

El paisaje portuario de Malaca ante las percepciones y construcciones portuguesas a principios del siglo XVI¹

The port landscape of Malacca, as perceived and constructed by the Portuguese in the early 16th century.

MIRIAM ALEJANDRA GARCÍA CUÉLLAR

El Colegio de México, Ciudad de México, México

miriam.garcia@colmex.mx

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7653-4664>

Resumen: El objetivo de este artículo es estudiar las percepciones y transformaciones del paisaje portuario de Malaca, experimentadas a raíz de las primeras incursiones portuguesas, quienes fueron los primeros europeos en entablar contacto con las sociedades malayas a principios del siglo XVI, y capturando la ciudad de Malaca en 1511. En general, este trabajo persigue el objetivo de estudiar la construcción y transformación de las percepciones sobre el paisaje portuario de la urbe de Malaca por parte de sociedades externas (portugueses). En este sentido, el análisis recae en las transformaciones experimentadas por la ciudad de Malaca debido a la conquista portuguesa, lo cual significó la conversión de dicho espacio de una ciudad portuaria con hinterland a un entrepôt sin hinterland.

1 Este artículo es resultado de la investigación realizada para mi tesis de Maestría en Estudios de Asia y África, con especialidad en Sureste de Asia, en El Colegio de México.

Palabras clave: Sultanato de Malaca, portugueses, entrepôt, portuario, hinterland.

Abstract:: This article seeks to analyze the perceptions and transformations that were generated around the port landscape of the city of Malacca, because of the first Portuguese incursions, which contacted Malay societies in the 16th century, attacking and capturing the city in 1511. In general, this work aims to study how perceptions of the port city were constructed and transformed by external (Portuguese) societies. Thus, this study explores the transformations experienced by the city of Malacca due to the Portuguese conquest, which resulted in the transformation of that space from a city port with a hinterland to an entrepôt without a hinterland.

Keywords: Sultanate of Malacca, Portuguese, entrepôt, port, hinterland.

Citar como: García Cuéllar, Miriam Alejandra. “El paisaje portuario de Malaca ante las percepciones y construcciones portuguesas a principios del siglo XVI.” *Revista Internacional De Estudios Asiáticos*, 4 n.º 2 (2025), 27-58. <https://doi.org/10.15517/evagt580>

Fecha de envío: 10/05/2025 | **Fecha de aceptación:** 25/06/2025

Introducción

Al hablar de Malaca, se hace referencia a una de las entidades políticas que mayor atención ha recibido en los estudios referentes al sureste de Asia durante la época moderna temprana, sobre todo en relación con los alcances políticos o comerciales de dicha ciudad, misma que fue centro de uno de los sultanatos con mayor poderío político y militar de su tiempo, un centro difusor del islam en la región del archipiélago malayo-indonesio, así como un punto clave para el tránsito comercial de la región. Un factor clave en el alcance de su actividad comercial fue su posición geográfica, al ser una entidad pequeña, de vocación costera, situada dentro del estrecho de Malaca, sitio geográfico que representaba un “cuello de botella” [*choke-point*] por el tráfico marítimo que se conjuntaba en dicha intersección a raíz de las rutas comerciales que le integraban, las cuales fueron importantes para el sustento de la propia existencia del puerto de Malaca y del sultanato mismo.² En otras palabras, el puerto se localizó en una encrucijada de caminos sobre rutas de navegación y comercio de gran dinamismo, conectando a los océanos Pacífico e Índico. Históricamente, ha sido un sitio esencial para la navegación y el intercambio sostenidos entre regiones tan distantes como Europa, África oriental, el sur de Asia, el sureste asiático y el este de Asia.

