

O Direito de Visita e a Abolição Internacional do Tráfico de Escravos: Uma Questão Histórico-Jurídica¹

PEDRO CARIDADE DE FREITAS *

Resumo: Desde o Congresso de Viena de 1815 que ingleses e portugueses esgrimiam argumentos para abolir ou dilatar no tempo a abolição do tráfico de escravos. O principal garante desta situação era a Grã-Bretanha que através de tratados bilaterais exercia o patrulhamento e fiscalização da costa africana. Não obstante os esforços ingleses, o impacto das suas pressões foi limitado e cada país aboliu o tráfico de escravos mais por razões de política interna, do que por pressão directa do Reino Unido. Uma das medidas adoptadas pelo Reino Unido foi o direito de visita, que, ao desrespeitar as soberanias estaduais, constituiu uma violação do Direito Internacional e uma prevalência da potência mais forte sobre a mais fraca.

Abstract: Since the Congress of Vienna in 1815, the English and the Portuguese government have argued for abolishing or delaying in time the abolition of the slave trade. The main guarantee of this situation was Great-Britain, which through bilateral treaties exercised the patrol and inspection of the

JURISMAT, Portimão, 2020, n.º 12, pp. 13-44.

* Professor Associado da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa. Investigador do Centro de Investigação IURIS – FDUL.

¹ Este texto corresponde, com alterações, à conferência intitulada *A Abolição Internacional do Tráfico de Escravos: A Questão Luso-Inglesa*, proferida no dia 7 de Julho de 2017, no âmbito do II Encontro Hispano-Luso de Historiadores do Direito, realizado na Universidad Autónoma de Madrid, nos dias 6, 7 e 8 de Julho. O presente texto é uma adaptação e actualização de uma parte do capítulo IX, do nosso livro *Portugal e Comunidade Internacional Na Segunda Metade do Século XIX*, Lisboa, Quid Juris, 2012, pp. 639-709.

African coast. Despite the British efforts, the impact of their pressures was limited and each country abolished the slave trade more for internal policy reasons than for the direct pressure of United Kingdom. One of the measures adopted by United Kingdom was the right to visit ships which, by disrespecting state sovereignty, constituted a violation of international law and a prevalence of the stronger power over the weaker.

Palavras-chave: Escravatura, Abolição do Tráfico, Portugal, Reino Unido, Direito de visita.

Key-words: Slavery, Abolition of the Slave Trade, Portugal, United Kingdom, Right to Visit Ships

Sumário: 1. A abolição internacional do tráfico de escravos. 2. As negociações entre Portugal e o Reino Unido para a abolição do tráfico de escravos. 3. O *bill* de Lord Palmerston. 4. O tratado de 1842 celebrado com o Reino Unido. 5. O direito de visita sobre as embarcações. 6. O direito de visita nos tratados de abolição do tráfico de escravos. 7. As comissões mistas. 8. Conclusão. Bibliografia.

1. A abolição internacional do tráfico de escravos

1. O século XIX ficou conhecido como o século dos movimentos abolicionistas da escravatura.

A abolição da escravatura era uma decorrência natural do pensamento liberal que defendia a liberdade dos cidadãos.

Os movimentos abolicionistas² não tinham apenas um cariz nacional, assumiram também uma dimensão internacional, nomeadamente através da celebração de tratados internacionais.

Para EDUARDO CORREIA BAPTISTA as normas que impunham aos Estados o dever de se absterem de praticar o tráfico de escravos e de incentivar a repressão do tráfico eram normas *iuris cogens*, ou seja, normas do costume internacional, que tinham

² Vide o desenvolvimento dos movimentos abolicionistas, nomeadamente os dos *quakers*, em Marques, João Pedro, *Portugal e a Escravatura dos Africanos*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2004, pp. 129-130.

força obrigatória geral,³ pelo que os tratados que dispusessem em contrário deveriam ser considerados nulos.

Foi em 1773 que apareceu pela primeira vez no Reino Unido um panfleto contra o tráfico negro, da autoria de WILBERFORCE. A este autor seguiu-se CLARKSON que, em 16 de Janeiro de 1786, escreveu o *Essay on the slavery and commerce of human species*. Este movimento teve eco no Parlamento que, por lei de 25 de Março de 1807, proibiu o tráfico dos escravos para as colónias inglesas. A abolição da escravatura veio a ocorrer anos mais tarde, em 1820.

A abolição do tráfico criou um grave problema nas colónias britânicas que, para manter a produção em níveis rentáveis, teve de recorrer à mão-de-obra livre, mais cara, mais difícil de obter, menos produtiva e que, não raro, criava graves problemas sociais.

O Reino Unido ficou nesta medida em posição de inferioridade face aos restantes países que mantinham o tráfico e emprego de escravos. Como meio de ultrapassar estes problemas sociais e de os fazer repercutir noutros países, teve o Reino Unido de transportar para o plano internacional a abolição da escravatura: «*desfraldando o pavilhão da humanidade e da filantropia defendia ao mesmo tempo os seus interesses económicos, pela destruição de uma situação que a colocava em nítida inferioridade de concorrência*».⁴

2. As negociações entre Portugal e o Reino Unido para a abolição do tráfico de escravos

1. O primeiro instrumento internacional através do qual o Reino Unido consagrou a adesão de um outro país colonial a assuntos relacionados com a abolição do tráfico de escravos foi o Tratado de Comércio e Navegação, Aliança e Amizade entre Portugal e Inglaterra, celebrado em 19 de Fevereiro de 1810⁵, no Rio de Janeiro, pelo Príncipe Regente de Portugal, D. João, e o Rei de Inglaterra, Jorge III, ratificado por Portugal a 26 de Fevereiro do mesmo ano.

³ Cfr. Baptista, Eduardo Correia, *Ius Cogens em Direito Internacional*, Lisboa, Lex, 1997, pp. 21 e 158.

⁴ Cfr. Caetano, Marcello, *Portugal e a Internacionalização dos Problemas Africanos*, 4.ª edição, Lisboa, Edições Ática, 1971, p. 59. Vide também Cunha, Joaquim da Silva, *O Bill de Lord Palmerston e o Livro do Escritor Christopher Lloyd – The Navy and the Slave Trade*, in *Boletim Geral das Colónias*, ano XXV, n.º 300, Lisboa, Agência Geral das Colónias, Junho 1950, pp. 23-37, nomeadamente pp. 24-27.

⁵ Vide o tratado em Castro, José Borges de, *Colecção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Públicos Celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais Potências*, tomo IV, Lisboa, Imprensa Nacional, 1857, pp. 396-415.

No artigo X deste Tratado lê-se:

*S.A.R. o Príncipe Regente de Portugal, estando plenamente convencido da injustiça e má política do comércio de escravos e da grande desvantagem que nasce da necessidade de introduzir e continuamente renovar uma estranha e factícia população para entreter o trabalho e indústria nos seus domínios do Sul da América, resolveu cooperar com S.M. Britânica na causa da humanidade e justiça, adoptando os mais eficazes meios para o conseguir em toda a extensão dos Seus domínios a gradual abolição do comércio de escravos. E movido por este princípio, S.A.R. o Príncipe Regente de Portugal obriga-se a que não se permitirá aos Seus vassallos continuar o comércio de escravos com qualquer parte da Costa de África que actualmente não pertença aos Seus domínios e onde esse comércio haja sido interrompido e abandonado pelas Potências e Estados da Europa que antigamente ali comerciavam; reservando contudo para os Seus próprios vassallos o direito de comprar e negociar escravos nos domínios africanos da Coroa de Portugal.*⁶

Portugal obrigava-se ainda, num artigo secreto ao Tratado de Aliança e Amizade, a «cooperar eficazmente na causa da humanidade, tão gloriosamente sustentada por S. M. Britânica, proibindo estritamente e abolindo por completo todo o comércio e tráfico de escravos nos estabelecimentos de Bissau e Cacheu».⁷ Por este tratado, reservaram-se os direitos portugueses relativamente a Cabinda, Molembo, Ajudá e Costa da Mina.

O tratado constituiu uma afirmação de princípios, não contendo nenhuma cláusula de efectivação imediata, nem de concretização do combate ao tráfico de escravos.

2. O Congresso de Viena não reuniu com o intuito de resolver a questão do tráfico de escravos, no entanto, o Reino Unido aproveitou a presença das principais potências coloniais, nomeadamente Portugal, para conseguir que anuíssem à sua causa e adoptassem um acordo internacional que tivesse como objectivo a cessação do tráfico de escravos.

⁶ Idem, pp. 406-409 (sublinhado nosso).

⁷ Estes estabelecimentos seriam cedidos por anos à Grã-Bretanha desde que se obtivessem os territórios de Olivença e Juromenha e se resolvesse a favor de Portugal a questão dos limites na Guiana Francesa. Idem, pp. 412-414.

O tráfico de escravos foi estudado por uma Comissão, constituída no âmbito do Congresso de Viena, composta por Portugal, Espanha e França. Esta Comissão teve como função evitar os prejuízos de uma abolição precipitada do tráfico.

Em 30 de Maio de 1814 foi firmado em Paris um Tratado entre a França e as potências aliadas, em que num artigo adicional estipulado com a Grã-Bretanha, a França declarava que *«participando sem reserva de todos os sentimentos de S.M. Britânica relativamente a um género de comércio que repugna tanto aos princípios de justiça natural como das luzes do tempo em que vivemos, obriga-se a unir no futuro Congresso (a realizar em Viena) todos os seus esforços aos de S.M.B. para fazer pronunciar por todas as Potências da Cristandade a abolição do comércio da escravatura, de modo que cesse este comércio universalmente, como definitivamente cessará e em todos os casos da parte da França dentro do espaço de cinco anos e que, além disto, durante este prazo, nenhum contratante de escravos os possa importar nem vender senão nas colónias do Estado de que é súbdito»*.⁸

Além dos compromissos individuais de França, o tratado previa a celebração de um outro Congresso para discutir a questão da escravatura.

Devido aos esforços de Palmela, o Congresso de Viena aprovou uma *declaração* com a data de 8 de Fevereiro de 1815, que figura entre os Anexos ao acto final, como Anexo XV, onde se pode ler:

... declaram à face da Europa que, considerando a abolição universal do tráfico de negros como medida particularmente digna da sua atenção, conforme ao espírito do século e aos princípios generosos dos seus augustos soberanos, se acham animados do sincero desejo de concorrer para a execução mais pronta e mais eficaz daquela medida por todos os meios à sua disposição e de obrar, enquanto ao emprego destes meios, com o zelo e toda a perseverança que devem a uma causa tão grande e tão justa.

