

**O Comércio de Longa  
Distância sob a  
perspectiva da  
historiografia:  
síntese de quatro obras  
representativas das  
tradições  
clássica, marxista,  
weberiana e  
braudeliana.\***

**Carlos Frederico Alves  
Carneiro Vianna \***

DOI: 10.11606/issn.2318-8855.v12i1  
410-441

**Resumo:** O comércio de longa distância é uma atividade econômica complexa e de grande impacto nos planos econômico, político, social e cultural nas sociedades que o praticaram. Sua expansão durante as Idades Média e Moderna trouxe implicações importantes ao desenvolvimento do processo histórico global. Nosso objetivo neste trabalho é revisar criticamente as principais linhas historiográficas que influenciaram o estudo do comércio de longa distância. Neste sentido, foram selecionadas obras representativas de quatro tradições historiográficas - clássica, marxista, weberiana e braudeliana - com o propósito de analisar seus principais pontos de convergência e divergência. São textos que tem em comum a escolha do continente eurasiático como recorte espacial, porém cobrindo, dependendo do autor, o período que vai do século VII ao XVIII. Independente de suas matrizes teóricas e métodos de pesquisa empregados, duas questões são centrais em todos os textos: as possíveis causas da hegemonia europeia a partir da expansão do comércio de longa distância no século XVI e a discussão entre as eventuais diferenças entre as economias moderna e pré-moderna. Um ponto de convergência se destaca em todas as interpretações: o uso da violência como meio fundamental para a dominação econômica imposta pela Europa Ocidental.

**Palavras-chave:** Comércio de longa distância; História global; Economia pré-moderna; Hegemonia europeia; Sistema-mundo.

\* Estudante de graduação em História pela Universidade de São Paulo. Membro do Laboratório de Estudos sobre o Brasil e o Sistema Mundial - LabMundi/USP. Contato: cvianna@usp.br.

\*\*Agradeço a valiosa orientação recebida do Prof. Dr. Daniel Strum.

## O Comércio de Longa Distância sob a perspectiva da historiografia: síntese de quatro obras representativas das tradições clássica, marxista, weberiana e braudeliana

O comércio de longa distância foi a atividade econômica mais complexa até a Idade Moderna. Realizar a intermediação comercial entre produtores e consumidores na Eurásia envolveu vencer desafios tão grandes quanto transportar mercadorias por enormes distâncias, ultrapassar acidentes geográficos como desertos e grandes cadeias de montanhas, realizar navegação oceânica em embarcações rústicas e percorrer territórios ocupados por povos culturalmente distintos. Dificuldades como a comunicação entre as partes, ataques de salteadores, pagamento de taxas alfandegárias escorchantes, existência de uma multiplicidade de moedas e sistemas de medida, eventos climáticos adversos, naufrágios e ataques de piratas, são alguns dos problemas enfrentados por aqueles que se dedicavam a esta atividade. Certamente, para enfrentar todos estes riscos, a perspectiva de recompensa deveria ser enorme. O resultado desta atividade realizada por inúmeros mercadores, nas diversas regiões e contextos históricos, foi um dos fatores determinantes para o desenvolvimento econômico desigual entre as diversas regiões do continente eurasiático. Estas atividades mercantis não influenciaram o mundo pré-moderno e moderno somente no plano econômico. As trocas interculturais realizadas por mercadores envolveram o conhecimento mútuo de práticas religiosas, línguas, intercâmbio de tecnologias e migração de material biológico de uma região à outra.

Nosso objetivo neste trabalho é revisar criticamente as principais linhas historiográficas que influenciaram o estudo do comércio de longa distância.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> As linhas historiográficas analisadas neste trabalho são sugeridas na obra de HARRIS (2020, p. 15-17).

Carlos Frederico Alves Carneiro Vianna

Adicionalmente, entender que lacunas existem nos modelos explicativos desenvolvidos por estes historiadores e seus eventuais pontos de convergência.

Quatro tradições historiográficas serão analisadas sobre o estudo do comércio de longa distância eurásiano compreendendo o período abrangente que, dependendo do autor, vai do século VII ao XVIII. Estas obras estão organizadas neste trabalho pela ordem cronológica de suas publicações. A primeira tradição a ser analisada é aquela inspirada no conceito de racionalismo de Weber. Conceito que envolve o cálculo individual de custo-benefício, o modo de operação burocrático das organizações e um sistema legal separado da esfera religiosa. Trata-se de uma tradição que inspirou poucos historiadores no estudo do comércio de longa distância. Nesta escola, iremos analisar a obra do historiador dinamarquês Niels Steensgaard (1974), *Asian trade revolution of the seventeenth century: The East India Companies and the decline of the caravan trade*. Neste texto, Steensgaard se aprofunda na organização e mecanismos do comércio de longa distância na eurásia entre os séculos XVI e XVIII, analisando comparativamente as atividades mercantis realizadas por mercadores andarilhos, pelos portugueses do Estado da Índia e pelas companhias mercantis européias: a holandesa *Verenigde Oostindische Compagnie* (VOC) e a inglesa *East India Company* (EIC).

A tradição inaugurada por Braudel com seu conceito de Longa Duração na análise histórica das estruturas, conjunturas e eventos, e a influência da geografia, demografia e agricultura em detrimento dos eventos militares e políticos, define a segunda tradição e será representada pelo historiador indiano K. N. Chaudhuri (1985). Em sua obra, *Trade and civilisation in the Indian Ocean: an economic history from the rise of Islam to 1750*, adota uma abordagem braudelianiana sobre o mundo do Oceano Índico entre o surgimento do Islã até 1750. O autor irá identificar estruturas de longa

## O Comércio de Longa Distância sob a perspectiva da historiografia: síntese de quatro obras representativas das tradições clássica, marxista, weberiana e braudeliana

duração e, analogamente à análise do Mediterrâneo feita pelo historiador francês, argumentará que o Índico proporcionou o caminho de integração dos povos litorâneos asiáticos através das instituições do comércio de longa distância.

A terceira tradição é representada pela perspectiva marxista, onde estudaremos a obra *Before European Hegemony: The world system A.D. 1250-1350* da socióloga Janet Abu-Lughod (1989), baseada na teoria do sistema-mundo de Wallerstein.<sup>2</sup> Seu argumento central será o de que antes da Idade Moderna não havia uma hegemonia econômica de uma determinada região sobre as outras, assim como nada indicava que a Europa ganharia posteriormente alguma predominância global. A autora irá se debruçar sobre conceitos marxistas como exploração, acumulação de capital e dependência, não emprestando relevância a temas organizacionais do comércio.

Por último, a escola clássica estará representada por Robert Findlay e Kevin H. O'Rourke (2007), economistas que produziram a obra *Power and Plenty: trade, war, and the world economy in the second millennium*. Como economistas interessados em desenvolvimento econômico, suas pesquisas giram em torno da tese em que o crescimento econômico se dá através da integração e expansão dos mercados e na e

---

<sup>2</sup> Segundo Wallerstein, somente existiram duas variedades de sistemas-mundos: os impérios, que exerciam poder através de um único sistema político sobre os territórios sob seu domínio, e as economias-mundo, em que tais sistemas não predominavam sobre todo o espaço. O sistema-mundo moderno teria se formado a partir da expansão mercantil europeia e é caracterizado por ser uma economia-mundo capitalista. Se distingue dos impérios anteriores pela sua confiança no comércio ao invés do uso da força política e militar. Os centros capitalistas nascentes na Europa obtiveram vantagem no comércio com partes periféricas do globo e se utilizaram do sistema mundo para acumular capital e virem a ser a força dominante na era capitalista (WALLERSTEIN, 2011, p. 348).

