

au nord de partie en Lande

de partie de terre contenant

12 quatre vingt seize perches

de longueur

au sud de partie en Lande

de partie de terre contenant

de longueur quatre vingt

de longueur

de longueur de partie de terre

de longueur de partie de terre

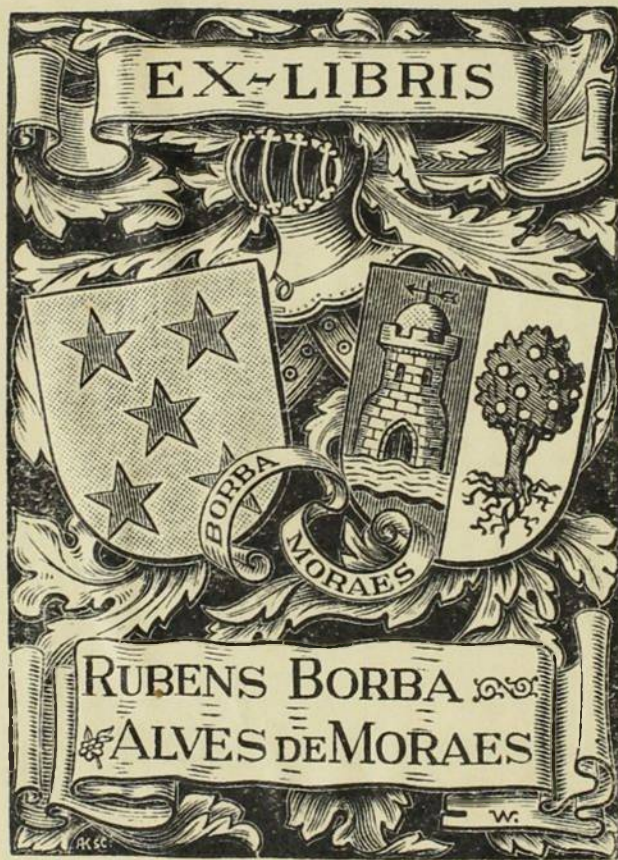
de longueur quatre vingt huit

de longueur

de partie de terre de la

de partie de terre de la

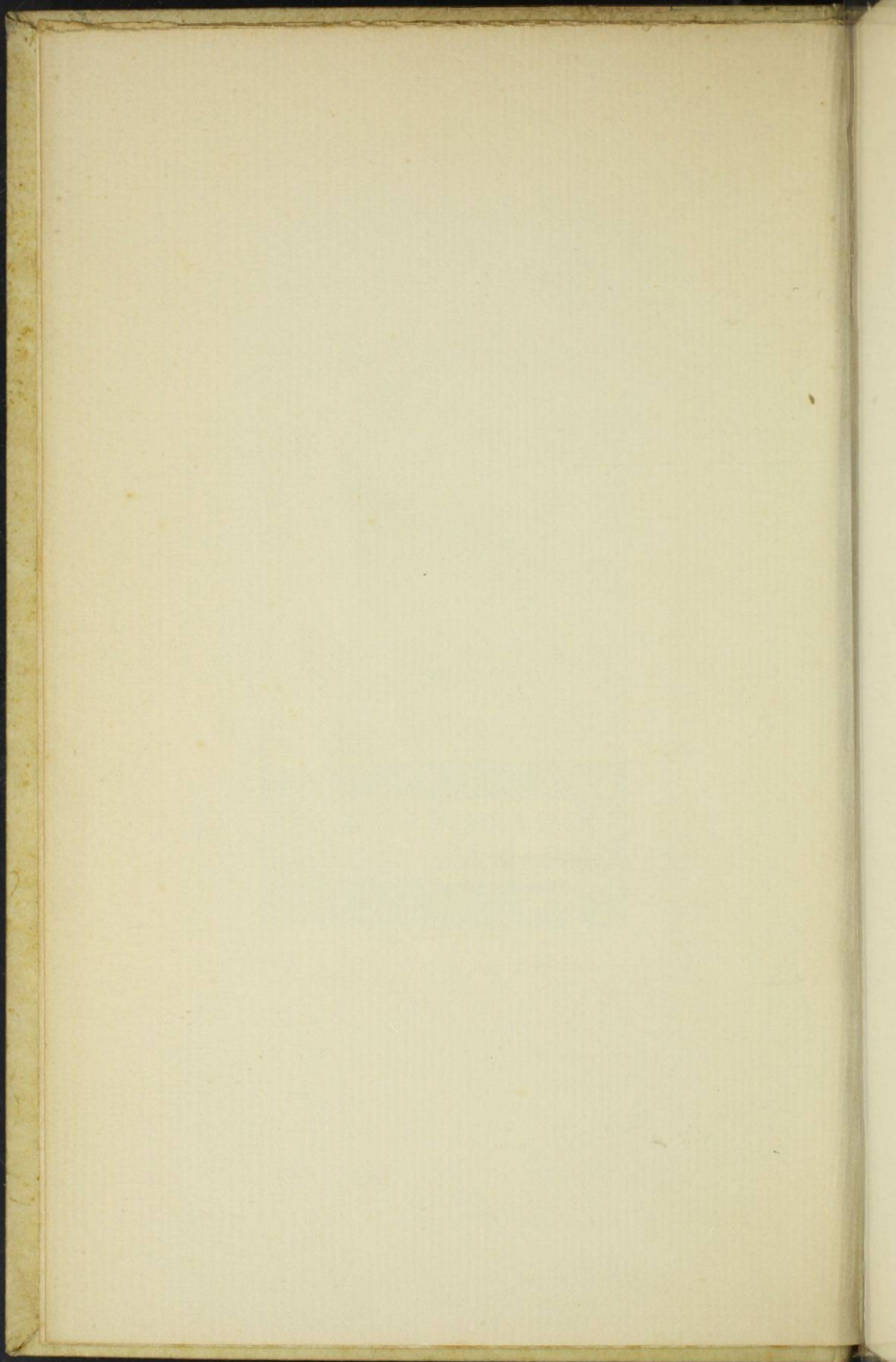
de partie de terre de la

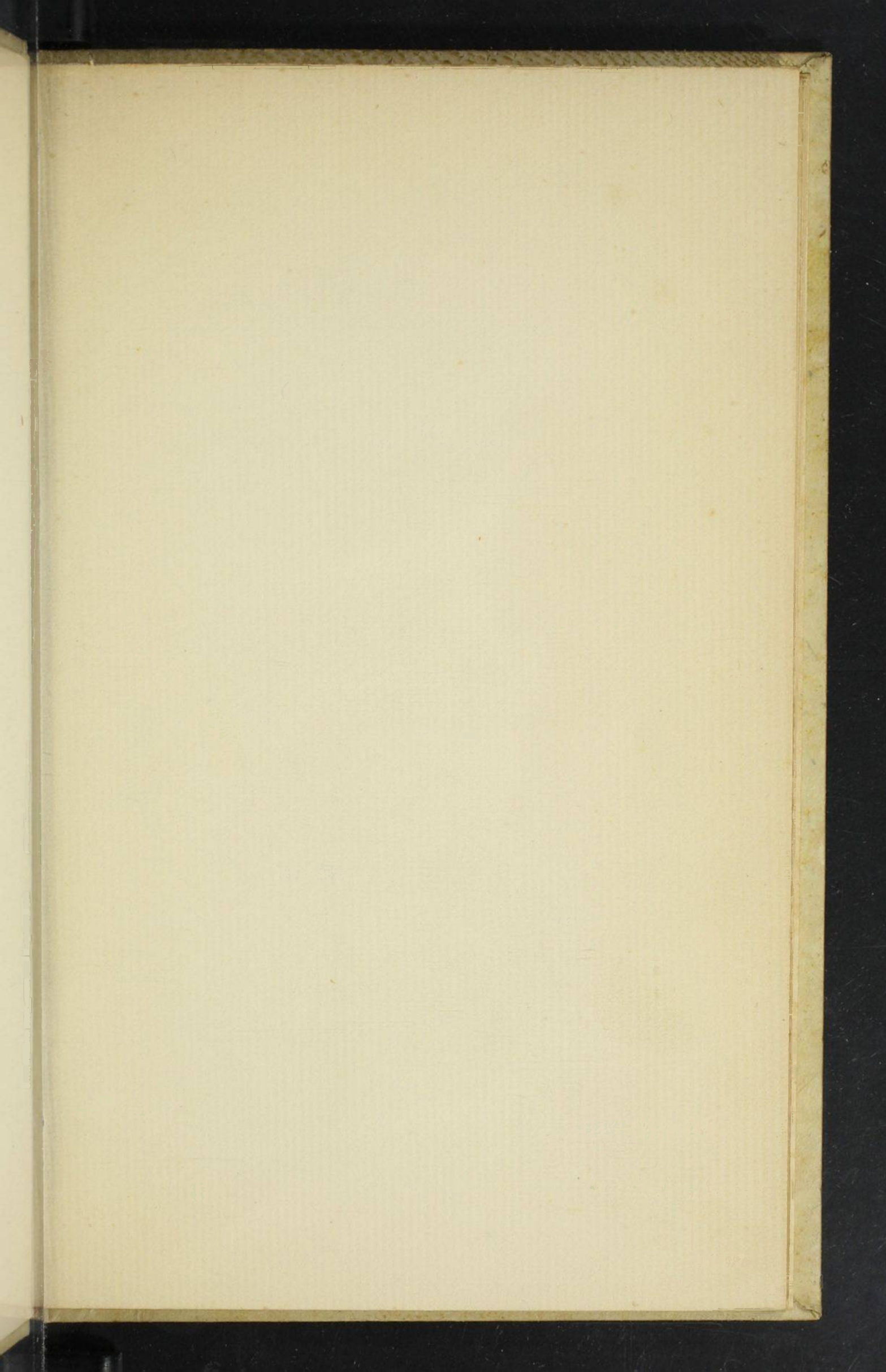


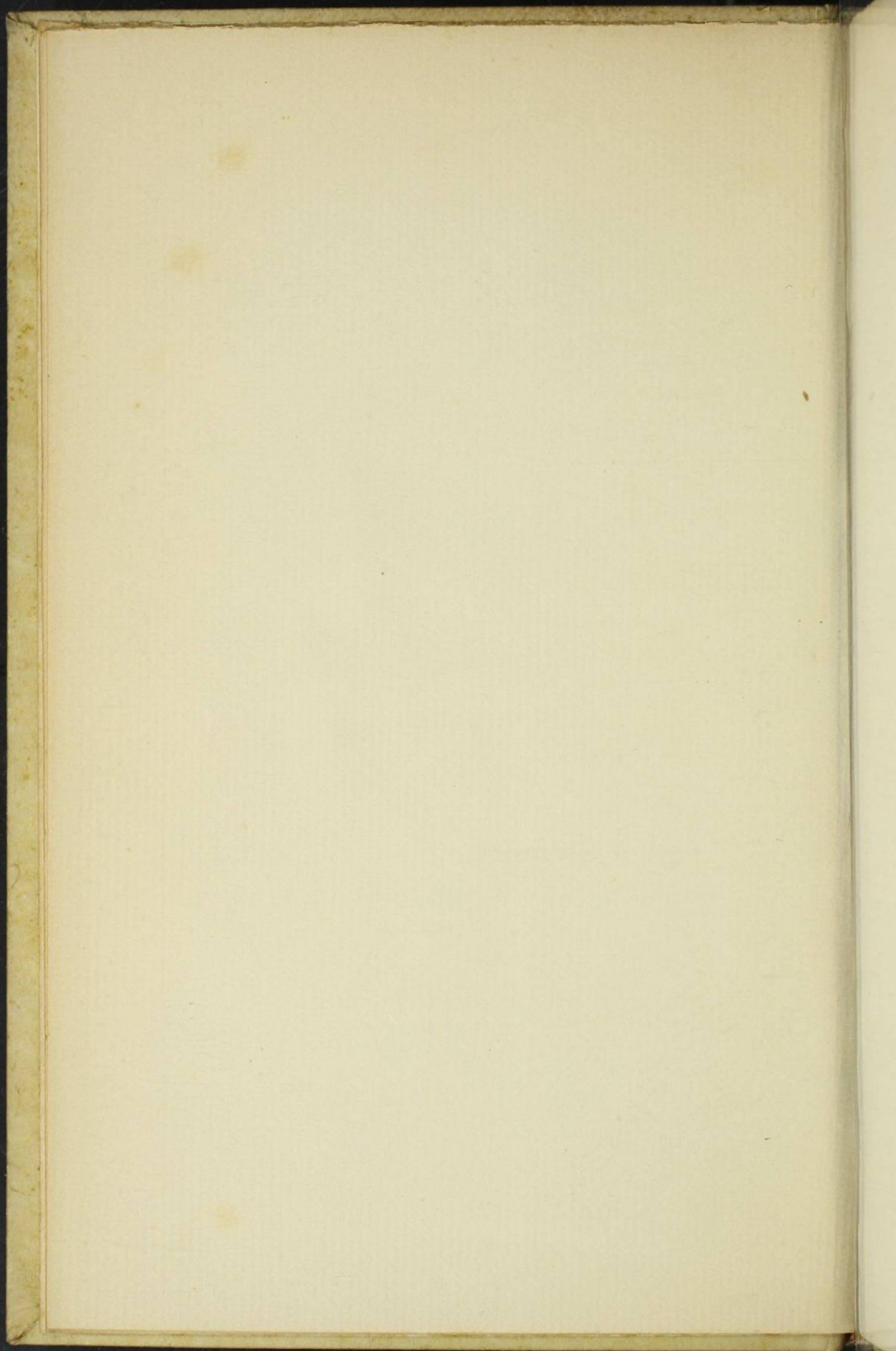
Le ne fay rien
sans
Gayeté

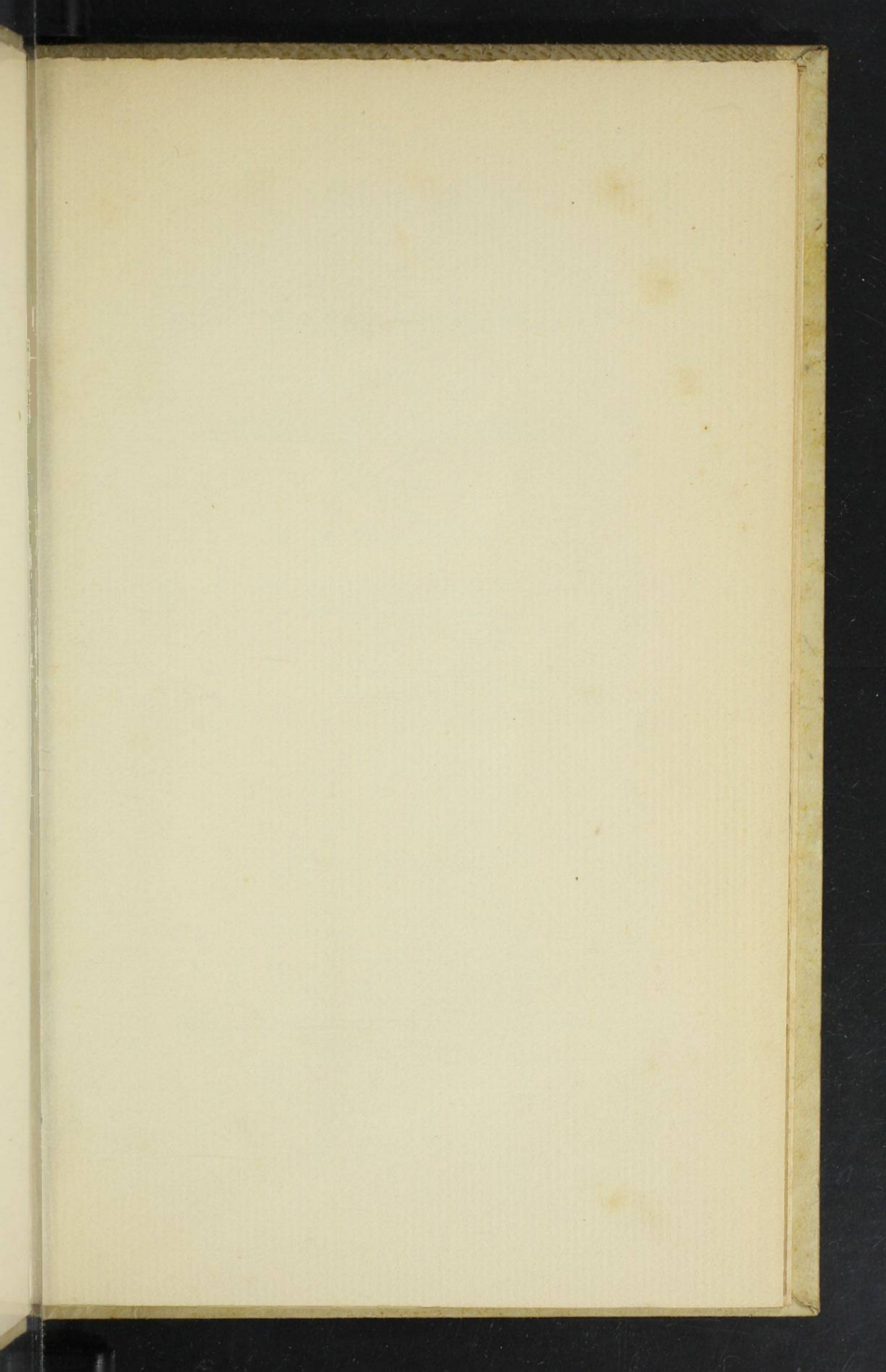
(Montaigne, Des livres)

