

Redes de Comércio em Malaca

LEONOR DIAZ DE SEABRA*

RESUMO: Malaca, situada no estreito do mesmo nome, na costa ocidental da Península Malaia e frente à Ilha de Samatra, começou por ser uma pequena aldeia piscatória, que durante o século XIV, ganhou importância pela sua privilegiada posição geográfica — ponto de passagem quase obrigatório nas ligações marítimas entre o Oceano Índico e o Extremo Oriente — e por, nessa altura, poder garantir a segurança da navegação, ameaçada por piratas chineses e malaaios. Fundada como cidade-estado hindu, em 1403, por Parameswara, transformou-se depois num sultanato muçulmano, cerca de 1414.

Com a intensificação generalizada das trocas comerciais, novas rotas surgiram. O uso, generalizado, da moeda, deu origem ao aparecimento de grandes fortunas e fez com que a noção de valor evoluísse. A própria região tinha tendência a organizar-se à volta de um mar interior que funcionava, cada vez mais, à maneira de um *Mediterrâneo*.

Três redes mercantis iriam concorrer entre si: a rede chinesa, a rede muçulmana e, por último, a rede cristã.

A política oficial do sultanato era a de favorecer o estabelecimento de comerciantes estrangeiros na cidade. Os portugueses continuaram com esta política, após a conquista da cidade, pelo menos, durante a primeira metade do século XVI.

Com a conquista de Malaca pelos portugueses, em 1511, um novo grupo aparecia: os *casados*, que eram soldados portugueses casados com mulheres locais. Estes *casados* tomaram parte activa no comércio de cabotagem, visto não serem bem aceites no comércio de longo curso, somente partilhado pela Coroa com a nobreza.

Progressivamente acentuou-se a decadência de Malaca no comércio à distância, o que em grande parte se deveu ao crescente desenvolvimento dos portos de Achém, Johor, Patane e Sunda, para onde uma parte dos navios mercantis vinha sendo desviada, nomeadamente por acção dos guzerates e dos descendentes do anterior sultão de Malaca e seus sucessores.

PALAVRAS-CHAVE: Malaca; *Casados*; Cidades agrárias; Cidades mercantis; Redes de comércio; Comerciantes estrangeiros.

* Leonor Diaz de Seabra é actualmente docente da Universidade de Macau e da Universidade Politécnica de Macau. Doutorada em História pela Universidade do Porto.

Leonor Diaz de Seabra is currently a lecturer at the University of Macau and the Macao Polytechnic University. She holds a doctoral degree in History from the University of Porto.

HISTORIOGRAFIA

EMERGÊNCIA DA CIDADE MERCANTIL NO SUDESTE ASIÁTICO

Na História Urbana do Sudeste Asiático podem distinguir-se quatro fases. A primeira, começa com os testemunhos da indianização, entre os séculos III e IX. Mais tarde, entre os séculos IX e XV, surgiram as cidades agrárias situadas nas proximidades de cursos de água navegáveis, mas no interior e a uma considerável distância do mar. A partir do século XV, assistiu-se ao declínio das anteriores e ao surgimento de novos centros urbanos, geralmente situados perto do mar. O período que vai desde o século IX ao XV, foi marcado pela emergência, desenvolvimento e desaparecimento de cidades, que tinham em comum o facto de se encontrarem no meio de uma região orizícola e terem sido abandonadas bruscamente no seguimento de invasões e saques. O período que vai desde o século XV ao XVIII, foi marcado pelo desenvolvimento progressivo de novas cidades, que tinham em comum a característica de todas estarem situadas nas proximidades do mar. Nelas a função comercial tendia a sobrepor-se às outras e as relações marítimas tinham, geralmente, um papel mais importante do que os contactos com o interior do país.

