

EX-LIBRIS

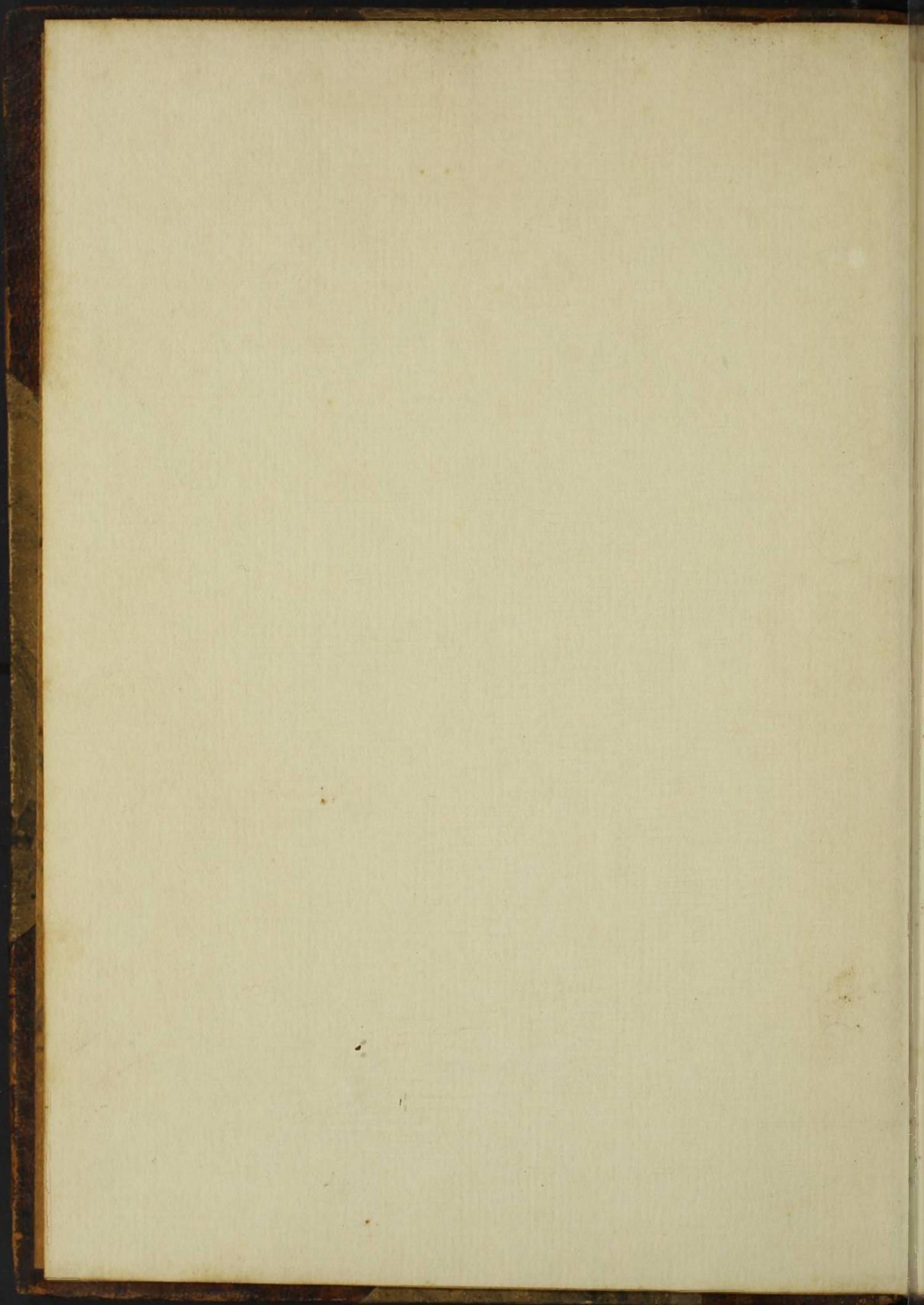
RUBENS BORBA  
ALVES DE MORAES

le ne fay rien  
sans

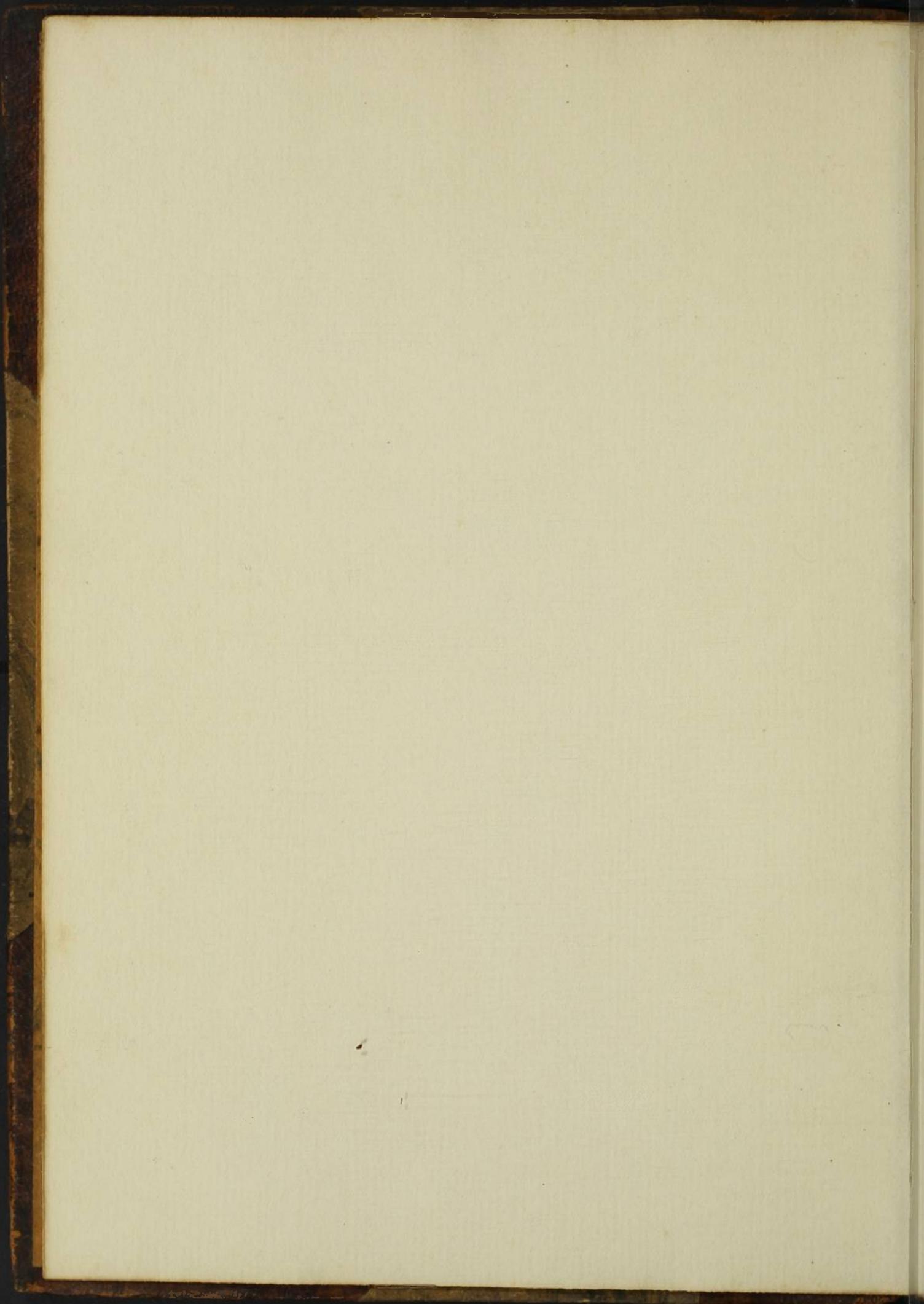
**Gayeté**

*(Montaigne, Des livres)*

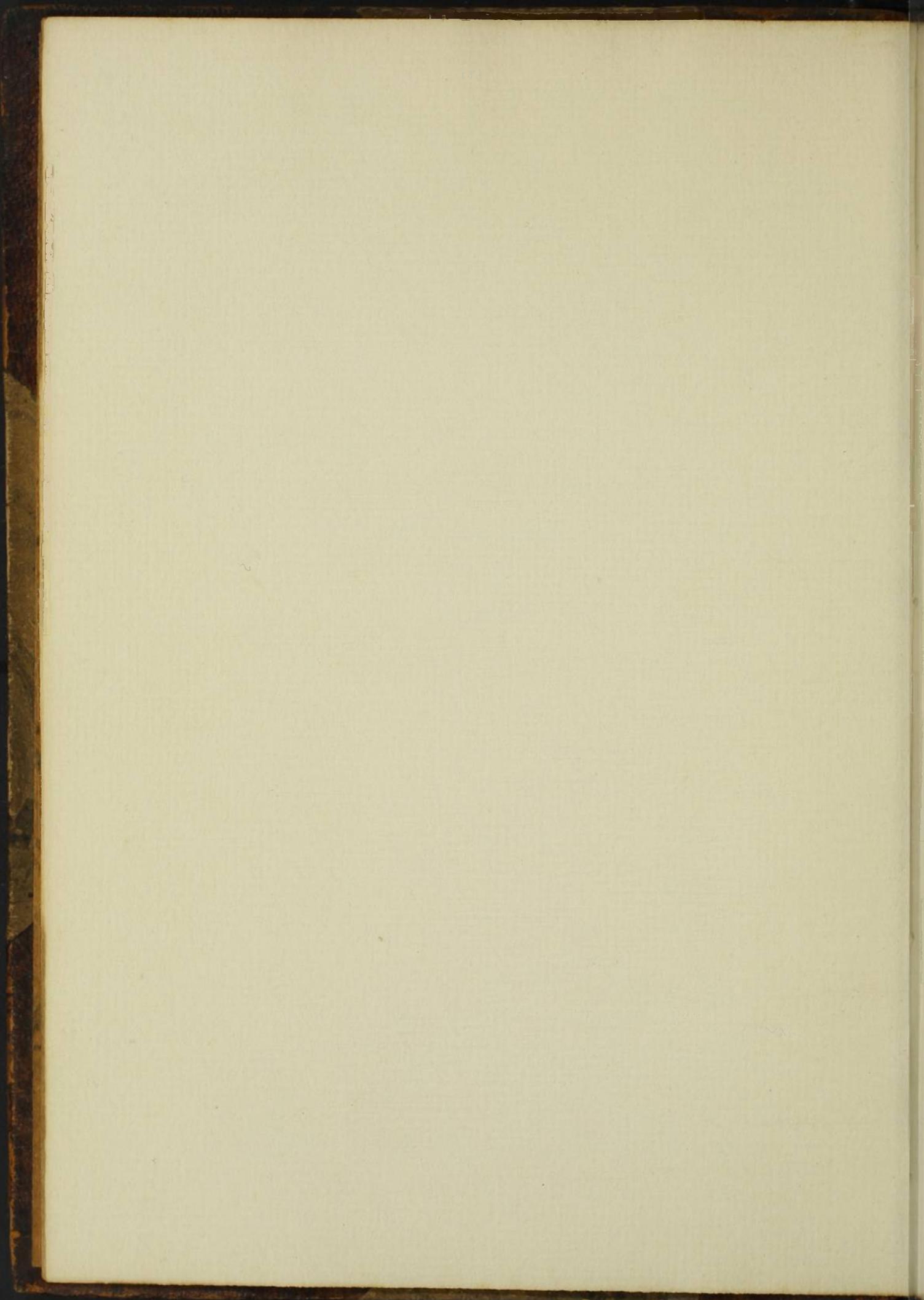
Ex Libris  
José Mindlin



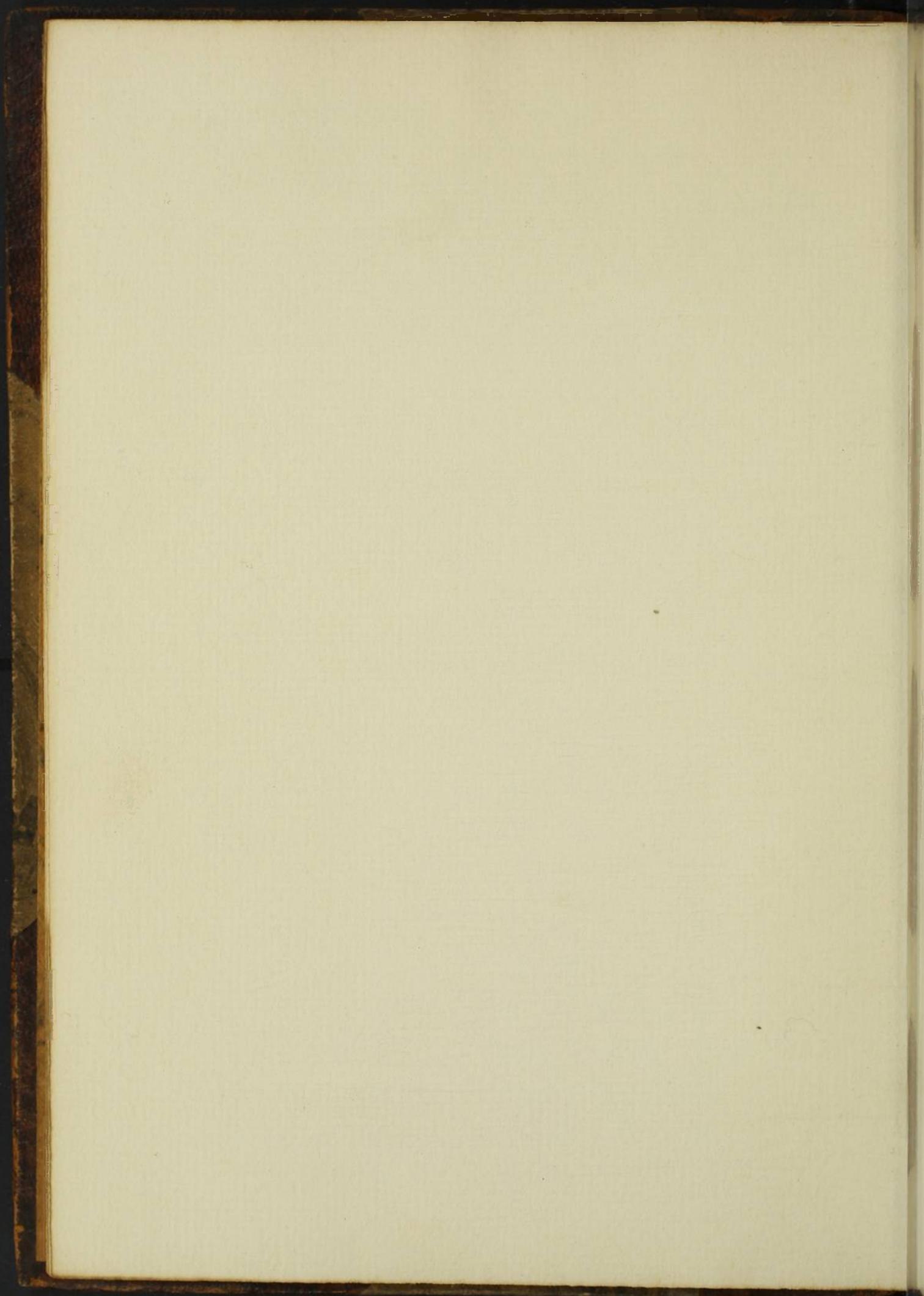




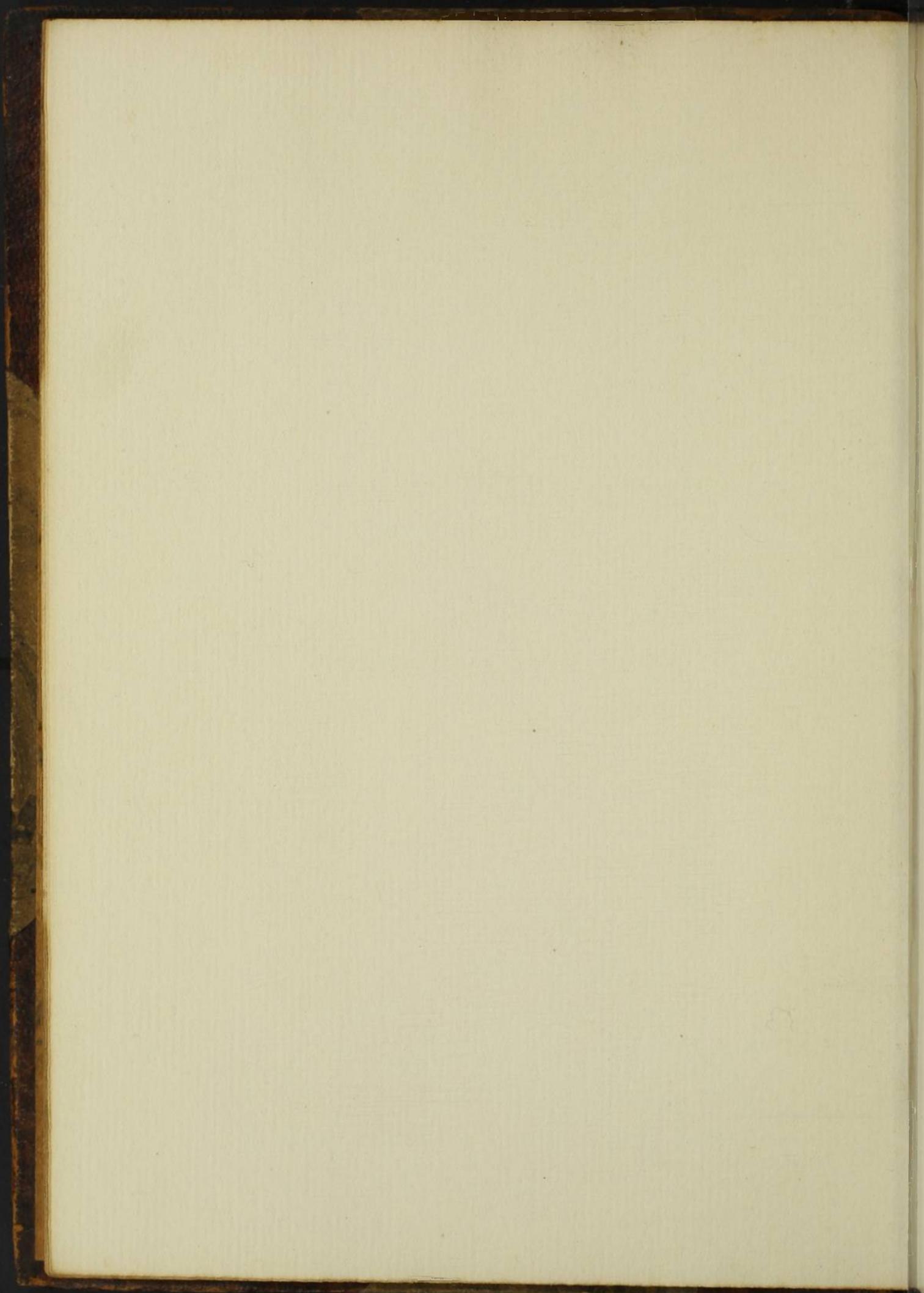




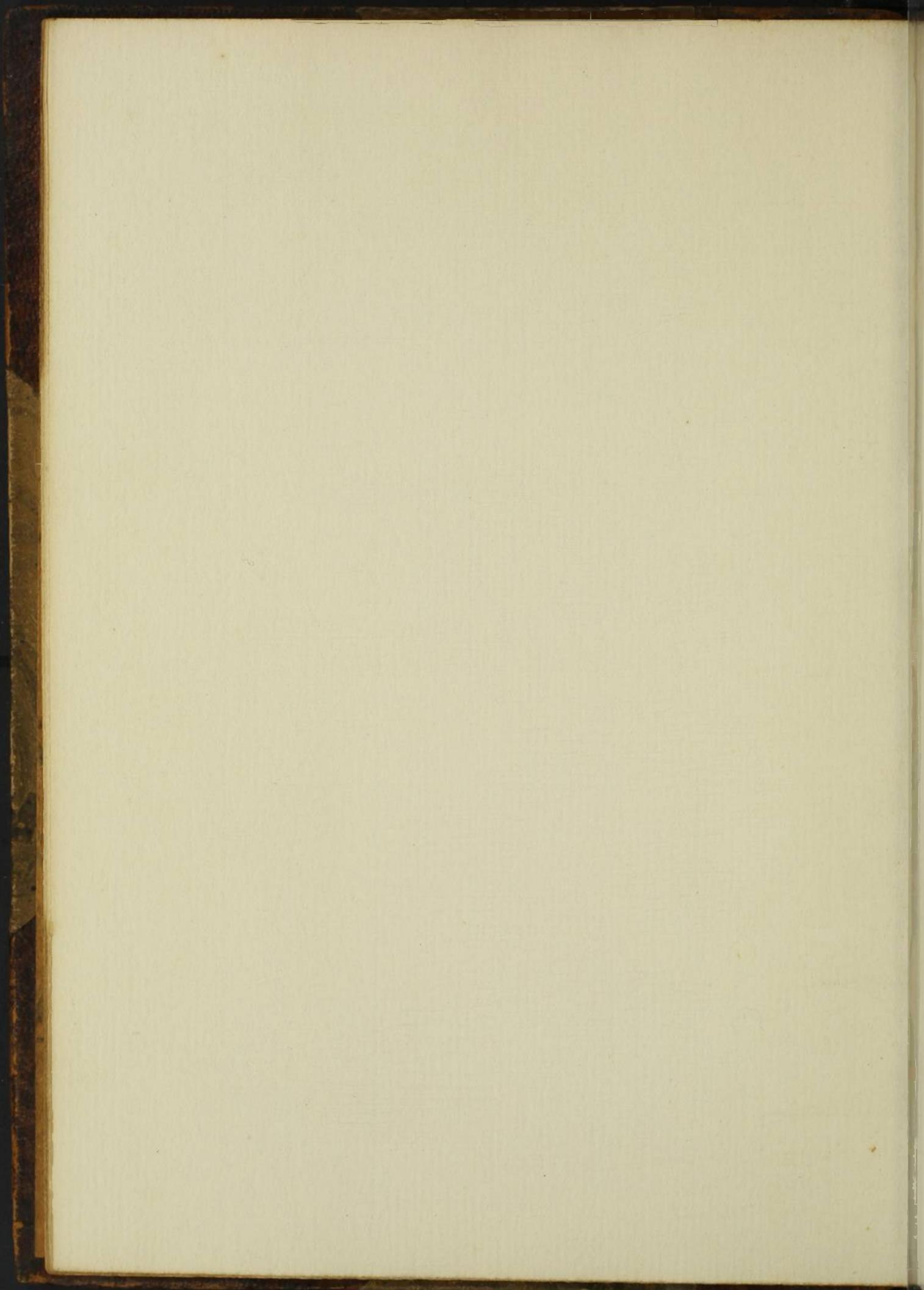




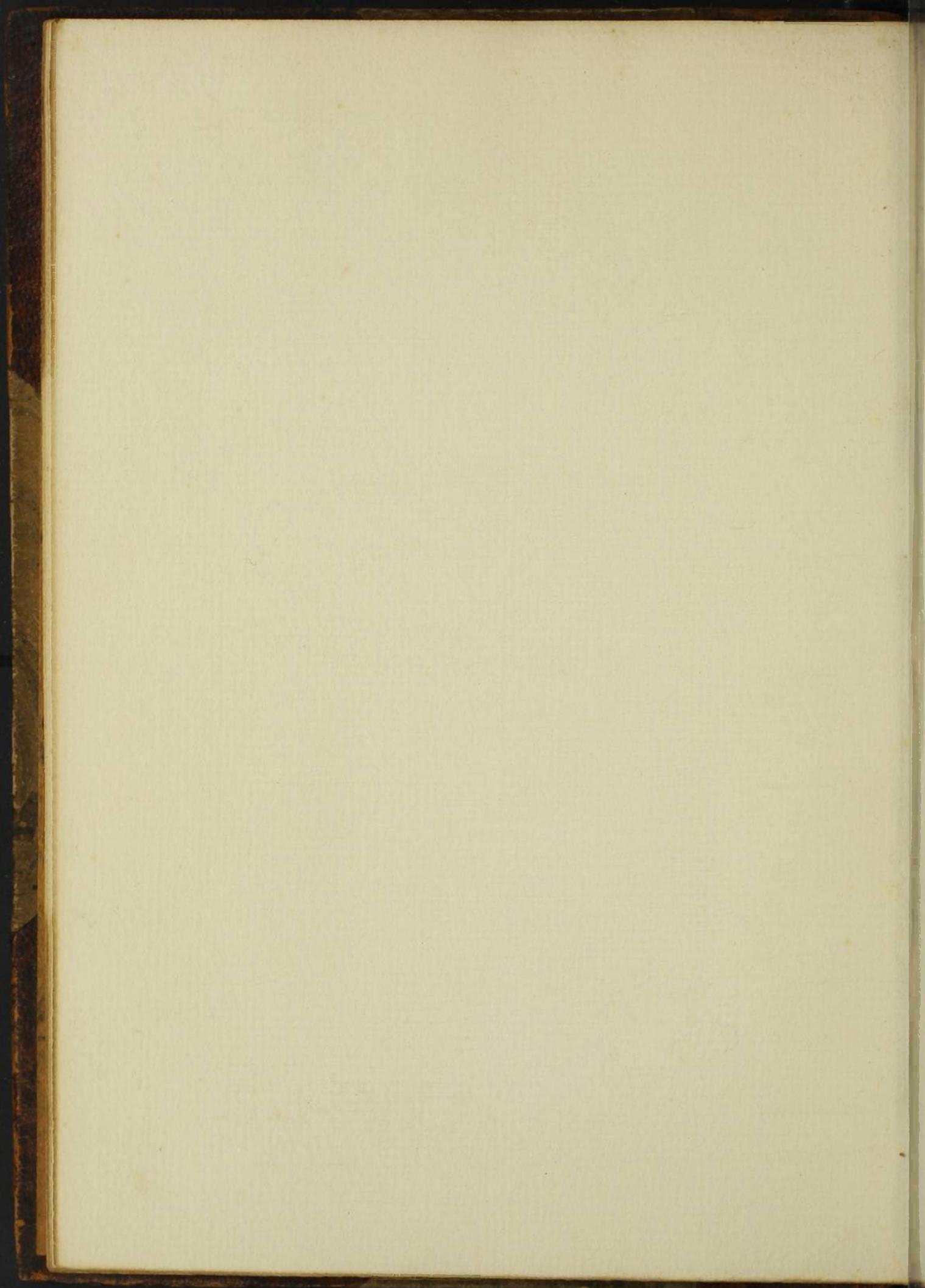


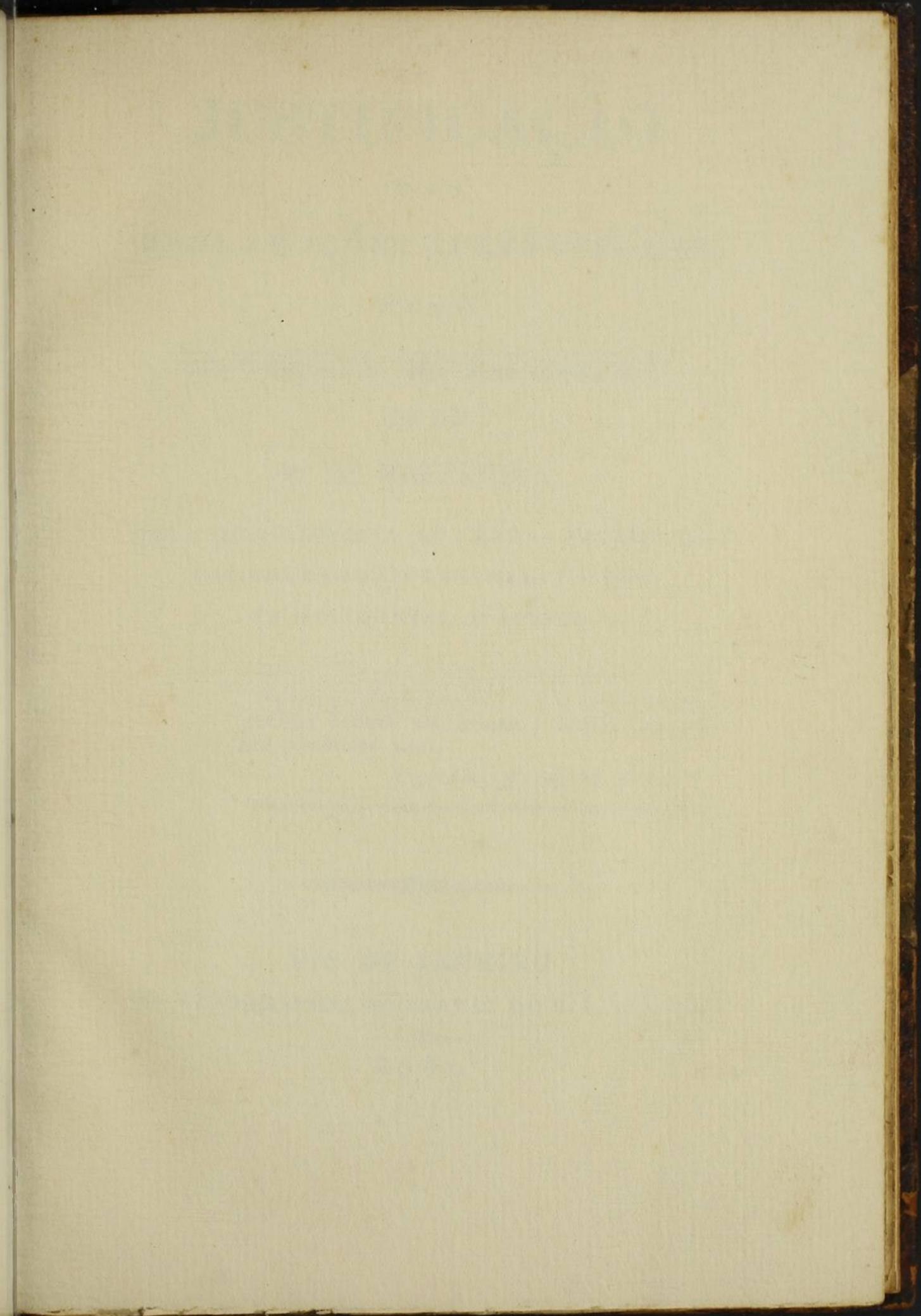


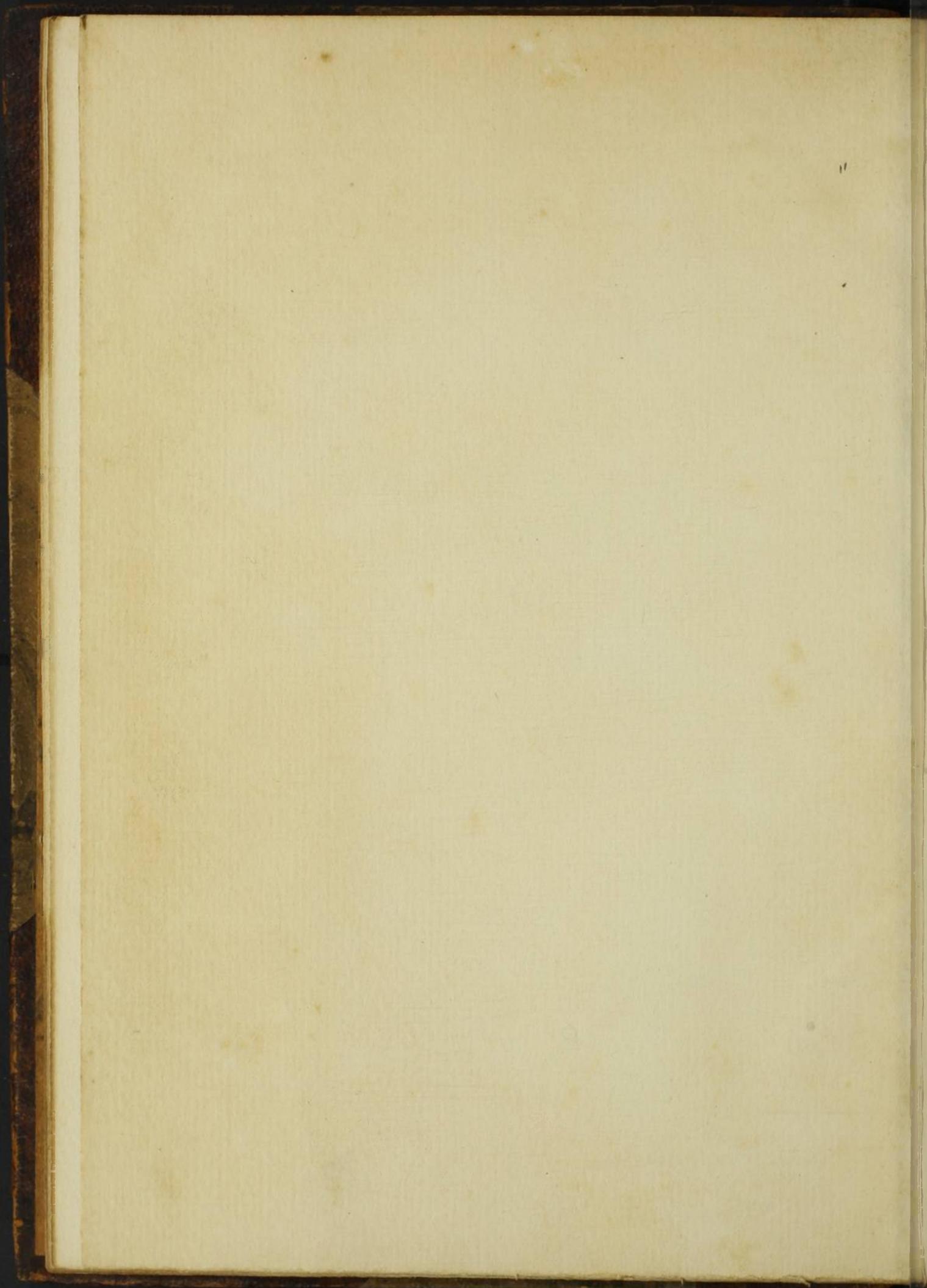












3.<sup>o</sup>  
**JUSTIFICAÇÃO**

DAS

RECLAMAÇÕES APRESENTADAS

PELO

**GOVERNO BRASILEIRO**

AO DE

S. M. BRITANICA,

PELO QUE RESPEITA AS PREZAS FEITAS PE-  
LOS CRUZADORES INGLEZES NA COS-  
TA OCCIDENTAL D'AFRICA.

~~~~~  
Hostes hi sunt qui nobis, aut quibus nos,  
publice bellum decrevimus; cæteri latrones  
aut prædones sunt.

*Reg. Jur. ff. 50. 16. 118.*



RIO DE JANEIRO

NA TYPOGRAPHIA DO DIARIO DE N. L. VIANNA,

—  
1834.

JUSTIFICACÃO

DAS

REGLAMENÇAS AFRICANAS

TOMO

GOVERNHO BRASILEIRO

NO DE

R. M. BRITANICA

TRAZ A RESPEITA AS REGRAS DE

OS NEGROES E INDIANOS

DA OCCIDENTAL AFRICA

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

—\*—

**D**IZ Smith que o principio pelo qual nós naturalmente approvamos, ou reprovamos as nossas proprias acções, e proceder, é o mesmo que nos dirige em juizos semelhantes á respeito de acções alheias; isto é, segundo podemos, ou não podemos, sympathisar com os sentimentos e motivos, que originarão as acções, que avaliamos. Ora, como pezar os nossos proprios sentimentos e motivos, sem que nos coloquemos 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 forão praticadas por outrem? Esta observação, mais do que á ninguém, cabe ao Governo inglez na avaliação da questão rapidamente desenvolvida no presente Opusculo. Que se elle colloque na posição do Governo Brasileiro, que elle suponha subditos Inglezes os Subditos Brasileiros, cujas propriedades forão 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 pode sympathizar com os sentimentos, e motivos, que derão occasião ao proceder, que se tem tido com nosco. Fundado nos proprios Processos feitos ás Embarcações apre-zadas, e officios remettidos pelos Juizes de Serra Leoa ao Governo inglez sobre o objecto, passamos á expor ao Publico a Historia succinta dos Factos, e a sustentação do Direito, com que se

1\*

tem exigido do Governo inglez a indemnizaçãodaquellas prezas.

Prudente em decretar a abolição do Comercio da Escravatura, quando se tratava de seos subditos; nenhum principio de publica utilidade foi mais respeitado desde que tratou a Inglaterra de o fazer acabar nas outras Nações. Dezoito annos discentio no seo Parlamento a total prohibição deste Commercio indigno da Christandade: então todo o tempo era pouco para que os capitaes nacionaes não fossem subitamente removidos dali: todo o tempo era pouco para advertir as colonias Inglezas de 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 deo depois, quando não erã ja as colonias Inglezas, que deverão ser providas de trabalhadores: quando não erã ja os capitaes inglezes que ião ser sacrificados; mais sim os capitaes, a agricultura, e toda a industria nascente de Paizes, que apenas começavão a apparecer no grande Quadro das Nações Independentes. A respeito destes toda a concessão era demasiada: toda 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 ja havia julgado prudente acabar com o trafico da escravatura em seos dominios; não perdeu um instante em prevalecer-se da Paz Geral para, ostentando

---

(\*) Paucis carior est fides quam pecunia. *Sa'lust.*

philantropia, obrigar o seo antigo alliado Portugal á seguir seos 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 Contractantes reservavão para si, e se empenhavão 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 seguio se a Convenção Adicional 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 fação o commercio illicito de escravos nos Portos indicados no Art. 1.º do Tratado de 1815, que são os portos ao norte da Equinoxial. E' esta Convenção Adicional de 1817 que tem servido de base á todas as outras Convenções sobre o mesmo objecto, ja estipuladas com Portugal, ja com o Governo Brasileiro, depois da sua Independencia; e sendo constantemente referida pelos outros, merece particular attenção daquelles que quizerem julgar com imparcialidade, e justiça a questão da legalidade das Prezas, visto que é ali que se estabelecerão as regras, que as deverão 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 permittido o Trafico de Escravatura; determinando se no Art. 4.º o

modo porque devião ser feitos e dados os Passaportes; estabelece-se no Art. 5.º o seguinte.

„ As Duas Altas Partes Contractantes pa-  
 „ ra melhor conseguirem o fim que se propõe,  
 „ de impedir todo o Commercio illicito de Es-  
 „ cravos aos seus Subditos respectivos, consen-  
 „ tem mutuamente em que os Navios de guer-  
 „ ra de ambas as marinhas reaes, que, para es-  
 „ se fim, se acharem munidos das Instrucções es-  
 „ peciaes de que abaixo se fará menção, possam  
 „ visitar os Navios mercantes de Ambas as Na-  
 „ ções, que houver motivo rasoavel de se sus-  
 „ peitar terem á bordo escravos adquiridos por  
 „ um commercio illicito; os mesmos Navios de  
 „ guerra poderão (mas somente no caso em que  
 „ de facto se acharem Escravos á bordo) deter  
 „ e levar os ditos navios, a fim de os fazer jul-  
 „ gar pelos Tribunaes estabelecidos para esse  
 „ effeito, como abaixo será declarado. Bem en-  
 „ tendido, que os Commandantes dos Navios de  
 „ ambas as Marinhas Reaes, que exercerem es-  
 „ ta Commissão, deverão observar, stricta e exac-  
 „ tamente, as Instrucções de que serão munidos  
 „ para este effeito. „

No Artigo 6.º se diz „ Os Cruzadores Por-  
 „ tuguezes, ou Britanicos, não poderão deter Na-  
 „ vio algum de Escravatura, em que *actualmen-*  
 „ *te* não se acharem escravos á bordo; e será  
 „ preciso, para legalizar a detenção de qualquer  
 „ Navio, ou seja Portuguez ou Britanico, que  
 „ os Escravos que se acharem á bordo, sejam  
 „ effectivamente conduzidos para o Trafico, e  
 „ que aquelles que se acharem a bordo dos Na-  
 „ vios Portuguezes, hajão sido tirados daquella

„ parte da Costa d’Africa, onde o Trafico foi  
 „ prohibido pelo Tratado de 22 de Janeiro de  
 „ 1815. „ Isto mesmo se statue no fim do Arti-  
 „ go 9.º e se repete para assim dizer á cada linha.

A’ vista de tão positivas e arduas estipula-  
 ções era indispensavel que na mesma Convenção  
 se declarasse a obrigação em que ficavão ambos  
 os Governos de indemnizarem os seus Subditos  
 respectivos de quaesquer perdas que soffressem  
 por detenções arbitrarías e illegaes feitas pelos  
 cruzadores. E’ isto, porem, o que se encontra  
 no 3.º periodo do Artigo 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, un-  
 „ justly, by the arbitrary and illegal deten-  
 „ tion of their vessels „

Foi em virtude desta Coavenção Addicio-  
 nal que se criarão as Commissões Mixtas, re-  
 sidentes na Costa d’Africa, e no Brasil, a fim  
 de julgar as Prezas, que se houvessem de fa-  
 zer. Foi tambem ella que stipulou Instrucções  
 para serem dadas aos Cruzadores, e lhes ser-  
 virem de regra, fazendo depender a legalidade  
 da Preza da inteira e fiel execução das mesmas  
 Instrucções, como se vê do 2.º periodo do já  
 citado Artigo 5.º

Nas Instrucções dadas aos Cruzadores ex-  
 pressamente se determina no Artigo 1.º „ Os  
 „ Navios á bordo dos quaes se não acharem es-

„ cravos 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 repu-  
 tada a circumstancia da achada de Escravos á  
 bordo, para o fim de fazer o Trafico illicito, que  
 o Artigo 8.º diz assim „ As Embarcações de  
 guerra, que debaixo dos principios declarados  
 nas presentes Instrucções, detiverem os Navios  
 de escravatura, deverão deixar a bordo toda a  
 carga de negros intacta, assim o Capitão, e  
 uma parte ao menos da Tripulação do dito Navio „

E mais abaixo „ os negros não serão desembar-  
 cados, senão quando os navios, a bordo dos quaes  
 se achão, chegarem ao lugar, onde a validade da  
 preza deve ser julgada por uma das duas Commissões  
 mixtas „

Menção especial se deve igualmente fazer do Re-  
 gulamento dado pela mesma Convenção Addicional ás  
 Commissões Mixtas. Neste se estabelecem e apoião  
 os mesmos principios a respeito da legalidade das pre-  
 zas, tendo sempre por base a existencia de escravos  
