

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS
Direcção Geral das Colónias
2.^a Repartição

Por ter saído com algumas incorrecções no *Diário do Governo* n.º 187, 1.^a série, de 14 de Outubro de 1914, novamente se publica o seguinte:

DECRETO N.º 951

Difícil é, sem dúvida, organizar duma maneira perfeita o trabalho indígena nas colónias e estabelecer uma legislação apropriada a tal fim. Podendo os usos e costumes indígenas ser diversos de colónia para colónia, e sempre muito diferentes dos da metrópole, onde essa legislação tem de ser apreciada, a diversidade de critica a que se prestam a organização e a legislação, variando segundo o critério e os pontos de vista dos que as estudem e apreciem, origina sempre polémica e controvérsias que mais dificultam a aceitação, por todos de trabalhos desta natureza.

Assim, os obcecados filantropos de várias seitas, e que não cuidam senão de fazer propaganda entre os indígenas das suas ideas, sem se preocuparem com os resultados que daí poderão advir para a administração e para o próprio indígena, julgam que o preto só carece de instruir-se na sua religião e crenças e que portanto feliz e educado se deve considerar quando os acompanha nas suas cerimónias e acorre a ouvir-lhes os sermões; para êsses todo o esforço para fazer sair o indígena da ociosidade em que em geral vive, por mais bem intencionado, dirigido e cuidadoso que êsse esforço seja, é logo censurado com tenaz energia sob o pretexto de que se procura impor ao indígena trabalhos forçados, quando não se lhe atribui o propósito de favorecer a escravatura.

Os espíritos liberais, desconhecendo as circunstâncias da vida local, levados pelas ideas generosas da igualdade e fraternidade entre todos os homens, e esquecendo que a transformação dos usos e costumes das raças atrasadas não pode ser senão o resultado das influências sociais, lentas na sua acção, e esquecendo ainda que as leis prematuras podem ser ineficazes e mesmo nocivas, querem para os indígenas os mesmos direitos dos habitantes civilizados da metrópole, indo mesmo, por vezes, além dêsse extremo quando lhes querem garantir direitos que aqueles não tem. Para os que assim pensam, qualquer obrigação imposta ao indígena é sinceramente considerada como um crime contra a liberdade, e portanto uma imposição odiosa que, como tal, é inteiramente inaceitável.

Em opposição a êste modo de ver, muitos há que consideram o indígena e, sobretudo, o africano, como um ser inferior, pertencendo a uma raça com a qual a sua se não deve de modo algum misturar, ainda mesmo quando o indígena tenha adquirido pela educação uma civilização superior à dêles. Para êsses o indígena tem de ser utilizado apenas como um ente a quem se obriga ao trabalho, com liberdade que não deve ir além da que se concede a um animal doméstico. E, quando assim não seja, ou deve ser exterminado como nocivo à marcha da civilização, ou obrigado a refugiar-se em terrenos reservados (reservas indígenas), onde viva à sua moda, mas separado do contacto dos brancos. E, caso notável, é nos países onde as instituições liberais são mais amplas e a civilização e a riqueza mais desenvolvidas, que esta politica de separação de raças mais frequentemente se acentua.

Mas ainda que a questão não se prestasse a ser considerada sob pontos de vista tam opostos, nem por isso a sua resolução deixaria de ter dificuldades grandes. O indígena africano, vivendo do que a terra fertilíssima lhe fornece espontaneamente como retribuição dum trabalho ligeiro que, em regra, êle não executa, porque obriga as suas mulheres a fazê-lo, não tendo necessidades de vestuários ou quaisquer outras próprias do homem civilizado, só se entrega, por sua iniciativa, à caça ou à guerra, e é-lhe

antipático e odioso qualquer trabalho regular. O europeu, chegado às colónias, procurando tirar delas lucros imediatos por uma acção pronta e enérgica, precisando para isso de mão de obra abundante e barata, e não podendo empregar naqueles países tropicais ou sub-tropicais senão a do indígena, porque outra não resiste ao clima, sobretudo para os trabalhos agrícolas, viu-se desde logo em frente da primeira grande dificuldade, e, vendo-se na necessidade de a resolver prontamente, fê-lo submetendo os povos conquistados ao regime da escravatura, odioso e brutal. Tendo cessado êste regime, o problema reapareceu de novo e os novos processos empregados pouco podiam diferir uns dos outros; era necessário criar ao indígena necessidades que êle não tinha, a fim de, levando-o a procurar satisfazê-las pelo seu próprio esforço, se entregar ao trabalho, e, quando êste processo não bastasse, por ineficaz ou vagaroso, compeli-lo a trabalhar por processos humanos, que o levariam, pelos progressos impostos na sua educação, a sair do estado de atraso e de barbaria em que se encontrava. Pode dizer-se que, dum modo geral, foram estas as bases adoptadas na legislação de todos os países coloniais, e foi por êste processo que ao trabalho do escravo se substituiu o trabalho livremente contratado entre o indígena e o patrão; e assim procedemos nós também nas nossas colónias, ao mesmo tempo que, acompanhando o humanitarismo das outras nações, perseguíamos tanto quanto em nossas fôrças podíamos fazê-lo, o tráfico odioso dos escravos, que, como todos os crimes, não era fácil de exterminar por completo e, sobretudo, nos sertões de África e numa época onde a ocupação dos territórios do interior do continente não se tinha realizado duma maneira efectiva.