Os reinos agrários eram fortemente marcados pela ideologia budista, que se espalhou por toda a Ásia Oriental, sendo influenciados pela cosmologia hindu e pela moral confuciana. A capital, no meio do País, era uma cidade agrária, planeada geometricamente, tendo ao centro o palácio real e o templo do deus protector da cidade, dependendo do cultivo dos terrenos que a envolviam e que administrava por intermédio dos seus escribas e dos seus funcionários. Por isso, a escrita tinha um papel importante, porque era necessária aos registos e à planificação dessa vida agrícola.

Podem considerar-se como aspectos essenciais destas cidades agrárias, os seguintes: a organização do espaço agrícola e a sua função hidráulica, o

sistema administrativo de mandarinato e a escrita, com leis, regulamentos e planificação da vida urbana. Este modelo encontrava-se um pouco por todo o lado, nas bacias dos grandes rios — Menam, com Chiangmai, ao norte, e Ayuthia, ao sul, por exemplo — e nos seus deltas, tal como Hanói, no delta do Rio Vermelho.

Pagan (séc. XIII), na Birmânia (actual Myanmar), Angkor (1431), no Camboja, e Mojopait (1525), na parte oriental da Ilha de Java, marcaram o fim do modelo agrário.

Totalmente diferentes eram as cidades mercantis que surgiram nas margens deste outro *Mediterrâneo*¹. Esta região, rica em produtos naturais, encontrava-se bem situada, entre a Índia e a China, países de culturas antigas e que procuravam mercados para onde exportar os produtos fabricados: panos da Índia, sedas e cerâmicas da China. O aparecimento da escrita e da moeda, deu origem ao desenvolvimento do comércio.

Certos sinais reveladores deste novo fenómeno eram perceptíveis desde o fim do século XIII e, por isso a intensificação do grande comércio foi um fenómeno de longa duração. Já Marco Polo assinalara, sobre a costa norte de Samatra, vários agrupamentos de mercadores islamizados, mas só com o aparecimento maciço de comerciantes chineses e muçulmanos, assim como o desenvolvimento de Malaca, surgiria este tipo de cidade-estado mercantil nitidamente caracterizado.

MALACA NAS VÉSPERAS DA SUA CONQUISTA POR ALBUQUERQUE

Malaca, situada no estreito do mesmo nome, na costa ocidental da Península Malaia e frente à Ilha de Samatra, começou por ser uma pequena aldeia piscatória, que durante o século XIV, ganhou importância pela sua privilegiada posição geográfica e por, nessa altura, poder garantir a segurança da navegação, ameaçada por piratas chineses e malaios. Fundada como cidade-estado

HISTORIOGRAPHY



Mapa do Estreito de Malaca. Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Map_of_the_Strait_of_Malacca-de.jpg

hindu, em 1403, por Parameswara, transformou-se depois num sultanato muçulmano com a conversão ao islamismo do segundo rei de Malaca, que tomou o título de Iskandar Xá, cerca de 1414, quando os Oceanos Índico e Pacífico já tinham deixado de ser mares de supremacia hindu, para se transformarem em mares islamizados.

Situada num importante ponto estratégico, devido à sua situação geográfica no Estreito de Malaca, era um ponto de passagem quase obrigatório nas ligações marítimas entre o Oceano Índico e o Extremo Oriente. O seu bom porto natural, acessível ao longo de todo o ano, era abrigo seguro contra as cíclicas intempéries da natureza, como tufões e monções e, também, garantia de segurança contra a pirataria que por ali grassava. Por isso, muito comércio regional nos mares asiáticos utilizava o entreposto de Malaca, que praticava tarifas moderadas e assegurava os serviços necessários ao

tráfego marítimo, como armazenamento e assistência aos comerciantes, navegantes e navios.

Sublinhe-se que a primeira referência a Malaca, em documentos portugueses, consta do anexo ao *Roteiro da Viagem de Vasco da Gama*, presumivelmente escrito por Álvaro Velho, um dos marinheiros dessa expedição marítima.

