Demais, em que aproveitaria esse passaporte portuguez ao navio, dado mesmo o supposto caso de destinar-se ao trafico de escravos? As Convenções entre a Grã Bretanha e Portugal em sua acção repressora, não do mesmo modo arrestal-o e punil-o. Todo o acto criminoso tem um interesse — qualquer para quem o perpetra; esse movel impulsor porem não se descobre no imputado ao reclamante.

A existencia da bandeira portugueza a bordo é outra allegação vasia de senso: tambem havia ali a bandeira sarda, da anterior nacionalidade do navio, e por que não foi por isso considerado elle antes sardo do que Portuguez?

O luzar do nascimento da tripolação, a natureza da carga, os dous machos para agrilhoar escravos, o instrumento para marca-los de, são outras tantas

questões inopportunas e estranhas ao caso que devemos attender, e das quaes me tenho occupado só por deferencia ao meu collega, que a essa argumentação dos captores se soccorreu.

O patacho "Maria" navegava com bandeira brazileira; tinha-a içada quando foi apresada; seu passaporte, e todos os seus papeis de bordo, provavão authenticamente o legitimo uso dessa bandeira; seu mestre, e dono, era cidadão brazileiro, e assim o declarou ao captor; dous terços da tripolação erão brazileiros: tão exuberantes provas da nação a que pertencia o navio poderião por acaso ser racionalmente destruidas pela desconfiança importancia que o Captor quiz dar a um papel occulto e desacompanhado de todos os outros documentos que os cruzadores britannicos perfeitamente conhecem?

Dando-se mesmo que pretendesse o Mestre

illegitimamente incubar outra nacionalidade que não fosse a brazileira, para fins — tambem por ventura illegitimos, nem assim essa não provada, e só suspeita intenção, poderia jamais ter força e effeito de annullar a verdadeira e provada nacionalidade do navio.

Dando-se ainda que essa suspeita podesse ser como — diz o Snr Commissario britannico — um facto de per si sufficiente para autorizar o apresamento —, mesmo assim jamais o seria para justificar a Condemnação! Ao Tribunal a que semelhante apresamento fosse affecto para ser — julgado, cumpria examinar as circumstancias do acto praticado, conhecer das condições do navio, apreza-do e decidir então se era ou não sua Competencia julga-lo.

Dando-se finalmente, como ainda — pondera o Snr Commissario Britannico,

para demonstrar o emprego desta
embarcação no trafico illicito de
escravos, que "se tivesse sido levada
"perante qualquer Commissão Mixta
"funccionando debaixo do Tratado entre
"a Grã-Bretanha e o Brazil, e —
"apresada como embarcação brazileira
"ha toda a razão para se accreditar
"que teria sido condemnada"; é ainda
assim claro e incontestavel que não
é a culpabilidade que por ventura possa
ter o navio em questão facto para
subtrahi-lo ao foro competente, e
sujeita-lo á jurisdicção illegitima
de um tribunal estrangeiro, ao qual
não era permittido, desde que fosse co-
nhecida a nacionalidade do navio,
processar e julgar o crime que lhe
era imputado.

Pra, que o navio era brazileiro está por
demais evidente, prova-o a serie
de documentos no processo, prova-o

ainda a confissão do Snr Commissario Britanico de que "os papeis brazileiros "achados a bordo erão documentos "legaes."

E tendo sido esses documentos legaes apresentados ao Captor, no acto da detenção, e depois por este submettidos ao juiz, é força concluir que não tinha nenhum delles o direito de contrastar essas provas legitimas, e só por mero arbitrio, desnacionalisar o navio, e applicar-lhe a sancção penal de uma legislação incompetente.

O Tribunal britanico porem (note-se que era composto de um só juiz) desprezando todos os 19 documentos apprezados, e que constituião a collecção regular, authentica e completa dos papeis de bordo, só dá valor à esse unico que fôra encontrado occulto, segundo o simples dito do

captor, contradictado pela parte, e nesse facto isolado, em contradicção com todo o allegado e provado, condemna à confisco o navio, e tudo quanto nélle achou-se

Posso pois, e devo, concluir como no meu primeiro parecer, que o julgamento do Vice-Almirantado Britanico no Cabo da Boa Esperança foi incompetente, e por isso irrito e nullo.

