

Mensagem ao Congresso Nacional do Presidente Epitácio Lindolfo da Silva Pessoa em
1920-05-03

RELAÇÕES EXTERIORES

Visitas a nações amigas

Eleito Presidente da República, quando ainda me achava em Paris nos trabalhos da Conferência da Paz, fui logo depois convidado por vários Chefes de Estado para visitar os seus países. Aceitando o honroso convite, com que procuraram as nações amigas manifestar o seu alto apreço pelo Brasil, estive sucessivamente em Bruxelas, Roma, Londres, Lisboa, nos Estados Unidos e no Canadá, tendo sido por toda a parte acolhido com as mais calorosas demonstrações de simpatia e estima. Em Paris fui alvo igualmente de cativantes manifestações por parte do Governo francês assim como de várias classes e instituições da grande cidade, e em Roma tive a honra de ser recebido também por Sua Santidade o Papa Benedito XV, que me emulou de carinhosas atenções.

A todos renovo aqui em nome do Brasil a expressão cordial do nosso reconhecimento.

Conferência da Paz

Em sua Mensagem de 3 de maio do ano passado, já o sr. vice-Presidente da República, então em exercício da presidência, vos comunicou os termos do convite dirigido ao Brasil para enviar delegados à Conferência da Paz, e o modo por que foi constituída a nossa Delegação.

A Conferência trabalhou até 28 de junho, data em que se assinou o Tratado de Paz com a Alemanha e seus aliados. O Tratado, ratificado pelo Brasil, foi oficialmente publicado em 12 de janeiro último.

É de lamentar que ainda não estejam terminadas na Europa as agitações consequentes da grande guerra, e restituída ao mundo a tranquillidade de que tanto carece para reparar os males dos cinco anos nefastos que sobre ele passaram. A Liga das

Nações, em que todos os povos depositam tantas esperanças, ficou privada do poderoso concurso dos Estados Unidos, cujo Senado negou ratificação ao Tratado de Versailles. Apesar disso, porém, os trabalhos da Liga continuam, e deles tem participado o Brasil, como membro do respectivo Conselho Executivo. Esperamos que, resolvidas as primeiras dificuldades da execução do Tratado, essa maravilhosa instituição vá aumentando mais e mais o seu prestígio natural e venha tornar-se instrumento eficiente para a paz da humanidade.

À parte os grandes assuntos de ordem internacional que se debateram na Conferência da Paz, duas questões, sobretudo, interessaram o Brasil: o café de São Paulo e os navios ex-alemães.

Tratarei de uma e outra separadamente.

Café

Em 1914, ao rebentar a guerra, o estado de S. Paulo tinha em depósito nos portos de Antuérpia, Hamburgo, Bremen e Trieste 1835361 sacas de café. Esta mercadoria servia de garantia a dois empréstimos contraídos na Europa por aquele estado, em 1913 e 1914, por intermédio das casas J. Henri Schroeder & Co., de Londres, S. Bleischroeder, de Berlim, e a “Société Générale” e o “Banque de Paris et des Pays-Bas”, de Paris.

Declarada a guerra, o Governo alemão manifestou a intenção de confiscar aquele depósito. O nosso governo opôs-se. O estado de S. Paulo, receando complicações, ordenou a venda do café. Este foi vendido por lotes sucessivos, ao preço de 65 pfennigs o tipo superior Santos. O produto da venda, no valor total de 125787481,77 marcos foi depositado, de acordo com uma cláusula dos contratos de empréstimo, na casa S. Bleischroeder, entre 25 de novembro de 1914 e 20 de março de 1916.

O estado de S. Paulo pensou então em retirar esta soma, para resgatar os títulos dos seus empréstimos. A Alemanha não permitiu. Interveio o Governo brasileiro e, depois de prolongada discussão, obteve daquele país a promessa de “que o produto da venda do café da valorização, depositado no Banco Bleischroeder, estaria intacto depois da assinatura da paz, à disposição do Governo do Brasil”.

Quando fui honrado com a nomeação de chefe da Delegação Brasileira na Conferência da Paz, a opinião dominante aqui era que se deviam ligar as duas questões:

o preço do café serviria para pagar os navios; a Alemanha reteria aquele, o Brasil guardaria estes.

Discordei desde o princípio deste modo de ver. Tratava-se, em minha opinião, de duas questões independentes de fato e de direito, regidas por princípios diversos e sem laço algum de afinidade ou subordinação. O preço do café deveria ser restituído pela Alemanha, integral e com juros; o dos navios seria pago pelo Brasil com o que se verificasse estar a Alemanha a dever-lhe. Este ponto de vista tive também de defendê-lo mais tarde junto a alguns membros da Comissão Financeira, que se inclinavam também à compensação entre o café e os navios.

A questão do café foi entregue a essa Comissão. O Brasil infelizmente não tinha representante nela e, dado o regime de absoluto sigilo em que se realizavam os trabalhos da Conferência, só devido à vigilante diligência da Delegação Brasileira foi possível acompanhar a discussão da matéria no seio da Comissão.

A primeira dificuldade que se nos deparou foi a classificação da dívida. A Comissão, que a considerava a princípio como um caso particular a ser debatido unicamente entre o estado de S. Paulo e a casa Bleischroeder, conveyio afinal em incluí-la no Tratado como uma das obrigações da Alemanha. Mas incluía-a como dívida a título de reparações, da natureza daquelas cujo saldo a Alemanha tem de pagar, num espaço de tempo avaliado em 30 anos, por anuidades repartidas entre as beligerantes na proporção das perdas de cada um. A Delegação Brasileira combateu essa classificação. O dinheiro depositado na casa Bleischroeder era o preço de bens pertencentes ao Brasil por títulos anteriores à guerra, bens que haviam sido dados em garantia de obrigações contratuais; cuja propriedade não se tinha deslocado para a Alemanha por qualquer das medidas de guerra a que o Direito atribui esse efeito; que, assim, não faziam parte do ativo da Alemanha e, portanto, não podiam ser aplicados a saldar as responsabilidades deste país para com as outras nações aliadas. O caso era de restituição de um depósito, não era de reparação de danos.

Resolvido este ponto do modo mais favorável às nossas pretensões, soubemos mais tarde que o projeto elaborado pela Comissão Financeira e já aprovado pelo Conselho Supremo, mandava restituir o preço do café de S. Paulo, — ao câmbio do dia do pagamento e classificava os juros entre as dívidas acima mencionadas. Isto representava para nós enorme prejuízo. Com a baixa do câmbio alemão, o dinheiro do café ficava reduzido a um algarismo ridículo: basta considerar que o marco, que na época do depósito orçava por 700 réis, mais ou menos, hoje não vale mais de 80 réis.

Por outro lado, a inclusão dos juros entre aquelas dívidas colocava o estado de S. Paulo em situação de os não receber senão por parcelas mínimas e num período excessivamente longo.

Mas, sobre ser grandemente prejudicial, a solução era profundamente injusta. No momento em que o Brasil depositara na casa Bleischroeder “o produto da venda do café”, o câmbio estava quase ao par. Os 125 milhões de marcos, papel, valiam, digamos, 120 milhões de marcos, ouro. O “produto da venda do café” era, portanto, igual a 120 milhões de marcos, ouro, o que importa dizer que o Brasil depositara no Banco Bleischroeder o valor de 120 milhões de marcos, ouro. Era este valor, ouro, que interessava ao Brasil, desde que o dinheiro se destinava a pagar empréstimos contraídos fora da Alemanha. Ora, se o Brasil houvesse retirado o dinheiro no momento em que o quisera fazer, teria recebido o valor de 120 milhões de marcos, ouro, e com ele resgatado os empréstimos. Mas a Alemanha opôs-se. Opondo-se, tomou todavia a responsabilidade de conservar “intacto o produto da venda do café para ser posto à disposição do Brasil por ocasião da assinatura da paz”. Logo, a Alemanha estava obrigada, agora que se assinava a paz, a por à disposição do Brasil, em ouro ou em papel equivalente, a soma de 120 milhões de marcos, produto real da venda do café.

A responsabilidade da Alemanha, porém, não compreendia só o capital; estendia-se também aos juros. Qual devia ser a taxa desses juros? A casa Bleischroeder pagava ao estado de S. Paulo a mesma taxa de desconto do Banco de Inglaterra menos 1½%, ou sejam 3½% a 4½%. Mas o estado de S. Paulo pagava aos seus credores 5%. Ora, é evidente, em face dos princípios de direito, que a Alemanha devia responder por todas as consequências do ato pelo qual proibira a retirada do produto do café. Sem esta proibição, o dinheiro teria sido retirado, resgatados os títulos dos empréstimos, e o estado de S. Paulo se haveria libertado do prejuízo resultante da diferença entre os juros da casa Bleischroeder e o que ele pagava aos portadores dos títulos. A taxa, por conseguinte, devia ser de 5%.