 destinados ao Trafico, á bordo do navio capturado.  
 Assim expressamente se lê no Artigo 5.º do citado  
 Regulamento ibi „ Na Declaração authentica, que o  
 „ Captor deverá fazer perante a Commissão, assim  
 „ como na certidão dos papeis apprehendidos, que se de-  
 „ verá passar ao Capitão do Navio apresado no mo-  
 „ mento da sua detenção; o sobredito captor será obri-  
 „ gado a declarar o seu nome, e o nome do seo Na-  
 „ vio, assim como a latitude, e longitude da pa-  
 „ ragem, onde tiver acontecido a detenção, e o nu-  
 „ mero de escravos achados vivos á bordo do Na-  
 „ vio, ao tempo da detenção „

Neste 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 aprezado.

Depois da Convenção Addicional de 28 de Julho de 1817 , soffreg o Governo Inglez por dar um golpe mortal no Trafico de escravatura , esforçando-se por conseguir uma nova stipulação acerca do objecto ; o conseguiu em Lisboa em 15 de Março de 1823. No Artigo 1.º desta nova Convenção determinou-se,, Havendo-se estipulado no 1.º Artigo das In-  
 ,, truccões destinadas para os navios de guerra Ingle-  
 ,, zes e Portuguezes , que tiverem a seo cargo o im-  
 ,, pedir o Commercio illicito de escravos, que,, os Na-  
 ,, vios á bordo dos quaes se não acharem escravos des-  
 ,, tinados para o Trafico, não poderão ser detidos de-  
 ,, baixo de nenhum pretexto ou motivo qualquer,, e  
 ,, tendo mostrado a experiencia que os navios empre-  
 ,, gados no dito Trafico illicito tem momentaneamente  
 ,, desembarcado os escravos que estavam á seo bor-  
 ,, do , immediatamente antes de serem visitados pelos  
 ,, Navios de guerra, achando assim o meio de evita-  
 ,, rem a condemnação , e poderem continuar impune-  
 ,, mente sua illegal viagem , em contravenção ao ver-  
 ,, dadeiro espirito da Convenção de 28 de Julho de  
 ,, 1817: as Duas Altas Partes Contractantes conhe-  
 ,, cem 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 for capturado, nesse caso, e por es-  
 ,, se motivo, em conformidade do verdadeiro espiri-  
 ,, to e intenção das Stipulações da Convenção acima  
 ,, mencionada, será aquelle Navio detido pelos Cruze-  
 ,, dores, e condemnado à final pelos Commissarios,,

Por esta nova Convenção se ampliou mais o direito de capturar, e o sentido e disposições contidas nas Convenções anteriores ; mas a base ficou a mesma ; isto é, *realisação effectiva de commercio il-*

*licito pelo Navio capturado; e existencia abordo de escravos destinados ao Trafico, ou no momento da captura, ou antes della; e neste ultimo caso, não bastão presumpções, indícios 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 aprezado algum escravo ou escravos com o destino de serem empregados no Trafico illicito. E' esta a mente e letra do Tratado; e nem outra podia ser, uma vez que se não tivesse por fim o arruinar todo o Commercio licito do Brasil com a Costa d'África. Se esta concessão era ja demasiadamente grande, ella tornar-se-hia tyranica, 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 podesse ser diferente daquella 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 preza; pela Convenção de 1823 era de mister primeiro do que tudo mostrar que o Navio depois de sua sahida do Brasil, havia tócado, 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. Daqui ja se vê que o ser encontrado o Navio ao norte da Linha não era rasão, nem motivo, que podesse justificar a preza.

Neste estado ficarão estas Convenções até 23 de Novembro de 1826, em que tratou o Governo Inglez com o Governo Brasileiro sobre a materia; stipulando-se no Tratado feito com aquella data:

„ 1.º Acabados trez 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 con-  
 „ tinuação deste Commercio, feito depois da dita epo-  
 „ ca por qualquer pessoa subdita de S. M. I., será  
 „ 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 achão ligados para regular o dito Com-  
 „ mercio até o tempo da sua abolição final, concor-  
 „ dão por isso mutuamente em adoptarem, e renova-  
 „ rem tão efficazmente, como se fossem insiridos pa-  
 „ lavra por palavra nesta Convenção, todos os Arti-  
 „ gos, 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 tem si-  
 „ do addicionados „

„ 3.º As Altas Partes Contractantes concordão mais  
 „ em que todas as materias, e cousas nos ditos Tra-  
 „ tados conteudas, assim como as Instrucções, e Re-  
 „ gulações, e formas de Instrumentos annexos ao Tra-  
 „ tado de 28 de Julho de 1817, sejãõ applicadas *mu-  
 „ tatis mutandis* ás ditas Altas Partes Contractantes,  
 „ e Seos Subditos tão efficazmente, como se fossem  
 „ aqui repetidas palavra por palavra, confirmando, e  
 „ approvando por este Acto tudo o que foi feito pelos  
 „ seos respectivos Subditos em conformidade dos ditos  
 „ Tratados, e em observancia delles „

„ 4.º Para a execução dos fins desta Convenção,  
 „ as Altas Partes contratantes concordão mais em no-  
 „ mearem desde ja Commissões Mixtas, na forma da-  
 „ quellas já estabelecidas por parte de S. M. B.; e  
 „ El-Rei de Portugal, em virtude da Convenção de 28  
 „ Julho de 1817. „

Eis tudo quanto consta da Convenção de 23 de  
 Novembro de 1826. Ella apenas acrescentou ás ou-  
 tras a fixação do prazo, em que devera cessar uni-

versalmente, e para sempre, o Commercio de Escravos, determinando que este prazo seria o de trez annos da data do Tratado. Tudo o mais ficou em pé, e em vigor; para ser respeitado e cumprido à respeito do modo de capturar os navios Brasileiros, e de julgar taes capturas. E como depois da Convenção de 1823, ja aqui mencionada, e do Tratado acima transcripto, nenhum outro houvesse, ou Convenção, Explicação, ou Stipulações de qualquer maneira que possa ser considerada, entre o Imperio do Brasil, e a Gran-Bretanha, é evidente que de modo algum era ou podia ser licito obrar em contravenção dos Tratados acima referidos, antes deverão ser 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 trez annos, finidos os quaes cessaria inteiramente: e seria *considerado, e tratado de Pirateria*; 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 Deos, e pelos Homens, diz, que se as Potencias Alliadas estavam de accordo sobre a questão moral, e religiosa, se ellas fazião 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 forão mui debatidas, e pezadas na propria Inglaterra, mais do que em nenhuma outra parte.

---

(\*) 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. 335.

Tendo sido exposta a parte do Direito das Gentes Convencional, concernente á Questão das Prezas; passemos á expor ao conhecimento do Publico os Factos á 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 Leoa, e o Governo de S. M. B., achamos que de trinta e tres prezas, apenas tres forão achadas com escravos a bordo: tres depois de capturadas com grande prejuizo da negociação, que quasi ficou toda perdida, forão relaxadas sem processo pelos proprios captores: sete forão julgadas más prezas pela mesma Commissão Mixta de Serra Leoa; mas não competentemente indemnizadas: nove forão condemnadas simplesmente por serem encontradas ao norte da Equinoxial; não tendo escravos á bordo, e a maior parte dellas achando-se em alto mar: oito por terem passaportes que lhes permittião fazer escalla por differentes portos: uma por ter sido encontrada em porto, onde o Trafico não era licito; não tinha, porem, escravos á bordo; e havia sido legalmente despachada para os portos d'África á fazer o commercio de oiro, marfim &c.: de uma ignorão-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 lugar algum d'África!

Em quanto as tres primeiras: uma dellas

chamada *Esperança feliz*, cujo proprietario é Manoel 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 participão ao Marquez de Londonderry esta captura, confissão que o Captor Sir Roberto Mends dando a embarcação ao Capitão Leeke para a levar á Serra Leoa, este, passados dias, a metteo ao fundo, e baldeou os escravos para uma escua hespanhola, a qual socobron, e que occasionou grande mortandade dos refferidos 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 seo cargo o impedir o Commercio illicito de Escravos.

„ O Capitão fará uma declaração authenti-  
 „ ca por escripto, que mostre o estado em que  
 „ elle achou a Embarcação detida, e as alte-  
 „ rações que nella houverem havido. Deverá tão-  
 „ bem dar ao Capitão do Navio de Escravatu-  
 „ ra um Certificado assignado dos papeis que  
 „ houverem sido apprehendidos ao dito Navio,  