Como resultado de la conquista portuguesa de Malaca en 1511, la dinámica portuaria que había caracterizado a la ciudad por aproximadamente un siglo experimentó una serie de modificaciones que impactaron en la conformación y funcionamiento de su paisaje portuario, siendo distintivas

- 2 La noción de “cuello de botella” [*choke-points*] proviene de Subrahmanyam, quien clasificó a los estados asiáticos del periodo moderno temprano en dos tipos. En primer lugar, los de base agraria, de naturaleza imperial y con un control territorial masivo, tales como el imperio Otomano, el imperio Mogol o la China Ming. En segundo lugar, aquellas entidades de dimensiones territoriales pequeñas o moderadas (muchas veces costeras), generalmente dedicadas al comercio y que se aseguran de recursos a partir del control de “estratégicos ‘cuellos de botella’ a lo largo de rutas [comerciales] clave”, en los cuales se ubicaría a casos como el de Kilwa, Calicut y la propia Malaca. Véase: Sanjay Subrahmanyam, *The Portuguese Empire in Asia, 1500–1700. A Political and Economic History*. (Chichester: Wiley-Blackwell, 2012), 14-15.

las transformaciones experimentadas en la geografía social de la urbe, así como en el funcionamiento, el paisaje y la naturaleza del propio puerto. En este artículo se analiza la transición de Malaca de ciudad portuaria con un *hinterland* hacia un *entrepôt* sin *hinterland* a raíz de la captura y posterior control de la ciudad por parte de los portugueses. De esta manera, los conceptos conductores del análisis son *entrepôt* y, sobre todo, *hinterland*. El primero alude a la condición de un puerto como lugar de almacenamiento y redistribución de mercancías. Al mismo tiempo, se relaciona con en especial con las dinámicas marítimas, es decir con la vocación mar en fuera de la ciudad, mismas que serán priorizadas a partir de 1511, cuando los portugueses se hicieron con el control. Por su parte, *hinterland* significa la “retaguardia” o el “interior” de las tierras más allá del puerto de Malaca. El *hinterland* responde a las actividades tierra dentro que entrelazaron a la urbe con los territorios del interior de la península malaya, sobre todo durante el siglo XV y comienzos del XVI, en tiempos del sultanato. Con este estudio se busca dar atención a la “retaguardia” o *hinterland* terrestre de la urbe portuaria como Melaka³, en igual medida que se atiende el contexto del entorno marítimo de la misma. Básicamente, el propósito es mostrar la manera en que la ciudad transitó de un equilibrio entre tierra dentro-mar en fuera a una orientación puramente mar en fuera como consecuencia principal de la toma portuguesa de la ciudad, lo cual significó diferentes formas de habitar y ocupar el espacio geográfico. De esta manera, se busca estudiar aspectos de la ciudad que vayan más allá de la mera relevancia comercial y la constitución política de Malaca, que han sido los tópicos predominantes al hablarse de esta.⁴

3 En este trabajo se utilizan indistintamente Melaka y Malaca para hacer referencia a la ciudad portuaria en discusión. El primer término se retoma por provenir de la denominación que recibe la ciudad en lengua malaya.

4 Por señalar algunos ejemplos que aluden a la importancia política y económica de Malaca puede mencionarse a: Barbara Watson Andaya y Leonard Y. Andaya, *A History of Malaysia* (Hampshire: Palgrave, 2001); Subrahmanyam, *The Portuguese Empire in Asia, 1500–1700*; Luis Felipe Ferreira Reiz Thomaz, “The Malay Sultanate of Melaka”, en *Southeast Asia in the Early Modern Era: Trade, Power and Belief*, ed. Anthony Reid (Ithaca: Cornell University Press, 1993).

Acerca de las conceptualizaciones de “hinterland” y “entrepôt” en relación con Melaka

De acuerdo con Pierre-Ives Manguin, al referirse a la naturaleza portuaria de la Malaca pre-portuguesa ha sido predominante la visión de esta como un “*entrepôt sin hinterland*”⁵ noción que tendría sus orígenes en las ideas y representaciones concebidas y difundidas por los portugueses desde el siglo XVI. Sin embargo, esta asociación ha permanecido escasamente cuestionada al estudiar a la ciudad, siendo una tendencia apoyada tanto por historiadores como por arqueólogos.⁶ Sin embargo, un estudio que ha cuestionado esta noción es el de Anderson y Vorster⁷, quienes propusieron que Malaca debía ser concebida como un “*umland*”, es decir, una especie de esfera regional comercial cuya influencia se habría extendido “más allá del *entrepôt*” y que era irrigado por la red de vías ‘fluviales’ de Malaca, tanto ribereñas como marítimas”⁸. Dicho *umland*, habría estado integrada por “otras entidades políticas con diferentes grados de alianzas reciprocas [...] con los gobernantes de Malaca” en tiempos pre-lusitanos.⁹ Las diferencias conceptuales entre *hinterland* y *umland* han sido difíciles de establecer pese a que desde 1941 autores como Eugene van Cleef han tratado de aclarar las distinciones concretas entre ambos términos al señalar que *hinterland* aludiría al “área adyacente a un centro comercial (extendiéndose hasta e incluyendo sus satélites) dentro de los cuales las actividades económicas y algunas