Animado por estas razões, logo que tive conhecimento do que se passara na Comissão Financeira, procurei o representante dos Estados Unidos, que eu sabia ser o autor do dispositivo do projeto e com ele discuti longamente, em duas conferências sucessivas, os aspectos jurídicos da questão. Tive a fortuna de convencê-lo. Dias depois, recebia do sr. Davis a notícia de que a Comissão aceitara unanimemente o ponto de vista da Delegação Brasileira, adotando o seguinte dispositivo, cujo original em inglês tenho neste momento sob os olhos:

O Governo alemão dá ao Governo brasileiro a garantia de que todas as somas que representam a venda forçada do café pertencente ao estado de S. Paulo nos portos de Hamburgo, Antuérpia e Trieste, e foram depositadas no Banco de Bleischroeder em Berlim, serão reembolsadas juntamente com os juros de 5%, contados do dia do depósito. O Governo alemão, tendo impedido a transferência das ditas somas ao estado de S. Paulo no tempo próprio, garante também que o reembolso se efetuará à taxa do câmbio do dia do depósito.

Houve nesta redação apenas a omissão da palavra Bremen, que foi logo restabelecida a meu pedido.

Estava assim decidida a questão do café.

O texto acima transcrito foi inserto no Tratado que os aliados submeteram ao exame dos delegados alemães. Posteriormente, porém, quando em viagem para o Brasil, tive notícia de que a Delegação Brasileira em Paris fora surpreendida com uma deliberação do Conselho Supremo que, atendendo, em parte, a reclamações da Alemanha, reduzira os juros “às taxas convencionadas”.

São, pois, agora estes os termos em que, no art. 263 do Tratado, ficou definitivamente resolvida a questão:

A Alemanha garante ao Governo brasileiro o reembolso, com juros à taxa ou taxas que houverem sido convencionadas, de todas as somas depositadas no Banco Bleischroeder em Berlim, provenientes da venda de cafés pertencentes ao estado de S. Paulo nos portos de Hamburgo, Bremen, Antuérpia e Trieste. A Alemanha, tendo-se oposto à transferência, em tempo útil, das ditas somas ao estado de S. Paulo, garante igualmente que o reembolso se efetuará à taxa do câmbio do marco ao dia do depósito.

Não obstante esta redução na taxa dos juros, que felizmente não representa grande prejuízo para o estado de S. Paulo, pode-se dizer que a questão do café teve solução plenamente satisfatória.

A pedido do referido estado, o Governo está promovendo o reembolso das quantias depositadas na casa Belischroeder [*sic*].

Propriedade dos navios

Passo agora a ocupar-me dos navios.

Apoderando-se dos navios alemães surtos em nossos portos, o Governo brasileiro nunca teve ideia de confiscá-los, isto é, de constituir-se proprietário deles sem indenização de qualquer espécie.

Pelo contrato, a sua linguagem foi sempre do máximo respeito à propriedade particular, que ele se julgava na obrigação de indenizar, ainda que apenas utilizada.

Provam-no os seguintes fatos:

1°. Ao apossar-se dos navios em 13 de abril de 1917, o Governo declarou pelo *Diário Oficial* que o fazia unicamente "como medida de polícia e segurança, sem caráter de confisco".

2°. Em mensagem dirigida ao Congresso Nacional, aos 26 de maio seguinte, o Governo considerou urgente a utilização daqueles navios, "excluída, entretanto, a ideia de confisco, que tanto repugna ao espírito da nossa legislação e ao sentimento geral ao país". E mais adiante, no mesmo documento, acrescentou:

A utilização acharia fundamento nos princípios da Convenção assinada na Haia em 18 de outubro de 1907, e seria sem compensação até que possamos verificar se se trata de bens de propriedade particular, que, MESMO EM CASO DE GUERRA, devem ser respeitados, E O BRASIL O FARÁ, ou se pertencem a empresas que tenham quaisquer laços de dependência com os poderes oficiais.

3°. O decreto legislativo n. 3266, do 1° de junho de 1917, autorizou o Governo "a utilizar os navios mercantes alemães ancorados nos portos do Brasil, para o que poderá praticar os atos que forem necessários, nos termos da mensagem de 26 de maio do corrente ano".

4°. O decreto executivo n. 12501, de 2 de junho, determinou que os navios "uma vez ocupados nos termos do decreto legislativo acima mencionado", fossem considerados brasileiros para o efeito de poderem arvorar o pavilhão nacional.

5°. Finalmente, havendo o Governo alemão, por intermédio da Legação holandesa, protestado contra o ato do Brasil e declarado que se reservava "o direito de pedir uma indenização por todas as perdas que aos interesses alemães ocasionasse semelhante medida", o Governo brasileiro, em 5 de junho, respondeu com estas palavras de Heffter:

Simples medida de precaução, tal sequestro tem por fim exclusivo oferecer um penhor, sem conferi [sic] direito algum sobre a vida das pessoas nem sobre os bens sequestrados. Todavia, estes últimos, se a satisfação exigida continuar sendo recusada, poderão incontestavelmente servir à reparação dos interesses lesados.

E concluiu:

O Governo da República, acautelando a propriedade particular, e prestando assistência à equipagem dos navios, não saiu do regime severo dos princípios e das leis que regem a sociedade internacional, só tendo procedido na defesa da sua bandeira e dos interesses do país.

Assim, pois, nunca foi pensamento do Governo brasileiro apropriar-se dos navios sem pagá-los.

Este propósito tornou-se ainda mais evidente depois da declaração da guerra.

Com efeito, declarada a guerra, transformados os navios em propriedade inimiga, se o Governo houvesse convertido a posse em captura e submetido esta ao julgamento dos tribunais de presas, teria adquirido por decisão da Conferência da Paz a propriedade dos navios sem o ônus de qualquer indenização. “... Se a reparação é prestada, ensina Lafayette, restituem-se os navios embargados; se não é, confiscam-se; e se sobrevém a guerra, são eles havidos como presa bélica.” (Dir. Int., vol. II, § 295, pág. 43.) Foi o que fez Portugal. Também ele se apossara dos navios alemães, surtos no Tejo, ainda no regime da neutralidade; declarada a guerra, considerou os navios como presa bélica, submeteu-os aos tribunais e viu o seu direito de propriedade reconhecido pela Conferência, independente de qualquer indenização.

O ato do Brasil aliás seria uma consequência lógica da sua nota ao ministro da Holanda: a declaração da guerra era a prova de que “a satisfação exigida continuava sendo recusada”, e, assim, “os navios apreendidos podiam servir à reparação dos interesses lesados”.

Ao contrário disto, porém, o Brasil preferiu manter a sua posição de indefectível respeito à propriedade privada, e neste propósito se conservou até à [sic] assinatura do armistício. Passou assim o período das hostilidades, único dentro do qual seria possível o confisco dos navios: “O direito de presa nasce com a guerra e extingue-se com ela”.

Em tais condições, não podia a Delegação Brasileira na Conferência da Paz defender a tese de que o Brasil não estava obrigado a [sic] indenização alguma. Tal proceder não seria somente um atentado contra os mais conhecidos princípios do Direito internacional, mas também um procedimento incompatível com a dignidade da Nação. Se o Brasil afirmara em documentos os mais solenes que nenhuma intenção tinha de confiscar os navios; se, declarada a guerra, corroborara de modo significativo essas disposições, deixando de considerá-los presas bélicas e conservando-se assim durante todo o tempo das hostilidades... não há quem possa legitimamente pretender que tenha sido para a opinião pública “uma surpresa e uma decepção” não ter a Delegação Brasileira pleiteado e obtido na Conferência da Paz o confisco dos navios, isto é, não haver a Delegação Brasileira fugido aos compromissos tomados por seu país!

E como podia ela consegui-lo, se já havia cessado o estado de guerra e só durante esse estado é possível o confisco?!

Essa decepção não seria verdadeira; pois a ninguém de mediana cultura é lícito ignorar que só a captura, ato de guerra, permite a aquisição da propriedade do navio sem indenização, e à Delegação do Brasil não era possível, terminada a guerra, obter uma propriedade em condições que só a guerra autoriza.

Verdadeira também não seria essa surpresa, porquanto o chefe da Delegação Brasileira nunca cessou de declarar, em telegramas oficiais e entrevistas amplamente divulgadas, que, conservando os navios, o Brasil ficava obrigado a pagá-los.

