

## **OS CARTAZES: DOCUMENTOS DE VIAGEM NOS MARES DA ÁSIA**

João de Deus Ramos

A chegada dos Portugueses aos mares da Ásia, em fins do séc. XV, constitui um ponto de viragem no caminhar irreversível para um mundo mais global. Aconteceu aí também um acréscimo significativo na complexidade do relacionamento entre povos, culturas e estados. Tudo isto contribuiu para que se acentuassem as divergências entre interesses e desígnios colectivos ou individuais, a curto, médio e longo prazo.

Se é em finais do séc. XV que surge a referida viragem, simbolizada na viagem de Vasco da Gama, é já no dealbar do século seguinte que começam a definir-se as linhas de força pragmáticas, políticas e proto-jurídicas que permitem aos vários interesses em confronto viabilizar um *modus vivendi* tão favorável e eficaz quanto possível. Portugal e as potências asiáticas são levados a procurar meios que viabilizem a convivência e reduzam, tanto quanto possível, os inevitáveis desentendimentos e conflitos.

Convém não esquecer que, quando os portugueses chegam aos mares do sul da Ásia, já tinha longevidade e tradições a rede própria de contactos e comércio inter-asiática; que é nela que os portugueses se inserem, e que ao adaptá-la aos seus

próprios interesses, fazem a demonstração inequívoca do seu poderio militar, económico e político. É neste contexto que surgem ou se adaptam instrumentos que facilitem a concretização dos desígnios e objectivos insertos na dinâmica das sociedades que mal se conhecem no início e que são oriundas de civilizações e culturas distintas.

Ao mesmo tempo, há aspectos e características que se podem considerar comuns. Com efeito, desde cedo no desenvolvimento dos grupos humanos que a necessidade de se deslocarem e entrarem em contacto com outros grupos se fez sentir, daí resultando a conveniência em procurar reduzir quanto possível os imprevistos e os riscos dessas deslocações e contactos.

É assim que surge o conceito de documento de viagem em sentido alargado, de que o vulgaríssimo passaporte dos dias de hoje é um exemplo. Trata-se essencialmente de documentos que garantam a identificação e a protecção do indivíduo que sai da sua comunidade de origem e se desloca a outra, mantendo intacto o seu direito de regresso. E é ainda no mesmo sentido alargado de documento de viagem, que surgem os documentos vocacionados para a viabilização da navegação e do comércio marítimo, como os *cartazes*. Estes documentos portugueses acompanham desde o início a nossa vivência nos mares da Ásia, são sobejamente conhecidos, e contudo a sua abordagem tem ficado para aquém do que, creio, o tema merecia.

Em termos da historiografia portuguesa, a referência incontornável aos *cartazes* é o trabalho do Prof. Luís Filipe Reis

Thomaz. Em dois artigos publicados em 1999 e 2001<sup>1</sup> trata da génese, vigência e termo dos cartazes, da etimologia da palavra, dos antecedentes conceptuais destes documentos de viagem e salvo condutos, da semelhança com outros documentos da mesma natureza surgidos em locais geográficos e momentos cronológicos distintos, o seu enquadramento no direito internacional à época em que existiram, os objectivos que estiveram na base da sua criação nas vertentes políticas, económicas ou simplesmente pragmáticas.

Uns anos mais tarde, em 2011, publica numa separata da nossa Academia<sup>2</sup>, um novo artigo, "The Portuguese control over the Indian Ocean and the *cartaz* system". Como o próprio esclarece, "This study is a revised version of two previous articles, melted together"<sup>3</sup>. Trata-se de um artigo de quase setenta páginas, que aborda todos os aspectos da matéria, tal como é conhecida no momento presente.

Foi com base nestes textos do Prof. Luís Filipe Thomaz que me baseei para investigar este assunto numa perspectiva se possível comparativa em relação à China e ao Japão. Não sabendo ler nem Chinês nem Japonês, só me pude socorrer de publicações em línguas ocidentais, e cedo me dei conta que nesta questão a bibliografia ocidental é reduzida e que portanto serão a benefício de inventário as conclusões a que se chegar. Esta noção foi reforçada por uma conversa com um professor japonês<sup>4</sup> a quem dei conta das minhas dificuldades em aprofundar as ligações entre os sistemas de salvo-condutos

chineses e japoneses; apercebi-me claramente, pelos comentários dele, que o manancial das fontes primárias e secundárias naquelas línguas era vasto, o que apenas serviu para confirmar a dimensão do que está por fazer, por um lado, mas por outro, mais positivo, de sublinhar a convicção de que para melhor entender o controlo português do Oceano Índico seria vantajoso aprofundar o conhecimento das ligações com os outros sistemas vigentes e as relações entre eles.

O cartaz é, assim, a versão portuguesa de um instrumento que provou ser útil em diversas paragens e diferentes épocas, quando era desconhecido o conceito de liberdade de circulação no mar alto. No Ocidente, já o direito bizantino previa, a partir do séc. VI, a *licentia navigandī*, documento identificador de um determinado navio em determinada viagem. E entre nós, há salvos condutos com semelhantes objectivos pelo menos a partir do séc. XIII<sup>6</sup>. Na Ásia Central, a *Pax Mongolica*<sup>7</sup> surgida após os tempos de violência que acompanharam o início da vasta expansão mongol, tornou possível e segura a viagem entre o ocidente europeu e o Cataio. Sem essas condições, não teria sido possível a aventura dos Polos e o “Século Franciscano”<sup>8</sup>, que entre outras significativas consequências, permitiu o surgimento da primeira Diocese em Kahnbalik, a cidade de Pequim dos dias de hoje. Surgiu assim um documento de viagem, o *Paizah*, emitido pelos Khan, que permitia ao portador beneficiar das facilidades logísticas ao longo do percurso da sua deslocação. O documento era

acompanhado por uma garantia ou credencial, o *Yarligh al-tamgha*, prova de que o portador do *Paizah* era genuíno. Documento semelhante, na Turquia, era o *Buyuruldi*, emitido pelo Sultão, e que permitia a requisição de animais de carga conforme as necessidades<sup>9</sup>.

