

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/286779743>

# Estradas sem Fim: o trabalho forçado e a 'politica indígena' na Guiné (1915-1945)

CHAPTER · JANUARY 2006

---

READS

2

1 AUTHOR:



[Philip Havik](#)

New University of Lisbon

42 PUBLICATIONS 2 CITATIONS

SEE PROFILE

A coleção *Estudos Africanos* resulta de uma parceria entre o  
Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto  
e a editora Campo das Letras.

TRABALHO FORÇADO AFRICANO  
- EXPERIÊNCIAS COLONIAIS COMPARADAS

Coordenação: Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto

Autores: Adriana Pereira Campos, Alexander Kesse, Ano Boa Bernard,  
António Almeida Mendes, Arlindo Manuel Caldera, Aurélio Rocha,  
Christina Osswald, Douglas L. Wheeler, Eduardo Medeiros, Elvira Mea,  
Jacinto Rodrigues, Jean Gornio, Jelmer Vos, Lígia Santana, Lysie dos Reis,  
Márcel Santos, Manuel Loff, Maria Aparecida Papali, Maria Emília Madeira  
Santos, Mário Maesri, Matthew Karanji, Maurice Archer, Per Hernaes,  
Philip J. Havik, Roguinaldo Ferreira, Vítor Luis Gaspar Rodrigues

Direcção gráfica e capa: António Modesto  
Na capa: Escolha do café, Cammona (actual Uíge), Angola, 1960.  
Col. Part. de Ângela Camila Castelo Branco e António Faria

© CAMPO DAS LETRAS - Editores, S. A., 2006  
Rua D. Manuel II, 33 - 5.º 4050-345 Porto  
Telef.: 226 080 870 Fax: 226 080 880  
E-mail: campo.letras@mail.telepac.pt  
Site: www.campo-letras.pt

Impressão: Rainho & Neves  
1.ª edição: Outubro de 2006  
Depósito legal n.º: 247388/06  
ISBN 989-625-091-X  
Código de barras: 9789896250911

Coleção: Estudos Africanos - 1  
Código do livro - 1.73.001

A edição deste livro teve o apoio de:



CENTRO DE ESTUDOS AFRICANOS

UNIVERSIDADE DO PORTO



ASSOCIAÇÃO ESCRITORES

**Centro de Estudos Africanos**  
**da Universidade do Porto**  
(Coordenação)

# **Trabalho forçado africano - experiências coloniais comparadas**



CAMPO DAS  
LETRAS

## **Introdução sem fim: o trabalho forçado e a 'política indígena' na Guiné (1915-1945)\***

PHILIP J. HAVIR\*

### **Introdução**

(\*) pouco que tem sido publicado sobre o período colonial na Guiné portuguesa, limitou-se, principalmente, a questões associadas à chamada "pacificação" e aos movimentos nacionalistas, e com menor incidência o próprio período colonial<sup>1</sup>. Estas abordagens têm no fundo tratado o regime colonial, e sobretudo o Estado Novo, como sistema holista e monolítico, sem diferenciar os vários níveis de autoridade, por exemplo, da metrópole e das colónias, ou ainda entre as várias entidades nas últimas. Muito influenciado pelos conflitos armados, o referido período tem sido encarado dum ponto de vista binário de resistência dos povos da região contra o domínio europeu. Porém, recentemente, houve uma tentativa de enquadrar a administração portuguesa num molde diferente, assinalando a existência de várias correntes de pensamento dentro da própria

\* Comunicação apresentada no II Seminário Internacional "Trabalho Forçado Africano", Centro de Estudos Africanos, Faculdade de Letras, Universidade do Porto, 17 e 18 de Novembro, 2005.

\* I.C.T. (Sociedades e Culturas Tropicais), IICT, Lisboa. Agradeço-se o apoio da Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT).

1. Isaac, René 'Nascimento de la Guinée: Portugais et Africains en Sénégambie (1841-1936)', Ogeval, 1989; Mendy, Ferno Karibe 'Colonialismo Português em África: a tradição da resistência na Guiné Bissau (1879-1959)', Bissau, 2011; 1994; Dihad, Mustafa 'Warriors at Work: how Guinea was really set free', University Press of Colorado, 2004; Forrest, Joshua 'Lineages of State Fragility: rural civil society in Guinea Bissau', Oxford/Athens, James Curry/Idem, University Press, 2003.

hierarquia colonial? Estes dados preliminares mostram como nos anos 50 do século passado, as críticas ao tratamento e à exploração das populações nativas subiram de tom, conduzindo a reformas ao nível local. Encetado por administradores de distritos e circunscrições, estes pretendiam atenuar aspectos repressivos das práticas laborais até então vigentes, numa óptica de preocupação pelo bem-estar das populações africanas sob a sua tutela.

Contudo, no período que aqui tratamos, logo a seguir às guerras de 'pacificação' nas primeiras décadas de noventa até o fim da Segunda Guerra Mundial, não houve ainda sinais, pelo menos quanto à Guiné, de novos ventos. E quando estes apareceram na década de quarenta, não foi o quadro administrativo local mas sim a inspecção que expôs as falhas da RAU (Reforma Administrativa Ultramarina) introduzida em 1933. Aliás, foram precisamente os administradores e chefes de posto que foram acusados de reprimir ou castigar, *dentro ou fora da legalidade*. Naquela 'colónia de indigenato', de acerca de quatrocentos mil habitantes onde, a não-de-obra indígena era a única disponível, o código de trabalho (de 1928) era visto como 'flexível': as condições da sua prestação de serviço dependiam por conseguinte das vontades e caprichos dos próprios administradores ou chefes de posto.