Malaca não tinha um plano geométrico, cósmico, centrado à volta de um templo ou de um palácio real. A cidade era, antes de mais, um centro de comércio cuja actividade se concentrava perto da embocadura do rio, onde se encontravam as lojas e as mercadorias estrangeiras, que eram descarregadas e armazenadas nos entrepostos, os *gudões*. Cada nação ocupava um bairro, *kampung*, que se encontrava sob a responsabilidade e a jurisdição de um *xabandar*, chefe do porto, escolhido pelos seus compatriotas e que representava os seus interesses. O grande comércio era regulamentado e, até hoje, são conservados os textos dos “códigos marítimos”, onde estão enunciados os princípios de certas associações comerciais. O próprio sultão, embora conservasse certos atributos da realeza carismática tradicional, não poderia manter o seu prestígio se não entrasse, também ele, no *jogo* dos negócios. Um dos seus principais recursos vinha-lhe dos direitos alfandegários, mas, além disso, o sultão intervinha como mercador.

Com o progresso dos turcos, nos séculos XIV e XV, a rota da Ásia Central tornou-se mais difícil e a rota marítima do Oceano Índico, bem conhecido dos árabes desde os séculos X–XI, foi aproveitada. A esta tendência estritamente ligada à conjuntura euro-asiática juntou-se a abertura da rota do Pacífico, em 1521, por Fernão de Magalhães, que, com a descoberta de Cristóvão Colombo, iria permitir a ligação dos domínios espanhóis do México com a Ásia. Manila tornou-se, assim, o lugar privilegiado das trocas comerciais entre o Antigo e o Novo Mundo: era a moeda mexicana, a prata das minas de Potosí, que iam para os

HISTORIOGRAFIA

mercados chineses, assim como as novas plantas da América, que iriam, pouco a pouco, revolucionar a agricultura da Ásia Oriental.

Com a intensificação generalizada das trocas comerciais, novas rotas surgiram e, na periferia de certas cidades agrárias, desenvolveram-se novos bairros onde os comerciantes se fixaram. O uso, generalizado, da moeda, deu origem ao aparecimento de grandes fortunas e fez com que a noção de valor evoluísse. A própria região tinha tendência a organizar-se à volta de um mar interior que funcionava, cada vez mais, à maneira de um *Mediterrâneo*.

Três redes mercantis iriam concorrer entre si: a rede chinesa, a rede muçulmana e, por último, a rede cristã.

A mais antiga era a rede chinesa, pois desde a época da dinastia Song (960–1279), pelo menos, os mercadores das províncias de Fukien e de Guangdong, no Sul da China, interessaram-se pelo comércio dos Mares do Sul, negociando com o Sudeste Asiático. Desde o século XIII, foram assinaladas pequenas comunidades permanentes em Angkor, por exemplo, e, no século XIV, em Gresik, em Java Oriental, mas o movimento de emigração aumentou nos começos do século XV, com as sete grandes expedições de Zheng He e, principalmente, nos fins da época Ming (1644), logo que a ordem continental instaurada pelos Manchus, levou os mercadores livres a instalarem-se além-mar.

Paralelamente a esta, assistiu-se ao rápido desenvolvimento da rede muçulmana, sem haver exclusão da rede chinesa, porque, muitas vezes, no começo os mercadores chineses eram oriundos das antigas comunidades islamizadas de Cantão (séc. IX) ou de Quanzhou (séc. XI). Os mercadores muçulmanos eram simultaneamente missionários, que traziam consigo a nova religião, o Islão. Importante, também, eram os *tarekat* ou *turuk*, com a sua clientela, que foram estabelecendo, de cidade em cidade, uma vasta rede de ligações. Com o aparecimento desta rede, surgiu também outra

organização política: o sultanato. A sua máquina administrativa compunha-se de um *Bendara*², o *Laxemana*³, o *Timungão*⁴ e o *Xabandar*⁵. Com o Islamismo, deu-se a passagem de uma sociedade de influência hindu para uma sociedade mais igualitária. Com a criação das cidades portuárias apareceu uma pequena oligarquia de gente rica, os *orancaias* (grandes mercadores), que chegaram a tomar o poder político, como no caso do sultanato do Achém, em Samatra, no século XVI.