(...) os ditos plenipotenciários reconhecem ao mesmo tempo que esta declaração não deve influir no termo que cada potência em particular possa considerar como o mais conveniente para a abolição definitiva do comércio negro. Por conseguinte a determinação da época em que

⁸ Cfr. Caetano, Marcello, *Portugal e a Internacionalização dos Problemas Africanos*, ob. cit., p. 62. e *Portugal e o Direito Colonial Internacional*, Lisboa, 1948, pp. 49-50 (sublinhado nosso). Em França a escravatura foi abolida na segunda república, por decreto de 17 de Abril de 1848, ainda que tivesse sido pela primeira vez decretada em 1794 e restabelecida em 1801.

*este comércio deve cessar universalmente será objecto de uma negociação entre potências.*⁹

Produziu-se assim uma simples afirmação de princípios, ficando o momento da abolição dependente da vontade individual dos vários Governos presentes no Congresso de Viena. A possibilidade de cada Estado poder determinar o momento em que cessava o tráfico de escravos nos seus domínios era importante para Portugal, atendendo aos fortes interesses económicos envolvidos.

3. No decurso do Congresso de Viena, o Reino Unido e Portugal celebraram, a 22 de Janeiro de 1815, um tratado que proibia o tráfico de escravos na África portuguesa, excepto ao sul do Equador, e unicamente para fornecer de escravos as possessões transatlânticas possuídas por Portugal.¹⁰ O tratado ressaltava os escravos que se encontravam em viagem a norte de Equador, por um período de seis meses posterior à publicação do tratado.

O tratado tornou lícito o comércio de escravos ao sul do Equador nos domínios que Portugal tinha em África, e naqueles a que tinha reservado direitos.

O tratado de 22 de Janeiro de 1815 celebrado entre o Reino Unido e Portugal foi o primeiro tratado a regular de forma completa e integrada o combate ao tráfico de escravos.

Um artigo adicional ao tratado permitia aos colonos portugueses o direito de se fazerem acompanhar dos seus escravos quando mudassem de residência, mesmo que fosse para possessões situadas a norte do Equador, desde que a viagem não fosse realizada em navios preparados para o tráfico de escravos e os colonos se fizessem acompanhar por certidões e passaportes comprovativos da mudança de residência e do número de escravos que os acompanhavam.

Como compensação pela cessação do tráfico de escravos a norte do Equador e como indemnização pelas presas feitas ilegalmente pelos cruzadores ingleses, o Reino Unido consignou a Portugal, através da convenção de 21 de Janeiro de 1815, uma soma de 300.000 libras esterlinas destinadas a indemnizar quem se dedicava ao tráfico.¹¹

⁹ Vide o documento em Castro, José Borges de, *Colecção dos Tratados*, ob. cit., tomo V, 1857, pp 194-201. O mesmo documento encontra-se em Homem, António Pedro Barbas e Pedro Caridade de Freitas, *Textos de Apoio de História das Relações Internacionais*, 2.^a reimpressão, Lisboa, AAFDL, 2018, pp. 159-161.

¹⁰ Tratado de 22 de Janeiro de 1815. Vide Castro, José Borges de, *Colecção dos Tratados*, ob. cit., tomo V, 1857, pp. 18-29

¹¹ Idem, pp. 12-17.

O Congresso de Viena, ao invés de proceder à abolição formal do tráfico dentro de curto prazo, como pretendia o Reino Unido, produziu uma simples afirmação de princípios, ficando o momento da abolição dependente de cada governo, segundo as suas possibilidades e conveniências.¹²

Não obstante os esforços do Reino Unido, o Tratado de Viena constituiu, quer para Portugal quer para o DUQUE DE PALMELA, uma vitória em matéria de escravatura. Portugal conseguiu obter uma declaração que remetia para negociações futuras, a empreender entre as potências, a determinação do momento em que seria declarada a cessação do tráfico de escravos e salvaguardava o tráfico de escravatura a sul do Equador, mercado por excelência da mão-de-obra do Brasil.

4. A questão do tráfico foi melhor definida na convenção adicional ao tratado de Viena, de 28 de Julho de 1817, ratificada no Rio de Janeiro, a 8 de Novembro do mesmo ano.¹³

A convenção enunciava os casos em que se devia considerar criminoso o comércio de escravos negros,¹⁴ e declarava ilícito o comércio que fosse feito em navios sob bandeira britânica ou por súbditos britânicos em navios de qualquer bandeira; em navios portugueses em portos da costa de África em que o comércio fosse proibido, em navios de bandeira portuguesa e inglesa, mesmo que por indivíduos de outros Estados ou em navios portugueses destinados a portos fora do domínio português.¹⁵

Faziam parte integrante da convenção três documentos importantes: 1.º Formulário do passaporte para as embarcações portuguesas que se destinassem ao tráfico lícito de escravos; 2.º Instruções destinadas aos navios de guerra portugueses e ingleses que tivessem a seu cargo impedir o comércio ilícito de escravos; 3.º Regulamento para as comissões mistas que deviam residir na costa de África, no Brasil e em Londres.

Foi com esta convenção que se instituiu a vigência de dois institutos que fizeram história nas relações diplomáticas luso-inglesas e no Direito emergente dos tratados

¹² Cfr. Caetano, Marcello, *Portugal e o Direito Colonial Internacional*, ob. cit., p. 52.

¹³ Vide o tratado em Castro, José Borges de, *Colecção dos Tratados*, ob. cit., tomo V, pp. 324-369. A 15 de Março de 1823 foram assinados em Lisboa dois artigos adicionais à convenção de 28 de Julho de 1817, um com o intuito de acautelar o facto de navios desembarcarem escravos antes de serem visitados e o outro a prever a supressão de comissários que faltem por qualquer causa que não a morte. Vide o texto do tratado em Borges de Castro, tomo V, pp. 478-483.

¹⁴ Pelo artigo 3.º da convenção, Portugal obrigava-se a promulgar uma lei, no prazo de dois meses após a troca de ratificações, que definisse as penas em que incorriam os transgressores das disposições da convenção. Estas obrigações foram cumpridas pelo alvará de 26 de Janeiro de 1818.

¹⁵ Cfr. Sá, José de Almeida Corrêa de, *A Abolição da Escravatura e a Ocupação do Ambriz*, Lisboa, Livraria Bertrand, 1934, p. 58.

firmados com o fim de combater o tráfico de escravos: o direito de visita e as comissões mistas, que desenvolveremos neste trabalho.

5. Desde a Convenção adicional de 28 de Julho de 1817 e do artigo separado de 11 de Setembro do mesmo ano sobre a repressão do tráfico de escravos, que o Reino Unido e Portugal se comprometeram a celebrar um tratado com o intuito de extinguir o tráfico de escravos.

Os diversos projectos desenvolvidos não tiveram o mesmo objecto. Até à lei de 1836 podemos dizer que os tratados visavam a abolição do tráfico de escravos e o combate ao tráfico, a partir desta lei o objecto dos tratados passa a ser a efectivação da abolição e a penalização de quem não cumprisse os tratados.

Por questões políticas e económicas, nomeadamente a revolução liberal, a guerra civil e a perda do Brasil, Portugal logrou adiar a discussão da convenção com a Grã-Bretanha. As constantes insistências inglesas forçaram o Duque de Palmela a iniciar negociações, não terminadas pela revolução de Setembro.

A primeira oportunidade para celebrar o tratado surge em 1836, quando o DUQUE DE PALMELA e o representante britânico na Corte portuguesa, LORD HOWARD DE WALDEN, estiveram prestes a concluir um tratado. O acordo não viu a luz do dia devido à Revolução de Setembro.

O tratado negociado, e que não foi assinado, era composto por dezoito artigos,¹⁶ e tinha como objecto a abolição total e perpétua em todas as possessões portuguesas do tráfico de escravatura.¹⁷ Como meio de consolidar a abolição total do tráfico Portugal aceitava adoptar, num prazo de seis meses desde a troca de ratificações, uma lei penal, «*que imponha o mais severo castigo a todos aquelles de seus súbditos que, debaixo de qualquer pretexto, tomarem alguma parte no tráfico da escravatura*».

6. A proibição do tráfico de escravos em todo o domínio português foi feita pelo Decreto de 10 de Dezembro de 1836, do Governo setembrista. No decreto estabeleceu o Governo restrições mais rigorosas que as estabelecidas no projecto de tratado negociado pelo DUQUE DE PALMELA.

A partir da publicação do Decreto de 1836, os objectivos portugueses com a celebração de um tratado alteraram-se, pelo que SÁ DA BANDEIRA apresentou um contra

¹⁶ Vide o texto do tratado em Biker, Júlio Firmino Júdice, *Suplemento à Colecção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Públicos Celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais Potências desde 1640*, tomo XXVIII, Lisboa, Imprensa Nacional, 1880, pp. 43-53.

¹⁷ Artigo 1.º

projecto de tratado aos ingleses, inspirando-se nos tratados concluídos entre a Grã-Bretanha e a França em 1831 e 1833, e entre a França e a Suécia em 26 de Maio de 1836.

O contra-projecto de tratado para reprimir o tráfico da escravatura foi enviado pelo VISCONDE DE SÁ DA BANDEIRA a LORD HOWARD DE WALDEN pelo ofício da Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros, de 4 de Maio de 1837.¹⁸

O contra-projecto¹⁹ parte de uma premissa inexistente no projecto de 1836, o tráfico de escravos já se encontrava abolido nos domínios portugueses por decreto daquele mesmo ano. O tratado deixava de ter como objectivo a abolição do tráfico, mas a adopção de medidas para evitar que os súbditos das duas potências se dedicassem ao tráfico.

O tratado convencionado não foi assinado por LORD HOWARD DE WALDEN por ter sido chamado para Londres e substituído por outro Ministro. De entre as causas que podemos referenciar para a não-aceitação do tratado pelo Governo inglês cabe acentuar a não qualificação do tráfico de escravos como crime de pirataria. Para o Governo português a equiparação do tráfico à pirataria implicava a consideração como um crime de alta traição, punível com a pena de morte.