Nem há que estranhar em se terem subordinado os direitos do Brasil a essa condição, quando o mesmo tratamento se impôs a todas as nações que não exerceram o direito de captura, inclusive os Estados Unidos, cuja cooperação na guerra foi, entretanto, incomparavelmente superior à nossa, e cuja posição na Conferência da Paz foi das mais preponderantes.

Pelas suas declarações anteriores, o Brasil estava obrigado a restituir os navios e pagar a sua ocupação, exigindo em troca as indenizações devidas pelo vencido, na medida e tempo fixados para todos os beligerantes, e isto mesmo com as exclusões previstas no Tratado de Paz, uma das quais, e a mais importante para nós, são as despesas de guerra.

A Delegação Brasileira, porém, entendeu que, sem trair o respeito devido à propriedade privada, outra combinação poderia adotar-se, de maior proveito para o país. A adjudicação dos navios mediante uma indenização razoável, calculada pelo valor da época da apreensão e paga por encontro de contas, resguardaria o direito dos

proprietários e ao mesmo tempo poria nas mãos do Governo brasileiro, em troca de um sacrifício já feito, um patrimônio considerável que direta ou indiretamente poderia servir ao nosso desenvolvimento econômico. Convencida desta e de outras vantagens, a Delegação pleiteou essa solução perante a Conferência, alegando longa e insistentemente que, com a declaração do estado de guerra, se podiam considerar os navios incorporados no domínio do Brasil, já por efeito da requisição, que então assumira o seu verdadeiro caráter de ato bélico e no Direito Internacional equivale à expropriação por necessidade pública, já como represália aos prejuízos não compostos pela Alemanha.

Todos os nossos esforços no começo foram baldados. A objeção invariável era que o Brasil nunca pretendia o domínio dos navios; pelo contrario, afirmara sempre que o seu propósito era apenas utilizá-los e deixara passar todo o período da guerra sem manifestar de qualquer modo que mudara de intenção, de sorte que não havia como considerá-lo desobrigado de restituir os navios e pagar o uso que deles fizera, conforme se comprometera, sem prejuízo, entretanto, da indenização que lhe devesse a Alemanha.

No dia 24 de abril compareci a uma reunião para que fora convocado com os representantes de outras potências interessadas, a fim de sermos informados do teor do projeto, que devia figurar no Tratado de Paz, relativo às questões financeiras, e já aprovado pelo Conselho Supremo. Foi-nos comunicado aí pelo sr. Loucheur, Ministro da Reconstrução Industrial de França, presidente da Comissão Financeira e convocador da reunião, que essa Comissão resolvera partilhar entre os aliados, na proporção de suas perdas marítimas, todos os navios mercantes alemães apreendidos por nações neutras, ou por nações beligerantes que os não houvessem submetido a tribunais de presas.

Declarei imediatamente ao sr. Loucheur que, em nome do Brasil, protestava contra esta resolução, e, no dia seguinte, por intermédio daquele senhor, enviei ao Conselho Supremo o meu protesto. Neste, depois de referir as circunstâncias em que o Brasil se apoderara dos navios alemães e salientar o fato de já ter sido o seu direito reconhecido pela França, quando pedira a cessão definitiva dos ditos navios e mais tarde a preferência no caso de se dispor o Brasil a vendê-los, e também pelos Estados Unidos, quando nos propuseram transação análoga, a Delegação Brasileira defendeu com ardor o seu ponto de vista, e sugeriu fosse ele adotado como princípio geral.

O projeto da Comissão propunha que os navios mercantes alemães, ainda os apreendidos por nações beligerantes, fossem partilhados entre todos os aliados na proporção de suas perdas. Desta medida excetuava apenas os navios tomados pelos

Estados Unidos, os quais continuariam a pertencer, em plena propriedade, à Republica Norte-Americana. A razão que o projeto invocava para justificar esta exceção é que os navios apreendidos pelos Estados Unidos tinham servido ao transporte de tropas da América para a Europa.

A isto respondia a Delegação Brasileira que as nações beligerantes apreenderam os navios alemães ancorados nos seus portos ou no uso do direito de requisição, à qual, mesmo empregada em tempo de paz, o rompimento posterior das hostilidades imprimira o caráter de ato de guerra, ou como represália contra os prejuízos incalculáveis que lhes causava a guerra submarina, já afundando os seus navios, já impedindo o seu comércio com o exterior, represália que, de acordo com os princípios de direito, não sendo o dano que a motivou reparado pela nação ofensora, confere à nação ofendida o direito de adjudicar ao seu patrimônio os navios apreendidos. Está entendido que em qualquer das hipóteses, esta nação pagará aos proprietários a diferença do justo valor de seus bens.

Era este, aliás, o principio já adotado pela Comissão Econômica em relação a todos os bens inimigos que tivessem sido objeto de medidas de guerra. O projeto desta Comissão, com efeito, reconhecia aos aliados o direito de reter esses bens, quaisquer que eles fossem, mediante indenização. A exceção aberta em favor dos Estados Unidos, além de odiosa, sobretudo tratando-se de uma poderosa nação, não se justificava com a razão invocada, pois navios apreendidos por outras potências haviam servido também ao transporte de tropas e outros empregos no interesse dos aliados.

E terminava a Delegação por alvitar que do projeto apresentado pela Comissão se suprimisse a parte referente à partilha dos navios, os quais se consideravam incluídos no princípio geral estabelecido pela Comissão Econômica.

À Delegação Americana fiz a injustiça de supor que fora ela quem pedira a exceção estabelecida em favor dos Estados Unidos. Fui mais tarde informado de que essa exceção nascera justamente da resistência oposta por aquela nação à partilha dos navios que apreendera.

Ainda naquela persuasão, escrevi ao Presidente Wilson, a 25 de abril, para dizer-lhe que o caso dos navios era questão capital para o Brasil, quer pelo lado internacional, quer pelo lado econômico, quer ainda no ponto de vista de sua política interna, e concluía nestes termos:

Vê, pois, V. Exa. a impossibilidade em que me acho de aderir a essa solução, e a razão do apelo que o Brasil vem dirigir aos Estados Unidos, seu antigo amigo e aliado.

A situação do meu país em relação aos navios, permita-me V. Exa. dizê-lo, é análoga à da América. Alguns deles foram requisitados pelo governo de V. Exa. mesmo para o transporte de tropas; outros foram empregados no abastecimento dos aliados. Isto bastaria para justificar em favor do Brasil a exceção aberta em benefício dos Estados Unidos. Mas o que me parece mais razoável é que os navios que cada potência, grande ou pequena, tenha apreendido, sejam considerados como sua propriedade definitiva, sujeita apenas à indenização devida aos antigos donos. Esta solução abonaria a imparcialidade da Conferência e seria ato digno do homem de Estado que concebeu a Liga das Nações, onde todas elas se sentam em pé de igualdade.

Dias depois o sr. Loucheur comunicava ao chefe da Delegação Brasileira que o seu protesto deixara de ser atendido pelo Conselho Supremo.

Não me conformando ainda com esta decisão, procurei imediatamente o sr. Lloyd George, a quem declarei que o Brasil se veria forçado a não assinar o Tratado, se porventura este consagrasse a deliberação da Comissão Financeira; e como o Presidente Wilson se achasse na ocasião adoentado e não pudesse receber visitas, escrevi-lhe uma carta em que lhe manifestava toda a minha surpresa e pesar por ter sido o meu protesto repellido pelo Conselho Supremo, e lhe dirigia ainda um apelo para que a tese brasileira fosse afinal adotada.

S. Exa. respondeu-me:

... A Delegação dos Estados Unidos, desde que se abriu a discussão sobre o assunto, tem tido em vista a situação do Brasil e os efeitos que para ele possam resultar dos diferentes planos sugeridos. Não preciso dizer que os Estados Unidos jamais fariam intencional ou conscientemente qualquer coisa que pudesse prejudicar os interesses do Brasil. Logo que a matéria volte a debate, a posição do Brasil encontrará da parte da Delegação dos Estados Unidos a maior consideração. Temos esperança de que a solução final será inteiramente satisfatória para o Brasil. Há mesmo toda a probabilidade de seguir-se o caminho indicado por V. Exa., isto é, cada potência reterá os navios legalmente capturados, apreendidos ou detidos, mediante o pagamento de uma compensação calculada sobre a base de um valor razoável.

