

Reflexões do Traductor sobre algumas noções
relativas a hum Tratado entre o Reino Unido
de Portugal, Brasil e Algarves, e o Reino Unido
da Grã Bretanha e Irlanda.

A Revisão do Tratado de 19 de Set. 1810 conven-
-cionada pelo Art. 33 do mesmo, para ter lugar
em 1825. he da maior necessidade para os In-
-teresses do Commercio, da Navegação e da Indus-
-tria Portuguesa, suffocados pela Superioridade
do Commercio, da Navegação e da Industria In-
-gleza, e pela notoria desigualdade que existe na
Intelligencia e Construção das Clausulas deste
Tratado, em que toda a desvantagem recabe so-
-bre a Nação Portuguesa. A Época desgraçada
em que elle foi feito, se deve em grande parte
or seus defeitos.

Primeiro que tudo a base de rigorosa reciproci-
-dade e mutua conveniencia, he cousa impracticavel
porque seria preciso refundir as Instituições
Politicas, Economicas e Municipaes das duas
Nações para as amoldar a esta rigorosa
reciprocidade.

Logo porém que o Tratado foi appresentado no
Parlamento, declarou S. Mag. Britannica, que
não era da sua Mente, que as Clausulas deste

Tratado invalidassem de modo algum aquellas
Instituicoes Politicas e Economicas que se
achavão estabelecidas no seu Reino.

A maior parte destas Instituicoes são por em
cheias de restriccoes contra o Commercio, Nave-
-gacão e Industria Estrangeira.

Tal he o Acto de Navegacão; Tais são os Esta-
-tutos das Corporaçoes Mechanicas; Tais são
os Regulamentos sobre a Importacão das Mane-
-facturas Estrangeiras; Tal he a Sua Carta livre
e independente em que o seu Gov. faz de tempos em
-tempo as modificaçoes e alteraçoes que lhe pare-
-ce; Tais são os seus Regulamentos Municipaes.

1. A grande e a pequena Cabotagem tem Regulamen-
-tos em Inglaterra differentes dos nosos Portuguezes.
Esta Navegacão he cheia de restriccoes em Ingla-
-terra cuja desigualdade para os Portuguezes he de
muita importancia conhecer-se.

Os Ingleses desejão introduzir-se no Commercio
de Cabotagem no Brasil, e talvez alicium para
isto que os Portuguezes em Inglaterra tem a liber-
-dade de fazerem este Commercio. Isto assim he,
mas he em Vasos Ingleses. Entre Commercio e
Navegacão he m.º necessario fazer-se a differença.
O Commercio Costeiro he permittido em Inglaterra
a Nacionaes e Estrangeiros, mas a Navegacão de Porto
a Porto he exclusiva para os Navios Nacionaes. A
Mta deve a Marinha Inglesa a grande abundancia

de Marinheiros que possui. Elle he a escola e a vivenda de seus Marinheiros, e só o transporte dos Carros de Castillonovo (Newcastle) sustentos 20,000 Marinheiros.

Se os Portuguezes permittissem aos Ingleses a Navegação de Porto a Porto no Brasil, cedo desappareceria este pequeno resto de Navegação que temos. A Bandeira Inglesa absorveria toda a Navegação Costeira, e pelos seus Estabelecimentos Mercantis em todos os Portos do Brasil, absorveria tambem todo o Commercio Costeiro.

Quanto se diz a respeito da Navegação Costeira no Brasil tambem se deve entender a respeito da Navegação entre o Brasil e Portugal, e entre qualquer Porto da Dominacao Portugueza; pelo mesmo principio que obsta aos Portuguezes a Navegação não só de hum Porto de Inglaterra para outro d' Inglaterra, Escocia ou Irlanda, ou de suas Ilhas adjacentes, mas tambem a Navegação entre a Jamaica, e mais Possesões Inglesas d' America, Africa ou Asia com os Portos da Grão Bretanha.

