

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
MONOGRAFIA DE BACHARELADO

**O COMÉRCIO INTERCONTINENTAL DE
ESPECIARIAS NA INDONÉSIA NO PERÍODO PRÉ-
COLONIAL E A PRESENÇA DAS CIAS. DE
COMÉRCIO DURANTE OS SÉC. XV E XVIII**

JULIANA ARAUJO DA CUNHA
matricula n°: 099212490

ORIENTADOR: Prof. Jaques Kerstenetzy

DEZEMBRO 2009

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
MONOGRAFIA DE BACHARELADO

**O COMÉRCIO INTERCONTINENTAL DE
ESPECIARIAS NA INDONÉSIA NO PERÍODO PRÉ-
COLONIAL E A PRESENÇA DAS CIAS. DE
COMÉRCIO DURANTE OS SÉC. XV E XVIII**

JULIANA ARAUJO DA CUNHA
matricula n°: 099212490

ORIENTADOR: Prof. Jaques Kerstenetzy

DEZEMBRO 2009

As opiniões expressas neste trabalho são de exclusiva responsabilidade do (a) autor (a).

SUMÁRIO:

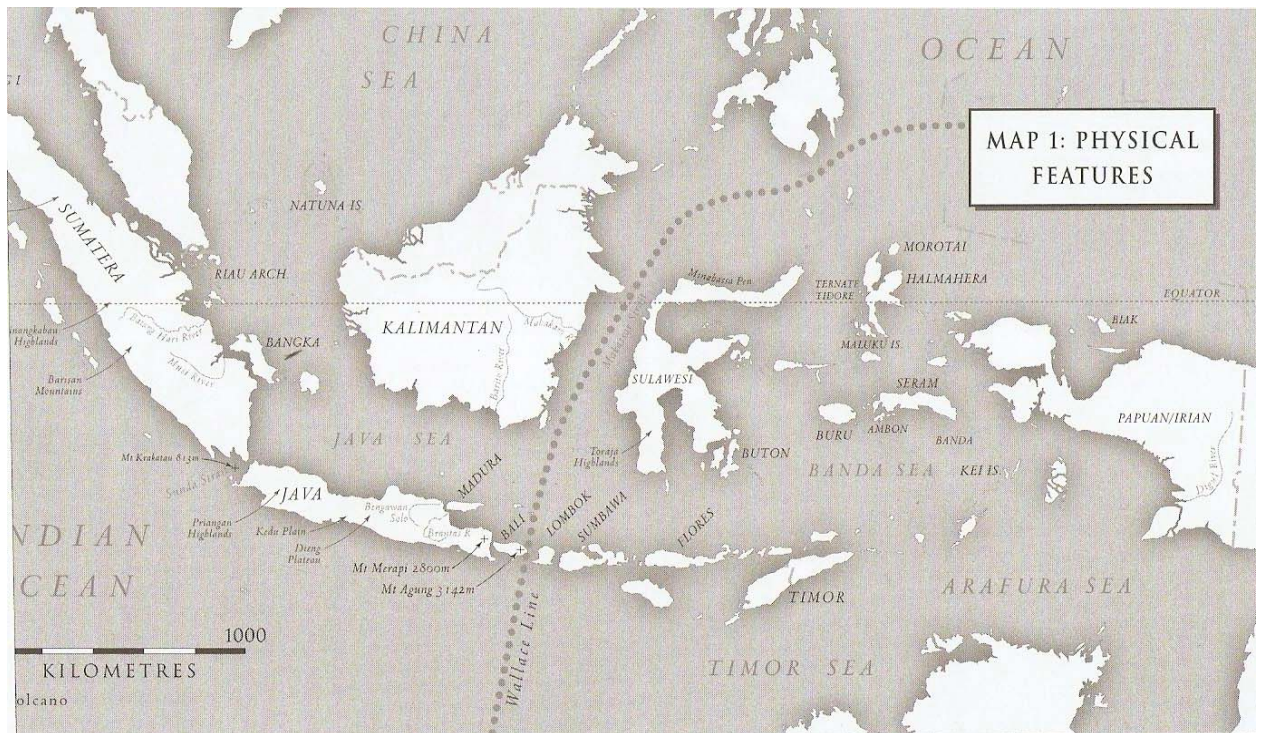
A Indonésia nunca se enquadrou perfeitamente em rótulos, como: uma nação islâmica, autoritária, democrática, desenvolvida ou descentralizada. A República da Indonésia é uma criação do século XX, entretanto a história de sua nação é milenar. Através do comércio de especiarias a Indonésia trocou com o mundo muito mais do que mercadorias, mas também idéias, sultões, religião etc. Peça chave no comércio intra-asiático desde a antiguidade e, mais tarde, do comércio intercontinental entre Ásia-Europa, o arquipélago foi fortemente influenciado por forças externas, incluindo a religião muçulmana e a colonização holandesa. O arquipélago desempenhou função importante dentro da economia do sudeste asiático, foi local de entreportos, paragem de embarcações comerciais, para se tornar produtor e fornecedor de mercadorias a partir do séc. XVI.

O período de estudo compreende a era conhecida como auge comercial do sudeste asiático, entre os séculos XV e XVII, destacando neste sistema: suas rotas e mercadorias transacionadas e a importância da Indonésia nele; a chegada das cias. de comércio da Europa no arquipélago, a partir do séc. XVI – os Portugueses Ingleses e Holandeses, e a consequência desta interferência no sistema de comércio asiático; a consequente dominação militar do povo indonésio pelos portugueses e holandeses e a submissão da Indonésia insular pela companhia internacional de comércio holandesa (VOC), durante o século XVII e XVIII, até a falência desta companhia em 1799; dando espaço para a colonização da coroa Holandesa no local.

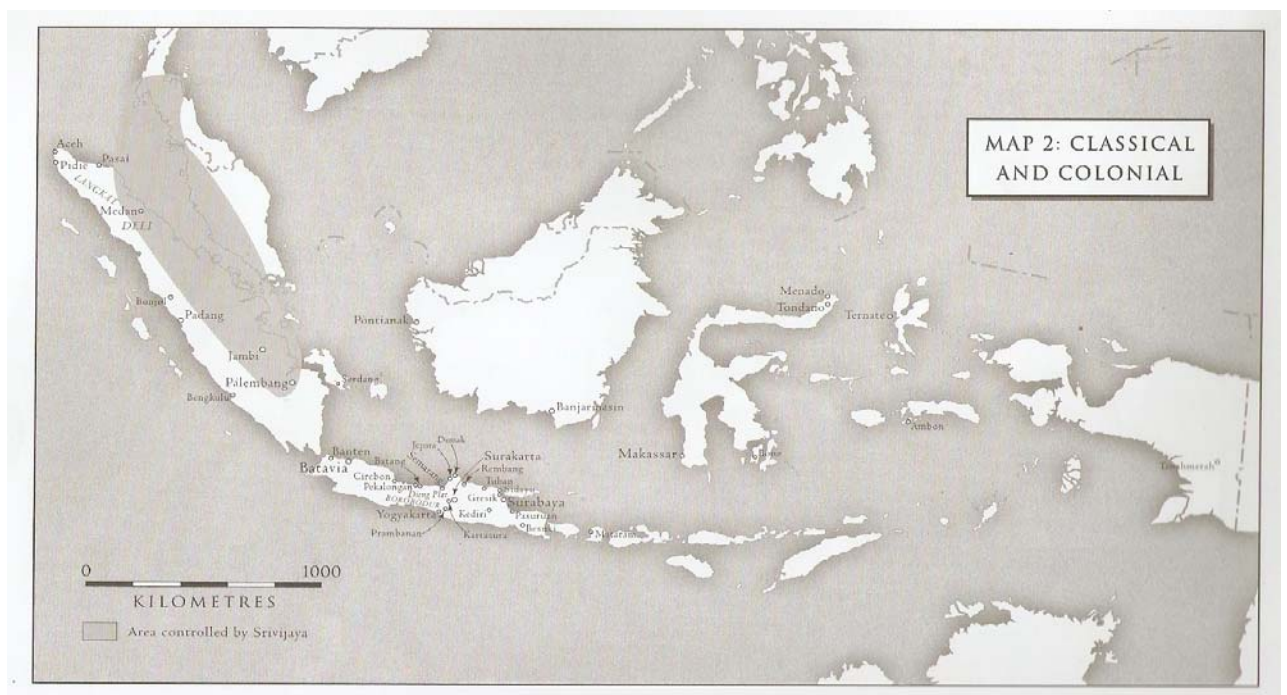
INDICES:

MAPAS:.....	4
INTRODUÇÃO.....	6
CAPITULO I: O COMÉRCIO NO SUDESTE ASIÁTICO ANTES DA CHEGADA DAS COMPANHIAS EUROPEÍAS E O PAPEL DA INDONESIA NESTE SISTEMA	10
1.1 - A era do comércio e das religiões.....	10
1.2 - Monções e tráfego marítimo: ventos que definiram as rotas do comércio intercontinental da Ásia e as mercadorias que circulavam neste sistema	11
1.3 - O estreito de Malaca	13
1.4 - A vocação comercial e o início da era de ouro da Indonésia	15
CAPITULO II: A MOVIMENTAÇÃO COMERCIAL NA INDONÉSIA INSULAR	18
2.1 - Do Sumatra e de Java para o resto do arquipélago e do mundo: os principais centros de distribuição do sudeste asiático insular	18
2.2 - Religião embalada por oportunidades comerciais	20
2.3 - Islamismo e o legado do profeta Mohamed: da origem comercial ao país com maior número de muçumanos do mundo.	21
CAPITULO III: A PRESENÇA DAS COMPANHIAS INTERNACIONAIS DE COMÉRCIO NO ARQUIPÉLAGO E O DECLÍNIO DA ERA DE OURO PARA INDONÉSIA	24
3.1 - A interferência europeia no sistema de comércio asiático	24
3.2 - A influencia Portuguesa e Espanhola no comércio intra-asiático.....	26
3.3 - A influencia inglesa e holandesa no comércio intra-asiático	29
3.4 - A reação local diante do controle europeu: dispersão comercial e empobrecimento local	31
CONCLUSÃO	34

MAPAS:



Mapa 1: aspectos geofísicos do arquipélago¹.