Porém, a documentação coeva mostra que havia um consenso alargado entre estes e aqueles no que diz respeito ao modo como a administração empregasse a mão-de-obra africana, sobretudo no contexto da requisição de trabalho de 'contribuição bruta' para a execução de obras de 'utilidade pública'. Nesta categoria cabiam as estradas, que constituíram um símbolo de afirmação do novo poder colonial e da sua capacidade de abrir e aceder a zonas que durante séculos tinham estado sob o controlo das sociedades africanas. Tidos como símbolos de progresso, pretendiam elevar a Guiné, então vista como a colónia africana mais 'retrograda' na metrópole, a um novo patamar de desenvolvimento, que podia rivalizar com os seus vizinhos francófonos da AOF. É precisamente neste ponto que a documentação arguivista consultada sobre esta época revela as contradições entre o progresso e o

processo, entre o discurso e a prática, que significava obrigar as populações a trabalharem à força sob condições penosas infligidas pelas autoridades como um verdadeiro tributo para garantir o seu progresso.

## II. A Curadoria e os privados

Devido à particularidade de nunca ter desenvolvido um latifúndio como em outras colónias africanas, pois as populações nativas sempre tinham mantido o controlo sobre o produção de culturas de subsistência tanto como de renda, a Curadoria de Trabalho Indígena recebeu relativamente poucos pedidos para a contratação de mão-de-obra indígena por parte de particulares. Os relatórios dos governadores, pouco elucidativos sobre a matéria, não permitem avaliar de alguma maneira as realidades locais, embora na documentação dispersa constem referências a mais de umhas centenas de contratações anuais no período em questão. Ainda nos anos quarenta, o Curador relata que

a Guiné é ainda e será por muito tempo uma colónia de exploração pelo indígena e o que nela existe de agricultura não indígena resume-se a umas tantas árvores de fruto mas pertença dos nativos e dos amigos do alheio, que propriamente de quem as possui, porque o principal objectivo dos concessionários e proprietários é o de transacionarem, com mais ou menos êxito, os produtos dos indígenas que demoram nas vizinhanças.<sup>3</sup>

Raras são as explorações do 'agricultor civilizado' que tenham mais de dez trabalhadores, o limite mínimo para o qual se exigia uma licença. Não se de estranhar que, numa colónia como a Guiné, onde em 1950 a taxa de alfabetismo (em Português!) mesmo entre a população dita civilizada e assimilada era reduzidíssima, prevalecesse o contrato verbal<sup>4</sup>. Em termos de produtores, limitava-se a trabalhadores empregados em oficinas e no comércio urbano. Quanto às zonas rurais, o Curador concluiu que

<sup>3</sup> Relatório Central dos Serviços da Administração Civil, Secção de Negócios Indígenas, Bissau, 14-10-1948. Francisco Antão Mendes; Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), ISAU, 1661.

<sup>4</sup> Reese, Alexander "'Proteger os pretos'. Havia uma mentalidade reformista na administração portuguesa na África Tropical (1926-1961)?" in *African Studies* n.º 6-2003, pp. 97-125.

o trabalho voluntariamente oferecido satisfaz as necessidades da província e se faz sentir na época das sementeiras e das colheitas por períodos de 20-30 dias.<sup>5</sup>

Esta referência pouco clara a serviços voluntariamente oferecidos já deixa transparecer a existência de uma zona nebulosa que simplesmente escapava a estes serviços. Só que as coisas não ficaram por aqui, sobretudo quando o mesmo curador se queixa de que o Código de 1928 ainda não estava regulamentado para a Guiné em 1947, e estranhava

o silêncio dos patrões sobre acidentes de trabalho e da falta de colaboração e comunicação entre os patrões e as autoridades.

Porém, em 1937, quer dizer, dez anos antes, o então governador já se queixava da mesma situação:

Continua a verificar-se como até aqui, por parte de patrões e de trabalhadores, maior desprezo pelas disposições legais relativas ao trabalho dos indígenas, o que vai merecer a devida atenção.<sup>6</sup>

Embora, realçou, parte destes problemas também tivesse origem na própria lei, que permitia a isenção de reportar a Curadoria através dum mapa para patrões que tinham empregado menos de 10 trabalhadores. Na prática, no entanto, o governador admitia que

(...) as licenças de recrutamento de trabalhadores serem muito reduzidas, por 'os grandes empreendimentos, principalmente agrícolas, quase não existem, e os pequenos que há, necessitam de um reduzido número de trabalhadores que para os conseguir não necessitam de licença, de que estão isentas por lei'.<sup>7</sup>

Destas frases vagas e pouco esclarecedoras que deixam transparecer as lacunas na lei e as irregularidades cometidas, abundam os relatórios dos

<sup>5</sup> AHU, 1661, op. cit., 14-10-1948.

<sup>6</sup> Relatório do Governador de 1.º trimestre de 1937, Bolama, 29-7-1937; AHU, ISAU, 515.