Carlos Frederico Alves Carneiro Vianna

especialização internacional na produção de produtos baseada nas vantagens comparativas de cada região. A expansão do comércio de longa distância seria uma manifestação deste tipo de crescimento. Este texto é uma referência para o estudo dos produtos, volumes e preços praticados no comércio de longa distância.

Para cada texto será dedicada uma parte deste trabalho, ao final uma síntese será realizada com o objetivo de explicitar lacunas encontradas e eventuais pontos de convergência.

### **O racionalismo weberiano no comércio eurasiático**

O professor Niels Steensgaard (1974, p. 7) acredita que a substituição do comércio praticado pelas caravanas pelo exercido pelas companhias privilegiadas a partir do século XVII é um marco na história econômica. Afirma que este momento foi decisivo para a posterior redistribuição de poder e riqueza no mundo. Segundo este historiador, esta ruptura deve ser entendida dentro de uma crise estrutural no comércio de longa distância, ou melhor, um confronto de estruturas que se encena no século XVII.

Apresenta suas questões-chave da seguinte forma: como as companhias de comércio britânica e holandesa obtiveram sucesso onde os portugueses falharam? E por que o comércio transcontinental de caravanas foi sobrepujado<sup>3</sup> pelas companhias mercantis, depois do primeiro resistir por um século à competição portuguesa? (STEENSGAARD, 1974, p. 9).

---

<sup>3</sup> Em seu texto, Steensgaard não afirma que o comércio de caravanas foi eliminado, mas que perdeu importância relativa quando da entrada em cena das companhias mercantis. Idrissa Ba (2020) defende que as caravanas não só continuaram a existir, mas se integraram ao comércio marítimo e prosperaram no comércio transaariano até o século XIX.

## O Comércio de Longa Distância sob a perspectiva da historiografia: síntese de quatro obras representativas das tradições clássica, marxista, weberiana e braudeliana

O autor escolhe como objeto de seu estudo a queda da Ormuz portuguesa nas mãos de uma aliança entre ingleses e persas. Justifica Ormuz como objeto de estudo por ser um entreposto que dependia exclusivamente do tráfego gerado pelo comércio transcontinental. Sua queda seria o resultado de um confronto mais amplo. Entender por que Ormuz caiu, para o autor, é entender como as companhias sobrepujaram os portugueses e passaram a dominar não somente o comércio conduzido pelo Estado da Índia, mas também as rotas tradicionais transcontinentais.

Com o objetivo de entender o porquê do triunfo das companhias no comércio de longa distância asiático, Steensgaard utilizou dois métodos. O primeiro foi uma análise comparativa entre três instituições que competiram nesta arena: as caravanas compostas por mercadores andarilhos; as chamadas instituições redistributivas, como o Estado da Índia; e as companhias mercantis holandesa, *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* e inglesa, *East Indian Company* (VOC e EIC). O segundo método de investigação foi uma análise da sequência de eventos que levaram à queda de Ormuz, cujo objetivo é entender se os acontecimentos anteriores à queda e as ações e motivações das pessoas envolvidas explicam este evento. O resultado do segundo método não se mostrou explicativo, na medida que não consegue conectar a intenção dos personagens envolvidos com a verdadeira cadeia de eventos. Este resultado negativo acaba por reforçar a conclusão da análise comparativa, pois mostra que o conflito por Ormuz não foi uma disputa entre competidores em uma mesma base, mas uma crise estrutural entre diferentes instituições. O principal argumento defendido pelo autor é que as companhias saíram vencedoras sobre as caravanas e o Estado da Índia porque eram instituições que permitiram obter um

Carlos Frederico Alves Carneiro Vianna

melhor controle do mercado e internalizar os custos de proteção, subordinando-os aos mecanismos de mercado. Do ponto de vista econômico, utilizaram melhor os recursos a disposição do que as outras instituições (STEENSGAARD, 1974, p. 10-11).

Uma breve análise do método comparativo e seus resultados faz-se necessária para entender como o autor chegou a essa conclusão. O método utilizado por Steensgaard pressupõe que as fontes sejam organizadas em função de uma base teórica que não é explícita nos documentos. Irá concentrar a comparação em elementos que influenciaram variáveis institucionais como informação de mercado e “produção e venda” de proteção.<sup>4</sup>

Em sua análise sobre o comércio operado por caravanas, Steensgaard destaca que praticamente não existem fontes deixadas pelos mercadores andarilhos. Utiliza documentos utilizados por mercadores europeus que fizeram comércio na Ásia e, principalmente, o diário de um mercador armênio que exerceu suas atividades na Síria, Irã e Índia no final do século XVII (STEENSGAARD, 1974, p. 23). Extraí destas fontes algumas importantes conclusões: o comércio ambulante não era primitivo, ao contrário, os mercadores não necessariamente acompanhavam suas mercadorias, usavam cartas de crédito e *bills of Exchange*, geralmente se apoiavam nas comunidades étnico-religiosas espalhadas nas diversas cidades da Ásia, estabeleciam *commendas*, não eram obrigatoriamente especialistas em determinadas regiões ou mercadorias e evitavam litigar apelando para autoridades locais. Era um comércio próspero, conduzido por pequenos negociantes, transacionando pequenas quantidades de mercadorias em viagens contínuas de cidade em cidade. Baseado nestes documentos, o autor mostra que neste tipo de comércio os custos de proteção

---

<sup>4</sup>O autor irá se basear no conceito de Lane onde o uso da violência pode ser considerado como uma atividade produtiva, sendo proteção o serviço produzido (STEENSGAARD, 1974, p. 17).

## O Comércio de Longa Distância sob a perspectiva da historiografia: síntese de quatro obras representativas das tradições clássica, marxista, weberiana e braudeliana

superavam os de transporte (STEENSGAARD, 1974, p. 40). Outro problema levantado pelo autor é a questão sobre a informação de preços do mercado, apesar de conhecerem e conseguirem prever os custos de compra de mercadorias e de transporte, os mercadores ambulantes não tinham nenhuma indicação sobre qual preço conseguiriam vender suas mercadorias. Ou seja, além das despesas de transporte e segurança da caravana, do risco de ter suas mercadorias roubadas, de serem obrigados a pagar pedágios e taxas alfandegárias arbitrárias ao longo das rotas, também não conseguiam obter informações sobre os preços de venda das mercadorias. Além disso, pelas características inerentes ao comércio ambulante, onde se observava a pulverização de participantes e do capital, não era possível o estabelecimento de estoques amortecedores para as flutuações de preços de mercado (STEENSGAARD, 1974, p. 56).