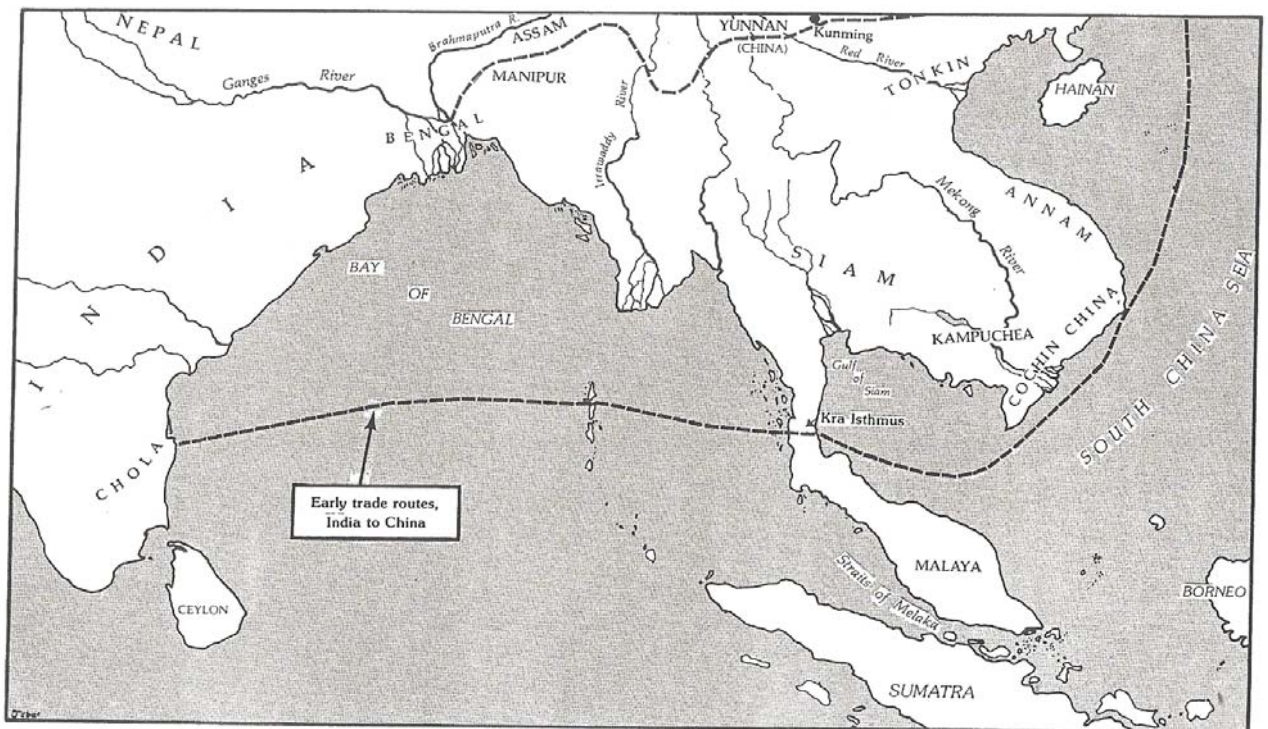
Mapa 2: mapa clássico e colônia holandesa².

¹ BROWN, 2003, p.xi

² *Ibid.*, p.xii



Mapa 3: atual República da Indonésia³.



Mapa 4: Baía de Bengala, antiga rota comercial entre Índia-China, através do istmo de Kra⁴.

³ *Ibid.* p. xiii

⁴ CURTIN, 1984, p.102

INTRODUÇÃO

Aspectos físicos

O arquipélago da Indonésia se constitui de mais de treze mil e seiscentas ilhas que emergem dos oceanos e dividem espaço entre vulcões e fossas abissais marinhas. Está situado na região chamada círculo de fogo dos oceanos Índico e Pacífico. Suas ilhas são formadas e destruídas por constantes erupções vulcânicas e abalos sísmicos. Os terremotos submarinos causados pelo atrito entre placas tectônicas geram ondas gigantes capazes de extinguir regiões costeiras. Pequenas variações da maré podem mudar radicalmente a região. Sua população é de aproximadamente duzentos milhões de habitantes, muçumanos em sua maioria, mas também católicos, budistas, hindu-balineses e protestantes. Cientistas especulam que há dezoito mil anos o estreito de Sunda – passagem oceânica entre as ilhas de Sumatra e Java – já foi terra. Ou seja, parte do oeste e centro do arquipélago foi conectada com o continente asiático sendo esta a mais plausível hipótese para o início da migração por terra às ilhas do sudeste asiático.

Com a divisão da ilha causada pelo afastamento das placas tectônicas, separando as plataformas marítimas de Sunda e Sahul, a biodiversidade mudou radicalmente a partir da ilha de Bali. Esta divisão ocasionou a divisão da plataforma continental vulcânica entre Ásia e Austrália. O estreito de Sunda é uma das mais profundas fossas abissais oceânicas. O primeiro cientista a observar tais características ecológicas tão distintas foi Alfred Russel Wallace⁵ [ver mapa 1]. Ao norte do arquipélago encontramos orquídeas, madeira tipo teca, bambus, elefantes, macacos, tigres, rinocerontes etc.; herança oriunda da Malásia. Ao sul do estreito de Sunda a plataforma continental encarregou-se da diferenciação. Encontramos eucaliptos, cangurus, casuarinas etc.; a herança genética também é distinta,

⁵ Os cientistas ingleses Wallace e Huxley foram os primeiros a observarem tais diferenças na fauna e flora dos continentes e, portanto estabeleceram uma divisão específica, entre as ilhas de Bali e Lombok ao sul e entre Kalimantan e Sulawesi ao norte. Wallace estudava a teoria das evoluções e embarcou em pesquisa de campo até o leste das Índias e Malásia em 1854 retornando a Inglaterra apenas em 1862. Suas descobertas sobre a evolução das espécies ficaram a sombra de seu contemporâneo Charles Darwin, entretanto, suas descobertas a respeito das ilhas e biodiversidade do sudeste asiático e sul do Pacífico contribuíram para o desenvolvimento da geologia e criação da atual teoria do afastamento das placas tectônicas e consequentemente a evolução dos continentes.

proveniente dos povos da Oceania, seus vizinhos a leste. (WINCHESTER, 2004: p.64-66).

Recursos Naturais

A formação rochosa de origem vulcânica, além de contribuir para a constante mudança geográfica do local, também influencia na qualidade do solo. A composição química do solo de cada ilha varia de acordo com os sedimentos expelidos pelos vulcões. Em alguns locais o solo pode ser mais fértil e propício para agricultura, enquanto na ilha vizinha não. Em Java, por exemplo, a composição química dos sedimentos contribuiu para um solo fértil, a ilha foi conhecida pela eficiente rizicultura e conseqüentemente pela prosperidade econômica.

Outra característica natural essencial para guiar o desenvolvimento local foram os ventos, ou melhor, as monções. Ela determinou não apenas o clima quente e úmido, o período de seca e chuva, mas também o padrão direcional e constante em que os ventos sopram guiou embarcações pelas ilhas e também para fora do arquipélago. Quando é verão no arquipélago da Indonésia, as monções sopram vindas do sul e do leste oriundas do deserto central da Austrália, ganham umidade quando passam sobre o Timor, mas pouco é depositado como chuva nos cumes das montanhas centrais. É um vento seco e na maioria das ilhas o verão, considerado o período de seca, compreende os meses de abril a outubro. Na direção inversa, ou seja, quando os ventos chegam vindos do norte e oeste é chegado o inverno, época das chuvas. Antes de chegar ao arquipélago esse vento úmido, que é formado nas cabeceiras do Himalaia, também corre por um corredor oceânico através dos mares do sul da China e mar de Java. De novembro a março as ilhas recebem grande volume de chuva. Este padrão constante e sazonal dos ventos fez das monções fator determinante e essencial para a agricultura e comércio. Também contribuiu na migração entre o insular sudeste asiático, levando comunidades a explorarem outras ilhas. Outro impacto social trazido ou levado pelas monções ao arquipélago foi o econômico. Estes ventos trouxeram comerciantes às ilhas nos últimos dois mil anos.

O primeiro capítulo deste trabalho tratará do período antes da chegada das companhias internacionais de comércio europeu. Abordarei, de uma forma geral, como era conduzido o sistema comercial da Ásia, principalmente entre Índia e China destacando as rotas comerciais utilizadas pelos agentes e as mercadorias transacionadas; dentro da principal rota comercial entre Índia-China, o surgimento do sudeste asiático insular e principalmente o papel que a Indonésia desempenhava como ponto de paragem. A expansão comercial das diversas nações asiáticas pelo sudeste do oceano Índico fez com que a Indonésia desempenhasse nova função no sistema comercial local, com destaque para: produção, armazenamento e comercialização de especiarias com o restante da região, incluindo o sul da China, Índia e as Molucas. Devido a sua localização e ao êxito comercial, o período entre século I e XV compreende a era do comércio e das religiões compartilhados entre povos asiáticos.

O segundo capítulo esclarece a respeito da movimentação comercial entre as ilhas do arquipélago da Indonésia. O capítulo destaca as rotas comerciais que surgiram dentro do sudeste asiático insular, principalmente do estreito de Malaca para o resto do mundo e a presença de comerciantes europeus. Já a partir do séc. XVI a Indonésia participava do comércio intercontinental, entre Ocidente e Ásia, das especiarias. A movimentação dentro do arquipélago não era apenas de mercadorias, mas por ali também trafegavam influências sociais e religiosas oriundas de toda parte do mundo. O capítulo destaca as principais influências externas no arquipélago: as instituições burocráticas da Índia, as religiões hindu e muçulmana e o comércio intercontinental com a Europa. Neste período as instituições políticas e administrativas do arquipélago, de caráter descentralizado e absolutista, já estavam bem estabelecidas.

O terceiro capítulo aborda a presença das companhias de comércio europeu no sistema comercial asiático. Com o constante tráfego internacional, ocorreu também a dominação militar e o controle coercitivo europeu a fim de adquirir o monopólio de comércio local; a invasão e dominação do estreito de Malaca pelos portugueses que dali seguiram para conquistar o pequeno arquipélago das Molucas, ilhas que produziam as principais e mais valiosas especiarias do sudeste asiático. O capítulo aborda a influência portuguesa e espanhola no comércio intra-asiático, e em seguida, a interferência dos ingleses e holandeses. A reação dos agentes locais

diante do controle coercitivo dos povos europeus teve como consequência a dispersão comercial em busca de portos livres. Por fim, a condição monopolística e o armistício que a companhia de comércio holandesa (VOC) impôs sobre o comércio local, levando à falência os agentes privados locais e consequentemente os proto-estados e dinastias da Indonésia.