 „ assim como do número de escravos achados  
 „ á bordo ao tempo da detenção. *Os negros não*  
 „ *serão desembarcados senão quando os navios á*  
 „ *bordo dos quaes se achão, chegarem ao lugar,*  
 „ aonde a validade da preza deve ser julgada  
 „ por uma das duas Commissões mixtas, para  
 „ que no caso de não serem julgados de boa  
 „ preza, a perda dos Donos possa mais faeil-

„ mente ressarcir-se. Se porem houverem moti-  
 „ vos urgentes, procedidos da duração da via-  
 „ gem, do estado de saude dos escravos, ou ou-  
 „ tros quaesquer, que exijão que os negros se-  
 „ jão desembarcados todos, cu parte delles, an-  
 „ tes de poderem os Navios ser conduzidos ao  
 „ lugar da residencia de uma das mencionadas  
 „ Commissões, o Commandante do Navio Apre-  
 „ zador poderá tomar sobre si esta responsabi-  
 „ lidade, com tanto porem que aquella neces-  
 „ sidade seja constatada por attestado em forma. „

Da letra pois deste Artigo sô 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 jamais se podia julgar autorizado o Captor á mudar os Escravos de uma para outra embarcação; e muito menos não cumprindo, como não cumprio, a parte do Artigo que respeita á ficada do Capitão, e de uma parte da Tripulalação, e finalmente não constando a necessidade da remeção por um Attestado em forma o que não é de admirar quando dos Documentos consta ter elle senegado todos os papeis do navio capturado, negando se á dar, na forma do Artigo citado, ao Capitão aprezado um Certificado assinado dos papeis apprehendidos.

Para se pôr á toda luz a injustiça desta captura, é sufficiente lêr o Extracto do Processo officialmente enviado ao Governo Inglez pelos proprios Juizes de Serra Leoa. Ali affirmão elles que pelos depoimentos dos officiaes do Navio prouvou se que tendo este sahido da Bahia com destino para Molambo, ali fize- ra o Trafico licito; e que de volta para o Brasil, ven- do-se o Capitão obrigado a arribar á Ilha do Princi- pe para comprar mantimentos, as correntes o arras- trarão ao norte, onde se vio na necessidade de entrar no perto de Lagos, afim de prover-se dos mantimen- tos que lhe erão indispensaveis o que é tanto mais ve-

ridico, 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 sofre algum contratempo por pequeno que seja.

Como, porem, destruiu taes provas o Captor, e os Juizes Commissarios? Elles mesmos o confessão naquelle Extracto official " Inquerindo alguns Negros do carregamento, os quaes deposerão 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 d'escravos absolutamente ignorantes da lingua em que erão inquiridos, e mui interessados em condemnar o Navio para serem restituídos á Liberdade. E nem se pode saber como Juizes Inglezes admittirão escravos á jurarem contra aquelles que figuravão de seos donos, o que nem por aquella Legislação, nem por outra qualquer é permittido. Mas a Commissão não sabe onde collocar o seo 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 havião escravos Houssás, ou naturaes do Norte. A resposta disto está no Artigo 4.º in fin. 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 ja não existia; grande parte dos escravos havia perecido: os Juizes erão todos inglezes: o Captor também o era: como deixar de condemnar o Navio? Ca-

mo não violar em favor do captor, o Artigo 5.º das Instrucções citadas, que não permite o aprezar os Navios com Escravos comprados ao Sul da Linha, somente porque pelas fortunas do mar, ou busca de ventos, ou arrastados por correntes, tão frequentes naquella Costa, se achão ao Norte da Linha?

A captura do outro Navio chamado — Tres Amigos — aprezado com escravos ainda é mais iniqua. Este Navio sahio do Rio de Janeiro para Angolla, com permissão de receber ali tres escravos na forma do Artigo Addicional assinado em Vienna aos 22 de Janeiro de 1815, que permittio aos Colonos Portuguezes o passarem dos Estabelecimentos da Coroa de Portugal na Costa d'Africa ao Norte do Equador com *bona fide* seus domesticos para qualquer outra possessão da Coroa 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 Cêrtidões. 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 arribara á Serra Leoa, lugar da residencia da Commissão; e que tinha passaporte e permissão para levar de Angolla tres escravos. Como pois, o condemna?

Diz que é porque o Passaporte fallava de tres escravos, e acharão-se tres escravas! Pode a differença de sexo, desfazer e annullar a licença dada, a Letra do Artigo Addicional citado; a equidade, e Justiça, que reclamão em favor do Capturado? Demais è expresso em muitos lugares 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 disto a Commissão? Nenhumas; antes pelo contrario tudo conspirava á provar que as escravas achadas erão as mesmas de que fallava a permissão apresentada, e destinadas ao serviço do Capitão. Emfim o Navio não estava ar-

anado, nem preparado para o Trafico. O que temos dito da *Esperança Feliz*, deve applicar-se á *Sumaca Diana* apreçada nas mesmissimas circumstancias.

Se apezar de terem escravos á bordo são taes e tão iniquas as prezas reclamadas pelo Governo Brasileiro: que diremos nós que são aquellas, que nem escravos, nem indicios, se acharão de os pretender fazer? Digamos porem sempre alguma coisa das outras.

O só facto de haverem sido relaxadas pelos Capttores, mostra a arbitrariedade com que procedião os Cruzadores Inglezes. Em nenhum dos Artigos dos Tratados se dá tal authorisação ao Captor. Uma vez capturado o Navio deve ser julgado, para ser, ou condemnado, ou indemnizado. O capturar e relaxar de motu proprio é acto que deve ser equiparado á Pirataria. Não è, pois de 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 seos carregamentos, e interesses. Aqui não pode haver questão de boa ou de má captura. E' o proprio apreçador que confessa que infringio os Tratados; e se cauçou ou não perdas á Embarcação relaxada, digão os Comerciantes e Homens de boa fé de todas as Praças civilizadas. Por tanto negar-se o Governo Inglez á tão justificadas reclamações, é querer de novo violar os Tratados, é injuriar a Nação Brasileira, è em fim, declarar que o Brasil não tem Direitos, e que só lhe cumpre obedecer e pagar o que delle se exige!!

Das Embarcações relaxadas passemos as que forão julgadas mas prezas. Todos crerão que aquelles Navios sendo mal capturados, forão indemnizados os seos proprietarios; pois que assim o determina o Artigo 5.º da Convenção de 28 de Julho de 1817 ibi,,

„ Este Artigo sendo inteiramente reciproco as Duas  
 „ Altas Partes Contractantes se obrigão, uma para  
 „ com a outra, á indemnização das perdas que os seos  
 „ Vassallos respectivos houverem de soffrer injustamen-  
 „ te pela detenção, arbitraria, e sem cauza legal doa

„ seos Navios. Bem entendido, que a indemnizaçã  
 „ será sempre á custa do Governo ao qual pertencer  
 „ o Cruzador que tiver commettido o acto de arbitra-  
 „ riedade „

„ Mas que o não forão se vê das Reclamações,  
 „ que nos occupão. O Artigo 8.º do Regulamento da  
 „ Comissão Mixta manda que „ Em todos os casos  
 „ em que se passar Sentença de restituição a Com-  
 „ missão adjudicará á qualquer Requerente, ou aos  
 „ seos Procuradores reconhecidos, **UMA JUSTA E**  
 „ **COMPLETA INDEMNIDADE**: 1.º pelo cas-  
 „ co, massame, apparelho, e mantimento: 2.º Por  
 „ todo o frete vencido, ou que se possa vir á dever:  
 „ 3.º Pelo valor da sua carga de generos, se a ti-  
 „ ver: 4.º Pelos escravos que se acharem á bordo  
 „ no momento da detenção, segundo o calculo do va-  
 „ lor dos sobreditos escravos no lugar do seo destino:  
 „ 5.º Por todas as demais despezas, em casos seme-  
 „ lhantes de perda total.

„ E em outro qualquer caso em que a perda não  
 „ seja total, o Requerente ou Requerentes serão in-  
 „ demnizados: 1.º por todos os damnos e despezas  
 „ especiaes occasionadas ao navio pela *detenção*, e  
 „ pela perda do frete vencido, ou que se possa vir  
 „ á dever: 2.º Uma somma diaria, regulada pelo nu-  
 „ mero de toneladas do Navio, para as despezas da  
 „ demora, quando a houver, segundo a cedula anne-  
 „ xa ao presente Artigo: 3.º uma somma diaria para  
 „ manutenção dos Escravos, de um shtelling (ou cen-  
 „ to e oitenta reis) por cabeça, sem distincção de  
 „ sexo ou de idade, por tantos dias quantos pare-  
 „ cer à Comissão que a viagem ha sido, ou pos-  
 „ sa ser, retardada por causa da detenção; e tãobem  
 „ 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 morta-  