Se em Portugal existia uma repugnância em aplicar a pena capital aos crimes, mesmo que estivesse prevista, por maioria de razão, o mesmo aconteceria numa situação que os portugueses não consideravam como crime ou, sendo-o, que não tivesse a gravidade para se aplicar a pena de morte.²⁰

O Governo português, na nota de SÁ DA BANDEIRA a LORD HOWARD, propugnava a aplicação ao projecto de tratado das penas previstas no decreto de 10 de Dezembro de 1836, e que eram a pena de prisão, galés, perda de empregos com inabilidade de servir outros, degredo e multas.²¹

Numa tentativa dilatória, Portugal informou o Reino Unido que aceitaria equiparar o tráfico ao crime de pirataria após a aceitação desta equiparação por outras potências coloniais europeias.

¹⁸ Cfr. Biker, Júlio Firmino Júdice, *Suplemento à Colecção dos Tratados*, ob. cit., p. 54.

¹⁹ Vide o texto do contra-projecto em Idem, pp. 55-65.

²⁰ Vide Nota do Visconde de Sá da Bandeira para Lord Howad de Walden, de 22 de Maio de 1838, em resposta à do mesmo Lord de 20 de Maio e ao ofício de Lord Palmerston de 12. Idem, pp. 154-156.

²¹ Idem, pp. 156-158.

7. O novo Ministro inglês junto da Corte de Lisboa, MR. JERNINGHAM apresentou, por ofício de 1 de Agosto de 1838, um novo projecto de tratado.²² Os termos do ofício em que o projecto é enviado ao VISCONDE DE SÁ DA BANDEIRA são os mais atentatórios à soberania e independência de Portugal, porquanto a Grã-Bretanha se recusou a receber qualquer alteração ao texto enviado e caso o Governo português o fizesse, o mesmo seria considerado «*como equivalente a uma recusação da parte de Portugal em cumprir as obrigações pelas quais está ligado a este respeito*».²³

Manteve-se no texto o sistema de presunção de que o navio se dedicava ou se tinha dedicado ao tráfico de escravos, pela presença de determinados objectos ou quantidade de alimentos a bordo. A presunção podia ser ilidida, se se provasse que o navio se dedicava a comércio lícito e os objectos encontrados se destinavam a esses mesmos fins (artigo 9.º).²⁴

3. O *bill* de Lord Palmerston

1. A ausência de um tratado entre Portugal e o Reino Unido e as ambições desta última no combate ao tráfico de escravos para compensar o desenvolvimento das suas colónias fizeram com que o Reino Unido praticasse o acto insólito de votar no Parlamento uma lei – *Bill de Lord Palmerston*, de 1839 – que permitia aos seus navios o *direito de visita* aos barcos portugueses suspeitos de transporte de escravos.

O *bill* de LORD PALMERSTON tinha o seguinte teor:

1.º *Que não só os navios ingleses empregados no cruzeiro fossem autorizados a apresar os navios empregados no tráfico, mas que essa autorização se estendesse a qualquer pessoa a quem o almirantado inglês ou qualquer secretário de Estado de S.M.B. a desse, e que os navios apresados seriam adjudicados nos tribunais do Almirantado da Inglaterra ou nos de qualquer vice-almirantado dos domínios ingleses.*

2.º *Que todas as acções judiciais que houvessem sido ou viessem a ser começadas contra qualquer pessoa, por ter sido parte em alguma busca, detenção, apreensão, captura ou condenação de algum navio*

²² Vide documentos relativos a esta negociação em *Documentos Officiaes Relativos à Negociação do Tractado entre Portugal e a Gram Bretanha para a Supressão do Tráfico da Escravatura Mandados Imprimir por Ordem da Câmara dos Senadores*, Lisboa, Na Imprensa Nacional, 1839

²³ Cfr. Biker, Júlio Firmino Júdice, *Supplemento à Colecção dos Tratados*, ob. cit., p. 169.

²⁴ Vide *infra* “O direito de visita sobre as embarcações”.

navegando debaixo da bandeira portuguesa, que houvesse sido encontrado conduzindo escravos ou preparado para o tráfico, eram nulas, improcedentes e as referidas pessoas seriam indenizadas.

3.º Que fosse lícito para o tribunal supremo do almirantado de Inglaterra e para todos os tribunais dos vice-almirantados, tomarem conhecimento, julgarem, condenarem, qualquer embarcação que navegue debaixo da bandeira portuguesa que for detida ou aprisionada por condução de escravos.

4.º Que todo o navio navegando debaixo da bandeira portuguesa ficaria sujeito a aprisionamento, embargo e condenação se: tivesse as escotilhas grandes abertas; se tivesse no porão ou coberta mais divisões do que as que existem nos navios que se empregam no comércio lícito; se levassem pranchas sobressalentes para se empregarem como uma segunda coberta; se tivessem a bordo grilhões, cadeias ou algemas; se tivessem a bordo maior quantidade de água do que a necessária para o consumo da guarnição; se tivessem um número extraordinário de cascos de água, salvo se provassem por certificado da alfândega que esses cascos eram destinados a encher de óleo de palmeira ou para outros fins de comércio lícito; se tivessem maior quantidade de celhas para rancho do que as necessárias para a tripulação; se tivessem uma caldeira maior do que a precisa para a tripulação, ou mais de uma caldeira de tamanho ordinário; se levassem quantidade extraordinária de mantimentos não indo declarado no manifesto que parte desses mantimentos eram para comerciar; se tivessem maior quantidade de esteiras do que as necessárias para a tripulação.

*5.º Que todos os navios apresados com escravos ou equipados para o tráfico seriam condenados.*²⁵

O *bill* foi aprovado na Câmara dos Comuns, mas rejeitado na Câmara dos Lordes, onde WELLINGTON defendeu Portugal. LORD PALMERSTON apresentou um novo *bill*, com os mesmos objectivos, mas modificado na forma. O novo *bill* foi aprovado no Parlamento, com o voto contrário do DUQUE DE WELLINGTON.²⁶

²⁵ Cfr. Sá, José de Almeida Corrêa de, *A Abolição da Escravatura*, ob. cit., pp. 70-73. Vide ainda Brazão, Eduardo, *Relance da História Diplomática de Portugal*, Lisboa, Livraria Civilização, Editora, 1969, pp. 285-287.

²⁶ Vide este assunto em Testa, Carlos, *Conflitos Internacionais e Diferentes Phases de Ultimatums*, Lisboa, Typographia Universal, 1890, pp. 22-26. Vide também o recente texto de Kern, Holger Lutz, *Strategies of Legal Change: Great Britain, International Law, and the Abolition of the Transatlantic Slave Trade*, in JHIL, vol. 6, number 2, 2004, pp. 252-253. No texto

LORD PALMERSTON justificou a aprovação do *bill* por Portugal não ter abolido o tráfico de escravos como se comprometera, mesmo após ter sido monetariamente compensado pela Grã-Bretanha em 1815.²⁷

O *bill* ordenava a navios britânicos «a captura em todos os mares das embarcações que, com bandeira portuguesa, se empregassem, ou fossem suspeitas de se empregar, no tráfico da escravatura; e as pessoas e as propriedades portuguesas, que se achassem a bordo, ficassem sujeitas à jurisdição exclusiva dos tribunais ingleses».²⁸ Os navios, pessoas e bens portugueses eram tratados como se fossem britânicos.

O *bill* criou uma presunção legal do emprego do navio no transporte de escravos, pelo simples facto de nele serem encontrados escotilhas com xadrezes, cadeias, machos ou algemas, maior quantidade de água, de alimentos, de objectos para a confecção das refeições, etc.²⁹ Esta presunção apesar de não ser alheia às negociações havidas entre portugueses e ingleses era imposta unilateralmente. Caso se demonstrasse que o navio se dedicava ao tráfico devia ser dado como perdido para a Coroa, salvo se o Mestre ou o dono do navio provasse que no momento da detenção ele andava empregue numa actividade lícita.

A lei inglesa era explícita quanto ao destino da embarcação que fosse apanhada em actividades ilícitas: «póde ser tomado para o serviço de Sua Magestade contra pagamento d'aquella somma que o Lord Almirante ou os Lords Comissários do Almi-

refere-se a seguinte passagem do Duque de Wellington em relação ao *bill* “the greatest judge who had ever presided in the Court of Admiralty had concluded in the *Le Louis* case that there was no right of search in peacetime. He also avowed that *this measure was one to which their Lordships could not with propriety agree, if they entertained that respect for the rights of other nations, which had been the uniform practice of this country to observe in the best days*”, p. 252.

²⁷ Vide o motivo justificativo da compensação monetária feita pelo Reino Unido em Sá, José de Almeida Corrêa de, *A Abolição da Escravatura*, ob. cit., pp. 73-74.

²⁸ Cfr. Lobo, António da Rosa Gama, *Princípios de Direito Internacional*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1865, vol. I, pp. 111-112. Palmerston terá declarado então que «Portugal não tem cumprido as suas promessas, e não há exemplo na história de uma violação tão flagrante de solenes obrigações contraídas.» Cfr. Grunspán, Marcel, *A Propósito do Tráfego de Escravos e da Opinião Pública Portuguesa*, in *Congresso do Mundo Português*, VIII volume, Lisboa, 1940, p. 456. Lê-se num texto da Sociedade de Geografia: «Contudo, esses tribunais e diversas autoridades inglesas reconheciam e afirmavam que a escravatura se fazia em larga escala em colónias que não eram nossas, e para mercados que não eram os nossos; que navios americanos, espanhóis, de outras nações, usavam fraudulentamente da nossa bandeira, que no próprio Brasil era inglês principalmente o capital que promovia o tráfico, que a moeda mais corrente nele eram mercadorias de Manchester, Glasgow, etc.», cfr. *A Questão do Zaire. Portugal e a Escravatura*, Sociedade de Geographia de Lisboa, Lisboa, Casa da Sociedade de Geographia, 1883, p.16. Vide o texto do *bill* em Biker, Júlio Firmino Júdice, *Supplemento à Coleção dos Tratados*, ob. cit., pp. 428-437.

²⁹ Cfr. § IV do *bill*, pp. 433-435.

*rantado julgarem ser o preço próprio do mesmo, ou não sendo adquirido por este modo, será desmanchado e desfeito inteiramente, e os seus materiaes serão vendidos publicamente em lotes separados».*³⁰

Atente-se ainda que o *bill* previa a captura de embarcações com bandeira portuguesa, sabendo-se à época que, como Portugal era o único que fazia o tráfico a sul do Equador, navios de outras nacionalidades que rumavam para as colónias do centro e sul do continente americano, nomeadamente Cuba e Brasil, usavam a bandeira portuguesa para legitimar o comércio de escravos.