Finalmente, a terceira era a rede cristã tendo sido constituída por três sub-redes: portuguesa (Malaca, Macau, Timor, Solor, Ternate, etc.); espanhola (Manila, Filipinas); e holandesa (mais dispersa: Macassar, Banten, Malaca). A portuguesa, teve uma maior abrangência desta região da Ásia, com um maior proselitismo religioso e uma preocupação de difundir a língua, cultura, etc.; a espanhola teve sobretudo preocupações mercantis e de missão religiosa; a holandesa, não pretendia espalhar o protestantismo, nem difundir a língua, cultura e a religião, mas apenas controlar o comércio e obter bons lucros.

As redes marítimas que se cruzavam em Malaca, dominavam todo o Oceano Índico, desde o Mar Vermelho e Golfo Pérsico até às Ilhas Ryukyu, Filipinas e Molucas, no Oceano Pacífico. Malaca também beneficiou da sua posição estratégica, no Estreito que era a principal passagem entre o Oceano Índico, o Extremo Oriente e Mares do Sul da China.

Terão sido estas condições naturais aliadas a uma conjuntura favorável, que transformaram o lugarejo de pescadores e corsários que Malaca era, no maior centro urbano do Sul e Sudeste Asiático.

Malaca começou por ser uma cidade fluvial, a 2/3 léguas do interior; só depois é que foi mudada para a costa, o que parece demonstrar que não temiam a pirataria e significou a interferência num comércio que já não era o de cabotagem, mas o de longa distância.

HISTORIOGRAPHY

Nos arredores da cidade havia quintas — *dusun* — pertencentes a altos funcionários e ricos mercadores, cultivadas pelos seus escravos, mas não havia agricultura para alimentar a população.

Os géneros de primeira necessidade, como o arroz, por exemplo, não vinham do interior, ainda coberto de grandes florestas, mas eram importados de Java, Sião ou Pegu; a importância da cidade advinha do seu papel de intermediária entre, por um lado, a Insulíndia, produtora de matérias-primas — especiarias, madeiras preciosas, etc. — e, por outro, a Índia e a China, com produtos manufacturados — sedas, têxteis, porcelanas, etc.

O sultanato de Malaca era, um mercado livre e com uma economia monetária. As classes altas e o próprio sultão ocupavam-se essencialmente do comércio, ao lado dos mercadores privados. A participação dos sectores público e privado era sujeita a regras, coexistindo dentro do sistema de economia de mercado.

A política de baixos impostos, praticada em Malaca, assentava num *comércio em massa*, o que foi uma espécie de revolução comercial, nesta época.

O *Undang-Undang Melaka*, código do sultanato, refere-se à lei corânica, *fiqh* e ao *adat*, à lei malaia baseada no costume, em alternativa, sendo aquela usada somente quando havia necessidade de maior severidade.

Também não havia em Malaca, impostos discriminatórios contra os infieis, como era o caso do *kharāj* e do *jizya*, da lei do Alcorão (*fiqh*), nem isenção de direitos de alfândega aos navios vindos de países muçulmanos, como era prática em alguns portos indianos. Contudo, os muçulmanos tinham, muitas vezes, títulos de nobreza malaios, principalmente o *adiraja*; ao contrário, os mercadores hindus usavam sempre o título de *nina* ou *naina*, cuja origem do sânscrito, *nayana*, significa chefe ou guia, tornando-se assim um título burguês, correspondente ao persa *khwāja* ou *khoja*, usado muitas vezes para mercadores judeus,

arménios e do Próximo Oriente.

Malaca tinha um porto abrigado e muitos barcos faziam aí escala, esperando que passasse a monção. A fim de pagarem os direitos alfandegários, era então nomeado um comité de dez mercadores, sendo cinco muçulmanos e os outros cinco hindus, que procediam à avaliação da carga do navio, na presença do *Timungão*, o *chefe* da polícia do sultanato.