CAPITULO I: O COMÉRCIO NO SUDESTE ASIÁTICO ANTES DA CHEGADA DAS COMPANHIAS EUROPÉIAS E O PAPEL DA INDONESIA NESTE SISTEMA

1.1 - A era do comércio e das religiões

O comércio marítimo no sul do mar da China e na baía de Bengala na Índia começou a florescer antes mesmo do comércio na península árabe, antes da era cristã. No circuito do comércio asiático, Índia e China eram os principais destinos das rotas comerciais. Na China, o porto de Canton (*Guangzhou*) se destacava pela sua importância e por suas diversas atividades no centro urbano. A rota mais utilizada pelos comerciantes que desejavam chegar até a seda da China e a pimenta e o algodão da Índia, era através do sul da China, passava pelo Istmo de Kra – passagem por terra entre Malásia e Tailândia – e depois por mar até a costa leste da Índia [ver mapa 4] (CURTIN, 1984, p.101). Mais tarde, por volta de 300 d.C os comerciantes árabes utilizaram a mesma rota pelo istmo de Kra com destino à China para então regressar à Mesopotâmia [ver mapa 4]. Muitos navios que transitavam na baía do sul da China eram chineses, entretanto a partir do séc. I navios de diversas nacionalidades, oriundos de toda parte dos mares do sudeste asiático contribuíram para o aumento do tráfego marítimo no local. Não por acaso os conflitos entre diferentes etnias, o contato com outras religiões, a pirataria, as trocas e relações sociais entre os povos também aumentaram. Foi através da rota pelo istmo de Kra que as instituições e religião hindu da Índia influenciaram e se espalharam pela Ásia, por exemplo, por Tailândia, Cambodia, Burma, Indonésia etc. As localidades que ficavam ao sul desta rota, como a Indonésia, por exemplo, tinham como característica serem portos de parada, para abastecimento e para reparos nas embarcações (REID, 1993, p.62-63). Com o aumento da influencia indiana por todo norte e centro da Indonésia, levadas através do comércio, as cidades portuárias ao norte da ilha do Sumatra e da ilha de Java ganharam mais importância conforme o fluxo comercial aumentava. Pesquisas recentes sugerem que o número de imigrantes indianos fixados no estrangeiro não era considerável, por isso se

constatou que as atividades comerciais entre os Estados da Ásia foram mais importantes para a expansão da cultura hindu e do sincretismo religioso. A partir do séc. V, com o desenvolvimento de portos comerciais e concentrações urbanas como consequência da prosperidade comercial de dinastias, sultanatos e agentes comerciais privados, o arquipélago da Indonésia ganhou maior importância dentro das rotas comerciais no sudeste asiático. O comércio foi o principal propulsor desse desenvolvimento econômico.

1.2 - Monções e tráfego marítimo: ventos que definiram as rotas do comércio intercontinental da Ásia e as mercadorias que circulavam neste sistema

Entre os mares do sudeste asiático, pelo oceano Índico, na baía de Bengala, no sul da China, no mar de Java, na costa da Índia e do Sumatra, as rotas comerciais eram embaladas e definidas pelo padrão sazonal da direção dos ventos. Estes ventos foram os responsáveis por levar e trazer comerciantes a esses mares nos últimos dois mil anos. Durante o período de seca, quando ventos sopram vindo do sul e leste, favoreceram comerciantes da Índia, da Arábia e da Indonésia velejarem rumo ao norte, até a China; e no verão os ventos contrários os traziam de volta. A monção de verão também permitia aos povos da Indonésia o comércio com a Índia, navegando até a baía de Bengala passando a oeste da ilha do Sumatra. Vento oposto devolvia as embarcações à Indonésia. Já os comerciantes chineses navegavam em direção ao sul durante o inverno no hemisfério norte e retornavam para casa levados pelo vento seco, retornando a China junto com o verão de seu hemisfério. Foram esses mesmos ventos que levaram os ocidentais à rota das especiarias no oriente a partir do séc. XVI. Encontraram no meio do caminho do oceano Índico a “esquina” que liga a Ásia ao Pacífico, a Indonésia. As monções colocaram o arquipélago em posição estratégica e privilegiada para o comércio ultramarinho.

Dentre as principais mercadorias que circulavam nesta sistemática rota comercial, destacavam-se: seda, cerâmica e porcelana oriundas da China, os tecidos de algodão da Índia, a pimenta da Índia (a partir do séc. XIII foi substituída pela pimenta da ilha do Sumatra), carnes provenientes do comércio no

Mediterrâneo, incenso persa, cavalos árabes e as mais diversas especiarias produzidas nas ilhotas do sudeste asiático, como cravo, canela e noz-moscada. Devido à longa viagem, os produtos considerados “de luxo” estavam nas rotas do circuito externo, ou seja, eram os produtos que circulavam do ocidente e da península árabe para o oriente e vice-versa. Enquanto o tráfego local, ou seja, nas rotas comerciais intra-asiáticas do circuito interno, circulavam produtos básicos, como arroz e tecidos que não eram nobres. É claro que todo comércio asiático não ficou a mercê das monções sazonais.

As atividades que os mercadores asiáticos e europeus passam a partilhar na série de mares, baías, ilhas e mercados costeiros que se sucederam de modo integrado da costa oriental africana à costa ocidental da Malásia e do Sumatra, da costa do Sul da China (incluindo a Formosa, as Filipinas e o arquipélago indonésio) à contra costa das referidas Malásia e Sumatra, não podiam estar apenas condicionadas ao ritmo semestral e muito regular das monções de Sudoeste e de Nordeste. Este padrão de ventos condicionava as travessias oceânicas, isto é, em mar aberto, mas não determinou a cadência da circulação conjunta do Índico: a cabotagem e as viagens mais curtas prosseguiram ao longo do ano em várias áreas, favorecidas por condições específicas de ventos e marés, as ditas “monções locais”, pois estas eram protegidas por baixios ou por contornos resguardados de costa. Como referido, às primeiras cabe acima de tudo o “grande comércio”, o dos bens de luxo cujas rotas de circulação cumprem longas distâncias; entre as segundas aparece com maior frequência o comércio de bens de primeira necessidade, o qual representava em muitas paragens uma possível atividade complementar (FLORES, 1991, p.10). Portanto, com o desenvolvimento das atividades comerciais, também houve o aprimoramento de técnicas de navegação, conhecimento de marés e encostas litorâneas e desenvolvimento da tecnologia na construção de embarcações, principalmente dos agentes comerciais da ilha de Java. As atividades de paragem nos entreportos da Indonésia favoreciam o desenvolvimento de serviços oferecidos aos viajantes, como hospedagem, reparos nas embarcações e mais tarde o fornecimento de mercadorias produzidas localmente.

É de suma importância destacar o caráter de independência e de livre comércio em grande maioria dos portos que participavam do sistema comercial asiático, característica esta que se modificou radicalmente com a chegada de

companhias internacionais de comércio provenientes da Europa. Mesmo que estes portos e cidades estivessem localizados em territórios imperiais - como o porto de Canton na China - ou sultanatos – como o porto de Aceh no Sumatra, da dinastia Srivijaya - seus governantes, na maioria das vezes, não praticavam embargos e até estimulavam as atividades comerciais. No mesmo conjunto de mares, outro traço decisivo é a autonomia substancial de que desfrutava a maioria dos seus portos em relação aos reinos agrários do interior, privilégio notado no poder que muitos têm de cunhar moeda ou de gerir a política externa. A fachada marítima que observamos não é tanto a de Estados continentais ou de Impérios — Otomano, o Império persa, o Império hindu de Vijayanagar (Bisnaga), o Império Mogol, o dos Ming na China, o Império muçulmano de Mataram, que reunificaria Java a partir de 1588 — mas os de uma sucessão de metrópoles nas quais o grau de manobra varia entre a que se concede a comunidades de mercadores que operam de modo independente no domínio econômico e oceânico — casos da Índia ou de certos reinos malaios — e aquela de que usufruem sultanatos independentes, como Quíloa (Kilwa), na África oriental, Ormuz ou Malaca⁶ (na península da Malásia); este último era um verdadeiro “Estado mercantil”. Nos primeiros anos após 1500, a familiaridade com o espírito mercantilista contribuiu para essa dicotomia, mas as atividades comerciais ainda eram mais valorizadas e em algumas localidades até penalizavam as unidades políticas de maiores dimensões (REID, 1993, p. 208). Como exemplo desta característica, destacava-se o porto de Makassar, na ilha de Sulawesi. Este foi um porto comercial independente que se fortaleceu diante da diáspora comercial ocorrida na península da Malásia, no início do séc. XVI, após a conquista dos portugueses do estreito de Malaca, como tentativa de fuga do controle coercitivo dos lusos.

1.3 - O estreito de Malaca

Ajustando a condicionalidade das monções à especialização produtiva, facilidades de armazenagem, preços, reservas, prestação de serviços bancários ou de despacho marítimo de cada porto oceânico e cidade de caravanas, as economias locais e o comércio transcontinental do arco Índico funcionaram em três segmentos complementares. A Índia, centro vital do Oceano por ser o cruzamento das duas

⁶ Na literatura encontramos o termo com diferentes grafias, como: Melaka, Melacca, Malacca e Malaka. Neste trabalho utilizarei a grafia Malaca.

monções contrárias que permitia a confluência das embarcações provenientes da África, do Oriente Médio e do Mar da China, é o primeiro, que engloba o Mar Vermelho, o Golfo Pérsico, a costa ocidental da mesma Índia e a África oriental. Um segundo segmento inclui ainda a Índia, Java, Sumatra, a Birmânia e a Tailândia. O terceiro abarca a China, o Japão e o Sudeste asiático continental e insular. Da combinação de todos os fatores referidos, resulta a intersecção dos mais importantes entrepostos: por exemplo, nas águas abrigadas do Golfo da Tailândia, do Mar de Java e, mais do que em qualquer destas, nas dos estreitos de Malaca (OLIVEIRA, 2003, p.10). Malaca representava também com maior probabilidade o primeiro dos empórios de todo este espaço, depois de ter ocupado durante o curso do século XV a liderança como centro internacional de troca e ponto de encontro de mercadores do Oriente e do Ocidente. No entanto, o que esta última perspectiva não pode eludir é que o eixo descrito foi fracionado por efeito da retirada chinesa e árabe do comércio de longa distância: os chineses não navegavam a Leste de Malaca; restritos a navegação em mar aberto e por isso permaneciam apenas dentro da baía do Sul do Mar da China até 1433; e o mesmo acontece com os árabes, persas ou com os turcos, limitados à travessia do Mar Árábico para Cambaia e Calecute. Aqueles que eram destacados portos de escala na longa rota entre o Oriente Médio e a China tinham passado à condição de portos terminais (*ibidem*, p. 11).