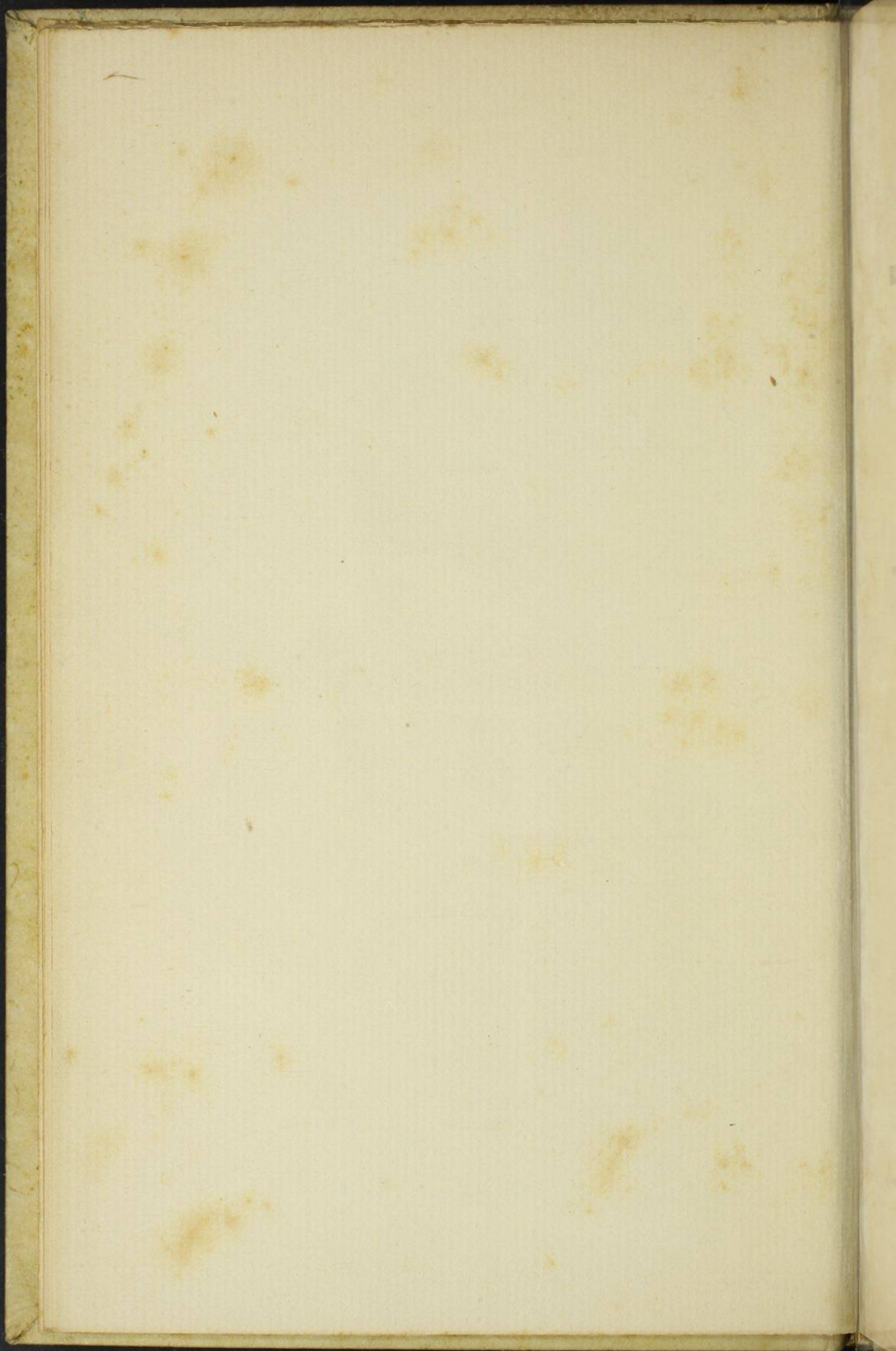
Ex Libris
José Mindlin











JUSTIFICAÇÃO
DAS
RECLAMAÇÕES APRESENTADAS
PELO
GOVERNO BRASILEIRO
AO DE
S. M. BRITANICA,
PELO QUE RESPEITA AS PRESAS FEISAS PELOS CRUZADORES INGLEZES
NA COSTA OCCIDENTAL D'AFRICA.

Hostes hi sunt qui nobis, aut quibus nos,
publicè bellum decrevimus, caeteri latrones
aut praedones sunt.

REG. JUR. FF. 50. 16. 118.

—◆◆◆—
RIO DE JANEIRO.
REIMP. NA TYP. AMERICANA DE L. P. DA COSTA,
Rua d'Alfândega n. 43.

—
1840.

JUSTICE OF THE PEACE

RECEIVED OF HIS HONOUR THE JUSTICE

THE

GOVERNMENT OF THE

OF

S. M. BRITAIN

IN WITNESS WHEREOF I HAVE HEREUNTO SET MY HAND AND SEAL AT THE CITY OF LONDON THE 10th DAY OF JANUARY 1880

JOHN RUSSELL, Esq. Justice of the Peace

For the Government of the

County of Middlesex

IN WITNESS WHEREOF I HAVE HEREUNTO SET MY HAND AND SEAL AT THE CITY OF LONDON THE 10th DAY OF JANUARY 1880

JOHN RUSSELL, Esq. Justice of the Peace

For the Government of the

County of Middlesex

IN WITNESS WHEREOF I HAVE HEREUNTO SET MY HAND AND SEAL AT THE CITY OF LONDON THE 10th DAY OF JANUARY 1880

JOHN RUSSELL, Esq. Justice of the Peace

For the Government of the

County of Middlesex

JUSTIFICACÃO

DAS

RECLAMAÇÕES APRESENTADAS PELO GOVERNO BRASILEIRO
AO DE S. M. BRITANICA.

Diz Smith—que o principio pelo qual nós naturalmente approvamos ou reprovamos as nosas proprias acções e proceder, é o mesmo que nos dirige em juizos semelhantes a respeito de acções alheias ; isto é, segundo podemos ou não podemos sympathisar com os sentimentos e motivos que originaram as acções, que avaliamos.—Ora, como pesar os nossos proprios sentimentos e motivos sem que nos colloquemos fora de nós mesmos, sem que saiamos de nossa natural posição, e nos esforcemos por vêr nossas acções de uma certa distancia, e como se foram praticadas por outrem ? Esta observação, mais do que á ninguem, cabe ao Governo Inglez na avaliação da questão rapidamente desenvolvida no prezente Opusculo. Que se elle colloque na posição do Governo Brasileiro, que elle supponha subditos Inglezes os subditos Brasileiros, cujas propriedades foram atrozmente depredadas na Costa da Africa com violação escandalosa da letra e espirito dos Tratados ; e decida se ha ou não razão para se levantar no Brasil, contra taes actos, um grito de geral indignação. Então verá o Governo Inglez se pôde sympathisar com os sentimentos e motivos que deram occasião ao proceder, que se tem tido com nosco. Fundado nos proprios processos feitos ás embarcações apresadas, e officios remettidos pelos Juizes de Serra Leôa ao Governo Inglez sobre o objecto, passamos á expor ao Publico a historia succinta dos factos, e a sustentação do Direito com que se tem exigido do Governo Inglez a indemnisação d'aquellas presas.

*

Prudente em decretar a abolição do commercio da escravatura, quando se tratava de seus subditos, nenhum principio de publica utilidade foi mais respeitado desde que tratou a Inglaterra de o fazer acabar nas outras nações. Dezoito annos discutio no seu Parlamento a total prohibição deste commercio indigno da Christandade: então todo o tempo era pouco para que os capitaes nacionaes não fossem subitamente removidos d'alli: todo o tempo era pouco para advertir ás colonias inglezas que era de mister e forçoso procurar para sua agricultura braços que não fossem escravos. A humanidade então não merecia o magico culto que se lhe deu depois, quando não eram já as colonias inglezas que deveram sêr providas de trabalhadores: quando não eram já os capitaes inglezes que iam sêr sacrificados, mas sim os capitaes, a agricultura, e toda a industria nascente de paizes, que apenas começavam a apparecer no grande quadro das nações independentes. A respeito destes toda a concessão era demasiada, toda a prudencia um crime atroz aos olhos da philantropia. *

Portugal não era uma nação nova, mas decadente, e principalmente depois da guerra peninsular. A Inglaterra que em 1815 já havia julgado prudente acabar com o trafico da escravatura em seus dominios, não perdeu um instante em prevalecer-se da paz geral para, ostentando philantropia, obrigar o seu antigo alliado Portugal á seguir seus passos. E com effeito um Tratado foi assignado em 22 de Janeiro de 1815, em cujo art. 1.º se estipulou a abolição do commercio da escravatura nos portos ao norte da Linha; accrescentando-se no art. 4.º que as Altas Partes Contratantes reservavam para si, e se empenhavam á determinar por outro Tratado o periodo, em que o trafico da escravatura cessaria universalmente, e seria prohibido em todos os dominios de Portugal.

A este Tratado seguiu-se a Convenção Addicional de 28 de Julho de 1817, cujo objecto e fim vem declarado no art. 1.º, isto é, vigiar mutuamente que os subditos de ambos os Governos não façam o commercio illicito de escravos nos portos indicados no art. 1.º do Tratado de 1815, que são os portos ao norte da Equinoxial. É esta Convenção Addicional de 1817 que tem servido de base á todas as outras convenções sobre o mesmo objecto, já estipuladas com Portugal, já com o Governo Brasileiro, depois da sua Inde-

* *Paucis carior est fides quam pecunia. Sallust.*

pendencia ; e sendo constantemente referida pelos outros, merece particular attenção d'aquelles que quizerem julgar com imparcialidade e justiça a questão da legalidade das presas, visto que é alli que se estabeleceram as regras, que as deveram legalisar.

E como nem todos os nossos leitores podem ter perante si este importante Tratado, copiaremos aqui das suas disposições, as que forem mais essenciaes. Depois de se indicarem os portos onde ainda ficava permitido o trafico da escravatura ; determinando-se no art. 4.º o modo porque deviam ser feitos e dados os passaportes ; estabelece-se no art. 5.º o seguinte :

“ As duas Altas Partes Contratantes para melhor conseguirem o fim a que se propõe, de impedir todo o commercio illicito de escravos aos seus subditos respectivos, consentem mutuamente em que os navios de guerra de ambas as Marinhas Reaes, que, para esse fim, se acharem munidos das instrucções especiaes de que abaixo se fará menção, possam visitar os navios mercantes de ambas as nações, que houver motivo razoavel de se suspeitar terem a bordo escravos adquiridos por um commercio illicito ; os mesmos navios de guerra poderão (mas sómente no caso em que de facto se acharem escravos a bordo) deter e levar os ditos navios, a fim de os fazer julgar pelos tribunaes estabelecidos para esse effeito, como abaixo será declarado. Bem entendido, que os commandantes dos navios de ambas as Marinhas Reaes, que exercerem esta commissão, deverão observar, stricta e exactamente, as instrucções de que serão munidos para este effeito. ”

No art. 6.º se diz : “ Os Cruzadores Portuguezes, ou Britanicos, não poderão deter navio algum de escravatura, em que *actualmente* não se acharem escravos a bordo ; e será preciso, para legalizar a detenção de qualquer navio, ou seja Portuguez ou Britanico, que os escravos que se acharem a bordo, sejam effectivamente conduzidos para o trafico, e que aquelles que se acharem a bordo dos navios Portuguezes, hajam sido tirados d'aquella parte da Costa d'Africa, oade o trafico foi prohibido pelo Tratado de 22 de Janeiro de 1815. ” Isto mesmo se statue no fim do art. 9.º e se repete para assim dizer a cada linha.

Á vista de tão positivas e arduas estipulações era indispensavel que na mesma Convenção se declarasse a obrigação em que ficavam ambos os Governos de indemnisarem os seus subditos respectivos de quaesquer perdas que soffres-

sem por detenções arbitrarías e illegaes, feitas pelos cruzadores. É isto porém o que se encontra no 3.º periodo do art. 5.º que preferimos transcrever em inglez ibi:

“ As this article is entirely reciprocal, the two High Contracting Parties engage mutually, to make good any losses, which their respective subjects may incur, unjustly, by the arbitrary and illegal detention of their vessels. ”

Foi em virtude d'esta Convenção Adicional que se criaram as Commissões Mixtas, residentes na Costa d'Africa e no Brasil, a fim de julgar as presas, que se houvessem de fazer. Foi tambem ella que estipulou Instrucções para serem dadas aos cruzadores, e lhes servirem de regra, fazendo depender a legalidade da presa da inteira e fiel execução das mesmas Instrucções, como se vê do 2.º periodo do já citado art. 5.º

Nas Instrucções dadas aos cruzadores expressamente se determina no art. 1.º “ Os navios a bordo dos quaes se não acharem escravos destinados para o trafico, não poderão ser detidos debaixo de nenhum pretexto ou motivo qualquer. ” O mesmo se encontra repetido nos artigos 3, 5 e outros; e tão essencial é reputada a circumstancia da achada de escravos a bordo, para o fim de fazer o trafico illicito, que o art. 8.º diz assim: “ As embarcações de guerra, que debaixo dos principios declarados nas presentes Instrucções, deliverem os navios de escravatura, deverão deixar a bordo toda a carga de negros intacta, assim como o capitão, e uma parte ao menos da tripulação do dito navio. ”

E mais abaixo: “ Os negros não serão desembarcados, senão quando os navios, a bordo dos quaes se acham, chegarem ao lugar, onde a validade da presa deve ser julgada por uma das duas Commissões Mixtas. ”

Menção especial se deve igualmente fazer do Regulamento dado pela mesma Convenção Adicional ás Commissões Mixtas. N'este se estabelecem e apoiam os mesmos principios a respeito da legalidade das presas, tendo sempre por base a existencia de escravos destinados ao trafico, a bordo do navio capturado. Assim expressamente se lê no art. 5.º do citado Regulamento ibi. “ Na Declaração autentica, que o captor deverá fazer perante a Commissão, assim como na certidão dos papeis apprehendidos, que se deverá passar ao capitão do navio apresado no momento da sua detenção; o sobredito captor será obrigado a declarar o seu nome, e o nome do seu navio, assim como a latitude

e longitude da paragem, onde tiver acontecido a detenção, e o numero de escravos achados vivos a bordo do navio, ao tempo da detenção. ”

N'este mesmo sentido se exprimem os artigos 7.º e 8.º n. 4.º, mandando que a Commissão fixe a indemnisação proporcionada aos escravos que estavam á bordo ao tempo da detenção, segundo o valor de cada um escravo no lugar para onde ia o navio apresado.