A posição social da classe mercantil estava, pois, firmemente estabelecida; os mercadores não eram olhados como elementos marginais da sociedade, mas antes como elementos essenciais e parte integrante da cidade.

O Estado de Malaca obtinha lucros do comércio de várias maneiras. Indirectamente, como poder soberano, através das suas alfândegas: todos os navios vindos de *negeri di-atas angin* — designação dada à Índia e ao Próximo Oriente — pagavam 6% de direitos de importação, pagando ainda uma taxa extra de 2% (*peso*) sobre certas mercadorias. Os navios vindos de *negeri di-bawah angin* — que englobava a Indonésia, o Sudeste Asiático e o Extremo Oriente — não pagavam direitos, mas eram submetidos ao sistema denominado *beli-beliana* — que foi mantido pelos portugueses até 1542 — e que consistia na obrigação de vender 25% da sua carga ao Estado, cujo pagamento era efectuado em mercadorias. Os barcos com víveres não pagavam direitos, atendendo a que o sultanato não era auto-suficiente em produtos alimentares. Os portugueses continuaram com esta política, estendendo muitas vezes esta isenção a toda a carga dos juncos carregados com comestíveis, com o objectivo de estimular as relações comerciais com os países fornecedores de géneros alimentares.

Malaca usou o Estreito como um rio, como ponto de apoio dos seus domínios; construiu o seu império em ambos os lados do Estreito, com o objectivo, não da aquisição de territórios, mas da ocupação de posições estratégicas. Isto é comprovado pela posição geográfica dos seus

HISTORIOGRAFIA



Mapa da Malásia, de Peter Fitzgerald. Fonte: http://www.freemapviewer.org/pt/map/Mapa-Mal%C3%A1sia_733.html

domínios, que se estendem ao longo do Estreito. Como tal, a zona de influência do sultanato era formada por três círculos concêntricos: o interior, à volta de Malaca, constituído pelos territórios directamente debaixo da autoridade do sultão; depois, os territórios administrados pelos mandarins (os *orang-laut* ou *selat*) e governadores provinciais (os *mendelika*), nomeados pelo sultão; no exterior, os reinos tributários, vassallos e aliados, que estavam sob a autoridade dos parentes do sultão.

Na costa ocidental da Península, os *mendelika* pagavam o seu tributo ao sultão em estanho, o qual era cunhado em Malaca, sendo um dos pilares do sistema monetário e da economia de Malaca. Certos estados vassallos, na costa oriental, por exemplo, pagavam em ouro, sendo usado como dinheiro e desempenhando um papel importante na economia do sultanato.

Os restantes territórios, em vez de tributo, forneciam o soberano com soldados e remadores, para a sua frota de *lancharas*. Estes homens, tal como os escravos dos mercadores, enquanto necessários ao Estado, não recebiam salário, mas somente comida. Em troca, Malaca fornecia a protecção da sua frota, segurança para o comércio local, mercado para os seus excedentes, enfim participação na sua prosperidade. Estas relações baseavam-se, assim, numa certa reciprocidade de serviços e complementaridade de funções.

As colónias estrangeiras, por sua vez, estavam reunidas em quatro grupos, à volta das comunidades mais influentes: guzerates, tamul, javaneses e chineses. Cada uma tinha um *Xabandar*, chefe do porto, que era o responsável pela recepção dos mercadores vindos do seu próprio país e dos vizinhos. Tinha de os apresentar ao *Bendara*, primeiro-ministro ou vizir,

HISTORIOGRAPHY

fornecia-os com godões⁶ e, em certos casos, com elefantes, e ajudava-os a instalarem-se. O *Xabandar* actuava como intermediário entre a comunidade e o Governo local. Os *Xabandares* tinham, em caso de guerra, uma função militar, como acontecerá mais tarde sob o domínio português: o sultanato não tinha exército permanente, o qual era formado pelas clientelas armadas de mandarins e de notáveis.

O principal papel das comunidades estrangeiras, fixadas no porto, era as de actuarem como intermediários entre Malaca e o seu próprio país de origem.