Em continuação da sua análise comparativa, o autor analisa as chamadas empresas redistributivas, onde instituições políticas participavam do contexto econômico através do uso organizado da violência, “produzindo” e “vendendo” serviços de proteção. Do ponto de vista do mercador, pagar um tributo ao Estado em troca de proteção seria melhor do que o risco de ser roubado. O pagamento por proteção ao Estado era, pelo menos, previsível (STEENSGAARD, 1974, p. 63). O autor irá analisar três contextos diferentes deste modelo de monopólio na “produção” e “venda” de proteção pelo Estado: a Pérsia, o Império Otomano e o Estado da Índia. No caso do Estado da Índia, que mais nos interessa aqui, a figura do guerreiro teve precedência à do mercador. O Estado tinha o interesse de longo prazo em manter o comércio em seus territórios de forma a garantir a renda tributária necessária ao



Carlos Frederico Alves Carneiro Vianna

funcionamento de seu sistema político-administrativo. O Estado se mercantilizou, mas não foi organizado como um negócio. Mercadores ambicionavam tornar-se cavalheiros. Steensgaard cita Braudel que notou que “os portugueses se tornaram coletores de impostos” (STEENSGAARD, 1974, p. 83). A receita proveniente dos tributos expropriados da atividade mercantil, como os passaportes para trânsito no Oceano Índico, financiava a burocracia e as mercês senhoriais concedidas pelo rei. O próprio Estado da Índia consumia grande parte dos rendimentos da coroa em sua autopreservação. Era um meio de vida para milhares de soldados e oficiais. Sendo que, para além de seus salários, os oficiais da coroa obtinham outros rendimentos “não oficiais”. Neste sentido, havia uma disputa acirrada para servir no Estado da Índia, inclusive envolvendo a compra de cargos. Obviamente, este investimento teria que ser compensado nos três anos de serviço à coroa. Segundo o autor, o Estado da Índia pode ser considerado como um dos melhores exemplos históricos de corrupção oficial (STEENSGAARD, 1974, p. 93).

Para completar seu método comparativo, o autor aborda as companhias mercantis, que efetivamente trouxeram inovação institucional ao comércio de longa distância. O autor destaca que a relação entre “poder” e “lucro” era inversa entre as instituições redistributivas e as companhias. Para o Estado da Índia o comércio era uma oportunidade de obter o máximo de benefício a partir do uso da violência, enquanto nas companhias a obtenção de lucro para seus acionistas falava mais alto (STEENSGAARD, 1974, p. 114).

Começa sua descrição das companhias pela EIC, que era uma associação de mercadores, não um departamento do Estado inglês. Observa que a companhia não era somente formalmente independente da coroa inglesa, mas evitava a ingerência estatal em seus negócios. Durante o reinado dos Stuarts, tanto a coroa tinha pouca

## O Comércio de Longa Distância sob a perspectiva da historiografia: síntese de quatro obras representativas das tradições clássica, marxista, weberiana e braudeliana

influência sobre a EIC, quanto a companhia sobre a política externa do reino. O que será diferente no século XVIII. Mas, neste período, quando comparada com a VOC e o Estado da Índia, a EIC se mostra muito mais independente em relação ao Estado. O principal objetivo da EIC era a preservação e o aumento do capital de seus acionistas. O que não significa que a companhia realizava somente atividades mercantis pacíficas. Quando existiam oportunidades de uso da força, como a pirataria, a companhia possuía os meios de violência necessários a serem empregados em busca do lucro. Porém, ao contrário do Estado da Índia, a companhia não tinha como finalidade a cobrança de tributos, mas a busca por lucro nas atividades comerciais (STEENSGAARD, 1974, p. 121,123).

A VOC holandesa, resultado da fusão de várias companhias ligadas a algumas cidades holandesas, tinha uma característica diferente. Apesar de também possuir acionistas, a influência do Estado era garantida através das decisões tomadas por um comitê, o *Heeren XVII* (os dezessete diretores). Diretores cuja posse estava sujeita à aprovação dos burgomestres de algumas cidades holandesas. Este quadro nos indica que a VOC, ao contrário da EIC, possuía uma ligação muito forte com o governo da República. Pode-se levantar a questão se a VOC não tinha semelhança com o Estado da Índia, no sentido de fazer uso da violência organizada a serviço do Estado na obtenção de suas rendas. Segundo Steensgaard, a resposta é negativa (STEENSGAARD, 1974, p. 133). A VOC tinha como medida de sucesso o lucro mercantil, não a conquista ou domínio de territórios. Além disso, um fator fundamental e inovador era a preservação do capital da companhia. Por estatuto, o capital não era devolvido ao final de cada viagem dos navios. O capital era mantido na Ásia, girando e

Carlos Frederico Alves Carneiro Vianna

produzindo lucros para a companhia cujos dividendos eram distribuídos a seus acionistas (STEENSGAARD, 1974, p. 137).

Quando comparadas às caravanas ou ao Estado da Índia, as companhias se destacam pela internalização dos custos de proteção e por sua flexibilidade e capacidade de planejamento. Ao internalizarem a “produção” da proteção na forma de custos internos, conseguiam garantir a proteção para operar seus negócios na medida necessária e ao preço de custo. Procuravam reduzir a volatilidade do mercado, controlando e diminuindo as flutuações de mercado através do acúmulo de estoques, do pagamento de dividendos em espécie, das vendas em pequenos lotes a preços fixos, das vendas através de leilões e pré-contratadas. Desta forma, eram muito mais flexíveis e ágeis em relação aos movimentos do mercado e tinham maior poder de controlar preços. Em resumo, além da redução em seus custos, as companhias conseguiam uma previsibilidade de preços inacessível ao comércio de caravanas (STEENSGAARD, 1974, p. 152).

A diferença entre as companhias e o Estado da Índia sobre suas concepções econômicas são de fundamental interesse, pois representaram estruturas muito diferentes que entraram em conflito e mudaram os rumos da expansão europeia no século XVII. O estabelecimento do Estado da Índia foi uma revolução institucional no Oriente, mas uma revolução dentro de um sistema. Ou seja, parte da riqueza gerada pelos mercadores era embolsada pela Coroa portuguesa, o que não deixava de ser um mecanismo conhecido no Oriente: o pagamento de tributos a soberanos em troca de “proteção”. Por outro lado, as companhias representaram um exemplo de uma inovação institucional que possibilitou uma melhor utilização econômica de recursos escassos (STEENSGAARD, 1974, p. 154).

## O Comércio de Longa Distância sob a perspectiva da historiografia: síntese de quatro obras representativas das tradições clássica, marxista, weberiana e braudeliana

A investigação comparativa, realizada por Steensgaard, se concentrou nos custos de proteção e nas condições de mercado. Em ambos os casos as companhias se destacaram em relação a seus modelos concorrentes. Internalizaram os custos de proteção e minimizaram os riscos de flutuações de curto prazo nos preços dos produtos comercializados. Apesar destas vantagens serem bastante evidentes em relação às caravanas, com relação às instituições redistributivas a distinção é menos explícita, mas existe. A principal distinção é que apesar das companhias terem ligações com o Estado, especialmente a VOC, e fazerem uso da violência como o Estado da Índia português, seu principal objetivo era ativamente gerir o resultado econômico das companhias (obter lucro), enquanto o Estado da Índia, por exemplo, estava mais preocupado na “produção” de proteção e na coleta de tributos, sendo passivo em relação às mudanças de mercado.