Depois da Convenção Addicional de 28 de Julho de 1817, soffreg o Governo Inglez por dar um golpe mortal no trafico da escravatura, esforçando-se por conseguir uma nova estipulação ácerca do objecto, o conseguiu em Lisboa em 15 de Março de 1823. No artigo 1.º d'esta nova Convenção determinou-se. “ Havendo-se estipulado no 1.º artigo das Instrucções destinadas para os navios de guerra Inglezes e Portuguezes, que tiverem a seu cargo o impedir o commercio illicito de escravos, que os navios, a bordo dos quaes se não acharem escravos destinados para o trafico, não poderão sêr detidos debaixo de nenhum pretexto ou motivo qualquer, e tendo mostrado a experiencia que os navios empregados no dito trafico illicito tem momentaneamente desembarcado os escravos que estavam á seu bordo, immediatamente antes de serem visitados pelos navios de guerra, achando assim o meio de evitarem a condemnação, e podem continuar impunemente sua illegal viagem, em contravenção ao verdadeiro espirito da Convenção de 28 de Julho de 1817: as duas Altas Partes contratantes conhecem a necessidade de declarar, e por este artigo declaram, que, se houver *prova clara e innegavel* de ter sido embarcado a bordo de qualquer navio algum escravo ou escrava, de um ou outro sexo, destinados ao trafico illicito na viagem em que o mesmo navio fôr capturado, n'esse caso e por esse motivo, em conformidade do verdadeiro espirito e intenção das estipulações da Convenção acima mencionada, será aquelle navio detido pelos cruzadores, e condemnado á final pelos Commissarios.”

Por esta nova Convenção se ampliou mais o direito de capturar, e o sentido e disposições conteudas nas Convenções anteriores; mas a base ficou a mesma; isto é, *realisação effectiva de commercio illicito pelo navio capturado; e existencia a bordo de escravos destinados ao trafico, ou no momento da captura ou antes d'ella*; e n'este ultimo caso, não bastam presumpções, indicios ou outras quaesquer suspeitas; mas sim exige o Tratado que haja e se produza

perante o Julgador — PROVA CLARA E INNEGAVEL — de ter sido embarcado á bordo do navio apresado algum escravo ou escravos com o destino de serem empregados no trafico illicito. É esta a mente e letra do Tratado, e nem outra podia sêr, uma vez que se não tivesse por fim o arruinar todo o commercio licito do Brasil com a Costa d'Africa. Se esta concessão era já demasiadamente grande, ella tornar-se-hia tyrannica e indigna da Inglaterra, como Alliada; e de Portugal, como Governo regulado por leis, e que não queria a desgraça e ruina dos seus subditos; se sua intelligencia podêsse sêr differente d'aquella que aqui lhe damos.

Assim, se pelos Tratados existentes era indispensavel provar que o navio capturado tinha effectivamente escravos á bordo para ser legitima a presa, pela Convenção de 1823 era de mister, primeiro do que tudo, mostrar que o navio depois de sua sahida do Brasil, havia tocado e feito commercio de escravos em um dos portos prohibidos ao norte da Equinoxial; pois de outra sorte impossivel era ter tido escravos á bordo destinados para o trafico, não sendo a mente, nem a letra do Tratado fazer capturavel o navio achado com escravos não destinados ao trafico, ou comprados em portos não prohibidos. D'aqui já se vê que o sêr encontrado o navio ao norte da Linha não era razão, nem motivo, que podêsse justificar a presa.

N'este estado ficaram estas Convenções até 23 de Novembro de 1826, em que tratou o Governo Inglez com o Governo Brasileiro sobre a materia; estipulando-se no Tratado feito com aquella data:

“ 1.º Acabados tres annos depois da troca das ratificações do presente Tratado, não será licito aos subditos do Imperio do Brasil fazer o commercio de escravos na Costa d'Africa, debaixo de qualquer pretexto ou maneira qualquer que seja. E a continuação d'este commercio, feito depois da dita epoca, por qualquer pessoa subdita de S. M. I., sera considerado, e tratado de pirataria.”

“ 2.º S. M. o Imperador do Brasil, e S. M. o Rei do Reino Unido da Gram-Bretanha e Irlanda, julgando necessario declararem as obrigações, pelas quaes se acham ligados para regular o dito commercio até o tempo da sua abolição final, concordam por isso mutuamente em adoptarem, e renovarem tão efficaçmente, como se fossem inseridos palavra por palavra nesta Convenção, todos os artigos, e disposições dos Tratados concluidos entre S. M. B.; e

El-Rei de Portugal sobre este assumpto, em 22 de Janeiro de 1815 e 28 de Julho de 1817, e os varios artigos explicativos que lhes têm sido addicoinados. ”

“ 3.º As Altas Partes Contratantes concordam mais em que todas as materias e cousas nos ditos Tratados conteadas, assim como as Instrucções e Regulações e formas de Instrumentos annexos ao Tratado de 28 de Julho de 1817, sejam applicadas, *mutatis mutandis*, ás ditas Altas Partes Contratantes e seus subditos tão efficaçamente, como se fossem aqui repetidas palavra por palavra ; confirmando e approvando por este acto tudo o que foi feito pelos seus respectivos subditos em conformidade dos ditos Tratados, e em observancia delles. ”

“ 4.º Para a execução dos fins desta Convenção, as Altas Partes Contratantes concordam mais em nomearem desde já Commissões Mixtas, na forma daquellas já estabelecidas por parte de S. M. B. e El-Rei de Portugal, em virtude da Convenção de 28 de Julho de 1817. ”

Eis tudo quanto consta da Convenção de 23 de Novembro de 1826. Ella apenas accrescentou ás outras a fixação do prazo em que devera cessar universalmente e para sempre o commercio de escravos, determinando que este prazo seria o de tres annos da data do Tratado. Tudo o mais ficou em pé e em vigor, para sêr respeitado e cumprido a respeito do modo de capturar os navios brasileiros e de julgar taes capturas. E como depois da Convenção de 1823, já aqui mencionada, e do Tratado acima transcripto, nenhum outro houvesse, ou Convenção, explicação, ou estipulações de qualquer maneira que possa sêr considerada, entre o Imperio do Brasil e a Gram-Bretanha, é evidente que de modo algum era ou podia sêr licito obrar em contravenção dos Tratados acima referidos, antes deveram sêr elles religiosamente guardados ; não só por assim exigir a fé dada, como por haver o Governo Brasileiro mostrado o mais sincero desejo de totalmente abolir o trafico de escravos, fixando a curtissima epoca de tres annos findos os quaes cessaria inteirmaente, e seria *considerado e tratado de Pirataria* ; no que de certo não teria convindo o Governo Portuguez ; o qual neste caso seguiu sempre mais a prudencia com que se houve o Governo Francez, quando requisitado pelo Inglez, principalmente no Congresso de Verona onde o Principe de Talleyrand respondendo á uma Nota do Duque de Wellington, depois de declarar que o seu Governo partilhava todo o horror do Governo Inglez para com um

trafico reprovado por Deus e pelos homens, diz que se as Potencias Alliadas estavam de accordo sobre a questão moral e religiosa, se ellas faziam votos unanimes em favor da abolição do trafico da escravatura, esta abolição encerrava questões de facto que não são de uma igual simplicidade. * E na verdade estas questões foram mui debatidas e pesadas na propria Inglaterra, mais do que em nenhuma outra parte.

Tendo sido exposta a parte de direito das gentes convencional, concernente á questão das presas, passemos á expor ao conhecimento do publico os factos a ellas relativos, para que comparados com as disposições dos Tratados se possa bem avaliar a injustiça das capturas reclamadas.

Depois do mais severo exame feito da propria correspondencia entre os Commissarios Inglezes de Serra Leóa, e o Governo de S. M. B., achamos que de trinta e tres presas, apenas tres foram achadas com escravos a bordo: tres depois de capturadas com grande prejuizo da negociação, que quasi ficou toda perdida, foram relaxadas sem processo pelos proprios captores: sete foram julgadas más presas pela mesma Commissão Mixta de Serra Leóa; mas não competentemente indemnizadas: nove foram condemnadas simplesmente por serem encontradas ao norte da Equinoxial, não tendo escravos a bordo, e a mor parte d'ellas achando-se em alto mar: oito por terem passaportes que lhes permittiam fazer escalla por differentes portos: uma por ter sido encontrada em porto onde o trafico não era licito; não tinha porém escravos a bordo, e havia sido legalmente despachada para os portos d'Africa á fazer o commercio de ouro, marfim &c.: de uma ignoram-se as particularidades por se não poderem descobrir os documentos: outra por navegar com *tenção (!!!)* de traficar, não tendo tocado terra depois que sahio do Brasil, e por consequencia sem haver entrado em logar algum d'Africa!

Em quanto ás tres primeiras: uma d'ellas chamada 'Esperança Feliz', cujo proprietario é Manuel José Freire de Carvalho, foi capturada em 7 de Abril de 1822 no Rio Lagos ao pé de Benin, 6 grãos e vinte minutos ao norte da Equinoxial. Mrs. Gregory e Fitzgerald no officio com data de 24 de Julho do mesmo anno, em que participam ao Marquez de Londonderry esta captura, confessam que o captor Sir Roberto Mends dando a embarcação ao capitão Lecke

* Reponse du Plenipotentiaire de France au memoire du Duc de Wellington sur la traite des negres presenté au Congrès de Verone—Isambert. Manuel du Publiciste. Tom 3.^o pag. 336.

para a levar á Serra Leoa, este, passados dias, a metheu ao fundo e baldeou os escravos para uma escuna hespanhola, a qual soçobrou, o que occasionou grande mortandade dos referidos escravos. Eis pois a primeira infracção dos Tratados, como se vê do citado art. 8.º das Instrucções destinadas para os navios de guerra Portuguezes e Inglezes que tiverem á seu cargo o impedir o commercio illicito de escravos.

“ O capitão fará uma declaração authentica, por escrito, que mostre o estado em que elle achou a embarcação detida e as alterações que n’ella houverem havido. Deverá tambem dar ao capitão do navio de escravatura um certificado assignado dos papeis que houverem sido apprehendidos ao dito navio, assim como do numero de escravos achados á bordo ao tempo da detenção. *Os negros não serão desembarcados senão quando os navios, á bordo dos quaes se acham, chegarem ao lugar, aonde a validade da presa deve ser julgada por uma das duas Commissões Mixtas, para que no caso de não serem julgados de boa presa, a perda dos donos possa mais facilmente ressarcir-se. Se porém houverem motivos urgentes, procedidos da duração da viagem, do estado de saude dos escravos, ou outros quaesquer, que exijam que os negros sejam desembarcados todos ou parte d’elles, antes de poderem os navios ser conduzidos ao logar da residencia de uma das mencionadas Commissões, o commandante do navio apresador poderá tomar sobre si esta responsabilidade, com tanto porém que aquella necessidade seja contestada por attestado em fôrma.*”

Da letra pois d’este artigo só se podendo concluir a permissão de desembarcar os escravos em algum outro porto que não seja o da residencia da Commissão Mixta, é evidente que jámais se podia julgar autorizado o Captor a mudar os escravos de uma para outra embarcação; e muito menos não cumprindo, como não cumpro, a parte do artigo que respeita á ficada do capitão, e de uma parte da tripulação, e finalmente não constando a necessidade da remoção por um attestado em fôrma, o que não é de admirar quando dos documentos consta ter elle sonogado todos os papeis do navio capturado, negando-se á dar, na fôrma do artigo citado, ao capitão apresado um certificado assignado dos papeis apprehendidos.

Para se pôr á toda luz a injustiça d’esta captura, é sufficiente lêr o extracto do processo officialmente enviado ao Governo Inglez pelos proprios Juizes de Serra Leoa. Alli

affirmam elles que, pelos depoimentos dos officiaes do navio, prouvou-se que tendo este sahido da Bahia com destino para Molembo, alli fizera o trafico licito; e que de volta para o Brasil, vendo-se o capitão obrigado a arribar á Ilha do Principe para comprar mantimentos, as correntes o arrastaram ao norte, onde se vio na necessidade de entrar no porto de Lagos, a fim de provêr-se dos mantimentos que lhe eram indispensaveis; o que é tanto mais veridico, quanto natural o necessitar uma embarcação, com tal carga, de aguada e mantimentos, não sendo quasi nunca possivel ter de sobejo, principalmente desde que se soffre algum contratempo por pequeno que seja.

Como, porém, destruiu taes provas o Captor e os Juizes Commissarios? Elles mesmos o confessam n'aquelle extracto official: — Inquirindo alguns negros do carregamento, os quaes depuzeram contra os depoimentos dos officiaes da embarcação! — A não o dizer a mesma Commissão Mixta, ninguem crera que Juizes sizudos e imparciaes dessem menos força aos ditos dos officiaes, do que aos de escravos absolutamente ignorantes da lingua em que eram inquiridos, e mui interessados em condemnar o navio para serem restituídos á liberdade. E nem se pôde saber como Juizes Inglezes admittiram escravos á jurarem contra aquelles que figuravam de seus donos, o que nem por aquella legislação, nem por outra qualquer é permittido. Mas a Commissão não sabe onde collocar o seu elogio, quando dá parte da *boa lembrança* de inquirir escravos, e toda ufana não tendo com que contrariar as satisfactorias respostas do capitão sobre os ventos e correntes diz:

“ But the practice adopted on the recommendation of the Commissioners of examining some of the most intelligent of the negroes, furnished a *decisive refutation* of the Statements of the Master and of the Surgeon. ”

A Commissão diz que haviam escravos Houssás, ou naturaes do norte. A resposta d'isto está no artigo 4.º in fine do Regulamento da mesma Commissão, isto é, que nada faz o serem trazidos os escravos por terra de outra parte do continente. O caso é que o Captor achava-se muito e muito responsavel pelo procedimento que havia tido com o navio; este já não existia; grande parte dos escravos havia perecido; os Juizes eram todos Inglezes; o Captor tambem o era: como deixar de condemnar o navio? Como não violar, em favor do Captor, o artigo 5.º das instrucções citadas,

que não permite o apresar os navios com escravos comprados ao sul da Linha, sómente porque pelas fortunas do mar, ou busca de ventos, ou acrastrados por correntes, tão frequentes n'aquella costa, se acham ao norte da Linha ?