A colónia mais poderosa, nesta época, era a dos guzerates, que parecem ter tido um papel importante na islamização da região.

Os *quelins*⁷, da Costa de Coromandel, eram quase tão numerosos como os anteriores, talvez até mais ricos, mas menos influentes, ocupando o segundo lugar entre as colónias estrangeiras.

Os javaneses, formavam a colónia mais numerosa, constituída por pequenos comerciantes, artífices, vendedores, pescadores, marinheiros, e, ainda, escravos do sultão.

Os chineses eram numerosos e muito influentes em Malaca, pelo menos desde as expedições da frota do Almirante Zheng He, entre 1405 e 1435. Com a ascensão de Malaca a empório comercial, no Oriente, os chineses abandonaram Quíloa e Calicute, preferindo usar Malaca como seu entreposto comercial, para o comércio das especiarias e dos produtos do Ocidente. O *Xabandar* chinês, tinha jurisdição sobre os mercadores de Champá, Camboja, Tonquim, Ilhas Ryukyu e Chinchou⁸.

Havia uma pequena comunidade de luções, das Filipinas, especialmente ligados ao comércio do Mar da China.

Temos ainda os *bengalis*, que eram numerosos mas pobres. Os peguanos, igualmente numerosos, eram marinheiros, na sua maioria. Há também referências a arménios e/ou nestorianos (cristãos da Mesopotâmia).

Havia, também, alguns judeus: uns, eram *brancos*, vinham do Próximo Oriente, pela rota do Mar Vermelho; outros, eram *negros*, iam do Malabar, onde existiam comunidades judaicas desde a primeira centúria da era cristã.

Aqueles que não eram armadores — donos de barcos — podiam participar no comércio marítimo, alugando *compartimentos* (*peitacas*⁹) nos juncos de outros mercadores. Este sistema, que continuou após a conquista portuguesa, tinha vantagens, quer no aspecto financeiro, quer social: por um lado, garantia a acumulação de pequenas economias e o seu investimento no comércio; por outro, permitia que pessoas pobres pudessem participar nos benefícios do comércio.

A política oficial do sultanato era a de favorecer o estabelecimento de comerciantes estrangeiros na cidade e, por isso, os mercadores residentes e os que tinham os seus familiares em Malaca beneficiavam de uma redução de 50% nos direitos de importação, pagando 3% em vez dos 6% pagos pelos barcos estrangeiros. Os portugueses continuaram com esta política, após a conquista da cidade; pelo menos, durante a primeira metade do século XVI, a política portuguesa, tal como a do sultanato, era a de um maior desenvolvimento das comunidades de mercadores estrangeiros.

Uma das razões desta política, teria sido de ordem financeira: o aumento do número de mercadores significava um aumento de volume de comércio e, consequentemente, o aumento das receitas do Estado, através das suas alfândegas; a outra, de ordem económica, para atrair novos colonos e, com eles, novos capitais. Uma outra razão — a principal, segundo alguns — teria sido de ordem sociocultural: o saber dos estrangeiros aqui residentes, o seu conhecimento dos mercados, das condições políticas dos seus países de origem, a confiança que eles detinham entre os seus compatriotas. Há ainda a considerar a importância da solidariedade religiosa entre os mercadores, o que

HISTORIOGRAFIA

explicará, em parte, que o Oceano Índico se tenha tornado um *lago muçulmano*, ao longo do século XV.

PORTUGUESES NA PENÍNSULA MALAIA

Malaca viria a manter-se cidade portuguesa durante 130 anos, após os quais foi ocupada pelos holandeses devido a vários factores, nomeadamente, a traição de um português, que lhes abriu as portas da cidade a troco de uma recompensa que nunca lhe foi paga.

Malaca era muito dependente do comércio à distância, tendo sido muito prejudicada com os desastres portugueses contra os holandeses ocorridos na Costa de Coromandel de onde provinham os têxteis que se destinavam às regiões indonésias e malaias.