A primeira lei onde detalhadamente se regulamentou entre nós sôbre contratos de trabalho foi a de 29 de Abril de 1875, estabelecendo as condições de liberdade concedidas aos chamados libertos e as condições de tutela a que êles eram sujeitos; a esta seguiu-se, em 21 de Novembro de 1878, o regulamento aprovado pelo Poder Executivo no uso da autorização concedida ao Governo pelo § 1.º do artigo 15.º do acto adicional à Carta Constitucional. De notar são os princípios inteiramente liberais adoptados nessa legislação, quando ainda durante muito tempo, e até nos parlamentos estrangeiros, se ouvia defender, com copiosa argumentação, regimes que em muito pouco diferiam dos do trabalho forçado.

A lei de 1878 prescreve, dum modo claro e terminante para o indígena, a liberdade de contratar ou não os seus serviços (artigo 3.º), podendo portanto escolher o patrão que entender e o trabalho que mais lhe agradar.

Adoptando o princípio da centralização que por tanto tempo e ainda hoje, pela fôrça dos hábitos passados, nos é caro, applicou-se ao nativo das colónias a mesma legislação que na metrópole se adoptava, e assim a obrigação de trabalhar só podia ser-lhe imposta por meio de julgamento e quando fôsse provado que era vadio, tal qual como o Código Penal impunha aos que no continente não tinham modo de vida, nem queriam angariá-lo pelo seu trabalho.

O indígena, considerado como menor, era, pela lei de 1878, sujeito a tutela de um curador, encarregado da celebração dos contratos de prestação de serviços e sobretudo de fiscalizar que êles fôsem cumpridos por parte do patrão; a êsse funcionário foram dadas largas atribuições, concedido direito excepcional de se corresponder directamente com o Ministro e com os governadores das outras colónias e a ninguem era lícito estorvá-lo no exercício das suas atribuições, devendo todas as autoridades prestar-lhe auxilio.

Permitia a lei o contrato de serviços para irem servir fora da sua colónia de origem, facultade essa que então, como hoje ainda, só podia ser utilizada pela colónia de S. Tomé e Príncipe, onde o regime dos contratos e o tra-

gueses, desde que se conservem num pé de igualdade em comodidades aos paquetes ingleses, franceses, holandeses e alemães, serão os preferidos por brasileiros e portugueses, que, a bordo d'elles, encontrarão os seus usos, os seus costumes.

Nada disto, porém, se pode obter de comêço, sem devidamente, eficazmente, proteger a navegação nacional, dando-lhe certas regalias e concedendo-lhe os necessários subsídios. Para isso o Governo julga sufficiente a criação das receitas que, sem gravame, incluiu nas bases financeiras do projecto, pois não podia determinar despesas, sem a correspondente criação de receitas.

O exame atento das bases em que pensa realizar tam conveniente desejo, leva o Governo a propor que, dentro da autorização legal que possui pela lei n.º 275 de 8 de Agosto de 1914, e as conveniências do Estado, se promulgue o diploma indispensável para tornar uma realidade as bases em que determinou fazê-lo, e por isso:

Atendendo à proposta dos Ministros das Finanças, da Marinha e do das Colónias, de acôrdo com o voto do Conselho de Ministros, e usando da faculdade concedida ao Governo pela lei n.º 275, de 8 de Agosto último, hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Fica o Governo autorizado a abrir concurso e a adjudicar a uma ou mais sociedades portuguezas, já constituídas ou que venham a organizar-se, o serviço de carreiras de navegação para as ilhas adjacentes, colónias portuguezas e o Brasil, nas condições seguintes e de harmonia com as bases que fazem parte integrante d'este decreto e baixam assinadas pelos mesmos Ministros:

1.ª A carreira de navegação para a África portugueza ficará conexa com a do Brasil, e será adjudicada em conjunto.

2.ª As carreiras do Oriente (Índia, Macau e Timor) e a das ilhas adjacentes serão desligadas entre si e independentes da carreira da condição anterior.