<sup>7</sup> Relatório do Governador da Guiné, do ano de 1938, Bolama, 1939; AHU, ISAU, 544.

governadores e da Curadoria. Por sinal, a maioria dos contratos era verbal e não feita sem a intervenção das autoridades, como o Código de 1928 aliás permitia (Capítulo V, Secção III, arts. 126-136). O parecer da Inspecção Superior Administrativa Colonial acerca do relatório do Curador da Guiné de 1939 fala sem rodeios sobre o seu conteúdo:

O excessivo laconismo de um tal documento não nos permite formular a mais pequena ideia de qual tenha sido a acção do Sr. Curador junto dos indígenas da Colónia no ano transacto.<sup>8</sup>

Se recuamos ainda mais uma dezena de anos, os capítulos curtos sobre trabalho indígena nos relatórios oficiais também não se afastam desta realidade e do discurso padrão que as acompanhava. O que dá para pensar quando tomamos em conta os níveis bastante mais altos de emprego de trabalho nativo por privados registados nos anos vinte, ainda antes de o Código de 1928 entrar em vigor. Segundo os poucos dados publicados na época, em poucos anos as contratações aumentaram de zero, em 1923, até mais de três mil, em 1927, na altura regidas pelo regulamento geral para as colónias de 1914, transformado em decreto-lei para a Guiné em 1922<sup>9</sup>. Se lemos bem a observação do director dos Serviços e Negócios Indígenas, criados em 1917 sobre esta matéria, concluímos que naquela altura a fiscalização era quase nula. Num relatório, publicado em 1929, o director daqueles serviços queixou-se do

acabado quadro de funcionários incumbidos da observância das leis e as frequentes soluções de continuidade na acção directiva, que 'têm obviamente entorpecido o bom funcionamento dos serviços da colónia', este tem de admitir que 'o trabalho indígena mantere-se há bem pouco tempo livre de preocupações no cumprimento das exigências regulamentares. (*Ibid.*)

<sup>8</sup> Parecer José d'Assunção Barreto, 21-11-1940; AHU, ISAU, 1725.

<sup>9</sup> Pontes de Carvalho, em 'Guiné', número especial, Agência Geral das Colónias, 1929: 177. A primeira legislação sobre esta matéria na Guiné data de 1900, quando é introduzido o regulamento de trabalho dos indígenas que estabelece a obrigação, moral e legal, de procurar adquirir pelo trabalho os meios que lhes falem, de subsistir e de melhorar a própria condição social' (*Boletim Oficial da Guiné Portuguesa*, 1900, 1: 1-9).

Mais: apesar do aumento do número de contratos e por conseguinte (1) receitas cobradas, os serviços da Curadoria padeceram

ainda de deficiências lamentáveis e que resultam do mal tão próprio às colónias, como esta, na adolescência: o atraso de educação no cumprimento da lei, provocado pela exiguidade de recursos em meios de concepção (*Ibid.*).

Mais adiante revela que os problemas orçamentais e a falta de pessoal têm levado a um significativo atraso no processamento das infrações (*Ibid.* 178). Aliás, na listagem do quadro de pessoal, nota-se que, além do próprio Curador, estes serviços ainda não tinham pessoal nenhum em 1929, já que estavam sob a tutela dos (e inteiramente assumidos pelos) Serviços Centrais,

Quando a matrícula de trabalhadores indígenas se torna obrigatória na Guiné, em 1935<sup>10</sup>, como já o era nas outras colónias portuguesas, o governador queixa-se da falta de pessoal e de vagas não preenchidas, que se deviam a problemas orçamentais e aos sucessivos atrasos verificados na aprovação da proposta de organização administrativa da colónia. Por este motivo ainda não se tinha conseguido acabar o arrolamento das *tabancas* (aldeias) e a cobrança dos impostos de palhoça. Sublinhando mais uma vez a falta de verbas e quadros, no seu relatório do primeiro trimestre do ano de 1935, o mesmo governador critica

as limitadas medidas de protecção aos indígenas provenientes dos que confortavelmente decidem em Genebra, e que tão pouco têm cuidado da situação dos colonos, há muito que vinha impondo a necessidade de se reconhecer que "civilizado também ser gente".<sup>11</sup>

Esta observação reflecte a posição oficial assumida pelo Governo Português nas negociações na Organização do Trabalho em Genebra, onde este defendeu o direito exclusivo de os Estados-membros da Sociedade das Nações legislarem nas suas colónias por as condições serem tão diversas que não se resumiam numa lei para todas. As duas convenções preparadas pela Organização Internacional do Trabalho sobre trabalho forçado/obrigatório

(1) 1930 e sobre o recrutamento de trabalhadores indígenas de 1935 não foram ratificadas por Portugal<sup>12</sup>. O Conselho do Império Colonial, tanto quanto o Governo, manteve que

o nosso Código de Trabalho Indígena está a par dos mais progressivos regimes das colónias de outros países.

Nesta matéria, o Governo pediu pareceres dos vários governadores das colónias, mandando uma circular com um pedido de informação. O governador da Guiné responde (15-2-1938, Bolama, Gabinete do governador) que, no caso da Guiné, se trata de um universo de trabalhadores e serviços domésticos 'por dependência de patrões' (por exemplo, casas de comércio e raras *explorações agrícolas*) muito pequeno, que 'não atinge seguramente 0,5% da pop.' (1) governador até achava que a legislação de 1928, quanto à regulamentação dos contratos de trabalhadores, 'é bem o testemunho do cuidado — por vezes *levado até ao exagero — que ao nosso país merece a protecção ao indígena...*'.