A utilização de pavilhão falso também era comum para impedir o direito de visita, nomeadamente a utilização de bandeiras de países que não consentiam o direito de visita. Esta prática levou a divergências de actuação entre ingleses e americanos. Os primeiros defendiam a confirmação da legitimidade do pavilhão, os segundos rejeitavam a visita para confirmar a veracidade do pavilhão.³¹ A aprovação do *bill* não levava necessariamente a um combate férreo contra o tráfico de escravos, uma vez que o traficante poderia substituir a bandeira portuguesa, por outra respeitada pelos cruzadores britânicos.

Esta lei, mais que eficaz no combate ao tráfico, foi-o na humilhação de Portugal.

O *bill* previa também que os navios apresados com bandeira portuguesa fossem julgados por tribunais do almirantado inglês ou de qualquer vice-almirantado dos domínios ingleses. Todo o navio português ou que navegasse sob a bandeira portuguesa podia ser aprisionado e condenado, caso estivesse a traficar escravos ou apenas preparado para o fazer.³²

Este *bill* constituiu uma agressão à soberania de um Estado independente e ligado por ancestrais laços com o Reino Unido, razão pela qual Portugal não podia aceitar o seu teor, nem a sua imposição. A Portugal só restava propor a negociação de um tratado.^{33/34}

³⁰ Cfr. § V do *bill*, pp. 434-435.

³¹ Cfr. Baptista, Eduardo Correia, *Ius Cogens em Direito Internacional*, ob. cit., p. 153.

³² Neste último caso bastava que “tivesse as escotilhas grandes abertas; se tivesse nos porões ou cobertas mais divisões do que as que existem nos navios que se empregavam no comércio lícito; se levassem pranchas sobressalentes para se empregarem como segunda coberta; se tivessem correias ou algemas; se tivessem a bordo mais quantidade de água do que a necessária para o consumo da guarnição, etc”, cfr. Cunha, Joaquim da Silva, *O Bill de Lord Palmerston e o Livro do Escritor Christopher Lloyd – The Navy and the Slave Trade in Boletim Geral das Colónias*, ano XXV, n.º 300, Lisboa, Agência Geral das Colónias, Junho 1950, p. 30 e ss.

³³ *Idem*, p. 29

³⁴ Como elogio ao desempenho inglês no combate ao tráfico de escravos, quer através da consideração do exercício do direito de visita quer pela publicação de um *bill*, que tinha como objetivo o combate aos navios negreiros com pavilhão português, vide uma obra anónima, em 16

A Grã-Bretanha consciente que não podia, pelas razões invocadas, legitimar o *direito de visita*, impôs às outras potências tratados em «que [proclamava], mais ou menos de forma explícita, que a visita em tempo de paz, sobre os navios de todas as nações, lhe pertencia, para poder exercer a polícia em todos os mares e sobre todas as bandeiras».³⁵

2. A lei aprovada no Parlamento inglês, na parte referente a Portugal, constitui uma violação grosseira do Direito das Gentes, em especial uma violação do princípio da soberania de um Estado independente.

Só as leis de cada Reino podem prever a punição dos seus navios como piratas quando se dedicarem ao tráfico de negros, bem como só elas, ou mediante sua autorização, podem determinar quando os navios são aprisionados.³⁶

A posição inglesa era humilhante para Portugal a nível interno e externo, fazendo-o passar por uma situação de vassalagem a um outro Estado, o que punha em causa a independência e representatividade internacional. Acresce ainda que cidadãos e bens portugueses passariam a ser julgados por tribunais de outros países por delitos cometidos em águas sobre domínio português.

4. O tratado de 1842 celebrado com o Reino Unido

1. A ingerência unilateral do Reino Unido sobre os navios portugueses escandalizou a Europa que, em 20 de Dezembro de 1841, celebrou o Tratado de Londres entre a Áustria, Prússia, Rússia, Grã-Bretanha e França, denominado de *Quíntuplo Tratado*, que estabeleceu a proibição geral do tráfico, considerou o tráfico como pirataria, consagrou o direito de visita aos navios suspeitos numa parte do Atlântico e admitiu que fossem apresados, caso a suspeita se confirmasse.³⁷

páginas, intitulada *Breves Reflexões Acerca do Estado Actual do Tráfico da Escravatura*, em *Relação ao Progresso da Civilização Europeia*, Typographia de J. F. de Sampaio, s/d.

³⁵ Cfr. Lobo, António da Rosa Gama, *Princípios de Direito Internacional*, vol. I, p. 109.

³⁶ O Barão da Torre de Moncorvo, Ministro português em Londres, teve ordens para protestar de forma veemente contra o *Bill*.

³⁷ O tratado foi ratificado em Fevereiro de 1842, apenas por quatro potências, tendo França recusado a ratificação por causa do direito de visita. Cfr. Baptista, Eduardo Correia, *Ius cogens em Direito Internacional*, ob. cit., p. 154.

O tratado de 1841³⁸ constituiu um tratado matriz que foi reproduzido em muitos outros tratados bilaterais, como o anglo-português de 1842.³⁹

As potências signatárias comprometiam-se:

- i) a proibir o comércio de escravos exercido pelos seus súbditos, ou sob as suas bandeiras, ou com capitais dos seus cidadãos;
- ii) a considerar o tráfico como acto de pirataria;
- iii) a considerar que qualquer navio que nele se empregasse perderia *ipso facto* o direito à protecção da bandeira arvorada;
- iv) a reconhecer em determinada zona geográfica aos navios de guerra das potências signatárias o *direito de visita* aos barcos mercantes de qualquer delas, quando suspeitos de se empregarem no tráfico, podendo apreender e conduzir esses navios até um porto onde pudessem ser julgados.⁴⁰

2. O Tratado de 1842 foi negociado pelo DUQUE DE PALMELA e por LORDE HOWARD DE WALDEN⁴¹ e assinado pelo DUQUE DA TERCEIRA e por COSTA CABRAL. Acto contínuo à celebração do tratado foi abolida a lei de 1839, que tão vexatória foi para Portugal (*Bill de Lord Palmerston*).⁴²

O tratado foi assinado em Lisboa a 3 de Julho de 1842 e as ratificações trocadas em Lisboa a 29 de Julho de 1842.⁴³

De entre os factores que tornaram possível a celebração de um tratado com o Reino Unido é de realçar a mudança de gabinete em Londres. LORD PALMERSTON foi substituído por LORD ABERDEEN, que desenvolveu uma política menos agressiva para com Portugal.

O tratado corresponde, *grosso modo*, ao texto entregue por JERNINGHAM a SÁ DA BANDEIRA em 1838.⁴⁴

³⁸ Para uma análise comparativa dos vários tratados celebrados a partir de 1841, vide Stoerk, Félix, *Nouveau Recueil Général de Traités et Autres Actes Relatifs aux Rapports de Droit International*, segunda série, tomo XVI, Gottingue, Librairie de Dieterich, 1891, pp.38-57.

³⁹ O tratado tinha três anexos: “Anexo A – Instruções para os navios das marinhas reais de ambas as Nações, empregados em prevenir e impedir o tráfico da escravatura; Anexo B – Regulamento para as comissões mistas; Anexo C – Regulamento para o tratamento de negros libertos.”

⁴⁰ Cfr. Caetano, Marcello, *Portugal e a Internacionalização dos Problemas Africanos*, ob. cit., p. 67; Lobo, António da Rosa Gama, *Princípios de Direito Internacional*, vol. I, p. 113.

⁴¹ Sobre a execução do tratado celebrado entre Portugal e a Grã-Bretanha, vide *Documentos Apresentados às Cortes na sessão legislativa de 1867*, pp. 50-76.

⁴² Vide o texto do acto do Parlamento britânico, de 12 de Agosto de 1842, que revogou o acto de 24 de Agosto de 1839 para a supressão do tráfico de escravatura na parte relativa às embarcações portuguesas em Biker, Júlio Firmino Júdice, *Supplemento à Colecção dos Tratados*, ob. cit., pp. 631-632.

⁴³ O tratado foi publicado no Diário do Governo n.ºs 192 a 195 de 1842.

O tratado de 1842 é composto por três anexos, o A. com as instruções para os navios das marinhas reais de ambas as nações, empregadas em prevenir o transporte de negros e outros, feito com o fim de os reduzir à escravidão; B. regulamento para as comissões mistas e o C. com o regulamento para o tratamento dos negros libertados.

Pelo tratado⁴⁵ qualificava-se o tráfico de escravos como crime de pirataria,^{46/47} designando como *prática infame e pirática de transportar por mar os naturais de África* (artigo 1.º) e admitia-se o recíproco direito de visita sobre os navios suspeitos encontrados fora dos limites definidos no artigo 2.º, «*mar Mediterrâneo e mar da Europa que estão fora do estreito de Gibraltar e ao norte de 37º paralelo de latitude setentrional, e que estão dentro e a leste de 20º de longitude ocidental do meridiano de Greenwich*».⁴⁸

A qualificação como pirataria do tráfico de escravos constituía uma forma de subsumir um facto que se entendia como ilícito a um crime previsto na pluralidade das legislações penais dos povos ditos civilizados, e não, como entendeu FÉLIX STOERK, um princípio de Direito das Gentes universalmente aceite pelas nações civilizadas.⁴⁹

⁴⁴ Vide supra.

⁴⁵ Vide o texto do tratado em Castro, José Borges de, *Colecção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Públicos Celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais Potências*, tomo I, Lisboa, Imprensa Nacional, 1840-1862, pp. 35 e segs.

⁴⁶ Pelo artigo 15.º equiparava-se o tráfico de escravatura ao crime de pirataria da seguinte forma: “Sua Magestade a rainha de Portugal e Algarves declara, por este artigo, pirataria o tráfico de escravatura, e que aqueles dos seus súbditos, que, debaixo de qualquer pretexto que seja, tomarem parte no tráfico de escravos, serão sujeitos à pena mais severa imediata à de morte.”

⁴⁷ Sobre o estatuto jurídico da pirataria, com especial referência para a época medieval e moderna, vide o estudo de Albuquerque, Ruy de, *Para um Estatuto Jurídico da Pirataria in Estudos em Memória do Professor Doutor Mário de Albuquerque*, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Instituto Histórico Infante Dom Henrique, Lisboa, 2009, pp. 995-1084.

