioso estudo realizado por nós sobre os custos de produção de serviços individuais, pensamos – e o expusemos nos Relatórios de 1905-1906-1907 – que a vossa Empresa deveria melhor interessar-se pelos grandes serviços livres que pareciam monopólio da bandeira estrangeira ainda que por inércia nossa. Como a Navigazione Generale Italiana era o principal organismo marítimo nacional, e o único que possuía energia financeira verdadeiramente conspícua, seduziu-nos um programa altamente industrial e puramente italiano: revitalizar a nossa Marinha, cimentá-la em torno de um objetivo comum, lançá-la compacta e firme, com as próprias energias renovadas, à concorrência estrangeira.

(...)

O estudo dos Tráfegos de emigração aconselhou-nos a construção de material novo e adequado, e, sem mais, encomendamos aos estaleiros Navali Riuniti seis grandes transatlânticos apesar da suspensão das medidas de proteção direta ao armamento e da incerteza daquela dirigida à construção⁵⁵.

Na assembleia geral, em que se avaliou a conduta do conselho de administração, as duas propostas a serem votadas demonstravam a excepcionalidade das medidas tomadas. Uma defendia a anulação dos atos da administração, inclusive em relação à alienação dos 82

⁵⁴ Navigazione Generale Italiana. Relazione e Bilancio dell'Esercizio 1908-1909. Cf. *La Marina Mercantile Italiana*. 10 de janeiro de 1910.

⁵⁵ Navigazione Generale Italiana. Relazione e Bilancio dell'Esercizio 1909-1910. Cf. *La Marina Mercantile Italiana*. 25 de janeiro de 1911.

vapores; outra – aquela que venceu – referendava a gestão do exercício 1909-1910, cujo objetivo era:

(...) ceder uma parte da frota, e adotar deliberações necessárias para dar à nossa Companhia organização mais comercial e mais econômica; ao passo que agora, a nossa Administração, ágil pela nova organização, livre do material antigo, forte pelas importantes disponibilidades financeiras, poderá examinar os novos projetos de serviços subvencionados para estudar a conveniência dos mesmos, na forma que será mais apropriada⁵⁶.

A mudança de política da NGI em relação à busca por subvenções do Estado pode ser inserida na conjuntura da metade da primeira década do século XX, período em que, segundo Giorgio Doria, o governo italiano sentiu-se constrito a redimensionar suas contribuições devido à forte oposição da opinião pública e do Parlamento⁵⁷. Orazio Cancila vai mais longe, ao apontar que o Banco Comercial Italiano desejava enfraquecer o monopólio da NGI através da venda das ações de propriedade de Inazio Florio para a concorrência. O próprio governo, preocupado com o esvaziamento dos leilões para renovação das convenções dos serviços postais marítimos, tentava favorecer o nascimento de novas companhias para romper com o exclusivo da NGI⁵⁸.

Essa conjuntura foi suficiente para modificar a orientação da companhia, que abandonou uma política perseguida tenazmente por mais de meio século, desinteressando-se pelos serviços subsidiados. Reviravolta interessante, que pode ser explicada pela falta de retorno financeiro dessas linhas, pois as convenções marítimas com o Estado sempre forneceram quantias significativas para a NGI – em média 9 milhões de liras italianas ao ano (Tabela 2). Valores que, quando comparados aos dados do relatório do deputado Pantano sobre as subvenções estatais à marinha mercante entre 1862 e 1905, chegavam a quase 90% do total das verbas destinadas a esse fim.

Do relatório do deputado Pantano sobre os serviços marítimos, destacam-se os seguintes dados a respeito das despesas custeadas pelo Estado italiano para subvenções e auxílios à marinha mercante.

As subvenções para os serviços marítimos de 1862 a todo o exercício de 1904-1905 chegaram a L. 389.325.193,28. Em 1862, as subvenções foram de 5.367.150,85 e esta soma aumentou gradativamente até um máximo de 11.108.985[,00] liras em 1890. No exercício financeiro posterior, desceu a L. 10.191.931[,00], se manteve entorno de 9 milhões de 1892 a 1900, subindo a cerca de 10 milhões nos exercícios financeiros de 1901 a 1913, a 11.085.577[,00] no exercício de 1903-1904 e a 11.722.238[,00] no de 1904-1905⁵⁹.