Não pode por tanto, como opina o meu illustre collega, ser desprezada por nós a presente reclamação.

Nesse fundado supposto passo agora a materia da reclamação em si.

Em 1840 vigoravão ainda os Tratados entre a Corôa Brazileira e Britanica para a extincção do trafico de escravos, que a esse tempo já estava totalmente prohibido.

Erão esses Tratados, como sabe o meu illustrado collega, o de 22 de Janeiro de 1815, a Convenção de 28 de Julho de 1817

e os varios artigos explicativos que
lhe forão addicionados, e são os de
11 de Setembro de 1817 e 15 de Março
de 1823, e finalmente a Convenção
de 23 de Novembro de 1826.

D'esse direito Convencional estabelecido
para regular todos os casos relativos
ao trafico, comprehendendo as disposi-
ções que podem ser applicadas ao
caso de que se trata, reconhece-se
em Summa:

1.° que autorisados os vasos de guerra
das duas Altas Partes Contractantes
para visitar os navios mercantes de
ambas as nações, que por motivo
razoavel se suspeitasse terem os
escravos a bordo, se de facto se
achassem escravos a bordo, ou se
houvesse prova clara e innegavel de
ter sido embarcado a bordo de
qualquer navio algum escravo ou
escravos destinados ao trafico illicito,

na viagem em que o mesmo navio fosse capturado, seria esse navio detido pelos cruzadores, e condemnado pelos Commissarios (artigo 5º da Convenção de 28 de Julho de 1817 e 1º dos Artigos addicionaes de 15 de Março de 1823.)

2º que as Altas Partes Contractantes se obrigavão umas para com a outra á indemnisação das perdas que os seus vassallos respectivos houvessem de soffrer injustamente pela detenção arbitraria, e sem causa legal, dos seus navios (artigo 5º da Convenção de 1817.)

Ora o patacho "Maria" não tinha escravos a bordo; não exprimio, nem mesmo se allegou, que os tivesse tido; estavão todos os seus papeis regularmente processados e authenticados; não devia pois ser apresado, conforme o disposto nas sobreditas Convenções

internacionaes; por quanto todas essas
allegações de estar elle plenamente
apparelhado para o trafico de escravos,
a que allude o Snr Commissario Bri-
tanico, não são factos passiveis da pena
da captura e condemnação, em pre-
sença das estipulações convencionáes
existentes e em vigor; tendo porem, não
obstante, sido apresado, commettco-se um
acto illegal e arbitrario, por cujas con-
sequencias é responsavel o Governo
a que pertencer o Captor.
Tal é o direito positivo que poderia
ter applicação ao facto do pataxo
"Maria", se tivesse elle sido aprezado e
levado perante uma das Commissões
Mixtas, em observancia dos Tratados
existentes entre os dous paizes.
Não tendo porem o facto sido pra-
ticado de conformidade com as pre-
citadas Convenções (estando demonstrado
que o pataxo "Maria" não podia ser

detido como empregado no trafico illicito de escravos, e muito menos ser como tal condemnado pelas Commissões mixtas, que á vista do Regulamento por que se rejião, annexo a Convenção de 1817, não podião considera-lo incurso no impu= tado crime), entendo que só pela doutrina da Convenção de 2 de Junho de 1858 nos devemos regular para decidir o caso sujeito.

Na forma do Artigo 1.º o Governo Imperial, considerando esta questão, já apresentada ao Governo Britannico, mas ainda não decidida, como pen= dente submetteo-a à presente Com= missão, e de conformidade com os principios por que nos devemos guiar na decisão das reclamações que nos forem apresentadas, entendo que o recla= mante tem incontestavel direito de ser indemnisado dos prejuizos e damnos re= sultantes do acto arbitrario e illegal

que soffreu, e que constão da conta
por elle apresentada a fumm na
importancia de Rs 86:616$678 e
respectivos juros; importancia que pela
maior parte procede de uma sen=
tença passada em julgado por que foi
demandado e convicto o reclamante,
como se vê de fumm.