⁴⁸ GAMA LOBO não considerou justa a comparação entre o tráfico de escravos e o crime de pirataria: «*o pirata percorre em um navio armado, sem comissão ou licença de algum governo, todos os mares, para se apoderar de quantos navios encontrar; é o ladrão dos mares. Inimigo de todos os povos, que exercem o comércio marítimo, está, por isso, sujeito a ser punido pelas leis do estado, a que pertencer qualquer navio, que conseguir apreendê-lo. O negreiro não está no mesmo caso: por mais revoltante que seja o tráfico, ninguém tem direito para lhe proibir este comércio, senão o próprio soberano: só ele pode impor-lhe a lei; só ele pode dizer-lhe: a religião e a humanidade*. Cfr. Lobo, António da Rosa Gama, *Princípios de Direito Internacional*, vol. I, p. 108.

⁴⁹ Cfr. Stoerk, Félix, *Nouveau Recueil Général de Traités*, ob. cit. segunda série, tomo XVI, p. 34.

Para permitir a aplicação do tratado, o Governo assinou em 25 de Julho de 1842 um decreto, publicado no Diário do Governo de 1 de Agosto, que considerou o tráfico de escravos como pirataria, aplicando-se-lhe as penas previstas para este crime.⁵⁰

O tratado não tinha prazo de validade, pelo que devia ser considerado perpétuo. A perpetuidade dos tratados constituiu sempre um obstáculo para a sua efectiva conclusão entre Portugal e o Reino Unido. No entanto, em 1842, e sob a expectativa de revogação do *bill* na parte relativa a Portugal, este vê-se na contingência de aceitar uma cláusula de perpetuidade.

5. O direito de visita sobre as embarcações

Como referimos o direito de visita é um dos principais institutos jurídico-internacionais incluídos nos tratados luso-ingleses de abolição do tráfico de escravos.

A génese do direito de visita é a de controlar durante o tempo de guerra os navios beligerantes e neutros. Foi, no entanto, admitido em tempo de paz, quando graves motivos permitiam desconfiar da violação do Direito das Gentes.

O direito de visita previsto, primeiro no Tratado de 1817, depois no *bill* de LORD PALMERSTON e, por fim, no Tratado de 1842, não está isento de críticas jurídicas e deve ser considerado como um direito excepcional aos princípios da liberdade e da igualdade dos Estados. Estes princípios são positivados numa regra de Direito das Gentes que prevê que os navios de um Estado não devem ser abordados em alto mar por navios de outros Estados.

O direito de visita apresentava excepções que se prendiam com a necessidade de proteger as rotas oceânicas dos piratas e garantir, em tempo de guerra, a protecção dos navios neutros e a fiscalização dos navios beligerantes, como forma de controlo

⁵⁰ O Decreto da Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros tem o seguinte teor: «*Desejando concorrer da maneira mais efficaz para a total abolição do deshumano trafico da escravatura, que já se acha declarado pirataria pelas principaes Potencias da Europa; e Havendo Eu solennemente feito uma igual declaração para esse fim no artigo decimoquinto do Tractado concluído com Sua Magestade a rainha da Gram-Bretanha em data de três do corrente mez de Julho. Hei por bem, depois de ouvido o Conselho d'Estado, Determinar que ao dito crime do trafico da escravatura, declarado pirataria nestes Reinos e seus Domínios, sejam applicadas todas as penas estabelecidas pelo Decreto de dez de Dezembro de mil oitocentos e trinta e seis. Os Ministros e Secretários d'Estado de todas as Repartições assim o tenham entendido, e façam executar. Paço das Necessidades, em vinte e cinco de Julho de mil oitocentos e quarenta e dous. = RAINHA. = Duque de Terceira = António Bernardo da Costa Cabral = Barão do Tojal = António d' Azevedo Mello e Carvalho = António José Maria Campelo.*», Diário do Governo, n.º 179, de 1 de Agosto de 1842.

da propriedade e destino da carga. Como acentuou THOMAS BARCLAY estas exceções corporizam o direito universal de verificação do pavilhão em tempo de paz e tempo de guerra, como garante da segurança dos mares.⁵¹

A estas exceções acresceu no século XIX o direito de visita a navios que transportavam escravos, como forma de combater o que se entendia como um crime de lesa humanidade.

Sob pretexto de prosseguir o combate ao tráfico de escravos por mar, o Governo inglês iniciou uma política de visita aos navios de outros Estados que se dedicassem ao tráfico.

O direito de visita constituiu uma ameaça à soberania do Estado, razão pela qual apenas podia ser admitido se acordado no âmbito de um tratado, e desde que o outro Estado reconhecesse o tráfico de escravos como uma prática a combater.

O internacionalista português GAMA LOBO situou o problema no campo da defesa do direito de soberania: “em virtude da independência completa, em que as nações vivem, umas a respeito das outras, o chefe de um estado é a única autoridade que pode exercer jurisdição sobre os navios mercantes dos seus súbditos; que só os comandantes dos vasos de guerra, como agentes da autoridade pública, podem fazê-los parar no mar largo, e visitá-los. Dizem mais que é o completo aniquilamento da independência dos estados, e a inversão das sociedades actuais, a delegação em estranhos da soberania. (...)».⁵²

O Governo português sempre se opôs às medidas tomadas pelo Governo britânico de intromissão no direito de soberania português através do direito de visita, tendo ponderado submeter as questões entre os dois países à mediação de uma terceira potência.⁵³

⁵¹ Cfr. Barclay, M. Thomas, *Le Droit de Visite, le Trafic des Esclaves et la Conférence Antiesclavagiste de Bruxelles*, in *Revue de Droit International et de Législation Comparée*, tome XXII, Bruxelles, 1890, p. 317.

⁵² Cfr. Lobo, António da Rosa Gama, *Princípios de Direito Internacional*, vol. I, p. 114. Mr. De Hautefeuille, em texto de 1858, corroborou este entendimento. Massé considerou o direito de visita como um acto de polícia, que nenhuma nação podia exercer sobre outra, por atentar contra a independência.

⁵³ Cfr. Arquivo Histórico-Diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros (AHDMNE), A15, M27 I, doc. n.º 13, de 27 de Setembro de 1859.

6. O direito de visita nos tratados de abolição do tráfico de escravos

1. No artigo 5.º do Tratado de 1817 são dadas aos comandantes dos navios de guerra portugueses e ingleses encarregados de impedir o tráfico de escravos instruções explícitas no combate do mesmo.

Para execução do artigo 5.º, Portugal aceitou que os seus navios mercantes fossem vistoriados pela marinha inglesa. Instituiu-se, desta forma, o exercício do direito de visita. Como garantia contra abusos e para aplicação de coimas foram criadas duas comissões mistas anglo-portuguesas para julgamento rápido e sem apelação das legislações anti-tráfico.

O apresamento de navios resultava assim, quer de legislação interna quer de convenções internacionais celebradas entre várias nações. Neste último caso, as presas podiam ser feitas nas águas territoriais dos Estados contratantes ou em qualquer lugar desde que na presença de vassalos das potências contratantes.

Pelo artigo 8.º do Tratado de 1817 previu-se a instalação, dentro do prazo de um ano, a contar da ratificação, de comissões mistas para julgarem, sem apelo, as causas que lhes fossem apresentadas sobre o tráfico ilícito de escravos, salvaguardando-se os locais pertencentes à coroa de Portugal onde o tráfico era admissível.⁵⁴

2. O projecto de tratado de 1836 dedicava os artigos 4.º e 5.º ao direito de visita. Os navios das duas marinhas reais, desde que possuidores de uma autorização, podiam visitar os navios mercantes das duas potências contratantes, no caso de haver *motivos razoáveis* para suspeitar que andavam *empregados no tráfico da escravatura ou que foram equipados para esse fim*.

O direito de visita não podia ser exercido de forma arbitrária, tendo sido definidas regras que regulavam a visita de um navio de um Estado a outro de um estado terceiro. De entre as regras fixadas refira-se que apenas os navios da marinha real, expressamente autorizados, podiam dedicar-se a esta actividade. O direito de visita só podia ser exercido contra navios mercantes e era necessário um registo circunstanciado da visita.

⁵⁴ Os territórios onde o tráfico de escravos era lícito eram os possuídos por Portugal na costa de África a sul do Equador. Na costa oriental de África o território compreendido entre o cabo Delgado e a Baía de Lourenço Marques e na costa ocidental o território compreendido entre 8º e 18º latitude sul. Discriminavam-se ainda os territórios a sul do Equador e sobre os quais Portugal declarava reserva de direitos, como Molembo e Cabinda.

A competência jurisdicional para julgar os navios mercantes dedicados ao tráfico de escravos cabia a dois tribunais de justiça mistos, *compostos por um igual número de indivíduos de ambas as nações, nomeados para este fim pelos seus respectivos soberanos* (artigo 7.º), e instalados, quer nos domínios territoriais portugueses quer nos ingleses.

Os tribunais, como dispunha o artigo sétimo, último parágrafo, *«julgarão as causas a elles submetidas em virtude das estipulações do presente Tratado, sem apelação, e na conformidade dos regulamentos e instrucções que estão annexas ao mesmo Tratado e são consideradas como uma parte integrante d'elle»*.

As comissões mistas criadas pela convenção de 28 de Julho de 1817, que também tinham competência para julgar sem apelação, manter-se-iam em funcionamento até à instalação de um dos tribunais de justiça mistos (artigo 8.º).

Os escravos que fossem libertados pelo tribunal de justiça mista deveriam ter a sua liberdade garantida pelos Estados contratantes.

3. O contra-projecto de tratado, como referimos, enviado pelo VISCONDE DE SÁ DA BANDEIRA a LORD HOWARD DE WALDEN pelo ofício da Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros, de 4 de Maio de 1837, é constituído por quinze artigos, inicia-se pela regulamentação do direito de visita, sem proceder, na parte relativa às regras gerais (artigo 1.º), a nenhuma inovação em relação ao discutido em 1836. A novidade trazida pelo contra-projecto encontra-se no artigo 2.º e diz respeito à definição dos locais onde o direito de recíproca visita podia ser exercido pelos navios da marinha das partes contratantes.⁵⁵

⁵⁵ O direito de recíproca visita podia ser exercido a bordo dos navios de uma das Nações apenas nos seguintes locais:

“1.º Dentro da distância de 100 milhas das costas dos domínios portugueses, na África, que abrangem

Na costa ocidental:

- a) O arquipélago de Cabo Verde;
- b) Os territórios na costa de Guiné com as ilhas adjacentes, que estão compreendidas entre a margem setentrional do rio Casamansa, cuja foz está na latitude setentrional de 12º 35' 30'', e em 16º 48' de longitude ocidental do meridiano de Greenwich, e o cabo das Vergas, cujo cume se acha na latitude setentrional de 10º 18', e na longitude ocidental de 14º 21' do dito meridiano;
- c) O Governo das ilhas de S. Tomé e Príncipe e suas dependências;
- d) Os territórios do Governo Geral de Angola compreendidos entre 8º e 18º grau de latitude meridional;

Na costa oriental:

Os territórios do Governo Geral de Moçambique, compreendidos entre 10º e o 26º grau de latitude meridional.(...)