Para Ludovica de Courten, a decisão da NGI tinha objetivo claro: dedicar-se exclusivamente ao transporte de passageiros e emigrantes. A autora chama atenção para as consequências da lei de 1901 como fator fundamental dessa mudança. Entre 1904 e 1909, em virtude da concorrência estrangeira e das exigências da legislação, quase toda a

⁵⁶ Navigazione Generale Italiana. Relazione e Bilancio dell'Esercizio 1909-1910. Cf. *La Marina Mercantile Italiana*. 25 de janeiro de 1911.

⁵⁷ Doria (1973), p. 461.

⁵⁸ Cancila (2007), p. 300.

⁵⁹ “Le sovvenzioni Governative alla marina mercantile”. *La Marina Mercantile Italiana*. 25 de abril de 1906.

frota transatlântica italiana foi renovada, provocando um processo de especialização do armamento que eliminou vetores ocasionais, realizando finalmente a distinção entre navios de passageiros e navios de carga⁶⁰.

Sobre a redução da frota, a relação do conselho administrativo que abria o relatório do exercício de 1910-1911 iniciava-se da seguinte forma:

A frota social que em 30 de junho de 1910 consistia de Nº 102 vapores para um valor total de 39.496.769,21 liras italianas; no fechamento do exercício a que nos referimos, consistia de Nº 17 unidades para um valor total de 35.713.723,61 liras italianas em consequência da venda feita a várias companhias de Nº 85 vapores⁶¹.

Com essa frota, além das linhas do Mediterrâneo, foram realizadas 66 viagens transoceânicas, sendo 36 para a América do Sul e 30 para a América do Norte. Entretanto, informava o conselho, esse tráfico começava a sentir os efeitos da suspensão, por parte do governo italiano, da emigração dirigida para Argentina e Uruguai⁶².

No exercício seguinte, o número de viagens para as Américas sofreu pequena queda, nem tanto pelas persistentes dificuldades em relação à emigração para a região do Prata, mas pela requisição de 8 vapores por parte do governo italiano em virtude da campanha da Líbia⁶³. A política de modernização da frota prosseguia, sempre tendo em vista o outro lado do Atlântico. Foram vendidos 5 vapores – Liguria, Lombardia, Sicilia, Sardegna e Umbria – e adquirido o América, resultando na redução da frota para 12 navios. Anunciavam-se, mais uma vez, “transformações radicais”, que teriam início com a construção, já encomendada, de 4 “cargo-boats”, de 8 mil toneladas cada, para transporte de combustível (carvão) e prosseguiria com o projeto de

(...) construção de três grandes transatlânticos, dos quais um destinado à América do Norte, e dois à América do Sul, com características e adaptações para assegurar a primazia da Itália nas linhas entre o Mediterrâneo e as Américas⁶⁴.

Outro reflexo da relevância do movimento migratório transoceânico foi a instituição de uma sede da NGI em Nápoles.

⁶⁰ Courten (1989), pp. 185-186.

⁶¹ Navigazione Generale Italiana. Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1910-1911. Anno XXX. Gênova, 1911. Note-se que o lugar de publicação dos relatórios passou de Roma para Genova, a nova sede da companhia a partir de então. “Così già a Genova funziona la Sede Centrale della Società, mentre a Roma è restato un semplice ufficio per il servizio passeggeri”.

⁶² Navigazione Generale Italiana. Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1910-1911. op. cit. Ainda segundo o relatório, as modificações do Estatuto, deliberadas na Assembleia extraordinária de 25 de abril de 1911, foram homologadas pelo *Reggio Tribunale di Roma* através do decreto de 29 de abril de 1911.

⁶³ Os vapores requisitados foram os seguintes: *Duca di Genova, Duca degli Abruzzi, Re Vittorio, Liguria, Lombardia, Umbria, Lazio e Sannio*. Em vista disso, o conselho comemorava a qualidade náutica desses navios, salientando a importância da marinha mercante no fortalecimento da frota naval de guerra italiana. Navigazione Generale Italiana. Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1911-1912. Cf. *La Marina Mercantile Italiana*. 25 de outubro de 1912.