### 3. Uma 'grandiosa realidade'?

O que estes e outros documentos oficiais não informam é que a própria administração era de longe o maior 'patrão' de mão-de-obra nativa, porém sem haver estatísticas ou até fiscalização alguma acerca do modo do seu emprego. Nesta 'colónia de indígenato', onde tudo girava à volta da mão-de-obra africana, a administração recorria largamente a ela para tudo, quer fazer de obras públicas até serviços domésticos. Curiosamente, ou talvez não, como veremos adiante, o Código de 1928 era muito sumário quanto às regras para o 'recrutamento para serviços públicos', que contrastava muito com os artigos dedicados à contratação por privados, e as obrigações a que estes estavam sujeitos. Para o que segue, o capítulo X do referido Código é uma peça-chave. Este concedeu o direito às autoridades de obrigar indígenas a trabalharem somente para 'fins públicos', enumerando os vários casos em

<sup>10</sup> Diploma Legislativo de 938 de 16-11-1935 sobre Trabalhadores Indígenas da Colónia da Guiné. Relatório ref. no 2.º trimestre do ano económico de 1935-6.

<sup>11</sup> Colónia da Guiné. Relatório ref. ao 1.º trimestre do ano económico 1934-35, 11-12-1934, Bolama.

<sup>12</sup> Parecer, no 39.º Conselho do Império Colonial, Lisboa, 27-5-1939, AHU, ISAU, 1092.

que as autoridades locais tinham o direito de impor trabalhos à população nativa. Nestes, não se encontra a conservação de estradas, aliás o Código opõe-se expressamente a esta prática quando afirma que se limita à

limpeza de caminhos entre povoações indígenas desde que tais caminhos não sejam principalmente utilizados para o trânsito de veículos, de motor ou de tracção animal, ao serviço dos colonos ou do Governo.<sup>13</sup>

Porém a realidade na Guiné era bem diferente. Logo a seguir à 'pacificação militar' que abriu caminho para o período colonial, as autoridades iniciaram a construção de estradas. Até então a única maneira de transitar entre os vários portos e praças era através de barcos ou canoas, em viagens morosas e arriscadas por causa dos bancos de areia movediços e dos temporais na estação das chuvas. Depois do primeiro troço de estrada de terra batida de trinta quilómetros feito em 1916 e de um outro de sessenta e tal quilómetros em 1917, estendeu-se a rede com 185 quilómetros em 1919. A partir de 1921, um programa muito ambicioso de construção foi encetado, que resultou numa rede (segundo as estatísticas oficiais) de 2 809 quilómetros nos fins dos anos vinte. Quer dizer, num espaço de oito anos, aumentou-se dez vezes a extensão total, um esforço enorme para uma colónia recém-conquistada com escassos recursos financeiros e materiais. Pouco mais foi feito em termos de construção nos anos que se seguiram; aliás, parece que a rede encolheu, já que as estimativas falam de 2 500 ou 2 600 quilómetros nos anos quarenta. Contudo, as obras de conservação continuaram, já que eram necessárias por causa das chuvas (de Maio até Outubro), quando grande parte da rede ficava intransitável. Na estação seca o piso das estradas, sobretudo nas zonas de produção de amendoim ou *manihota*, a cultura principal de exportação, ficava outra vez cheio de buracos devido ao trânsito de camiões.

O governador responsável pela expansão rápida da rede, Velez Carogo, fornece algumas indicações sobre como este empreendimento foi feito. Na sua opinião, o progresso das colónias só podia ser conseguido se se conjun-

tassem os esforços para civilizar 'os povos incultos, inertes na mais crassa ignorância (...) levando-os a fazer o que fazem as raças superiores — trabalhar e trabalhar para sempre'. A 'ociosidade e atraso' dos nativos não era somente prejudicial para eles próprios, mas também para o mundo em geral<sup>14</sup>. Neste sentido não era somente a Guiné que tinha de progredir, mas também a metrópole para garantir o seu 'ressurgimento económico e financeiro' (*Ibid.*: 11). O governador prossegue, afirmando que 'é preciso portanto trabalhar. Se o indígena não quer trabalhar voluntariamente, seja compelido a fazê-lo'. Para tal 'faça-se um regulamento estabelecendo um mínimo de trabalho para cada indivíduo'. A geração mais nova, que formará o cerne de uma Guiné 'regenerada', teria de assumir esta responsabilidade e educar futuras gerações para se tornarem 'hábeis trabalhadores.' (*Ibidem*: 12) Neste contexto em que o trabalho era visto como 'um princípio social de incontestável moralidade', o governador realçava a 'sua adaptação às exigências de serviço que o Estado é obrigado a impor-lhes não só para o desenvolvimento da sua rede de viação, cuja utilidade eles são os primeiros a reconhecer e a aproveitar, mas também para outras obras de utilidade pública.' (Velez Carogo, 1923: 9).

A lógica subjacente à construção destas estradas era, em primeiro lugar, militar, política e económica seguida por uma administração que queria a todo o custo compensar o suposto atraso da colónia e provar a sua capacidade de avançar com passos largos. As novas vias permitiam consolidar o controlo sobre a terra recém-pacificada e permitir o transporte de tropas para qualquer canto do território no caso de uma revolta. Segundo, abriam o país para a construção de postos administrativos que empregariam guardas ou *sipaios* para estender o alcance da autoridade às populações no interior. Terceiro, as estradas constituíam vias de acesso para o arrolamento das aldeias ou *tambukas* e a cobrança do imposto de palhota, introduzida em 1903. Mas, mais ainda, as estradas eram vistas como o património do progresso, sobretudo em relação às colónias francesas vizinhas: o mesmo governador, ao falar da 'sua' obra, afirmava que as estradas na Guiné eram incomparavelmente melhores do que aquelas do outro lado da fronteira

<sup>13</sup> *Código do Trabalho das Indígenas nas Colónias Portuguesas de África* (1928), Imprensa Nacional da Província de Angola, Luanda, 1956: 107.