2.º Dentro da distância de 100 milhas de qualquer outra parte da costa ocidental ou oriental de África.

Neste artigo 2.º do projecto, Portugal consagrou uma petição de princípio relativa aos domínios que reclamava e que lhe eram contestados: «*Fica porém entendido que Sua Majestade Fidelíssima não desiste das pretensões da sua Corôa, nem dos direitos dela reservados em anteriores Tratados, sobre qualquer porção de território da África, não declarada no presente artigo*».

Portugal propôs o fim das comissões mistas, com a assunção de responsabilidades pelas instâncias políticas e jurídicas portuguesas em reprimir e julgar os infractores à lei, ampliou para 100 milhas da costa dos domínios portugueses o limite em que podia ser exercido o direito de visita e previu que os escravos que fossem capturados a bordo de negreiros portugueses fossem desembarcados nas possessões portuguesas da costa de África.⁵⁶

No contra-projecto, a exemplo do projecto de tratado negociado em 1836, era incluído um artigo, o sexto, que instituía uma presunção legal, através da qual os capitães de navios podiam ser legitimamente detidos e conduzidos perante as autoridades judiciais dos seus respectivos países, para serem julgados em conformidade com as suas leis, se no navio fossem encontrados escotilhas grandes abertas, em vez de fechadas; gargalheiras, algemas, cadeias; maior quantidade de água em pipas ou tanques, do que a necessária para a tripulação; maior quantidade de celhas, gamelas ou bandejas para a alimentação; quantidade de bens alimentares, como arroz, feijão, milho, carne e peixe salgado, que o necessário para alimentar a tripulação.

Apesar do teor do artigo do projecto de 1836 ser, quanto à presunção legal, replicado no contra-projecto de 1837, apresentava, este último, uma diferença essencial em sede de jurisdição. Enquanto no texto de 1836 a competência para julgar os navios aprisionados pertencia aos tribunais de justiça mista, no contra-projecto de 1837 a competência é atribuída aos juízes competentes dos Estados respectivos.⁵⁷

3.º Em igual distância das costas da ilha de Madagáscar.

4.º Dentro da distância de 100 milhas das costas da ilha de Cuba.

5.º Em igual distância das costas da ilha de Porto Rico.

6.º Em igual distância das costas de toda a América Meridional.

Fica porém entendido que qualquer navio suspeito, avistado e perseguido pelos cruzadores dentro da dita distância de 100 milhas de qualquer das regiões e ilhas mencionadas neste artigo, pode ser por eles visitado, mesmo fora destes limites, se, não o tendo nunca perdido de vista, conseguirem alcançá-lo a maior distância.” Cfr. Biker, Júlio Firmino Júdice, *Suplemento à Coleção dos Tratados*, ob. cit., pp. 57-58.

⁵⁶ Cfr. Marques, João Pedro, *Os Sons do Silêncio: o Portugal de Oitocentos e a Abolição do Tráfico de Escravos*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 1999, p. 204.

⁵⁷ Acrescenta o artigo 8.º do contra-projecto “(...) se do processo se provar que os ditos navios estiveram empregados no tráfico da escravatura, ou que foram equipados com o fim de fazerem aquelle tráfico, proferir-se-há sentença sobre a sorte do Capitão, da tripulação e de seus cúmplices, assim como sobre o destino do navio e da sua carga, na conformidade das respectivas

4. O projecto de tratado de 1 de Agosto de 1838 mantém o direito de visita, exceptuando o seu exercício no mar territorial das partes contratantes.⁵⁸ Uma diferença deve ser acentuada, omite-se que os navios que podem ser visitados são apenas os mercantes.

Era referido, como nos outros projectos, que a reciprocidade do direito de visita obrigava a parte violadora a indemnizar a parte contrária por quaisquer perdas que os seus súbditos pudessem sofrer pela detenção arbitrária e ilegal dos seus navios (artigo 4.º).

Ainda relativamente ao direito de visita, salvaguardava-se, no artigo 5.º, o transporte de escravos *bona fide*, com limitações ao definido no projecto de tratado negociado com LORD HOWARD. Propunha o Reino Unido que o transporte dos dez escravos, admissível em caso de mudança de colónia, só seria possível se acompanhado da sua família, e desde que a viagem fosse directa às *ilhas portuguesas de Cabo Verde, Príncipe ou S. Tomé* (n.º3 artigo 5.º), omitindo-se os restantes territórios pertencentes à Coroa de Portugal, nomeadamente as de Cabo Delgado, Moçambique e Guiné.⁵⁹

A competência jurisdicional definida era atribuída a duas ou mais comissões mistas, que julgavam os casos sem apelação. No artigo 6.º do projecto previa-se a possibilidade de criar mais de duas comissões mistas. Dispunha o projecto, pelo artigo 7.º, que enquanto não fossem instaladas as comissões mistas era competente a comissão mista britânico-brasileira do Rio de Janeiro, conforme o previsto no tratado de 28 de Julho de 1817. Com esta disposição, o Reino Unido incluía num projecto de tratado bilateral uma nação terceira alheia ao tratado que, se recusasse, entregaria o julgamento dos navios aos comissários britânicos.

leis de cada paiz. Em caso de condennação, uma porção do producto liquido da venda dos ditos navios e das suas cargas, será posta à disposição do Governo do paiz a que pertencer o navio apresado, para ser distribuída por seu cuidado entre o estado maior e a tripulação desse navio (...).”

⁵⁸ O artigo 3.º, n.º 4, estipula que “não será lícito visitar ou deter, debaixo de qualquer pretexto ou motivo que seja, navio algum mercante fundeado em qualquer porto ou ancoradouro, pertencente a qualquer das duas altas partes contratantes, ou ao alcance de tiro de peça das baterias da torre, salvo se por parte das autoridades do país se pedir por escrito auxílio; porém se algum navio suspeito for encontrado nesse porto ou ancoradouro, far-se-á a conveniente representação às autoridades do país, pedindo-lhes que tomem as medidas necessárias para prevenir a violação das estipulações deste Tratado, e as ditas autoridades procederão a tomar medidas eficazes nessa conformidade.” A expressão “ao alcance de tiro de peça das baterias da torre” era usada pela doutrina para proceder à delimitação do mar territorial.

⁵⁹ Sobre o tráfico de escravos na Guiné e em Cabo Verde, vide Carreira, António, *O Tráfico de Escravos nos Rios de Guiné e Ilhas de Cabo Verde (1810-1850)*, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, Centros de Estudos de Antropologia Cultural, Estudos de Antropologia Cultural, n.º 14, Lisboa, 1981.

5. O tratado de 1842 prevê o direito de visita no artigo 2.º. O artigo relativo ao direito de visita não referia que a visita seria feita a navios mercantes, mas às embarcações *que [fossem] suspeitas com fundamentos razoáveis de se empregarem em transportar negros para o fim de os reduzir à escravidão*. Esta redacção lata permitia que a visita fosse feita a todo e qualquer navio.

A reciprocidade consagrada no tratado não era na prática efectiva, uma vez que Portugal não tinha navios de guerra capazes de interceptarem e visitarem um navio com pavilhão inglês suspeito de se dedicar ao tráfico de escravos.

Acresce ainda, para dificultar a actuação de Portugal, que no caso de uma das Partes prejudicar súbditos da outra com detenções ilegais ou arbitrárias tinha a obrigação de os indemnizar (artigo 4.º).

As partes contratantes delimitaram as áreas geográficas onde o direito de visita era admissível. O direito de busca e de detenção não seria exercido no mar Mediterrâneo, nem nos mares da Europa *«que estão fora do estreito de Gibraltar e ao norte de 37 graus paralelo de latitude setentrional e que estão dentro, e a leste de 20 graus de longitude ocidental do meridiano de Greenwich»* (n.º 5 artigo 2.º).

Não era ainda lícito pelo artigo 3.º, n.º 4 do tratado visitar uma embarcação que estivesse fundeada em qualquer porto ou ancoradouro pertencente a uma das partes contratantes ou ao alcance de tiro de peça das baterias de terra, salvo se *«por parte das autoridades do país se pedir auxílio por escrito»*. Se alguma embarcação fosse encontrada nos portos ou ancoradouros, as entidades do país deveriam ser alertadas para prevenir a violação do tratado.

Com a solução preconizada, as Partes contratantes quiseram salvaguardar os direitos de soberania sobre o mar territorial, relegando o direito de visita para o mar alto.

Se o tratado de 3 de Julho de 1842 concedia aos cruzadores ingleses o direito de visita,⁶⁰ não lhes conferia o direito de apreensão do navio, senão dadas as circunstâncias claramente definidas no Tratado. O Direito de julgar o navio apreendido não era da competência dos cruzadores, mas atribuído às Comissões Mistas.⁶¹

⁶⁰ Sobre uma análise comparativa do direito de visita nos tratados celebrados após 1841 vide Stoerk, Félix, *Nouveau Recueil Général de Traités*, ob. cit., segunda série, tomo XVI, pp. 40-55.

⁶¹ Esta interpretação é defendida no ofício n.º 28, de 24 de Fevereiro de 1859, do Conde de Lavradio ao Conde de Malmesbury, Principal Secretário de Estado inglês, na Repartição dos Negócios Estrangeiros, na sequência da actuação do vapor de guerra inglês «Lyra» contra o barco português «Flôr de Moçambique», cfr. AHDMNE, A15, M 27-I, doc. n.º 17.

A solução do tratado foi alterada em 1847 com a assinatura de um Protocolo entre Portugal e a Grã-Bretanha com o seguinte teor: «*permissão durante 3 anos, prorrogado por mais 3 em 1850, aos navios de guerra ingleses a entrada em baías, portos, enseadas, rios e outros lugares dos domínios portugueses da costa oriental Africana onde não se achassem estabelecidas autoridades portuguesas, a fim de capturar navios de escravos que aí se encontrassem e destruir as instalações existentes em terra destinadas a facilitar o tráfico*».⁶²

Esta permissão que terminou no ano de 1850 foi prorrogada até ao ano de 1853. Nesse ano, o Governo Português não procedeu à renovação dos protocolos de 1847 e 1850,⁶³ pelo que as mencionadas concessões temporárias feitas ao Governo britânico cessaram completamente. Os cruzadores ingleses ficaram limitados, no seu exercício, ao estipulado no Tratado de 3 de Julho de 1842.