⁶⁴ Navigazione Generale Italiana. Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1911-1912. Cf. *La Marina Mercantile Italiana*. 25 de outubro de 1912.

Aproveitamo-nos da possibilidade aberta no art. 3 do Estatuto Social e instituímos em Nápoles uma Sede. O maior porto do Mezzogiorno e o primeiro porto italiano em circulação de passageiros impunha essa medida⁶⁵.

Os três exercícios que se seguiram – 1912-1913, 1913-1914 e 1914-1915 – testemunharam poucas alterações. Entre compras e vendas de vapores e a entrega dos 4 “cargos-boats” já mencionados, a frota da NGI encontrava-se ao final desse período com 14 navios. O movimento de passageiros – ou seja, emigrantes – também sofreu pouca alteração. Nem mesmo o aumento recorde da emigração para os EUA no ano de 1913⁶⁶ foi mencionado nos relatórios, dando a entender que a companhia estranhamente não se beneficiou desse movimento – certamente a concorrência estrangeira explica esse fato.

A sensibilidade da companhia às variações do fluxo migratório ficou explícita na relação de 1913-1914, quando o conselho administrativo afirmou que apesar do número de viagens ter superado o exercício anterior, caiu a quantidade de mercadorias e de passageiros de 3ª classe transportados. Dessa forma, questionou-se o descaso do Commissariato dell’Emigrazione em relação aos valores quadrimestrais das passagens que não atendiam à diminuição do tráfico, nem os novos encargos advindos do decreto sobre a “Tutela Giuridica degli Emigranti”⁶⁷.

A guerra se espalhava pela Europa no ano de 1915, refletindo-se negativamente no comércio mundial. Com a emigração não foi diferente. Os números desabaram pela metade já em 1914⁶⁸. Somadas, as depressões nos dois tráficos acarretaram problemas para as companhias de navegação em todo o globo. O relatório do exercício de 1914-1915 do conselho de administração da NGI observava a queda na emigração, mas comemorava o aumento do frete e do movimento de seus navios de carga, apresentando diagnóstico interessante sobre os primeiros momentos imersos na guerra.

O atual conflito europeu sem precedentes por extensão e intensidade, perturbando a economia mundial, deveria ter uma enorme repercussão no desenvolvimento do comércio

⁶⁵ Navigazione Generale Italiana. Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell’Esercizio 1911-1912. Cf. *La Marina Mercantile Italiana*. 25 de outubro de 1912.

⁶⁶ Nos 11 primeiros meses de 1913, embarcaram em portos europeus para os Estados Unidos 1.304.092 emigrantes, excedendo em 336.677 o ano anterior. Cf. *La Marina Mercantile Italiana*. 25 de janeiro de 1914. oria.

⁶⁷ Navigazione Generale Italiana. Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell’Esercizio 1913-1914. Cf. *La Marina Mercantile Italiana*. 25 de setembro de 1914. O decreto de 05 de março de 1914 modificou alguns aspectos da Lei n. 1075 de 02 de agosto de 1913 sobre a tutela da emigração, impondo maior responsabilidade aos chamados vetores de emigração – as companhias e armadores. A preocupação por parte desse grupo está expressa em uma carta publicada na revista *La Marina Mercantile Italiana* em 10 de abril de 1914.

⁶⁸ Sempre zelosa quando o assunto era emigração, a revista *La Marina Mercantile Italiana* publicava, em 25 de agosto de 1915, um balanço do fluxo migratório italiano para o ano de 1914, reportando que a substancial queda era decorrente do início do conflito bélico. “Ed infatti, la diminuzione più forte si è avuta nel terzo trimestre del 1914, e cioè al divampare del conflitto europeo. L’emigrazione per l’Europa ed altri paesi del bacino Mediterraneo ebbe quindi una sensibile ripresa nel quarto trimestre, ma non quella dei paesi transoceanici, che non potè riaversi e dalla quale derivò quindi la differenza maggiore. (...) Nel 1914 l’esodo per le Americhe, si ridusse a meno della metà di quello verificatosi nell’anno antecedente”. Assim, em 1913, partiram para o outro lado do oceano 556.325 indivíduos; em 1914, o número caiu para 230.695, ou seja, uma redução de aproximadamente 59%.