 „ lidade augmentada alem do computo ordinario pa-  
 „ ra taes viagens, ou por causa de molestias occasio-  
 „ nadas pela detenção: este valor deverá ser regula-

„ do pelo calculo do preço que os sobreditos Escra-  
 „ vos terião no lugar do seo destino, da mesma for-  
 „ ma que no caso precedente da perda total: 6.º Um  
 „ juro de cinco por cento sobre o importe do Capi-  
 „ tal 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 aug-  
 „ mento de risco.

„ O Requerente ou Requerentes poderão outro  
 „ sim pretender um juro, á rasão de 5 por cento por  
 „ anno, sobre a somma adjudicada, até que ella te-  
 „ nha sido paga pelo Governo á que pertencer o Na-  
 „ vio que tiver feito a preza. O importe total das taes  
 „ indemnidades deverá ser calculado na moeda do Paiz  
 „ á que pertencer o navio detido, e liquidado ao cam-  
 „ bio corrente do dia da Sentença da Commissão, ex-  
 „ cepto a totalidade da manutenção dos escravos, que  
 „ será paga ao par, como acima fica estipulado „

Cumprio, por ventura, tudo isto a Commissão, á  
 respeito das Prezas por ella mesma julgadas mãs?  
 Não. Arteira, como todo devedor de má fé, achou  
 meios de illudir tão sabias como positivas Stipulações.  
 E firmando se em que “ O captor fôra induzido á  
 „ erro por culpa voluntaria e reprehensivel do Capitão  
 „ do Navio detido „ alterou a letra dos Tratados, e  
 recuzou-se ás devidas indemnidades, na mor parte dos  
 casos.

Entretanto cumpre observar que o Artigo 8.º on-  
 de se acha a excepção de ter sido induzido á erro o  
 captor exige como circumstancia essencial para po-  
 der ter lugar 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 preci-  
 „ zo recorrer á decisão do Commissario Arbitro: e nes-  
 „ te caso somente: 3.º não terá o Navio detido direito á  
 „ receber, durante os dias de detenção, a compensa-  
 „ ção pela demora stipulada no prezente Artigo (is-  
 „ to é, o 8.º) „ Ora dos Processos nada mais consta  
 do que os ditos do captor que nenhuma prova fa-

zem, 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 prezas, o fim daquelle Tribunal fôra offender e deteriorar o Commercio Brasileiro, desanimal-o, arruinal-o totalmente, a fim de inutilisar por essa forma o prazo 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 deixarão de ser indemnizadas estas Embarcações, a despeito de serem julgadas más prezas; parece que por esta parte teriamos terminado nossa tarefa. Mas não: Circunstancias tiverão lugar á respeito de alguns destes Navios, que se não podem deixar de pôr perante o Juizo Publico; a fim de poder Este conhecer com exactidão toda a iniquidade, com que procederão em sua Commissão os Cruzadotes Ingleses.

Dos Papeis Officiaes consta que a Escuna Nova Sorte uma das julgadas más prezas, cuja Propriedade pertencia a Venceslau Miguel de Almeida sahio da Bahia em 25 de Maio de 1822, e foi tomada em 11 de Outubro do mesmo anno, sendo sentenceada 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 aprezada, 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. Póde, por ventura, o Governo Inglez á vista dos Tratados, recusar-se á esta indemnisação? Certamente que não: porem os Documentos já forão apresentados; as reclamações forão já intentadas: e até hoje nada de indemnizações!!

O *Brigue Activo* foi igualmente julgado má preza; e a Commissão de Serra Leoa fixou para indemnisação dos seus Proprietarios e Carregadores, a somma de onze mil e noventa e nove Libras esterlinas, treze shellings e sete pennes. O Governo Inglez, porem não quiz nunca pagar esta somma, senão no caso de se submeter o Brasil á duras e iniquas condições por elle propostas para acabar o Trafico. Mencionão, por acaso, os Tratados e Convenções que só se pagarão indemnidades, quando a Parte depredada se quizer sujeitar á tudo quanto lhe houver de propor a Parte depredante! Nós temos ja exposto o que se encontra á 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 Governo religiosamente suas obrigações?

Não é este o unico caso, em que o Go-

verto Britanico tem chamado contra si a censura de todo espirito respeitador da religião dos Contractos; solemnemente ultimados entre Nações Civilisadas. O *Brigue Perpetuo Defensor* cujo Proprietario é João Alves da Silva Porto, sabio desta Praça do Rio de Janeiro em 6 de Janeiro de 1826: foi aprezado em 23 de Abril do mesmo anno: E julgando má preza em 26 de Setembro. A Commissão consignou lhe a somma de Rs. 79:716U000; e mais mil setecentas e trinta e tres libras esterlinas, desoito shellings, e oito penes. E ainda até hoje nada tem podido obter do Governo Inglez!!

A' vista de factos taes: Qual dos dois Governos se deve julgar justo, e religioso observador de seos empenhos? S. M. Britanica obrigou-se, como temos visto, pela Convenção de 18 de Julho de 1817 á indemnização das perdas, que soffressem os Subditos Brasileiros: Estes são reconhecidos dignos dessa indemnisação pela propria Commissão, toda de Juizes inglezes!!! E' 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 prezas julgadas boas, e legaes pelos nossos Tribunaes do Almirantado, cujas Sentenças, segundo o Direito Publico inglez, tem força de obrigar naquelle Paiz! E' este o mesmo Governo que vestindo-se da mais arteira raposia ordena aos seos Agentes, Juizes Commissarios na Serra Leoa, em data de 20 de Março de 1829, que cumprão 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 Mage-  
 „ ty Naval Officers, employed under the Trea-  
 „ ties for the suppression of illegal Slave-trade  
 „ should again be specially directed to the ne-  
 „ cessity of a punctual adherence to the tenour  
 „ of the Instructions for their guidance annexed  
 „ to those Treaties „

Pode crêr-se que esta fosse a mente do Gover-  
 no Inglez ; quando na parte que lhe concernia exe-  
 cutar esses mesmos Tratados, Convenções, e Instruc-  
 ções Annexas, deixava, e deixa de o fazer, poster-  
 gando as de um modo indigno do Governo de uma  
 Nação Civilisada? O Brasil não está, è verdade, em  
 estado de medir a sua força maritima com a de uma  
 Nação, que ha seculos trabalha com estudado e const-  
 tante afinco por tel-a grande, e sem duvida alguma  
 a primeira das Marinhas existentes : mas o Governo  
 Inglez deve de saber que as Nações Pequenas, e par-  
 ticularmente aquellas, que se achão na posição do Bra-  
 sil, tem muitos meios de represar sobre outro que tão  
 atrozmente offende os seus interesses, sua Dignida-  
 de, e seos Direitos.

Nove Navios forão condemnados somente porque  
 forão encontrados ao norte da Equinoxial. Nós temos  
 ja mostrado que pela letra dos Tratados não podião  
 os Cruzadores deter Navio algum 1.º em que actual-  
 mente, ou antes da Captura não se achassem Escra-  
 vos a bordo ; 2.º que effectivamente fossem condu-  
 zidos para o Trafico ; 3.º e que fossem comprados  
 ao norte da Equinoxial. Não existindo nenhum dos  
 tres referidos requisitos: Como pode o simples facto  
 de ser encontrado o Navio ao norte da Equinoxial  
 legitima a preza?

Mil occurrencias, e de todo superiores ás forças  
 do Homem, podião arrastar o Navio ao norte da Li-  
 nha. Pode, por ventura, ser 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 forão redigidos e ultimados, a meditação e os elogios dos Estadistas, dignos deste nome. Raras vezes tem apresentado a Diplomacia Tratados tão bem concebidos, tão previdentes, e claros em suas stipulações. A má fé somente pode ter deparado tricas, em que funde suas arbitrarias 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 à seo bordo escravos nos Pontos da Costa d’Africa, onde o Commercio de Negros é permitido aos Vassallos Portuguezes, e que depois forem encontrados ao Norte do Equador; não deverão ser detidos, pelos Navios de Guerra das Duas Nações, quando mesmo estejam munidos das presentes Instrucções, com tanto que justifiquem a sua derrota, „ Continua indicando os casos que podem occorrer, seja por ter, segundo os usos da Navegação Portugueza feito um bordo para o Norte de alguns grãos; á fim de ir buscar ventos favoraveis; seja por outras cauzas legitimas, como as fortunas do mar, ou seja finalmente no caso, em que os seus Passaportes mostrem que elles se destinão para algum dos Portos pertencentes á Coroa de Portugal, que estão situadas fora do Continente d’Africa.