A captura do outro navio chamado 'Tres Amigos' apresado com escravos ainda é mais iniqua. Este navio sahiu do Rio de Janeiro para Angola, com permissão de receber alli tres escravos, na fôrma do Artigo Addicional assignado em Vienna aos 22 de Janeiro de 1815, que permittiu aos colonos portuguezes o passarem, dos estabelecimentos da corôa de Portugal na Costa d'Africa ao norte do Equador com *bona fide*, seus domesticos para qualquer outra possessão da corôa de Portugal, logo que não seja a bordo de navio armado e preparado para o trafico, e logo que venha munido dos competentes passaportes e certidões. A commissão confessa no seu officio de participação ao Governo Inglez de 17 de Maio de 1827, que o navio em questão não estava armado nem preparado para fazer escravos, que tinha os seus papeis em regra, que arribára á Serra Leôa, lugar da residencia da Commissão, e que tinha passaporte e permissão para levar de Angola tres escravos. Como pois o condemna ?

Diz que é porque o passaporte fallava em tres escravos e acharam-se tres escravas ! Póde a differença de sexo desfazer e annullar a licença dada, a letra do Artigo Addicional citado, a equidade e justiça que reclamam em favor do capturado ? Demais é expresso em muitos logares dos differentes Tratados que regem a materia, que para ser legitima a captura é indispensavel que os escravos sejam destinados ao trafico. Que provas teve d'isto a Commissão ? Nenhumas ; antes pelo contrario tudo conspirava á provar que as escravas achadas eram as mesmas de que fallava a permissão apresentada e destinadas ao serviço do capitão. Em fim o navio não estava armado, nem preparado para o trafico. O que temos dito da 'Esperança Feliz', deve applicar-se á sumaca 'Diana' apresada nas mesmissimas circumstancias.

Se apezar de terem escravos a bordo são taes e tão iniquas as presas reclamadas pelo Governo Brasileiro, que diremos nós que são aquellas, que nem escravos, nem indícios se acharam de os pretender fazer ? Digamos porém sempre alguma cousa das outras.

O só facto de haverem sido relaxadas pelos capttores, mostra a arbitrariedade com que procediam os Cruzadores Ingle-

zes. Em nenhum dos artigos dos Tratados se dá tal autorisação ao captor. Uma vez capturado o navio deve sêr julgado, para ser ou condemnado ou indemnizado. O capturar e relaxar de motu proprio é acto que deve sêr equiparado á pirataria. Não é pois mister dizer mais para que fique evidente a necessidade e obrigação em que está o Governo Inglez, de indemnisar as perdas soffridas por taes embarcações em seus carregamentos e interesses. Aqui não pôde haver questão de boa ou de má captura. É o proprio apresador que confessa que infringiu os Tratados; e se causou ou não perdas á embarcação relaxada, digam os commerciantes e homens de boa fé de todas as praças civilizadas. Portanto negar-se o Governo Inglez a tão justificadas reclamações, é querer de novo violar os Tratados, é injuriar a Nação Brasileira, é em fim declarar que o Brasil não tem direitos, e que só lhe cumpre obedecer e pagar o que d'elle se exige!!

Das embarcações relaxadas passemos ás que foram julgadas mas presas. Todos creram que aquelles navios sendo mal capturados, foram indemnizados os seus proprietarios; pois que assim o determina o art. 5.º da Convenção de 28 de julho de 1817 ibi.

“ Este artigo sendo inteiramente reciproco, as duas Altas Partes Contratantes se obrigam, uma para com a outra, á indemnisação das perdas que os seus vassallos respectivos houverem de soffrer injustamente pela detenção arbitraria, e sem causa legal dos seus navios. Bem entendido, que a indemnisação será sempre á custa do Governo ao qual pertencer o cruzador que tiver commettido o acto de arbitrariedade. ”

Mas que o não foram se vê das reclamações, que nos occupam. O art. 8.º do Regulamento da Commissão Mixta manda que: “ Em todos os casos em que se passar sentença de restituição, a Commissão adjudicará a qualquer requerente, ou aos seus procuradores reconhecidos, **UMA JUSTA E COMPLETA INDEMNIDADE**: 1.º, pelo casco, massame, apparelho, e mantimento; 2.º, por todo o frete vencido, ou que se possa vir a dever; 3.º, pelo valor da sua carga de generos, se a tiver; 4.º, pelos escravos que se acharem a bordo no momento da detenção, segundo o calculo do valor dos sobreditos escravos no logar do seu destino; 5.º, por todas as demais despesas, em casos semelhantes de perda total. ”

“ E em outro qualquer caso em que a perda não seja to-

tal, o requerente ou requerentes serão indemnizados : 1.º, por todos os danos e despezas especiaes occasionadas ao navio pela *detenção* e pela perda do frete vencido, ou que se possa vir a dever : 2.º, uma soma diaria, regulada pelo numero de toneladas do navio, para as despezas da demora, quando a houver, segundo a cedula annexa ao presente artigo : 3.º, uma soma diaria para manutenção dos escravos, de um shilling (ou cento e oitenta réis) por cabeça, sem distincção de sexo ou de idade, por tantos dias quantos parecer á Commissão que a viagem ha sido ou possa sêr retardada por causa da detenção ; e tambem 4.º por toda e qualquer deterioração da carga, ou dos escravos : 5.º, por qualquer diminuição no valor da carga de escravos, por effeito de mortalidade augmentada além do computo ordinario para taes viagens, ou por causa de molestias occasionadas pela detenção ; este valor deverá sêr regulado pelo calculo do preço que os sobreditos escravos teriam no lugar do seu destino, da mesma forma que no caso precedente da perda total : 6.º, um juro de cinco por cento sobre o importe do capital empregado na compra e manutenção da carga, pelo periodo da demora occasionada pela detenção ; e 7.º, por todo o premio de seguro sobre o augmento de risco. ”

“ O requerente ou requerentes poderão outro sim pretender um juro, á razão de cinco por cento por anno, sobre a soma adjudicada, até que ella tenha sido paga pelo Governo a que pertencer o navio que tiver feito a presa. O importe total das taes indemnidades deverá sêr calculado na moeda do paiz a que pertencer o navio detido, e liquidado ao cambio corrente do dia da sentença da Commissão, excepto a totalidade da manutenção dos escravos, que será paga ao par, como acima fica estipulado. ”

Cumpriu, por ventura, tudo isto a Commissão, a respeito das presas por ella julgadas más? Não. Arteira, como todo o devedor de má fé, achou meios de illudir tão sabias como positivas estipulações. E firmando-se em que : — o captor fôra induzido a erro por culpa voluntaria e reprehensível do capitão do navio detido, — alterou a letra dos Tratados, e recuzou-se ás devidas indemnidades, na mór parte dos casos.

Entretanto cumpre observar que o art. 8.º, onde se acha a excepção de ter sido induzido a erro o captor exige como circumstancia essencial para podêr ter logar aquella determinação : 1.º, que “ se prove isso de uma maneira

evidente e convincente para os Juizes de ambas as nações : 2.º, que não seja preciso recorrer á decisão do Commissario Arbitro ; e neste caso sómente : 3.º não terá o navio detido direito á receber, durante os dias de detenção, a compensação pela demora estipulada no presente artigo (isto é, o 8.º)". Ora, dos processos nada mais consta do que os ditos do captor que nenhuma prova fazem, quanto mais prova evidente e convincente! Em fim, de alguns consta, que houve Juiz Commissario Arbitro, caso exceptuado pelo artigo.

Assim, comparando-se a letra dos Tratados, a decisão da Commissão Mixta, e as quantias arbitradas, ninguem duvidará, que ainda julgando más presas, o fim d'aquelle tribunal fôra offender e deteriorar o commercio Brasileiro, desanimal-o, arruinal-o totalmente, a fim de inutilisar por essa forma o praso dado ao Brasil para preparar-se á abolil-o de uma vez e geralmente; embora visse a Commissão que de tal proceder se seguia injuria á um alliado e religioso executor de suas Convenções.

Tendo nós já mostrado a injustiça com que deixaram de sêr indemnizadas estas embarcações, a despeito de serem julgadas más presas; parece que por esta parte teriamos terminado nossa tarefa. Mas não: circumstancias tiveram logar á respeito de alguns d'estes navios, que se não podem deixar de pôr perante o Juizo Publico, a fim de podêr este conhecer com exactidão toda a iniquidade, com que procederam em sua commissão os cruzadores Inglezes.

Dos papeis officiaes consta que a escuna 'Nova Sorte' uma das julgadas más presas, cuja propriedade pertencia a Wenceslau Miguel de Almeida, sahiu da Bahia em 25 de Maio de 1822, e foi tomada em 11 de Outubro do mesmo anno, sendo sentenciada em 15 de Fevereiro de 1833. Entre as provas dadas pelo capitão capturado para fazer prevalecer sua innocencia apparece a de haver o proprio captor mettido á força d'armas escravos á bordo da embarcação apresada, o que foi depois por elle mesmo confessado! Na historia das piratarias não haverá um facto que mereça maior reprovação do que este; e todavia importando esta embarcação em Rs. 101:039\$736 apenas se lhe assignou indemnisação para o fabrico, isto é, 650 libras esterlinas; ficando por indemnisar os prejuizos da negociação, segundo diz a Commissão, até que o captor apresente a factura e os outros documentos. Pôde, por ventura, o Governo Inglez á vista dos Tratados, recusar-se á esta indemnisação?

Certamente que não : porêm os documentos já foram apresentados ; as reclamações foram já intentadas : e até hoje nada de indemnisações !!

O brigue 'Activo' foi igualmente julgado má presa ; e a Commissão de Serra Leôa fixou para indemnisação dos seus proprietarios e carregadores, a soma de onze mil e noventa e nove libras esterlinas treze shellings e sete penes. O Governo Inglez, porêm, não quiz nunca pagar esta somma, senão no caso de se submeter o Brasil ás duras e iniquas condições por elle propostas para acabar o trafico. Mencionam, por acaso, os Tratados e Convenções que só se pagarão indemnidades, quando a parte depredada se quizer sujeitar a tudo quanto lhe houver de propor a parte depredante ! Nós temos já exposto o que se encontra a este respeito nos Tratados e Convenções. Ali nada se encontra de tal natureza. Como, pois, assim obra um Governo alliado e que respeita a fé dos Tratados ? Finalmente o trafico está acabado. Que resta mais, para que cumpra aquelle religiosamente suas obrigações ?

Não é este o unico caso em que o Governo Britanico tem chamado contra si a censura de todo o espirito o respeitador da religião dos contractos solemnemente ultimados entre nações civilisadas. O brigue 'Perpetuo Defensor' cujo proprietario é João Alves da Silva Porto, sahiu d'esta praça do Rio de Janeiro em 6 de Janeiro de 1826, foi apresado em 23 de Abril do mesmo anno, e julgado má presa em 26 de Setembro. A Commissão consignou-lhe a soma de Rs. 79:716\$000 ; e mais mil setecentas e trinta e tres libras esterlinas deoito shellings e oito penes. E ainda até hoje nada tem podido obtêr do Governo Inglez !!

A'vista de factos taes, qual dos dous Governos se deve julgar justo e religioso observador de seus empenhos ? S. M. Britanica obrigou-se, como temos visto, pela Convenção de 18 de julho de 1817 á indemnisação das perdas, que soffressem os subditos Brasileiros, estes são reconhecidos dignos d'essa indemnisação pela propria Commissão, toda de Juizes Inglezes !!! é esta adjudicada, e o Governo Inglez recusa pagal-a !!! e é este mesmo governo que manda exigir de nós, com morrões accesos, o pagamento de presas julgadas boas e legaes pelos nossos Tribunaes do Almirantado, cujas sentenças, segundo o Direito Publico inglez, tem força de obrigar n'aquelle paiz ! É este o mesmo Governo, que vestindo-se da mais arteira rapozéa, ordena aos seus Agentes, Juizes Commissarios na Serra Leôa, em data de 20 de Março

de 1829, que cumpram os Tratados, Convenções e Instrucções annexas : *ibi.*”

“ It has been deemed expedient, however, upon the opinion of the King’s Advocate, to suggest to the Lords Commissioners of the Admiralty, that the attention of His Majesty Naval Officers, employed under the Treaties for the suppression of illegal Slave-trade should again be specially directed to the necessity of a punctual adherence to the tenour of the Instructions for their guidance annexed to those Treaties.”

Póde crêr-se que esta fôsse a mente do Governo Inglez, quando na parte que lhe concernia executar esses mesmos Tratados, Convenções e Instrucções annexas, deixava e deixa de o fazer, postergando-as de um modo indigno do Governo de uma nação civilisada ? O Brasil não está, é verdade, em estado de medir a sua força maritima com a de uma nação, que ha seculos trabalha com estudado e constante afuico por tel-a grande, e sem duvida alguma a primeira das marinhas existentes ; mas o Governo Inglez deve saber que as nações pequenas, e particularmente aquellas que se acham na posição do Brasil, tem muitos meios de represar sobre outro que tão atrozmente offende os seus interesses, sua dignidade e seus direitos.

Nove navios foram condemnados sómente porque foram encontrados ao norte da Equinoxial. Nós temos já mostrado que pela letra dos Tratados não podiam os cruzadores deter navio algum : 1.º sem que actualmente ou antes da captura não se achassem escravos a bordo ; 2.º que effectivamente fossem conduzidos para o trafico ; 3.º e que fossem comprados ao norte da Equinoxial. Não existindo nenhum dos tres referidos requisitos, como póde o simples facto de sêr encontrado o navio ao norte da Equinoxial legitimar presa ?

Mil occurrencias, e de todo superiores ás forças do homem, podiam arrastar o navio ao norte da Linha. Póde, por ventura, sêr por ellas responsavel o capitão e o proprietario do navio ? Certamente não. E nem se pense que este caso é omisso nos Tratados. Monumento historico na diplomacia das nações, elles merecem, pela sabedoria com que foram redigidos e ultimados, a meditação e os elogios dos estadistas, dignos d’este nome. Raras vezes tem apresentado a diplomacia Tratados tão bem concebidos, tão previdentes e claros em suas estipulações. A má fé sómente póde ter deparado tricas, em que funde suas arbitrarías duvidas e perseguidoras depredações.

O artigo 5.º das instrucções annexas á Convenção de 18 de Julho de 1817 previne plenamente a hypothese em questão. Depois de dizer nos termos os mais claros, que “ os navios portuguezes, munidos de um passaporte em regra, que tiverem carregado a seu bordo escravos nos pontos da Costa d’Africa, onde o commercio de negros é permittido aos vassallos portuguezes, e que depois forem encontrados ao norte do Equador, não deverão ser detidos pelos navios de guerra das duas nações, que mesmo estejam munidos das presentes Instrucções, com tanto que justifiquem a sua derrota,” continúa indicando os casos que pôdem occorrer, seja por ter, segundo os usos da navegação portugueza, feito um bordo, para o norte, de alguns grãos, a fim de ir buscar ventos favoraveis; seja por outras causas legitimas, como as fortunas do mar, ou seja finalmente no caso em que os seus passaportes mostrem que elles se destinam para algum dos portos pertencentes á corôa de Portugal, que estão situados fóra do continente d’Africa.