### O Índico e a Longa Duração

Chaudhuri busca avaliar a relevância do comércio de longa distância nas civilizações que se desenvolveram na região do Oceano Índico nos onze séculos que vão do surgimento do Islã no século VII até 1750. Realiza um estudo histórico do comércio de longa distância que nos faz enxergar a coesão subjacente ao Oceano Índico, assim como a natureza contrastante de suas diferentes civilizações. Para tanto, irá utilizar como quadro teórico o tripé da análise braudeliana: espaço, tempo e estrutura.

O autor argumenta que a unidade geográfica das civilizações do Oceano Índico definiu o espaço de trocas materiais e de ideias entre chineses, indonésios, hindus,

Carlos Frederico Alves Carneiro Vianna

árabes e iranianos. Analisa os tempos destas civilizações adotando a concepção de tempos históricos de Braudel quando classifica os eventos cronológicos em estacionários, de longa duração, cíclicos e aleatórios (CHAUDHURI, 1985, p.21). O componente estacionário do tempo seria o próprio Oceano Índico e sua natureza imutável. As alterações geográficas no litoral e nos deltas dos rios que desembocam no Índico são eventos de longa duração, assim como aspectos culturais como a forma de habitar, de se vestir e de se alimentar. As monções seriam eventos cíclicos que determinam tanto o ciclo de produção agrícola quanto as estações propícias para a navegação marítima. Como exemplo, nota que o padrão da agricultura, função da geografia e dos ciclos climáticos, determinou os dois grandes blocos de civilizações asiáticas: as civilizações do arroz e do trigo. Civilizações que tem características políticas, econômicas, sociais e culturais distintas. Por sua vez, eventos aleatórios como guerras, desastres climáticos e crises alimentares são imprevisíveis e tendem a afetar criticamente o comércio de longa distância no curto prazo.

Nesta região tão ampla, o autor observa que existiam diferentes tradições marítimas onde algumas nações valorizavam mais o poder marítimo que outras. Certo é que antes da chegada dos portugueses em 1498 não houve nenhuma tentativa relevante de domínio marítimo das rotas e do comércio de longa distância no Oceano Índico por nenhuma das nações asiáticas. O Oceano Índico não era dominado por nenhum império. Foram os europeus que trouxeram esta ambição vinda da tradição mediterrânea de guerra por mar e terra. Para o autor, o fenômeno novo que merece estudo é o comércio armado e não o sistema de comércio pacífico que era empregado no Índico. Sugere que a emergência das cidades-estados italianas no mediterrâneo cristão andou junto com o desenvolvimento de uma nova base institucional de suporte ao comércio. Neste mesmo contexto, os encontros entre

## O Comércio de Longa Distância sob a perspectiva da historiografia: síntese de quatro obras representativas das tradições clássica, marxista, weberiana e braudeliana

venezianos e as frotas muçulmanas obrigaram a uma convergência de interesses entre os mercadores e o Estado Veneziano. Esta experiência italiana foi transplantada para outras cidades europeias e, posteriormente, migrada para o Índico através dos portugueses (CHAUDHURI, 1985, p. 14).

Chaudhuri procede a um exercício de diferenciação entre mercado e comércio (*trade*). Estabelece três categorias conceituais para definir mercado: o local onde fisicamente se realizam as transações econômicas, a medida temporal de quando se realizam as trocas e o mercado como fenômeno social, onde diferentes grupos sociais realizam diversas funções que envolvem questões de poder e estratificação social (CHAUDHURI, 1985, p. 223). No caso da região do Índico, a influência mais forte do mercado se dava nos grandes empórios comerciais que ofereciam segurança política aos mercadores estrangeiros, lugar de hospedagem, atracadouros, armazéns, bancos e tribunais para solução de eventuais litígios. Os portos mercantis, regra geral, agiam de forma justa com os mercadores locais e estrangeiros. Se a comunidade mercantil percebesse que eventualmente estes portos tivessem uma conduta arbitrária, a cidade teria sua reputação manchada e sofreria sérias consequências comerciais. Era comum que, em se sentindo injustiçadas, as próprias tripulações armadas das embarcações mercantis praticassem a justiça pelas próprias mãos, uma represália usualmente empregada pelas companhias das Índias Orientais (holandesa e inglesa) quando confrontadas com casos de inadimplência ou extorsão (CHAUDHURI, 1985, p. 12).

Carlos Frederico Alves Carneiro Vianna

Uma das dimensões sociais do comércio de longa distância era a questão da residência, temporária ou não, dos mercadores nos empórios comerciais. Mercadores temporários poderiam se instalar e transacionar em um *funduq* árabe, ou terem residência física em um bairro exclusivo de mercadores em uma grande cidade mercantil. Em geral, efetuavam seus negócios em círculos fechados, onde a reputação individual era fundamental. Mercadores armênios e judeus estabeleciam-se em várias cidades por não terem uma terra natal para retorno.<sup>5</sup> Para todos os efeitos, considera que não há muita distinção entre organizações estruturadas em matriz e filiais no mundo moderno e uma rede de mercadores baseada em uma cidade com agentes espalhados em diversos outros centros comerciais no período pré-moderno (CHAUDHURI, 1985, p. 226).

De forma similar, enxerga analogias em relação aos custos de proteção incorridos pelos mercadores do século XVII, realizados através de tributos ou presentes dados a soberanos, e as multinacionais atuais. Ao contrário de Steensgaard, não dá muita importância aos custos de proteção dispendidos pelos mercadores, até pela dificuldade em calculá-los devido a pouca quantidade de fontes. Argumenta que o comércio no Índico era realizado, em geral, por mercadores desarmados. Quadro que se altera com a chegada dos portugueses e das companhias mercantis inglesa e holandesa. Mercadores asiáticos e os donos das embarcações passam então a ser forçados a comprar salvo-condutos dos europeus, e assim, passam a incorrer em custos de proteção consideráveis (CHAUDHURI, 1985, p. 227).

Chaudhuri lembra que a visão de economistas modernos sobre o comércio internacional como resultado das vantagens competitivas relativas entre nações e da

---

<sup>5</sup>Chaudhuri tece críticas ao conceito de *Trading Diasporas* como instrumento analítico, críticas que fogem de nosso interesse neste trabalho (CHAUDHURI, 1985, p. 224).

## O Comércio de Longa Distância sob a perspectiva da historiografia: síntese de quatro obras representativas das tradições clássica, marxista, weberiana e braudeliana

divisão do trabalho em escala global é inadequada para períodos pré-modernos (CHAUDHURI, 1985, p.17). O comércio de longa distância neste período era uma função de diferenças de tecnologia que ainda não teriam sido difundidas entre as diversas regiões, de determinações geográficas e da preferência dos consumidores, especialmente no mercado de artigos luxuosos. Aqui, o autor nos lembra que o impacto do comércio na cultura é reconhecido por arqueólogos e antropólogos e, vice-versa, aspectos culturais influenciaram profundamente a atividade comercial. Um aspecto do comércio pré-moderno a destacar, segundo Chaudhuri, é que os hábitos alimentares, a forma de se vestir e os modos de habitação constituíam a base dos sistemas culturais e, neste período, determinavam fortemente a composição dos produtos transacionados no comércio de longa distância. Outra característica importante é a questão da frequência e continuidade das atividades mercantis. A forma descentralizada de produção fazia com que determinada região fosse muito mais autossuficiente do que o equivalente na era moderna. Por conseguinte, a influência dos produtores no comércio de longa distância era menor. Aponta que era a capacidade de uma determinada sociedade gerar excedentes em relação a suas necessidades internas, em ligação com a demanda gerada por outras deficitárias, era o que formava a base para as trocas comerciais no período pré-moderno na região do Oceano Índico (CHAUDHURI, 1985, p. 20).