D’onde se vê que ainda mesmo que os Navios tivessem escravos, destinados ao Trafico, nem por isso só deverão ser detidos, sendo encontrados ao Norte, por quanto para ali podião ter sido arrastrados em virtude das cauzas acima mencionadas: quanto mais não se lhes achando escravos alguns; e provando pela sua derrota os contratemplos e correntes que os arrastrarão á taes Latitudes, de ordinario alguns minu-

tos, e sempre mui poucos grãos ao norte! Quem pode ser responsável por tempestades, correntes, agoa aberta, falta d'agoada, o ter encontrado um Pirata que lhe deo cassa; e outras fortunas do mar? Se o Navio se devera expor antes á naufragar: se toda a Tripulação devera antes perecer, 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 propor novas medidas acerca da abolição do Trafico de Escravatura, disse,, Posso avançar sem hesitação que seria mais satisfactorio para a Humanidade, e um numero muito menor de Euthes humanos serão entregues á morte por cruezis soffrimentos, se o Commercio dos Escravos não fosse abolido pelas Leis de Paiz algum do Mundo,, E na verdade não se perçenderia 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, Jose Ferreira Borges, sendo consultado em Londres sobre esta mesma questão, e dando por escripto o seo 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? Abrão se todos os Jurisconsultos Inglezes, que tractarão da materia: abra-se *Williams*, *Beaves*, *Maxnel*, *Bell*, *J. A. Park*, e por todos consulte-se *Marshall*, e ver-se-ha, que o desvio, que desonera o segurador deve ser um desvio voluntario do curso ordinario da viagem segurada, e não impellido pela necessida-

„ de. Se o desvio pode ser justificado por necessida-  
 „ de não affecta o contracto. E a necessidade justi-  
 „ ficará o desvio ainda que proceda de uma cauza con-  
 „ tra a qual não fez o Seguro (*Marshall* pag. 305)  
 „ os casos de necessidade mais frequentemente trazi-  
 „ dos para justificar o desvio, diz elle, e dizem to-  
 „ dos, são os seguintes. 1.º Força de tempo. Se o  
 „ Navio por tempestade é obrigado á abrigar se á Por-  
 „ to fora da derrota uzual, 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 qual-  
 „ quer couza, é reduzido à tal estado, que não po-  
 „ de com segurança proseguir na viagem sem concer-  
 „ tos, o Capitão será justificado de conduzi-lo ao Por-  
 „ to o mais proximo. 3.º Evitar captura ou deten-  
 „ ção é cauza justificavel de desvio. Os demais que  
 „ menciona não entrão no nosso caso.

„ Se pois o desvio é legitimado pela necessida-  
 „ de, e se obrigados das necessidades marcadas por  
 „ Direito Maritimo é que os nossos Navios se acha-  
 „ vão ao Norte do Equador, como pode a sua esta-  
 „ da legitimar a captura, e o Julgado de condemna-  
 „ ção preferida 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 a vista dos Tratados, a simples estada d'um Navio Brasileiro ao Norte do Equador significava emprego no Commercio illicito de Escravidão: 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 dellas advertido pelo Advogado do Rei, e Conselheiros da Coroa. Seo fim, porem, era forçar o Governo Brasileiro á Stipulações mais arduas, á respeito do Trafico, obrigando-o á assinar a mesma Con-

venção feita com os Paizes Baixos, ou então acabar de todo com o Trafico, tanto no Norte, como no Sul; o que fora proposto ao Governo Brasileiro, e rejeitado. E ha mesmo quem diga que por aquella forma fechava-se para o Brasil o mais importante, e fertil viveiro de marinheiros Brasileiros; o que não dizemos que seja medida olhada já de urgencia pela Inglaterra; mas, ninguem negará que pode ser considerada medida de grande providencia.

A arrogancia do Governo Inglez chegou ao ponto de pretender pôr ao Governo ora Brasileiro outros limites, alem daquelles 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 Escallas 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, publicou-se um Formulario de Passaporte para as Embarcações Portuguezas; mas nelle nada se statue contra as Escallas: por quanto as palavras que se ali notão „ Ficando obrigados á entrar unicamente n'aquelles Portos da Costa d'Africa onde o Trafico da Escravatura é permittido „ não se refferem ao Soberano; mas sim ao Subdito que recebe o Passaporte; ficando os Direitos Magestáticos do Governo em toda sua plenitude para conceder aos seus Subditos o tocarem neste ou naquelle Porto, segundo a exigencia das circumstancias, com tanto que, sendo ao Norte da Equinoxial, não fação nelles o Commercio illicito de Escravos, unico objecto e fim dos Tratados. E então é permittido ao Navio o tocar nesses portos permittidos no Passaporte. No caso porem de taes concessões lhes não serem feitas, subsiste a declaração prohibitiva em toda sua generalidade; sendo contra todas as regras de boa hermeneutica juridica o dizer-se infringido o principio enunciado naquelle Formu-

lario, somente porque se permittio o tocar neste ou naquelle Porto da Costa d'Africa.

O que posto ja se vê a injustiça e iniquidade com que se tomou tal pretexto das Escallas, como fundamento para capturar, e até para se julgar autorizado o Governo Inglez, como o declarou Lord Aberdeen ao Encarregado de Negocios Brasileiro em Londres, á alterar as Instrucções Annexas á Convenção de 18 de Julho de 1817, as quaes, expressamente foi stipulado, fossem consideradas „ parte integrante da Convenção „ para nellas se não poderem fazer mudanças **SENÃO DE COMMUN ACCORDO, E COM O CONSENTIMENTO** das Duas Altas Partes Contractantes; como se vê do Artigo 7.º da Convenção acima citada.

Para se conhecer, finalmente, melhor a injustiça das oito prezas de que ora nos occupamos; note-se que é uma das Stipulações expressas no Artigo 8.º das Instrucções, que o Captor deverá dar ao Capitão capturado um Certificado assinado dos papeis, que houverem sido aprehendidos ao dito Navio. Ora, sendo isto uma das primeiras, e talvez a unica garantia que tem o Capitão aprezado, todos crerão que faltando ella, a preza devera ser considerada illegal; pois que podendo o Captor sonegar todos, ou os mais importantes dos papeis do Navio capturado, vem este á ficar sem os meios de sua defeza, circumstancia esta que deve, por Direito Natural, e conforme a Legislação de todas as Nações, tornar nullo o Processo e Julgamento. Todavia deçlara *Lord Aberdeen*, Ministro Inglez aos Commissarios da Serra Leoa, 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 omission is not sufficient to invalidate the capture &c. &c.

A' vista do que, como pode ser 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 ter feito o Trafico em taes portos: não se violarão por consequencia os Tratados, e demais Convenções: a Autoridade Suprema dera a permissão; os Tratados não lh'o prohibião: Qual pois o fundamento da condemnação? Quando se trata 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?

Nos transcreveremos aqui as Portarias e Notas do Governo Brasileiro sobre o objecto das Escallas.

Illm.<sup>o</sup> e Exm.<sup>o</sup> Sr. — Havendo Sua Magestade o Imperador, à vista das repetidas Representações do Encarregado de Negocios de Sua Magestade Britanica contra certos Negociantes, que, dizia, para illudirem as Auctoridades constituídas, se serviam do pretexto de escallas dolosas, a fim de fazerem o commercio illicito da escravatura, Resolvido que fossem desfezas taes escallas; como a V. Ex. se communicou por Aviso desta 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 escallas, 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 á Dignidade Nacional, Julgou Sua Magestade Imperial devêr Deferir benignamente á sua supplica, restabelecendo o que anteriormente se praticava á este respeito. O que

comunico a V. Ex. para sua intelligencia, e execução Deos Guarde a V. Ex. Palacio do Rio de Janeiro em 14 de Julho de 1826 — *Visconde de Inhambupe* — Sr. Visconde de Queluz.

Illm.º e Exm.º Senhor. — Passo ás mãos de V. Ex. 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. Ex. a resolução definitiva que Sua Magestade o Imperador Houve por bem Tomar á respeito das escalas dos Navios Brasileiros, às Ilhas de S. Thomé e Principe, restabelecendo assim a pratica anteriormente observada. Deos Guarde a V. Ex. Paço em 14 de Julho de 1826. — *Visconde de Inhambupe*. — Sr. Visconde de Paranaçuá — Está conforme. — No impedimento do Official Maior Joaquim Francisco Leal.

Tendo já accusado a V. m. 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 V. m., que segundo communicou ao Ministro e Secretario d'Estados dos Negocios da Marinha se passou effectivamente áquelle Passaporte.