O século XVII foi, desde o início, um período de quebras acentuadas no comércio marítimo à distância de que Malaca beneficiava. Mas no comércio regional estreitou-se a relação com as Filipinas de que Malaca passou a depender cada vez mais. Os portugueses passam a ser subalternizados em relação aos holandeses que se aliam ao Sultão de Johor. Por seu lado também se incrementa a actividade dos ingleses nos portos de Samatra, que ao disputarem posições com os holandeses, beneficiam indirectamente os portugueses. Mas estes são fortemente prejudicados pelo recrudescimento da pirataria, ora ligada a um sultanato ora ligada a outro.

Com a conquista de Malaca pelos portugueses, em 1511, um novo grupo aparecia: os *casados*, que eram soldados portugueses casados com mulheres locais. Eram bem vistos pelo Estado que dava dotes às esposas, e aos maridos propriedades confiscadas aos muçulmanos. Em caso de guerra, estes *casados* participavam na defesa da cidade, com os seus escravos e a sua clientela, tal como o faziam anteriormente os *orancaias*, isto é, os ricos mercadores do sultanato. Em tempo de paz, dedicavam-se ao comércio, mas tinham de pagar

10% de direitos aduaneiros. Àqueles, juntaram-se os mestiços, provenientes de uniões com asiáticas. Estes *casados* tomaram parte activa no comércio de cabotagem, visto não serem bem aceites no comércio de longo curso, somente partilhado pela Coroa com a nobreza.

As colónias de estrangeiros foram reorganizadas em dois grandes grupos: os cafres ou gentios e os muçulmanos ou mouros. Os portugueses mantiveram o princípio das jurisdições separadas. Para isso, foi dado o cargo de *Bendara* a um hindu *quelim*, com autoridade sobre todos os cafres, ou gentios; e a um mercador lução, o de *Timungão*, com autoridade sobre os muçulmanos. Estes passavam, agora, a ocupar uma posição subalterna. Cada comunidade continuou a ter uma relativa autonomia sob a direcção do seu chefe, o qual tinha principalmente funções jurídicas e militares.

A partir de 1550, estabeleceram-se em Malaca várias ordens religiosas, desenvolvendo a evangelização e, em consequência, aumentou o número de cristãos indígenas recrutados, sobretudo, entre os *quelins* e os chineses; e, embora os cristãos fossem sempre minoritários, as igrejas invadiram os *kampung* de quase todas as comunidades.

DECADÊNCIA E PERDA DE MALACA

Progressivamente acentuou-se a decadência de Malaca no comércio à distância, o que em grande parte se deveu ao crescente desenvolvimento dos portos de Achém, Johor, Patane e Sunda, para onde uma parte dos navios mercantis vinha sendo desviada, nomeadamente por acção dos guzerates e dos descendentes do anterior sultão de Malaca e seus sucessores. Acontece que Malaca sofreu vários ataques e cercos, nomeadamente os de 1568 e 1572. Foi nessa data que terminaram as rotas de Banda (noz-moscada e maça¹⁰) e de Sunda, que eram das viagens mais lucrativas para Malaca. Também o comércio com as Molucas foi muito afectado. Mas em parte os javaneses suprem os fornecimentos de

HISTORIOGRAPHY

especiarias, embora se acentue o comércio privado e diminua muito o volume do comércio oficial. As receitas da Coroa diminuíram, mas as receitas do capitão de Malaca aumentaram.

Os conflitos internos, nomeadamente entre o Capitão e a Câmara aumentaram, por causa do controlo administrativo dos tráfegos e da cobrança de taxas. Nos princípios do século XVII há um notório ambiente com sinais de decadência, que alguns testemunhos até parece exagerarem.

Malaca continuava a ser um porto muito movimentado, mas não dispunha de nenhum

estaleiro de construção e reparação naval, situação que não se entende.

A decadência de Malaca acentuou-se com a chegada dos holandeses ao Sudeste Asiático, com a intervenção dos capitães no comércio marítimo, que afectou a livre concorrência e com a má fama que os portugueses foram criando.