<sup>14</sup> Velez Carogo, Jorge 'Relatório do Governador da Guiné', Coimbra, 1923: 7 & 10.

(com o Senegal). Aliás, os capítulos do seu relatório de 1923 estão recheados de referências auto-elogiosas sobre as 'magníficas estradas' que ligam as sedes de circunscrição às povoações no interior.

O primeiro Anuário da Guiné de 1925 oferece-nos um panorama desta rede rodoviária, com um longo relato de uma viagem de automóvel pelo território, cujo autor se desdobra em descrições pitorescas da natureza e da sua flora e fauna exóticas. Sublinhando a visão deste governador que transitava feliz, o texto contém porém observações que sugerem uma realidade tropical mais prosaica<sup>15</sup>. Por exemplo, quando descreve uma obra, a construção dum canal de cinco quilómetros, onde trabalham 'dois mil indígenas' sob a vigilância dum régulo, ou quando se refere aos 'quinhentos homens' que estão a construir um troço de dois quilómetros e meio de estrada num terreno lodoso. Se imaginarmos o número de trabalhadores preciso para desbravar e nivelar o terreno, bem como empedar e clindar vias duma extensão de 2,5 quilómetros com ferramentas rudimentares, muitas vezes trazidas por eles próprios, teremos uma ideia do esforço humano necessário para esta gigantesca operação.

Ficamos também a saber que 'tudo isto se deve ao trabalho do indígena', e que em alguns casos 'o seu amor por todos estes caminhos é extremo', a ponto de por *motu proprio* fazer ramificações de caminhos, além de os conservar e limpar como 'boas menagères' (*Ibid.*). A sugestão subjacente era que as vias eram deles, que as tratavam como se fossem o seu quintal, quer dizer que aceitavam e integravam a *moderidade* nas suas modestas vidas. A descrição (e fotografia) do régulo descendo do seu automóvel rodeado pela sua corte de mulheres dava para entender que também adoptariam o símbolo máximo do progresso dentro dum período de dez anos.... Contudo, estas observações quase idílicas são interrompidas por parágrafos em que os viajantes refutam o uso de 'trabalho forçado' nas obras de construção e manutenção de estradas através de turnos de 15 dias sem remuneração — mas com alimentação —, sendo estas caracterizadas 'de grande eficácia'<sup>16</sup>. Aliás, quando refere que se

construiu uma média de quatrocentos quilómetros de estrada por ano (entre 1911 e 1925), percebe-se qual a eficácia em questão.

Esta observação de 1929 coincide com um outro relatório do então governador da Guiné, que critica a 'construção exaustiva de estradas', a qual provocou a falta de infra-estruturas como hospitais, ambulâncias, escolas e serviços sociais. Este modo de proceder revelou, na sua opinião, um desinteresse das autoridades pela população que tinha sob a sua tutela, e cuja mentalidade e faculdades era suposto desenvolverem.<sup>17</sup> Aliás, três anos antes o conselheiro francês em Bissau já tinha alertado os seus superiores no Quai d'Orsay para o facto de os métodos empregados na construção destas vias serem algo lividuosos, nomeadamente porque de os trabalhadores não tinham sido pagos pelos trabalhos os impediam de cultivar os campos.<sup>18</sup> Aparentemente, milhares de nativos, homens e mulheres, foram postos a trabalhar nestas obras, permanecendo durante semanas no local sem salário ou comida, muitas vezes longe das suas aldeias. Aqueles que foram chamados mas não apareceram ou se recusaram a trabalhar foram multados e sujeitos a maus tratos. Por conseguinte, milhares de nativos fugiram para as colónias francesas vizinhas, onde se fixaram. Neste contexto é interessante notar que, de ano para ano, os relatórios de governadores da época dão conta da diminuição de palhoças enroladas sobretudo em zonas próximas da fronteira, uma diminuição que chega, ao nível da colónia, a ser estimada em 10% (num total que rondava 350 mil habitantes). Aliás, este verdadeiro êxodo da população também se devia ao constante aumento dos impostos, não para custear estas obras, em que se despendia pouco, mas para pagar o défice crónico da colónia. Num relatório da inspecção da Fazenda de 1927, já se entende que a metrópole, enquanto aprecia a existência de 'uma larga rede de estradas, inegavelmente útil sob o ponto de vista da submissão das regiões que atravessam', acrescenta que esta 'não produziu mais contribuintes'.<sup>19</sup>

<sup>15</sup> Anuário da Guiné, Bôloma, 1925, 13.

<sup>16</sup> Mills, Dorothy, *The Golden Land*, London, 1929, 129.

<sup>17</sup> Relatório do Governador, Lettre de Magalhães, 8-6-1928, AHU, DGCC, 89.

<sup>18</sup> Hostains, Consul de France, Bissau, 25-5-1925, Ministère des Affaires Étrangères (MAE), AF, pp.5.

<sup>19</sup> Relatório da Inspeção Extrorinária aos Serviços da Fazenda da Guiné, Bôloma, 18-9-1927, José Manuel d'Oliveira Castro, AHU, DGCC, 89.