Doravante, o crescimento da importância do arquipélago da Indonésia dentro do comércio local intra-asiático pode ser comprovado pelo fato de a rota comercial pelo istmo de Kra ter dado lugar a esta nova rota, por mar, através do estreito de Malaca. Com o aumento do tráfego intercontinental, entre o oceano Índico, o sudeste asiático, o continente asiático e o sul da China, o movimento de embarcações locais e o comércio regional também aumentaram. Comerciantes começaram a se deslocar para as diversas regiões costeiras e ilhotas do arquipélago da Indonésia. Este comércio movimentou as localidades do mar de Java, da costa do Sumatra e Sulawesi. Novas regiões surgiram com o propósito de abastecimento para o comércio. Cresce assim o número de pequenos produtores de arroz, a especialização de agentes e construtores navais etc. A costa leste da ilha do Sumatra, as águas do mar do sul da China e de Java formavam localização ideal para construção de portos e estaleiros para o carregamento de mercadorias e serviços para os viajantes da região. Não por acaso, a costa norte do Sumatra e de

Java foram os principais palcos para o início do desenvolvimento da nação Indonésiana.

Geograficamente, os dois mais importantes *lóci* de poder eram o estreito de Malaca, a oeste do arquipélago, e a ilha de Java no centro. O comércio interno movia-se entre dois principais portos. Na cidade de Aceh ⁷ no extremo norte da ilha do Sumatra (porto de entrada do estreito de Malaca) e na cidade de Batan ⁸ em Java. As trocas de mercadorias não ligavam apenas essas duas cidades e outras ilhotas, mas conectavam o arquipélago com o comércio internacional, mediados pela China e pelo subcontinente Indiano. Esses caminhos e rotas não serviam apenas para o escambo de alimentos e manufaturas, também navegavam por ali idéias e pessoas. As forças centrais que influenciaram e contribuíram para este início de desenvolvimento da nação neste período foram comércio e religião guiados através da utilização e observação dos recursos naturais.

1.4 - A vocação comercial e o início da era de ouro da Indonésia

Como relatado no início do capítulo, comerciantes chineses e árabes carregavam mercadorias de Canton até a Mesopotâmia desde 360 a.C. passando por terra pelo istmo de Kra – entre a Malásia e Tailândia [ver mapa 4] – e mais tarde pelos mares da Indonésia através do estreito de Malaca. Durante o percurso, a caravana poderia ser recarregada com produtos do sudeste asiático, por exemplo: na Indonésia, na Malásia, e no Camboja. Entretanto as manufaturas, tecidos e especiarias do subcontinente indiano eram as mais comercializadas, o que teve como consequência a influência da cultura indiana em diversas regiões do sudeste asiático. O modelo burocrático político indiano, o hinduísmo, a arte e arquitetura se espalharam – até a chegada do islamismo na região – pela península da Malásia, Sumatra, Java e outras ilhas do arquipélago (CURTIN, 1984, p.101-103). Mais tarde, partir do ano 750 a.C, o islã tornou-se a civilização central do mundo antigo, e a deslanchada da cultura e religião muçulmana se expandiu pelos mares do oceano

⁷ A cidade de Aceh é atualmente uma cidade pobre, o povoado foi praticamente dizimado quando, em dezembro de 2005, uma *tsunami* atingiu a costa matando mais de duzentos e cinquenta mil pessoas. Foi uma das cidades mais destruídas pela onda gigante.

⁸ A cidade de Batan passou a chamar-se Batavia durante a ocupação e colonização Holandesa a partir do séc. XVI, também era o centro político e administrativo da colônia. Atualmente é chamada Jacarta, capital da República da Indonésia.

Índico. Através do comércio a religião muçumana levou inovação, cultura etc., sempre guiada por comerciantes e não conquistadores. A religião era a mais popular entre os comerciantes e foi criada por um deles, o profeta Mohamed, fundador da crença (*ibid*, 1984, p. 106-108). No ano de 878 a.C. o governador da dinastia Tang da China proibiu o comércio direto entre árabes muçulmanos e chineses devido a ataques e assassinatos no porto de Canton. Assim, os comerciantes do oceano Índico – árabes em sua maioria - precisavam vender sua carga em outros portos, para então as mercadorias seguirem dali para o norte da China. Os portos que melhor se posicionavam para facilitar a navegação até o sul do mar da China estavam localizados a leste da ilha de Java e na ilha de Sulawesi (Celebs / Borneo). A partir daí os portos do sudeste asiático, e principalmente da Indonésia, ganhariam mais importância. No início a Indonésia insular serviu como atravessador e paragem, mais tarde se tornou produtora, fornecedora e exportadora (BROWN, 2003, p.11-17). Como já analisado anteriormente, a principal conexão destes primeiros comerciantes e navegadores do oeste asiático e da Índia com o sudeste asiático e China era o estreito de Malaca. Apesar de sua importância comercial só ter sido comprovada a partir do séc. XV, vestígios históricos mostram que a passagem já era conhecida e utilizada pela sociedade asiática. Muitos produtos que trafegavam na rota do estreito de Malaca e norte da Indonésia haviam viajado pelo continente, por terra, importados por chineses vindos do oeste da Ásia, manufaturas chamadas genericamente de produtos persas. Havia, por exemplo, defumadores, perfumes, armas, seda e resina. Documentos chineses constataram mais tarde que a partir do séc. XVII estes produtos originalmente persas foram sendo substituídos por similares indonesianos. A partir do séc. V os portos indonesianos experimentaram pela primeira vez um grande desenvolvimento em seu comércio externo. Impulsionados não apenas pelo aumento do comércio com a China, mas também pelo acréscimo da demanda Árabe por seus produtos. Principalmente especiarias, como, cravo, noz-moscada e pimenta. Ao mesmo tempo os povos do arquipélago aumentavam sua demanda por tecidos e roupas de algodão da Índia. O período também contribuiu para que os povos das ilhas desenvolvessem habilidades na construção naval.

É durante a chamada época de ouro e do comércio, do séc. V até o séc. XV, que o arquipélago vai aos poucos deixando de ser apenas um atravessador de mercadorias árabes e indianas com destino à China, e vice-versa, para se tornar

uma sociedade organizada e próspera. Cidades importantes surgem em Java, com excelente potencial para agricultura, devido à abundância de terra e água para o plantio. A produção de arroz na ilha de Java era suficiente para alimentar a população inteira e logo se tornou mercadoria para exportação. Quando os portos indonésios experimentaram seu primeiro “boom” internacional, incrementado pela demanda chinesa e árabe, os produtos que as ilhas tinham a oferecer começaram a ser comercializados em maior volume, principalmente as especiarias do arquipélago das Molucas⁹: cravo, pimenta e noz-moscada. A partir desta prosperidade comercial, surgiram os centros administrativos de poder, e comunidades seguiam ordens de soberanos considerados enviados divinos. A criação dessas instituições regionais, como proto-Estados descentralizados e independentes em relação ao resto do arquipélago surgiram nos locais mais desenvolvidos comercialmente, por volta do séc. IV e V; eram inicialmente hinduístas e depois se tornaram predominantemente islâmicos, embora cada região preservasse características sincretistas. As principais dinastias foram: Srivijaya (Sumatra), Ho-ling (Java), mais tarde Majapahit (Java central) e por último Mataram (Java, Lombok e Sulawesi).

⁹ Na bibliografia sobre o assunto, o conjunto de ilhas deste pequeno arquipélago também são chamados de Malucas, Maluccas, Molukas, Maluku e Maleuka. No trabalho utilizarei a grafia Molucas.

CAPITULO II: A MOVIMENTAÇÃO COMERCIAL NA INDONÉSIA INSULAR

2.1 - Do Sumatra e de Java para o resto do arquipélago e do mundo: os principais centros de distribuição do sudeste asiático insular

Do século V até o séc. VII uma sociedade originária da região da península da Malásia e do Sumatra destacou-se devido ao modelo organizacional e produtivo. A vocação comercial do povo Srivijaya contribuiu para se tornarem os mais eficientes e prósperos da região. Seu domínio estendeu-se por toda ilha do Sumatra até a contra costa da península da Malásia [ver mapa 2].

O aumento do tráfego marítimo na região contribuiu para o desenvolvimento comercial do arquipélago, que a partir de Malaca se estendia para as ilhas secundárias. A passagem do estreito de Malaca era povoada por esta dinastia Srivijaya, e as principais cidades portuárias deste Estado atraíram comerciantes estrangeiros que acabavam fixando moradia permanente. O fluxo de imigração não era apenas devido ao comércio, mas também em virtude da reputação do povo local na construção de barcos. Até o séc. X, por exemplo, o comércio entre China e Indonésia era através de barcos e tripulação Srivijaya. Mesmo com a inquestionável habilidade chinesa na construção naval, até o citado período esta habilidade concentrava-se apenas na construção e operação de menores embarcações, como balsas, próprias para navegação somente em baías e não em mar aberto. Foi apenas a partir do séc. XI que comerciantes chineses deixaram de ficar esperando em seus portos a chegada de comerciantes Srivijayans e começaram a desempenhar um papel de maior importância e influencia no comércio ultramarino em seus próprios navios.