Chaudhuri aponta que poucos historiadores não concordariam que os mercados pré-modernos eram altamente imperfeitos como mecanismos de alocação de recursos econômicos (CHAUDHURI, 1985, p. 222). O autor acrescenta que, do lado da oferta, a tecnologia de produção de bens no período analisado se transformou



Carlos Frederico Alves Carneiro Vianna

muito lentamente ou mesmo manteve-se constante por séculos. Conclui que a oportunidade de acumulação de capital veio principalmente das oscilações na demanda, dependente dos preços relativos dos produtos, e das melhorias nos arranjos institucionais que permitiram a redução de custos das transações mercantis.

Chaudhuri desafia a crença que os agentes econômicos tomam suas decisões com base em cálculos racionais. Argumenta que, por exemplo, donos de camelos, que pertenciam ancestralmente a tribos nômades, vendiam seus animais a caravanas sem necessariamente efetuarem cálculos econômicos que maximizassem seus rendimentos. Na realidade, adotavam um modo de vida onde o trabalho, de toda forma, garantia o seu sustento. O mesmo pode se afirmar para donos de embarcações e marinheiros que há gerações eram dedicados a atividade marítima (CHAUDHURI, 1985, p. 227).

Conclui em seu estudo sobre o comércio de longa distância na região do Oceano Índico que o processo de trocas econômicas foi delineado pelos sistemas políticos e sociais de diferentes civilizações e suas atitudes umas com as outras. Comércio que não sobreviveria sem um acordo universal sobre noções como salvo-conduto, lei das nações e os meios de distribuir ganhos econômicos entre diferentes grupos. Entretanto, ressalta que era um negócio de mercadores que agiam como indivíduos em busca de lucro, independente se eventualmente poderiam representar interesses de Estados e soberanos. Desta forma, deixa claro que o comércio de longa distância praticado no Oceano Índico pode ser encarado como uma atividade essencialmente capitalista (CHAUDHURI, 1985, p. 228).

## O Comércio de Longa Distância sob a perspectiva da historiografia: síntese de quatro obras representativas das tradições clássica, marxista, weberiana e braudeliana

### Um sistema-mundo no século XIII

Abu-Lughod defende que na economia-mundo do século XIII não havia uma única potência hegemônica. Considera que os cem anos entre 1250 e 1350 foram o momento crucial da história, um ponto de virada na história mundial. Neste período, o Oriente Médio foi a região central, ligando o Mediterrâneo oriental com o Oceano Índico e a Ásia Central. Entretanto, esta fase alvissareira para o Oriente Médio não foi sustentável, decaindo na metade do século XIV. A Europa, até então a região menos desenvolvida, foi a que mais ganhou com as ligações que foram forjadas no século XIII. A partir do século XVI, a Europa tomou a liderança no que Wallerstein chamou de "sistema-mundo moderno" e pelos próximos 500 anos o mundo ocidental ocupou um papel globalmente hegemônico<sup>6</sup>. A autora argumenta que não havia uma necessidade histórica inerente que voltou o sistema em favor do Ocidente ao invés do Oriente, muito menos obstáculos que preveniriam culturas orientais de se tornarem protagonistas do sistema-mundo moderno (ABU-LUGHOD, 1989, p.12).

A autora utiliza uma análise espacial como método, onde divide a região pesquisada em oito subsistemas regionais, definidos por pertencerem a um mesmo império, grupo linguístico ou religioso. Por sua vez, estes subsistemas se integravam a três circuitos principais, configurando grandes eixos mercantis: a Europa, compreendendo a região de Flandres a França e a região da Península Itálica e

---

<sup>6</sup>Para Wallerstein (1974, p. 37-38), o estabelecimento do sistema-mundo capitalista requer que três condições sejam satisfeitas: expansão geográfica, desenvolvimento de vários métodos de controle do trabalho para diferentes produtos em diferentes partes do sistema-mundo e criação de uma máquina estatal relativamente forte, papel que foi ocupado pelos Estados centrais da economia-mundo capitalista. Defende que somente no início da Idade Moderna estas condições foram satisfeitas; neste sentido, discorda do argumento de Abu-Lughod, em que existiria um sistema-mundo já no século XIII.

Carlos Frederico Alves Carneiro Vianna

Mediterrâneo; o Oriente Médio e Ásia central, contendo as rotas da seda de Constantinopla a China, o eixo que vai do Levante até o Golfo Pérsico e o que alcança o Oceano Índico através do Mar Vermelho; o terceiro circuito, asiático, seria composto pela ligação da Índia com o mundo árabe, pela região compreendida entre o sudeste da Índia e o estreito de Malaca e o eixo que vai da Indonésia a China. Estes subsistemas regionais podem ser caracterizados por regiões dominadas por impérios ou grandes cidades que funcionavam como centros de mediação entre os enclaves comerciais no interior. Estas cidades principais serviam de nós na cadeia mercantil que percorria toda a Eurásia e formava a rede mercantil global no século XIII (ABU-LUGHOD, 1989, p.33).

Esta análise espacial e comparativa permite observar as similaridades e diferenças entre as diversas regiões que integram este sistema-mundo. A autora identifica em sua pesquisa que as similaridades entre mercados nas várias regiões da Eurásia no século XIII eram mais relevantes do que as eventuais diferenças. E onde existiam diferenças, o Ocidente estava sempre um passo atrás. Todas as regiões estudadas neste período utilizavam padrões monetários e instrumentos de crédito na atividade mercantil, assim como o “Estado” exercia um importante papel na cunhagem e na garantia do valor das moedas. Observa que a atividade bancária podia ser encontrada no Oriente bem antes de seu aparecimento nas cidades italianas. Mecanismos de compartilhamento de capital e risco, especialmente utilizados no comércio de longa distância como a *commenda*, *qirad* ou *ortoy*, também foram utilizados em todas as regiões. Outro aspecto comum é a riqueza acumulada pelos mercadores em todas as regiões, muitas vezes sendo, inclusive, financiadores do Estado e de suas autoridades (ABU-LUGHOD, 1989, p.15-17).