Em 1641 os holandeses conquistaram Malaca. Muitos portugueses de Malaca refugiaram-se em Macassar, no sul das Celebes, onde desde 1620 se tinha instalado uma numerosa população portuguesa. E muitos também foram para Macau. **RC**

NOTAS

- 1 Para George Coedès, o Sudeste Asiático era o centro de “um verdadeiro Mediterrâneo, formado pelo Mar da China, Golfo do Sião e Mar de Java, tendo sido sempre um factor unificador para as suas populações”. Esta metáfora de um Mediterrâneo do Sudeste Asiático foi utilizada por Denys Lombard, Pierre-Yves Manguin, Anthony Reid, nos seus trabalhos sobre a economia marítima asiática.
- 2 *Bendara*: primeiro-ministro ou vizir, vem do malaio *bendahara*, título do mais alto dignatário de um sultanato abaixo do herdeiro presuntivo do trono, provavelmente do sânscrito *bhāṇḍāgarika*, tesoureiro.
- 3 Termo para designar o almirante que era o comandante da frota.
- 4 *Timungão*: em malaio, *temmenggong*, era um dos principais ministros dos sultões malaio, de quem dependiam a polícia, as prisões e as alfândegas.
- 5 *Xabandar*: *Shahbandar*, palavra malaia de origem persa (de *shah*, rei e *bandar*, porto), significando *capitão do porto*.
- 6 Termo derivado da palavra latina *cotu* é, neste caso, usada como sinónimo de seixo, pedra redonda e lisa que adquire este formato por ser rodada pelas águas.
- 7 *Quelins*: do malaio *keling* ou *kling*, que tanto é o nome do país como do seu habitante, do sânscrito *kalinga* (antigo reino da Índia, correspondendo ao estado de Orissa); nome dado aos naturais da Costa de Choromânde, derivando de *Cholomandala*, ou seja, região (*mandala*) dos Cholas, mais tarde, Coromandel.
- 8 Quanzhou, Chang Hou ou Ch'uan Chou, em Fukien (Fujian).
- 9 *Peitaca*: secção ou divisão quadrada, câmara de uma embarcação, em Malaca.
- 10 *Mace* é o revestimento rendado encontrado em sementes de noz-moscada. A cor geralmente ajuda a determinar a origem da *maça*. Botanicamente conhecida como *Myristica fragrans*, a noz-moscada que produz a *maça*, tem origem em Banda, a maior das ilhas de especiarias do Arquipélago das Molucas.

BIBLIOGRAFIA

- Andaya, Barbara Watson, and Leonard Y. Andaya. *A History of Malaysia*. Hong Kong: Bloomsbury, 1982.
- Boxer, Charles Ralph. *Portuguese Conquest and Commerce in Southeast Asia, 1500–1750*. Londres: Variorum Reprints, 1985.
- Dalgado, Sebastião Rodolfo. *Glossário Luso-Asiático*. Nova Deli: Asian Educational Services, 1988.
- Lobato, Manuel. *Política e Comércio dos Portugueses na Insulíndia: Malaca e as Molucas de 1575 a 1605*. Macau: Instituto Português do Oriente, 1999.
- Lombard, Denys. “Pour une histoire des villes du Sud-Est asiatique.” *Annales: Histoire, Sciences Sociales* 25, n.º 4 (Jul.–Ago. 1970): 842–856.
- Souza, George Bryan. *A Sobrevivência do Império: Os Portugueses na China (1630–1754)*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1991.
- Subrahmanyam, Sanjay. *O Império Asiático Português, 1500–1700: Uma História Política e Económica*. Traduzido por Paulo Jorge Sousa Pinto. Lisboa: Difel, 1995.
- Thomaz, Luís Filipe. *De Ceuta a Timor*. Lisboa: Difel, 1994.
- _____. *Nina Chatu e o Comércio Português em Malaca*. Lisboa: Centro de Estudos de Marinha, 1976.