

46.5.12058

Série de Notas sobre a Guerra

N.º 32

Moralidade comercial alemã na China

PUBLICADA PELO

Col 3

Bureau da Imprensa Britânica em Lisboa



LISBOA

TYPOGRAPHIA DO ANNUARIO COMMERCIAL

Praça dos Restauradores, 24

1917



Handwritten scribbles or marks, possibly initials or a signature, located to the left of the stamp.

Moralidade comercial alemã na China

Entre as legendas da superioridade e da supremacia alemãs que a guerra tratou de destruir, ha muitas que pouca relação teem com o seu muito gabado sistema de organização militar e que são simplesmente assuntos de commercio.

No seu esforço para se crear uma grande reputação como potencia comercial extraordinaria, a Alemanha tem sido habilmente coadjuvada pelo seu sistema diplomatico e consular. O Governo tem servido de esteio ás grandes firmas particulares e por conseguinte a moralidade politica e a moralidade comercial da Alemanha teem sofrido igual aviltamento. O mundo está costumado á fraude mesquinha do pequeno commerciante alemão, conhece e toma as precauções precisas contra os procedimentos duvidosos do negociante alemão, porém é só nestes tempos ultimos que tem feito conhecimento com o gigantesco sistema de burla e corrupção praticados pelos alemães nos seus negocios importantes. Como exemplo concreto de roubalheira em grande escala podemos considerar a questão dos caminhos de ferro construidos por alemães na China.

Antes da revolução chinesa em 1912, a construção de caminhos de ferro na China era muito

restricta, devido ao facto que os governos sob os imperadores Manchu seguiam a mesma politica de opposição á exploração do seu paiz. Com a revolução iniciou-se uma mudança radical: o grupo Sun Yat e todos os reformadores consideravam as vias-ferreas como agentes indispensaveis do progresso e do desenvolvimento e concediam facilmente as concessões pedidas. Com a maior parte das grandes potencias o motivo politico dominava os projectos comerciais e em consequencia disto as firmas belgas, cujos fitos eram comerciais e não politicos, foram as mais favorecidas.

Como exemplo da concessão antes politica do que comercial consoante com os interesses alemães, está a proposta feita pelo ministro alemão quando ele apresentou ao Ministerio dos Estrangeiros da China pedido de concessão para construir um caminho de ferro entre Kiaochao e Yichowfu, que se ligasse com a linha Tsisanfu.

Os alemães pediam todos os direitos mineiros dentro de 10 milhas a partir da linha projectada. Quer dizer isto que um terreno com 10 milhas de largura de cada lado duma linha de 120 milhas estaria sob a administração alemã e explorado por capital alemão. Esta área de 2:400 milhas quadradas representa uma nesga consideravel do territorio da provincia, e na realidade não admira que esta forma disfarçada de exploração não tivesse aceitação entre o povo patriotico chinês.

A Alemanha construiu dois caminhos de ferro na China, a secção norte da linha Tientsin-Pu-

kow e a linha Shantung. O dinheiro para a primeira foi fornecido pelo governo chinês; enquanto os alemães construíam a secção norte, 390,5 milhas, os ingleses construíam a secção sul, 236,75 milhas. O caminho de ferro Shantung estava já construído; foi construído por uma companhia alemã, com dinheiro alemão, e pode-se tomar como tendo sido a base sobre a qual se fizeram os orçamentos para a linha Tientsin-Pukow.

Os seguintes algarismos estabelecem bases de confronto e podem-se considerar como representando as despesas com outros caminhos de ferro identicos em construção e estabelecidos em regiões similares.

Caminhos de ferro

Shantung	Alemão ..	Custo por milha	£	9.200
Peking Hankow .	Belga	» » »	£	8.276
Peking Sindicato.	Britanico.	» » »	£	6.828
Peking Kalgan ..	Chinez...	» » »	£	8.200
Tientsin-Pukow..	Alemão ..	» » »	£	11.783

Noutros termos: o caminho de ferro em questão, que não apresentava dificuldades de engenharia maiores que o usual, em lugar de custar umas 7.000 libras cada milha, custou ao povo chinês para cima de 50 0/0 a mais. Como a linha tinha perto de 390 milhas o espolio neste caso representa quasi um milhão e meio de libras.

E' uma historia de roubo e de corrupção. Pediram-se orçamentos, mas nessa data já os contractos estavam colocados na Alemanha.

Afirma-se que um diretor chinês desviou á sua parte uma quantia importante, porém não ha duvida que a maior parte do espolio ficou nas algibeiras dos alemães, e tomando em consideração a relação intima entre os circulos officiais e comerciais não ha motivo para crer que foi só o contratante que aproveitou.

Engenheiros britanicos competentes calculam que esse caminho de ferro podia ter sido mais bem construido ao custo de 7.304 libras por milha, quantia que (assim como os algarismos acima) include locomotivas, carruagens e todos os seus accessorios.

A moral patenteada por esta analise dos contratos alemães para caminhos de ferro na China é a mesma que se encontra nos seus contratos com outros paizes, e está bem provado que até os seus aliados, os Jovens Turcos, partido de modo nenhum impecavel na sua moralidade commercial, olham com franca consternação a rapacidade do contratante alemão. Não só se tornou necessaria a democratisação do sistema politico interno alemão mas é egualmente evidente ser preciso aplicar medidas desinfectantes á moralidade commercial alemã, para que o mundo em geral não se veja exposto a ataques comerciais tão perigosos para a finança internacional como são as aggressões politicas para a paz internacional.