## O Comércio de Longa Distância sob a perspectiva da historiografia: síntese de quatro obras representativas das tradições clássica, marxista, weberiana e braudeliana

A principal diferença entre as regiões no século XIII, segundo Abu-Lughod, é o fato da Europa se encontrar em uma posição atrasada em relação ao desenvolvimento do Oriente. A autora segue argumentando que a justificativa para a preponderância europeia após o século XVI não está relacionada a eventuais qualidades únicas europeias, e sim ao desarranjo temporário, geográfico, político e demográfico do Oriente neste período. Cita como exemplos deste “desarranjo”, a fragmentação dos territórios onde se encontravam as rotas da seda no período pós *Pax Mongolica*; as consequências demográficas da peste negra que dizimou vários centros urbanos que faziam parte das principais rotas comerciais; o início da utilização das rotas marítimas atlânticas pelos europeus; a superioridade militar das naus portuguesas sobre as árabes e a vitória do Ocidente sobre os otomanos em Lepanto. A autora conclui que este período entre o século XIII e o XVI é uma época de transição e fatores geopolíticos no resto do sistema-mundo criaram oportunidades, sem as quais a emergência dos europeus seria improvável (ABU-LUGHOD, 1989, p.18-20).

A autora destaca algumas características deste sistema: em regra, as cidades situadas em pólos extremos nesta rede não comerciavam diretamente. O comércio era quebrado em rotas e circuitos intermediários. Não existia uma divisão internacional do trabalho no sentido moderno. Produtos não eram parcialmente produzidos em uma região para serem finalizados em outra. Os subsistemas regionais eram muito mais autossuficientes do que em tempos modernos. Não havia uma dependência crítica de um subsistema em relação a outro para sua sobrevivência.

Carlos Frederico Alves Carneiro Vianna

Segundo Abu-Lughod (1989, p. 355), vários sistemas econômicos coexistiam no século XIII, sistemas protocapitalistas, sistemas suportados pelo poder do Estado, ou baseados em produção estatal. Todos participando de um sistema-mundo que, no final do século XIII, tinha proporcionado prosperidade para todos. A autora utiliza uma série de casos empíricos que nos mostram como as conexões entre estas sub-regiões foram construídas e expandidas durante o século XIII. Processos que foram muitas vezes cooperativos, mas também conflituosos. Segundo a autora, no século XIII cada região obteve benefícios com o sistema global, mas não em detrimento de outros. Nenhum império ou potência podia ser considerada hegemônica. A perpetuação do sistema necessitava da participação de todos para a garantia de sua prosperidade (ABU-LUGHOD, 1989, p.37).

Entretanto, a partir de meados do século XIV, o sistema se fragmentou e várias partes entraram simultaneamente em declínio. As dificuldades econômicas enfrentadas na segunda metade do século XIV acabam por esfacelar o sistema, coincidindo com a chegada de Portugal no Oceano Índico no início do século XVI. Um novo entrante que inicia uma nova fase de integração global, agora sob a sombra da hegemonia europeia. Portanto, a questão pertinente é: por que este sistema ruiu? A autora responde afirmando que modelos explicativos que atribuem aos europeus eventuais características tecnológicas, culturais ou econômicas especiais não são suficientes, pois ignoram mudanças nos contextos pré-existentes ao sistema. Não podem ser atribuídas grandes mudanças na navegação, transporte, organização da produção, compartilhamento de riscos ou nos arranjos institucionais na condução das transações mercantis quando comparados os séculos XIII e XVI. O fato do Ocidente ter predominado no século XVI, enquanto o resto do sistema entrava em

**O Comércio de Longa Distância sob a perspectiva da historiografia: síntese de quatro obras representativas das tradições clássica, marxista, weberiana e braudeliana**

decadência, não pode ser usado como argumento que somente instituições e a cultura do Ocidente poderiam ter tido sucesso (ABU-LUGHOD, 1981, p.354).

A autora explica que expansões e retrações do sistema se devem, pelo menos em parte, às ligações que as diferentes partes têm entre si. Quando regiões diferentes são submetidas a mudanças negativas de contexto, a direção total do sistema tende a declinar. Um processo que se deu no século XIV com a peste negra e a fragmentação dos territórios por onde passavam as rotas da seda na Ásia Central. Com a diminuição geral da população, houve uma transferência de recursos humanos para a agricultura e uma redução acentuada da população urbana. Como consequência, o comércio de longa distância declinou. A diminuição do volume da atividade mercantil nas rotas da Ásia Central deixou o Mar Vermelho como praticamente a única opção de comércio entre o Índico e a Europa, o que deu a oportunidade de uma aliança mercantil entre Veneza e o Egito. Neste período, observa-se uma retração do comércio no sul e sudeste da Ásia e com a retirada da frota chinesa do Índico, um vácuo de poder naval se observa neste oceano. Segundo a autora, vácuo que foi preenchido sucessivamente pelos portugueses, holandeses e ingleses (ABU-LUGHOD, 1981, p. 359-361).

Neste quadro, a autora concluiu que houve uma “decadência do Oriente” antes de uma “emergência do Ocidente”. O sistema de comércio de longa distância se retrai em relação ao quadro encontrado do século XIII. Não obstante, rotas desenvolvidas e mecanismos de comércio estabelecidos anteriormente, facilitaram a entrada dos europeus nesta arena. Outro ponto que intriga historiadores é porque não houve

Carlos Frederico Alves Carneiro Vianna

resistência à entrada em cena dos portugueses. Uma hipótese é que o Oriente já estava acostumado a realizar o comércio intercultural. Outra explicação, defendida pela autora, é a visão que os europeus praticavam “comércio e pilhagem”. Utiliza o argumento marxista que houve um ímpeto do capitalismo moderno, suportado pelos Estados europeus, em direção à expropriação de recursos e trabalho extraeuropeus, especialmente no Novo Mundo. Esta apropriação teria permitido aos europeus efetuarem uma acumulação primitiva de capital que teria financiado a hegemonia econômica europeia (ABU-LUGHOD, 1981, p.361).

Em seu texto, Abu-Lughod desenvolve a teoria onde sistemas-mundo não ascendem e declinam como Estados ou civilizações, mas se reestruturam quando integrantes das zonas periféricas passam a ocupar posições mais poderosas no sistema e passam a centralizar ou controlar a maior parte das interações entre outras zonas. Seria esta reestruturação de poder que teria ocorrido na configuração entre as regiões que compunham o sistema-mundo eurasiático (ABU-LUGHOD, 1981, p. 367). Esta reconfiguração não é explicável por variáveis monocausais. A autora defende que transformações múltiplas em vários vetores, relacionados entre si ou não, criaram um efeito cumulativo que transformou o sistema. São as conexões entre os sistemas que devem ser estudadas: quando se fortalecem, o sistema ascende, quando enfraquecem o sistema entra em declínio. Contudo, a autora alerta que, mesmo em um sistema integrado, nem todas as partes conseguem ser controladas e que a máxima onde “as mesmas causas levam aos mesmos efeitos” não consegue lidar com mudanças sistêmicas que só ocorrem em determinados contextos históricos (ABU-LUGHOD, 1981, p.369).

