



Primeiras reclamações sob a Helms-Burton



Por Guillermo Alvarado

Como se esperava, após a implementação do Capítulo 3 do engendro jurídico conhecido como Lei Helms-Burton, começaram a aparecer as primeiras reclamações nos tribunais dos Estados Unidos contra empresas que, supostamente, se beneficiam de propriedades nacionalizadas em Cuba depois da vitória da Revolução de 1959.

Como abutres, essas pessoas aguardavam o momento propício para encher os bolsos com dinheiro fácil. E isso aconteceu no dia 2 de maio, quando o Departamento de Estado norte-americano abriu as portas a essas ações cujo caminho é tortuoso e seu final, nada claro.

Os primeiros foram os herdeiros da empresa cubana Havana Docks Corporation, que operava três docas, alguns armazéns e prestava serviços a navios que aportavam em Havana.

É curioso que a primeira firma demandada não tivesse sido europeia, canadense ou cubana, e sim a empresa norte-americana de cruzeiros Carnival, com sede na Flórida, a que teria “traficado” com docas que foram manejadas alguma vez pela Dock Corporation e onde, agora, está o atracadouro desses cruzeiros que aportam em Cuba cada vez com mais frequência.

Para lá de basear-se numa lei ilegítima, porque pretende fazer valer o direito norte-americano fora de suas fronteiras, esta briga tem poucas chances de prosperar por várias razões.

A primeira é que a firma demandada, neste caso Carnival, tem autorização expressa do



gobierno dos Estados Unidos para operar em Cuba, portanto suas ações são totalmente legais, não podem ser questionadas por nenhum tribunal.

A segunda razão, como explica o colega Jorge Gómez Barata, é que Havana Docks Corporation nasceu a partir de uma concessão outorgada em 1905 pelo Decreto 467 do então presidente Tomás Estrada Palma.

Foi uma concessão e não uma propriedade e as causas são claras: a área estava no porto e inclui águas e costas que fazem parte da soberania nacional. Além disso, o lugar era compartilhado por entidades públicas, como a Alfândega, Capitania do Porto, a polícia marítima, imigração, e outras instalações estatais.

Por outro lado, e talvez seja o mais importante porque se aplica a todas as demandas que possam ser encaminhadas ao amparo do Capítulo 3 da Helms-Burton, se algum juiz norte-americano falhasse a favor dos demandantes, estaria violando normas jurídicas internacionais.

No caso de Havana Docks Corporation, jamais houve propriedade e sim concessão, como explicamos anteriormente, uma razão a mais para que não caia dinheiro fácil nos bolsos de seus presumíveis herdeiros.

Sobre outros casos, falaremos mais adiante.