-
- 5 Pierre-Yves Manguin, “The Amorphous Nature of Coastal Polities in Insular Southeast Asia: Restricted Centres, Extended Peripheries”, *Moussons. Recherche en sciences humaines sur l’Asie du Sud-Est* 5 (2002): 4, <https://doi.org/10.4000/moussons.2699>
 - 6 Manguin, “The Amorphous Nature of Coastal Polities in Insular Southeast Asia”, 5.
 - 7 J.N. Anderson y W.T. Vorster, “In search of Melaka’s hinterlands: Beyond the entrepôt”, en *The Rise and Growth of the Colonial Port Cities in Asia*, ed. D.K. Basu (Nueva York; Londres: University Press of America, 1985), 1-6.
 - 8 Manguin, “The Amorphous Nature of Coastal Polities in Insular Southeast Asia”, 5.
 - 9 Manguin, “The Amorphous Nature of Coastal Polities in Insular Southeast Asia”, 5.

culturales están concentradas mayormente sobre un centro primario”¹⁰. En comparación, *umland* implica “el área contigua a un centro comercial (extendiéndose hasta e incluyendo sus suburbios o ‘urblets’) cuya totalidad de actividades económicas y culturales son esencialmente una con aquellas del centro primario”.¹¹

En todo caso, para los fines del presente estudio la atención se enfoca prioritariamente en el uso del término *hinterland*, pues si bien con el tiempo ambos conceptos han venido a asemejarse, predomina cierta tendencia a vincular *hinterland* con referencia a los puertos y a “ciudades o regiones tributarias metropolitanas que están estrechamente ligadas a la ciudad central”.¹² Además, para este análisis cobra más importancia el término *hinterland*, puesto que se retoma la perspectiva de Tai-Yong Tan¹³ quien reafirma la conexión existente entre un puerto y la tierra del interior a través del comercio entre tierra y mar. Tan divide en cuatro sub-tipos la definición de *hinterland*: la primera vinculada con el área portuaria como tal (*hinterland* intermedio), la segunda considerada como un “área donde el puerto y la ciudad asumen un papel dominante y determina la vida del área (*hinterland* primario)”, la tercera idea establece un área basada en envíos de cierto tipo de bienes o productos (*hinterland* de mercancías), en tanto que la última idea (*inferred hinterland*) se relaciona con la hegemonía de un puerto sobre un área específica, hasta el punto en que satisfaga la demanda de importaciones en el área a la que sirve.¹⁴ Retomando la propuesta de Tan, para los fines del presente estudio se plantea la perspectiva de concebir a Malaca como un *hinterland* primario e inferido a la vez, particularmente para los primeros años del siglo XVI, que a su vez serán los últimos vividos por la ciudad siendo parte del sultanato, pues la ciudad portuaria asumió una gran influencia a raíz de

10 Eugene van Cleef, “Hinterland and Umland”, *Geographical Review* 31, n° 2 (1941): 308-311.

11 Eugene van Cleef, “Hinterland and Umland”, 308.

12 “Hinterland”, Encyclopaedia Britannica, 1998, <https://www.britannica.com/science/hinterland>

13 Tai-Yong Tan, “Port cities and hinterlands: A comparative study of Singapore and Calcutta”, *Political Geography* 26, n° 7 (2007): 851-867 <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2007.06.008>

14 Tai-Yong Tan, “Port cities and hinterlands”, 853.

su relevante localización geográfica que le permitió ejercer una fuerte influencia sobre su *hinterland*, mismo que abarcó buena parte de la península malaya. A su vez, la actividad comercial de Malaca hizo que esta ciudad consolidara un *hinterland* inferido, pues tanto antes como después de la captura portuguesa de la urbe, ésta se mantuvo como el puerto hegemónico en el comercio, navegación e intercambios de la región circundante al estrecho de Malaca.