Devo porém á este respeito informar a V. m. que, se bem o Governo de S. M. o Imperador, por condescender com os desejos de V. m. tivesse mandado prohibir em data de 4 de Janeiro do corrente anno aquellas escalas, como até se ordenou naquella data ao Presidente da Provincia da Bahia, com tudo, tendo posteriormente subido à Imperial Presença representações mui bem fundadas de varios Negociantes Brasileiros, pedindo a continuação das ditas escallas, o Governo de S. M. Imperial Se Dignou Deferir benignamente a esta supplica, não só porque Julgou que não havia inconveniente nesta concessão; por quanto se elles abusassem das referidas escallas, como V. m. 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 Brazil, e o dito Reino, em 29 de Agosto do anno passado, não ha prohibição alguma para os Subditos de S. M. Imperial alli tocarem, e por isso seria injusto, e indecoroso, que fosse o proprio Governo Imperial quem fizesse similhante prohibição, meramente por desconfiança de contrabando, que não he 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 repremil-o o mais que for possivel, e seguramente o teria já abolido, se as actuaes circumstancias do Brazil não tornassem mui perniciosa á sua agricultura esta medida.

Com este motivo renovo a V. m. as expressões do meo obsequio, e estima. Deos Guarde a V. m. Palacio do Rio de Janeiro em 13 de Julho de 1826. — *Visconde de Inhambupe* — Senhor 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 forão acima mencionadas, se acha a Preza 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; e por consequencia sem haver entrado em lugar algum d'Africa!

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

O Brigue Conde de Villa Flor, cujo Proprietario é Manoel Antonio da Silva Brandão, sabio do Pará em 1821, e foi tomado debaixo da Bateria da Fortaleza de Bissau, e condemnado contra o Artigo 2.º das Instrucções Annexas que prohibem expressamente o vizitar ou deter debaixo de qualquer 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 CONTRACTANTES, 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 disto era d'esperar que sem que o Governo Brasileiro reclamasse esta preza ella fosse paga. E' porem o que não tem acontecido. De maneira que em sua consciencia, e perante os seus Empregados, diz o Governo Inglez, a Preza é má; devia ser absolvida, e indemnizado o Proprietario; e pelo que respeita ao Brasil diz, a preza é boa, e por isso não vos indemnizamos. Pode, por ventura, haver um facto mais revoltante, e mais indigno de um Governo Justo, e que se respeita? Nos publicamos abaixo o proprio Officio do Membro do Governo: O Mundo civilizado que decida,,

“ O Conde de Clanwilliam — aos Commis-  
sarios Britanicos em Serra Leoa.

Palacio do Ministerio dos Negocios  
Estrangeiros 16 de Julho de 1822.

Senhores. O vosso Officio datado de 20 de  
Março de 1822, contendo o caso do Ber-

„ gantina Portuguez, Conde de Villa Flôr; foi  
 „ por Lord Londonderry, attentamente tomado  
 „ em consideração, e submettido ao exame do  
 „ Advogado Geral: e tanto este Magistrado,  
 „ como S. Ex. julgarão que tal captura não  
 „ fora, strictamente de accordo com o 2.<sup>o</sup> Arti-  
 „ go das Instrucções Annexas ao Tratado, e por  
 „ isso tal condemnação darã lugar, sob estas  
 „ circumstancias, á grandes questões.  
 „ Como o Commissario Portuguez concor-  
 „ reo para a condemnação, bem que com re-  
 „ serva, de cujas particularidades vós vos não  
 „ achastes então em estado de dardes a devi-  
 „ da informação, eu não posso offerecer-vos em  
 „ tal caso Instrucções algumas especiaes á res-  
 „ peito. Porém de ordem do Governo chamo  
 „ a vossa attenção ao Tratado e Documentos  
 „ Annexos, assim como ao Acto do Parlamen-  
 „ to nelles fundado, como o unico guia seguro  
 „ na delicada e difficil situação em que vos achaes  
 „ algumas vezes collocado, tendo sempre em vis-  
 „ ta, que o vosso objecto é verificar e julgar,  
 „ se o vaso que deve ser adjudicado, foi cap-  
 „ turado segundo o Tratado, e sendo, se pode  
 „ ser condemnado nessa conformidade.  
 „ Sou &c.  
 „ (Assignado) Clanwilliam (\*)

„ (\*) The Earl of Clanwilliam to the Bri-  
 „ tish Commissioners at Sierra Leone.  
 „ Foreign Office July 16, 1822.  
 „ Gentlemen. Your despatch of the 20<sup>th</sup> o  
 „ March 1822, containing the case of the Por-  
 „ tuguese Brigantine, Conde de Villa Flor has

Tendo nós terminado o exame rapido, mas exacto das Prezas reclamadas pelo Governo Brasileiro do de S. M. B. , importando pouco mais ou menos na enormissima somma de Rs. 4:500:000U, visto ainda não sabermos com exactidão o valor de algumas, pouco temos á accrescentar as reflexões ja expendidas. Este Capital, certo, teria

„ received the attentive consideration of Lord  
 „ Londonderry, and has been submitted to the  
 „ King's Advogate General. It has appeared to  
 „ that Officer and to his Lordship, that the  
 „ seizure was not strictly agreeably to the 2 d  
 „ Article of the Instructions annexed to the Trea-  
 „ ty, 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 specifick  
 „ 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 con-  
 „ demned accordingly.

I am &c.

(Signed) Clanwilliam.

ja entrado para as algibeiras dos Proprietarios das Prezas, se o nosso Governo se tivesse comportado neste negocio com a mesma discreção, 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 da Escravatura. Duvidas não pequenas, se tinham suscitado entre os dois Governos, sobre depredações soffridas pelos Subditos Portuguezes, em consequencia de terem sido varios Navios tomados por Cruzadores Inglezes, e condemnados, allegando-se que fazião um Commercio illicito de Escravos. Antes porem de se concluir Convenção alguma sobre o objecto, exigem os Negociadores Portuguezes, se fixe por um Tratado a respectiva indemnização, a fim de que as duvidas e questões cessem para o futuro, e sem as delongas inseparaveis das Formas Judiciaes. Nesta conformidade ultimou-se e assinou-se o Tratado de 21 de Janeiro de 1815, em cujo Artigo 1.º se diz:

„ Que a somma de trezentas mil Libras Esterlinas, haja de se pagar em Londres áquella pessoa que o Principe Regente de Portugal nomear para recebela, a qual somma formará um Fundo destinado, debaixo daquelles Regulamentos, e pelo modo que S. A. R. ordenar, á satisfazer as reclamações feitas dos Navios Portuguezes apreçados por Cruzadores Britannicos antes do 1.º de Junho de 1814; pelo motivo ja allegado de fazerem um Commercio illicito em Escravos. „

Depois deste Tratado, depois de indemni-

zadas as perdas soffidas pelo Commercio Nacional, he que o Governo ultima, 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 á abolir de todo aquelle Trafico.

Que é o que faz, porem, o Governo Brasileiro? Imprévidentemente stipula a abolição total do Trafico, e isto dentro do curto prazo de tres annos, e sabendo que á Nação devia o Governo Inglez a enormissima somma de 4 mil e tantos contos, e quecc-se inteiramente dos Interesses Nacionaes, e ultima o Tratado de 26 de Novembro de 1826, sem nada cuidar da indemnização das prezas 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 jamais entraria em ajuste algum áquelle respeito, sem que primeiro fosse indemnizado; que temos Documentos que provão haver o Ministro Inglez procurado dos Commissarios de Serra Leoa, informações exactas sobre o montante da somma reclamada, ou que se poderia stipular ex cequo et bono; a fim de terminar todas as dúvidas, e conseguir o Tratado da Abolição total do Trafico. E' porem 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 con-

promettidos os nossos Interesses, como nada se stipula sobre as Reclamações!!

A' vista disto, poder-se-hia por ventura esperar do Governo Inglez outro procedimento á nosso respeito? E' elle obrigado, por ventura, á velar sobre aquillo que nos incumbe? O que resta é que no caso de negar-se ao pagamento das Prezas reclamadas, o que não é de esperar, ate 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 Escravidão, elle jamais poderá conseguir do Brasil Tratado ou Convenção alguma: e então nós provaremos ao Governo Inglez que *as Nações pequenas tãobem tem direitos, e meios de os fazer respeitar, e tornar effectivos.*

Grandes forão as feridas abertas na nossa Dignidade e Renda Nacional pelo Governo Inglez com as abusivas extorsões, á pretexto das Prezas do Rio da Prata; para que poupemos meio algum de haver delle o que nos deve á vista da Letra, e espirito dos Tratados. Poucas são as pessoas, talvez, que tenham conhecimento da Tranzação das Prezas do Rio da Prata; e como neste Opusculo tratamos do que se nos deve por outras Prezas, vem á pello o

