

## Alvará de Regimento de 30 de dezembro de 1822 Diário do Governo, vol. 1, nº 7, 10 jan. 1823, pp. 1-4<sup>1</sup>.

Vagner da Rosa Rigola

Doutorando em História Marítima

Universidade de Lisboa (ULisboa)

vagner.rigola@gmail.com

Recebido: 28/06/2025

Aprovado: 19/08/2025

### Apresentação

A transcrição a seguir corresponde ao Alvará de Regimento datado de 30 de dezembro de 1822, um documento essencial para entender o regime jurídico do corso durante a formação do Estado imperial brasileiro. Promulgado por D. Pedro I, quando aclamado como Imperador Constitucional e Defensor Perpétuo do Brasil, esse texto foi oficialmente publicado ao longo de quatro páginas do periódico Diário do Governo, na edição de 10 de janeiro de 1823. Trata-se de um documento de grande importância histórica e jurídica, pois marca o início de uma legislação nacional independente sobre o corso, desvinculada da coroa portuguesa, em um período em que o país estava imerso na Guerra de Independência.

O corso, uma prática comum no direito internacional moderno e que teve a sua regularização iniciada ainda na Idade Média, consistia na autorização de um Estado em guerra, por meio da concessão de autorizações específicas (cartas de corso), para que embarcações privadas pudessem ser armadas para agir militarmente contra os seus inimigos, atacando principalmente a navegação mercante oponente<sup>2</sup>.

Ao contrário da pirataria, que é considerada um crime universal, o corso operava dentro de um quadro jurídico regulado por normas nacionais e reconhecido pelo direito das gentes (VATTEL, 2004). Ao legislar sobre esse tema nos primeiros meses após a declaração de independência, o

---

<sup>1</sup> Transcrição integral do Regulamento do Corso do Império do Brasil. Também é possível encontrar este normativo publicado na coleção *Legislação Brasileira ou Collecção Chronologica das Leis, Decretos, Resoluções de Consulta, Provisões etc, do Império do Brasil...* (ARAÚJO, 1837, pp. 381-384).

<sup>2</sup> Existiram na atividade corsária diversas particularidades e exceções, sendo assim, a depender do contexto, ocorriam também a emissão de cartas de represálias para a satisfação de reclamações de cunho particular contra outro (s) indivíduo (os), assim como também, em certos casos, o armamento de navios do Estado para o desempenho do corso. (RIGOLA, 2023a).

nascente Império do Brasil demonstrava adesão aos princípios de soberania e sua intenção em empregar corsários já na Guerra de Independência, enquanto tratava de estruturar sua própria marinha estatal<sup>3</sup>.

O Alvará de 30 de dezembro de 1822 foi composto por cinco capítulos divididos em artigos cuidadosamente elaborados, regulando tanto os aspectos formais quanto materiais da prática corsária no novo Império. O primeiro capítulo abordava as condições necessárias para a habilitação dos corsários e das embarcações, exigindo requerimentos formais, contratos registrados e garantias legais. Também definia os direitos relacionados às presas e o tratamento jurídico das embarcações corsárias, equiparando-as, em vários aspectos, aos navios da marinha de guerra.

O segundo capítulo tratava do processo de legitimação e julgamento das embarcações apreendidas, estabelecendo instâncias judiciais e diretrizes para avaliar a legalidade de tais apreensões. É bastante notável na referida legislação a preocupação com a garantia do contraditório, assim como a atenção para com possíveis arbitrariedades, mesmo em tempos de conflito. O texto também permitia a venda das embarcações, tanto no país quanto no exterior, após uma sentença favorável, e assegurava imunidades fiscais específicas, mostrando o interesse do Estado em promover essas ações.

Via-se, no terceiro capítulo, um foco no incentivo à hostilidade contra alvos militares, incluindo bonificações e prêmios em dinheiro por armamentos, correspondências ou oficiais capturados. Essa disposição ilustrava o esforço de alinhar as atividades dos corsários com os objetivos estratégicos da guerra de independência, transformando-os em agentes de uma luta em prol dos interesses do Império.