Los portugueses, no obstante, no serán capaces de apreciar las dimensiones y alcances del *hinterland* de Malaca, ya que, al encontrarse completamente enfocados en la expansión de su imperio marítimo en Asia, no fue de su interés apreciar el funcionamiento y la magnitud de la retaguardia del puerto y las tierras del interior, dado que controlar el puerto era suficiente en el propósito de acceder y controlar el tráfico mercantil de productos como las especias. Por lo anterior, en este texto se argumenta que, a partir de la captura de la urbe portuaria, los lusitanos se dedicaron a efectuar una transformación del paisaje de esta, que le llevará a perder control e influencia sobre su anterior *hinterland*, de tal forma que Malaca transitará de una ciudad portuaria con *hinterland* primario e inferido a lo que Manguin llamó un *entrepôt sin hinterland*. En este punto, entra entonces la relevancia de recordar la definición del término *entrepôt*, el cual habitualmente se vincula con ciudades portuarias con una predominante vocación comercial, tratándose entonces de:

un lugar, a menudo un puerto, en el que se encuentra disponible una gama inusualmente grande de bienes y servicios y se reúne una variedad inusualmente grande de comerciantes de otros lugares, de modo que, como resultado, el lugar gana en atractivo, eficiencia y poder de permanencia, como centro comercial.¹⁵

De esta manera, al hablar de un *entrepôt* se está haciendo referencia a una ciudad portuaria, que funge como punto o enclave para el comercio,

15 John E. Wills, "Entrepôt System", en *History of World Trade Since 1450*, ed. John J. McCusker, vol.1 (Detroit: Macmillan Reference USA, 2006), 252-254.

así como para el almacenamiento y redistribución de mercancías.¹⁶ La percepción de Malaca como *entrepôt* continua presente en los estudios sobre la ciudad, incluso en los más recientes, los cuales siguen denominado a dicha ciudad como *entrepôt* incluso para tiempos pre-lusitanos, como en el caso de Wijaya cuando señala que:

Parameswara [el primer sultán] pareció entender la situación de Malaca y la transformó de una pequeña aldea pesquera a un *entrepôt*. Malaca no tuvo demasiadas mercancías para ofrecer. El océano rodeaba Malaca hacia el oeste y altas montañas sobre el este y el norte. El suelo a lo largo de las colinas era arenosos y salada. Los campos no eran fértiles y no producía arroz.¹⁷

En este caso se da cuenta de los primeros tiempos de Malaca, en momentos anteriores a su posterior expansión hacia el interior de los territorios más allá de la urbe de Melaka. No obstante, puede apreciarse la conceptualización de Malaca como un puerto con características de *entrepôt*. Lo mismo puede hallarse para momentos en los cuales el sultanato ya estaba plenamente consolidado, con un *negeri*¹⁸ que abarcaba buena parte de la península malaya, pues se le señala como un *entrepôt* exitoso gracias al comercio de clavo sostenido con las islas Maluku¹⁹ o bien atribuyendo el crecimiento del puerto a sus actividades comerciales y a la gran cantidad de barcos que arribaban.²⁰

16 Will Kenton, “Entrepôt: Definition, History, Examples Today”, *Investopedia*, actualizado el 29 de mayo del 2022, <https://www.investopedia.com/terms/e/entrepot.asp>.

17 Daya Negri Wijaya, “Malacca Beyond European Colonialism (15th-17th Centuries)” (Tesis de Doctorado en Historia, Universidade do Porto, 2022), 38.

18 En este estudio, utilizo el término *negeri* en tanto su correspondencia con el uso dado en el contexto del siglo XVI malayo, para hacer referencia a un territorio en particular, a menudo asociado con un “reino” o sultanato, es decir, el espacio geográfico donde el poder de un determinado gobernante, a menudo un sultán, es proyectado. Concretamente, en este artículo se usa *negeri* para aludir al espacio geográfico comprendido por el sultanato de Malaca en tiempos previos a la conquista portuguesa.