## O Comércio de Longa Distância sob a perspectiva da historiografia: síntese de quatro obras representativas das tradições clássica, marxista, weberiana e braudeliana

### **A divisão do trabalho, guerras e o comércio de longa distância**

O objetivo da obra de Findlay e O'Rourke é entender os processos de desenvolvimento que originaram o cenário econômico global atual, conformado em séculos de interações entre as várias regiões do mundo, sejam elas mercantis, migratórias, políticas ou culturais. Somente através do estudo desta história é possível entender a relação entre a evolução do comércio inter-regional e o desenvolvimento político e econômico das nações. O processo de crescimento econômico é o objeto de interesse destes autores e sua área de estudo é a estrutura do comércio global, sua evolução geopolítica ao longo do tempo e as mudanças no equilíbrio da hegemonia econômica ao longo dos últimos mil anos. Os autores consideram que a emergência e o emprego de novas tecnologias foi fator relevante para o desenvolvimento econômico, na medida que produziram uma divisão de trabalho entre nações e criaram grandes diferenças de renda entre elas. Estes economistas, de viés clássico, acreditam que inventividade e incentivos corretos proporcionam crescimento econômico e criticam teses marxistas que ligam o crescimento à acumulação primitiva de capital.

Findlay e O'Rourke ressaltam que economistas não dão a devida relevância a aspectos geográficos em seus modelos explicativos de desenvolvimento e crescimento econômico. Destacam que o emprego da violência em vários contextos históricos moldou o ambiente onde operaram as forças de oferta e demanda do mercado. Defendem que, para grande parte do período analisado, o padrão do comércio de longa distância só pode ser compreendido como resultado de equilíbrios



Carlos Frederico Alves Carneiro Vianna

militares ou políticos entre potências rivais. Nos lembram que a utilização de recursos militares também impõe custos e benefícios para todos os envolvidos no emprego da violência. As tensões econômicas e políticas que se acumulam nos períodos de paz e prosperidade levam a sucessivas rodadas de conflitos militares. Neste sentido, defendem que cada era econômica foi estabelecida dentro de um quadro geopolítico imposto por um grande conflito, que somente é superado por uma próxima guerra que estabelece um novo contexto para o comércio regional ou global. Os autores argumentam que os momentos de ruptura destes ciclos não se devem a choques exógenos, mas são ocasionados por fatores inerentes ao próprio desenvolvimento das sociedades (FINDLAY; O'ROURKE, 2007, p. xvi-xx).

As unidades utilizadas para a análise da evolução do padrão e estrutura do comércio global são os estados-nações. Podem ser classificadas de diversas formas: pela geografia, por estágios de desenvolvimento ou importância econômica dos fatores de produção. Os produtos trocados entre os estados-nação podem ser agrupados como produtos primários ou manufaturados; produtos de uso intensivo de mão-de-obra ou capital; por geografia ou outras características. Isto constituiria o que se chama de “estrutura e padrão do comércio global”. Utilizam o conceito de Frédéric Mauro que propõe um modelo intercontinental para o estudo do comércio global para o início da era moderna, onde os fluxos de entrada e saída de mercadorias entre regiões ao longo do tempo são tabulados e analisados (FINDLAY; O'ROURKE, 2007, p. 1). Adotam como ponto de partida a delimitação geográfica do continente eurasiático em sete regiões no início do segundo milênio e que três grandes eventos históricos marcaram o milênio e causaram profundas transformações globais: a peste negra, a descoberta do Novo Mundo e a Revolução Industrial. As regiões – Europa Ocidental, Europa Oriental, Norte da África e Sudoeste da Ásia, Ásia

## O Comércio de Longa Distância sob a perspectiva da historiografia: síntese de quatro obras representativas das tradições clássica, marxista, weberiana e braudeliana

Central, Sul da Ásia, Sudeste da Ásia e Leste da Ásia foram agrupadas em torno de suas ligações históricas e culturais. Os traços políticos e sociais em comum fornecem uma coerência e unidade que as distingue umas das outras. A integração econômica é mais forte dentro destas unidades do que entre elas. Do ponto de vista global, estas regiões compreenderam a grande maioria da população em torno do ano mil.<sup>7</sup> A partir deste esquema metodológico, os autores organizam o livro de forma cronológica, onde o contexto histórico e econômico de cada região é percorrido assim como a evolução do que chamam de padrões do comércio global.

Uma síntese de fôlego, baseada em fontes secundárias e rica em dados quantitativos. Toda a abordagem está fortemente calcada na evolução da divisão do trabalho internacional formatada ao longo do milênio pelos arranjos geopolíticos, pela adoção de tecnologias e cujas rupturas foram, principalmente, ocasionadas pelas guerras e conflitos em partes do sistema, mas que afetaram o comércio e a economia globalmente.

### Quatro escolas: divergências e similitudes

Os autores analisados escreveram sobre o comércio de longa distância segundo quadros teóricos bastante diferentes e recortes espaciais e cronológicos bem distintos. Com o devido cuidado, buscaremos entender pontos de similitude entre seus argumentos, lacunas e diferenças em suas conclusões.

---

<sup>7</sup>Avalia-se que a população global no ano 1000 era de 265 milhões de habitantes, sendo que estas regiões seriam habitadas por 232 milhões de pessoas (FINDLAY, R; O'ROURKE, 2007, p. 3).

Carlos Frederico Alves Carneiro Vianna

O primeiro ponto a destacar é a diferença na utilização de fontes. Steensgaard e Chaudhuri, provavelmente por serem historiadores de ofício, utilizam de forma relevante fontes primárias em suas obras. Steensgaard irá por exemplo analisar a atuação dos mercadores andarilhos a partir de relatos de mercadores europeus coevos aos acontecimentos e, principalmente, na leitura do diário do mercador armênio Hovhannes. Abu-Lughod, socióloga, e a dupla de economistas Findlay e O'Rourke, se apoiaram, principalmente, em fontes secundárias.

Do ponto de vista metodológico, grandes diferenças entre os autores são percebidas. Steensgaard irá adotar uma análise comparativa entre instituições e uma análise de sequência de eventos. Foi o único a dar centralidade a um evento, a queda de Ormuz, assim como o único a analisar com profundidade instituições como o Estado da Índia e as companhias mercantis. Suas conclusões sobre as diferenças nos custos de proteção entre diferentes instituições, baseadas em um racionalismo weberiano, são fundamentais em seus argumentos. Chaudhuri rebate estes argumentos, pois não considera a questão do custo de proteção determinante no desenvolvimento do comércio de longa distância. Também questiona a utilização de poucas fontes que Steensgaard utilizou para se chegar as suas conclusões sobre os custos de produção. Chaudhuri Utilizou um quadro teórico-metodológico totalmente distinto: a análise da evolução das estruturas de longa duração como a navegação, o comércio de caravanas, os mercados e o comércio. Trilha um caminho que tenta se aproximar da história total dos *Annales*, enfatizando os aspectos geográficos, sociais e culturais, além dos econômicos e políticos. Apesar de se situarem em tradições muito distintas, até mesmo opostas, a marxista Abu-Lughod e os economistas clássicos Findlay e O'Rourke, utilizaram um mesmo ponto de partida metodológico: trataram a dimensão espacial a partir de uma segmentação geográfica do mundo eurasiático