No dia imediato estive pessoalmente com o Presidente Wilson, que me assegurou já estar discutindo com os seus dois colegas do Conselho Supremo a questão

dos navios, e contar já com o apoio do delegado inglês. A 8 de maio foi com efeito adotado no Conselho o seguinte Protocolo:

Os governos aliados e associados, abaixo assinados, ajustaram a respeito da marinha mercante o que se segue:

1. A Comissão de Reparações organizará, logo que for possível, uma lista com todos os pormenores relativos a todos os navios inimigos ainda existentes, capturados, apreendidos ou retidos por qualquer dos governos aliados ou associados durante a guerra, assim como de todos os outros navios ou barcos que as potências inimigas tenham de ceder por força do Tratado de Paz.

2. A Comissão de Reparações tomará todas as medidas necessárias para assegurar a cada um dos governos aliados e associados a conservação para si mesmo do direito de propriedade pleno e do uso de todos os navios capturados, apreendidos ou retidos durante a guerra por medida de guerra e antes de 11 de novembro de 1918, ficando essa propriedade livre de toda reivindicação da parte de qualquer dos outros governos aliados ou associados. Quando a tonelagem dos barcos ou navios de um dos governos aliados e associados, assim conservada, exceder as suas reclamações a título de reparação das perdas de guerra em navios mercantes, nenhuma reclamação apresentará o mesmo governo no intuito de obter parte dos outros navios ou barcos cedidos pelo Tratado de Paz.

3. Sempre que os navios e barcos que um destes governos assim conservar não bastarem para satisfazer integralmente os pedidos de reparação das perdas de guerra de sua marinha mercante, os navios inimigos restantes, que devem ser cedidos nos termos do Tratado de Paz, serão divididos em três classes: *liners*, outros navios mercantes e barcos de pesca, e serão repartidos por estes governos sob a base de tonelada por tonelada e classe por classe de navios e barcos perdidos não substituídos pelos navios e barcos retidos, mas na proporção do excedente sobre as reclamações respectivas destes governos.

4. Como a tonelagem dos navios e barcos a conservar assim (no que concerne ao Brasil, China, Cuba, Sião¹ e Estados Unidos) excederá a soma total da tonelagem que seria atribuída a estes países, se a totalidade da tonelagem inimiga (capturada, apreendida, detida ou ainda em poder do inimigo) fosse repartida na proporção das perdas de navios e barcos sofridas durante a guerra, um valor razoável em cada um destes casos será fixado para os navios e barcos que excederem a soma resultante de semelhante divisão. Cada um desses Estados pagará à Comissão de Reparações a soma

¹ N.E.-Hoje a Tailândia é um dos países que ocupa a maior parte do antigo Sião.

do valor assim determinado, a fim de ser levada a crédito da Alemanha, em dedução das somas por ela devidas como reparação das perdas de guerra em navios mercantes.

5. Logo que a Comissão de Reparações tiver reunido os esclarecimentos necessários e se achar em condições de resolver, anunciará publicamente que, após um intervalo de dois meses, procederá à repartição dos navios, com exceção dos capturados, apreendidos ou detidos pelos governos aliados ou associados, os quais serão conservados por estes respectivamente, como ficou previsto acima. Se no prazo de um mês, a datar da publicação do anúncio, algum governo aliado, associado ou neutro, ou algum cidadão ou corporação desse governo, agindo por intermédio dele, comunicar à Comissão que tem uma reclamação razoável que apresentar contra um navio, a qual não foi ou não está sendo satisfeita pelos governos inimigos, esta reclamação será examinada de *meritis* pela Comissão, que poderá adotar o processo que julgar conveniente, contanto que seja expedido e ordenado de tal modo que sirva de base a um julgamento de mérito entre os governos aliados e associados de uma parte, e da outra o reclamante. A Comissão terá poder para fixar o valor das reclamações assim apresentadas. Esta fixação será obrigatória. A Comissão terá igualmente poder para impor as suas decisões.

Este Protocolo foi assinado pelos srs. W. Wilson e Lloyd George quanto a todo o conteúdo, mas pelo sr. Clémenceau somente “no que concerne aos Estados Unidos”.

Foi para a Delegação Brasileira grande e dolorosa surpresa a recusa do representante francês em também atribuir-nos o direito de que trata o documento acima transcrito. À parte a tradicional amizade que liga tão estreitamente as duas nações e que, do nosso lado, acabava de traduzir-se, durante a guerra, em manifestações da mais apaixonada solidariedade, outros títulos tínhamos nós para não esperar da nossa nobre aliada e amiga tão injusto tratamento.

Com efeito, a França já reconhecera reiteradas vezes os nossos direitos, mesmo o de propriedade, sobre os navios ex-alemães.

Em nota de 6 de setembro de 1917, o ministro francês acreditado junto ao nosso governo, declarando-se confiante “no concurso moral e material do Brasil nas horas supremas da luta”, em vista “dos sentimentos tão tocantes de simpatia por ele tantas vezes manifestados para com a França”, pedia que o Brasil lhe “cedesse definitivamente ou por algum tempo”, uma parte do “material naval que as suas justas reivindicações contra a Alemanha haviam posto à sua disposição”.

Ora, cessão definitiva só quem tem títulos de domínio pode fazê-la. A França, portanto, reconhecia ao Brasil a qualidade de proprietário dos navios, cuja cessão pretendia.

Atendido “lealmente” esse apelo, feito “em nome de todas as potências aliadas”, a França, pelo Convênio de 3 de dezembro, tomava de afretamento 30 dos navios ex-alemães, e consignava no mesmo Convênio a seguinte cláusula “Se o Governo brasileiro se dispuser a operar a venda dos navios afretados, fica entendido que a França, em igualdade de condições, terá preferência”.

Eis ali mais uma vez a França proclamando o direito a de propriedade do Brasil sobre os navios ex-alemães. Ela não disputaria de certo a preferência para a aquisição deles, no caso em que o Brasil se dispusesse um dia a vendê-los, se não nos considerasse proprietários, com direito de alienação, que só o proprietário tem.

Mas não é tudo.

Nas vésperas de expirar o prazo do Convênio, a 29 de março do ano passado, o sr. Clémentel, então ministro do Comércio em França, em nome do seu governo e por intermédio de uma comissão constituída dos srs. Paul Claudel, ministro francês no Brasil, Gauthier, sub-chefe do gabinete do sr. Pichon, ministro dos Negócios Estrangeiros, e ires oficiais da marinha mercante, peritos do Ministério do Cominerelo, procurava em Paris o chefe da Delegação Brasileira junto à Conferência da Paz, já então indicado à Presidência da República, para tratar diretamente com ele da renovação do mesmo Convênio, e propunha minuciosamente as bases em que podia ser renovado e assegurava repetidas vezes que nenhuma dúvida tinha França quanto ao nosso domínio sobre os navios, e salientava mesmo a vantagem da prorrogação do afretamento como um titulo a alegar, perante a Conferência, em sustentação desse domínio.

Terminado o prazo do Convênio, e não tendo sido tomada urna resolução definitiva sobre a sua renovação, França, em 28 de maio, pela voz do sr. Claveille, ministro das Obras Públicas, apresentava-me, a mim, já então oficialmente reconhecido pelo Governo francês como Presidente eleito do Brasil, urna proposta de compra dos navios e preço, convencionado-a titulo provisório para mais tarde ser fixado conforme a avaliação que aos navios dessa Comissão de Reparações, seria pago em dinheiro à vista; convindo o Brasil na venda, a França assinaria imediatamente o Protocolo Wilson-Lloyd George.

Devidamente autorizado pelo nosso Governo, aceitei a proposta, com a condição, porém, de que o Brasil não tivesse de recolher total ou parcialmente à caixa

daquela Comissão o preço da venda e, pelo contrário, deite pudesse dispor livremente, só mais tarde pagando o saldo que porventura, contra nós se verificasse no ajuste de conta, com a Alemanha. Era meu pensamento empregar o produto da alienação na compra de uma nova frota mais apropriada aos nossos portos, construída em série; ficaram assim reservados para a navegação internacional os 13 apores ex-alemães que já estavam ao serviço do Lloyd a mais um ou outro que o nosso interesse aconselhasse a adquirir.

Pedi-me o sr. Claveille três ou quatro dias para responder sobre a condição imposta, e no dia 2 de junho comunicou-me que a aceitava, mas, não permitindo a situação cambial da França a retirada súbita de tão avultada soma em ouro, modificava a sua proposta primitiva no sentido de ser metade do preço paga em gêneros do país. Recusei, porque não teria então meio de substituir integralmente os navios vendidos.

Mas, nem por se não ter realizado a transação, não deixa o fato de ser prova iniludível de que a França entendia que o Brasil podia vender os navios afretados e deles, portanto, era legítimo proprietário.