Do séc. VII até o séc. XII a dinastia Srivijaya tentou, com algum sucesso, controlar o comércio do estreito de Malaca cobrando taxa – menor do que as

praticadas em Canton – e fornecendo alguns presentes aos comerciantes e facilidades portuárias, como estaleiros e armazéns. O povo Srivijaya chegou a prosperar devido ao fluxo comercial da região; em seu auge controlava o comércio na região, que se estendia da capital Palembang no leste de Sumatra, a alguns portos a oeste da península da Malásia. Além do estreito de Malaca também chegou a exercer algum controle no estreito de Sunda [ver mapa 2]. Seu poder sucumbiu no séc. XII, quando perdeu espaço para a dinastia Majapahit, original da ilha de Java.

Com os centros fragmentados e descentralizados na ilha de Java e Sumatra, o comércio e seus agentes poderiam se mover livremente, as vezes até encorajados por algum governador local que lucraria com a sua presença (CURTIN, 1984, p.124). Assim, portos de abastecimento eram constituídos pelos próprios navegadores e comerciantes atravessadores, ou até mesmo estrangeiros que organizavam e forneciam produtos oriundos de outras ilhas do arquipélago, praticamente como um centro de distribuição. Produtos oriundos de diversas localidades das ilhas secundárias concentravam-se nos portos de Java; os produtos que seriam exportados para o circuito externo seguiam dali para Malaca. Além das especiarias, havia também manufaturas, como estatuas em madeira esculpida na ilha de Bali, tecidos de algodão Indiano, seda chinesa, incenso persa etc. Desta forma, o comércio internacional no estreito de Malaca também favoreceu o nascimento de uma teia de contatos comerciais dentro do arquipélago, permitindo o desenvolvimento local de alguma atividade produtiva. A receita arrecadada através do tráfego comercial tornou-se fonte financeira para o desenvolvimento de outras atividades econômicas como a rizicultura, construção e aprimoramento de embarcações, técnicas de tecelagem e tingimento e agricultura em geral.

A partir do séc. XI até o séc. XII com o declínio da dinastia Srivijaya, o poder político em Java passou para uma série de pequenos comerciantes muçulmanos. No mesmo período, comerciantes chineses retornaram aos mares do sudeste asiático fixando-se em cidades portuárias na costa norte de Java. Não apenas pelo mar do sul da China, navios chineses também navegavam pelo oceano Índico até a Índia. Na Indonésia, além de Java, fundaram outros portos no Timor e Sumatra (CURTIN, 1984, p. 124-125). Durante o século XIII o comércio entre oeste-leste passando pelo arquipélago já era intenso, mas a partir do séc. XV atingiu seu ápice. Foi o boom, inaugurado devido a fama de tão exclusivas especiarias e ao aumento da demanda

européia. Este aumento de demanda justificava a tomada de riscos como também o investimento em equipamentos de navegação, construção de navios e instrução e capacitação de novos navegadores. Também era preciso investir em especialistas em cartografia, geógrafos, biólogos, enfim, a época experimentou o desenvolvimento de diversas ciências. O arquipélago das Molucas era muito cobiçado por europeus e chineses, seus principais mercados. Entre 1403-1433 a China enviou sete navios em uma expedição comercial comandada pelo grande Zheng Ho, em busca das especiarias e principalmente da pimenta preta. Os chineses continuariam navegando e lucrando com o comércio até o ano 1433, quando a dinastia Ming proibiu comerciantes chineses de engajarem-se no comércio internacional.

Colin Brown, autor de *A short history of Indonesia: the unlikely nation?* (2003) denominou o período pré-colonial, entre meados do séc. XV ao final do séc. XVII, “a era do comércio na Indonésia”. O período experimentou grande prosperidade para as cidades portuárias. Na ilha do Sumatra e ao norte de Java, as principais cidades litorâneas eram cosmopolitas. Em *Story of Indonésia* (1959), o autor Louis Fischer relatou um trecho do navegador Marco Pólo durante sua visita ao Sumatra e Java em 1290. Em seu diário o navegador escreveu que alguns marinheiros diziam que Java era a maior ilha do mundo – maior que Inglaterra – seus habitantes eram pagãos, e a ilha era surpreendentemente próspera. Produzia pimenta preta, cravo, canela, noz-moscada e outros tipos de especiarias. Entretanto, seu relato em relação às especiarias estava errado. Java não produzia e sim as vendia. Java já havia se tornado um grande porto de encontro para todos os comerciantes da região. A partir dos portos de Java e do norte do Sumatra as especiarias e manufaturas eram distribuídas para todo o globo.

2.2 - Religião embalada por oportunidades comerciais

Primeiramente as comunidades litorâneas foram fortemente influenciadas pelo hinduismo e budismo oriundos da Índia. No séc. VII estas crenças já estavam bem estabelecidas no oeste e na parte central do arquipélago, chegando até a ilha de Bali. Assim como na ilha de Java, a população do Sumatra foi inicialmente influenciada pela religião hindu, o Budismo ganhou muitos adeptos, mas a

descentralização do conhecimento, ou até mesmo a falta de grandiosos templos, onde a população pudesse ouvir a leitura de textos sagrados por sábios monges, fez com que com outras religiões despertasse a curiosidade dos povos do norte da ilha do Sumatra. Como aconteceu a partir do séc. XI, a chegada da religião islâmica levada pelos comerciantes árabes conquistou os principais agentes econômicos da ilha, para dali espalhar-se por todo o arquipélago. A partir do séc. XIV sociedades mulçumanas já eram maioria nas principais cidades das ilhas do arquipélago. Para compreender melhor a expansão e afinidade islâmica pelo arquipélago - a religião hindu permaneceu forte e intacta apenas na ilha de Bali - é necessário relatar a respeito dos estados e dinastias que sucederam o império Srivijaya.

Durante a era de ouro da Indonésia (do séc. V até o final do séc. XV), a construção dos grandes templos era a prova de sua força e importância comercial. No noroeste da atual cidade de Yogyakarta em Java foi erguido o maior complexo de templos e sinos Budistas do mundo, Borobudur - hoje patrimônio da humanidade protegido pela UNESCO. As pedras utilizadas em sua construção datam do período entre os séculos VIII e IX. Erguer esses colossais templos de pedra já demonstrava a habilidade deste povo em mineração, arquitetura e escultura. A ilha de Java era próspera o suficiente para concentrar e atrair a migração de mão de obra qualificada e não qualificada, assim como esforços financeiros para construir tamanha estrutura que, embora de grande significância histórica e religiosa, não produziria nenhum ganho econômico em retorno. Todavia, quando estudamos o arquipélago Indonésio, com suas mais de treze mil ilhas, devemos ter em mente que a unidade de valores, crenças e religião nem sempre foi possível, como é até os dias atuais. A disputa pelo poder econômico e monopólio comercial foi apenas o estopim para disputa entre dinastias rivais.

2.3 - Islamismo e o legado do profeta Mohamed: da origem comercial ao país com maior número de mulçumanos do mundo

Da mesma forma que o budismo, catolicismo, hinduísmo e protestantismo foram recebidos e absorvidos pela população, a religião dos mulçumanos também chegou através do comércio. Até o séc. XIV a maioria dos estados e províncias do arquipélago era majoritariamente budista. Não existe um consenso na literatura a

respeito do período exato em que a religião islâmica ganhou notoriedade no local, todavia, descrição do diário de Marco Pólo, que visitou a ilha em 1292, relata a existência da província de *Perlak* no nordeste da ilha do Sumatra ser de maioria muçulmana.

Por volta dos séculos XII e XIV a maioria dos comerciantes que chegavam as ilhas da Indonésia, além dos chineses, era de muçulmanos provenientes do sul do continente asiático e Oriente Médio. Para muitos indonesianos daquela época a conversão ao islamismo era uma justificativa para terem algo em comum com esses estrangeiros, pois preferiam comercializar sempre com irmãos muçulmanos. Esta prática não era mal vista. A conversão ao islã, além de trazer benefícios econômicos e alentos espirituais, parecia ser uma escolha religiosa coerente e preocupada com questões sociais. O islamismo trazia um código de conduta e respostas para um mundo em constante mudança. O islamismo também significou ter acesso aos grandes líderes muçulmanos da época, especialmente os líderes do Império Otomano. Além das mercadorias, o contato com os muçulmanos árabes também fornecia armamentos e ensinamentos militares aos Indonesianos.

Os primeiros missionários do Islã chegaram ao extremo oriente através do estreito de Malaca, atingindo o ponto mais oriental em *Talaxongai* na ilha de *Mindanao*, Filipinas; associavam crenças locais aos ensinamentos do profeta Mohamed (BROWN, 2003, p.31). A expansão mais significativa do islamismo na Indonésia ocorreu através do estreito de Malaca em meados do séc. XIV. A princípio iniciado no porto de Aceh e na península da Malásia, meio século depois a expansão já era visível em Java, Malásia e Filipinas. A partir do Sumatra, o islã seguiu as rotas do comércio, chegando a Ternate, a 2.000 km a leste das Molucas (1460), em Java central, Demak (1480), Batan (Baten) ou Batavia- atual Jacarta- (1525), em Sulawesi nas cidades de Buton (1580) e Makassar (1605). Até a primeira década do séc. XVII o islamismo já tinha sido apresentado para as principais cidades costeiras do arquipélago (*ibid*, p.32). Por outro lado, nas ilhas onde as caravelas portuguesas haviam travado batalhas com Espanha e construído fortes, no Timor Leste, Flores (ilha a leste de Sumbawa e Komodo), Ambon e outras ilhas das Molucas a catequização e missões católicas foram intensas. No Timor leste, por exemplo, estabeleceram-se escolas da doutrina franciscana. A construção de igrejas nas comunidades invadidas por portuguesas era tão importante quanto a construção

de fortes militares. Até os dias atuais, a partir da ilha de Flores até Irian Jaya (parte leste da ilha da Guiné) a população católica é maioria religiosa nas ilhas (*ibid*, p.33-34).

Este “*boom*” comercial experimentado até o início do séc. XVI pelas dinastias e agentes da Indonésia trouxe alguma prosperidade para o povo local e algumas mudanças na sociedade. Entretanto este fenômeno também estreitou a relação social entre outras duas forças: Europa e Islamismo. A presença destas duas novas forças contribuiu para mudanças no direcionamento de uma identidade cultural. A chegada constante de europeus nas ilhas das especiarias, a partir do séc. XVI, gerava curiosidade e mudanças de comportamento não apenas a população local, mas também nos próprios visitantes europeus (FISCHER, 1959, p.9). O povo local das Índias do leste já possuía conhecimentos agrícolas, por exemplo, construíam canais de água potável para irrigação, eram evoluídos nas artes, na literatura, arquitetura e na construção naval. Havia governos estabelecidos, com alguma ordem social. Construíram enormes templos de pedras e suas cidades eram planejadas. Sociedades muito bem organizadas e prósperas, que a partir da chegada dos Portugueses, seguidos pelos Ingleses e Holandeses, foram subjugadas ao poder dos brancos europeus.