O nosso *cartaz* vem definido por Sebastião Dalgado no seu *Glossário Luso-Asiático*, como “passaporte ou salvo-conduto para navegar”; no *Dicionário da História dos Descobrimentos*, dirigido por Luís de Albuquerque e Francisco Contente Domingues como “salvo-conduto que constituía uma licença de navegação no Índico para os comerciantes orientais, mediante o pagamento de uma quantia às autoridades portuguesas”. Outras definições há, dizendo o mesmo por outras palavras, mas porventura a mais abrangente é a inserta no *Dicionário da Expansão Portuguesa, 1415-1600*, dirigido por Francisco Contente Domingues, entrada sobre *cartazes* assinada por António Vasconcelos de Saldanha, onde se lê que os cartazes são “cartas de seguro, emitidas desde os primeiros anos do séc. XVI até ao séc. XVIII em nome do rei pelos seus delegados no Estado da Índia, vice-reis, governadores ou capitães e feitores de fortalezas, pelas quais se garantia a terceiros não portugueses imunidade e protecção no curso das rotas marítimas nas mãos de forças marítimas desse mesmo Estado da Índia”. Aparecem logo no início do séc. XVI e ter-se-á mantido até meados do séc. XIX quando foi abolido pela Convenção de Paris de 1856 o direito às presas feitas por

navios mercantes e o curso em alto mar. Luís Filipe Thomaz<sup>10</sup> sugere que a origem árabe – *qirtâs* – que significa “papel”, se pode inserir no conceito dos seguros concedidos desde as origens do Islão a infiéis que desejavam vir comerciar a território muçulmano. Esses seguros eram designados por *amân*. Curiosamente a palavra *cartaz* ficou em uso na nossa língua até aos dias de hoje, embora com um sentido diferente. A origem árabe do nosso *cartaz* sugere a possibilidade de estes salvo-condutos terem começado a ser utilizados nos mares da Ásia a partir da chegada do Islão ao continente em começos do séc. VII, perto de onde é hoje Carachi, no Paquistão<sup>11</sup>.

Olhando agora para o caso do Japão, a tendência política de fecho do país ao exterior e controlo do comércio terá levado os primeiros *Shogun*, a introduzir o sistema *shuin* ou “selo vermelho”, que se terá mantido umas quatro décadas em vigor. Com a adopção efectiva do fecho do Japão ao exterior terá este sistema deixado de ser utilizado, por desnecessário.

Enquanto vigorou, o sistema previa a emissão de um documento emanado das autoridades, o *shuinjo*, atribuído a um navio, o *shuinsen*, que ficava assim habilitado a viajar para outros portos asiáticos a partir do Japão<sup>12</sup>.

Na China, ao tempo os Ming (1368-1644) as autoridades defendiam um controlo estrito das entradas de estrangeiros e saída de chineses do território nacional. A partir da segunda metade do séc. XVI foi estabelecido um sistema de licenças para navios oriundos de vários quadrantes. Este sistema chinês,

o *chuanpai*, era também conhecido nos textos portugueses como *passaporte china* ou *pantão*, e tinha implicações e complexidades derivadas da nossa presença em Macau e do nosso próprio sistema de controlo da navegação no Índico<sup>13</sup>.

*Chuanpai*, numa tradução literal quer dizer documento (*pai*) do navio (*chuan*), e era concedido aos mercadores portugueses pelos mandarins de Cantão. E se os nossos não os tinham, "... os ditos mandarins fazem uma grande vexação...". Quanto às vantagens, os mesmos mandarins "... são obrigados a prestar todos os auxílios aos desgraçados náufragos e fazer transportar os mesmos por terra, de cidade em cidade, à custa da fazenda imperial, até Macau"<sup>14</sup>.

A concluir, e repescando algumas ideias já expostas, creio que o tema dos cartazes, ao presente, está adequadamente estudado através sobretudo de investigações e textos do Professor Luís Filipe Thomaz. Faltam, no entanto, os estudos comparativos com o *kirtaz* árabe, o *paisah* e o *yarlikh* mongóis, o *buyuruldi* turco, o *shuinjo* japonês e o *chuanpai* chinês, e outros que haverá. Tal resulta, quanto consegui averiguar, da escassez de estudos monográficos em línguas ocidentais sobre os referidos documentos e sistemas político-administrativos em que se inseriam. Estamos perante um caso típico, estou em crer, em que colaboração entre investigadores e instituições de várias nacionalidades poderá trazer uma visão de conjunto que melhor esclareça as interacções e origens de cada sistema.

E assim, no caso português, ter uma noção mais alicerçada do que foi e representou o sistema dos *cartazes* e por essa via uma mais profunda compreensão das motivações e objectivos que nortearam a nossa expansão ultramarina e a nossa presença nos mares da Ásia. Com efeito, a eficácia dos cartazes implicou uma cuidadosa avaliação prévia, logo nos primeiros tempos, sobre o caminho mais eficaz a seguir tendo em vista o objectivo de assegurar a nossa predominância marítima; e tal pressupunha um conhecimento adequado sobre os equilíbrios de poder, a dinâmica própria e os sistemas de controlo de navegação em vigor anteriores à nossa chegada.