O Protocolo não foi renovado em face dos abusos perpetrados pelos cruzadores britânicos, ao ponto de se poder afirmar, como fez o MARQUÊS DE LAVRADIO, que «*a vida e propriedade dos súbditos portugueses residentes nos domínios da África Oriental Portuguesa [estava dependente] não de lei alguma, mas sim do capricho dos cruzadores ingleses*».⁶⁴

7. As comissões mistas

Para acompanhar a execução do tratado de 1842 foram criadas comissões mistas luso-britânicas,⁶⁵ com competência para decidir sem direito de apelação as questões

⁶² No AHDME, A15, M 27-I, doc. n.º 15, há uma carta enviada pelo Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, Jorge César Figueira, ao Conde de Lavradio, datada de 15 de Fevereiro de 1859, que refere a proibição dos cruzadores ingleses entrarem nas baías, portos e enseadas onde não existissem autoridades portuguesas: «No ofício junto transmite o Comissário da Comissão Mista Portuguesa e Inglesa no Cabo da Boa Esperança a carta que em data de 14 de Dezembro último, recebera de Sir Frederic Grey, Comandante das Forças Navais Britânicas ali estacionadas em resposta à que ele lhe havia dirigido no dia anterior, sobre as disposições dos Protocolos de 1 de Agosto de 1847 e 19 de Novembro de 1850. Nessa carta afirma Sir Frederic Grey que se acha ainda em vigor a autorização dada ao Governo britânico por aqueles Protocolos, para os seus cruzadores, empregados na supressão do tráfico da escravatura poderem entrar livremente nas baías, portos, enseadas, rios e outros lugares na Costa oriental de África onde não houverem autoridades portuguesas. O Sr. Conde de Lavradio, segundo as instruções que recebera do Governo de Sua Majestade declarou positivamente a Lord Clarendon, em data de 15 de Fevereiro de 1854, que aquela autorização havia caducado, e não podia ser renovada, como pretendia o Governo Britânico.»

⁶³ Vide Sá, José de Almeida Corrêa de, *A Abolição da Escravatura*, ob. cit., pp. 86-95.

⁶⁴ Idem, p. 86.

⁶⁵ Atente-se, a título de exemplo, na actuação das Comissões Mistas: pelo ofício n.º 8, de 10 de Janeiro de 1859, o conde de Lavradio oficia ao conde Malmesbury o comportamento do “Lyra”, em relação ao «Flor de Moçambique», nos seguintes termos: «... deteve-o e não o con-

suscitadas sobre o apresamento e detenção das embarcações que se dedicassem ao tráfico de escravos.⁶⁶

Enquanto as partes não procedessem à criação das comissões mistas era competente para julgar as violações ao tratado, nomeadamente as relativas ao julgamento de navios que se dedicavam ao tráfico de escravos, a comissão criada na sequência da convenção anglo-portuguesa de 28 de Julho de 1817.

Inicialmente foram criadas comissões mistas em Angola, Cabo da Boa Esperança⁶⁷ e na ilha da Boa Vista, em Cabo Verde. Esta última foi suprimida por um acordo entre os signatários do tratado, de 18 de Setembro de 1851.

A detenção de navios e a subsequente apresentação às comissões mistas era possível no caso da presunção prevista no artigo 9.º, e que correspondia a um espírito normativo presente nos projectos de convenção anteriores.

As comissões foram reguladas pelo Anexo B ao tratado. Em termos de estrutura as partes contratantes deviam nomear um comissário e um árbitro⁶⁸ para conhecer e julgar sem apelação todos os casos de presa ou de detenção de embarcações que violassem as estipulações do tratado, bem como as reclamações de indemnização por perdas causadas às embarcações e cargas que tivessem sido detidas, mas não consideradas boas presas (artigo 7.º, do Anexo B). A comissão tinha ainda um secretário

siderando, segundo era seu dever, como um navio suspeito de se empregar no tráfico da escravatura, mas sim como se fora um navio que já tivesse sido julgado e condenado, mandou-o queimar e desembarcando a maior parte da tripulação nas ilhas de Bazaruto, apoderando-se da carga, despachos, papeis de bordo, e de tudo mais que encontrou no Pangaio. Sendo porém este arbitrário procedimento do oficial apressador levado ao conhecimento da Comissão-Mista, estabelecida no Cabo da Boa-Esperança, e instruído o processo, segundo as estipulações do Tratado de 3 de Julho de 1842, entre Portugal e a Grã-Bretanha, foi o Pangaio plenamente absolvido pela Comissão Mista. (...) O governo de S. M. Fidelíssima, bem certo da justiça com que sempre procede o Governo de S. M. Britânica, não pode duvidar de que ele se apressará a reparar quanto é possível a violação do Tratado de 3 de Julho de 1842, praticado pelo Comandante do vapor «Lyra», assim como a indemnizar os súbditos portugueses dos prejuízos resultantes da mencionada violação.», cfr. AHDMNE, A15, M 27-I, doc. n.º 16.

⁶⁶ Sobre o apresamento e as consequências do mesmo, Mendonça, Hygino Magalhães, *Presas e Escravatura*, Lisboa, Typographia da Gazeta de Portugal, 1888, pp. 108 e ss.

⁶⁷ Vide os relatórios anuais da Comissão Mista portuguesa e britânica no Cabo da Boa Esperança relativos aos anos de 1866 e 1867 em AHDMNE, caixa 985, Docs. n.º 89 e 89 a). Os dois relatórios referem a inexistência de casos durante o ano a que dizem respeito.

⁶⁸ As regras de substituição dos Comissários e dos árbitros em caso de falecimento, doença, ausência ou qualquer outro impedimento legal estavam previstos no artigo 10.º do Anexo B. Cfr. Castro, José Borges de, *Nova Colecção de Trtados, Convenções, Contratos e Actos Públicos Celebrados entre a Coroa de Portugal as mais Potências*, tomo I, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890, pp. 60-62.

nomeado pelo Rei soberano do território onde residia a comissão, com a função de proceder ao registo de todas as actas da comissão (artigo 1.º, do Anexo B).

Num objectivo de celeridade processual, cada caso devia ser julgado num prazo de vinte dias *contados do dia em que a embarcação detida tiver sido levada ao porto onde residir a Comissão* que deve julgar o caso (artigo 3.º, §3.º, do Anexo B). O prazo recomendado podia ser dilatado até ao máximo de dois meses, por ausência de testemunhas ou por outro qualquer motivo.

Excepcionalmente, o regulamento previa, no artigo 3.º, §4.º, do Anexo B, que *«a requerimento de qualquer das partes interessadas, no qual caso, dando a mesma parte ou partes fiança idónea de que tomam sobre si a despesa e risco da demora, poderão as Comissões, a seu arbítrio, conceder uma dilação adicional que não exceda a quatro meses»*.

As partes podiam litigar com a presença de um advogado.

As sessões eram públicas e as peças escritas na língua do país em que residia a Comissão que julgava o caso (artigo 3.º, §5.º, do Anexo B).

Em termos de tramitação processual os Comissários dos dois Governos deviam examinar em primeiro lugar os documentos da embarcação detida e tomar os depoimentos do mestre ou comandante e, no mínimo, de dois ou três dos principais indivíduos da embarcação. Caso entendessem como necessário podiam tomar a declaração jurada do apressador. Após estes procedimentos os Comissários estavam habilitados a julgar o caso e, caso se provasse a violação do tratado, a condenar a embarcação.

Se os dois Comissários que compunham o tribunal misto não concordassem na sentença que deviam proferir, condenação ou absolvição, no valor da indemnização a conceder, ou outro qualquer motivo relacionado com o apresamento do navio, ou caso se suscitasse alguma diferença de opinião em relação ao modo de proceder da Comissão, deveriam sortear um dos dois árbitros nomeados, o qual, depois de estudar o processo, deveria analisá-lo com os Comissários, após que seria proferida a sentença final (artigo 4.º, §2.º, do Anexo B).

No caso de a Comissão absolver a embarcação, a mesma seria restituída ao mestre ou a quem o representasse no estado em que se encontrasse, nos termos do artigo 5.º; caso fosse condenada, seria declarada, nos termos do artigo 6.º, boa presa juntamente com a sua carga, com excepção dos escravos que eram libertados e entregues ao Governo a que pertencia o cruzador que fez a captura.

A restante carga deveria ser vendida em leilão e o produto beneficiaria os dois Governos.

Os abusos perpetrados pelas Comissões mistas deveriam, nos termos do artigo 8.º, do Anexo B, ser resolvidas pelos respectivos Governos.

As Comissões mistas deviam elaborar todos os anos um relatório para o seu Governo, onde fossem referidos, nos termos do artigo 11.º, do Anexo B, os casos apresentados para julgamento, o estado dos negros libertados e «qualquer informação que possam obter a respeito do tratamento e progresso feito na educação religiosa e *mechanica dos negros libertos*». O relatório deveria ser publicado.

O tratado de 1842 contém uma solução nova sobre o destino das embarcações detidas por força da execução do tratado.

Nos projectos negociados com o Reino Unido previa-se que o navio condenado seria inteiramente desmanchado e vendido em pedaços separados. Esta solução também se encontrava no tratado, mas como solução residual, uma vez que se previa, pelo artigo 11.º, que qualquer um dos governos pudesse comprar a embarcação condenada *para o serviço da sua marinha real*, tendo preferência na compra o governo cujo cruzador tivesse detido a embarcação. O preço a pagar seria estipulado por pessoa competente escolhida pelo tribunal.

A solução preconizada parece-nos muito mais favorável ao Reino Unido que a Portugal, com menos barcos e com menor capacidade financeira para a aquisição de navios. Através da execução de um contrato o Reino Unido podia aumentar a sua frota marítima, em detrimento de outra nação que a via diminuir.

8. Conclusão

O direito de visita causou sérias dúvidas aos juristas da época, fruto de se encontrar na fronteira entre o admissível em termos de Direito Internacional e a violação da soberania estadual. No caso português a imposição unilateral deste direito pelo Reino Unido constituía uma violação da soberania nacional.