## O Comércio de Longa Distância sob a perspectiva da historiografia: síntese de quatro obras representativas das tradições clássica, marxista, weberiana e braudeliana

realizada a partir de agrupamentos em torno de mesmas características históricas e culturais, como grupo linguístico ou religioso, encontradas no início do segundo milênio neste continente. Traçaram narrativas para cada unidade geográfica e suas interligações, apoiados em diferentes quadros teóricos. Neste aspecto, Steensgaard deixa uma lacuna importante com relação a uma análise espacial mais aprofundada. A influência da demografia no comércio de longa distância é um ponto central para Chaudhuri e explorado por Abu-Lughod, especialmente quando explica a transição do século XIII para o XIV na Ásia. Os outros autores irão explorar em menor profundidade esta importante dimensão. Até mesmo por ser representante da escola braudeliana, Chaudhuri irá ser o autor mais preocupado em evidenciar a influência de aspectos sociais e culturais no comércio de longa distância. Temas como a relação das povos do Oriente com o mar, as sociedades e culturas que se formaram em função do cultivo do arroz ou do trigo, a dimensão social do mercado observada na articulação entre grupos sociais, na residência dos mercadores, na demanda por produtos em função de características culturais como vestuário, habitação e alimentação são objetos explorados por Chaudhuri na tentativa de analisar o comércio de longa distância em uma perspectiva de história total, não puramente econômica. Steensgaard será o único dos autores estudados que irá detalhar o funcionamento de instituições, se abastecendo de um bom manancial de fontes primárias. Sua abordagem institucional, trazendo a análise de um evento empírico, a queda de Ormuz, como evidência de sua tese, certamente não foi bem recebida por historiadores de escolas marxistas ou pertencentes a tradição braudeliana, mas abre

Carlos Frederico Alves Carneiro Vianna

uma perspectiva interessante para o estudo das instituições e sua relevância histórica no desenvolvimento econômico e social da humanidade.

Quando comparamos os textos selecionados é possível identificar que algumas questões são recorrentes, as quais todos os autores, partindo de diferentes quadros teóricos e metodológicos, procuraram articular seus modelos explicativos.

O primeiro tema, talvez o problema central enfrentado por todos os autores, é porque o Ocidente se torna hegemônico a partir da expansão marítima europeia no século XVI. Todos os autores, a partir de suas diferentes visões e filiações a tradições teóricas distintas, destacam o emprego da violência como uma das causas explicativas desta questão. Mesmo autores de escolas tão distintas quanto Chaudhuri, Abu-Lughod, Findlay e O'Rourke consideraram que o uso de violência foi o fator preponderante para a instalação dos europeus no continente asiático e sua posterior dominação econômica e política na região. A diferença entre eles está em sua visão sobre o que está por trás do uso da violência. Chaudhuri atribui a uma cultura europeia que nasce nos conflitos comerciais-militares do mediterrâneo e que irá prevalecer no encontro com mercadores não armados do Índico. Abu-Lughod argumenta que até o século XVI os europeus estavam em um estágio inferior aos orientais. Somente por conta de uma conjuntura asiática desfavorável foi possível o início da dominação europeia. Critica a visão onde a subsequente hegemonia europeia foi devida a sua singularidade empresarial e capacidade de geração de inovação. Contudo, sugere que, entre outros fatores, a dominação europeia começa através da utilização de uma tecnologia portuguesa: a superioridade militar de suas naus. Afirma que a dominação europeia se assentaria em um capitalismo mercantil baseado em saques e pilhagem, onde a expropriação violenta de riquezas advindas dos encontros com outros povos teria permitido a acumulação primitiva de capital no

## O Comércio de Longa Distância sob a perspectiva da historiografia: síntese de quatro obras representativas das tradições clássica, marxista, weberiana e braudeliana

continente europeu. Findlay e O'Rourke admitem a importância do uso da violência pelo Ocidente, mas dentro de um quadro de cálculo econômico, ou seja, a utilização de recursos militares obedece a um racional econômico de custos e benefícios, válido tanto para a potência agressora quanto para os agredidos. Steensgaard também destaca o uso da violência, mas o colocando em um plano inferior ou de suporte ao que ele acredita que foi o principal fator de preponderância: a introdução de uma inovação institucional representada pela organização das companhias mercantis inglesa e holandesa. Além da explicação sobre a hegemonia alcançada no Oriente, este autor dará uma ênfase especial a questão de porquê europeus do norte e suas instituições preponderaram sobre os ibéricos do sul.

Outro tema tratado por todos os autores é a questão das economias pré-moderna e moderna. Neste ponto, autores como Chaudhuri e Abu-Lughod acreditam que o cálculo econômico racional não era o principal fator de decisão econômica na era pré-moderna. Neste sentido, se contrapõem a Steensgaard, Findlay e O'Rourke, que colocam as decisões econômicas em um plano racional. Quase todos os autores irão debater, concordando ou não, a tese de Polanyi sobre a imbricação da economia à sociedade na era pré-moderna.<sup>8</sup> Outros temas ligados a economia são razoavelmente tratados de forma semelhante por todos os autores como a questão da inelasticidade dos fatores de oferta em relação a demanda elástica do comércio de longa distância, a falta de transparência de informações de mercado e a relativa autossuficiência das sub-regiões da eurásia. Ao contrário dos outros autores, Findlay

---

<sup>8</sup>Esta imbricação exprime a ideia em que a economia não seria autônoma como a teoria econômica prega, mas que estaria subordinada à ação política, da religião e das relações sociais (POLANYI, 2012, p. 88-89).

Carlos Frederico Alves Carneiro Vianna

e O'Rourke irão dar mais atenção a temas como uso de tecnologia na especialização e divisão internacional da economia, e o desenvolvimento e crescimento econômico dentro dos quadros geopolíticos formatados pelos conflitos entre as nações.

Todos os textos analisados, independente de suas afiliações teóricas, reforçam que pensar processos históricos em escala global é um empreendimento que vai além das histórias nacionais. São exemplos de como realizar o estudo das conexões entre as sociedades instaladas em diferentes partes do globo em sua perspectiva histórica. São modelos para o que constitui o promissor campo de estudos da História Global.

### Referências bibliográficas

ABU-LUGHOD, J. L. **Before European hegemony: the world system A.D. 1250-1350.**Oxford: Oxford University Press, 1989.

BA, I. Le commerce transsaharien et ses logiques d'accommodation par rapport au commerce transatlantique entre le XVe et le XIXe siècle. **Varia Historia**, Belo Horizonte, vol. 36, n. 71, p. 329-360, mai/ago 2020.

CHAUDHURI, K. N. **Trade and civilization in the Indian Ocean.** Cambridge: Cambridge University Press, 1985.

FINDLAY, R; O'ROURKE, K. H. **Power and plenty: trade, war, and the world economy.** Princeton: Princeton University Press, 2007.

HARRIS, R. **Going the distance: Eurasian trade and the rise of the business corporation, 1400-1700.** Princeton: Princeton University Press, 2020.

POLANYI, K. **A grande transformação: as origens políticas e econômicas de nosso tempo.** Lisboa: Edições 70, 2012(1944).

STEENSGAARD, N. **The Asian trade revolution of the seventeenth century: the East India Companies and the decline of the caravan trade.** Chicago: Chicago University Press, 1974 (193).

O Comércio de Longa Distância sob a perspectiva da historiografia: síntese de  
quatro obras representativas das tradições clássica, marxista, weberiana e  
braudeliana

WALLERSTEIN, I. **The modern world-system. Vol 1**: capitalist agriculture and the origins of the European world-economy in the sixteenth century. Los Angeles: University of California Press, 2011 (1974).