## 4. O 'imposto braçal'

Quando a crise mundial de 1929 provocou cortes drásticos no orçamento das colónias e as verbas para obras acabaram, são exactamente os contribuintes que fazem falta. A chamada 'política indígena', uma expressão que encontrava pouco eco junto dos quadros administrativos, traduzia-se essencialmente na arrecadação de mais receitas através de impostos, taxas várias e multas, aumentando a pressão sobre as populações. Aliás, o discurso oficial reagiu a esta crise com uma mudança de ênfase que focava mais a necessidade de oferecer uma melhor 'assistência' aos habitantes naturais,<sup>20</sup> como o demonstra o movimento demográfico que, nas palavras de um governador da época, era 'um barómetro registador por onde se observam oscilações da política indígena'.<sup>21</sup> O despesismo dos anos vinte, quando se contravam empréstimos com facilidade para custear a expansão da administração e do seu pessoal, depois de encetar obras grandiosas, tinha acabado. Um dos departamentos mais problemáticos era precisamente o das Obras Públicas, criado em 1912, onde o novo governador, nomeado nos princípios dos anos trinta e que se perfilava como um expoente fiel do Estado Novo, mandou instaurar um inquérito por causa de suspeitas de 'apropriação indevida de fundos' e 'ilegalidades prestadas em questão financeira da execução das obras'. E acrescentava que 'a opinião pública acusa as OP de terem sido vasto campo para roubalheiras de toda a ordem'.

A maior parte dos funcionários estão privados de dívidas pelo que a sua independência moral em face dos credores desaparece.

Na administração em geral, a situação não é melhor.

Dos dez administradores, 1 tem um processo instaurado, 4 têm processos pendentes; isto é 50% estão arguidos.

<sup>20</sup> República Portuguesa 'Assistência aos Indígenas da Colónia da Guiné: instrução e beneficência', Bolama, Imprensa Nacional da Guiné, 1933.

<sup>21</sup> Relatório do Governador, de 1933, Bolama 20-6-1934, AHU, DGC, 89.

É vai mais longe ao afirmar que

Na Guiné vive-se ainda muito, pela força e prestígio dum largo domínio, na esperança ou no terror do Padrinho.

( ) magistrado explica então que a 'protecção poderosa' e 'escandalosa' que estes 'curiosos grémios' oferecem, e cujo 'programa proteccionista quase sempre obedece a orientações políticas traçadas à distância', tem travado 'a regularitação do processo disciplinar' na colónia. A 'imoralidade, a incompetência, a indisciplina' que daí resultaram criaram um clima onde 'os fins justificam os meios' (*ibidem*). Processos disciplinares acabaram regra geral arquivados, de maneira que os arguidos ficaram no quadro administrativo e continuaram a trabalhar na colónia.

Um carta dirigida ao Ministro das Colónias nos meados dos anos trinta, um jornalista denuncia

a violência do imposto de trabalho, usado em quase todos os trabalhos públicos, nos quais os indígenas trabalham sem nada ganhar, o que é contra a letra expressa do Acto Colonial, ou ganham uma insignificância... mesmo para precos.<sup>22</sup>

O relato dum viajante nos anos trinta confirma a prática comum do trabalho forçado nas estradas como uma forma de pagar dívidas ao Estado.

As estradas são construídas e mantidas a um custo muito baixo, porque quando os nativos não conseguem pagar os impostos, eles são simplesmente obrigados a pagar em forma de trabalho. Eles são postos a construir estradas, ganhando um soldo virtual de tanto por dia, que é deduzido até a dívida estar saldada.<sup>23</sup>

O mesmo autor fala da 'falha maior' dos funcionários na Guiné, nomeadamente a 'corrupção', por estes suplementarem os seus magros rendimentos (em média um terço do que os seus colegas franceses ganhavam no AOF)

<sup>22</sup> Relatório de António Lopes, 1935, ao Ministro das Colónias, AHU, CM 2805.

<sup>23</sup> I. Vail, Archibald, *Black and White Matter*, Heinemann, London, 1938: 208.

através do 'desvio de dinheiros públicos' (Lyal, 1938: 217). E num tom jocoso, acrescenta que quando se pagavam bons salários, não sobrava nada para obras públicas...<sup>24</sup>

A estas críticas não era seguramente alheio o facto de a colónia ter sido no mesmo ano (de 1938) objecto de uma inspecção geral, a primeira feita no quadro da recém-introduzida Reforma Administrativa Ultramarina (RAU). Nesta, a atenção recaiu novamente sobre a questão do trabalho forçado, sem o explicitamente mencionar.

O constante chamamento de homens para os trabalhos da conservação de estradas e pontes é motivo de queixa porque muitas vezes fazem-no com prejuizo das suas sementenças ou colheitas (...). O indígena cansa-se, porque este trabalho não lhe é pago, [e] é bastante árduo (...).<sup>25</sup>

O inspector em questão depois de ter feito uma ronda a *tabanikas* no interior, conclui

que todas as raças (em especial, fulas, mandingas e manjacos), tem como causas de inquietação a falta de sementes, o quase constante trabalho de conservação de estradas e pontes, a falta de assistência médica e a falta de medicamentos.

Outros relatórios dos anos seguintes mostram que a situação entretanto não mudou. Uns anos mais tarde, um outro inspector critica por exemplo o emprego de mulheres nas residências dos administradores e chefes de posto. Este observa que 'dos tempos da ocupação ficou na colónia um mau hábito, o qual é o do emprego de raparigas', nas sedes administrativas. Segundo as informações colhidas no terreno, as 'autoridades cafreais' tinham o dever de mandar para trabalhar raparigas 'desde os 10 anos de idade até casarem' para limpar, lavar roupa e buscar água.<sup>26</sup>

<sup>24</sup> Porém o mesmo viajante afirma que os esforços feitos resultaram numa rede de estradas com algumas lacunas de relevo, sendo feita 'segundo padrões europeus, se não fosse a necessidade de abrirem-se nas pontes (ou atravessar os rios de jangada)' (Lyal, 1938: 2).