e Mas dado o caso que a Inglaterra concedesse aos Portuguezes esta Vantagem, para participarem na nossa Navegação Costeira, ha muitas razões que nos fariam preferir a conservação da nossa Exclusiva, principalmente porque

na concorrência não somos tão capazes de nos aproveitar da Cabotagem Inglesa, como os Ingleses são de se aproveitarem da nossa, seja attendendo ao espirito de impreza, seja a economia da navegação, seja ao numero de Varas dos Ingleses, em que tudo nos excedem, e ainda mais nos excederão, se lhes cedermos este ultimo recurso que temos, e de que o Excesso de 5 p^{to} nos Direitos, que a Inglaterra nos offerceu sobre huma pequena parte dos Artigos de sua importação nos nosos Portos, nunca nos pode compensar, nem a Milionesima parte; sendo de notar, que o Peixe Salgado e Lanificios, que formão hum grande objecto do seu Commercio no Brazil, seriam exceptuados do augmento do Direito, a p^{to} da grande concessão que se exige da nossa parte. Segundo o Art. 15 do Tratado, não tem os Ingleses direito, a pedirer mais, do que sejam os effeitos da produccão e industria Inglesa admitidos nos Portos Portuguezes, pagando somente 15 p^{to} de Direitos.

Os Ingleses exigem ^{agora} favor indistinctamente ou a seus effeitos venhão em Navios Ingleses ou em Navios de outras Nações, e assim se pratica.

Não se pratica porém o mesmo em Inglaterra. Os effeitos de Produccão Portugueza (porque os

da nossa Industria, são comparativamente bem poucos, os que lá tem entrada;) só em Navios Ingleses ou Portuguezes he que lá são admittidos, para consumo; e isto bastaria para nos dar o direito a pedir, que ou os nossos effeitos pudessem ser importados em Inglaterra indistinctamente em quaesquer Navios Estrangeiros, ou nós pudessemos por via de compensação pela restricção, taxar a Industria Inglesa, introduzida nos nossos Portos em Navios Estrangeiros, a 24 pl. ^{to} como se pratica com os effeitos das outras Nações.

Este objecto não havia de parecer duro, à Navegação Inglesa, e as Financas Portuguezas, e mesmo a Navegação Portugueza lucraria por esta disposição.

Seria m. ^{to} para deixar, que a Navegação da grande Cabotagem fosse animada exclusivam. ^{te} a favor dos Navios Portuguezes. Isto he: que a importação dos Effeitos das differentes Nações, só pudessem ser ~~importados~~ ^{animada} nos seus respectivos Navios, ou em Navios Portuguezes, quero dizer, as produccoes da Franca, em Navios Franceses ou Portuguezes; as da Inglaterra em Navios Ingleses ou Portuguezes, e assim as das mais Nações; e fossem sujeitos a dobrados direitos os Navios que se affastarem desta regra

que não he opposta ao Tratado, e que se conforma
com o Acto de Navegação da Grão Bretanha.
e Assim alcançaria a Navegação Portuguesa o
Acidente que lhe falta, e daríamos huma La-
titude ás nossas relações com as mais Nações,
que augmentaria o nosso Commercio particular
com ellas, sem a intervenção de terceiros.

II. As Pescarias Nacionais em Portugal e no
Brasil carecem ser animadas. Em lugar de
diminuir os Direitos sobre o Peixe Salgado
Inglês de todas as qualidades, seria para dese-
jar que elle fosse augmentado, e haja vista ao
que se praticava em Portugal a este respeito.
Seria digno de questão saber-se o acolhimento
que fariam em Inglaterra ao producto de nossas
Pescarias do Algarve. He certo que este objecto
nunca foi discutido, porém nem por isto deixa
de merecer toda a Attenção. He immenso o Dint.
que sahe do Reino pelos effeitos das pescarias
Inglesas, e não se pode duvidar da necessidade
que temos de economisar este ramo, animando
os nossos proprios pescadores, até com premios
a' imitação da mesma Inglaterra. Isto he
hum bem immenso para a nossa População.