D’onde se vê que ainda mesmo que os navios tivessem escravos, destinados ao trafico, nem por isso só deverão sêr detidos, sendo encontrados ao norte, por quanto para ali podiam ter sido arrastados em virtude das causas acima mencionadas; quanto mais não se lhes achando escravos alguns, e provando pela sua derrota os contratempos e correntes que os arrastaram a taes latitudes, de ordinario alguns minutos, e sempre mui poucos grãos ao norte! Quem pôde ser responsavel por tempestades, correntes, agoa aberta, falta d’agoada, o ter encontrado um pirata que lhe deu cassa, e outras fortunas do mar? se o navio se devera expôr antes a naufragar; se toda a tripulação devera antes percer e succumbir de fome e de sede; se se devera o capitão render a um pirata, com preferencia, á cruzar a Equinoxial um ou dois grãos, a fim de não ser victima do cruzeiro; então era este o caso certamente de dizermos com o nobre vencedor de Warterloo, quando relatando no Congresso de Verona os motivos que tinha o Governo Inglez para propôr novas medidas ácerca da abolição do trafico de escravatura, disse:— “ Posso avançar sem hesitação que seria mais satisfactorio para a humanidade, e um numero muito menor de entes humanos seriam entregues á morte por crueis soffrimentos, se o commercio de escravos não fôsse abolido pelas leis de paiz algum do Mundo.” E na verdade não se pertenderia que morresse antes á miseria, do que que o navio entrasse em um porto prohibido, ou corresse para o norte do Equador. O

respeitavel jurisconsulto; hoje supremo magistrado do tribunal do commercio em Lisboa, José Ferreira Borges, sendo consultado em Londres sobre essa mesma questão e dando por escripto o seu parecer, em seguimento de outras reflexões exprime-se assim: — “ De todos os contractos maritimos que conhecemos, o mais amplo, e de mais illibada boa fé, e consequentemente o mais melindroso, é o contracto de seguro. O desvio o mais insignificante vicia e annulla este contracto. Mas não subsiste quando o desvio é occasionado por força maior? Abram-se todos os jurisconsultos inglezes que tractaram da materia: abra-se Williams, Beawes, Maxwell, Bell, J. A. Park, e por todos consulte-se Marskall, e ver-se-ha que o desvio, que desonera o segurador, deve ser um desvio voluntario do curso ordinario da viagem segura, e não impellido pela necessidade. Se o desvio pôde ser justificado por necessidade, não affecta o contracto. E a necessidade justificará o desvio ainda que proceda de uma causa contra a qual não fez o seguro (Marshall pag. 305). Os casos de necessidade mais frequentes trazidos para justificar o desvio, diz elle e dizem todos, são os seguintes: — 1.º Força de tempo. Se o navio por tempestade é obrigado a abrigar-se a porto fóra da derrota usual, esse desvio não termina o contracto: é regra que ninguem responde por actos de força maior. — 2.º Falta de reparos necessarios. Se o navio por força de tempo, ou d’outra qualquer cousa, é reduzido a tal estado, que não pôde com segurança proseguir na viagem sem concertos, o capitão será justificado de conduzi-lo ao porto o mais proximo. — 3.º Evitar captura ou detenção é causa justificavel do desvio. Os demais que menciona não entram no nosso caso.

“ Se pois o desvio é legitimado pela necessidade, e se obrigados das necessidades, marcadas por direito maritimo, é que os nossos navios se achavam ao norte do Equador, como pôde a sua estada legitimar a captura e o julgado de condemnação proferida pela Commissão Mixta?”

Estamos certos que esta será igualmente a lingoagem e a opinião de todos quantos jurisconsultos forem consultados. Seria de mister desconhecer os mais simples rudimentos de direito para dizer que, á vista dos Tratados, a simples estada d’um navio brasileiro ao norte do Equador significava emprego no commercio illicito de escravatura: e uma tal stipulação equivaleria á destruição, e ruina total do commercio brasileiro com a Africa inteira.

O Governo Inglez melhor do que ninguem conhece as

verdades, que acabamos de enunciar; e muitas vezes fôra d'ellas advertido pelo advogado do rei, e conselheiros da corôa. Seu fim, porém, era forçar o Governo Brasileiro a stipulações mais arduas, á respeito do trafico, obrigando-o a assignar a mesma Convenção feita com os Paizes Baixos, ou então acabar de todo com o trafico, tanto no Norte, como no Sul, o que fôra proposto ao Governo Brasileiro e rejeitado. E ha mesmo quem diga que por aquella fôrma fechava-se para o Brasil o mais importante e fértil viveiro de marinheiros brasileiros; o que não dizemos que seja medida olhada já de urgencia pela Inglaterra; mas ninguem negará que pôde ser considerada medida de grande previdencia.

A arrogancia do Governo Inglez chegou ao ponto de pretender pôr ao Governo ora Brasileiro outros limites, além d'aquelles marcados nos Tratados e Convenções, embaraçando o direito que lhe pertence, como independente e supremo chefe do estado, de dar passaportes. E surgio, com admiração de todos, a questão das escalas concedidas nos passaportes; exigindo o Governo Inglez que se não desse permissão aos navios para entrarem nas Ilhas de S. Thomé e Principe.

No fim da Convenção de 18 de Julho de 1817, publicouse um formulario de passaporte para as embarcações portuguezas; mas n'elle nada se estatue contra as escalas; por quanto as palavras que se ali notam — “ ficando obrigados a entrar unicamente n'aquelles portos da costa d'Africa onde o trafico da escravatura é permittido ” — não se referem ao Soberano; mas sim ao subdito que recebe o passaporte; ficando os direitos magestáticos do Governo em toda a sua plenitude para conceder aos seus subditos o tocarem n'este ou n'aquelle porto, segundo a exigencia das circumstancias, com tanto que, sendo ao norte da Equinoxial, não façam n'elles o commercio illicito de escravos, unico objecto e fim dos Tratados; e então é permittido ao navio o tocar n'esses portos permittidos no passaporte. No caso porém de taes concessões lhes não serem feitas, subsiste a declaração prohibitiva em toda sua generalidade; sendo contra todas as regras de bôa hermeneutica juridica o dizer-se infringido o principio enunciado n'aquelle formulario, sómente porque se permittio tocar n'este ou n'aquelle porto da costa d'Africa.

O que posto, já se vê a injustiça e iniquidade com que se tomou tal pretexto das escalas como fundamento para capturar, e até para se julgar autorizado o Governo Inglez, como o declarou lord Aberdeen ao Encarregado de Nego-

cios Brasileiro em Londres, a alterar as Instrucções annexas á Convenção de 18 de Julho de 1817, as quaes, expressamente foi estipulado, fossem consideradas — parte integrante da Convenção — para nellas se não poderem fazer mudanças *SE NÃO DE COMMUM ACCORDO E COM O CONSENTIMENTO* das duas Altas Partes Contratantes; como se vê do artigo 7.º da Convenção acima citada.

Para se conhecer, finalmente, melhor a injustiça das oito presas de que ora nos occupamos, note-se que é uma das estipulações expressas no artigo 8.º das Instrucções, que o captor deverá dar ao capitão capturado um certificado assignado dos papeis que houverem sido apreendidos ao dito navio. Ora, sendo isto uma das primeiras e talvez a unica garantia que tem o capitão apresado, todos crerão que saltando ella, a presa devêra sêr considerada illegal; pois que podendo o captor sonegar todos, ou os mais importantes dos papeis do navio capturado, vem este a ficar sem os meios de sua defesa, circumstancia esta que deve, por direito natural, e conforme a legislação de todas as Nações, tornar nullo o processo e julgamento. Todavia declara lord Aberdeen, Ministro Inglez, aos commissarios da Serra Leôa, em data de 20 de Março de 1829, que o advogado do rei julgou que esta falta não era sufficiente para isentar o navio e o seu carregamento da pena do confisco, ibi “ His Majesty’s Advocate General. . . reported that although the captor, in ommitting to deliver to the captain of the Scave-ship the certificate required by the Treaty, has been guilty of an irregularity, which ought to be discouraged, yet that such ommission is not sufficient to invalidate the capture, &c., &c. ”

A’ vista do que, como pôde sêr motivo sufficiente, para condemnar, a permissão simples e legitima de tocar para utilidade da negociação em um ou outro porto, isto é, nas Ilhas de S. Thomé e do Principe? Não se provou o têr feito o trafico em taes portos; não se violaram por consequencia os Tratados e de mais Convenções; a autoridade suprema déra a permissão; os Tratados não lh’o prohibiam: qual pois o fundamento da condemnação? Quando se tracta de absolver, tudo é pouco; nada é *sufficiente*. Para confiscar, pelo contrario, a menor circumstancia é mais que sufficiente!! Será, por ventura, este o proceder de um Governo justo, alliado e religioso executor dos Tratados?

Nós transcreveremos aqui as portarias e notas do Governo Brasileiro sobre o objecto das escalas.

Illm. e Exm. Sr. — Havendo Sua Magestade o Imperador, á vista das repetidas representações do encarregado de negocios de Sua Magestade Britanica contra certos negociantes, que, dizia, para illudrem as autoridades constituídas, se serviam do pretexto de escalas dolosas, a fim de fazerem o commercio illicito da escravatura, resolvido que fossem desfezas taes escalas, como a V. Exc. se communicou por aviso d'esta repartição de 4 de Janeiro do corrente anno; com tudo, tendo subido posteriormente á imperial presença representações mui bem fundadas de varios negociantes brasileiros, e persuadido o mesmo Augusto Senhor de que não podiam haver inconvenientes nas referidas escalas, por se achar dado o remedio no Tratado de Vienna de 22 de Janeiro de 1815, e na Convenção Addicional ao mesmo Tratado de 28 de Julho de 1817, quando a sua prohibição era de alguma forma indecorosa e dignidade nacional, julgou Sua Magestade Imperial devêr deferir benignamente á sua supplica, restabelecendo o que anteriormente se praticava á este respeito. O que communico a V. Exc. para sua intelligencia e execução. Deus guarde a V. Exc. Palacio do Rio de Janeiro em 14 de Julho de 1826—Visconde de Inhambupe—Sr. Visconde de Queluz.

Illm. e Exm. Sr. — Passo ás mãos de V. Exc. a copia inclusa da resposta que dei ao Officio do Encarregado de Negocios de Sua Magestade Britanica, de data de 20 de Junho, relativamente ao negocio da escuna 'Arsenia'; e por ella verá V. Exc. a resolução definitiva que Sua Magestade o Imperador houve por bem tomar á respeito das escalas dos navios brasileiros ás Ilhas de S. Thomé e Principe, restabelecendo assim a pratica anteriormente observada. Deus guarde a V. Exc. Paço em 14 de Julho de 1826. — Visconde de Inhambupe. — Sr. Visconde de Paranaguá — Está conforme. — No impedimento do official maior, Joaquim Francisco Leal.

Tendo já accusado a Vm. a recepção da sua nota em data de 20 do mez passado, desejando saber se se tinha dado passaporte á escuna 'Arsenia' para tocar nas Ilhas de S. Thomé e Principe, cumpre-me agora participar a Vm. que, segundo communicou o ministro e secretario de estados dos negocios da marinha, se passou effectivamente aquelle passaporte.

Devo porêr á este respeito informar a Vm. que, se bem o Governo de S. M. o Imperador, por condescender com os desejos de Vm., tivesse mandado prohibir em data de 4 de

Janeiro do corrente anno aquellas escalas, como até se ordenou n'aquella data ao presidente da provincia da Bahia; com tudo, tendo posteriormente subido a imperial presença representações mui bem fundadas de varios negociantes brasileiros, pedindo a continuação das ditas escalas, o Governo de S. M. Imperial se dignou deferir benignamente a esta supplica, não só porque julgou que não havia inconveniente n'esta concessão; por quanto se elles abusassem das referidas escalas, como Vm. receia, se acha dado o remedio á este respeito no Tratado feito em Vienna em 22 de Janeiro de 1815, e na Convenção addicionada ao mesmo Tratado de 28 de Julho de 1817; mas tambem porque sendo aquellas ilhas pertencentes a Portugal, no Tratado feito entre o Brasil e o dito reino, em 29 de Agosto do anno passado, não ha prohibição alguma para os subditos de S. M. Imperial ali tocarem; e por isso seria injusto e indecoroso que fosse o proprio Governo Imperial quem fizesse semelhante prohibição, meramente por desconfiança de contrabando, que não é de suppor elles façam pela certeza de que serão punidos com todo o rigor das leis: quanto mais que S. M. o Imperador, longe de querer animar o trafico de escravos, bem pelo contrario deseja reprimil-o o mais que fôr possível, e seguramente o teria já abolido, se as actuaes circumstancias do Brasil não tornassem mui perniciosa á sua agricultura esta medida.

Com este motivo renovo a Vm. as expressões do meu obsequio e estima. Deus guarde a Vm. Palacio do Rio de Janeiro em 13 de Julho de 1826.—Visconde de Inhambupe. Sr. Henrique Chamberlam. — Está conforme. Na ausencia do official maior, Bento da Silva Lisboa. — Está conforme. No impedimento do official maior, Joaquim Francisco Leal.

Tão injusta, como as que foram acima mencionadas, se acha a presa feita por se achar em porto onde o trafico não era licito, assim como a que foi condemnada por navegar *com tenção de traficar* em escravatura; não tendo tocado terra depois que sahio do Brasil; por consequencia sem haver entrado em logar algum d'Africa!

Finalmente não podemos resistir ao dever de publicar um facto que prova a injustiça, com que se tem negado as indemnisações ao reclamantes Brasileiros.

O brigue 'Conde de Villa Flor', cujo proprietario é Manoel Antonio da Silva Brandão, sahio do Pará em 1821, e foi tomado debaixo da bateria da fortaleza de Bissau, e con-

demnado contra o artigo 2.^o das instrucções annexas que prohibem expressamente o *vizitar ou deter, debaixo de qual-quer pretexto ou motivo que seja, navio algum mercante ou empregado em commercio de negros, em quanto estiver dentro de um porto ou enseada pertencente a uma das duas Altas Partes Contratantes, ou ao alcance de tiro de peça das baterias de terra*. Sobre tão escandalosa violação dos 'Tratados, declara-se o advogado geral do Rei e o proprio Governo de S. M. B. A' vista d'isto era de esperar que sem que o Governo Brasileiro reclamasse esta presa, ella fôsse paga. É porê m o que não tem acontecido. De maneira que em sua consciencia, e perante os seus empregados, diz o Governo Inglez, a presa é má : devia ser absolvida e indemnizado o proprietario ; e pelo que respeita ao Brasil diz : a presa é boa, e por isso não vos indemnizamos. Póde, por ventura, haver um factó mais revoltante, e mais indigno de um Governo justo, e que se respeita ? Nós publicamos abaixo o proprio officio do membro do Governo : o mundo civilizado que decida. —

“ O Conde de Clanwilliam — aos Commissarios Britanicos em Serra Leôa.

“ Palacio do Ministerio dos Negocios Estrangeiros
16 de julho de 1822.

“ Srs. O vosso officio datado de 20 de março de 1822, contendo o caso do bergantim portuguez 'Conde de Villa Flôr' foi por Lord Londonderry attentamente tomado em consideração, e submettido ao exame do advogado geral : e tanto este magistrade, como S. Exc. julgaram que tal captura não fôra strictamente de accordo com o 2.^o artigo das instrucções annexas ao Tratado, e por isso tal condemnação darâ logar, sob estas circumstancias, a grandes questões.

“ Como o Commissario Portuguez concorreu para a condemnação, bem que com reserva, de cujas particularidades vós vos não achastes então em estado de dardes a devida informação, eu não posso offerecer-vos em tal caso instrucções algumas especiaes á respeito : porê m de ordem do Governo chamo a vossa attenção ao Tratado e documentos annexos, assim como ao acto do Parlamento n'elles fundado, como o unico guia seguro na delicada e difficil situação em que vos achaes algumas vezes collocado, tendo sempre em vista que o vosso objecto é verificar e julgar, se o vaso que

deve ser adjudicado, foi capturado segundo o Tratado, e sendo, se pôde ser condemnado n'essa conformidade.

Sou &c.