<sup>25</sup> Relatório da Inspeção Ordinária aos Serviços Administrativos da Colónia da Guiné, 1936-7, Inspector Administrativo José Silveira Barreto, AHU, ISAU, 1665.

<sup>26</sup> Relatório 20-5-1941, Lisboa, Carlos Henriques Jones da Silveira, AHU, ISAU, 1669.

nada ganham, as vezes dão-lhes alimentação, outras vezes não, permitem-nos ir à caça. (numa circunscricção dominam na varanda como bichos, mas às vezes o caso é pior) o que dá um aspecto indigno à nossa colonização.

Aí uma vez assiste a 'raparigas (em trabalhos de estradas) em concorrência com homens'. Estas situações já levaram a queixas por parte da população, tendo sido 'motivo de grande aborrecimento' entre os diferentes povos.

'Confrontados com estas críticas, a justificação dada pelos administradores era sempre a mesma, nomeadamente a 'contribuição braçal'. Baseada numa portaria que regulamentava o trabalho na Guiné, esta mostrava até que ponto a prática corrente se tinha transformado em lei.

Ficam autorizados os administradores dos concelhos e circunscricções civis a exigir a cada indígena adulto e válido, uma contribuição braçal, remível para trabalhos públicos até ao limite máximo de cinco dias no ano.<sup>27</sup>

A justificação dada pelo governador era que havia muitos indígenas não colectados; além disso, estavam isentos do imposto de trabalho, que só se aplicava a empregados públicos e privados. Por isso, os 'assimilados' estavam isentos desta obrigação. Emitindo um parecer então pedido pelo ministro, a inspecção é de opinião de que a medida carece de 'fundamento legal' e que não se pode substituir o imposto de palhota por um outro imposto, que não é mais alto que o primeiro<sup>28</sup>. Aliás, a inspecção não percebe a existência de tantos indígenas não colectados (nos centros urbanos), pelo que devem adoptar medidas para os obrigar a recensarem-se. Por conseguinte, ficou patente que esta situação mostrava, não só a falta duma colecta fiscal eficaz, mas sobretudo que o trabalho obrigatório era na realidade um tributo em espécie cobrado pelo vencedor aos povos dominados. Era neste intuito que as autoridades exigiam todos os anos aos nativos da colónia a sua participação nas chamadas festas de Teixeira Pinto, precisamente o oficial militar que tinha "pacificado a colónia".

<sup>27</sup> Art.º 121, de 12-11-1935, publicado no *Boletim Oficial da Guiné Portuguesa*, 45, 1935.

<sup>28</sup> Parecer da Inspeção sobre o Relatório de Viagens de 1935, Lisboa, 21-9-1936, V. Fernandes, AHU, ISAU, 62.

## 5. Conclusões

No que diz respeito à questão melindrosa do trabalho forçado na Guiné, este foi prática comum e continuada logo a partir da conquista militar do território continental em 1915. As estradas constituíram o principal destino da mão-de-obra indígena, que foi obrigada a contribuir para o desenvolvimento da colónia. Para esta obra em grande escala, os seus habitantes tiveram de executar tarefas definidas como sendo de 'utilidade pública' sem direito a remuneração ou alimentação, muitas vezes longe das suas *tabankas*. Quando, no fim dos anos vinte, governadores começaram a insurgir-se contra esta prática, a maior parte da rede já estava montada. Apesar de haver notícias sobre abusos veiculadas na imprensa estrangeira é que também chegaram ao conhecimento de outros governos com colónias em África, como os da Grã-Bretanha e da França, e a Sociedade das Nações, o governo português negou a sua veracidade, recusando-se limitadamente a ratificar convenções sobre a matéria. Porém, a documentação consultada indica que a metrópole, através do Ministério das Colónias, estava a par da situação em algumas regiões, sem no entanto se preocupar muito com o assunto.

O regime do Estado Novo e a crise mundial tornaram o saneamento dos défices das colónias a prioridade principal. Dos relatórios oficiais percebe-se que

Desde 1924-5 os orçamentos dos concelhos e circunscrições civis [na Guiné] têm tumbado numa queda vertiginosa.<sup>29</sup>

Como causas, o relatório mencionava a redução do quadro de pessoal auxiliar, as constantes alterações na divisão administrativa e a crise económica. Os défices que daí resultaram fizeram com que a chamada 'Política Indígena' se limitasse, regra geral, a pouco mais que garantir a cobrança do imposto de palhota e a extracção de culturas de exportação. A crónica falta de verbas e de pessoal numa colónia como a Guiné levou à agudização do

uma em que os abusos já eram regra. Assim, o regime de multas arbitradas de trabalho obrigatório nas estradas e outros serviços tinha sempre uma justificação 'neutral', q. d., o equilíbrio das contas. Com a chegada de um novo governador nos anos trinta, que impôs uma política de aumento de receita e controlo da despesa, as obras públicas estagnaram, ao ponto de se proibir a construção de mais estradas<sup>30</sup>. A manutenção ou '*conservação corrente*' das vias tornou-se agora uma preocupação, porque 'as estradas da Guiné [que antes] passavam a administração dos nossos vizinhos [franceses]', já não se comparavam a estradas principais alcatroadas no Senegal que constituíam 'magníficas obras de arte' (Ibid.: 601). Afinal, o sonho de rivalizar com os vizinhos, tão dominante nos anos vinte, já tinha sido substituído por objectivos bem mais modestos.