Commissão Mixta Brazileira e Ingleza
aos 17 de Fevereiro de 1862.

A. A. Tolentino

Processo No 33

Patacho brasileiro "Maria"

Exposição sobre o apresamento e condemnação do patacho brasileiro "Maria", de que era proprietario e Mestre Joaquim Jose de Mesquita -

Sendo este navio, sob a denominação de "Estella", propriedade do Capitão Sardo, que o Commandava "Damião Gaggino", foi por elle vendido em 20 de Julho de 1840 ao subdito brasileiro Joaquim Jose de Mesquita, o qual pagou desta compra os direitos nacionaes, passando então a denominar-se "Maria" (documentos Nos 8 e 9)

Depois de ser assim nacionalisado brasileiro foi este patacho fretado pelo negociante desta praça Francisco Jose Vaz Vieira, e despachado pela competente Alfandega para Gôa, com escala por Sofala, com hum carregamento de mercadorias licitas, dos quaes pagou tambem os respectivos direitos, observando-se todas as formalidades estabelecidas pelas leis fiscaes do Imperio para taes viagens e despachos (documentos Nos 2-3-4-5 e 6).

E

Encarregado o proprio dono do patacho,
na qualidade de mestre, de dirigi-lo, e de
realisar esta negociação, partio deste por-
to a 9 de Agosto do dito anno de 1840,
chegando a Sofala em 3 de Outubro se-
guinte, para onde era destinado o carre-
gamento que levava.

Foi-lhe porem ahi prohibido o desem-
barque de parte alguma da carga, por
se haver ordenado esta prohibição a res-
peito de todos os navios estrangeiros
que o quizessem praticar, devido isto ao
perigo de que se achavão ameaçados os
habitantes portuguezes daquelle ponto pe-
las gentios do rei de Quiteve que os siti-
avão. E havendo a respectiva autorida-
de local solicitado ao dito Capitão do
patacho "Maria" para que se encarre-
gasse de despachos dirigidos ao Gover-
nador Geral de Moçambique, pedindo
lhe soccorros, a este fim lhe foi commis-
são, partindo de Sofala no dia 28 do dito
Outubro, tendo principalmente em vista
o seu ute procedimento desembarcar alli o
carregamento que se lhe havia prohibido

de deixar em Sofala, para assim poder se-
guir para Goa.

Sendo porem encontrado no dia 12 de No-
vembro por hum cuter do brigue de guer-
ra inglez "Lily", Commandante Jorge Ha-
mond Seymour, foi por elle apresado,
conduzido ao Cabo da Boa Esperança,
onde chegou a 9 de Dezembro, e alli con-
demnado como boa presa em 31 do dito de-
zembro pelo Vice-Almirantado daquella
possessão britannica, a pretexto de ser na-
vio portuguez, e empregar-se no trafe-
go de escravos.

Que o patacho em questão era brasilei-
ro incontestavelmente o provão não só os
já citados documentos inseritos sob Nos 8 e 9
como os de Nos 2-3-4-5 e 6, os quaes at-
testão que similhante navio, desempenha-
do as formalidades prescriptas pelo Re-
gulamento de 30 de Maio de 1836 (ca-
pitulo 8.o), foi devidamente nacionalisado,
e deve então não podia deixar de ser
como tal legitimamente considerado.

Este facto, por si só, prova a incompeten-
cia do julgamento, que soffreo elle do

Vice-Almirantado do Cabo da Boa Esperan-
ça, em manifesta contravenção aos tratados
existentes entre o Brasil e a Gran-Bre-
tanha; e desde que esta prova se dá
irrito e nullo fica aquelle incompeten-
te julgamento, que só poderia ser le-
gitimo se proferido fosse pelas Com-
missões Mixtas creadas em virtude da
Convenção de 23 de Novembro de 1826.