publicar aqui o celeberrimo Memorandum apresentado por *Mr. Gordon* com os morrões accesos, e insolentes ameaças, a fim de ser 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 Prezas; como pela cobiça e insolita avareza que se descobre á cada pagina, não digo bem, á cada linha. As Nações Estrangeiras que julguem, se um Governo que é capaz de propor um tal Memorandum tem direito, pode, embora não obrigado a isso por Convenções, deixar de indemnizar as Prezas do mesmo com quem por aquelle modo se comportara! Começaremos por publicar o Requerimento feito ao Governor para tómar de novo debaixo de sua Augusta, e Paternal consideração este negocio, assim como os Avizos 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, Manoel Cerqueira Lima, Cidadão Brasileiro, e Procurador dos Negociantes proprietarios dos navios aprezados 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 conteadas naquelles Tratados, convenções e artigos annexos; vem aos pés de V. M. I., em cumprimento da obrigação contrahida com aquelles Proprietarios desempenhar hum dos seus primeiros deveres: o de expor a V. M. I. com a submissão e respeito de hum 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 tem achado os seus Constituintes, a respeito das sommas immensas de que forão expoliados pela violação a mais escandalosa dos Tratados acima mencionados, unicos que regulão os casos em que aquelles Cruzadores se podião julgar authorizados a capturar os navios envolvidos no commercio prohibido de escravatura. Nenhum principio de justiça, nenhum respeito a fé dos Tratados, prezidio aos actos praticados por aquelles aprezadores; o só impluso, da cobiça os dirigio em suas hostilidades contra a propriedade dos subditos Brasileiros empregada no commercio licito de Ouro, marfim, e outros generos africanos, como se tem em differentes occasiões, e especialmente na Commissão mixta da Serra leôa, demonstrado. He principio regulador dos Tratados que nenhum vaso possa ser detido sob pretexto algum, huma vez que se ache ao norte da linha tendo escravos abordo, e estes commerciados em os portos incluidos na prohibição constante do Tratado de 1815, sendo nesta parte tão claro o tratado de 1817 que exige que os navios tragão os escravos para o fim expreço de traficarem com elles. As instrucções annexas assim o determinão aos Cruzadores. A despeito porém de tão solemnes stipulações, trinta e tantos navios, importando na enormissima somma de mais de quatro mil contos de rs., forão aprezados; huns, depois de destruido o seu carregamento forão julgados más prezas; outros relaxados pelo simples arbitrio do aprezador, cuja consciencia corvejada pelo remorso o fez desfalecer na empreza de os levar perante a Commissão, proce-

dimento este tão iníquo que qualifica por si só verdadeira pirataria a detenção do Vaso. Huns foram ateados a pique depois de aprezados; outros condemnados, sem terem ainda ancorado em porto algum de Africa e somente (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 aprezados debaixo do canhão das fortalezas das Altas Partes Contratantes! o que além de illegal foi injurioso a Bandeira da Nação que o protegia! E os mesmos que obtiverão Sentenças a seu favor ainda não receberão as indemnizações decretadas! A' vista do que pode dizer-se que hum inimigo, empenhado na ruina total do commercio do seu inimigo, não obraria nem com maior injustiça, nem com maior atrocidade.

Como suportar tamanhas depredações sem reclamar a protecção do Governo Nacional? Senhor! há mais de dez annos que os reclamantes se queixão. Há perto de oito annos que o Governo de V. M. I. tem incetado as dividas reclamações, perante o Governo de S. M. Britanica, e jámais se tem podido conseguir huma indemnização! 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 hade provar, demandando aos Officiaes Cruzadores que detivessem todos os navios que encontrassem ao norte da linha, sem se embarçarem com a circumstancia, alias essencial para dar-se o caso de commercio illicito, de terem os mesmos navios escravos abordo, 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 pertender fazer o commercio de escravatura. Não he 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 estipulou que as Altas Partes Contratantes já mais poderão alterar as sobreditas Instrucções sem ser por common accordo, e consentimento de ambos os Governos. E nem era mister este artigo, para que procedesse tal doutrina; por quanto maxima he corrente em Direito das Gentes que as obrigações convencionaes resultantes dos Ajustes, Tratados, ou Convenções, feitas entre as Nações, não podem ser alteradas, modificadas, ou extinctas 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 equipava hum esquadrã para vir forçar o Brasil a pagar prezas segundas 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 axioma de Jurisprudencia Inglesa, e longamente elucidado pelos maiores Jurisconsultos de Inglaterra como Lord *Elemborough*, e *Mr. Chitty*, o respeito ás sentenças dos Tribunaes Estrangeiros do Almirantado, como conclusões, e decisivas, acerca 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 Kingdon, 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 extorquio de nós o pagamento não só das prezas feitas no Bloqueio do Rio da Prata, mas de quantas alcavallas pôde imaginar huma prepotente cubiça mercantil; a prova disto, o Brazil a tem no iniquo e nunca visto *memorandum*, apresentado ao Governo de V. M. I. por Lord Ponsonby e M. Gordon, com os morrões azeos.

He tempo porem 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 sommas enormissimas, a unica interpretação favoravel que cabe dar á insperada e injusta alteração das Instrucções annexas como parte integrante do Tratado de 1817, he que arrastrado por hum mal entendido euthusiasmo philantropico, o Governo de S. M. B. não olhou senão ao meio pratico de extinguir todo o Trafico de escravatura; na certeza porém, de indemnizar, completamente os proprietarios das embarcações apreçadas, amparados pela letra e espirito dos Tratados, e subditos de hum Governo que igualmente philantropo, e mais do que nenhum outro interessado na extinção total de hum commercio tão damnozo e contra aos 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 he tão oportuna para o Governo de V. M. I. tomar a attitude que compete a hum 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 terminado o pagamento das sommas horrorozas das intitaladas más prezas 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 hum Governo Pae dos seus Po-

vos; do que a actual em que se achia 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 prezas Inglezas: saciada a cobiça desmedida daquelles Especuladores, como se nos recuzará 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 hum lado desanimar os Negociantes Brasileiros, a fiim de não continuarem a fazer o commercio proscripto por todas as Nações civilizadas; e por outro, forçar o Governo de V. M. I. á ceder á 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, por em menos previdente do que o Parlamento Inglez, que discutio 18 annos a abolição deste 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 permittio trez annos, todos os quaes de todo o aboliu.

O Representante, justo apreciador da Nação Ingleza, e da Moral que prezide 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 Governo de S. M. B. encontrem nelle e no Parlamento, o appoio devido a justiça e a equidade. A historia jamais esquecerá o magnanimo desinteresse com que em occasião summamente grave para o Povo Inglez, hum dos seus nobres Lords, o Marquez de *Lansdown*, não hesitou em render o maior elogio ao Ministro Dinamarquez, que altivo, e corajozo defendeo a honra e direitos do seu Paiz, oppondo-se fortemente aos principios, que em contra-venção do Direito das Gentes emittira o Governo

43  
Inglez em as instruções 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 cauza, de cuja defesa se acha encarregado, antes de partir para Inglaterra 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 apreizados na Costa d'Africa, todo o auxilio necessario e ainda diplomatico, perante o Governo de S. M. B.; a fim de poder o Representante ultimar huma 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.

#### Avizos.

Transmitto a V. S. o incluso requerimento de Manoel de Cerqueira Lima, e tenho de recommendar a V. S. que a vista dos poderes que elle exhibir, e o auctorisem para tratar em nome dos Negociantes da Praça da Bahia, das reclamações das Presas Brasileiras feitas pelos Crusadores Ingleses na Costa d'Africa, V. S. lhe haja de prestar todos os bons officios ao seu alcance, alem da effectiva ingerencia official, que a V. S. tão urgentemente tem sido recommendada pelo Governo Imperial, que neste como em todos os outros pontos muito confia do esclarecido zelo, e pericia de V. S. — Deos Guarde a V. S. Palacio do Rio de Janeiro em 8 de Abril de 1834. — Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho. — Sr. Joze d'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 ali feita acer-

ca das Reclamações de Prezas Brasileiras em favor de Manoel de Cerqueira Lima, como Procurador de Negociantes da Praça da Bahia, se deverá estender aos Negociantes desta, e da de Pernambuco, como ao Governo Imperial acaba de requerer o mesmo Cerqueira. Deos Guarde a V. S. Palacio do Rio de Janeiro em 19 de Agosto de 1834. — *Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho.* — Sr. Joze d'Araujo Ribeiro.

*Memorandum apresentado pelo Governo Inglez sobre as Prezas 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.

Remnindo se tres Commissarios, ou ainda comparecendo unicamente hum dos que nomear cada Governo, nos dias designados para esse effeito, poderão proceder ao ajuste daquellas reclamações, que tiverem presentes sendo as suzs decisões tão validas 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 estas affectas ao Secretario de Estado dos Negocios Estrangeiros de Sua Magestade Imperial, e ao Ministro de S. M. Britannica nesta Corte, 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 porem que ainda não forão finalmente julgados, contar se-ha o termo de oito mezes da data das suas sentenças finais.

Os Commissarios devem decidir qualquer materia e cousa com relação às premissas, sobre as bases convencionadas; e no caso de ser ajustada em Pezos Hespanhòes parte das indemnisações, serão estes reduzidos á moeda Brasileira a hum 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 condemnadas, assim como os Navios relaxados, porém julgados innavegaveis, e por este motivo, vendidos no estado em que se achavão; deduzindo se o liquido producto da venda.

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

3.º Todo o dinheiro que pagarão para Direitos de Porto, e de ancoragem.

4.º A importancia dos fretes e passagens, dinheiro que deveria ser pago no Porto da descarga, e não o foi em consequencia da detenção.

5.º Perdas occasionadas dos Navios pela inexecução das Cartas de fretamento.

6.º Estadia desde a data da detenção dos respectivos Navios até a de execução de suas Sentenças. A razão da estadia será regulada na conformidade das que geralmente se abonão aos Navios Inglezes.

7.º Todas as despesas forenses, ou em lugar dellas as Commissões, com as despesas 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 as Partes

8.º As soldadas e sustento dos Mestres e tripulações que ficarão 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.º 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 despesas e com o accrescimento de dez por cento sobre a importancia, para perda de mercado &c.

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

12. Aquellas partes das cargas que forão restituídas, e vendidas no Rio de Janeiro, devem ser 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 forão 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 despesas que occasionou, e a importancia das avarias geraes que se pagarão.

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

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

16. O valor daquellas cargas, que forão conduzidas á Monte-Video, e á cujo respeito se fizerão aos Capttores offerecimentos, que não forão attendidos de ampla fiança do seo importe, será estimado pelo preço corrente do mercado de Monte-Video, 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'hum mez depois da data da Captura, e pelo que respeita às 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 reis.

20. As sommas que forem liquidadas serão realisadas em pagamentos iguaes, feitos nesta Corte, o primeiro com o prazo de 12, o segundo de 24, e o terceiro de 36 mezes, contados do dia em que for ultimada a liquidação de cada presa. Para este fim o Thesoureiro Publico emitirá Apolices, nas quaes se inserirão o nome, ou nomes das partes interessadas, em cujo favor ellas se fizerem sendo estas partes á disposição da Legação de S. M. Britannica nesta Corte, a fim de que ellas possam ser entregues a quem realmente pertencerem.

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

RIO DE JANEIRO

NA TYP DO DIARIO DE N. PAVIANNIA.

1834.



OBSERVAÇÕES.

EP

Em 13,9 julgada por Sentença a indemnisação de de

Em nado debaixo da Bateria da Fortaleza do ao; esta Sentença de condemnação foi re pelo advogado geral do Rey, e pelo minis Negocios Estrangeiros por ser contraria aos

Em 18 seis forão sonegados pelo Captor, a nego- i feita ao Sul por falta de mantimentos ar- Sumaca por ordem do Captor foi metida api- s escravos forão passados para bordo de hu- na que soçobrou quatro dias antes de che-

Em 18 a Commissão Mixta de Serra Leoa, em ueia de ter sido o Brigada illegalmente to- Sul com escravos, determinado a indem- favor do Proprietario de £ 11,099, 13, verno de S. M. B. tem-se recusado a esse lo até hoje!!

Em de 19, 8, o Governo Inglez se tem recusado a levdo pagamento!!

Em a Commissão Mixta de Serra Leoa em confor- los Tratados passou Sentença de relaxamen- a Galera sido tomada sem escravos a bor- cola somente por indemnisação £ 32,10, 0, a de ter sido o Captor induzido a erro por untaria do Captur. do.



OBSERVAÇÕES.

tinha escravos a bordo, os Tratados prohibem de huma maneira positiva o tomarem-se navios com escravos a bordo, estando em idênticas circumstancias dos dos Ns. 6, 7, 8, 12, que forão julgadas boas prezas. Este foi o primeiro que foi condemnado, dando o Tribunal por motivo da Sentença ter sido encontrado ao Norte.

O Tribunal deo por motivo da Sentença o Navio passar-se ao Norte, e se o passaporte ser passaportes regularmente, pois que permittia escalas; he de notar que conforme os Tratados, e particularmente o Aviso da Secretaria dos Negocios Estrangeiros de 14 de Julho de 1826 as escalas não podião ser prohibidas, e tal motivo de Sentença muito of-

condemnada pelos mesmos motivos dos do N. 4, não tendo escravos a bordo. Veja-se o N. 4.

O Tribunal deo por motivo da condemnação o Navio a Escuna encontrada em porto onde o Trabalho era permittido: he de notar que estava em porto, tendo toda a sua carga a bordo, não tinha escravos, e estava debaixo das Bateriaes da Fortaleza de Acará.

A Commissão julgou boa preza fundada em que o Navio se achava ao Norte em contravenção do Tratado; não tinha escravos a bordo, nem em portos, nem indício algum de que estivesse ali em

ALDADA DAS  
EMBARCAÇÕES

13

14

15

16

17

18

ES

E D'AFRICA.

OBSERVAÇÕES.

Ep

...

...

Em

ro

gada boa preza por se achar ao Norte, e  
ularmente licenciada. Não tinha escravos a  
veja-se o N.º 14.

Em demnada por se achar ao Norte: não ti-  
reir vos a bordo. Veja-se o N.º 13.

Em unal a condemnou por se achar ao nor-  
18. a permissão das escalas. Não tinha esera-  
do. Veja-se o N.º 14.

n 2  
e 1 da Sentença de condemnação, foi o  
norte, e seo passaporte permittir as es-  
tinha escravos a bordo. Veja-se o N.º 14.

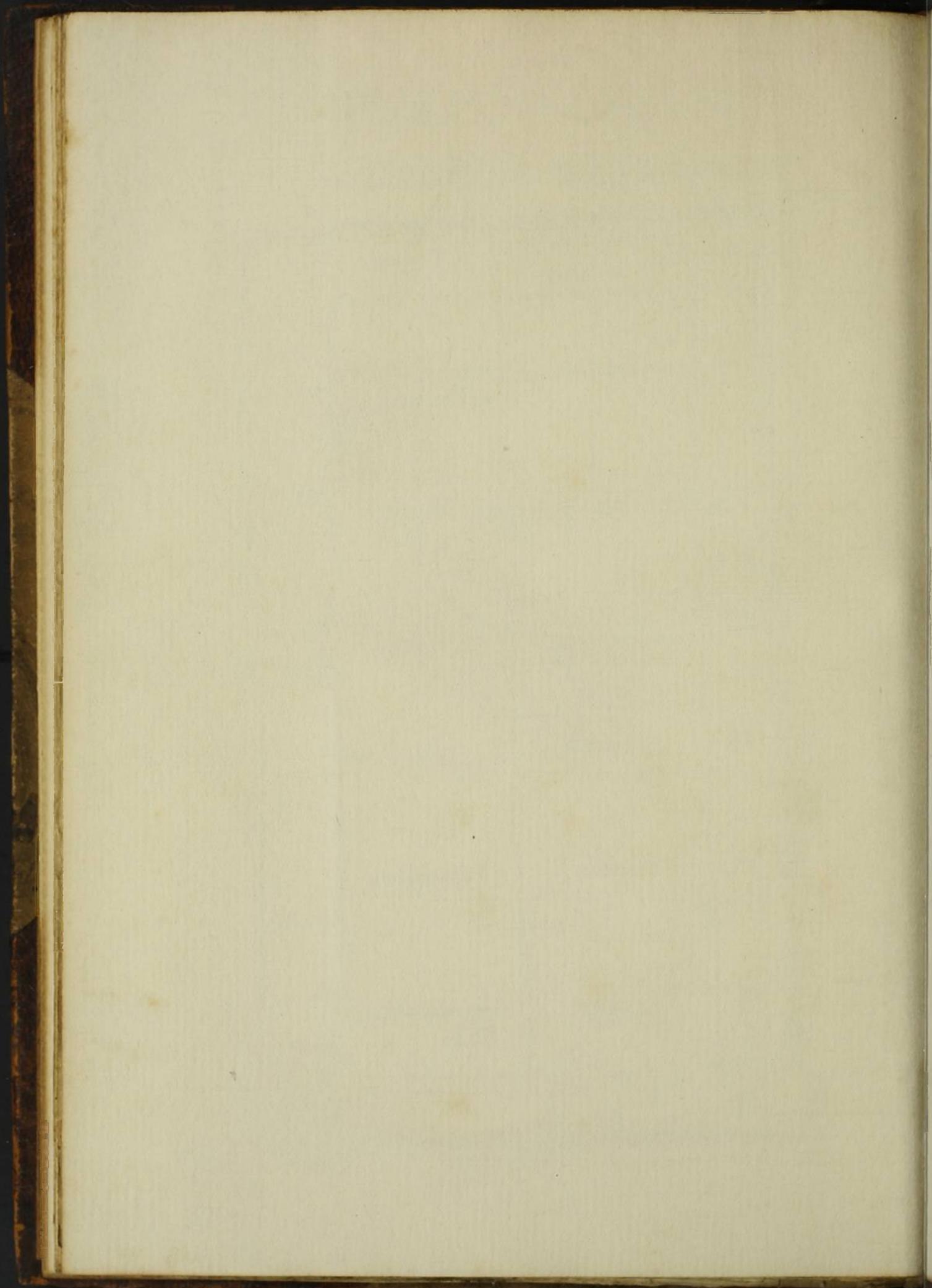
n se ao norte, e seo passaporte permittin-  
as, a Comissão a condemnou, não ten-  
a bordo. Veja-se o N.º 14.

n se ao norte, e tendo passaporte que per-  
n 2 escalas pelos portos do norte, conforme  
o 6, a Comissão a condemnou, não ten-  
a bordo. Veja-se o N.º 14.

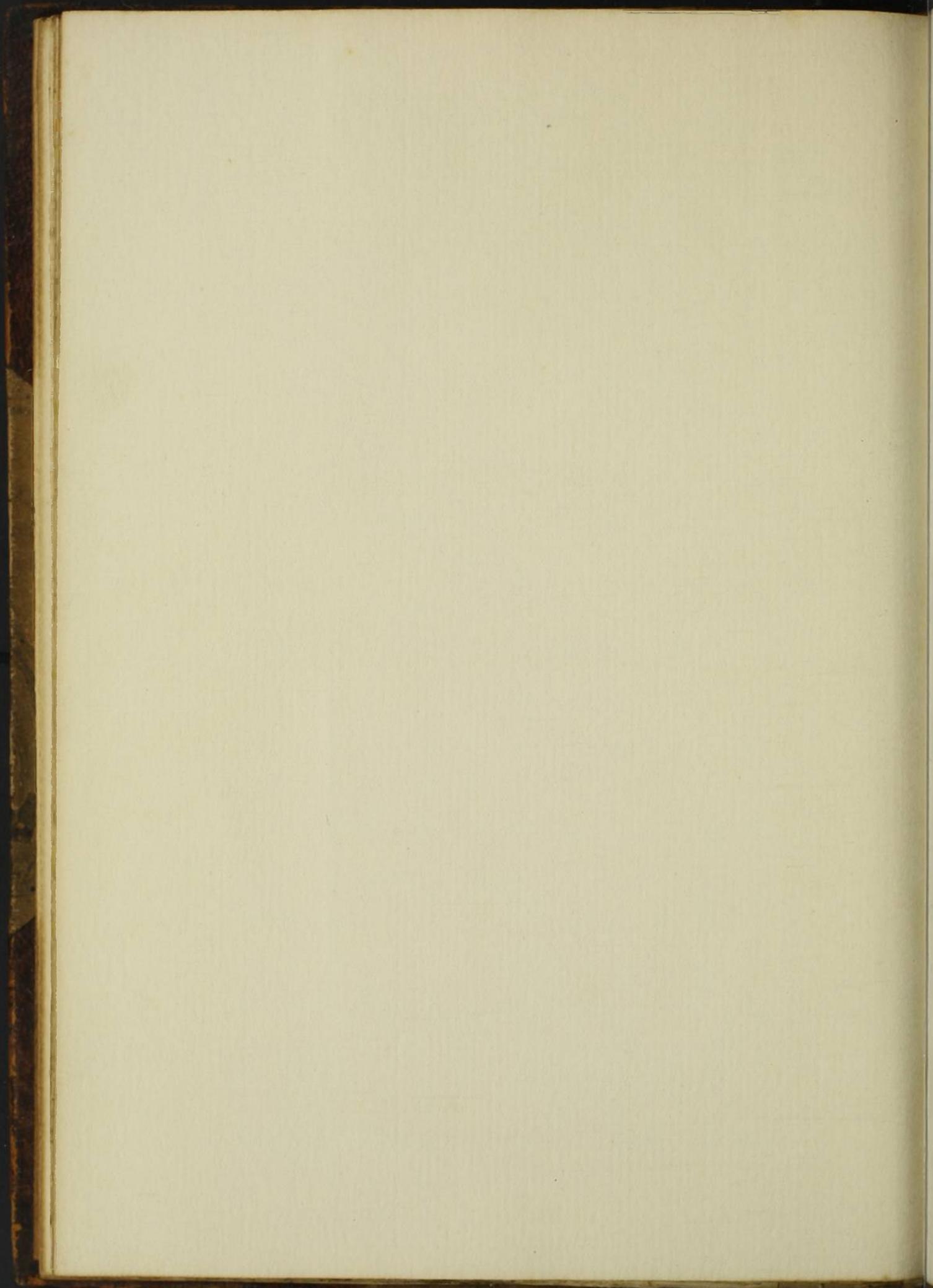
MAPA DAS  
Cidades e Povoações

| N.º | Qualidade das<br>Povoações | Nomes       |
|-----|----------------------------|-------------|
| 22  | Escuro                     | Conceição   |
| 23  | Escuro                     | Basil       |
| 24  | Escuro                     | Copala      |
| 25  | Escuro                     | S. João Voz |
| 26  | Escuro                     | Vencedora   |
| 27  | Escuro                     | Tercina Ro- |
| 28  | Escuro                     | salia       |

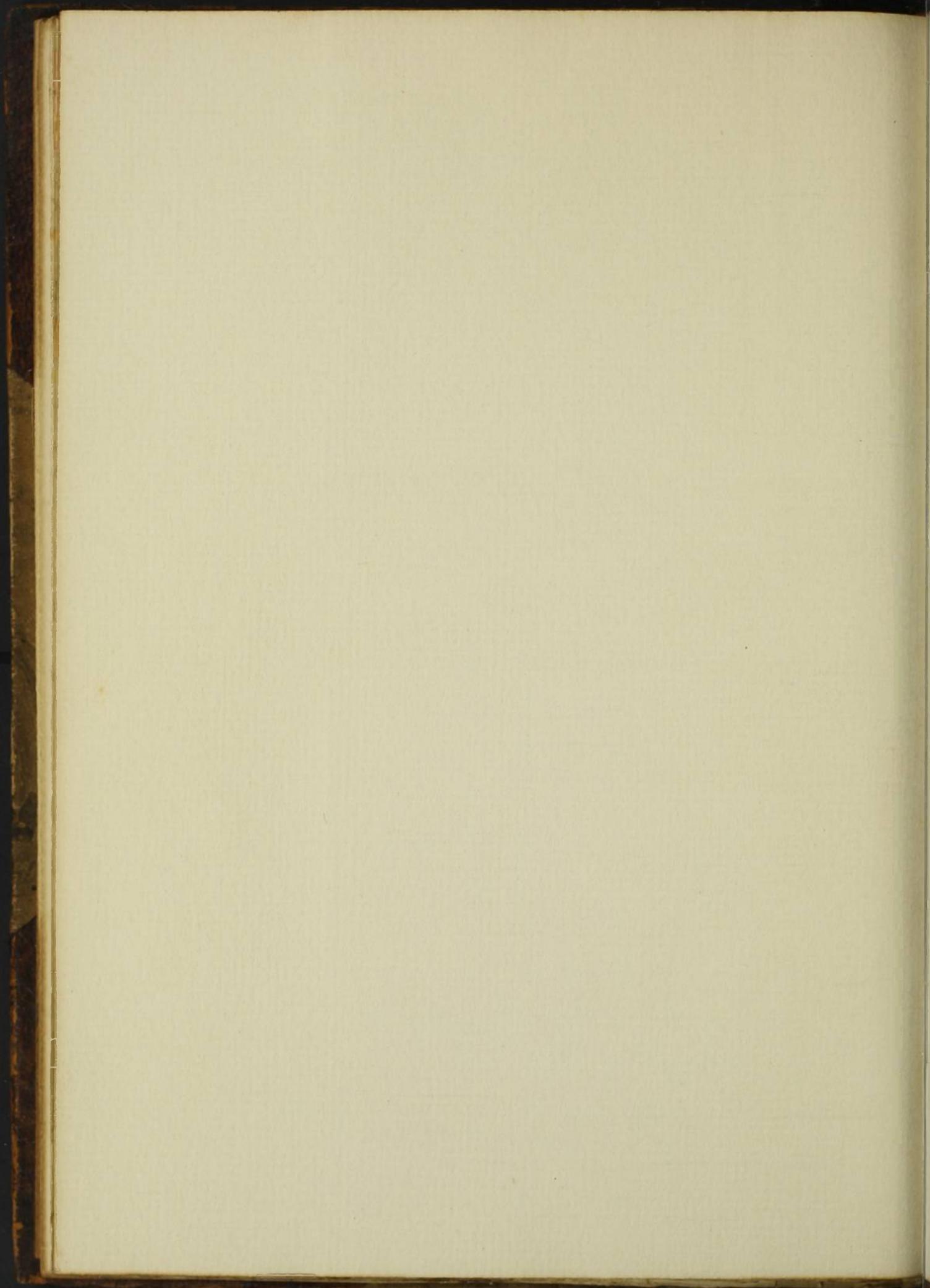




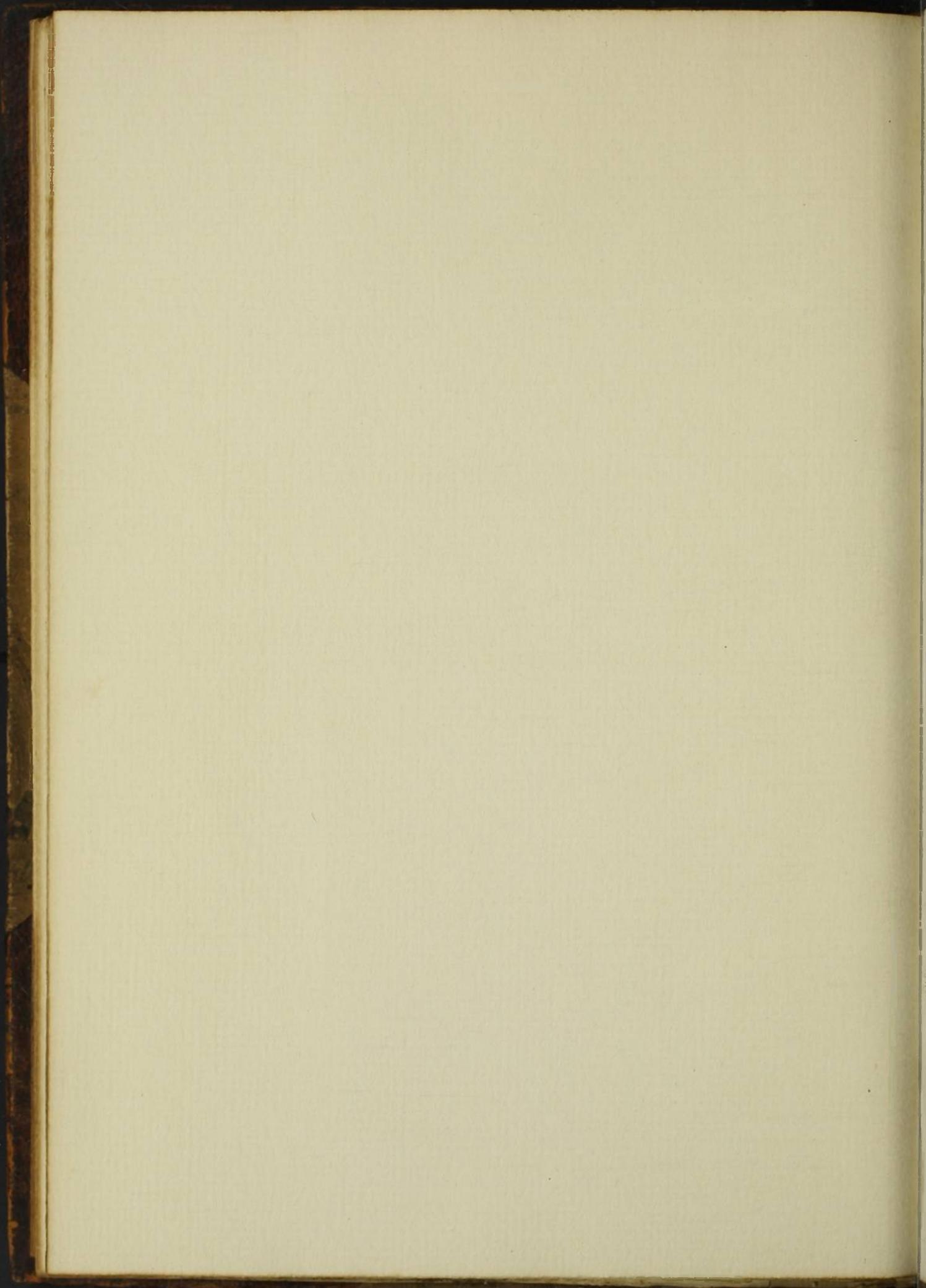




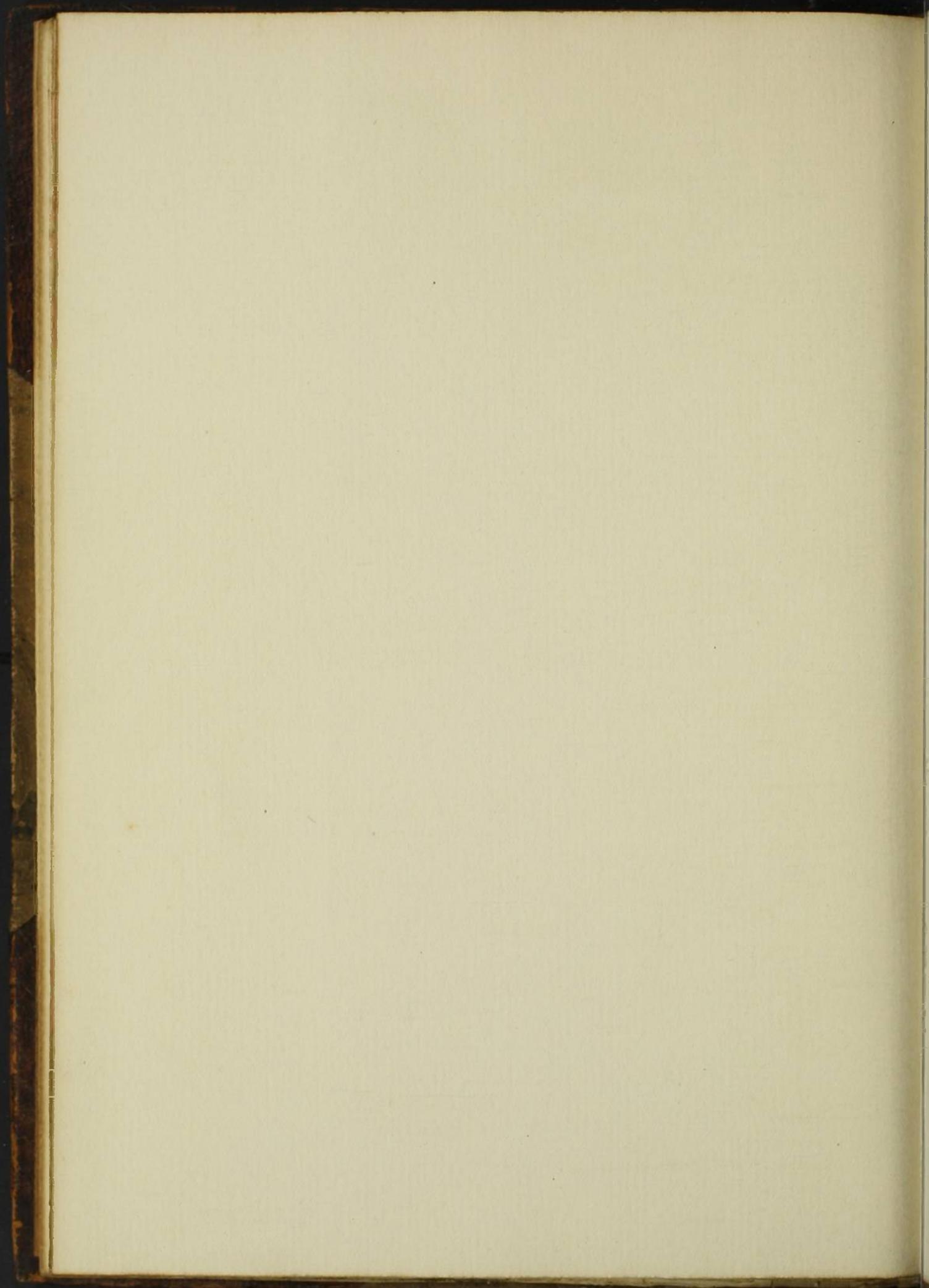




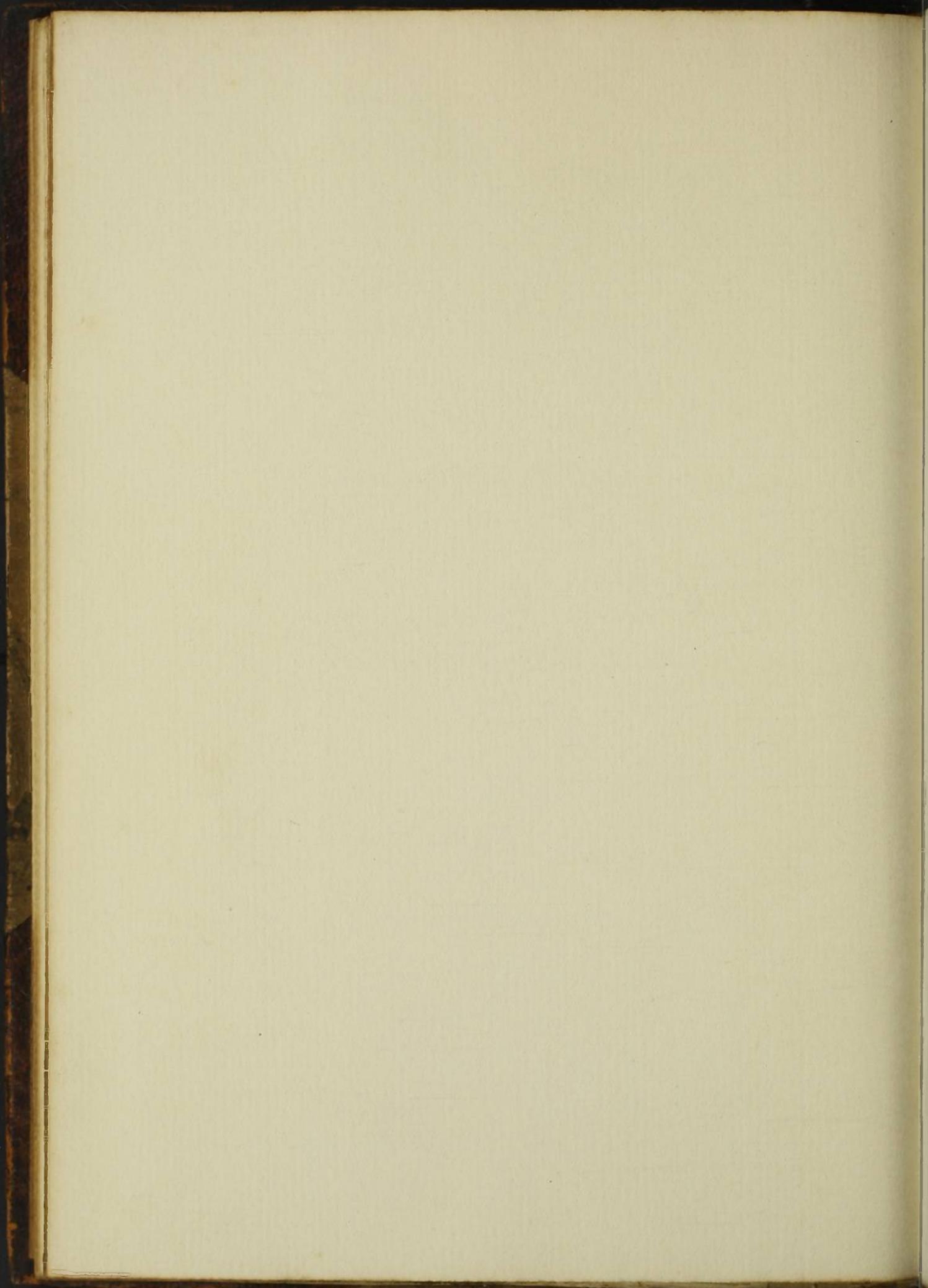














12680