3.ª Havendo uma sociedade que se proponha a fazer o serviço das duas condições anteriores terá a preferênça na adjudicação; se houver apenas uma sociedade que faça o serviço da condição 1.ª e o das ilhas adjacentes, será também preferida.

4.ª No caso de não ser tomada pelos concorrentes a carreira do Oriente, fica o Governo autorizado a contratar este serviço com uma ou mais sociedades estrangeiras; podendo, relativamente à carreira de Macau, dar às mercadorias exportadas por esta colónia tratamento como se fôsem transportadas em navio nacional, até que uma carreira portugueza se estabeleça entre Lisboa e Macau.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

Os Ministros de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Dado nos Paços do Governo da República, e publicado em 27 de Outubro de 1914.—
Manuel de Arriaga—*Bernardino Machado*—*Eduardo Augusto de Sousa Monteiro*—*António dos Santos Lucas*—*António Júlio da Costa Pereira de Eça*—*Augusto Eduardo Neuparth*—*A. Freire de Andrade*—*João Maria de Almeida Lima*—*Alfredo Augusto Lisboa de Lima*—*José de Matos Sobral Cid*.

Bases a que se refere o decreto desta data

CAPÍTULO I

Carreiras para a África

Base 1.ª

Os vapores para a África farão pelo menos:

a) Três viagens mensais regulares para a costa ocidental da África.

Uma destas viagens será exclusivamente destinada à carga, inclusive matérias explosivas, em paiois apropriados, o que nas outras se não permite;

b) Uma carreira entre a Guiné (Cacheu, Bissau e Bolama) e as ilhas de Cabo Verde, combinada com uma viagem de a) de modo que a Guiné possa ter correspondência postal duas vezes no mês; para o que, além desta carreira, haverá outra directa entre Lisboa e Guiné de quarenta em quarenta dias;

c) Um vapor para o serviço em tórno da ilha de S. Tomé, partindo ora pelo sul e ora pelo norte, em viagens de circuito;

d) Um vapor para o serviço costeiro de Angola, tocando em todos os seus portos comerciais, incluindo os do Zaire;

e) Uma viagem mensal para a costa oriental da África com escala por Funchal, S. Tomé, Loanda, Lobito e Cabo.

Quando o movimento comercial o permita, pelo aumento das exportações de Moçambique, poderá ser ordenada uma segunda viagem mensal com escala por Loanda, Lobito e Cabo, devendo o regresso da costa oriental fazer-se pelo canal de Suez com escala por Marselha.

f) Dois vapores, pelo menos, para o serviço costeiro de Moçambique, tocando em todos os portos comerciais intermediários.

Base 2.ª

Os vapores da alínea a) não serão inferiores a 2:800 toneladas brutas, com acomodações para sessenta passageiros de 1.ª classe, trinta de 2.ª classe e cento e vinte de 3.ª classe, tendo o andamento efectivo de doze e meia milhas por hora.

Destas acomodações exceptua-se o vapor destinado a carga.

Os passageiros de 3.ª classe viajarão independentes dos degredados e indígenas que terão refeitório especial.

Os da alínea b) não serão inferiores a 1:000 toneladas brutas com acomodações para 15 passageiros de 1.ª classe, 10 de 2.ª classe e 50 de 3.ª classe com o andamento de 10 milhas por hora.

Os da alínea c) não serão inferiores a 300 toneladas brutas com lugares para 10 passageiros de 1.ª classe, 5 de 2.ª classe e podendo conduzir até 100 praças de pré, com a velocidade de 8 milhas por hora.

Os da alínea d) não serão inferiores a 500 toneladas brutas com lugares para 10 passageiros de 1.ª classe, 6 de 2.ª classe e podendo conduzir até 100 praças de pré, com a velocidade de 9 milhas horárias.

Os vapores da alínea e) não serão inferiores a 5:000 toneladas brutas com lugares para 80 passageiros de 1.ª classe, 50 de 2.ª e 120 de 3.ª classe, com camarotes e beliches dispostos de modo que não haja interferências entre degredados, indígenas e os simples passageiros de 3.ª classe. A velocidade será de 13 milhas por hora.

Os da alínea f) não serão inferiores a 1:000 toneladas brutas com lugares para 15 passageiros de 1.ª classe, 10 de 2.ª e 50 de 3.ª classe com o andamento de 10 milhas horárias.

§ único. As tonelagens marcadas nesta base são transitórias, devendo o concessionário, no prazo de 8 anos, transformar o material das carreiras a que se refere a alínea a) de modo que os navios sejam de capacidade não inferior a 5:000 toneladas brutas.

As viagens dos vapores das carreiras gerais para a África serão em harmonia com a seguinte tabela itinerária e respectivas observações: