O estreito de Malaca como corredor comercial

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

O sistema das monções e o ritmo do comércio

O estreito de Malaca deve sua importância aos ventos. Na era da navegação à vela, o tráfego entre o oceano Índico e o mar da China Meridional era regido pelas monções: a monção de nordeste, que sopra aproximadamente de novembro a março, e a monção de sudoeste, que sopra aproximadamente de maio a setembro.[1] Um navio vindo da Índia ou do golfo Pérsico não conseguia completar a viagem até a China numa única monção. Navegava para leste com a monção de sudoeste, aguardava num porto do estreito a mudança do vento e prosseguia na estação seguinte. Alternativamente, trocava sua carga no estreito com mercadores que vinham do leste.

A consequência foi estrutural. O estreito tornou-se um lugar de espera, e a espera criou um mercado. Mercadores do oeste e mercadores do leste encontravam-se em seus portos, trocavam mercadorias, acertavam contas e concediam crédito uns aos outros para a viagem seguinte. Um porto do estreito não precisava produzir nada de valor. Precisava oferecer um ancoradouro seguro, água e provisões, armazéns, um mercado com regras confiáveis e um governante que protegesse os navios em seu

© 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.

porto e os tributasse com moderação. Os portos do estreito eram, nesse sentido, economias de serviços desde o início. Vendiam segurança, informação e a oportunidade de comerciar.

O ritmo das monções também explica a concentração do comércio. Como todo navio precisava de um porto no ponto certo da rota, os portos disputavam um número limitado de posições. Um governante capaz de atrair o tráfego das monções obtinha receitas aduaneiras, prestígio e os recursos para manter uma frota. Um porto que perdia esse tráfego entrava rapidamente em declínio. A história do estreito é, portanto, uma história de sucessão: um porto dominante após outro, cada um substituindo o seu predecessor ao oferecer melhor proteção ou melhores condições.

A porta estreita: o estreito de Singapura

Em seu extremo sul, o estreito de Malaca afunila-se no estreito de Singapura, um canal entre a ilha de Singapura e o arquipélago de Riau. Em seu ponto mais estreito, no Phillips Channel, a passagem tem apenas cerca de 1,7 milha de largura.[2] Todo navio que navega entre o oceano Índico e o mar da China Meridional pelo estreito passa à vista da ilha. A mesma geografia que fez do estreito um corredor fez da ilha uma porta.

A importância dessa posição sobreviveu a todas as mudanças tecnológicas. Os veleiros do século XIV, os navios a vapor do século XIX e os petroleiros do século XXI passam todos pelas mesmas águas estreitas. A US Energy Information Administration informou que o volume de petróleo e outros líquidos em trânsito pelo estreito de Malaca chegou a 16 milhões de barris por dia em 2016.[3] O dado pertence à parte G deste livro, que examina Singapura como centro do comércio de petróleo e do abastecimento de combustível marítimo (bunkering). É registrado aqui porque mostra a continuidade do fato subjacente: a ilha situa-se num dos principais pontos de estrangulamento do comércio mundial.

© 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.

Uma porta, contudo, é também um lugar de perigo. Como as águas estreitas, com muitas ilhas e enseadas, ofereciam condições ideais para a pirataria, os portos do estreito nunca estavam longe dos saqueadores que atacavam os navios de passagem. Se um porto no estreito de Singapura servia de mercado ou de base para saqueadores dependia da ordem política à sua volta. O viajante chinês Wang Dayuan, de quem se tratará adiante, registrou as duas faces da ilha no século XIV: uma comunidade mercantil ordeira na colina e um canal onde piratas ficavam à espreita.

Srivijaya e o primeiro Estado marítimo do estreito

A primeira grande potência do estreito foi Srivijaya, um reino marítimo centrado em Palembang, no sul de Sumatra. O monge budista chinês Yijing visitou Srivijaya por seis meses em 671, a caminho da Índia. A inscrição mais antiga que menciona Srivijaya, a inscrição de Kedukan Bukit, é datada de 16 de junho de 682.[4] Entre o final do século VII e o início do século XI, Srivijaya controlou as duas passagens entre a Índia e a China: o estreito de Sunda e o estreito de Malaca.[5]

Srivijaya era um novo tipo de Estado. Seu poder assentava no controle das rotas marítimas e nas relações com os povos das costas e do mar, entre eles as comunidades de nômades do mar conhecidas em fontes posteriores como orang laut, que tripulavam suas frotas e policiavam suas águas. Sua riqueza vinha do comércio de trânsito e da relação privilegiada com a China. Srivijaya manteve relações comerciais lucrativas com a corte chinesa da dinastia Tang à dinastia Song.[6] Seus governantes enviavam missões tributárias à corte chinesa, que os reconhecia como intermediários legítimos do comércio do sul. O acesso ao mercado chinês era o privilégio mais valioso que um porto do estreito podia deter.