CAPITULO III: A PRESENÇA DAS COMPANHIAS INTERNACIONAIS DE COMÉRCIO NO ARQUIPÉLAGO E O DECLÍNIO DA ERA DE OURO PARA INDONÉSIA

3.1 - A interferência europeia no sistema de comércio asiático

A nova era do comércio no arquipélago (1400-1700) é marcada pela presença dos europeus. Os portugueses foram os primeiros a chegar, seguidos pelos espanhóis, ingleses e holandeses. A característica dominante do período é a presença maciça de companhias internacionais de comércio na região. Após Vasco da Gama ter descoberto nova rota para o oriente pelo Atlântico, contornando o Cabo da Boa Esperança na África do Sul em 1498, outros compatriotas seguiram o explorador. Em 1511 o comandante português Afonso D'Albuquerque e Fernão de Magalhães navegaram até o oceano Índico, atacaram e tomaram alguns portos do estreito de Malaca na costa da Malásia. Após o episódio militar, Fernão de Magalhães continuou navegando para o sul, passando pelas ilhas das especiarias e assim mapeando o arquipélago. No ano seguinte, em 1512, caravelas portuguesas ancoraram na ilha Ambon, foram os primeiros europeus a chegarem na ilha de Banda localizada ao norte do Timor, no pequeno arquipélago das Molucas¹⁰, onde carregaram seus navios com preciosas especiarias, como noz-moscada, canela e cravo (FISCHER, 1959, p.3-15). Antes de ser conquistada pelos portugueses, Malaca era exemplo de porto comercial “transcultural” e o mais próspero da região. Tome Pires, navegador que visitou a passagem e seus portos no início do séc. XVI, fez um relato aproximado das quantidades e valores que trafegavam por ali alguns anos antes dos portugueses. Um terço dos navios na região era de propriedade do governo local e de alguns agentes privados que viviam nas cidades dali, a maioria

¹⁰ Molucas: o arquipélago compreende o conjunto de ilhotas localizado entre as ilhas de Sulawesi e Irian Jaya (parte oeste da ilha de Nova Guiné), as maiores e principais ilhas das Molucas são: Ternate, Tidore, Seram, Buru, Sula, Ambon, Obi, Halmahera e Morotai [ver mapa 5].

dos produtos era de baixo valor, tendo assim grande quantidade transportada. Malaca importava grande quantidade de alimento e quase todo o consumo têxtil local. Grande parte do fluxo comercial era originário da Ásia: dez por cento vinha da China ou Japão, dez por cento da costa da Índia e Bengala, quatro por cento do oeste da Índia, doze por cento eram oriundos das diversas ilhas do sudeste asiático e do Sumatra, o restante era tráfego local entre Malásia e Sumatra. Apenas uma pequena quantidade dos navios que percorriam a viagem total, ou seja, até o fim da cadeia cujo destino final era o Ocidente, trafegava por ali. Esses poucos barcos carregavam e transportavam, sobretudo, as especiarias. A parte dessas especiarias destinadas ao mercado mediterrâneo também não era de grande quantidade. Na realidade, o maior consumidor das especiarias que trafegavam pelo estreito de Malaca na época era o próprio mercado asiático. Os mercados da China, Índia e Oriente Médio consumiam, em grande parte, a própria produção de noz-moscada e cravo, entretanto a pimenta era a mais comercializada, oriunda das Molucas, Índia e Sumatra. Na Indonésia a principal fonte de noz-moscada era a ilha de Banda. Cravos vinham das diversas ilhas das Molucas e a produção dessas especiarias parece ter sido maior durante o século XV, comparado com o volume que foi comercializado pelos portugueses após sua conquista. Se as estimativas de Pires são corretas, apenas a ilha do Sumatra exportou mais pimenta durante o séc. XV do que quando controlada pelos europeus no séc. XVIII (CURTIN, 1984, p.131-132).

O primeiro grande impacto da presença europeia no sistema de comércio asiático foi em relação as rotas de longa distância. Como a atividade marítima chinesa havia diminuído desde 1433 e tardaria uma década para começar a abrandar as rigorosas proibições a qualquer comércio externo, a rota Malaca-China (Canton) tornou-se uma ligação de caráter regional, enquanto Malaca para os europeus foi o porto promovido ao estatuto de terminal das grandes rotas de comércio intercontinental. O porto de Malaca apresentava prosperidade sem precedente. O porto malaio continuava a aprender a lição dos rajás de Srivijaya, cujo poder, depois dos seis séculos em que dominara os contatos entre a Índia e a China, havia desabado no séc. XII por não ter encontrado alternativas ao declínio do comércio externo chinês. A dinastia não governava mais o porto e por isso Malaca diversificou as suas parcerias: com os mercadores indianos, antigos conhecedores dos portos setentrionais do Sumatra; e com os mercadores muçulmanos de Java, a razão pela qual trocou a antiga fé budista pelo Islamismo (OLIVEIRA, 2003, p.25).

Ou seja, quando os portugueses chegaram ao sudeste asiático, o que encontram é uma grande cadeia mercantil intra-asiática dominada por agentes “infiéis” muçulmanos.



Mapa 5: Arquipélago das Molucas¹¹

Os mercadores e políticos de Portugal e Espanha não estavam satisfeitos ao constatarem que o fornecimento de suas especiarias era estabelecido por intermediários muçulmanos, uma desculpa religiosa para justificar o comércio coercitivo e militar no oriente.

3.2 - A influencia Portuguesa e Espanhola no comércio intra-asiatico

Em 1529 foi assinado o tratado de Saragoça entre D. João III de Portugal e o imperador Carlos V da Espanha. O tratado delimitava influencia portuguesa e espanhola na Ásia para solucionar a chamada questão das Molucas. A questão foi amenizada somente em 1526 quando Carlos V se casou com Isabel de Portugal e facilitou acordo sobre as Molucas, definido em 1529. Com o tratado, os portugueses teriam “legalidade europeia” para monopolizar o comércio das especiarias das Molucas com o resto do mundo. Após a divulgação das Molucas e a reputação mercantil do insular sudeste asiático, a Indonésia gerou cobiça por todo continente Europeu. As pequenas ilhas das Molucas produziam além do que a Ásia, Europa e

¹¹ O arquipélago das Molucas, em <http://wikipédia.org>, acesso em 15 de abril de 2009

África tinham a oferecer (REID, 1988, p.44), ou seja, a produção de especiarias nessas pequenas ilhas era extremamente eficiente, necessitando de menos terra e menos trabalho para uma abundante colheita. Por isso, além de a presença dos europeus no sistema de comércio asiático ter contribuído com modificações nas rotas comerciais intra-asiáticas, esta presença também causaria mudanças nas próprias mercadorias ali comercializadas. No início do século XVI o arquipélago conserva, pois, uma atividade plena, completando ainda o padrão econômico mais geral que dá uma complementaridade entre regiões próximas do Equador, exportadoras de produtos vegetais das florestas e plantações, e regiões mais setentrionais, especializadas na exportação de produtos transformados, sobretudo os têxteis — os tecidos de algodão de Bengala, as cerâmicas e as sedas da China; em menor escala, os produtos manufaturados do Mediterrâneo e Oriente Médio (armas e armaduras, espelhos, jóias de coral, água de rosas, por exemplo). No trato alimentar, o arroz predominava, integrando as exportações chinesas, de Bengala e Java, entretanto perdeu com o tempo em favor do crescimento do comércio das especiarias das Molucas e da pimenta do Sumatra (OLIVEIRA, 2003, p.26). Outro elemento de caráter estrutural merece destaque: produtos como a pimenta ou o ópio, este último com menor importância relativa, vão ocupando zonas de produção que se deslocam do Ocidente para Oriente: a pimenta que Marco Polo notou no século XIII no Malabar, encontra-se no século XV no Norte do Sumatra, para pouco depois ser vista na costa ocidental desta ilha; o cultivo do ópio transfere-se da região de Tabas, no alto Egito, primeiro para o Guzerate, para Bengala e por fim para Java (*ibidem*, p.27). Portanto, os primeiros europeus além de contribuírem para pequenas modificações na rota comercial interna (Ocidente-Malaca-Molucas) e contribuírem para modificações nos produtos comercializados neste sistema, também introduziram novos produtos agrícolas em terras orientais cuja safra seria destinada ao mercado europeu.

Apesar das mudanças ocorridas no comércio da região durante o séc. XVI, período em que os Sultões e cidades indonésias observaram a chegada maciça de comerciantes europeus, sobretudo os portugueses, os governantes locais não enxergaram as conseqüências e o perigo nos brancos e por isso não viam necessidade para abandonar ou modificar sua política descentralizada e unificar forças com reinos vizinhos inimigos a fim de expulsar os invasores. Atitude que se mostrou mais tarde desastrosa para a economia e sociedade da Indonésia. Após a

conquista do estreito de Malaca, os portugueses acreditaram ter conquistado o monopólio comercial da região, entretanto perceberam que os portos de Malaca eram simplesmente partes da logística de concentração e distribuição, mas não local de produção. Muitos comerciantes que usavam os portos de Malaca para trocas comerciais e armazenamento de produtos começaram a se dispersar, escapando ao controle coercitivo português. A efetiva presença européia no comércio marítimo da Ásia ocorreu a partir de 1525. Até então as atividades comerciais entre os povos era pacífica. Com a chegada dos Portugueses e seus avanços militares o cenário se modifica. A princípio, Portugal e Espanha não estavam interessados na colonização, seus esforços financeiros e militares já estavam comprometidos com as colônias das Américas e em Goa (no caso dos portugueses), as duas metrópoles estavam interessados apenas nos lucros oriundos do comércio das especiarias.