Os dois últimos capítulos abordavam as obrigações disciplinares e as punições que podiam ser aplicadas a comandantes, oficiais e marinheiros dos navios corsários, reafirmando a importância da disciplina, do zelo, da honestidade e da lealdade aos interesses imperiais. Punições severas eram previstas para comportamentos inadequados, como o desvio de bens apreendidos, o desrespeito às normas do regimento ou práticas semelhantes à pirataria.

Esse Alvará se inseria na tradição luso-brasileira de regulamentação do corso, com antecedentes diretos nos alvarás portugueses do final do século XVIII, que são mencionados no

---

<sup>3</sup> O que realizou a contento no período que se seguiu, pois já na Guerra da Cisplatina (1825-1828), o Império detinha uma força marítima bastante estruturada. O núcleo dessa força foi baseado inicialmente nos navios portugueses que permaneceram no Brasil, mas também em apreensões, aquisições, uma subscrição pública e até em doações (RIGOLA, 2022).

último artigo do regimento como fontes complementares de direito. Ao mesmo tempo, o texto revelava influências claras do direito internacional público do século XIX, especialmente no que diz respeito à distinção entre corsário e pirata, ao respeito pela neutralidade e à expectativa de reciprocidade entre os Estados.

A publicação deste regimento em jornal oficial também reflete o caráter público e vinculante da medida. Ao tornar o texto acessível, o governo buscava mobilizar rapidamente as forças marítimas que vislumbrava precisar para complementar a sua Marinha em formação naquele período.

O documento é, portanto, mais do que apenas uma fonte normativa inicial; ele também serve como um testemunho valioso da conexão entre direito, guerra e a construção do Estado brasileiro. Estudar esse documento é fundamental para entender as maneiras jurídicas que o Império do Brasil utilizou para assegurar sua soberania e proteger seus interesses como um Estado independente, ao considerar o emprego do corso como uma ferramenta legítima de guerra e de projeção de poder naval (KARPINSCKI, 2001).

Ao analisarmos uma Provisão do governo imperial, datada de 17 de fevereiro de 1824, podemos verificar que o alvará ora transcrito não foi efetivamente empregado para o corso, pelo menos até aquela data, conforme ficou registrado na determinação. Tal provisão visava esclarecer dúvida do Conselho Supremo de Justiça, que, em 18 de setembro de 1823, havia consultado o governo sobre o procedimento para o julgamento de presas realizadas por navios da Marinha Imperial<sup>4</sup>.

Por uma resolução de 5 de dezembro de 1823, o governo do império estabeleceu que, embora o alvará de 30 de dezembro de 1822, pelo qual se declarou guerra a Portugal, não estivesse revogado, ele não compreendia os navios de guerra do Império. Sendo assim, para esse caso o Conselho deveria amparar-se nas leis portuguesas de 7 de Dezembro de 1796 e de 9 de maio de 1797, que tratavam do mesmo assunto<sup>5</sup> (ARAÚJO, 1838, p. 208).

---

<sup>4</sup> Nesse caso insere-se a viagem da fragata *Niterói*, comandada por John Taylor, a qual em seguimento aos navios portugueses que se retiravam da Bahia, havia partido em 2 de julho de 1823, chegando até a foz do rio Tejo, tendo retornado ao Brasil em 9 de novembro do mesmo ano. Nessa viagem, Taylor apresou dezoito navios da frota portuguesa, remetendo-os de volta ao Brasil. Muitos deles foram incorporados à Marinha de Guerra do Império, que se estava estruturando naquele momento. Porém, a fragata *Niterói* era um navio da marinha estatal e não um navio corsário, daí o surgimento de dúvidas sobre o julgamento de suas presas pelo Conselho Supremo de Justiça do Império do Brasil recém independente. Para saber mais sobre a viagem da fragata *Niterói* em 1823, sugere-se consultar a transcrição da Relação Nautico-Militar escrita pelo Imediato do navio, o capitão de Fragata Luís Barroso Pereira (RIGOLA, 2023b).