III. Os Ingleses não querem desistir dos enormes
Direitos que fazem pagar aos nossos Vinhos, e

que parsaõ de 200 pl.^h Ad Valorem. Que nota-
vel desigualdade. O Caffè e o Açúcar que
são dois dos principaes ramos de Cultura do
Brasil não são admittidos para consumo nos
Portos d'Inglaterra. O Sal de Portugal só he
admittido na Irlanda, e em certas partes da
Grão Bretanha, que não excedem de 3 ou 4 Portos
e debaixo de certas restricções. Numma exacta
averiguacão fará' vir, que os nosos principaes ra-
mos de cultura tanto Portuguezes, como Brasi-
lianos de mui pouca protecção em Inglaterra; e
os de nosa Industria são virtualmente exclu-
dos dos seus Mercados, ao mesmo tempo que as
Manufacturas Ingleras vem destruir de todo
as nosas Nacionaes. Que igoaldade ha pois
nestes termos entre o Direito feio de 15 pl.^h
a que o Tratado nos ligou, com tanto prejuizo
para esta fonte a mais suave e politica
dos nosos Rendimentos publicos, e das nosas
Instituições de industria e de economia, e
os enormes direitos, e absoluta exclusão, de que
a maior parte das produções do noso País e
Industria se sentem oneradas em Inglaterra.
A desigualdade he tão palpavel, que logo desa-

nima a' primeira facci, e faria deaejar que todas as Condicoens de semelhante natureza pudessem acabar quanto antes. A Inglaterra não estipula hum Direito fixo e determinado para as nossas producoens, porem sujeita o nosso Gov. a não poder cobrar mais de 15 pl^l.

IV. Os Ingleses pertendem que seja extinto o Monopolio das Cartas de Jogar. Para que? Para introduzirem as suas. Mas se os Portuguezes perguntarem aos Ingleses, se nos dão licença reciprocamente de importarmos em Inglaterra as nossas Cartas de jogar, responderão não que não. Sem pagando 15 pl^l de Direitos, porque o Exciseiro Direito de Ciza ou Excise que pagão as mesmas Cartas fabricadas em Inglaterra, quando são para o consumo do seu proprio Pais, tem hum effeito de Monopolio para o Erario Ingles, de sorte que as Cartas sendo exportadas d' Inglaterra custão hum preço m^{to} modico, e sendo para uso do proprio Pais, custão quatro vezes tanto. A differença pois he que o Gov. Portuguez tira o seu direito por via do Monopolio que exclue a introdução Estrangeira de hum Artigo superfluo, e o Gov. Ingles disfruta a mesma

vantagem com o mesmo effeito pelo seu Direi-
to prohibitivo, e exclusivo do Excise.

¶ He certo ser bem fundada a queixa que fa-
zem os Ingleses de se obrigarem os seus Navios
no Brazil a pagarem o mesmo que os Portu-
-gueses pagão em Inglaterra. Em Inglaterra
ha huma Pauta dos differentes Direitos de
Tonnelada, que pagão os Navios segundo os
Portos donde vem, ou para aonde vão, com
Cargas (parece que ultimamente este Direi-
to tem sido igualado para todas as partes).
Em lastro não se paga nada. Ficã pois visto
que a nossa Ley das Tonnelladas não segue
esta disposicao. Que os Navios Ingleses paguem
aqui o mesmo que os Navios Portuguezes nos
Direitos chamados do Porto; assim como os
Navios Portuguezes pagão em Inglaterra o
mesmo que pagão os Ingleses, isto he facil
a entender. Mas que se obriguem os Navios
Ingleses a pagarem nos Portos Portuguezes
hum Direito que os Navios Portuguezes não
pagão parece certamente huma desigualdade.
Cada Porto tem seus Estabelecimentos, e o Sys-
-tema de retribuiçoes daria lugar a somma
confusão e mesmo a hum insupportavel objecto

de reclamações e queixas recíprocas que he de
importancia e de rasão evitar.