E não era somente o governo francês que assim entendia. Mais recentemente ainda a justiça francesa, no caso do arresto, no Havre, do navio ex-alemão Campos ela companhia “*Chargenrs Réunis*” (que, aliás, era a esse tempo em França o agente do Lloyd, a cujo serviço estava aquele navio) julgava que o arresto não podia ser mantida “por se tratar de navio de *propriedade* de um Estado, o Brasil”.

Razão tínhamos, pois, para ficar surpresos e magoados com a recusa da França de assinar o Protocolo que proclamava o nosso direito, por ela tantas vezes reconhecido o mesmo tempo que o assinava na parte em que aproveitava aos Estados Unidos, justificando essa exceção com razões que militavam também em nosso favor.

Como quer que seja, vê-se do documento há pouco traduzido que a maioria do Conselho Supremo, então composto de três membros, reconheceu a cada um das nações aliadas, inclusive o Brasil, nominalmente citado, “direito de propriedade pleno” sobre os navios por elas capturados, apreendidos ou detidos “ficando essa propriedade *livre de toda reivindicação por parte de qualquer dos outros governos aliados*”, e, mais adiante, autorizando, a Comissão de Reparações a proceder à repartição dos navios alemães, *exceuiu* expressamente “os capturados, apreendidos ou detidos pelos governos aliados ou associados, os quais serão conservados por estes respectivamente como ficou previsto acima”.

Era já uma grande vantagem obtida para o Brasil. A sua situação melhorara sensivelmente. A maioria do Conselho Supremo exonerava-o da obrigação de restituir os navios, e lhes entregava, mediante indenização razoável, em plena propriedade.

Mas essa indenização tinha de ser paga por encontra de contas estabelecido entre o valer dos navios, de um lado, e, do outro, apenas as nossas perdas marítimas. Ora estas perdas eram insignificantes em comparação com os barcos apreendidos. O Brasil, portanto, se prevalecesse aquele voto, ficaria obrigado a unir avultado desembolso. Só um novo acordo, impossível de obter à vista do resultado do primeiro, ou o Tratado de Paz, poderia evitar ou, pelo menos, atenuar essa responsabilidade.

Na Comissão Econômica discutia-se por esse tempo o projeto relativo aos bens, direitos e interesses privados alemães, que houvessem sido objeto de medidas excepcionais por parte das nações aliadas. Na redação deste projeto colaborava a Delegação Brasileira. O projeto estatua que cada nação aliada podia reter ou liquidar aqueles bens, *levando o produto à conta do que lhe devesse a Alemanha a título de reparações*. Eis ali a solução que convinha. Devíamos fazer tudo por mantê-la. Estabelecido o encontro não mais entre o valor dos navios e as perdas marítimas, mas entre esse valor e todas as responsabilidades da Alemanha a título de reparações, o Brasil pouco teria que pagar.

Era indubitável que entre os *bens* que haviam sido objeto de medidas excepcionais se compreendiam os navios apreendidos pelos beligerantes, tanto mais quanto deles não se ocupava o projeto do Tratado em nenhuma de suas outras partes: os navios de que afinal veio a falar o projeto da Comissão Financeira, hoje Parte VIII do Tratado, eram *os que ainda estavam em poder da Alemanha*. Em todo o caso, para evitar futuros sofismas, como entre aqueles bens não figurassem os que haviam sido objeto de utilização, e pudesse este silenciar mais tarde invocado contra o direito do Brasil aos navios utilizados, o delegado brasileiro, acentuando bem, com aquiescência da Comissão, que o dispositivo do projeto compreendia os navios apreendidos pelos beligerantes, e o seu intuito era determinar com precisão os do Brasil, usando da mesma expressão particular por este empregada para designar as medidas de guerra do que se servira, fez incluir, nos §§ 1º e 3º do Anexo à Seção IV da Parte X, as palavras *utilização* e *utilizar* entre as medidas de que houvessem sido objeto os bens alemães que os aliados podiam assim reter ou liquidar. Ficavam por este modo dissipadas todas as dúvidas.

E é isto o que se encontra hoje no Tratado de Paz. Com efeito, o art. 297 do Tratado assim dispõe:

A questão dos bens, direitos e interesses privados em país inimigo será resolvida de acordo com os princípios estabelecidos nesta Seção e nos dispositivos do Anexo junto.

b) Salvo disposições contrárias que possam resultar deste Tratado, as Potências aliadas ou associadas reservam-se o direito de reter e de liquidar todos os bens, direitos e interesses pertencentes, na data em que entrar em vigor este Tratado e a súbditos alemães ou sociedades por eles fiscalizadas em seu território, em suas cabaixas. A liquidação se fará conforme as leis do Estado aliado ou associado.

c) Os preços ou indenizações, resultantes do exercício do direito previsto no parágrafo b, serão fixados segundo os modos de avaliação e de liquidação determinados pela legislação do país em que os bens tenham sido retidos ou liquidados.

d) Salvo o caso em que, por aplicação, do parágrafo f, as restituições se tenham efetuado em espécie, o produto líquido das liquidações de bens, direitos e interesses inimigos, onde quer que tenham, sido situados, feitas ou em virtude da legislação excepcional de guerra ou por aplicação deste artigo, e em geral todos os haveres em numerário do inimigo, terão o seguinte destino:

1º. Quanto às Potências que adotarem a Seção III e o Anexo junto, tais produtos e haveres serão creditados em favor daquela de quem for súbdito o proprietário, por intermédio da Repartição de verificação e compensação instituída pela mencionada Seção e Anexo. Todo saldo credor que daí resultar em favor da Alemanha terá a aplicação prevista no art. 243.

2º. Quanto às Potências que não adotarem a Seção III e o Anexo junto. . . cada uma poderá dispor do produto dos bens, direitos e interesses e dos haveres em dinheiro, que aos nacionais alemães tiver apreendido de conformidade com as suas leis e regulamentos, e poderá empregá-lo no pagamento das reclamações e créditos definidos por este artigo e pelo § 4 do Anexo junto. Todo bem, direito ou interesse, ou produto da liquidação deste bem, ou todos os haveres em dinheiro que não forem aplicados de acordo com o que fica dito acima, podem ser retidos pela dita Potência aliada ou associada, e, neste caso, o seu valor em dinheiro terá o destino previsto no art. 243.

i) A Alemanha obriga-se a indenizar os seus nacionais dos prejuízos resultantes da liquidação ou da retenção dos seus bens, direitos ou interesses em países aliados ou associados.

O art. 243 manda levar a credito da Alemanha, para atender ao pagamento das suas dívidas de reparação aos aliados, todo saldo definitivo verificado em favor dela nas operações de que se ocupam os dispositivos acima transcritos.

Ficava assim o nosso direito sobre os navios alemães perfeitamente acautelado. O Brasil podia reter em seu poder ou vender esses navios, devendo entregar o saldo, que porventura se verificasse no seu ajuste de contas com a Alemanha, à Comissão de Reparações. Além disto, exonerava-se de qualquer pagamento pela utilização deles, à vista do disposto no § 8º do Anexo III à Parte VIII e no art. 439.

Nunca se entendeu de outro modo o Tratado de Paz, quer antes quer depois da sua citação pelos alemães.

Entretanto, em principio de dezembro do ano passado, o Governo teve conhecimento de que na sessão de 2 de outubro da Junta de Organização da Comissão de Reparações, tratando-se dos navios apreendidos pelo Brasil, o representante da França fizera a seguinte declaração:

“Como sinal de respeito às decisões Comissão, o Governo francês abstém-se de entrar em negociações com o Brasil para a compra desses navios, mas declara formalmente ter por entendido que nenhuma outra potência aliada ou associada entabulará ou autorizará os seus nacionais a entabular negociações, antes da decisão que tem de ser adotado.

A Junta manifestou-se de acordo.

Foi assim o Governo informado de que essa junta reconhecia à Comissão de Reparações o direito de dar à questão dos navios brasileiros solução diversa daquela que resultava do Tratado. Procurando esclarecer-se melhor, soube o Governo que esse direito pretendia legitimar-se com os dispositivos da Parte VIII, Secção I, Anexo III da Tratado.

Nada mais desarrazado.

Os dispositivos citados exprimem-se assim.

§1º. A Alemanha reconhece o direito das Potências atiladas e associadas à substituição, tonelada por tonelada e classe por classe, de todos os navios e barcos de comércio e de pesca perdidos ou danificados por fatos de guerra. Contudo, e, pois que os navios e barcos alemães hoje existentes representam uma tonelagem muito inferior à das perdas sofridas pelas Potências atiladas e associadas em consequência da agressão alemã, o direito acima reconhecido será exercido sobre aqueles navios e barcos alemães nas condições seguintes: O Governo alemão, em seu nome e de modo que obrigue todos

os outros interessados, cede aos Governos aliados e associados à propriedade de todos os navios mercantes de 1.600 ou mais toneladas brutas pertencentes a seus nacionais...