<sup>5</sup> Conforme será possível perceber no documento transcrito a seguir, o último artigo do alvará do corso do Império do Brasil (artigo 10, do capítulo V), patenteava que assim se deveria proceder para os casos omissos no regimento de 30 de dezembro de 1822.

Embora não executado até aquele momento - mesmo com uma legislação própria - o emprego de corsários pelo Império não saiu da pauta, sendo solicitado ao cônsul brasileiro nos Estados Unidos da América que adquirisse navios e tripulação para esse fim. Em proclamação de 10 de junho de 1824, ainda no contexto da Guerra de Independência, o Imperador anunciava: “numerosos corsarios vão coalhar os mares para dar o ultimo garrote ao agonizante commercio portuguez, e ensinar assim a esse alucinado Governo a respeitar o direito que temos a nossa Independencia” (ARAÚJO, 1838, p. 278).

O assunto ganharia notoriedade no ano seguinte, já que o Brasil entraria em guerra pela posse da então Província Cisplatina. Em sua declaração de guerra, datada de 10 de dezembro de 1825, o Imperador ordenava “que por mar e por terra se lhe fizessem todas as possíveis hostilidades, authorizando o corso e armamento, a que os Meus Subditos queiram propor-se contra aquella nação” (DIÁRIO FLUMINENSE, vol. 6º, nº 140, de 16 dez. 1825, p. 1).

Vale ressaltar que, embora os principais países do mundo tenham deixado de empregar o corso como modalidade de guerra, já que a atividade foi suprimida em 1856 pelo Tratado de Paris, naqueles primeiros anos da independência o regimento continuou a ser uma referência para o assunto no país. Notoriamente o conhecimento da legislação sobre o tema tende a facilitar o entendimento da prática, a partir daí novas descobertas se tornam possíveis, sobretudo a partir do cruzamento com outras fontes coevas (PIGGOTT, 1919).

Nesse escopo insere-se o emprego dos corsários brasileiros durante a Guerra da Cisplatina, um tema muito rico e que ainda aguarda por um estudo mais aprofundado no país. Por fim, cumpre salientar que o conteúdo deste documento reforça a ideia de que o Brasil, desde os primeiros dias de sua política independente, buscou se alinhar aos padrões legais internacionais em vigor, criando um corpo normativo próprio, mas sempre atento à legitimidade jurídica diante da comunidade das nações.

### **Legislação do Corso do Império do Brasil**

#### **Transcrição**

Eu o Imperador Constitucional e Defensor Perpétuo do Império do Brasil. Faço saber aos que este alvará de regimento virem que, tendo considerado quão justo e conveniente é repelir por todos os modos os ataques que o Governo de Portugal, instigado pelo seu demagógico Congresso, insiste em dirigir pela maneira a mais pérvida contra a propriedade pública e particular deste Império; tenho resoluto, depois de ouvir o meu Conselho de Estado, sobre matéria de tamanha importância, conceder a todos os meus súditos e estrangeiros a faculdade de armarem Corsários, que, durante a presente lide com aquele Reino, se empreguem igualmente contra as suas propriedades, seguindo porém, e religiosamente guardando o que se contém nos cinco capítulos e respectivos artigos, infraescritos deste regimento.

## **Capítulo I – Dos Corsários e das formalidades com que devem habilitar-se para navegar.**

**Art. 1º** - Toda a embarcação, nacional ou estrangeira, pode destinar-se ao corso contra o pavilhão português e suas propriedades públicas e particulares.

**Art. 2º** - Os Comandantes, Oficiais e Marinheiros que se quiserem habilitar para este exercício, devem unicamente justificar que estão embarcados com beneplácito dos armadores e conhecimento das autoridades competentes.