19 Watson y Andaya, *A History of Malaysia*, 46.

20 Wijaya, “Malacca Beyond European Colonialism”, 68.

Malaca ante la historiografía portuguesa

Con base en las narraciones de viajes y la producción historiográfica portuguesa de las primeras décadas del siglo XVI es posible reconocer los rasgos geográficos de Melaka que impactaron en las concepciones portuguesas de las mismas y que, posteriormente los llevaron a efectuar una readecuación del espacio geográfico capturado. Como se verá, en la mayor parte de estas narraciones es posible identificar descripciones acerca de la geografía del entorno y características del puerto, respondiendo a los intereses expansivos y comerciales que los portugueses perseguían. Entre las fuentes que dan sustento a este artículo se cuenta básicamente con dos tipos, comenzando con las narraciones de viajeros portugueses que estuvieron directamente en Malaca, tales como Tomé Pires²¹ y Duarte Barbosa,²² ambos considerados como autores clave en el estudio de los primeros contactos entre portugueses y el sureste asiático y Asia en general. En todo caso, es de mayor importancia el escrito de Tomé Pires por la cantidad de información que brinda sobre la ciudad de Malaca.

El segundo grupo de fuentes lo integran escritos propios de la historiografía portuguesa del siglo XVI. Esta fue producida por autores de aquel siglo que buscaron narrar la historia de la expansión lusitana en Oriente, distinguiéndose estos textos por su exaltación de los “logros” y el expansionismo portugués promovido por el rey Manuel I, quien será artífice y acérrimo impulsor de las conquistas portuguesas. En consecuencia, estas narraciones se encuentran cargadas de fuertes motivaciones territoriales y de un afán por hacerse de riquezas y valiosas

- 21 A pesar de que Tomé Pires ha sido considerado como una de las fuentes más relevantes para el estudio de los primeros contactos portugueses en el continente asiático, su trabajo permaneció olvidado durante siglos, siendo rescatado apenas en los años cuarenta del siglo pasado y sin llegar a ser publicado en su propia época. Parte del valor que se ha atribuido a su obra, *Suma Oriental*, recae en el hecho de representar la primera descripción europea sobre el archipiélago malayo, siendo producida entre 1512 y 1515.
- 22 *El libro de Duarte Barbosa* da cuenta de descripciones concernientes a los territorios circundantes al océano Índico, pero también incluyendo a la ciudad y el reino de Malaca, así como al archipiélago malayo. Esta obra es casi simultánea a la *Suma Oriental*, ya que Barbosa completó su manuscrito en 1516.

ganancias comerciales. En este grupo se incluye a autores como Damiao de Goes, Fernao Lopes de Castanheda y Gaspar Correia. La elección de estos autores y sus obras se explica por la atención que estas dedican a narrar las abundantes referencias a las características y ventajas comerciales que ofrecían puertos como el de Malaca a principios del siglo XVI. Se trata, además de narraciones que hasta ahora han sido escasamente utilizadas. Sin embargo, la información que brindan permite profundizar en las concepciones portuguesas sobre el puerto y en los afanes expansionistas que conllevaron a la transformación del paisaje portuario. Particularmente, son de interés la *Crónica del más feliz Rey Don Manuel*, en la cual Damião de Goes describe los viajes de Diogo Lopes de Sequeira, quien fuera uno de los primeros portugueses en visitar el sultanato. De Fernao Lopes de Castanheda se utilizará su *Historia sobre la conquista de India por los portugueses*, así como *Lendas da India* de Gaspar Correia, la cual fue resultado de los viajes hechos por Correia al continente asiático a partir de 1512, visitando lugares como Goa y Malaca. También deben añadirse las cartas escritas por personajes como Ruy de Araújo, quien junto a Diogo Lopes de Sequeira fue participe de los primeros contactos y posterior conquista de Malaca.

Las narraciones escritas por portugueses como Damião de Goes, Diogo Lopes de Sequeira, Fernao Lopes de Castanheda, Gaspar Correia y Ruy de Araújo cobran particular relevancia por hallarse en ellas las primeras descripciones formuladas por los lusitanos en torno a la ciudad de Melaka. Además, en dichas narraciones es posible encontrar apartados en los cuales sus autores se dedican a hablar de rasgos geográficos de la ciudad, tales como su importancia portuaria, así como aspectos propios del paisaje, en especial con referencia a rías, elementos del terreno o condiciones para la navegación en el entorno. Estos textos se hallan en la obra compilada por M. J. Pintado²³, en las cuales se incluyen textos tanto traducidos en inglés como en original portugués, siendo estos últimos los empleados en la elaboración de este estudio. En este grupo de fuentes puede agregarse la descripción sobre la expedición realizado por Diogo Lopes de Sequeira