Limitando-me por agora á exposição que
deixo feita, em ordem a mostrar a in-
subsistencia do acto do tribunal britan-
nico, a respeito de hum facto excentrico
de sua alçada, ainda que por isso deve
semelhante materia ser sujeita, e deci-
dida pela actual Commissão, como hu-
ma daquellas para que foi ella insti-
tuida, submetto á illustrada conside-
ração do meu collega a presente sola-
mação, para que se digne sobre ella e-
mittir sua judiciosa, e equitativa o-
pinião.

Commissão Mixta Brasileira e Inglesa
23 de Setembro de 1859.

A. A. Solentino

Patacho-
"Maria"-

Joaquim Jozé de Mesquita proprie-
tario do Patacho Maria tem uma
Reclamação sobre o mesmo Navio e su-
Carga pendente da Commissão Mix-
ta Conforme a Convenção de 2 de Ju-
nho, promulgada pelo Decreto Nº 2.3
de 27 de Novembro de 1858 versando
seguintes fundamentos.

No dia 6 de Agosto d'aqui
se fez de vella o ditto Patacho Mari
para Goa com escala por Lofala
onde chegára a 3 de Outubro do an
no de 1840.

Foi-lhe vedada a descarg
por determinação da authoridade
local.

Entretanto pedio-se ao Capitão

que se encarregasse de levar ao Gover-
nador Geral em Mocambique offi-
cios em que se lhe requerião Soccorros
contra os Selvagens que ameaçavão
invadir a mesma Cidade de Sofala.
E, d'ahi a esse fim partindo o
Portacho Maria em 28 do ditto mez
de Outubro, no dia 12 de Novembro
quando estava distante de Moçambique
apenas 10 milhas foi apprezado por um
Cuter pertencente ao Brigue de Guerra
Britanico Lily, Commandante
Alexandre Seymour, que o
mandou para o Cabo da Bóa
Esperança, onde chegou no dia
9, e em 31 de Dezembro foi con-
demnado por Sentença do Vice-

Almirante, como Navio portuguez
equipado para o Trafico illicito de
escravos.

Tomou-se por prova para qua-
lificar de Portuguez o Navio do Reclam.
1º A existencia de uma Bandeira
portugueza alem da propria Brazi-
ra, com a qual o Patacho navegava
2º Um Passaporte portuguez
occulto n'uma Cavidade da Cama
3º 11 Marinheiros da Nação por-
tugueza.

Mas o Tractado de 22 de Jan
de 1815 no Art.º 1º, a Convenção de
23 de Julho de 1817 nos artigos 1º e
seguintes e o Regulamto das Comm
soes mistas tão bem, nos Artº 1 e Seg.

caos quaes se referem os da Convenção
de 23 de Novembro de 1826, somente autho=
rizavão a verita, detenção e Condem=
nação dos Navios a cujo Bordo se achas=
sem escravos do trafico illicito, prohi=
bindo, não menos expressamente, que
fossem detidos os que assim effectiva=
mente se não achassem por qualquer
pretexto e de qualquer natureza q fôsse.

Mesmo a Convenção de 15 de Março,
ratificada em 31 de Julho de 1823, no
art.º 1º limitou-se a declarar no
Caso da Sobredita de 28 de Julho de
1817 / a que foi adicionada a evi=
tencia de prova clara e innegavel
de ter sido embarcado a seu Bordo
algum escravo ou escravos destinados

ao trafico illicito na viagem em
que a mesma Embarcação fôsse ca
pturada.

Assim pois, bem se vê que o Pat
cho Maria foi detido, aprezado e
julgado contra as mais positiva
s e litteraes Disposições do Tratado
de 22 de Janeiro de 1815, da Conve
ção de 28 de Julho de 1817, das Ins
trucções do Regulamento respectivo
dos Artos additionaes de 15 de Març
de 1823 e da Convenção de 23 de N
vembro de 1826 que se lhe refere.