**Art. 3º** - Competindo ao meu poder a concessão das patentes de corso, ordeno que, nesta Província do Rio de Janeiro, elas me sejam requeridas pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha. Nas outras províncias do Império do Brasil, os respectivos Governos distribuirão as patentes que lhe forem remetidas pela mesma Secretaria da Marinha, pela qual me darão parte do número distribuído, e dos nomes dos armadores a quem as concederam.

**Art. 4º** - O requerimento para as patentes de corso conterà, em termos bem claros, o nome da embarcação, a sua lotação em toneladas portuguesas, o número e calibre das peças que montar, e o número das pessoas da equipagem. Juntar-lhes-á o contrato legal entre o armador e os Corsários: por estes assinará o Capitão com dois Oficiais e o escrivão do navio.

**Art. 5º** - Feita a habilitação, e dada a fiança de bom uso da patente, far-se-á a matrícula do Corsário nas Intendências da Marinha, em um livro que, debaixo deste título, conterà as particularidades expressas no requerimento, e deixando-se o original do contrato, se exhibirá às partes uma certidão em forma. Nos países estrangeiros se procederá a todas as solenidades que são indispensáveis, perante os agentes ou Cônsules do Império do Brasil.

**Art. 6º** - Todos os navios, munidos com estas patentes, ficam autorizados para o corso, na forma especificada no parágrafo 1º, e gozarão do foro de guerra de que gozam os navios da Marinha Nacional de Guerra.

**Art. 7º** - Gozarão do mesmo foro as presas que fizerem ao inimigo até o momento da venda. Nem elas, nem os Corsários pagarão mais direitos de porto do que pagarem as embarcações de guerra.

**Art. 8º** - Se, para seu armamento, necessitarem os Corsários de alguns utensílios, armas e petrechos, de que haja abundância nos Arsenais ou Depósitos Nacionais, poderão requerê-los, afiançando a restituição dos que pertencerem ao ramo da artilharia, e fazendo o pagamento de todos os outros, inclusive pólvora, espoletas, murrões etc, pelo mesmo preço que tiverem custado ao Estado.

**Art. 9º** - Estes objetos serão vendidos aos armadores nacionais com o prazo de 12 meses, mas querendo estes pagar à vista, se lhes fará o desconto de meio por cento ao mês.

**Art. 10** - Os artigos sujeitos à restituição serão pagos, em caso de perda, pelos preços estipulados no tempo do recebimento, e em caso de danificação, pela avaliação feita por pessoas inteligentes, com o abatimento de cinco por cento para os nacionais.

**Art. 11** - O armador nacional não é obrigado à restituição dos artigos recebidos em caso de perda.

**Art. 12** - A danificação recebida em combate com navios de guerra, transportes de tropas, ou fortalezas inimigas, não é sujeita a pagamento, tanto para estrangeiros, como para nacionais.

## **Capítulo II – Das presas, sua legitimidade, e venda nos portos do Brasil e Estrangeiros.**

**Art. 1º** - Nenhuma presa se reputará legítima antes de sentença proferida pelo Tribunal competente.

**Art. 2º** - As presas, na Corte do Rio de Janeiro, serão julgadas pelo Conselho Supremo Militar. Nos portos das outras Províncias por uma comissão, composta do Intendente da Marinha, do Magistrado mais autorizado que então ali existir, do Comandante Militar, e de dois homens do mar que sejam inteligentes. Se for julgada boa, o apresador a poderá vender como, e onde lhe convier. Se qualquer das partes interessadas se quiser recorrer da sentença proferida, poderá fazê-lo ao Supremo Conselho Militar, mas sem suspensão, no caso de ser julgada boa a presa, dando o apresador fiança idônea ao seu valor total, para as partes interessadas serem indenizadas pelo armador do navio apresador, no caso de conseguirem melhoramento no recurso que interpuserem.

**Art. 3º** - Se o apresador conduzir a presa a algum porto estrangeiro, a comissão será composta do Cônsul do Império do Brasil, de dois louvados pelo Comandante apresador, e outros tantos pelo Comandante apresado. Se esta regra, porém, for contrária ao direito estabelecido por essa nação, em cujo porto entrar, o apresador se sujeitará às leis estabelecidas para tais casos, recorrendo ao Cônsul do Brasil para o dirigir.