(Assignado) Clanwilliam. *"

Tendo nós terminado o exame rapido, mas exacto, das presas reclamadas pelo Governo Brasileiro do de S. M. B., importando pouco mais ou menos na enormissima soma de Rs. 4.500:000\$000, visto ainda não sabermos com exactidão o valor de algumas, pouco temos a accrescentar ás reflexões já expendidas. Este capital, certo, teria já entrado para as algibeiras dos proprietarios das presas, se o nosso Governo se tivesse comportado neste negocio com a mesma discrição e previdencia do Governo Portuguez na occasião de effectuar o Tratado de 1815, pelo qual, como vimos, se deu o primeiro passo para a extincção do trafico de escravatura. Duvidas não pequenas se tinham suscitado entre os dous Governos, sobre depredações soffridas pelos subditos Portuguezes, em consequencia de terem sido varios navios tomados por cruzadores Inglezes e condemnados, allegando-se que faziam um commercio illicito de escravos. Antes porém de se concluir Convenção alguma sobre o objecto,

* "The Earl of Clanwilliam to the British Commissioners at Sierra Leone.

"Foreign Office July 16, 1822.

"Gentlemen. Your despatch of the 20th of march 1822, containing the case of the Portuguese brigantine, 'Conde de Villa Flor' has received the attentive consideration of Lord Londonderry, and has been submitted to the king's advocate general. It has appeared to that officer and to his lordship, that the seizure was not strictly agreeable to the 2^d article of the instructions annexed to the Treaty, and that the condemnation under those circumstances will admit of much question.

"As the Portuguese Commissioner concurred in the condemnation, though with a reservation of which you were not enabled at the time to state the particulars, I am not to give you, in the stage of the matter, any specific instructions on the subject in question, but am directed to point your attention to the Treaty, and the documents annexed thereto, and to the acts of parliament founded thereon, as your only sure guide in the delicate and difficult situation in which you are sometimes placed, bearing in mind, that your object is to ascertain and to judge whether the vessel to be adjudged has been captured according to Treaty, and, if so, whether she can be condemned accordingly.

I am &c.

(Signed) Clanwilliam."

exigem os negociadores Portuguezes, se fixe por um Tratado a respectiva indemnisação, a fim de que taes duvidas e questões cessem para o futuro, e sem as delongas inseparaveis das formas judiciaes. N'esta conformidade ultimou-se e assignou-se o Tratado de 21 de janeiro de 1815, em cujo artigo 1.º se diz: —

“ Que a soma de trezentas mil libras esterlinas haja de se pagar em Londres áquella pessoa que o Principe Regente de Portugal nomear para recebê-la, a qual soma formará um fundo destinado, debaixo d'aquelles Regulamentos, e pelo modo que S. A. R. ordenar, a satisfazer as reclamações feitas dos navios portuguezes apresados por cruzadores britannicos antes do 1.º de junho de 1814; pelo motivo já allegado de fazerem um commercio illicito em escravos. ”

Depois d'este Tratado, depois de indemnizadas as perdas soffridas pelo commercio nacional, é que o Governo última e assigna o Tratado de 22 de janeiro de 1815, apenas com um dia de differença. Ora isto fez o Governo Portuguez, sem que se obrigasse nessa mesma occasião a abolir de todo aquelle trafico.

Que é o que faz, porém, o Governo Brasileiro? Imprevidentemente estipula a abolição total do trafico, e isto dentro do curto praso de tres annos, e sabendo que á nação devia o Governo Inglez a enormissima soma de quatro mil e tantos contos, esquece-se inteiramente dos interesses nacionaes, e última o Tratado de 26 de novembro de 1826, sem nada cuidar da indemnisação das presas feitas pelos cruzadores Inglezes!! Que melhor occasião tinha o Brasil de fazer valer os seus direitos? O Governo Inglez estava tão certo de que o Brasil jámais entraria em ajuste algum áquelle respeito, sem que primeiro fôsse indemnizado, que temos documentos que provam haver o Ministro Inglez procurado, dos commissarios de Serra Leôa, informações exactas sobre o montante da soma reclamada, ou que se poderia estipular ex æquo et bono, a fim de terminar todas as duvidas e conseguir o Tratado da abolição total do trafico. É porém desgraçada a nossa imprevidencia em tudo que respeita aos nossos mais vitaes interesses. Não foi só esta vez a perda pelo Brasil de ultimar esta importantissima transacção: outra mais se apresenta, e foi a do Tratado commercial entre o Brasil e a Inglaterra. Não só se fez um pessimo e mui damnoso Tratado, em o qual são eminentemente compromettidos os nossos interesses, como nada se estipula sobre as reclamações!!

Á vista d'isto, poder-se-ia por ventura esperar do Governo Inglez outro procedimento a nosso respeito? É elle obrigado, por ventura, a velar sobre aquillo que nos incumbe? O que resta é que no caso de negar-se ao pagamento das presas reclamadas, o que não é de esperar, até que o Tratado commercial se acabe ou se pretenda outra qualquer Convenção, tal bombarato faça o nosso Governo dos interesses nacionaes, que renove com a Inglaterra os Tratados, e mesmo conclua outros ainda de mais graves consequencias, e não cuide de fazer valer o direito que temos á indemnisação devida. Mas, nenhuma duvida temos em desde já asseverar aos nossos leitores, que em quanto a Inglaterra não cumprir de sua parte as obrigações concernentes ao trafico da escravatura, elle jámais poderá conseguir do Brasil Tratado ou Convenção alguma; e então nós provaremos ao Governo Inglez que *as nações pequenas também têm direitos e meios de os fazer respeitar e tornar effectivos.*

Grandes foram as feridas abertas na nossa dignidade e renda nacional pelo Governo Inglez com as abusivas extorsões, a pretexto das presas do Rio da Prata; para que poupemos meio algum de haver d'elle o que nos deve á vista da letra e espirito dos Tratados. Poucas são as pessoas, talvez, que tenham conhecimento da transacção das presas do Rio da Prata; e como n'este opusculo tratamos do que se nos deve por outras presas, vem a pello o publicar aqui o celeberrimo MEMORANDUM apresentado por Mr. Gordon com os morrões accesos e insolentes ameaças, a fim de sêr pago pelo Brasil. Esta peça não só é curiosa pela má redacção e ignorancia de todos os principios que servem de base á legislação maritima de presas; como pela cobiça e insolita avariza que se descobre a cada pagina, não digo bem, a cada linha. As nações estrangeiras que julguem se um Governo que é capaz de propor um tal MEMORANDUM tem direito, pôde, embora não obrigado a isso por Convenções, deixar de indemnisar as presas do mesmo com quem por aquelle modo se comportára! Começaremos por publicar o requerimento feito ao Governo para tomar de novo debaixo de sua augusta e paternal consideração este negocio, assim como os avisos do Governo reconhecendo o procurador bastante nomeado pelos proprietarios, ordenando ao Ministro Brasileiro em Londres para em tudo e por tudo o auxiliar, como o exige um negocio de tão avultada importancia.

REQUERIMENTO.

SENHOR. — O bacharel em direito, Manuel Cerqueira Lima, cidadão brasileiro, e procurador dos negociantes proprietarios dos navios apresados pelo cruzeiro inglez estabelecido na costa d'África com o fim de evitar a continuação do trafico da escravatura ao norte da Linha, na conformidade dos Tratados, Convenções e artigos annexos, de janeiro de 1815, de julho de 1817, de abril de 1819 e 23 de novembro de 1826, que poz em inteiro vigor todas as materias, e cousas conteudas n'aquelles Tratados, Convenções e artigos annexos; vem aos pés de V. M. I., em cumprimento da obrigação contrahida com aquelles proprietarios, desempenhar um dos seus primeiros deveres, o de expôr a V. M. I., com a submissão e respeito de um subdito fiel, muito interessado na gloria e prosperidade da nação a que tem a honra de pertencer, o triste quadro da situação em que se têem achado os seus constituintes, a respeito das somas immensas de que foram expoliados pela violação a mais escandalosa dos Tratados acima mencionados, unicos que regulam os casos em que aquelles cruzadores se podiam julgar autorizados a capturar os navios envolvidos no commercio prohibido de escravatura. Nenhum principio de justiça, nenhum respeito à fé dos Tratados, presidiu aos actos praticados por aquelles apresadores; o só impulso da cobiça os dirigiu em suas hostilidades contra a propriedade dos subditos Brasileiros, empregada no commercio licito de ouro, marfim e outros generos africanos, como se tem em diferentes occasiões, e especialmente na Commissão Mixta da Serra Leôa, demonstrado. É principio regulador dos Tratados que nenhum vaso possa sêr detido sob pretexto algum, uma vez que se ache ao norte da Linha tendo escravos a bordo, e estes commerciados em os portos incluídos na prohibição constante do Tratado de 1815, sendo n'esta parte tão claro o Tratado de 1817 que exige que os navios tragam os escravos para o fim expresso de traficarem com elles. As Instruções annexas assim o determinam aos cruzadores. A despeito porém de tão solemnes estipulações, trinta e tantos navios, importando na enormissima soma de mais de quatro mil contos de réis, foram apresados; uns, depois de destruido o seu carregamento foram julgados más presas; outros relaxados pelo simples arbitrio do apresador, cuja consciencia

cravejada pelo remorso o fez desfalecer na empresa de os levar perante a Commissão, procedimento este tão iniquo que qualifica por si só verdadeira pirataria a detenção do vaso. Uns foram mettidos a pique depois de apresados; outros condemnados sem terem ainda ancorado em porto algum de África, e sómente (como disse o cruzador) por terem tenção de fazerem o trafico de escravatura!

Em fim, taes houve que contra a expressa letra do artigo 2.º das Instrucções de 1817, foram apresados debaixo do canhão das fortalezas das Altas Partes Contratantes! o que além de illegal foi injurioso á bandeira da nação que o protegia! E os mesmos que obtiveram sentenças a seu favor ainda não receberam as indemnisações decretadas! Á vista do que, pôde dizer-se que um inimigo, empenhado na ruina total do commercio do seu inimigo, não obraria nem com maior injustiça, nem com maior atrocidade.

Como supportar tamanhas depredações sem reclamar a protecção do Governo Nacional? Senhor! ha mais de dez annos que os reclamantes se queixam; ha perto de oito annos que o Governo de V. M. I. tem encetado as devidas reclamações, perante o Governo de S. M. Britanica e jámais se tem podido conseguir uma indemnisação! Apertado pelas razões fundamentadas com que o Governo Brasileiro sustentára suas reclamações, o de S. M. Britanica, até não se recusou a declarar que havia alterado as Instrucções de 1817 annexas ao Tratado do mesmo anno, como de facto havia feito e se ha-de provar, ordenando aos officiaes cruzadores que detivessem todos os navios que encontrassem ao norte da Linha, sem se embaraçarem com a circumstancia, aliás essencial, para dar-se o caso de commercio illicito, de terem os mesmos navios escravos a bordo, negociados em portos ao norte, e destinados ao trafico tudo isto, dizem, para forçar o Governo de V. M. I. a assignar a mesma convenção stipulada com o Governo dos Paizes Baixos, que considerava sequestravel todo o navio encontrado ao norte da Linha com indicio de pretender fazer o commercio de escravatura. Não é de mister, Senhor, gastar tempo em demonstrar a injuria feita com tal proceder pelo Governo de S. M. B. ao Governo de V. M. I., injuria (Vatel vol. 1. pag. 381) que resulta da mais escandalosa violação do § 3. do art. 7. do Tratado de 1817 onde literalmente se stipulou que as Altas Partes Contratantes jámais poderiam alterar as sobreditas Instrucções sem ser por commum accordo e consentimento de ambos os Governos. E nem era mister este artigo, para

que procedesse tal doutrina ; por quanto maxima é corrente, em direito das gentes, que as obrigações convencionaes resultantes dos Ajustes, Tratados ou Convenções, feitas entre as nações, não pôdem ser alteradas, modificadas, ou extintas senão em virtude de expresso consentimento ou declaração formal das Altas Partes Contratantes. Entretanto que este era o resultado das reclamações brasileiras, na Inglaterra se esquipava uma esquadra para vir forçar o Brasil a pagar presas feitas segundo o nosso direito publico maritimo, e principios adoptados a respeito dos bloqueios ; principios acerca dos quaes se achava o Governo de V. M. I. inteira e absolutamente livre de toda a obrigação convencional ; ao mesmo tempo que é axioma de jurisprudencia ingleza, e longamente elucidado pelos maiores jurisconsultos da Inglaterra, como Lord Elemborough e Mr. Chitty, o respeito ás sentenças dos tribunaes estrangeiros do Almirantado, como concludentes e decisivas, ácerca dos objectos sobre que foram pronunciadas ; ainda mesmo que sejam manifestamente injustas (*Chitty the Laws of commerce*, vol. 3. pag. 609 *ibi, but in our country, and in most other civilized States, it is an established rule, that judgments of the admiralty Courts, having competent jurisdiction, are regarded as conclusive upon the subject upon which they have been pronounced in the courts of all other countries, and this is so binding upon the Courts of this Kingdom, that foreign decisions are considered as conclusive upon the points decided even when they are manifestly unjust*).

Com effeito chegou a esquadra á capital do Imperio, e fundada no direito da força, extorquiu de nós o pagamento não só das presas feitas no bloqueio do Rio da Prata, mas de quantas alcavallas pôde imaginar uma prepotente cubiça mercantil ; a prova d'isto, o Brasil a tem no iniquo e nunca visto MEMORANDUM, apresentado ao Governo de V. M. I. por Lord Ponsonby e M. Gordon, com os morrões accesos.

É tempo porém, Senhor, de fallar com energia ao Governo de S. M. B. Não sendo crível que o mais antigo alliado da nação a quizesse acintemente injuriar, depredando-lhe somas enormissimas, a unica interpretação favoravel que cabe dar á insperada e injusta alteração das Instrucções annexas como parte integrante do Tratado de 1817, é que arrastado por um mal entendido entusiasmo philantropico, o Governo de S. M. B. não olhou senão ao meio pratico de extinguir todo o trafico de escravidão ; na certeza porém de indemnizar completamente os proprietarios das embarcações apre-

sadas, amparados pela letra e espirito dos Tratados, e subditos de um Governo que igualmente philantropo, e mais do que nenhum outro interessado na extincção total de um commercio tão damnoso e contra os principios sagrados da Religião que professamos ; pôz sempre, e pôe de sua parte todos os meios imaginaveis para cumprir religiosamente a fé dada em suas Convenções e Tratados.

Senhor, nenhuma occasião é tão opportuna para o Governo de V. M. I. tomar a attitude que compete a um Governo Independente, e felizmente fundado sobre a base inabalavel da representação nacional, e publica opinião, do que a actual, em que tem já o thesouro nacional quasi determinado o pagamento das somas horrorosas das intitulasdas más presas inglezas, feitas no bloqueio do Rio da Prata.

Em nenhuma occasião, Senhor, cabe tanto aos subditos de V. M. I. atrozmente depredados de sua propriedade, o impetrar de V. M. I. a protecção necessaria e propria de um Governo pai dos seus povos, do que a actual em que se acha já de todo extinto, tanto no norte como no sul, o trafico, motivo de tamanhas vexações e injustiças, sob o favorito pretexto de amor da humanidade.

Se até hoje se nos podia argumentar com a falta de liquidação e pagamento das presas inglezas, saciada a cobiça desmedida d'aquelles especuladores, como se nos recusará aquillo que de justiça se nos deve; e que se pôde dizer reconhecido pelas leis e tribunaes do proprio Governo reclamado? Se até hoje se illudia o direito de nossa causa, dizendo-se que era de mister, de um lado desanimar os negociantes Brasileiros, a fim de não continurem a fazer o commercio proscripto por todas as nações civilizadas; e por outro, forçar o Governo de V. M. I. a ceder a condições repugnadas pela prudencia e bem dos povos; que pretexto se poderá mais excogitar, quando não só está de todo abolido esse commercio, como o Corpo Legislativo (mais philantropico, porém menos previdente do que o Parlamento Inglez, que discutiu 18 annos a abolição d'este trafico, e só dous annos depois de abolido o classificou — *Felony*) tem promulgado as leis mais severas contra os infractores do Tratado de 23 de novembro de 1826, que apenas permittiu tres annos, findos os quaes, de todo o aboliu?