O declínio de Srivijaya ilustra a vulnerabilidade de um sistema assim. Em 1025, o governante chola Rajendra I, do sul da Índia, lançou ataques navais contra os portos de Srivijaya, e depois disso nenhum enviado de Srivijaya chegou à China entre 1028 e 1077.[7] Os ataques não puseram fim ao comércio marítimo no estreito. Romperam o monopólio de um único porto e abriram caminho para uma multiplicidade de

© 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.

portos menores, cada um em busca de sua própria parcela do tráfego. O assentamento na ilha de Singapura, que aparece nas fontes nos séculos XIII e XIV, pertence a esse mundo pós-Srivijaya.

O mercado chinês e o sistema tributário

A demanda que impulsionava o comércio do estreito vinha, acima de tudo, da China. Os mercados chineses absorviam as especiarias, madeiras aromáticas, resinas, estanho, marfim e produtos exóticos do Sudeste Asiático e do oceano Índico, enquanto cerâmicas, sedas e moedas de cobre chinesas fluíam na direção oposta. Sob as dinastias Song e Yuan, mercadores chineses privados, muitos deles do porto de Quanzhou, em Fujian, comerciavam diretamente nos portos do Nanyang, o "Oceano do Sul".[8]

O marco político desse comércio era o sistema tributário. Os governantes dos portos do Sudeste Asiático enviavam emissários com presentes ao imperador chinês, reconheciam sua superioridade e recebiam em troca reconhecimento, presentes de maior valor e, em períodos de restrição ao comércio privado, o direito de comerciar. O reconhecimento pela corte chinesa conferia legitimidade e proteção. Também ligava o porto ao maior mercado da época. O padrão persistiu até o século XV, quando os fundadores de Malaca usaram o reconhecimento Ming para proteger seu novo porto contra os vizinhos.

Para um centro financeiro, a lição é conhecida. O valor de um porto dependia de seu acesso ao maior mercado, e esse acesso dependia do reconhecimento político pela potência que controlava o mercado. A relação entre Singapura e a China, examinada na parte I deste livro, tem raízes profundas nesse padrão.

Notas

1. Sobre o sistema das monções e seu efeito no ritmo do comércio no estreito, ver Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450–1680*, v. 1, New Haven, Yale University Press, 1988, capítulo 1; os meses indicados são aproximados e variam conforme a fonte. ↩

© 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. US Energy Information Administration, “The Strait of Malacca, a key oil trade chokepoint, links the Indian and Pacific Oceans”, *Today in Energy*, 11 de agosto de 2017 (“At its narrowest point in the Phillips Channel of the Singapore Strait, the Strait of Malacca is only about 1.7 miles wide”). ↩
3. US Energy Information Administration, *Today in Energy*, 11 de agosto de 2017 (“Petroleum and other liquids transiting the Strait of Malacca … reaching 16 million barrels per day”). ↩
4. Wikipedia, “Srivijaya” (acesso em setembro de 2026), que cita o relato de Yijing sobre sua estada em 671 e a inscrição de Kedukan Bukit, datada de 16 de junho de 682. ↩
5. Wikipedia, “Srivijaya” (acesso em setembro de 2026): o reino “controlled the two passages between India and China, namely the Sunda Strait from Palembang and the Malacca Strait from Kedah”. ↩
6. Wikipedia, “Srivijaya” (acesso em setembro de 2026): “their main foreign interest was nurturing lucrative trade agreements with China which lasted from the Tang to the Song dynasty”. ↩
7. Wikipedia, “Srivijaya” (acesso em setembro de 2026), sobre os ataques chola de 1025 e a ausência de missões de Srivijaya à China entre 1028 e 1077. ↩
8. Sobre Quanzhou como principal porto do comércio marítimo das dinastias Song e Yuan e sobre o comércio chinês privado no Nanyang, ver Derek Heng, *Sino-Malay Trade and Diplomacy from the Tenth through the Fourteenth Century*, Athens (Ohio), Ohio University Press, 2009. ↩

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

© 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.

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

© 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.