**Art. 4º** - Para se justificar a legitimidade do apresamento, serão apresentados em juízo a patente de corso que tem o apresador e o passaporte, faturas e conhecimentos do carregamento, e todos os mais papéis que possam verificar a propriedade do navio e efeitos apresados.

**Art. 5º** - No caso de que tais documentos se ocultassem, destruíssem, ou de qualquer modo desaparecessem, o Comandante apresador formará um processo sumário, assinado pelo Capitão apresado, e dois até três marinheiros (na falta de Oficiais), para fazer constar onde foi encontrada a presa, com que bandeira navegava, qual era o seu rumo, derrota, destino e carregamento.

**Art. 6º** - O processo acima dito, e as pessoas nele assinadas, ou devem ser remetidas com a presa, ou conservadas a bordo do Corsário (como a este melhor parecer) para serem no fim do cruzeiro apresentadas à autoridade competente.

**Art. 7º** - São livres de todos os direitos os petrechos de guerra, ouro e prata em moeda, barra ou pinha, utensílios da lavoura, máquinas de nova invenção aplicáveis à indústria do Brasil, e estímulo de suas fábricas, e os mesmos navios apresados.

**Art. 8º** - O Governo terá preferência na compra destes gêneros.

**Art. 9º** - É vedada toda, e qualquer transação, ou contrato com os proprietários, capitães, ou mestres das embarcações apresadas, salvo se preceder para isso licença legítima, com causa provada.

**Art. 10** - O produto das presas é todo do apresador.

**Art. 11** - A distribuição regular-se-á pelo contrato celebrado entre os armadores e o corsário. Sem este contrato não se concederão as cartas de corso.

**Art. 12** - Os Comandantes e Oficiais prisioneiros serão tratados com a distinção correspondente à sua classe, e os marinheiros com toda a humanidade, que requer o direito natural e o das gentes.

**Art. 13** - Os rebelados, e barateiros serão conduzidos ao primeiro porto; aí pagarão metade do seu valor total ao Corsário, e o resto ficará à ordem e disposição dos proprietários, ou seus procuradores no caso de ausência.

**Art. 14** - São válidas as represas dentro de vinte e quatro horas; fora deste caso e prazo, é boa a presa.

**Art. 15** - São boas presas os navios, e gêneros de propriedade nacional que navegarem de baixo da bandeira portuguesa dois meses depois da publicação deste nas costas do Brasil, três no Norte da América, quatro para dentro do Cabo de Horn, três para a Europa, dois para a Costa de Leste até o Cabo da Boa Esperança, e quatro para todos os mares além dele.

**Art. 16** - A principal, e mais delicada obrigação de um Comandante, tanto no mar, como em terra, é precaver o extravio dos efeitos aprisionados, e tomar todas as medidas em tal caso costumadas; fechando escotilhas, recolhendo e inventariando tudo o que estiver fora do porão, e elegendo para Capitães de Presa, a homens verdadeiramente dignos desta preferência.

**Art. 17** - O Comandante de um Corsário não pode de maneira alguma dispor dos efeitos aprisionados, ou detidos, antes que sobre eles se pronuncie sentença, que legitime a presa. Pode, porém, em caso de necessidade servir-se de víveres, ou artigos de guerra, ficando responsável pelo seu valor, segundo for arbitrado por sentença.



**Art. 18** - Entrando dois Corsários em uma ação, a presa será igualmente repartida; mas se um dos dois, por justificado impedimento conservar-se à vista sem tomar parte do combate, lucrará somente um terço, e os outros dois serão do combatente.

**Art. 19** - A mesma proporção se observará se algum dos concorrentes for embarcação de guerra. Se, porém, entrar só no combate, e provar que tinha o duplo da força, então o Corsário só terá direito à quinta parte.