marítimo. O valor e mais ainda o rendimento dos vários tipos de navios, de repente, mudaram substancialmente. Diminuído gradualmente e quase anulado o movimento de passageiros, veio a faltar o natural alimento aos grandes e velozes vapores e especialmente aqueles pertencentes às nações beligerantes, exatamente no momento em que cresciam em excesso os custos do exercício, sobretudo pelo altíssimo preço do combustível e pelas despesas com o seguro contra riscos de guerra. Os navios de carga, ao contrário, depois da incerteza dos primeiros meses, foram sempre muito requisitados, e por isso os fretes, pelo aumento da demanda, pela diminuição da tonelagem disponível, pela maior duração das viagens, pelas escalas anormais em portos lotados, atingiram valores que permitiram aos Armadores cobrirem os acrescidos custos e alcançarem largas margens de lucro⁶⁹.

Tabela 3. NGI – Resultados financeiros dos exercícios de 1881-1882 a 1914-1915, em liras italianas

Exercício	Lucro	Prejuízo	Exercício	Lucro	Prejuízo
1881-1882	2.789.227	-	1899-1900	3.532.640	-
1882-1883	872.786	-	1901-1902	2.934.704	-
1883-1884	-	929.135	1902-1903	2.929.638	-
1885-1886	1.466.252	-	1903-1904	2.943.699	-
1886-1887	1.820.195	-	1904-1905	2.229.000	-
1888-1889	3.031.237	-	1905-1906	3.869.051	-
1889-1890	2.922.759	-	1906-1907	4.801.520	-
1890-1891	2.088.001	-	1907-1908	4.045.232	-
1891-1892	2.485.429	-	1908-1909	2.635.061	-
1892-1893	2.693.864	-	1909-1910	4.281.243	-
1893-1894	1.434.685	-	1910-1911	4.291.216	-
1894-1895	1.104.829	-	1911-1912	5.363.681	-
1895-1896	2.654.429	-	1912-1913	6.493.222	-
1896-1897	2.691.376	-	1913-1914	6.450.917	-
1897-1898	2.568.048	-	1914-1915	7.460.373	-
1898-1899	1.882.174	-	-	-	-

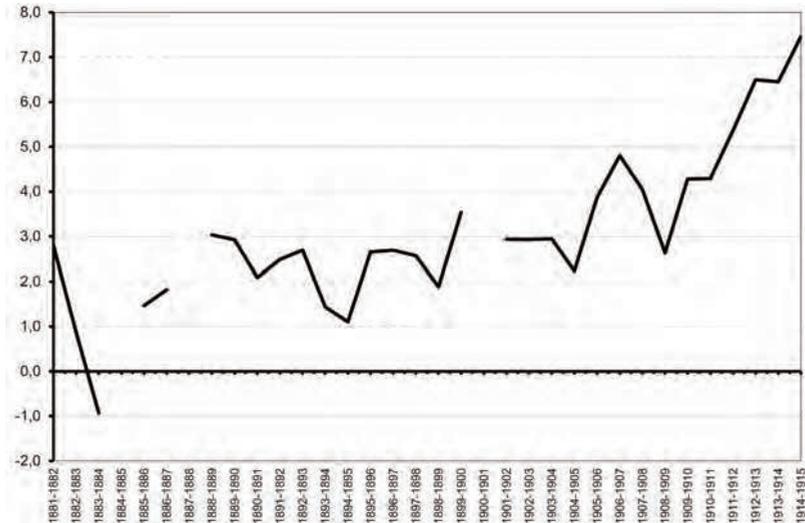
Fonte: idem Tabela 1. Não foram localizados os valores referentes aos exercícios de 1884-1885, 1887-1888, 1900-1901.

Por fim, a questão dos lucros anuais merece uma análise em conjunto. Para tanto, a Tabela 3 e o Gráfico 4 podem ajudar. O primeiro ponto a chamar atenção é que durante todo o período analisado (1881-1882 a 1914-1915), apenas o exercício de 1883-1884

⁶⁹ Navigazione Generale Italiana. Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1914-1915. Cf. *La Marina Mercantile Italiana*. 10 de outubro de 1915.

fechou com prejuízo de quase um milhão de liras italianas, coincidentemente ou não, às vésperas da implantação da linha para a América do Sul. Após isso, com exceção de alguns poucos momentos de baixa relativa (1893-1894, 1894-1895, 1898-1899, 1904-1905 e 1908-1909), os lucros da NGI seguiram linha ascendente, como se depreende do Gráfico a seguir.

Gráfico 4. NGI - Resultados dos exercícios financeiros, em milhões de liras (1881-1882 a 1914-1915)



Fonte: Tabela 3

Especificamente nos últimos 6 anos, a curva de crescimento dos lucros intensificou-se, coincidindo com a consolidação das reformas implantadas pelo conselho administrativo: fim das convenções com o Estado italiano e a drástica redução e modernização da frota, que passou a se dedicar quase que exclusivamente às linhas transoceânicas. Dessa forma, mesmo com a diminuição do valor de sua frota social – em 1910 correspondia a mais de 59 milhões de liras e, em 1911, a cerca de 35 milhões⁷⁰ – o aumento dos ganhos advinham de uma estrutura mais enxuta e do tamanho dos navios que levavam e traziam mercadorias e passageiros.

Em suma, o transporte de emigrantes não foi certamente o único fator a alavancar o processo de modernização da NGI, mas desempenhou papel fundamental em sua concretização. Nesse sentido, uma das suas respostas ao questionário da Commissione Reale pei Servizi Maritimi inibe qualquer dúvida sobre a relação direta entre emigração e rotas transoceânicas da companhia.

Nossas linhas transoceânicas baseiam-se apenas no serviço de emigração e, por isso, a questão da concorrência das linhas estrangeiras assume caráter diferente em relação às

⁷⁰ Navigazione Generale Italiana. Relazioni sul Rendiconto e Bilancio dell'Esercizio 1910-1911. op. cit.

outras linhas nossas, ainda que pela importância do material com o qual devem ser exercitadas⁷¹.

A própria pesquisa, dividida em cinco tópicos temáticos (I. Material; II. Exercício; III. Subvenção; IV. Pessoal de Bordo; V. Emigração), já expressava o significado do fluxo migratório para o desenvolvimento da marinha mercante italiana em geral – o que se depreende dos subitens a ele relacionados:

V. Emigração

1. De que modo, seja do ponto de vista técnico, seja do ponto de vista legislativo, pode e deve usufruir a bandeira nacional, em maior medida que hoje não acontece, o benefício dos preços dos fretes para o transporte dos emigrantes?
2. Conexão desse serviço com o desenvolvimento do tráfego?

Para desenvolver seus negócios, portanto, a NGI e as outras companhias de navegação italianas percebiam no horizonte dois problemas: encher seus vapores com emigrantes e enfrentar a concorrência estrangeira nos portos da península.

4. Considerações finais

Primeiramente, cabe ressaltar que a análise aqui realizada atenta para a importância da leitura crítica desse corpus documental. Deve-se ter ciência de que os discursos foram proferidos pelos conselhos administrativos das companhias 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 fundamental é que nas justificativas apresentadas para os bons ou maus resultados, a emigração sempre teve papel de relevo, ratificando sua posição ímpar no desenvolvimento da companhia.

A Navigazione Generale Italiana, advinda da fusão das companhias Florio e Rubattino que não tinham preocupação imediata em desfrutar do fluxo migratório, e cujo “carro-chefe” era o comércio conjugado de mercadorias e serviços postais amplamente subvencionados pelo Estado, ao absorver sociedades que realizavam o transporte de italianos para a América do Sul (a companhia já possuía linha para a América do Norte), passou a se preocupar com a oportunidade de obter maiores rendimentos para seus negócios.

Os relatórios e balanços financeiros da NGI mostram a importância da emigração para o seu crescimento. Seu exemplo é bastante significativo. Apesar de a origem da companhia não estar ligada ao tráfico de emigrantes, o lucrativo negócio não tardou muito a entrar em seu horizonte com a absorção de outras sociedades. Os reflexos foram imediatos: a partir de meados da década de 1890, alguns exercícios fecharam, pela primeira vez, com a receita do transporte de passageiros superior àquela obtida com os fretes de mercadorias, tendência fortalecida na virada do século.

⁷¹ Navigazione Generale Italiana. Risposte al questionario della Commissione Reale pei Servizi Maritimi. Roma, 1905, p. 46.

Anos mais tarde, entre 1910 e 1911, estabeleceu-se nova estrutura e política de gestão. A Navigazione Generale Italiana foi desmembrada de acordo com a atividade-fim, dando origem à Società Nazionale di Servizi Marittimi, que manteve as convenções firmadas com o governo italiano para execução dos serviços subvencionados, sobretudo o postal. Mais enxuta, com frota reduzida a 17 navios dedicados às linhas transoceânicas, a NGI optou exclusivamente pelo transporte de passageiros e emigrantes, o serviço mais lucrativo da navegação. O crescimento dos ganhos intensificou-se, coincidindo com as reformas implantadas pelo conselho administrativo, consolidando sua opção mais tardia.

O transporte de emigrantes pelo Atlântico, mote das companhias de navegação italianas durante a grande emigração na virada do século XIX para o XX, constituiu-se em principal sustentáculo econômico da NGI. Mesmo a maior sociedade marítima da península não resistiu ao próspero negócio tornando-se também uma mercadora de braços, lotando suas embarcações com passageiros de terceira classe.

Bibliografia

- ANNINO, Antonio (1974): “Origini e controversie della legge 31 gennaio 1901. La politica migratoria dello Stato postunitario”. *Il Ponte*. Gênova, n. 30-31, pp. 1229-1268.
- BARONE, Giuseppe (1974): “Lo Stato e la marina mercantile italiana (1881-1894)”. *Studi Storici*. Roma, ano XV, n. 3, pp. 624-659.
- BERNARDI, G. (1905): “I provvedimenti a favore della marina mercantile”. *Rivista Marittima*. Roma, ano XXXVIII, fasc. IV, pp. 35-71.
- CANCILA, Orazio (2007): “Giolitti, la Banca d’Italia, la Navigazione Generale Italiana e il salvataggio di Casa Florio (1908-1909)”. *Mediterranea Ricerche storiche*. Palermo, ano IV, n. 10, pp. 299-330.
- CANCILA, Orazio (2008): *I Florio. Storia di una dinastia imprenditoriale siciliana*. Bompiani, Milão.
- CARERJ, Giuseppe (1901): “Trusts e marina mercantile”. *L’Italia Coloniale*. Roma, ano II, n. 1, pp. 13-64.
- COMMISSARIATO GENERALE DELL’EMIGRAZIONE (1926): *Annuario statistico della emigrazione italiana dal 1876 al 1925*. Roma.
- COURTEN, Ludovica de (1989): *La marina mercantile italiana nelle politica di espansione, 1860-1914*. Bulzoni, Roma.
- DINUCCI, Gigliola (1979): “Il Modello della colonia libera nell’ideologia espansionistica italiana. Dagli anni’80 alla fine del secolo”. *Storia Contemporanea*. Bolonha, ano X, n. 3, pp. 427-479.
- DORIA, Giorgio (1973): *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale (1882-1914)*. v. II. A. Giuffrè Editore, Milão.

- DORIA, Giorgio (1990): *Debiti e navi. La compagnia di Rubattino, 1839-1881*. Marietti, Gênova.
- FLORE, V. D. (1970): *L'industria dei trasporti marittimi in Italia*. v. II. Bollettino Informazioni Marittime, Roma.
- GONÇALVES, Paulo Cesar (2012): *Mercadores de braços: riqueza e acumulação na organização da emigração europeia para o Novo Mundo*. Alameda, São Paulo.
- MARANGHI, Giuseppe (1898): *La nazionalizzazione del trasporto degli emigranti*. Cromo-Tipografia G.B. Marsano Gênova.
- MOLINARI, Augusta (2001): “Porto, trasporti, compagnie”. In BEVILACQUA, Piero; DE CLEMENTI, Andreina; FRANZINA, Emilio (orgs.). *Storia dell'emigrazione italiana*. Partenze. v. I. Donzelli Editore, Roma, pp. 237-255.
- POZZO, Mario; FELLONI, Giuseppe (1964): *La borsa valori di Genova nel secolo XIX*. ILTE, Turim.
- SERENI, Emilio (1980): *Capitalismo y mercado nacional*. Editorial Crítica, Barcelona.