Para que a mesma não ocorresse, as Potência signatárias dos vários tratados optaram, como forma de garantia, por regular minuciosamente o regime jurídico do direito de visita, desde a obrigatoriedade dos navios de guerra terem mandatos específicos, às regras de aproximação, de visita, de aprisionamento e por fim às competências judiciais para julgar os infractores. Estabeleceram-se também indemnizações para a hipótese de se provar que o navio aprisionado não se encontrava a fazer tráfico de escravos.

De entre todos os requisitos consagrados, a concessão do mandato constituiu um exercício de jurisdição nacional e uma salvaguarda do poder soberano de cada potência que, reciprocamente, aceitava, mediante regras por ela fixada, a fiscalização dos seus navios por outra potência.

A figura do mandato surgiu nas convenções anglo-francesas de 1831, 1833 e no tratado de 1841.⁶⁹ Nas convenções anteriores celebradas entre o Reino Unido, Portugal, Espanha e Estados Unidos da América a figura não se encontrava consagrada.

O Reino Unido encontrou muitos obstáculos à implementação do direito de visita, uma vez que algumas potências europeias defenderam o tráfico como incentivo às actividades económicas e não consideravam esta prática como uma violação do direito internacional.

Uma nação apenas tinha direito de aprisionar navios e dos visitar em tempo de paz desde que tivesse celebrado uma convenção que o permitisse com o país ao qual o navio pertencia. Se num determinado país a lei defendesse o comércio de escravos, não seria permitido aos outros Estados que a violassem, e quem o fizesse devia ser punido.⁷⁰

O almirantado inglês entendeu que o direito de visita só seria admissível em tempo de paz se se encontrasse previsto em tratados,⁷¹ razão pela qual o Reino Unido celebrou tratados com várias potências europeias onde incluiu o direito de visita.⁷²

A partir de 1842, e nas palavras de ROLIN-JAEQUEMYS, a história da repressão do tráfico marítimo dividiu-se em dois braços: de um lado, os países que adoptaram o direito de visita; do outro, França, que o recusou e apenas aceitou um controlo documental do pavilhão para verificação da nacionalidade do navio.⁷³ A figura de controlo do pavilhão foi consagrada num tratado concluído com o Reino Unido em 29 de Maio de 1845.

⁶⁹ Sobre o direito de visita nos tratados celebrados entre a Grã-Bretanha, a França e os Estados Unidos para a supressão do tráfico de escravos, vide Fergunson, Jan Helenus, *Manual of International Law, for the USE of Navies, Colonies & Consulates*, vol. I, London, W.B. Whittingham & Co., 1884, pp. 421-425.

⁷⁰ Cfr. Barclay, M. Thomas, *Le Droit de Visite*, ob. cit., p. 325.

⁷¹ Idem, *ibidem*.

⁷² Sobre as relações jurídico-internacionais entre o Reino Unido, a França e os Estados Unidos para a abolição do tráfico de escravos e a consagração do direito de visita vide Freitas, Pedro Caridade de, *Portugal e a Comunidade Internacional*, Quid Juris, Lisboa, 2012, pp. 692-695.

⁷³ Cfr. Rolin-Jaequemys, M. G., *Quelques Mots Encore Sur l'Acte Général de la Conférence de Bruxelles et la Répression de la Traite*, in *Revue de Droit International et de Législation Comparée*, tome XXIII, Bruxelles, 1891, p. 570.

Apesar do direito de visita não ser justificado, nem pelo direito primitivo nem pela opinião dos publicistas, foi consagrado sobre o pretexto de defesa de valores humanitários em tratados firmados pelas principais potências da Europa.

Como escreveu GAMA LOBO, o único meio justo e eficaz para abolir o tráfico não era o emprego da visita, mas a abolição da escravatura. Como meio de o alcançar, diz o VISCONDE DE SÁ DA BANDEIRA: «*dois modos se oferecem para chegar àquele fim, um, dando indemnizações pecuniárias aos senhores dos escravos, ficando estes livres desde logo, ou dentro de pouco tempo, como se praticou nas colónias britânicas; outro, legislando de sorte que os mesmos escravos vão gradualmente recebendo a liberdade, do mesmo modo que foi praticado por Portugal em 1773 (...)*»⁷⁴.

Portugal foi durante todo o processo que conduziu à abolição do tráfico de escravos uma vítima do Reino Unido.

Os ingleses extravasando os limites da razoabilidade e da esfera soberana do Estado criaram e impuseram um direito de visita a navios de outras nações. Não obstante os esforços ingleses, o impacto das suas pressões foram limitadas e cada país aboliu o tráfico de escravos mais por razões de política interna, do que por pressão directa do Reino Unido,⁷⁵ como se demonstra pela política desenvolvida por Portugal no sentido de protelar a negociação de um tratado com esse país.

⁷⁴ Cfr. Lobo, António da Rosa Gama, *Princípios de Direito Internacional*, vol. I, p. 116.

⁷⁵ Kern, Holger Lutz, *Strategies of Legal Change: Great Britain, International Law, and the Abolition of the Transatlantic Slave Trade*, in *Journal of the History of International Law*, vol. 6, number 2, 2004, pp. 257-258.

Bibliografia

- *A Questão do Zaire. Portugal e a Escravatura*, Sociedade de Geographia de Lisboa, Lisboa, Casa da Sociedade de Geographia, 1883
- Albuquerque, Ruy de, *Para um Estatuto Jurídico da Pirataria* in *Estudos em Memória do Professor Doutor Mário de Albuquerque*, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Instituto Histórico Infante Dom Henrique, Lisboa, 2009
- Baptista, Eduardo Correia, *Ius Cogens em Direito Internacional*, Lisboa, Lex, 1997
- Biker, Júlio Firmino Júdice, *Supplemento à Coleção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Públicos Celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais Potências desde 1640*, tomo XXVIII, Lisboa, Imprensa Nacional, 1880
- Barclay, M. Thomas, *Le Droit de Visite, le Trafic des Esclaves et la Conférence Antiesclavagiste de Bruxelles*, in *Revue de Droit International et de Législation Comparée*, tome XXII, Bruxelles, 1890
- Brazão, Eduardo, *Relance da História Diplomática de Portugal*, Lisboa, Livraria Civilização, Editora, 1969
- *Breves Reflexões Acerca do Estado Actual do Tráfico da Escravatura, em Relação ao Progresso da Civilização Europeia*, Typographia de J. F. de Sampaio, s/d.
- Caetano, Marcello, *Portugal e o Direito Colonial Internacional*, Lisboa, 1948
- Caetano, Marcello, *Portugal e a Internacionalização dos Problemas Africanos*, 4.^a edição, Lisboa, Edições Ática, 1971
- Carreira, António, *O Tráfico de Escravos nos Rios de Guiné e Ilhas de Cabo Verde (1810-1850)*, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, Centros de Estudos de Antropologia Cultural, Estudos de Antropologia Cultural, n.º 14, Lisboa, 1981.
- Castro, José Borges de, *Coleção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Públicos Celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais Potências*, tomo I, Lisboa, Imprensa Nacional, 1840-1862
- Castro, José Borges de, *Coleção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Públicos Celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais Potências*, tomo IV, Lisboa, Imprensa Nacional, 1857
- Castro, José Borges de, *Coleção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Públicos Celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais Potências*, tomo V, Lisboa, Imprensa Nacional, 1857

- Castro, José Borges de, *Nova Coleção de Trtados, Convenções, Contratos e Actos Públicos Celebrados entre a Coroa de Portugal as mais Potências, tomo I, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890*
- Cunha, Joaquim da Silva, *O Bill de Lord Palmerston e o Livro do Escritor Christopher Lloyd – The Navy and the Slave Trade*, in Boletim Geral das Colónias, ano XXV, n.º 300, Lisboa, Agência Geral das Colónias, Junho 1950
- *Documentos Apresentados às Cortes na sessão legislativa de 1867*
- *Documentos Officiaes Relativos à Negociação do Tractado entre Portugal e a Gram Bretanha para a Supressão do Tráfico da Escravatura Mandados Imprimir por Ordem da Câmara dos Senadores*, Lisboa, Na Imprensa Nacional, 1839
- Fergunson, Jan Helenus, *Manual of International Law, for the USE of Navies, Colonies & Consulates*, vol. I, London, W.B. Whittingham & Co., 1884
- Freitas, Pedro Caridade de, *Portugal e a Comunidade Internacional Na Segunda Metade do Século XIX*, Quid Juris, Lisboa, 2012
- Freitas, Pedro Caridade de vide Homem, António Pedro Barbas
- Grunspán, Marcel, *A Propósito do Tráfego de Escravos e da Opinião Pública Portuguesa*, in Congresso do Mundo Português, VIII volume, Lisboa, 1940
- Homem, António Pedro Barbas e Pedro Caridade de Freitas, *Textos de Apoio de História das Relações Internacionais*, 2.^a reimpressão, Lisboa, AAFDL, 2018
- Kern, Holger Lutz, *Strategies of Legal Change: Great Britain, International Law, and the Abolition of the Transatlantic Slave Trade*, in JHIL, vol. 6, number 2, 2004
- Lobo, António da Rosa Gama, *Princípios de Direito Internacional*, vol. I, Lisboa, Imprensa Nacional, 1865
- Marques, João Pedro, *Os Sons do Silêncio: o Portugal de Oitocentos e a Abolição do Tráfico de Escravos*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 1999
- Marques, João Pedro, *Portugal e a Escravatura dos Africanos*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2004
- Martins, J. P. Oliveira, *O Brasil e as Colónias Portuguesas*, Lisboa, Guimarães e C.^a, Editores, 1978
- Mendonça, Hygino Magalhães, *Presas e Escravatura*, Lisboa, Typographia da Gazeta de Portugal, 1888
- Rolin-Jaequemyns, M. G., *Quelques Mots Encore Sur l'Acte Général de la Conférence de Bruxelles et la Répression de la Traite*, in *Revue de Droit International et de Législation Comparée*, tome XXIII, Bruxelles, 1891
- Sá, José de Almeida Corrêa de, *A Abolição da Escravatura e a Ocupação do Ambriz*, Lisboa, Livraria Bertrand, 1934

- Stoerk, Félix, *Nouveau Recueil Général de Traités et Autres Actes Relatifs aux Rapports de Droit International*, segunda série, tomo XVI, Gottingue, Librairie de Dieterich, 1891
- Testa, Carlos, *Conflitos Internacionais e Diferentes Phases de Ultimatuns*, Lisboa, Typographia Universal, 1890