**Art. 20** - Quando o inimigo, fugindo e algum Corsário, que lhe der caça, se entregar a forças de terra, a tropa que se achar de guarda, ou destacamento na sua principal fortaleza, terá direito ao décimo dos valores apresados, o qual será distribuído equitativamente pela patente mais graduada do lugar.

### **Capítulo III – Das hostilidades contra navios armados em guerra; considerações devidas aos Corsários que os procurarem com preferência, e de sua conduta para com os amigos de neutrais.**

**Art. 1º** - Estou bem seguro que os Corsários, tendo atenção ao glorioso motivo da presente guerra, preferirão em todas as ocasiões hostilizar os navios de guerra inimigos, seus transportes e correios; mas por isso mesmo, reconheço e declaro que é um dever imposto à gratidão de meus súditos premiar generosamente a todos os que derem tão assinalada prova de honra, e de adesão à Sagrada Causa da Independência.

**Art. 2º** - Sem prejuízo do direito que podem ter às graças em virtude do artigo precedente, os Corsários do Brasil receberão por cada navio armado em guerra, que aprisionarem, o valor de sua avaliação.

**Art. 3º** - Por cada peça de artilharia, 200 réis.

**Art. 4º** - Por cada Soldado, 50 réis; Oficial Inferior, 100 réis; Oficial Subalterno, até Capitão inclusive, 400 réis; Major até Coronel, inclusive, 800 réis; Oficiais Generais, 2 mil réis.

**Art. 5º** - Pela correspondência do Governo, e suas participações, receberão aquilo que se arbitrar à vista da importância delas.

**Art. 6º** - Qualquer hostilidade empreendida nos portos, e costas inimigas com o fim de incendiar seus navios, e arsenais, assaltar fortalezas, tomar cabedais públicos, ou outra qualquer empresa semelhante, será considerada como serviço direto ao Império do Brasil.

**Art. 7º** - Os Comandantes e Subalternos, que se distinguirem em semelhantes empresas serão premiados em proporção do seu mérito. Os Mestres, Contramestres e Marinheiros, receberão de contado uma gratificação de 25 réis até 400 réis, segundo a relevância do serviço. Os que ficarem estropeados e inválidos em consequência de tais serviços receberão uma pensão vitalícia correspondente à sua classe.



**Art. 8º** - Todo o ato de desumanidade oposto ao direito natural, e das gentes, exclui o agressor das graças supranotadas e sujeita o delinquente a castigo segundo a gravidade e circunstâncias do caso.

**Art. 9º** - Se algum navio de guerra, posto militar, ou fortaleza inimiga se render sem oposição, não poderão os Corsários saquear, nem apresar a propriedade particular. O Governo, porém, remunerará convenientemente este prejuízo.

**Art. 10** - É livre e permitida a visita e registro dos navios aliados e nacionais; mas é rigorosamente vedado fazer-lhes insultos e causar-lhes prejuízos por efeitos de ambição. Os transgressores serão severamente castigados conforme as leis.

**Art. 11** - Os Piratas, os que usarem de dois passaportes, e também aqueles, que, por lançarem os seus papéis ao mar, não puderem justificar, como devem, o Estado a quem pertencem, ficam sujeitos às penas estabelecidas para casos tais nas leis e regulamentos de Corso.

**Art. 12** - Reconhece-se a imunidade dos portos, enseadas, fortalezas e costas amigas ou neutrais, segundo, e como as respeitar o inimigo. As presas feitas sobre aqueles pontos serão reputadas e julgadas pelo direito de retorsão ou pelas regras gerais na falta dele.

**Art. 13** - Os Corsários serão obrigados a dar conta do modo com que foram tratados pelos Governos ou esquadras neutrais, e quando os sucessos derem lugar a queixa, apresentarão documentos e provas suficientes que a justifiquem.

**Art. 14** - Os casos imprevistos, e não especificados neste regimento, serão julgados pelas leis gerais da marinha ou exércitos, ou pelo código civil deste Império, conforme for o assunto da dúvida.