23 M. J. Pintado, *Portuguese Documents on Malacca. From 1509 to 1511* (Kuala Lumpur: National Archives of Malaysia, 2012).

a Malaca, misma que es parte de la *Documentação para a história das missões do padroado português do oriente*.²⁴

En su conjunto, las fuentes portuguesas de las dos primeras décadas del siglo XVI permiten reconocer las percepciones y nociones que se construyen en el imaginario de los lusitanos en torno a Melaka y sus rasgos geográficos y comerciales. Sin embargo, al encontrarse estas fuentes escritas dentro del periodo de auge del expansionismo portugués será común encontrarse con tendencias y perspectivas que glorifican y justifican al imperio, a fin de acceder a esos valiosos mercados que tanto anhelan los europeos. Como bien lo mencionan Watson y Andaya, Tomé Pires “intentó que la Suma Oriental fuera un auténtico relato de la historia de Melaka que pudiera servir como un libro de referencia para sus nuevos amos portugueses”²⁵ dando importancia a los orígenes, la administración el comercio de dicha ciudad en su obra. Para el presente análisis, se ha consultado la versión de *A Suma Oriental de Tomé Pires*²⁶ que contiene el texto íntegramente en portugués. En suma, con el análisis de las fuentes mencionadas, se establece que la captura portuguesa del puerto de Malaca significó la transición de un enclave portuario integrado a una amplia y poderosa entidad política con control e influencia sobre una retaguardia territorial o *hinterland* (representado por la entidad política del sultanato de Malaca) hacia un puerto que, en su lugar, funcionó como punto de paso o “cruce de caminos” dentro del imperio marítimo portugués. En consecuencia, se argumenta la conversión de Melaka en una suerte de *entrepôt* a raíz de la inserción del puerto en una dinámica comercial de tintes “globales” en ciernes. En otras palabras, la habitual caracterización de la ciudad como *entrepôt* tan argüida en la historiografía concerniente a la ciudad sucedió una vez que la misma pasó a estar bajo control portugués, más no durante el periodo del sultanato.

24 António da Silva Rêgo, *Documentação para a história das missões do padroado português do Oriente*. Vol. 1, 1499-1522 (Lisboa: Agência geral do ultramar, Divisão de publicações e biblioteca, 1947).

25 Watson y Andaya, *A History of Malaya*, 34.

26 Pires, Tomé, *A Suma Oriental de Tomé Pires e o livro de Francisco Rodrigues*, lectura y notas de Armando Cortesão (Coimbra: por Ordem da Universidade, 1978).

Como ya se comentó, en este trabajo la idea de concebir a Melaka como un *entrepôt*, únicamente desde el momento en que pasa a estar bajo control portugués, responde al hecho de que dicho término deriva de la propia historiografía europea y se ha retomado para referirse a puertos del sureste asiático, como Malaca. Lo anterior no implica desestimar la utilidad del concepto para el análisis del puerto en discusión, sino que más bien se establece que su uso es más adecuado para el momento en que la urbe se encontró bajo control portugués, inmersa en las dinámicas comerciales europeas, lo cual significó que, como consecuencia de la intrusión portuguesa, Melaka pasó a constituirse como un puerto exclusivamente *mar en fuera*. En otras palabras, de acuerdo con las definiciones de *entrepôt* esbozadas previamente, después de la toma portuguesa de la ciudad, Malaca se asumió en un puerto de gran almacenaje y redistribución de mercancías. A su vez, el núcleo comercial portugués de Malaca estuvo sujeto al control del *Estado da India*, como parte de los objetivos por expandir la red comercial portuguesa en Asia que para entonces ya incluía importantes enclaves como Goa y a partir de 1515, Ormuz. El interés exclusivo de los portugueses hacia las ventajas comerciales que ofrecía el puerto se explica, por ejemplo, al notar la ausencia de referencias suficientes al *binterland* de Malaca en las fuentes portuguesas. Lo anterior implica una falta de conocimiento de este, o bien, la ausencia de una necesidad o interés por el mismo, ya que la naturaleza del dominio y expansión portuguesas del siglo XVI se sustentaron en la apropiación de asentamientos costeros clave que les permitieran efectuar su comercio marítimo.