Apesar de todos os esforços durante o século XVI, os portugueses e espanhóis não tiveram sucesso na conquista do monopólio comercial de pimenta e especiarias entre Ásia e Europa. O grande sucesso português no local aconteceu na primeira década do séc. XVI quando conquistaram a ilha de Ternate, nas Molucas, mas, apesar da conquista militar e da construção de forte na ilha de Ambon, os portugueses não conseguiram eliminar a competição dos comerciantes chineses, malaios, javaneses, makarenses e uma grande variedade de pequenos comerciantes vindos de todas as ilhas do sudeste asiático, ou seja, Portugal falhou na tentativa de frear os comerciantes que compravam especiarias nas Molucas para revendê-las em Malaca e nos portos ainda livres da região. O volume dessas especiarias que chegavam à Europa ainda era pequeno em relação ao que era comercializado dentro do arquipélago, entretanto era significativo quando comparado com as especiarias que chegavam à Europa através das caravanas do oriente. Por volta de 1560 Portugal foi o responsável pela importação de metade de toda especiaria que entrou na Europa. Durante as décadas seguintes, até 1580, Portugal importou três quartos de toda a pimenta comercializada na Europa (CURTIN, 1984, p.144).

3.3 - A influencia inglesa e holandesa no comércio intra-asiático

Muitos produtos asiáticos ainda chegavam à Europa através do mar Vermelho ou Golfo Pérsico, mas a reputação comercial bem sucedida dos portugueses e espanhóis pelo mar foi suficiente para atrair Inglaterra e Holanda. Essas duas nações do norte europeu entraram na Ásia após a presença portuguesa, portanto, a entrada comercial pacífica no local já não seria possível. O fluxo comercial em busca das especiarias do arquipélago aumentou a demanda local e contribuiu para aumentar os custos de produção, diminuir a oferta e, por conseguinte, elevar os preços das especiarias comercializadas no sudeste asiático, enquanto na Europa os preços permaneceram constantes. A pretensão dos principais investidores holandeses era eliminar a concorrência na Ásia e garantir o fornecimento exclusivo. Apenas a criação de uma empresa com poder militar e excedentes recursos financeiros seria capaz de garantir o monopólio comercial. Assim, em 1602, foi criada e registrada a companhia das Índias Holandesa ou *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (V.O.C). Era uma associação acionária na qual seis câmaras de comércio de cidades holandesas – entre elas Amsterdã, a mais proeminente – eram sócios da empresa; além dessas entidades privadas, a coroa holandesa também era sócia da firma. Os holandeses possuíam vantagem comparativa em relação a outras cias., por exemplo, no conhecimento de contabilidade e por isso poderiam investir em um fundo para patrocinar longas viagens e investir a longo prazo, e não apenas em viagens unitárias.

Já a companhia de comércio Inglesa investia em uma viagem por vez, e apenas em 1657 criou um fundo de capital permanente para investir nas viagens ao oriente; a coroa não possuía nenhum vínculo com a firma. Os empreendimentos inglesas na Indonésia foram modestos, e entre eles a construção de fábricas na ilha de Amboina, nas Molucas, e na cidade de Baten, em Java, voltadas para o processamento de especiarias, sobretudo pimenta, para o comércio externo. Em 1623 os holandeses capturaram a fábrica inglesa nas Molucas por meio de um sangrento massacre que dizimou toda a população da ilha; logo depois os ingleses também abandonaram as atividades na fábrica localizada em Java.

Em 1641 os portugueses perdem o porto de Malaca para os Holandeses. A dispersão, tanto dos comerciantes portugueses quanto de agentes asiáticos

privados, para portos secundários é a primeira evidência do incômodo que a rivalidade e as batalhas européias travadas nos mares orientais causavam ao sistema de comércio asiático. A partir daí, o que se sucede durante todo o séc. XVII são guerras travadas por Estados rivais europeus que se aproveitaram do caráter descentralizado da região e fizeram alianças comerciais com dinastias e sultanatos a fim de garantir privilégios comerciais. Entretanto, uma diferença entre as companhias de comércio inglesa e holandesa merece ser destacada: enquanto a firma inglesa deixava o comércio local intra-asiático nas mãos de agentes privados e independentes, a VOC sempre procurou inibir este tipo de comércio. Como sua intenção era garantir o monopólio comercial, holandeses utilizaram o poder coercitivo sobre os agentes asiáticos locais acreditando que desta forma enfraqueceriam os portos que não estavam sob o seu comando e, eliminando a concorrência local, conseguiriam o monopólio das especiarias, e foi exatamente o que aconteceu (CURTIN, 1984, p. 156).

Em relação ao monopólio das especiarias, principalmente da pimenta, a VOC se saiu melhor do que a cia. inglesa. Embora a cia. inglesa tivesse o direito legal sob todo comércio do leste da Índia, outras potências européias também comercializavam indiretamente com a Índia através de portos da Indonésia; por exemplo, caso a cia. inglesa utilizasse preços monopolísticos, agentes privados importariam produtos asiáticos dos holandeses. As hostilidades militares entre Inglaterra e Holanda travadas em território asiático só foram amenizadas com o tratado de Londres, firmado em 1824 - durante o período colonial da Indonésia - onde delimitavam áreas de influência de cada Estado dentro do território asiático. Apesar de todo controle militar, o comércio intra-asiático que os Estados europeus tentaram suprimir e controlar continuou crescendo durante o século XVII.

Na segunda metade do séc. XVIII, as relações entre Ásia e Europa modificaram-se dramaticamente à medida que os portos comerciais de Java e da baía de Bengala tornaram-se territórios pertencentes ao império Holandês e Inglês, respectivamente. O período foi o de expansão imperialista da Europa por toda Ásia. Os agentes asiáticos continuaram com sua diáspora comercial, adaptando maneiras e organizações para escapar dos problemas gerados com a presença européia e assim continuar participando do sistema local de comércio (*ibidem*, p.157).

3.4 - A reação local diante do controle europeu: dispersão comercial e empobrecimento

Os primeiros europeus, os portugueses, já contribuíram para a dispersão do comércio pelo arquipélago. Com as seguintes companhias de comércio este movimento de diáspora comercial continuou ocorrendo. No leste do arquipélago, no início do séc. XVII, na ilha de Sulawesi o porto de Makassar foi o que teve maior destaque no processo de diáspora comercial dos agentes locais, pois este ainda era um porto livre. O local se beneficiou da conquista das Molucas pelos portugueses católicos. Muitos comerciantes indonesianos e de outras partes fugiram para Makassar, pois não simpatizavam com o comércio dos portugueses, em particular malaios, javaneses e mulçumanos. Os holandeses e ingleses também usaram as facilidades de Makassar, apesar de serem rivais no comércio e na política, a passagem comercial por Makassar era muito importante para ser ignorada e apesar das desavenças ambas as potências possuíam Portugal como inimigo comum. Os principais produtos negociados em Makassar eram as especiarias das ilhas Molucas e escravos, da própria ilha de Sulawesi ou vindos de pequenas ilhas das imediações. Outro artigo comercializado em Makassar e também proveniente de outras regiões era pimenta da cidade de Banjarmasin da ilha de Kalimantan e de Jambi do Sumatra [as cidades podem ser localizadas no mapa 3], algodão da Índia, ouro e prata de Manila (Filipinas), açúcar e ouro da China. A própria cidade de Makassar exportava arroz (até o início do Séc. XVII) e roupas - o tipo de tecelagem chamado *batik*¹². Uma importante característica dos portos mulçumanos na Indonésia, como Makassar, por exemplo, era sua natureza cosmopolita. Já no início do séc. XVI quase todos possuíam numerosa comunidade originárias do subcontinente indiano e persas do oriente médio, esta mistura étnica e cultural teve grande importância no comportamento para outros mulçumanos que chegaram mais tarde oriundos de toda Ásia, pois, para se adaptar, tornaram-se mais flexíveis.

A principal consequência da dominação europeia aos povos que participavam do comércio asiático no local, foi o empobrecimento, devido ao controle imposto aos pequenos fornecedores de mercadorias (pequenos proprietários de terra, por exemplo) e as mudanças ocorridas nas relações comerciais entre os

¹² Padrão de tecelagem, formas e figuras típicas de Java, o tamanho do tecido se assemelha a um *sarouel* usado para cerimônias em templos budistas.

agentes. Estes agentes privados muitas vezes cooperavam entre si; este padrão comercial, em que pequenos grupos e firmas organizadas cooperavam com outros grupos de comerciantes e compradores de maneira competitiva, era uma prática estabelecida dentro do comércio asiático. Longe de ser uma concorrência perfeita, funcionava de maneira equilibrada para os agentes envolvidos. A chegada dos comerciantes europeus no oceano Índico modificou profundamente as relações comerciais que eram muitas vezes baseada em relações pessoais e afinidades religiosas para tornarem-se relações comerciais impessoais. Os europeus tinham centros administrativos, controle militar, frota naval, regulação econômica no comércio – controlando oferta e demanda - ou seja, possuíam uma instituição designada para comandar o comércio. A centralização do comércio pelo poder europeu, através de força militar, inibiu o livre comércio, e a prática de preços dos europeus também influenciou no preço praticado no comércio intra-asiático (CURTIN, 1984, p. 133-134). Por exemplo, na condição de monopolistas do comércio nas Molucas, a VOC poderia reduzir substancialmente a quantidade de especiarias comercializada em Java, Malásia e outros portos, em ambos os lados do mar de Java e no estreito de Malaca. Controlando a produção os holandeses minaram o livre comércio nos mares do sudeste asiático. Comerciantes mulçumanos, ingleses, portugueses etc. procuraram portos ainda livres do controle holandês, como o porto de Makassar, por isso o contrabando era constante. Os lucros para os agentes asiáticos, ao contrário dos holandeses, diminuíram. Os produtores empobreceram e os pequenos intermediários, como javaneses e malaios, por exemplo, extinguiram-se. Eles eram peças fundamentais no comércio intra-asiático, pois forneciam arroz e tecidos para pequenos produtores. Assim o estoque excedente de arroz e tecido – que era uma medida de riqueza - dos produtores de especiarias diminuiu, chegando ao nível de subsistência. Os pequenos produtores de arroz que forneciam para os comerciantes atravessadores também faliram, à medida que não havia mais para quem vender sua pequena produção. A cadeia de transações comerciais entre as ilhas foi sendo desarticulada pela VOC e o livre comércio intra-asiático perdendo sua força. Aos poucos a VOC fez sua transição de uma companhia que intermediava o comércio regional para se tornar colonizadora da região.