#### **Capítulo IV – Das obrigações e penas que respeitam ao Comandante.**

**Art. 1º** - O Comandante de um Corsário deve reunir perícia, valor e disciplina.

**Art. 2º** - As suas obrigações são em geral as que o regimento da marinha e o regulamento das esquadras impõem a todo e qualquer oficial constituído em comando.

**Art. 3º** - O Comandante é um depositário responsável por todos os valores recebidos a seu bordo e por todos os que forem achados a bordo dos navios apresados.

**Art. 4º** - Toda e qualquer falta neste objeto será considerada como delito contra a honra militar e contra a confiança dos armadores. Seu castigo fica a arbítrio das competentes autoridades.

**Art. 5º** - Quando, para desempenhar os encargos referidos, parecer necessário tomar medidas extraordinárias, o Comandante as poderá tomar, contanto que não contravenham à letra e espírito deste regimento.

**Art. 6º** - os chefes e subalternos de um Corsário são contemplados oficiais de guerra; devem, portanto, em todos os lances, manter a honra do pavilhão nacional, e preferir a sua glória a todo o gênero de utilidades. A prática em contrário será julgada como traição ou covardia, segundo a gravidade e circunstâncias do sucesso.

**Art. 7º** - Em qualquer ação de combate, os Corsários deverão auxiliar os navios e esquadras nacionais; conservando o direito de receber pagamento do serviço que prestaram e dano que receberam.

**Art. 8º** - Os Comandantes e Oficiais de Corso usarão do uniforme azul, com cabos verdes, botões amarelos, chapéu redondo com o tope nacional.

**Art. 9º** - Não podem dispensar-se deste uniforme nos lances e atos de serviço e de etiqueta, e com especialidade nos portos estrangeiros.

## **Capítulo V – Das obrigações e penas que competem aos Oficiais Subalternos e Marinheiros nos Corsários do Brasil.**

**Art. 1º** - A obediência, atividade, inteireza e zelo pelo maior e melhor serviço do navio, devem ser as qualidades distintas dos oficiais e tripulações dos Corsários.

**Art. 2º** - Todos os delitos que ataquem diretamente à subordinação, os que procederem de covardia, inépcia, ou malícia, serão castigados rigorosamente, conforme os regulamentos e leis da marinha, sejam os réus oficiais ou marinheiros.

**Art. 3º** - Todo o roubo será punido com castigo e penas proporcionais à gravidade do delito. O que se cometer, porém, a bordo das presas, ou seja pelos Cabos de Presa, ou pela gente encarregada de marcá-las, produzirá sempre aos culpados a perda do que lhe houvesse de caber em partilha dos produtos daquele cruzeiro, seja qual for a importância.

**Art. 4º** - A quantia confiscada entrará na massa geral para ser dividida, segundo a convenção feita com os armadores.

**Art. 5º** - Terá pena de morte o Capitão de Preza que se rebelar, ou que de propósito e voluntariamente extraviá-la ou entregá-la ao inimigo por covardia, maldade, descuido ou imperícia.

**Art. 6º** - Toda a Pirataria, ou projeto de cometê-la, seguido de algum outro fato, como sedução, suborno, ou qualquer combinação e trama, sujeita os réus aos castigos determinados para semelhantes casos nos regulamentos gerais das Armadas, e à perda de tudo o que tiverem adquirido no serviço do Corsário, para ser distribuído como fica declarado no artigo 4º deste capítulo.

**Art. 7º** - Alegando e provando os delinquentes que foram provocados ao roubo por fraudes que lhes fizeram nas partilhas, mesadas ou pagamentos devidos pelo seu contrato, o Juiz minorará a pena segundo a boa razão, fazendo pesar o castigo sobre os Comandantes ou Oficiais que saírem pronunciados.

**Art. 8º** - Este regimento será lido e explicado a toda a guarnição no 1º, 2º e 3º dia do cruzeiro. Constando pelo diário do Capitão ou do seu Imediato que se cumpriu exatamente esta formalidade, ninguém poderá alegar ignorância em sua defesa para desculpar seus erros e delitos.

