o depor sob juramento, como fazer o documento respectivo. Se a carga ali=
dada estava a bordo, como estava a Es=
cuna involvida no Trafico d'Escravos?
Se Acará ou Aterá é uma possessão
onde haverma Fortaleza Ingleza, quem
se atreveria a ir ali fazer um commer=
cio que os Inglezes querião exterminar?
Quando é que Acará ou Aterá foi Por=
to d'Escravatura? Aonde teria fazer=
se presa de uma embarcação abrigada
debaixo d'uma bandeira, sob o tiro
de canhão, de uma Fortaleza da Na=
ção a que pertence o appreador? Não
Não marcão as Instrucções o dever do
Commandante Naval n'este caso?
Em uma palavra onde existe o Tratado
que tolhe a um Navio Brazileiro a li=
vre entrada dos Portos Africanos ao
Norte do Equador?

E quem julgou esta presa? aonde está
o Juiz que representa o Brasil? Por ventu=
ra o dito d'um appresador, o simples di=
to <u>desprido de prova</u> é sobeja, só porque é

Inglez o apprezador e Inglezra a Com-
missão que julga para proferir uma
sentença.? Aonde está a legislação In-
gleza das provas.? Aonde está a especi-
fica prova clara e innegavel que exigem
os tratados, como veremos.? Mas antes
de sua averiguação aonde está o delicto
que deve provar-se.? Destroe-se uma ne-
gociação que vale muitas mil libras: to-
ma-se um Navio, lança-se mão de uma
carga, arrenieça-se a uma terra desconhecida,
uma tripulação pobre, tudo sem que uma
Lei proteja o procedimento.? Um Com-
mandante d'um Brigue Inglez, d'um
paiz pertencente a uma Nação em paz
com o Brazil, diz, é boa presa e sen dito
é sobejo a legislar uma arbitrariedade.? Es-
tipula-se emfim que a Commissão jul-
gadora seja composta de Commissarios
das duas Nações, e aqui julgão só Com-
missarios Inglezes.?

Todas estas reflexões provão que o ap-
presamento da Escuna Independencia
importa um acto arbitrario, da parte do

Doc 35
fl 4

Commandante do Brigue de S. M. B. con-
flict, e provão que a Sentença da Com-
missão da Serra Leoa, é injusta e nulla,
pela falta de provas que legalisem a
condemnação. Isto todavia será mais
amplamente desenvolvido na segunda
parte que se segue.

Parte 2ª.

Resolucção das Questões de Direito

Injustiça do Julgado da Commissão Mixta.

Da exposição que accabamos de fa-
zer na parte 1ª se colhe claramente,
que o Appreador em ultima analyse,
fundamentou a legitimidade de seu ap-
preamento, e a Commissão Mixta a
legalidade de seu Julgado, sobre um con-
ceito principio, e é o haver-se encontrado a Em-
barcação de que tratamos em Porto ou
Mar ao Norte do Equador na parte oc-
cidental d'Africa em contravenção ao
seu passaporte, e ás estipulações das

Tratados e Convenções que regulavão
o Trafico da Escravatura.

Este unico fundamento roda mais importa do que um falso pretexto. O Apresador tinha instrucções, d'ordenação prodia arredar-se, e os Commissarios Convenções Solemnes de que não podião desviar-se nos julgados. Uns e outros as calcarão aos pés: a presa foi iniqua a Decisão injusta. E contra esta iniqui-dade e injustiça que nos queixamos.

A Lei que regula esta materia apoia esta queixa, como logo mostraremos.

A nós, Senhores pertence fazer valer nosso Direito, por que a mesma Lei nos authorisa, resta pois o demostral-o, eis-aqui o que ser a nossa tarefa.

A Legislação que regula todas as hypotheses que comprehende o facto de que tratamos, acha-se comprehendida no seguinte: 1º) o Tractado entre a Gram-Bretanha e Portugal assignado em Vienna em 22 de Janeiro de 1815. com um art.º additional da

mesma data 2ª/ Uma convenção additicional assignada em Londres em 28 de Julho de 1817, com as Instrucções para os Navios de Guerra e para as Commissões Mixtas da mesma data 3ª/ O Artigo separado feito em Londres em 11 de Septembro de 1817 sobre a convenção additional de 28 de Julho 4ª/ A declaração de 3 d'Abril de 1819. 5ª/ Os artigos additionaes á Convenção datados de Lisboa a 15 de Março de 1823. 6ª/ emfim a Convenção entre S. M. Britannica e S. M. O Imperador do Brazil datada do Rio de Janeiro de 23 de Novembro de 1826.

Destas Convenções que constituem a Lei dos Contrahentes teem V. Exª pleno conhecimento

Lidas ellas com attenção que o caso merece note se encontra em parte alguma, que a simples estada d'um Navio Brazileiro ao Norte do Equador, em Porto, Enseada ou Mar d'Africa seja motivo legal para apprezar Navios Brazi-

leiros, como empregados em trafico illi-
cito d'Escravatura

Para legitimar a presa é necessario
alguma circumstancia, e prova d'essa
circumstancia, não em geral, se não mui
especifica e particular, como mostraremos.