O representante, justo apreciador da nação Ingleza e da moral que preside aos votos dos seus mais distinctos homens de estado, não duvida, Senhor, que as reclamações energicas do Governo de V. M. I., hoje apresentadas ao Go-

verno de S. M. B. encontrem n'elle e no Parlamento o apoio devido á justiça e á equidade. A historia jámais esquecerá o magnanimo desinteresse com que em occasião summamente grave para o povo Inglez, um dos seus nobres Lords, o marquez de Lansdown, não hesitou em render o maior elogio ao Ministro Dinamarquez, que altivo e corajoso defendeu a honra e direitos do seu paiz, oppondo-se fortemente aos principios, que em contravenção do direito das gentes emitira o Governo Inglez em as Instrucções dadas em 8 de junho de 1793 aos commandantes dos seus vasos de guerra e corsarios armados então contra a França.

Por tanto, confiado o representante, Senhor, na protecção do Governo de V. M. I., e na justiça da causa, de cuja defesa se acha encarregado, antes de partir para Inglateria á tratar dos direitos dos seus constituintes, tem a honra de supplicar a V. M. I. haja por bem, além de reiterar energicamente as reclamações respectivas, ordenar que na legação brasileira em Londres se preste ao representante, como procurador dos proprietarios dos navios apresados na Costa d'Africa, todo o auxilio necessario e ainda diplomatico, perante o Governo de S. M. B.; a fim de podêr o representante ultimar uma transacção, de cujo successo deve resultar a felicidade de tantos subditos fieis de V. M. I. e honra ao Governo que assim se interessa pelo bem de seus povos. — E. R. M.

Aviso.

“Transmitto a V. S. o incluso requerimento de Manuel de Cerqueira Lima, e tenho de recommendar a V. S. que á vista dos poderes, que elle exhibir, e o autorisem para tractar, em nome dos negociantes da praça da Bahia, das reclamações das presas brasileiras feitas pelos cruzadores inglezes na Costa d'Africa, V. S. lhe haja de prestar todos os bons officios ao seu alcance, além da effectiva ingerencia official, que a V. S. tão urgentemente tem sido recommendada pelo Governo Imperial, que n'este como em todos os outros pontos muito confia do esclarecido zelo e pericia de V. S. — Deus guarde a V. S. Palacio do Rio de Janeiro em 8 de abril de 1834. — Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho. — Sr. José de Araujo Ribeiro. ”

“ Em additamento ao officio que sob n. 6 dirigi a V. S. em data de 8 de abril do anno corrente, tenho a dizer-lhe, que a recommendação alli feita ácerca das reclamações de pre-

sas Brasileiras em favor de Manuel de Cerqueira Lima, como procurador de negociantes da praça da Bahia, se deverá estender aos negociantes d'esta, e da de Pernambuco, como ao Governo Imperial acaba de requerer o mesmo Cerqueira. Deus guarde a V. S. Palacio do Rio de Janeiro em 19 de agosto de 1834. — Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho. — Sr. José de Araujo Ribeiro. ”

Memorandum apresentado pelo Governo Inglez sobre as presas do Rio da Prata.

A Commissão será composta de quatro membros, e estes nomeados pelos respectivos Governos, ou Ministros.

Os commissarios juntar-se-hão pelo menos tres dias por semana para o desempenho de suas funcções.

Reunindo-se tres commissarios, ou ainda comparcendo unicamente um dos que nomear cada Governo, nos dias designados para esse effeito, poderão proceder ao ajuste d'aquellas reclamações, que tiverem presentes, sendo as suas decisões tão válidas como se presentes estivessem todos os commissarios.

Será final toda a reclamação ajustada pela maioria dos commissarios.

Não concordando a maioria dos commissarios sobre qualquer item ou itens das reclamações, serão estes affectos ao Secretario de Estado dos Negocios Estrangeiros de Sua Magestade Imperial, e ao Ministro de S. M. Britannica n'esta Côrte, para final decisão.

Quando se tratar do ajuste das reclamações, terão preferencia as dos navios e cargas condemnados pelo decreto de 21 de maio de 1828.

Conceder-se-hão oito mezes, desde a installação da Commissão, para apresentação das reclamações, e findo este praso nenhuma será recebida, excepto se a maioria dos commissarios concordar em prorogal-o por mais quatro mezes: para os casos porêm que ainda não foram finalmente julgados, contar-se-ha o termo de oito mezes da data das suas sentenças finaes.

Os Commissarios devem decidir qualquer materia e cousa com relação ás premissas, sobre as bases convencionadas; e no caso de sêr ajustada em pesos hespanhóes parte das indemnisações, serão estes reduzidos á moeda brasileira a um cambio legal e razoavel.

As bases para o ajuste das reclamações serão as seguintes:

1.º O Governo Brasileiro pagará o valor total dos navios e carga condemnados, assim como os navios relaxados; porém julgados innavegaveis, e por este motivo vendidos no estado em que se achavam; deduzindo-se o liquido producto da venda.

2. Aquelles navios que forem relaxados e costeados para navegar, pagar-se-ha a despeza total de semelhante costeo, todas as que lhe forem relativas.

3. Todo o dinheiro que pagaram para direitos de porto, e de ancoragem.

4. A importancia dos fretes e passagens, dinheiro que deveria sêr pago no porto da descarga, e não o fôí em consequencia da detenção.

5. Perdas ocasionadas dos navios pela inexecução das cartas de fretamento.

6. Estadia desde a data da detenção dos respectivos navios até á de execução de suas sentenças. A razão da estadia será regulada na conformidade das que geralmente se abonam aos navios inglezes.

7. Todas as despezas forenses, ou em logar d'ellas as commissões, com as despezas de documentos, suas traducções, defesa dos navios e carga, ajuste geral de avarias &c., e igualmente as mesmas commissões de receber as indemnisações, e a do agente, que as remetter ás partes.

8. As soldadas e sustento dos mestres e tripulações que ficaram no Brasil para defender e proteger os navios e cargas, desde a data das suas capturas até a da execução das sentenças ou venda dos navios, assim como o transporte dos mestres para Inglaterra.

9. As indemnisações das cargas serão geralmente reguladas pelas facturas, conhecimentos, manifestos e outros documentos, que se apresentarem aos Commissarios, devidamente attestados pelas partes ou seus agentes.

10. As indemnisações das cargas condemnadas serão reguladas pela factura, custo, por todas as despezas e com o accrescimo de dez por cento sobre a importancia, para perda de mercado &c.

11. Aquella parte das cargas restituídas que tiver sido extraviada, perdida, damnificada, estruída, ou que faltar, será paga conforme os principios expressados no artigo antecedente.

12. Aquellas partes das cargas que foram restituídas, e vendidas no Rio de Janeiro, devem sêr avaliadas pela factura e importancia das despesas, com dez por cento como acima,

do que se deduzirá o liquido producto das vendas, admitindo-se a differença como perda que se deve indemnisar.

13. Aquellas partes das cargas que foram restituídas e exportadas, serão indemnizadas conforme o valor da factura, com os por centos que os Commissarios julgarem legal e razoavel, em relação ás circumstancias de cada factura, tomando-se em consideração o estado do mercado do Rio de Janeiro, a natureza da mercadoria, e a praça para onde se effectuou o carregamento, bem como todas as despezas que occasionou, e a importancia das avarias geraes que se pagaram.

14. Os proprietarios das cargas serão respectivamente indemnizados de todas as despezas extraordinarias de armazenagem d'Alfandega, e dos direitos satisfeitos em consequencia da detenção.

15. O valor das cargas que foram embarcadas para descarregar-se em algum porto ou portos da Costa Occidental da America Meridional, será determinado, tanto quanto sêr possa, no porto da descarga para onde foram destinadas, segundo as bases para a avaliação das indemnisações.

16. O valor d'aquellas cargas, que foram conduzidas á Monte Vidéo, e á cujo respeito se fizeram aos captosres offerecimentos, que não foram attendidos de ampla fiança do seu importe, será estimado pelo preço corrente do mercado de Monte Vidéo, segundo as bases para as indemnisações.

17. A importancia das indemnisações sendo ajustada em moeda brasileira, vencerá, pelo que respeita aos navios, o premio de seis por cento annual, a contar d'um mez depois da data da captura, e pelo que respeita as cargas o de cinco por cento por anno, contados seis mezes depois da data da captura até que se faça o pagamento.

18. O juro de cinco por cento sobre o valor das cargas restituídas pelo Decreto de 21 de maio de 1828, ou pela sentença dos Tribunaes, será pago desde a data da captura até a final execução das sentenças.

19. No ajuste das indemnisações os Commissarios reduzirão o dinheiro sterlino á moeda brasileira a 32 pences por mil réis.

20. As somas que forem liquidadas serão realizadas em pagamentos iguaes, feitos n'esta córte, o primeiro com o praso de 12, o segundo de 24 e o terceiro de 36 mezes, contados do dia em que sôr ultimada a liquidação de cada presa. Para este fim o Thesouro Publico emittirá Apolices, nas quaes se inscreverão o nome ou nomes das partes

interessadas, em cujo favor ellas se fizerem, sendo estas postas á disposiçãõ da Legaçãõ de S. M. Britannica n'esta côrte, a fim de que ellas possam sêr entregues a quem realmente pertencerem.

Rio de Janeiro em 5 de Maio de 1829. Está conforme.
— Bento da Silva Lisboa.

F I M .

... e a ...
... e a ...
... e a ...
... e a ...
... e a ...

... e a ...
... e a ...
... e a ...
... e a ...
... e a ...

... e a ...
... e a ...
... e a ...
... e a ...
... e a ...

... e a ...
... e a ...
... e a ...
... e a ...
... e a ...

... e a ...
... e a ...
... e a ...
... e a ...
... e a ...

... e a ...
... e a ...
... e a ...
... e a ...
... e a ...

dos cruzeiros.

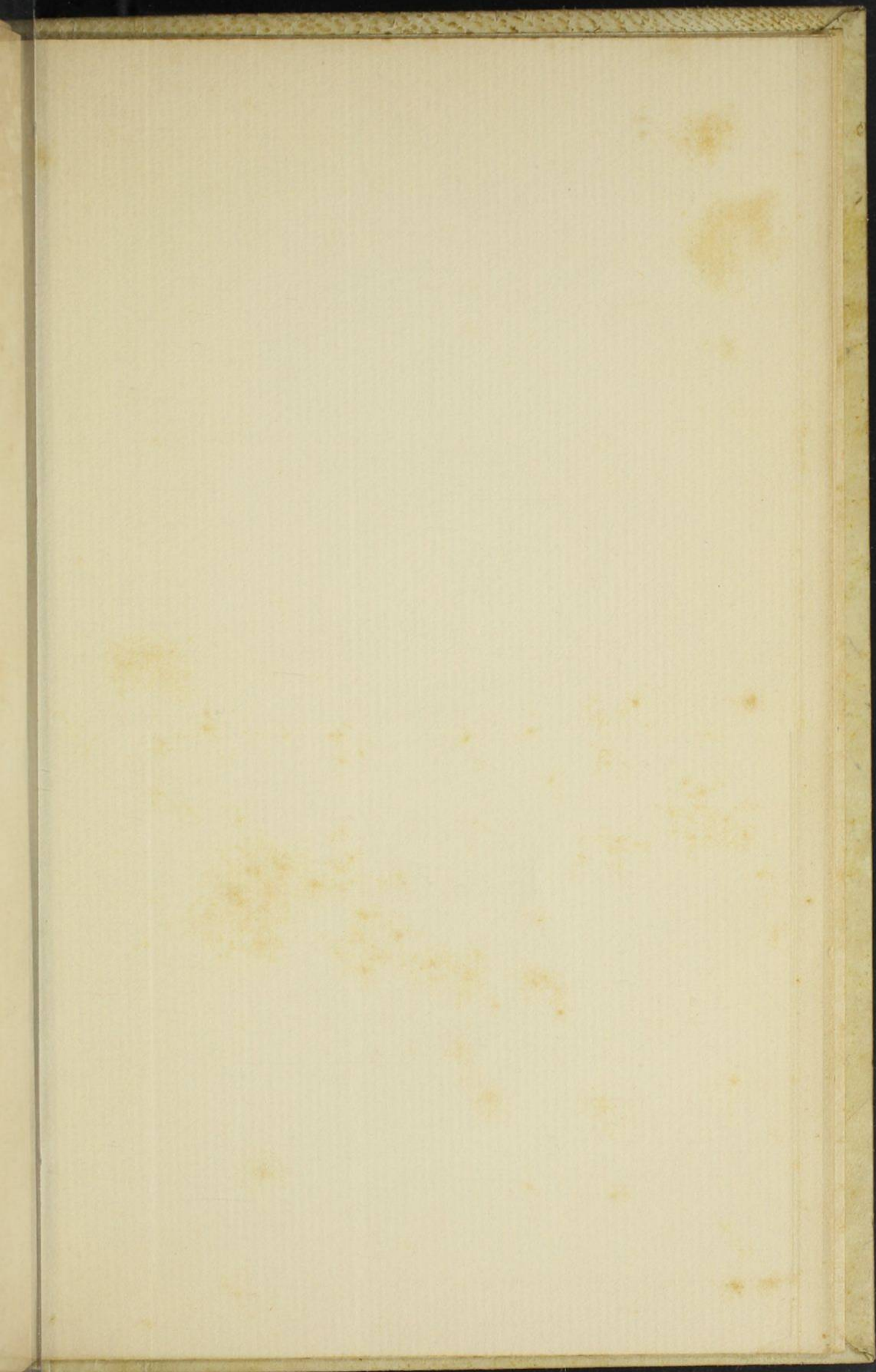
Data	Descrição
15 de Maio de 1700	Pagamento de...
16 de Maio de 1700	Pagamento de...
17 de Maio de 1700	Pagamento de...
18 de Maio de 1700	Pagamento de...
19 de Maio de 1700	Pagamento de...
20 de Maio de 1700	Pagamento de...
21 de Maio de 1700	Pagamento de...
22 de Maio de 1700	Pagamento de...
23 de Maio de 1700	Pagamento de...
24 de Maio de 1700	Pagamento de...
25 de Maio de 1700	Pagamento de...
26 de Maio de 1700	Pagamento de...
27 de Maio de 1700	Pagamento de...
28 de Maio de 1700	Pagamento de...
29 de Maio de 1700	Pagamento de...
30 de Maio de 1700	Pagamento de...
31 de Maio de 1700	Pagamento de...
1 de Junho de 1700	Pagamento de...
2 de Junho de 1700	Pagamento de...
3 de Junho de 1700	Pagamento de...
4 de Junho de 1700	Pagamento de...
5 de Junho de 1700	Pagamento de...