**Art. 9º** - Se o delinquente, porém, provar plenamente que ignorava as leis penais declaradas neste regimento, por omissão dos Capitães ou seus Imediatos, a quem restritamente compete a execução do que fica determinado no artigo 8º, estes serão castigados com arbitrária e proporcionada.

**Art. 10** - Em todos os casos omissos neste regimento, e para a imposição das penas não declaradas, o Tribunal competente e Juizes de Comissões se regularão pelo que se acha disposto no Alvará de Regimento de 7 de dezembro de 1796, e no outro de 9 de maio de 1797, que o declarou, os quais se observarão interinamente, na parte que for aplicável ao Corso do Império do Brasil.

Pelo que, mando a Luiz da Cunha Moreira, etc.

Dado no Palácio do Rio de Janeiro, aos 30 de dezembro de 1822, 1º da Independência e do Império. – IMPERADOR com guarda. – Luiz da Cunha Moreira. – *Com os registros competentes.*

### **Referências Bibliográficas**

ARAÚJO, José P. de F. N. **Legislação Brasileira ou Collecção Chronologica das Leis, Decretos, Resoluções de Consulta, Provisões etc, do Império do Brazil, desde o anno de 1808 até 1831 inclusive, contendo além do que se acha publicado nas melhores collecções, para mais de duas mil peças inéditas, colligidas pelo Conselheiro José Paulo de Figuerôa Nabuco Araújo.** Tomo III. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. De J. Villeneuve e Comp., 1837.

ARAÚJO, José P. de F. N. **Legislação Brasileira ou Collecção Chronologica das Leis, Decretos, Resoluções de Consulta, Provisões etc, do Império do Brazil, desde o anno de 1808 até 1831 inclusive, contendo além do que se acha publicado nas melhores collecções, para mais de duas mil peças inéditas, colligidas pelo Conselheiro José Paulo de Figuerôa Nabuco Araújo.** Tomo IV. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. De J. Villeneuve e Comp., 1838.

BRASIL. **Diário Fluminense.** Rio de Janeiro, 16 dez. 1825.

BRASIL. **Diário do Governo.** Rio de Janeiro, 10 jan. 1823.

KARPINSKI, Silvana. **Corsários de Sua Majestade: aspectos da guerra naval na independência do Brasil (1820-1825).** Tese (Doutorado em História), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

PIGGOTT, Francis Taylor. **The Declaration of Paris 1856: a study.** Londres: University of London Press, 1919.

RIGOLA, Vagner da R. **É preciso Marinha e nós a não temos: uma subscrição para ampliação da Força Marítima pela ação popular (1822-1827)**. Revista Navigator, v. 18, n. 36, pp. 119-143, dez. 2022. Disponível em: <https://www.portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/navigator/article/view/2575/3559>. Acesso em 28 jun. 2025.

RIGOLA, Vagner da R. **O curso marítimo na Guerra da Cisplatina**. Dissertação (Mestrado em História Marítima), Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2023a. Disponível em: <https://repositorio.mar.mil.br/handle/ripcmb/846654>. Acesso em: 28 jun. 2025.

RIGOLA, Vagner da R. **Relação Nautico-Militar da viagem da Fragata do Imperio do Brazil a Nitherohy a cargo do Cappitão de Mar e Guerra João Taylor Commandante; sendo oficial Immediato o Cappitão de Fragata Luís Barroso Pereira. Compreendendo o período de sua sahida do Morro de S. Paulo em 2 de julho, até 9 de novembro, dia em que aferrou no porto da Bahia**. Revista Navigator, v. 19, n. 38, pp. 149-160, dez. 2023b. Disponível em: <https://www.portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/navigator/article/view/4904/5121>. Acesso em 28 jun. 2025.

VATTEL, Emer de. **O direito das gentes**. Prefácio e tradução de Vicente Marotta Rangel. Brasília: Universidade de Brasília, 2004.