E tanto mais especialmte porquan
a existencia a Bordo de uma
Bandeira portugueza e outra Saro
alem da Brazileira com que o Pa

cho navegava, ficou mais que muito
prevenida de indifferente no art.º 6.º
das mencionadas Instrucções para
os Navios Cruzadores, annexas á Con-
venção de 28 de Julho de 1817 em.g.to
diz que =

Bem entendido que o ser o
Navio de Construcção estrangeira
nada implicará com a sua nacionalid.e
O Patacho Maria era Sardo quando
passou a ser Brazileiro conforme a Lei
de 15 de Novembro de 1831 no § 11 do art.º 31.º
a de 14 de Outubro de 1832 no § 5 do
art.º 78 e cada uma das outras Leis Bra-
zileiras que annualm.te se lhe seguirão;
e si porventura antes de ser elle Sardo
Patacho fôra Portuguez, não se deve

ter isso por indifferente em toda a
hypothese, sendo a toda a prova in=
dubitavel que, si a nacionalidade
Sarda ficou extincta respectivam.te
ao mesmo Patacho Maria, de que se
tracta, desde que elle passou a ser
Brazileiro conforme as Leis d'este Pa
muito mais, si mais possivel fosse, te
ria ficado extincta qualquer outra
nacionalidade, a que elle por ventur
tivesse pertencido, como se acha con=
cludentemente verificado mediante
a Reclamação do Supp.e

Ajunta pois, parece não menos e
dente que a existencia de uma
Bandeira Sarda e de outra Portu=
gueza n'uma cavidade da Cam

do Patacho Maria (e o mesmo seria
se fôssem muitas mais ahi e em qual-
quer outra parte) somente quanto á
Bandeira Sarda poderia servir de
indicio proximo e coincidente com a
certeza de sua anterior nacionalidade,
~~a respeito~~ da Bandeira Portugueza
não se lhe póde attribuir idea al-
guma precisa na falta de qualquer
Titulo de dominio correspondente:
não valendo, nem podendo valer ou-
tra prova legitima da nacionalidade
actual do Patacho Maria, mais do
que a do seu Passaporte Brazileiro
unico procedente por todo o Direito
Commum e especialm.te Convencional.

Os 11 Marinheiros da Tripulação

qualificados pertencentes á Nação Por-
tugueza não deverião ser tidos em Con-
deração, á vista do citado art.º 6º das
Instrucções annexas á Convenção de
17 de Julho de 1817 emquanto em sua
1ª parte tractava dos Navios que se des-
tinassem ao trafico licito dizendo que
deverião ter o Cap.m e 2/3 ao menos da
Tripulação Nacional; vendo-se com
Comprovado está, que o Patacho Ma-
ria não era destinado ao trafico
de que tractavão ás mesmas Instru-
ções de 28 de Julho de 1817 e conse-
quentemente não se lhe poderia
applicar essa Condição de nacio-
nalidade brazileira mutatis mu-
dis segundo a referencia em que

contemplava a Rezolução de 23 de
Novembro de 1826.

Entretanto é certo que ainda
quando o estipulado do referido art.
6° das Instrucções annexas a Conven-
ção de 28 de Julho de 1817 podesse ser
applicavel ao Patacho Brazileiro Ma-
ria na viagem de que se tracta, lhe
seria favoravel por constar a sua tri-
pulação de Commandante Brazilei-
ro e dos 2/3 de Individuos da Nação
Brazileira.

E demais de tudo isso não se
tendo justificar a perpetrada de-
tenção, presa e Condemnação do Pa-
tacho Maria por alguma dos Dispo-
sições do Tractado, das Convenções e Ins-

trucções expostas em caso algum muito
menos poderia proceder no Caso de que se
tracta e cingue, como ponderado fica
o Passaporte brazileiro com todos os re
quisitos legaes é a unica admissivel
e irrecusavelm.te exclusiva e concludes
te prova da Nacionalid.e do Navio [illegible]

A Reclamação versa sobre a
Indemnidade devida da quantia
de Rs 86:616$678, documentada e
calculada conforme as Disposi
ções do Art.º 8 do já citado Regimento
Annexo á referida Convenção de 28 de
Julho de 1817.

Cassim o Reclamante req
merito respeitozamente

P.a