O comércio de juncos a partir dos portos do sul da China

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

As estações do comércio de juncos

O vínculo comercial mais antigo de Singapura era o vínculo com a China. Os juncos chineses navegavam havia séculos rumo aos portos do Nanyang (os "mares do sul"), como mostrou o primeiro capítulo desta parte. Começaram a fazer escala no novo estabelecimento britânico logo após sua fundação. Suas viagens seguiam as monções. Os juncos deixavam os portos de Fujian e Guangdong com a monção de nordeste no fim do ano, chegavam a Singapura no início do ano seguinte e retornavam com a monção de sudoeste no verão.[1] A chegada dos primeiros juncos da temporada era um dos grandes acontecimentos do ano comercial, aguardada por comerciantes, lojistas e famílias de emigrantes.

O comércio de juncos ligava Singapura às províncias marítimas do sul da China, de onde vinha a maior parte de sua população chinesa. Os juncos de Amoy, em Fujian, de Cantão e dos portos teochew do leste de Guangdong atendiam, cada um, às suas próprias comunidades em Singapura, que compartilhavam seu dialeto e seus distritos

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

de origem. Os juncos de Hainan formavam outro grupo. A estrutura do comércio de juncos reproduzia, assim, as divisões dialetais da comunidade chinesa, que o capítulo seguinte examina em mais detalhe.[2]

Cargas e passageiros

Os juncos traziam os bens que os chineses do Nanyang queriam da terra natal: chá, seda, porcelana e cerâmica, medicamentos, papel, tabaco e uma grande variedade de alimentos e utensílios domésticos. Na viagem de volta, levavam para a China os produtos dos Estreitos e do arquipélago, manufaturas britânicas e até armamentos.[3] Por produtos dos Estreitos entendiam-se sobretudo estanho, pimenta, rotim, pepinos-do-mar, ninhos de andorinha e outros produtos da floresta e do mar, pelos quais os mercados chineses pagavam bem.

A carga mais valiosa era humana. Os juncos traziam da China para Singapura comerciantes, artesãos e trabalhadores, que dependiam deles para ter notícias da terra natal, enviar dinheiro às famílias ou voltar para casa.[4] Cada temporada trazia milhares de recém-chegados, muitos dos quais haviam tomado emprestado o custo da passagem contra seus salários futuros. O comércio de juncos alimentava assim o mercado de trabalho do porto e das plantações e minas de estanho do interior. Criou também os primeiros fluxos de remessas de Singapura para a China, negócio que mais tarde se tornou parte importante do setor financeiro da cidade.

O junco como empreendimento comercial

Um junco era um empreendimento comercial com organização própria. A propriedade era muitas vezes repartida entre vários investidores, e o espaço de carga dividido entre comerciantes que embarcavam mercadorias por conta própria. O capitão e um sobrecarga dirigiam a viagem, e os membros da tripulação frequentemente tinham direito de levar uma pequena quantidade de carga para seu próprio comércio.[5] Essa divisão do risco entre muitos participantes lembra as estruturas societárias da navegação europeia medieval. Permitia que pequenos capitais participassem do comércio de longa distância e distribuía as perdas decorrentes de naufrágios ou pirataria.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

O junco servia também como canal de dinheiro e de informação. Cartas, remessas e notícias comerciais viajavam com ele. O comerciante em Singapura que quisesse pagar um fornecedor em Amoy, ou o trabalhador que quisesse mandar suas economias para a aldeia, confiava dinheiro ou mercadorias a alguém que viajava no junco. Esses canais informais de remessa foram depois institucionalizados nas casas de remessa e nas redes qiaopi, de que trata o próximo capítulo.

O declínio do comércio de juncos

O comércio de juncos atingiu seu auge no início da década de 1840. A tonelagem dos juncos que chegavam a Singapura alcançou 18.400 toneladas em 1841–1842 e caiu drasticamente para 3.280 toneladas em 1865–1866.[6] O ponto de virada foi o Tratado de Nanquim, de 1842, que pôs fim à Primeira Guerra do Ópio. O tratado abriu vários portos chineses aos navios estrangeiros e permitiu que embarcações europeias comerciassem diretamente com a China, de modo que grande parte do negócio antes feito pelos juncos passou aos veleiros de velame redondo. A pirataria costeira e o custo menor da navegação europeia aceleraram a mudança.[7]

O estudo de Wong Lin Ken sobre o comércio de entreposto de Singapura confirma a tendência. Suas tabelas documentam o deslocamento gradual dos juncos chineses e dos prahus bugis por veleiros ocidentais de velame redondo entre 1830 e 1866, sobretudo nas rotas para a China e a Tailândia.[8] Os comerciantes chineses de Singapura sobreviveram a seus juncos. Fretaram navios europeus, compraram embarcações próprias e, mais tarde, investiram em navios a vapor. A mudança do meio de transporte deixou intactas as redes comerciais, o que explica em parte por que as firmas chinesas mantiveram seu papel central no comércio do porto.

Notas

1. Sobre o calendário das viagens de juncos entre os portos do sul da China e Singapura, com chegadas a partir de janeiro, aproximadamente, e partidas no verão, ver Wong Lin Ken, “The Trade of Singapore, 1819–69”, *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, v. 33, n.º 4, 1960. ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

2. Sobre a divisão do comércio de juncos por porto de origem e grupo dialetal, ver Kua Bak Lim, "Chinese Junk Trade in Early Singapore", em Kwa Chong Guan e Kua Bak Lim (eds.), *A General History of the Chinese in Singapore*, Singapura, World Scientific, 2019, capítulo 2. ↩
3. Kua Bak Lim, "Winds of trade: Chinese junks in early Singapore", *Culturepaedia* (Singapore Chinese Cultural Centre), 21 de fevereiro de 2024: as exportações para a China incluíam "Straits local produce, British manufactured goods, and armaments". ↩
4. Kua Bak Lim, "Winds of trade: Chinese junks in early Singapore", *Culturepaedia*, 21 de fevereiro de 2024: os juncos traziam "merchants, craftsmen, and labourers from China to Singapore", por meio dos quais os migrantes podiam "inquire about news from their homeland, send money to their families, or return home". ↩
5. Sobre a organização do comércio de juncos, incluindo a propriedade compartilhada, a divisão do espaço de carga entre comerciantes e o comércio privado dos tripulantes, ver Jennifer Wayne Cushman, *Fields from the Sea: Chinese Junk Trade with Siam during the Late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries*, Ithaca, Cornell University Press, 1993. ↩
6. Kua Bak Lim, "Winds of trade: Chinese junks in early Singapore", *Culturepaedia*, 21 de fevereiro de 2024: tonelagem máxima de 18.400 toneladas em 1841–1842, caindo para 3.280 toneladas em 1865–1866. ↩
7. Kua Bak Lim, "Winds of trade: Chinese junks in early Singapore", *Culturepaedia*, 21 de fevereiro de 2024: os navios europeus substituíram os juncos após 1842 em razão das cláusulas dos tratados que davam às embarcações estrangeiras acesso direto aos portos chineses, da pirataria costeira e das alternativas europeias mais baratas. ↩
8. Wong Lin Ken, "Singapore: Its Growth as an Entrepot Port, 1819–1941", texto acessado via Cambridge Core, setembro de 2026 (Tabela 5, sobre o deslocamento dos juncos e prahus por veleiros de velame redondo entre 1830 e 1866). ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com