O Direito dos faros he hum objecto distincto
do das Tonneladas, que carece, tão bem de hum
Regulamento particular. Todos os Navios
Estrangeiros tem Cartas Authenticas de
Medicinos que proporcioão ao nosso Gov. m.
Trabalho e despesa com este ponto, e a nosa
Medicão de Capacidade carece m. de humna
Ley que a regule, assim como a nosa Tonnelada
carece ser definida tanto em peso, como em
Medida Cubica, de sorte, que hum certo volu-
-me de Agoas, corresponda à Tonnelada de peso.
Os Passaportes dos Nossos Navios, devião especifi-
-ficar as suas Tonneladas de Medicão, ate q.
identificar as Embarcações, e evitar as frau-
-des, que se fazem com os Passaportes, para
cobrirem Navios de outras Nações, e às ve-
-zes os dos nossos proprios inimigos.

VI N.ºs Direitos de Licitão, que o Exarico mandou
igoalar em 1817 entre os Navios Portuguezes
e Inglezes, temos todo o direito a pedir a res-
tituição do Excesso, que os nossos Negociantes
pagarão desde o principio, que o Tratado
entrou a observar-se; a Convineção com os Esta-
dos Unidos, parece que nada tem de commun

com o Tratado entre Portugal e a Grã Bretanha.

VII Os Artigos 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 12, 13, e 14 do Tratado carecem m.º ser revistos. — O Artigo 2 exige que se forme o Artigo separado dos Portos donde são excluidos os Navios e Commercio Estrangeiro, tanto nos Dominios Ingleses, como nos Portuguezes. Os dos Ingleses já estão declarados por Leys; os dos Portuguezes ainda estão indeterminados. —

O Art. 3 deve ser amoldado aos Custumes de cada Porto particular; estes custumes são fundados em Regulamentos Municipaes, resultantes de certos accidentes, relativos à sua conservação, localidade &c., que se não podem raroavelmente destruir deste modo indistincto e geral. — O

Art. 4 o mesmo. — O Art. 5 Carece de huma explicação mais intelligivel, porque o Systema das Alfandegas Inglesas, differo do nosso; e a respeito do que constitue verdadeiramente a nacionalidade dos Navios Portuguezes, he este hum objecto m.º digno da attenção do nosso Gov.º, para animar os nossos Estabelecimentos Nacionais, e o nosso Corso, e evitar a intrusão dos Estrangeiros na nossa Navegação e Privilegios Nacionais. — O Art. VII Carece que a Inglaterra dispense os Portuguezes, de todos os Estatutos, que se oppoem a elles profusarem em Inglaterra

os mesmos Empregos e Officias, que os Ingleses podem
professar nos Dominios Portuguezes. Isto tem
m. que dizer, e este Artigo he mais facil a
observar-se no Brasil, do que em Inglaterra,
Elle admette outra explicação mais clara e a-
-moldada ao que se pratica a respeito das Por-
-tuguezes em Inglaterra — Sobre o Art. 13. seria
-conveniente, que a metade dos Paquettes fossem
Portuguezes e a outra Ingleses —

VIII Relativamente ao Commercio da Escravatura, explicou
se tão claramente o Tratado; são tão terminantes
as declarações dos Plenipotenciarios Portuguezes
em Vienna; he tão grande a força do Exemplo
de todas as Nações Europeas que o abolição, e
que nos deixará só expostos ao odio da sua con-
-servação, que nada me resta a dizer sobre este
-Artigo Senão que o Congresso Americano que
foi o primeiro que promulgou leis para a abo-
-licação da Escravatura, acabou ainda este Anno
de permittir a sua introdução no novo Esta-
-do de Missouri attendendo a' sua grande fal-
-ta de População; que se dirá pois do Brasil
que ápenas conta 2 almas por Milha quadrada.
Mas o dado está lançado. Este negocio desviou-
-se logo nas primeiras contestações do principio
do Resgate, para se lhe dar o odioso Nome do
Commercio de compra e venda de Entes humanos.
O primeiro nasceo de hum principio de humanidade, o seg.
tem o Character de idiota. —