§ 2º O governo alemão, *dentro de dois meses* depois de entrar em vigor este Tratado, entregará à Comissão as Reparações *todos os navios e barcos a que se refere o §1º*

§ 3º. *Os navios e barcos a que se refere o § 1º* compreendem todos os navios e barcos: a) que arvorem ou tenham o direito de arvorar (*battant ou ayant le droit de battre — fly, or may be entitled to fly*) o pavilhão mercante alemão; b) que pertençam (*appartenant — are owned*) a um alemão, a uma sociedade ou companhia alemã, ou a uma sociedade ou companhia de outro país que não os países aliados ou associados, e sob a fiscalização ou direção de alemães: ou c) atualmente em construção. . .

A simples leitura destes dispositivos mostra que eles não se referem aos navios apreendidos pelos aliados durante a guerra, *mas aos que ainda existem em poder da Alemanha*.

O armistício de 11 de novembro de 1918 havia abrigado a Alemanha a entregar aos aliados todos os navios mercantes alemães que na ocasião se encontrassem nos portos belgas e russos (cláusulas XXVIII e XXIX). Nada, porém, depusera quanto aos navios existentes em portos alemães. Isto foi objeto de uma convenção ulterior, aliás, de efeitos limitados. O Tratado de Paz veio, como é de direito, dar caráter definitivo a essa convenção provisória e estendê-la aos navios que ela não compreendera.

Que é esse e pensamento do texto acima transcrito, vasta, para reconhecê-lo, atender aos termos do § 2º, em virtude do qual o Governo Alemão é obrigado a entregar os navios dentro de dois meses, obrigação inexecutável tratando-se de navios que não estão em sua posse ou sob sua jurisdição. Por outro lado, os navios do caso vertente, segundo a linguagem do §3º, são os que arvorem ou tenham o direito de arvorar a bandeira alemã. Ora, os navios apreendidos pelo Brasil, como por qualquer outra potência beligerante, não só deixaram realmente de usar como perderam o direito de hastear o pavilhão da Alemanha. Tenha ou não a apreensão sido julgada pelos tribunais de presas; esse direito passou à nação apreensora, ou por sentença daqueles tribunais ou por ato de soberania expresso em decreto do poder legislativo ou executivo, como aconteceu entre nós.

Há, porém, um fato que corrobora de modo iniludível a verdade desta interpretação.

Nos trabalhos da Conferência ou das comissões, nos debates, estudos ou pareceres, os navios alemães sempre foram classificados em dois grupos:

1º o dos capturados ou simplesmente apreendidos pelos beligerantes, a respeito dos quais havia da parte destes um real ou pretendido direito de propriedade;

2º os que ainda permaneciam em poder dos alterada e cujo domínio não lhes era contestado.

Vejamos de qual destes dois grupos se ocupa a Parte VIII do Tratado, do primeiro, do segundo ou de ambos.

É o que nos vai mostrar com inelutável clareza o Protocolo Wilson-Lloyd George, que há pouco transcrevi.

O Protocolo contém como vimos as seguintes cláusulas:

1º A Comissão de Reparações organizará, fogo que for possível, uma lista com todos os pormenores relativos a todos os navios inimigos ainda existentes — capturados, apreendidos ou retidos por qualquer dos governos aliados ou associados durante a guerra, assim como de todos OS OUTROS navios ou barcos que as potencias inimigas *tenham de CEDER em virtude do Tratado de Paz.*

2º A Comissão de Reparações tomará todas as medidas necessárias para assegurar a cada um dos governos aliados e associados à conservação para si mesmo do direito de propriedade pleno e do uso de todos os navios capturados, apreendidos ou retidos durante a guerra por medida de guerra e antes de 11 de novembro de 1918. Essa propriedade livre fica de toda reivindicação da parte de qualquer dos outros governos aliados e associados. Quando a tonelagem dos barcos ou navios de um dos governos aliados e associados; assim conservada, exceder as suas reclamações a título de reparação das perdas de guerra em navios mercantes, nenhuma reclamação apresentará o mesmo governo no intuito de obter urna parte *dos OUTROS navios ou barcos CEDIDOS pelo Tratado de Paz.*

3º Sempre que os navios e barcos, que um destes governos assim conservar não bastarem para satisfazer integralmente os pedidos de reparação das perdas de guerra de sua marinha mercante, os navios inimigos restantes, que devem ser CEDIDOS *nos termos do Tratado de Paz*, serão divididos em três classes: *liners*, outros navios mercantes e barcos de pesca, e serão repartidos por estes governos, sobre a base de *tonelada por tonelada e classe por classe de navios e barcos perdidos não substituídos* pelos navios e barcos retidos, mas na proporção do excedente sobre as reclamações respectivas destes governos.

4º Como a tonelagem dos navios e barcos a conservar assim (no que concerne ao Brasil, China, Cuba, Sião e Estados Unidos) excederá a soma total da tonelagem que seria

atribuída a estes países, se a totalidade da tonelagem inimiga capturada, apreendida, *detida ou ainda em poder do inimigo (en existence, in existence)* fosse repartida na proporção das perdas de navios e barcos sofridas durante a guerra, um valor razoável em cada um destes casos será fixado para os navios e barcos que excederem a soma resultante de semelhante divisão. . .

5º Logo que a Comissão de Reparações tiver reunido os esclarecimentos necessários e se achar em condições de resolver, anunciará publicamente que, após um intervalo de dois meses, procederá a repartição dos navios, COM EXCEÇÃO dos *capturados, apreendidos ou detidos* pelos governos aliados ou associados, os quais serão conservados por estes *respectivamente*, como ficou previsto acima.

Temos, assim, de um lado, navios capturados, apreendidos ou detidos pelos beligerantes, que, por exceção, NÃO SERÃO REPARTIDOS, *mas conservados em plena propriedade pelos respectivos governos* (cláusulas 2º e 5º); do outro lado, “OS OUTROS NAVIOS ou barcos que as potências inimigas tenham de CEDER em virtude do Tratado de Paz” (cláusula 1º, ou ‘OS OUTROS NAVIOS ou barcos CEDIDOS pelo Tratado de Paz’ (cláusula 2º, ou “os navios inimigos RESTANTES que devem ser CEDIDOS nos termos do Tratado de Paz” (cláusula 3º), ou “os navios AINDA EM PODER DO INIMIGO” *en existence, in existence* (cláusula 4º, os quais “serão repartidos sob a base de tonelada por tonelada e classe por classe de navios e barcos perdidos” (cláusulas 3º e 5º)

Ora, o Tratado de Paz, na Parte VIII a única, aliás, que se ocupa especialmente de navios, enuncia-se nestes termos:

A Alemanha reconhece o *direito das Potências aliadas e associadas à substituição, tonelada por tonelada e classe por classe, de todos os navios e barcos de comércio e de pesca perdidos ou danificados por ato de guerra*. Contudo, e, pois que os navios e barcos alemães hoje existentes representam tonelagem *inferior* à das perdas sofridas pelas Potências aliadas e associadas em consequência da agressão alemã, o direito acima reconhecido será exercido sobre os navios e barcos alemães nas seguintes condições: O Governo alemão, em seu nome e de modo que obrigue todos os interessados; *cede aos governos aliados e associados à propriedade de todos os navios mercantes de 1600 ou mais toneladas brutas pertencentes a seus nacionais*.

É, como se vê, a mesma linguagem do Protocolo: *cessão de navios, substituição, tonelada por tonelada, classe por classe, de navios perdidos*.

Logo, a parte do Tratado a que se refere o Protocolo é a Parte VIII.

Mas o Protocolo se admite a partilha dos “OUTROS NAVIOS” e não dos “capturados, apreendidos ou detidos pelos beligerantes”.

Logo, os navios, de que trata a Parte VIII do Tratado, que, por serem, em sua tonelagem total, inferiores às perdas sofridas pelos aliados, têm de ser repartidos por estes; de acordo com o art. 237, em substituição, tonelada por tonelada e classe por classe, dos navios perdidos, são também “OS OUTROS NAVIOS” e não os “capturados, apreendidos ou detidos pelas nações beligerantes”.

Eis aí a interpretação dada pelo voto unânime do Conselho Supremo ao Tratado de Paz, já então nesta parte elaborado.