Tratemos porem a questão primeiro,
debaixo do falso pretexto tomado pelo
apresador, e pela Commissão Mixta,
isto é, supponhamos que as Conven-
ções entre os dois Governos havião esti-
pulado e convindo, que todo o Navio
que se achasse ao Norte do Equador se-
ria boa presa. Quem dirá tendo o senso
commum, tendo as mais livres ideas
de Jurisprudencia Maritima, que a ge-
neralidade d'esta Convenção não teria
por excepção arribadas feitas por neces-
sidade, occasionadas por força maior?

De todos os Contractos maritimos, que
conhecemos, o mais amplo o demais ib-
libado da boa fé, e consequintemente o
melindroso, é o Contracto de Seguro. A de-
viação a mais insignificante viciava

annulla este contracto. Mas não subsiste quando a derivação é occasionada por força maior.?

Abraão-se todos os Jurisconsultos Inglezes que trataraõ da materia: obra-se Williams, Beawes, Maqwell, Bell, J.t. Park e por todos consulte-se Marshall e ver-se-ha que a derivação, que desonera o segurador deve ser um desvio voluntario do curso ordinario da viagem segurada, e não impellido pela necessidade. Se a derivação póde ser justificada por necessidade não affecta o contracto. E a necessidade justificará a derivação ainda que proceda d'outra causa contrahtra a qual não fez o seguro (Marshall pr: 205).

Os casos de necessidade mais frequentemente trazidos para justificar o desvio, diz elle, e dizem todos, são os seguintes: 1º/ força de tempo. Se o Navio por tempestade é obrigado a abrigar-se alhures fóra da derrota usual, ésta a derivação não termina o contracto; é regra que

ninguem responde por actos de forçamaior — 2º / falta de reparos necessarios; Se o Navio por força de tempo ou de outra qualquer coussa e reduzido a tal estado, que não póde com segurança proseguir sua viagem sem concertos, o Capitão será justificado de conduzil-o ao Porto mais proximo. Os demais que menciona não entrão no nosso caso.

Ora nós vimos que a razão por que a Escuna Independencia se achava ao Norte da Linha era por agua aberta. E' isto que se reduz a coussa allegada e provada com juramento nos Protestos e documentos constantes dos auctos da reclamação.

Se pois a derivação é legitimada pela necessidade e se obrigada das necessidades marcadas por Direito Maritimo não é que o nosso Navio se achava ao Norte do Equador, como póde assim estar legitimar a captura, e o julgado de condemnação proferida pela Commissão Mixta.

O facto da derivação por força maior
ou perigos de mar, não escapou as estipu-
lações das Altas Partes Contractan-
tes. Nas instrucções dadas aos Navios
de Guerra, le-se o seguinte no Art.º 5.º
, Os Navios Portuguezes, munidos de
um passaporte em regra, que tiverem
carregado a seu bordo escravos nos pon-
tos da Costa d'Africa, onde o commer-
cio de negros é permittido aos Vassallos
Portuguezes, e que depois forem encon-
trados ao Norte do Equador, não deve-
rão ser detidos pelos Navios de Guerra
das duas Nações, quando mesmo estes
jão munidos das presentes instrucções
com tanto que justifiquem a sua derro-
ta, seja por ter, segundo os usos da
Nação Portugueza, feito um bordo pa-
ra o Norte de alguns graos, afim d'ir
buscar ventos favoraveis, seja por ou-
tras causas legitimas, como as fortu-
nas do mar devidamente provadas.
D'aqui concluimos q.e que a Nação
Portugueza ou Brazileira, sobre a Cos-

ta Occidental da Africa tem uma prac-
tica particular sua, qual é demontar
a linha para o Norte para encontrar
o que chamão os Geraes, ou ventos g
a observação de Seculos lhe tem mos-
trado que em certas estações se encon-
trão n'aquellas paragens: e esta prac-
tica foi respeitada nas instrucções,
e por tanto legitima o que alias se
poderia dizer derivação e legitima conse-
guintemente a sua estada ao Norte
do Equador, ainda com negros escra-
vos a bordo. 2º/ que as cousas legitimas
taes como os perigos do mar legitimão
o ultrapassar a linha de demarcação es-
tipulada para não se exceder. —

Quem poderá pois dizer boa presa, um
Navio que se achar n'um sitio onde o
levou a necessidade de salvar as vidas
e a carga por se achar com agua aberta?

E logo evidente que ainda na hypothe-
se da prohibição sonhada da simples
estada ao Norte do Equador, no caso es-
pecifico em que se achava o Navio em

questão, nem podia ser detido, muito menos apresado e jamais condemnado como boa presa, porque tal prezo e condemnação é injusta e contraria ás Convenções e instrucções dadas.

Alem d'isso uma semelhante prohibição não podia haver-se convencionado sem que os representantes do Governo Portuguez houvessem perdido de todo o senso commum.