Entretanto, a expansão territorial militar conduzida pela cia. holandesa no arquipélago da Indonésia acabou gerando sua falência. Apesar de toda esta

prosperidade física, a companhia das Índias holandesas quebrou em 1799. A competição pelo monopólio comercial gerou custos militares maiores do que os lucros auferidos com a venda das especiarias, piorando sua saúde financeira a partir de meados do séc. XVIII, e assim os monopólios não surtiram o sucesso financeiro a longo prazo. Esta restrição ao comércio das especiarias fez com que a VOC perdesse espaço no volume total das importações na Europa. Pimenta e especiarias representavam 75 por cento dos lucros da VOC em 1620, 33 por cento em 1670 e 23 por cento em 1700 quando o comércio têxtil representou 55 por cento. Estava claro que a companhia perdia sua vantagem comparativa conquistada no comércio marítimo e perdia espaço para outros produtos (CURTIN, 1984, p. 154-155). Os investimentos dos sócios na cia. tornaram-se praticamente impossíveis no início do séc. XIX, quando os esforços financeiros da Europa estariam concentrados nas guerras napoleônicas (*ibdim*, p. 166). A licença para explorar os mares da Indonésia e todos os monopólios comerciais conquistados durante os séc. XVI e final do séc. XVIII foi passado à coroa holandesa, dando início aos próximos cento e cinquenta anos de colonização (BROWN, 2003, p. 73).

CONCLUSÃO

Após o período glorioso da era do comércio no arquipélago, algumas questões permanecem: por que os estados indonesianos, seus produtos e comerciantes falharam ao se depararem com os desafios da nova direção do comércio mundial? Por que as regiões, os portos e cidades, que participaram ativamente do comércio mundial não se beneficiaram com os recursos oriundos do *boom* comercial do séc. XV e início do séc. XVI para o desenvolvimento de formas capitalistas, de acumulação de capital e assim fazer prosperar cidades – como ocorreu na Europa e Japão no mesmo período - e desta forma sobreviver ao declínio econômico da região?

Encontramos em algumas bibliografias sobre o assunto a justificativa na fraqueza dos estados locais como consequência de Sultões que não respeitavam a propriedade privada de seus súditos e estavam inclinados a confiscar arbitrariamente seus bens, como barcos, tecidos, alimentos e etc. Sendo assim, a população que se encontrava sob a proteção desses Estados não se sentia segura para acumular riqueza nem mesmo deixá-las aos descendentes. Desta forma, investimentos em infra-estrutura, como construção de navios, armazéns para estocar a safra, estaleiros ou qualquer outra maneira para criar e preservar riqueza não era atrativo. Preferiam então, acumular riqueza em formas que pudessem ser facilmente escondida e transportada diante de qualquer ameaça. Por estas circunstâncias a riqueza não era investida em atividades produtivas ou empreendedoras. Consequentemente, a pouca riqueza excedente que conseguiam acumular secava, e sem outra fonte de renda a economia local entrava em colapso (REID, 1988, p.140).

Outros historiadores apontam o fato de o monopólio e o direito comercial pertencerem a governantes ou sultões, que concediam licenças a alguns comerciantes de sua confiança ou faziam aliança com pequenos grupos de comerciantes estrangeiros. Diferente dos estados europeus, os governantes da

Indonésia do séc. XVI não permitiram a emergência de uma classe de comerciantes empreendedores, ou burguesia. Quando o comércio entrava em declínio, o Estado estava ameaçado, e sob ameaça, os governantes agiam de maneira defensiva – procuravam apoio político de outras maneiras. Eles não eram comerciantes tomadores de risco, mas sim políticos conservadores (*ibdin*, p.142).

O terceiro argumento acerca da crise econômica no arquipélago e o colapso do sistema de comércio intra-asiático se baseia na chegada dos europeus. O povo local e os Estados da Indonésia estavam condenados ao poder militar e comercial dos povos da Europa. De meados de 1500 até meados de 1600 a maioria dos mais fortes Estados foi dominada por forças hostis européias ou ainda por forças locais sob comando europeu. Europeus demonstravam sua superioridade comercial – mesmo com esdrúxulas estratégias de alianças diplomáticas - e tecnológica, com seu inquestionável poder militar (*ibdin*, p.143). Já no caso das ilhas Molucas, produtoras das mais valiosas especiarias, a companhia VOC foi certamente crucial para destruição dos produtores locais e comerciantes após o estabelecimento do monopólio na metade do séc. XVII, e usou deste monopólio até seu esgotamento (FISCHER, 1959, p.47-48).

Diante destes argumentos, não podemos destacar nenhum específico como fato decisivo para o empobrecimento local e sim o conjunto de todos estes fatores como responsáveis para o afundamento das principais cidades da Indonésia na época, principalmente as que dependiam exclusivamente do comércio. A partir daí os Estados voltaram-se “para dentro”, preocupados, sobretudo com assuntos internos. O que um dia foi uma região vibrante, cosmopolita, ligada com o mundo externo, através do comércio que contribuiu com idéias espirituais e seculares, se tornou então uma região isolada; ou menos aberta e receptiva para o mundo externo. O isolamento trouxe conseqüências à sociedade Indonésiana. Até então, na história do arquipélago, não havia nenhum senso de certeza do que era realmente a sociedade ou nação da Indonésia. Ela estava espalhada por todo arquipélago, dentre as mais de treze mil ilhas. Havia uma teia comercial que ligava as pessoas e população costeira. Todos os portos da região tinham comunidades de comerciantes viajantes: javaneses, malaios, acheneses, bataneses e também descendentes chineses nascidos no arquipélago. Gradualmente, com o monopólio comercial inter-regional e internacional dos holandeses, essas ligações ou laços comerciais de

contato foram enfraquecendo, embora não completamente. O estímulo social e cultural que a Indonésia tinha com o resto do mundo, proporcionado pelo comércio foi prejudicado e até mesmo extinto. Não apenas os produtos estrangeiros ficaram escassos para o povo local, mas também idéias, filosofia, arte e religião.

Para os produtores e comerciantes, as consequências da presença das companhias da Europa foram mais impactantes. Esses foram excluídos do comércio lucrativo local. A VOC foi responsável pela saída dos atravessadores no comércio intra-asiático e intercontinental. Todavia, muitos destes comerciantes não estavam preparados para as mudanças na concorrência e caprichos dos novos consumidores da era moderna. Provavelmente, com ou sem a presença da companhia no arquipélago os comerciantes locais do séc. XVIII veriam seus lucros diminuir consideravelmente comparado àqueles obtidos durante o século XVI.

Já em relação à grande maioria da população, os camponeses, a presença da companhia permaneceu quase invisível. Mesmo no fim do séc. XVIII grande parte do território indonésio e seus habitantes não estava sob o comando da V.O.C. Alguns adotaram, por volta de 1800, a religião dos holandeses – e europeus que haviam chegado antes, como portugueses e espanhóis. Mas na grande parte do arquipélago o cristianismo teve pequeno impacto. O único local onde os holandeses poderiam exercer grande influência social e cultural era nas áreas urbanas, pois ali se concentraram (ABEYASEKERE, 1989, p.140-142). Mesmo assim, quando analisamos a cultura urbana nas principais cidades da Indonésia do séc. XVIII, é notável a escassez da influência holandesa. O mais curioso em relação a cultura urbana, é o fato de os holandeses terem sido muito mais influenciados pelos indonésios do que o contrário. Isto pode ser comprovado pelo desenvolvimento da cidade de Batavia – futura Jacarta -, único lugar na Indonésia onde a companhia desenvolveu uma cidade de tamanho considerável. Os primeiros esforços para a construção de uma cidade de padrão holandês, com canais, casas adaptadas ao clima, e etc. foram logo abandonados por não serem adequados à região. O que surgiu foi um novo tipo de cidade e arquitetura, com alguns traços de desenho europeu, mas intimamente ligado aos elementos locais. Era o embrião de um estilo único, uma cultura que combinava Holanda com elementos milenares da Indonésia, conhecido como *Indische culture* (ABEYASEKERE, 1989, p.148).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABEYASEKERE, SUSAN. *Jakarta: a History*. Singapore: Oxford Uni. Press, 1987.

BLUSSÉ, LEONARD. *Strange Company: Chinese settlers, Mestizo women and the Dutch in VOC Batavia*. Dordrecht: Foris Pub., 1988.

BROWN, COLIN. *A short History of Indonesia: the unlikely Nation?* Australia: Allen & Unwin Press, 2003.

CURTIN, PHILIP D. *Cross-cultural trade in world History*. London: Cambridge Uni. Press, 1984.

FISCHER, LOUIS. *Story of Indonesia*. New York: Harper & Brothers press, 1959.

FLORES, JORGE MANUEL. Os Mares da Ásia (1500-1800): sociedades locais, portuguesas e expansão europeia. *Revista de Cultura*. Macau, Instituto Cultural de Macau, 13/14, Janeiro/Junho, 1991, p. 9-14.

OLIVEIRA, FRANCISCO R. DE. Os Portugueses e a Ásia Marítima, c. 1500 - c. 1640: contributo para uma leitura global da primeira expansão europeia no Oriente. 1ª Parte: os Mares da Ásia no início do século XVI. Scripta Nova. *Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, vol. VII, n. 151. Disponível em <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-151.htm>> acesso em 18 de dezembro de 2009.

NIEUWENHUYS, ROB. *Mirror of the Indies: A history of Dutch Colonial Literature*. Hong Kong: Periplus Press, 1999.

REID, ANTHONY; *Southeast Asian in the age of commerce 1420-1680: The lands below the winds*. New Haven & London: Yale Uni. Press, vol. 1, 1988.

REID, ANTHONY. *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680*. New Haven & London: Yale Uni. Press, vol. 2, 1993.

TURNER, PETER (ed.). *Java*. Melbourne, Australia: Lonely Planet Press, 1995.

WALLACE, ALFRED RUSSEL. *The Malay Archipelago*. London: Macmillan Press, 1869

WINCHESTER, SIMON. *Krakatoa, the day the world exploded*. London: Penguin Press, 2003.

World Digital Libery – Livraria Mundial Digital <[http:// wdl.org](http://wdl.org)> acesso em 15 de abril de 2009.