

H. S. 6719

Série de Notas sobre a Guerra

N.º 6

A marinha mercante alemã

depois da guerra

PUBLICADA PELO

Bureau da Imprensa Britanica em Lisboa

LISBOA

TYPOGRAPHIA DO ANNUARIO COMMERCIAL

Praça dos Restauradores, 24

1917

1873

Journal de la Société de la Nouvelle-France

Volume 1

1873

1873

1873

1873

1873

A marinha mercante alemã depois da guerra

2.^a parte

Está assente que sem o auxilio do Estado, a navegação mercante alemã não pode resuscitar. Porém se o Estado é quem paga, o Estado é quem manda. Convem notar aqui que os interesses marítimos e os militares colaboram. Herr Ballin, que foi otimista no verão de 1916, estava pessimista no principio de 1917; declarava então que depois da paz não tardaria a haver tonelagem em demasia no mundo e que a marinha alemã não poderia aproveitar-se da situação devido aos regulamentos do commercio alemão. Seria méra coincidência que um mez depois as autoridades militares alemãs iniciaram a sua tentativa de reduzir aos limites que convem á Alemanha a tonelagem mundial?

No mez de fevereiro, coincidindo com a data da guerra submarina sem restrições, o Reichstag discutiu uma medida para a restauração da marinha mercante alemã sobre a base dum avanço de 15 milhões de libras pagos pelo Estado. Mas veio a perda dos navios que se achavam nos Estados Unidos e no Brazil, e mudou a situação. Em abril o Governo concordava que seria precisa uma quantia muito superior a essa, e parecia disposto a pagar o valor dos navios perdidos pelo valor inscrito nos livros das companhias. Porém os que representavam os interesses marítimos exigiam o custo da nova construção aos preços de guerra. A medida ficou en-

tregue á Comissão do Comercio e das Industrias que deu o seu parecer no mez de julho: venceram os interesses maritimos.

A medida actual concede um avanço, não restituivel, aos proprietarios de navios para poderem substituir os barcos perdidos ou seriamente deteriorados; o avanço representa o valor do navio no dia 31 de julho de 1914, com um acrescimo em escala proporcional para compensar o maior custo de construção; assim os proprietarios que reconstruissem os seus navios dentro de 3 anos receberiam de 80 0/0 a 60 0/0 adicionais sobre o valor, e de 60 0/0 a 40 0/0 os que reconstruissem dentro de 4 a 6 anos, e assim sucessivamente. Durante dez anos nenhum navio se deve vender nem ser fretado a estrangeiros sem uma licença do Governo.

Não se tem procurado determinar o custo total; o porto de Hamburgo calcula-o em 75 milhões de libras. Segundo informa a *Frankfurter Zeitung* pedir-se-ha ao Reichstag que recomende (entre outras coisas) que a Tesouraria partilhe nos lucros da marinha mercante reconstruida com subsidios do Estado e que o Governo use da sua influencia para que as autoridades promovam a criação de novas oficinas e a ampliação dos estaleiros existentes, e mais particularmente que se dê como urgente o trabalho dos estaleiros em atenção ao véto militar. Tudo isto significa uma larga medida de fiscalização e de participação de lucros por parte do Estado.

Ha um pedido universal em Alemanha para que, durante o periodo de reconstrução, todo o

espaço disponível para carga esteja sujeito á fiscalização do Governo afim de regularisar a importação de materias primas. Esta proposta suscitou grande opposição por parte das grandes industrias cuja situação ficou definida no jornal *Plutus* de março, 28, por Herr Haller, vice-presidente da firma Siemens-Schuckert; declara que o Governo deve tomar só uma percentagem do espaço reservado á carga e que todas as mercadorias (excéto as de alimentação) carregadas no espaço livre por conta de particulares, ou carregadas em navios neutrais, estivessem á disposição do comprador. Na pratica isto dava materiais só para as casas importantes. O Governo acederá provavelmente a estas propostas. Como se vê as casas importantes tem sempre levado a melhor.

No artigo já citado, Herr Goetz combate as subvenções (que importam a fiscalização do Governo) e pede a trôco que o Governo indemnisse as companhias de navegação das perdas incorridas pela detenção dos seus navios, tripulações, etc., internados, — o que não importaria a fiscalização do Governo. Como aditamento á medida, concedeu-se um subsidio para fazer face ao custo da detenção dos navios alemães em portos neutrais. Discute-se abertamente a questão se os navios construidos com os preços prevalecentes durante a guerra poderão dar lucros quando a fretagem baixar de preço; nota Goetz que os estaleiros alemães existentes não poderão aceitar novas encomendas durante dois anos em vista dos contractos existentes com neutrais

para a entrega de navios. Acrescenta que se fosse possível anular esses contractos, a Alemanha teria á sua disposição grande numero de navios já nos estaleiros. E'-nos difficil acreditar que quem destrua por grosso a tonelagem dos neutrais, deixasse que uma insignificancia como é um contracto, o desviasse do seu fito.

Tudo isto é de grande interesse; porém a Gran Bretanha terá que ser ouvida sobre o assunto. Sob a influencia da Prussia, a Alemanha tem tratado do commercio como se fosse uma guerra e os seus navios teem sido uma arma importante nessa guerra. Não o será menos no futuro sob a fiscalização aumentada do Governo; mas a Alemanha engana-se se espera encontrar a mesma aquiescencia passiva dos tempos idos. Declarou o Presidente da Junta de Comercio em 10 de janeiro de 1916, que de futuro não se conservarão nenhuns privilegios á navegação estrangeira de que não gosa a navegação britânica e condenou muito particularmente as leis pelas quais a navegação alemã subsidiada gosa das facilidades oferecidas pelos portos britannicos sem pagamento de direitos de entrada.

A opinião publica na Gran Bretanha requer porém muito mais. A Conferencia de Paris votou a restauração das frotas mercantes dos paizes que sofreram pelos actos de vandalismo dos alemães, e a opinião publica exige, e não transigirá, a substituição dos navios afundados, barco por barco. Ha que reccar que os 3 milhões de tonelagem que a Alemanha tem á sua disposição mal chegarão para pagar essa divida. E por

cada mez que ela prolongar a guerra, essa vida cresce, e a opinião publica britanica reforça-se. Como é sabido muitos pedem o emprego da arma suprema da Gran Bretanha: um veto durante um certo numero de anos sobre a entrada em portos britanicos de navios alemães. Bastava isso para arruinar logo metade da marinha alemã. Não será conveniente impôr um veto completo por varias razões; porém o povo britanico está resolvido que, pelo menos, os navios alemães não poderão utilizar-se dos portos do Imperio sob as mesmas condições de que gosa a navegação britanica e a das nações amigas. E' natural que o Governo não se declare ainda; não chegou ainda a hora; não se sabe por emquanto como será a Alemanha com a qual se ha de assinar a paz.

Não é porém o Governo só que falará, tem de se fazer conta com a marinhagem. Essa marinhagem ressen-te-se profundamente do assassinio dos seus camaradas por submarinos alemães. Ficou resolvido na Conferencia dos Marinheiros, celebrada em Londres em 17 de agosto, e que representava os marinheiros dos paizes aliados e dos principais de entre os neutrais, que a menos que cesse desde já os métodos alemães da guerra submarina eles se recusariam a navegar de futuro em barcos tripulados por alemães; propôz-se tambem apelar para os estivadores do mundo inteiro para que recusassem os seus serviços a navios alemães depois da guerra. Se eles decidirem impôr a *boycottage* não ha governo nenhum que os possa deter.