Estipular-se que a simples estada de um Navio Portuguez ou Brazileiro ao Norte do Equador importava emprego em trafico illicito de escravatura, seria estipular e consentir que nenhum navio Navio algum Portuguez ou Brazileiro podesse tocar os Mares ou portos d'Africa ao Norte do Equador; seria estipular e convencionar o acabamento do Commercio do Brazil com a Africa debaixo do pretexto de escravatura. Isto repugna á boa razão, repugna ao fim e palavras das convenções, e repugna á Independencia das Nações e Leis universaes, q

hoje o considera, conhece e observa o Mundo.

O que todas as Nações convencionarão, foi abolir o trafico da escravatura, que consideraõo como repugnante tanto aos principios de humanidade como á moral universal, (Art.° 15.th of the Declaration of the Powers on the abolition of slave trade of the 8.th of February 1815) e como um flagello que portanto tempo tem desolado a Africa, degradado a Europa e affligido a humanidade, (Resolutions adopted in the conference of 28.th November 1822.) Ellas reconhecerão a difficuldade de parar-lhe abruptamente o progresso (Cit. art.° 15.th) e d'ahi a nosso particular respeito, ficou durando com restricções; e estas restricções fizerão necessitar instrucções particulares e especiaes; Portugal era a esse tempo um todo como Brazil, e as possessões d'Africa dominio os seus.

Elle não ia commerciar a Reino alheio, ia trocar em sua propria casa. Portanto proibir ou embaraçar este direito especial, era sobre melindroso difficil

E como esta difficuldade tornava ainda mais difficil a prevenção d'abuso, que podia ter lugar, não houve outro meio a estipular, considerando o direito particular de Portugal e a necessidade de cohibir abusos, se não convencionando, que não poderião ser detidos e capturados os Navios ao Norte do Equador, em que se achassem actualmente escravos a bordo.

Foi esta uma condição sine qua non: foi esta uma condição para ter lugar a detenção ou captura, condição não estipulada a acaso, mas derivada, nascida, produzida pelas circumstancias particulares a Portugal e ao Brazil, como o unico meio de verificar o abuso pela achada dos escravos: este o corpo de delicto absoluto para ter lugar a detenção a captura e a condemnação.

Nós podemos produzir em prova todos os Tratados, Convenções e Regulamentos d'onde para aqui extrahimos as seguintes proposições terminantes.

Convenção addicional ao Tratado de 22
" de Janeiro de 1815, art.º 5.º As Altas Partes
" Contractantes para melhor conseguirem
" o fim que se propoem, de impedir todo
" o Commercio illicito d'escravos aos seus
" vassallos respectivos, consentem mutua-
" mente em que os Navios de Guerra d'am-
" bas as marinhas Reaes, que para esse
" fim se acharem munidos das instruc-
" ções especiaes de que abaixo se fará men-
" ção poderão visitar os Navios Mercantes
" d'ambas as Nações, que houver motivo ra-
" zoavel de se suspeitar terem a bordo escra-
" vos adquiridos por um Commercio illici-
" to; os mesmos Navios de Guerra poderão
" (mas somente no caso em que de facto se
" acharem escravos a bordo) deter e levar os
" ditos Navios, afim de os fazer julgar pelos
" tribunaes estabelecidos para esse fim.

Art.º 6.º

" Os Cruzadores Portuguezes ou Britanni-
" cos, não poderão deter algum navio de es-
" cravatura em que actualmente não se a-
" charem escravos a bordo."

As mesmas expressões tem o fim do Artigo 9.º e a cada passo se repetem.

Nas instrucções destinadas para os Navios de Guerra Portuguezes e Inglezes que tiverem a seu cargo impedir o commercio illicito d'escravos Art.º 1.º diz-se „ Os Navios „ a bordo dos quaes se não acharem escravos destinados para o trafico, não poderão ser detidos debaixo de nenhum pretexto ou motivo algum. "

Omesmo se acha constantemente repetido nos Art 3, 5 e outros: e é reputada tão essencial esta cachoada que o Art.º 8 diz assim: „ As embarcações de Guerra que debaixo dos principios declarados nas presentes instrucções, detiverem navios „ d'escravatura, deverão deixar a bordo toda „ a carga de negros intacta

E mais abaixo.

„ Os negros não serão desembarcados se „ não quando os navios a bordo dos quaes „ se acharão, chegarem ao lugar onde a na„ lidade da presa deve ser julgada por uma „ das duas Commissões Mixtas.

Notemos já n'este lugar com que Justiça podia julgar a Commissão, e dizer em sua Sentença que no Navio condemnado não havia um só escravo. É isto parece incrivel, mas desgraçadamente é facto.

No regulamento dado ás Commissões mixtas ha a mesma doutrina. Vejamos o Artº 5.º

"Na declaração authentica que o Captor "for devera fazer perante a Commissão, "assim como Certidão dos papeis apprehendidos que se deverá passar ao Capitão do navio apprezado, no momento da sua detenção; o sobredito Captor "será obrigado a declarar, o seu nome, "e o nome de seu Navio, assim como a "latitude e longitude da paragem onde tiver acontecido a detenção, e o numero d'escravos achados vivos a bordo "do navio ao tempo da detenção."

Ora não havendo um só escravo no nosso navio, com que jurisdicção, com que justiça, com que cumprimento de