Para conseguir mantê-las em condições condignas, q. d., minimamente transitáveis, o governador queria dividir a responsabilidade da sua manutenção entre as administrações e a tão famigerada repartição das Obras Públicas, que teria de zelar pela reparação periódica e mecanizada. Sem alguma vez referir as más condições em que se empregavam os nativos, o governador realça as vantagens do '*retorno constante ao braco da indígena*', embora considere as pistas como '*um objecto do seu interesse*', quer dizer, das populações. Na sua opinião,

As estradas constituem grandes elementos da vida pública, e são dos principais instrumentos de riqueza dum qualquer país ou colónia. Há uma íntima correlação entre o grau de civilização dum povo e as estradas do seu país. Quanto mais estas forem perfeitas, desenvolvidas em extensão, e bem traçadas, maior o grau daquela. (...) (Ibidem)

Apesar de reconhecer que muitas vezes a escolha do traçado era feito '*sem atenção a finalidades económicas*' sem bases técnicas, e '*ao livre-arbítrio*' dos funcionários, presta-lhes homenagem pela sua '*admirável facilidade de percepção topográfica, [com a qual] concebiam e realizavam a actual rede de estradas da Guiné (Ibidem)*'.

<sup>29</sup> Relatório do Governo da Guiné, 1935, Boloma, 28-6-1936; AHU, GM, 2879.

<sup>30</sup> Vargas, Luis António, *Guiné*, vol. 1, Lisboa, 1936: 599. J. Bissau, 25-5-1925.

O que não se referiu, por desfazer a imagem de progresso numa 'colónia de economia pobre', foram os custos sociais e humanos desta obra. Porque foi precisamente este 'livro-arbitrio' que levou funcionários, longe do olhar da metrópole e até da capital da colónia, a cometer irregularidades e abusos contra as populações para cujo progresso supostamente se destinavam essas vias modernas. O acima referido cônsul francês pôs o dedo na ferida num dos seus despachos para Paris:

A construção e manutenção desta boa rede de estradas que devia ter sido um factor incomparável na prosperidade numa colónia em pleno desenvolvimento, tornou-se uma causa de empobrecimento e de população devido à incapacidade e falta de juízo, além da desonestidade dos funcionários encarregados da obra.<sup>21</sup>

Ao mesmo tempo que reconhecia o 'grande esforço feito' que 'produziu resultados que são dignos de admiração', lamentou que 'estes resultados foram obtidos por meios imorais' (*Ibid.*: 24-4-1926). Esta situação não era de estranhar, pois 'os funcionários não se colhem de enriquecer com todos os meios possíveis, quer dizer, através dos 'seus poderes e métodos fraudulentos', nem de 'actuar em conluio com chefes nativos'. Para tal, requisitaram 'milhares de trabalhadores' que não receberam nada, nem alimentação, para estas 'obras de utilidade pública'.

É de notar que destas irregularidades e abusos, praticados pelas próprias autoridades, só a questão do 'imposto braçal' suscitou dúvidas aquando das primeiras inspecções ultramarinas feitas nos fins dos anos trinta. As críticas que se limitaram às ilegalidades e abusos cometidos no que dizia respeito à mão-de-obra nativa para trabalhos de suposta 'utilidade pública', ignoraram por completo a questão do desvio de fundos e a íntima ligação entre este e as restrições da política orgamental imposta pelo Estado Novo. A mesma 'política indígena' que devia ter oferecido benefícios à população, pagos através do imposto de palhota, provocou um êxodo demográfico de mais de dez por cento da população até os meados dos anos trinta. Tentou-se travar

<sup>21</sup> Hortans *op. cit.*, Missou, 25-5-1923.

diminuição de receitas das cobranças com um aumento da carga fiscal dos contribuintes, introduzindo até um novo imposto e multas arbitrárias para compensar o fálhanço da administração no que dizia respeito à arrecadação de receitas.

A 'obsessão pelo défice' das colónias por parte do Estado Novo acabou por produzir efeitos contraditórios ao nível da implementação da 'política indígena' na Guiné, onde a falta de fiscalização estava de tal modo enraizada, que permitiu a continuação de abusos durante décadas sem intervenção alguma por parte das autoridades da colónia ou da metrópole. A responsabilidade pela construção de estradas, que foi entregue às autoridades locais, reforçou a autonomia dos administradores das circunscrições perante os serviços centrais e os governadores. De tal modo que os últimos se queixaram à metrópole das resistências e até da plena obstrução pelos primeiros no que dizia respeito à fiscalização das suas acções e à instrução de processos disciplinares. Foi precisamente esta grande margem de manobra, habilmente explorada pelos administradores e chefes de posto, que reforçou e aprofundou o entrelaçamento entre interesses públicos e privados nas intervenções dos próprios agentes do Estado. O mesmo fenómeno de *laissez faire* ninou a eficácia da repartição das Obras Públicas, que se tornou um foco de corrupção e conluio. As populações nativas, que eram vistas como uma reserva de mão-de-obra não qualificada e sem encargos para o erário público, tiveram de arcar com os custos, tanto materiais como humanos, desta 'política indígena'. A fiscalização por órgãos metropolitanos criados para o efeito, apesar de turda, quebrou o silêncio em torno desta questão, pondo a nta a inoperância das instituições locais perante as condições a que a população do território foi sujeita em prol do 'progresso' da colónia.