O direito do Brasil, portanto, à propriedade dos navios alemães de que se apossou, é hoje, em face do Protocolo Wilson-Lloyd George e do Tratado de Paz, um direito incontestável. A partilha desses navios entre os aliados representaria ato de força, jamais solução jurídica.

Venda dos navios

Quando em fins de maio do ano passado o Governo francês me propôs em Paris a compra dos navios ex-alemães, o meu parecer foi que o Brasil os vendesse.

O Governo brasileiro aceitou esse alvitre e autorizou-me a efetuar a operação. Esta não se realizou porque, como já disse à última hora a França, modificando a sua primitiva proposta, quis pagar em dinheiro só uma parte do preço:

As vantagens daquela transação eram evidentes.

Foi justamente na marinha mercante que a guerra feriu mais fundo as nações beligerantes. O maior empenho de cada um dos vencedores, empenho ardente, insofrido e por vezes intolerante para com o direito alheio, era reconstituir o mais rápido possível a sua frota de comércio. Quem havia capturado apreendido ou detido navios alemães viviam em contínuo sobressalto: a cada momento podia ver-se deles despojado pelas variadas combinações com que as potências mais atingidas pela guerra submarina procuravam ressarcir os prejuízos sofridos. Ora, se houvéssemos naquele tempo transferido à França os navios afretados, que já se achavam em sua posse, teríamos afastado do nosso caminho dificuldades e dissabores, e resguardado de alheias ambições os outros que desde 1917 conservamos em nosso poder.

Depois que viajei pela Inglaterra e pelos Estados Unidos e ouvi a palavra dos seus homens de Estado, todos dominados pela preocupação de restabelecer as suas forças

marítimas, e encontrei os estaleiros a trabalhar dia e noite para readquirirem senão ultrapassarem a tonelagem perdida, e vi as duas poderosas nações a disputar entre si a supremacia dos mares, cada uma esforçando-se por vencer a outra na capacidade, número e rapidez dos seus novos navios; e o seu exemplo seguido por outras que dantes não exploravam essa indústria, — mais se arraigou no meu espírito a convicção de que seria obra de patriotismo vender os vapores que havíamos tomado à Alemanha.

Por isto, ao ser procurado em agosto do ano passado por um representante dos Srs. Chandler & Co., de New York, que me propunham a compra daqueles navios, não repeli e antes me dispus a discutir a proposta.

Nenhuma nação se pode arvorar da noite para o dia em potência marítima. Isto depende de tempo, de riquezas naturais, de indústrias adequadas e de uma educação que ainda não possuímos.

Os navios alemães, com raríssimas exceções, não se prestam, pelo seu calado, à navegação dos nossos portos. Empregá-los em transportes transoceânicos precisamente quando, com a terminação da guerra, os fretes baixaram sensivelmente e todas as nações marítimas trabalham para restaurar as suas antigas linhas de navegação e criar novas, que as indenizem em pouco tempo da paralisação ou dos prejuízos que a guerra causou ao seu comércio — seria correr a um desastre certo e formidável. Navios em geral antigos, pois só nove tem menos de dez anos e os outros contam já de dez a vinte e seis anos de existência; mal reparados no momento da apreensão; hoje estragados pelo excesso de serviço, que deites tem exigido a penúria de tonelagem em que se debate a França, e pela falta de concertos e cuidados oportunos decorrente desse regime, como atestam as publicações aqui feitas por tripulantes deles desembarcados; sem homogeneidade e, portanto, de custeio dispendioso e de reparações custosas e difíceis em um país quase sem estaleiros e sem diques, onde não se constrói material de navegação, e tudo que esta necessita, desde as máquinas até às chapas de costado; se importa do estrangeiro por preço mais elevado do que pagam os competidores; onde a mão de obra é mais cara e não ha ainda carvão utilizável, nem lubrificantes, tintas, vernizes ou sobressalentes de qualquer espécie, nem quase nada do que precisa o tráfego marítimo — eles não poderiam resistir á concorrência dos vapores modernos e aperfeiçoados com que as potências marítimas estão abarrotando o oceano.

As revistas marítimas informam-nos que hoje os estaleiros constroem mais do dobro do que construíam antes da guerra; a tonelagem atual já excede em quatro a cinco milhões de toneladas brutas, a que existia em 1914, e é tal a intensidade que por toda a

parte se imprime à indústria naval, que, em breve, o material flutuante no mundo será muito superior às necessidades do seu comércio marítimo. O desenvolvimento do intercâmbio comercial está longe de corresponder a essa acelerada progressão. A concorrência, portanto, anuncia-se feroz, e nela certamente tão poderá vencer a marinha que se apresente em condições de tão manifesta inferioridade como seria a brasileira constituída pelos navios ex-alemães. Já não falta da insensatez de incorporar de chofre 30 navios em mau estado de conservação numa empresa desaparelhada como o Lloyd brasileiro.

A conservação da frota alemã só serviria para dar-nos a ilusão passageira e perigosa de potencia naval. Não têm navegação transoceânica os países que *querem*, mas os que podem tê-la. A experiência mostra que a manutenção de uma linha de navegação depende de serviço regular e frete baixo, e só podem oferecer ao carregador frete baixo e serviço regular as frotas mercantes de países produtores de ferro, aço, carvão e óleo, isto é, de países que possam construir navios e produzam combustível.

Não quer isto dizer que devemos renunciar inteiramente à navegação transoceânica e desperdiçar em despesas alheias ao nosso desenvolvimento econômico o valor dos navios ex-alemães. Não, de certo. O que devemos fazer é vender primeiro os vapores afretados à França e mais tarde os que estamos nós mesmos explorando, e, com o que nos sobrar do seu preço, encomendar, para a navegação internacional, uma pequena frota *homogênea*, composta exclusivamente de cargueiros e corresponde até as necessidades *reais* do nosso comércio, e outra frota apropriada aos nossos portos, construída também em série, para a navegação de cabotagem. Os primeiros não deverão exceder de certo calados, de modo que, nas viagens de volta, possam penetrar em portos brasileiros e, ao deixarem aí a carga estrangeira, receber a que se destinem outros pontos do Brasil, auxiliando assim os navios da cabotagem e aproveitando a praça disponível. Os segundos poderão ser divididos em duas séries, uma para os portos marítimos, a outra para os pequeninos portos interiores.

A homogeneidade, cuja falta nos navios ex-alemães constitui o seu maior defeito, é para nós unia condição *sine qua* da exploração útil dos serviços transoceânicos. Influindo favoravelmente no preço da construção, no comando e guarnição dos navios, nas despesas de conservação, de custeio e de tráfego, na rapidez das reparações, na aplicação dos sobressalentes, no consumo do combustível, etc., só ela nos permitirá manter, ainda assim talvez com algum prejuízo, mas com vantagens compensadoras de ordem política, uma ou outra linha de navegação internacional.

Eis aí as razões que atuavam no meu espírito, para considerar a venda dos navios como medida de previdência e de vantagens imediatas para o país.

Leigo, porém, julguei de necessidade ouvir a opinião dos profissionais. Ora, destes, de todos quantos consultei e encaram esses problemas sem a filáucia da ignorância nem as pretensões de um nativismo ridículo, mas com espírito pratico e verdadeiro sentimento patriótico, só tive uma resposta: que o Governo devia alienar quanto antes aqueles vapores.

Ninguém, mais habilitado a orientar o Governo nesta questão do que o presidente do Lloyd Brasileiro. Conhecedor perfeito dos serviços de navegação e especialmente das condições e capacidade da repartição a seu cargo, das linhas que mantém, dos resultados que delas tem auferido, etc., esse alto funcionário, com a sua autoridade e experiência, constituía para o Governo a mais segura fonte de informações.

Pois a opinião do presidente do Lloyd é pela venda dos navios.

Das suas razões destaco as seguintes:

1ª A necessidade imprescindível de pôr essas unidades em condições perfeitas de navegabilidade consumiria largas somas e dilatado tempo, em vista, sobretudo da nossa deficiência de oficinas e diques apropriados para pronta execução de tão vultoso trabalho.

2ª Com os dez navios ex-alemães que explora atualmente, o Lloyd realiza de ordinário uma viagem mensal em cada uma das quatro linhas transatlânticas que possuem. Ora, obrigado a empregar mais vinte e oito navios, teria ou de procurar novas linhas de navegação, ou de aumentar de mais três ou quatro vapores por mês a carreira das linhas atuais. Mas, organizar novas linhas, para o Pacífico ou para o Oriente, seria aventura de resultados negativos, dada a luta das competições e a pouca aptidão especial das nossas guarnições para essa luta; intensificar as linhas existentes seria ainda pior, porque se 10 navios, os atualmente em serviço, nem sempre encontram carga de exportação, — que dizer quando esse número for elevado a 38? Quanto á importação, se das linhas atuais, servida cada uma por dois vapores apenas, somente a dos Estados Unidos não dá prejuízo, imagine-se o que seria se em cada uma delias navegassem cinco ou seis navios! "Em tais condições, o Lloyd Brasileiro apresentaria fantásticos *déficits anuais*".