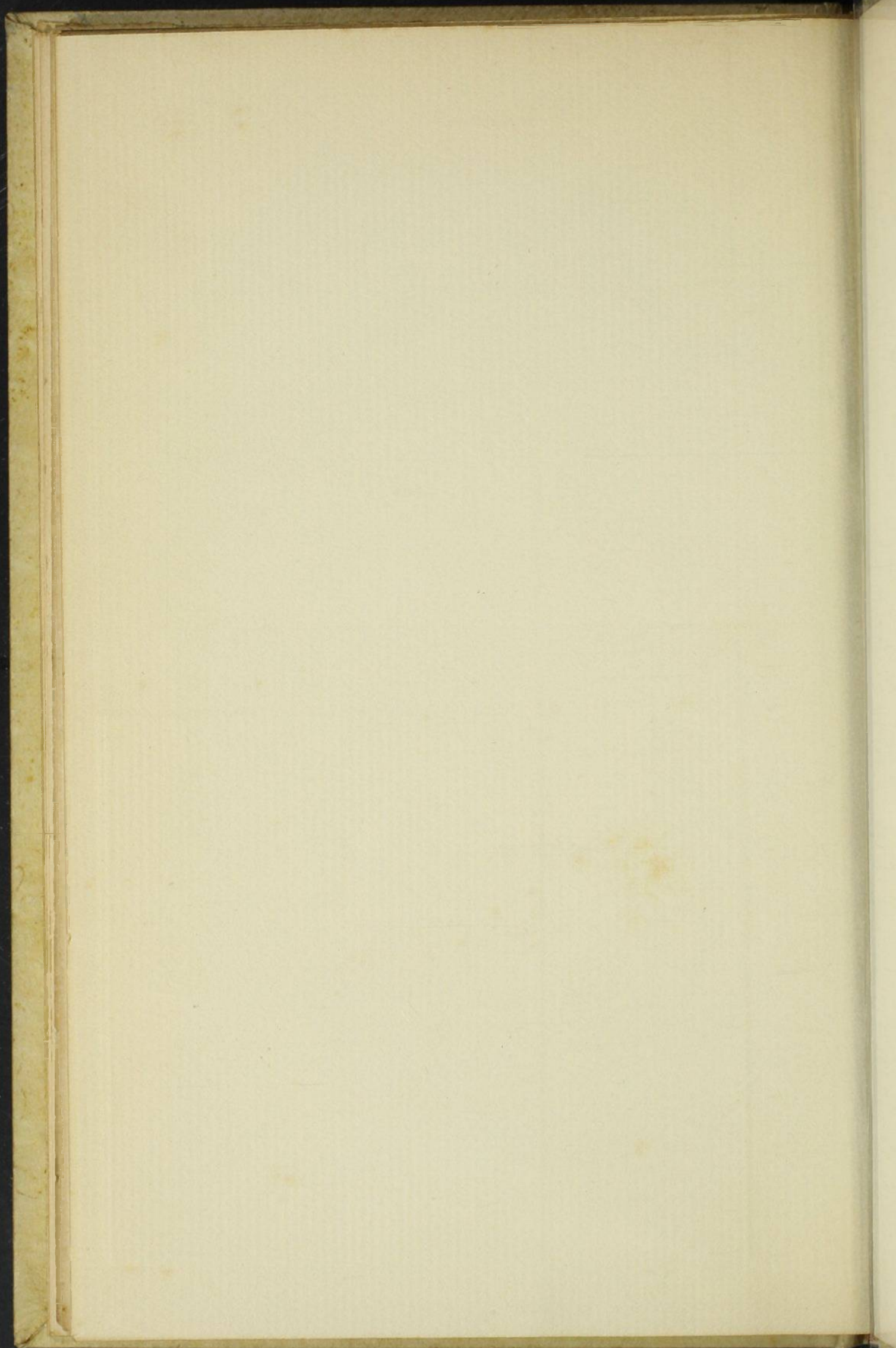
elos cruzfrica.

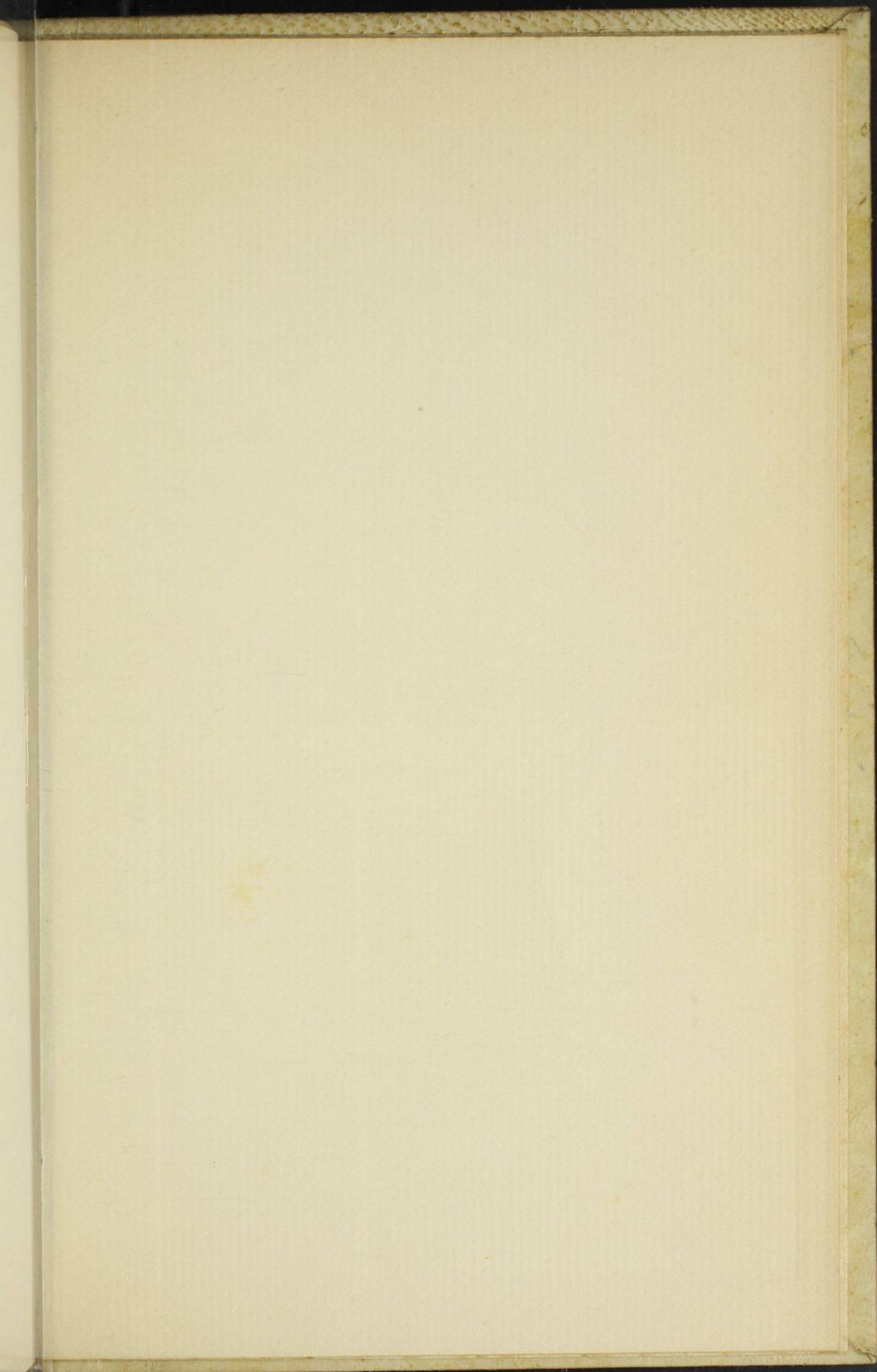
Lugar da tomada.	
.....	Jul
.....	Jul sentença de ministro dos
de Abril de 1822.	Jul sul; por falta a apique, e os a quatro dias
de Março de 1822.	Jul do norte a
de Outubro de 1822.	Jul), ficando por o proprietario <i>que elle me-</i>
de Janeiro de 1824.	} Rio 16 de Abril
de Janeiro de 1824.	
de Fevereiro de 1824.	
de Fevereiro de 1829.	Coram mortos Jul o tinha escri-
de Outubro de 1828.	Jul e seu passa- e N.º 14.
de Agosto de 1828.	Jul ommissão a
de Novembro de 1829.	Jul pelos portos tinha escri-

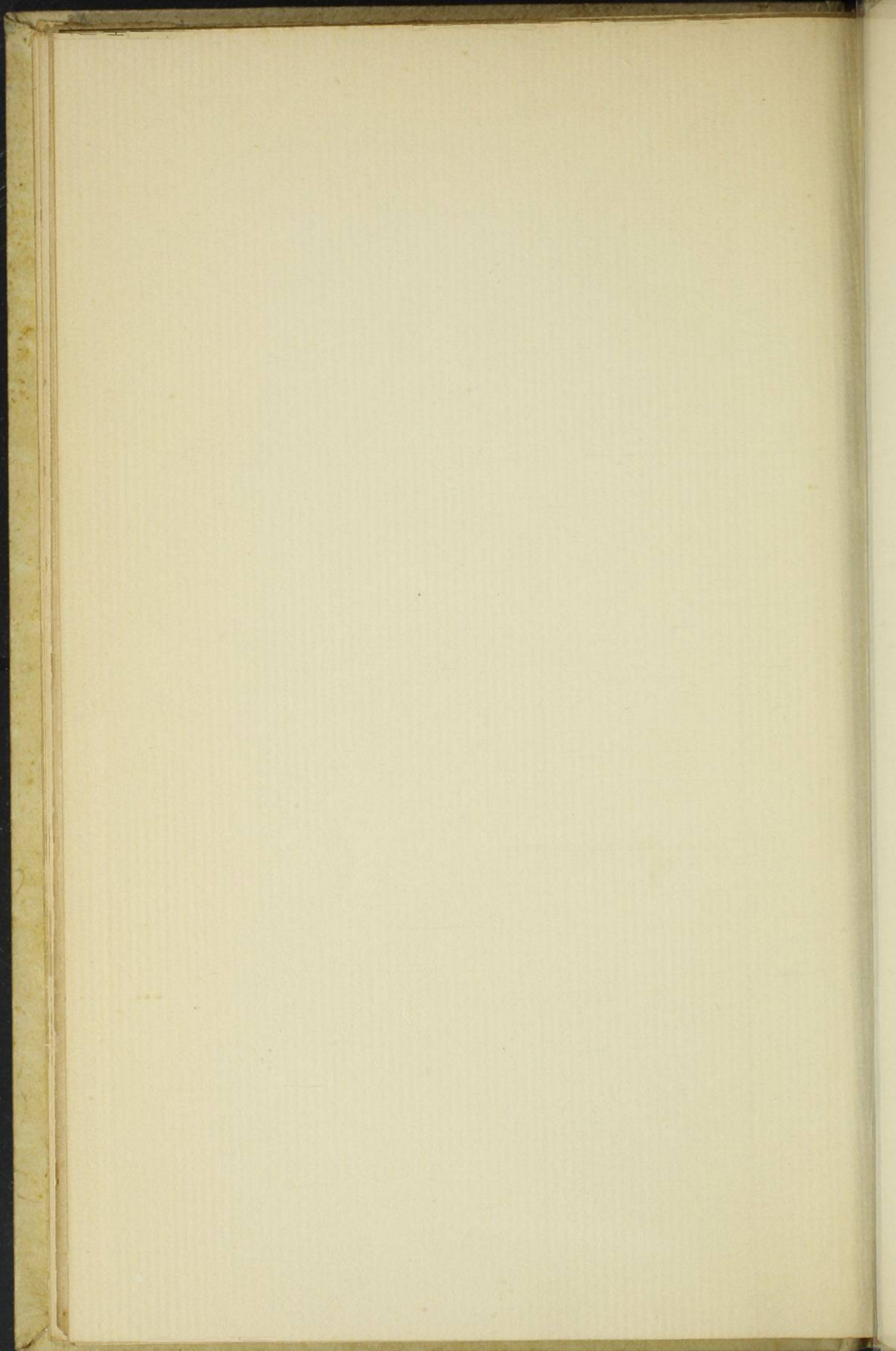
Verzeichnis der Bücher

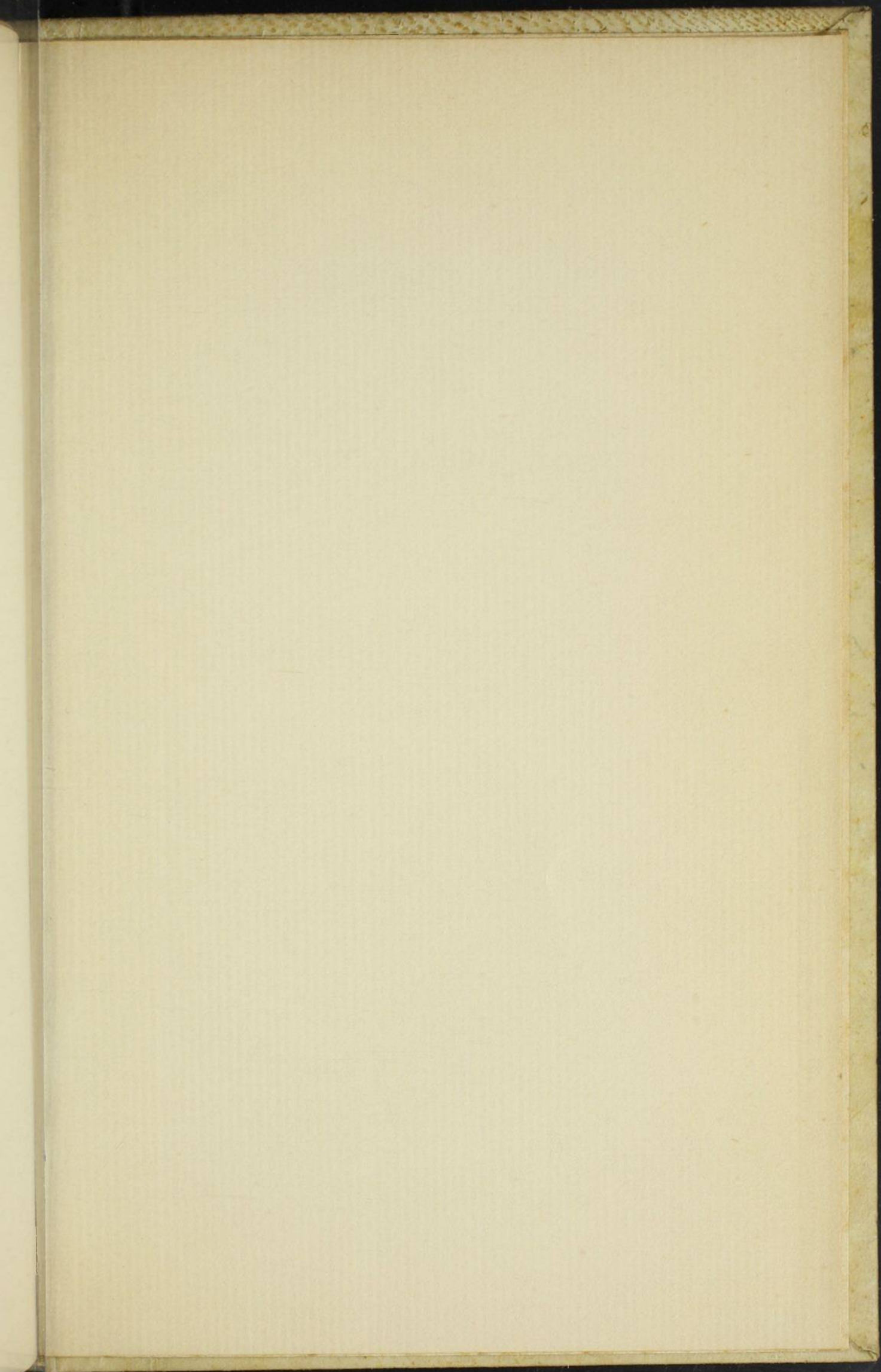
Nr.	Titel	Verfasser	Bemerkungen
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18











010537