3ª Não dispondo o Lloyd de capital de movimento para fazer trafegar as 50 e poucas velhas unidades de que dispõe, si lhe anexássemos mais 28 navios carecentes todos de serias reparações, não haveria administração capaz de movimentar a frota sem o auxilio daquele capital, e então teria o Tesouro de fornecê-lo ao Lloyd, começando por lhe

entregar desse logo, para acudir apenas às necessidades do seu tráfego, sem falar no custo das reparações, quantia não inferior a dez mil contos de réis.

4°. Incorporar bruscamente na mais próspera empresa de navegação 23 navios de grande tonelagem seria expô-la a graves perturbações, até que os pudesse distribuir por linhas remuneradoras: pode-se calcular o desastre que seria si essa empresa vivesse, como vive o Lloyd, trabalhada por mil interesses não comerciais e vacilante na sua extravagante figura de empresa comercial oficializada!

5ª Finalmente, vender navios velhos e impróprios para comprar navios novos e adequados, sempre foi alto negócio, e o será certamente para o Brasil com a sua longa costa, os seus numerosos portos de calado insignificante e os seus variados interesses no intercambio estadual e internacional.

Convencido assim de que o interesse do país aconselhava a operação que me era oferecida, procurei informar-me, aqui e em New York, da idoneidade dos Srs. Chandler & Co.

Verifiquei tratar-se de "firma de ótima reputação, que goza de bom crédito e grandes capitais". De fonte oficial tive ainda estes dados: "O seu credito é seguro Dun & Co., que são tidos em círculos financeiros, nos Estados Unidos da America, como autoridades em matéria de estabelecimentos e bancos comerciais naquele pai; dizem que Chandler & Co. são altamente considerados. Esta firma desde alguns anos aflitos vem-se interessando em empresas sul-americanas, especialmente na Bolívia, onde tern fornecido capitais para diversos projetos, notadamente a Estrada de Ferro Yungas. Faz parte da " Merchant Association," de New York ".

Mandei em seguida que o Ministério da Marinha fizesse avaliar os navios por um engenheiro naval de reconhecida competência. Esse profissional, depois de longo e minucioso estudo, levando em conta a influência da idade de cada vapor e outras circunstâncias, arbitrou em trinta e duas libras e meia o valor médio da tonelada bruta. Não contente com isto, recorri às revistas marítimas e verifiquei que a média do preço, nas ultimas vendas, oscilava entre trinta e trinta e cinco libras, conforme a qualidade e o estado dos vapores.

Entro nestes pormenores para que a Nação veja com que meticoloso escrúpulo foram resguardados os seus melindres, compromissos e interesses.

De posse dos elementos referidos, entabulei então às negociações, nas quais me esforcei por obter as maiores vantagens para o país.

Ao cabo de três meses, ficaram assentadas, entre outras de menor importância, as seguintes cláusulas, que seriam mais tarde desenvolvidas num contrato definitivo:

1º. O preço seria de *cento e setenta e seis dólares ouro (cinquenta libras*, ao câmbio de então), dinheiro americano, pagos á vista por tonelada bruta de registro, preço tão excepcional que contra ele não tiveram uma palavra a articular os mais despejados detratores do Governo.

2º. Os navios seriam entregue no porto em que se achassem, ou terminada a viagem em que estivessem de acordo com o que a este respeito convencionassem o Brasil e a França. Os compradores receberiam cada navio no porto em que lhes fosse entregue. A entrega considerar-se-ia efetuada desde o momento em que o navio fosse posto à disposição dos compradores, e, a partir de então, por conta destes correriam quaisquer danos ou deteriorações que viesse a sofrer.

3º. Os navios seriam recebidos livres e desembaraçados, no estado em que se encontrassem, contanto que estivessem em condições de navegabilidade, verificadas por um processo a combinar.

4º. Em garantia da execução do contrato, Chandler & Co depositariam no "Chase National Bank", de New York (a respeito do qual o Governo obteve igualmente as melhores informações) vinte por cento do preço dos navios. Os compradores perderiam a caução e o vendedor quantia equivalentes, se deixassem de cumprir a que se obrigavam.

5º O preço de cada navio ficaria à disposição do Governo *desde o momento da respectiva- entrega, sendo vinte por cento retirados da caução e o restante em New York, Paris ou Londres, á escolha do vendedor.*

6º Finalmente, os compradores conservariam quanto possível os tripulantes brasileiros; os que não fossem conservados e não pudessem ser conduzidos a portos do Brasil, seria desembarcados em porto europeu ou americano, sem aviso prévio de 15 dias ao Governo brasileiro, para este providenciar sobre o seu repatriamento.

Era incontestavelmente um magnífico negócio. O Brasil tem que entrar para a Caixa da Comissão de Reparações com a diferença, acaso existe em favor da Alemanha, entre o valor dos navios ao tempo da apreensão e o que nos deve aquele país a titulo de reparações. Para este efeito, a Delegação Brasileira apresentou à Conferência da Paz uma relação de crédito, que tem sido constantemente reforçada por parcelas daqui remetidas pelo atual Governo. Ora, o preço que Chandler e Co ofereceram pelos navios afreitados é evidentemente muito superior ao que podiam valer todos os vapores em

1917, de sorte que a transação permitida ao Brasil não só embolsar integralmente o montante daquelas dívidas, conto também conservar em seu poder os treze navios que ficaram com o Lloyd e quem sabe si ainda um saldo em dinheiro.

O ajuste ficava subordinado a duas condições preliminares: autorização do Congresso Nacional para a venda dos navios e preferência em favor da França em igualdade de condições. Logo depois, como aos ouvidos do Governo chegasse a noticia de que se tentava na Europa dar por não definitivamente resolvida pelo tratado de Paz a questão da propriedade dos navios, e isto pudesse pôr o Brasil em dificuldades para cumprir pontualmente o contrato, comuniquei ao representante da casa Chandler & Co que o Governo ficaria também inteiramente desobrigado "se o Conselho Supremo da Conferencia da Paz, diretamente ou por algum dos seus órgãos, resolvesse que nenhuma nação aliada poderia vender os navios alemães que houvesse apreendido, ou dispor livremente do seu preço "; ao que a dita firma aquiescer.

Assentadas as bases do contrato, o Ministério das Relações Exteriores comunicou-o à Embaixada de França, em nota de 5 de dezembro último, na qual lhe pedia a, mesmo tempo declarasse se o Governo francês queria prevalecer-se da preferência estabelecida no Convento de 1917. A Embaixada respondeu em data de 18, dizendo que o seu Governo não podia por enquanto dar uma resposta terminante, nem afirmativa nem negativa, sobre aquela preferência, porque se considerava preso pela deliberação – da Junta Organizadora da Comissão de Reparações, de que falei acima e em virtude da qual nenhuma nação aliada poderia entabular negociações para aquisição dos navios brasileiros tornados aos alemães, antes da decisão da dita Comissão sobre o assunto. Terminava o Governo francês - declarando considerar valido o seu direito de opção até que esta Comissão decidisse, e manifestando ,a esperança de que o nosso Governo, por coes: d.eração a

um acordo de caráter iateralliado, adillit2S:: essa ponto de vista.

Embora o Brasil não estivesse obrigado ás deliberações daquela Junta, que era uma criação estranha ao

Tratado, da qual não. fazíamos parte, e de cuja existência não tiveramoã conhecimento sinão de modo indireto, nem também estivesse sujeito ás resoluções da Comissão de Reparações contrarias aos dispositivos do mesmo Tratado ou a quaisquer direitos nossos decorrentes de atos

do nosso Governo, conforme tudo fizemos sentir á Embaixada de França, força é convir, todavia, que no momento

a deliberação da Junta constituía embaraço insuperavel

ao prosseguimento das negociações sobre a venda dos navios. Pelo contrato o Brasil' se obrigava a entregai-os

no porto em que se achassem ou terminada a viagem em

que estivessem, de acordo com o que a este respeito convencionasse com a França. Ora, desde que a Fraca se

Marina 17-21 <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1871326/dou-secao-1-04-05-1920-pg-17/pdfView>

Anna 22-25

Fim:

<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1871334/dou-secao-1-04-05-1920-pg-25/pdfView>