En concreto, las principales transformaciones que se experimentan en la ciudad se apreciaron fundamentalmente en cuatro aspectos. Primero, en la dinámica portuaria de la ciudad, al establecer los portugueses sus propias pautas para el comercio y la navegación concerniente al puerto. En segunda instancia en la geografía social de la urbe con la inserción de los europeos al entramado social. Un tercer factor que experimentó las transformaciones portuguesas fue el paisaje del puerto a partir de las modificaciones que se hacen del mismo a fin de adaptar su funcionamiento a los nuevos intereses de los conquistadores. Por último, en la visión geográfica del puerto que introducen los portugueses, mismas que no existía previamente, es decir,

la idea de un *entrepôt*, mar en fuera, enfocado en grandes redes comerciales dentro del *Estado da India*.

Las concepciones portuguesas en torno al paisaje portuario de Malaca

Respecto lo que más llamó la atención portuguesa en relación con el puerto de Malaca, pueden señalarse cuatro aspectos: la geografía física del lugar, el potencial comercial, su dinamismo marítimo y la gran afluencia de navegaciones que favorecía, los cuales dan cuenta de las particularidades geográficas propias de este puerto que le distinguirán de otros enclaves costeros controlados por ellos. Esto en buena medida como resultado de la localización del puerto en el corazón del estrecho de Malaca. En cualquier caso, para el control del imperio marítimo portugués, el asentamiento costero que cobró mayor importancia fue Goa, al grado de convertirse en el centro de poder del denominado *Estado da India*, el “aparato administrativo creado en 1505 para gobernar el imperio y su red comercial desde su capital, en la colonia portuguesa de Goa, en la India, donde residía el virrey de las Indias.”²⁷ No obstante, los portugueses requirieron de hacerse con el control de un puerto más al este (de Goa) que sirviera a sus fines de continuar su expansión hacia el oriente del continente asiático, pues el principal objetivo de sus expediciones era hacerse con el control de las especias provenientes de las islas Molucas. Para llegar hasta ellas, fue necesario controlar un asentamiento costero más, por lo cual ya desde 1508 se enviaron las primeras expediciones que dieron cuenta del puerto de Malaca. En esas primeras expediciones la concepción que los europeos realizaron de la ciudad giró en torno a las muchas posibilidades que dicha urbe podría ofrecer en las aspiraciones comerciales y búsqueda de riqueza. Por ello, es posible argüir la existencia de una serie de apreciaciones sesgadas entre los portugueses, al prescindir

27 Mark Cartwright, “Estado da India”, *World History Encyclopedia*. Última modificación el 02 de julio del 2021 https://www.worldhistory.org/Estado_da_India/

sus descripciones de nociones a factores importantes de la geografía del puerto, tales como sus conexiones con tierra adentro.

En este punto, es relevante dedicar suficiente atención a las impresiones que se generaron entre los portugueses a partir de su encuentro con Malaca. A pesar de que es sabido el interés que estos tuvieron por capturar nuevos enclaves portuarios que guardaran un atractivo comercial o estratégico, es importante señalar las descripciones que diferentes autores y viajeros portugueses realizaron respecto del paisaje geográfica circundante a Malaca, de su actividad comercial y dinamismo social. Básicamente, es a partir de las referencias portuguesas en torno a Melaka y su entorno que puede reconocerse la ausencia de menciones al interior de la urbe y entender cuáles fueron los elementos que, al capturar la atención de los portugueses, se convirtieron en blanco de las posteriores transformaciones efectuadas por los conquistadores. En relación con los aspectos que más despertaron la atención portuguesa, pueden mencionarse primeramente aquellos vinculados con la geografía física del sitio. A propósito, durante el viaje efectuado por Diego Lopes de Sequeira en 1509 Damião de Goes identifica las observaciones y descripciones que se dan sobre el puerto. Por ejemplo, respecto a su ubicación, se menciona que:

Está situada a lo largo de la costa del reino Siam, en la boca de un pequeño río. En esa época, esta ciudad se extendía por una legua a lo largo de la costa. Es larga e inusualmente estrecha en comparación con su población de más de treinta mil vecinos. Existen lujosas huertas y cuenta con buenas aguas. Otros suministros son importados. Dicen que entre aquellos hay una fruta como alcachofa, del tamaño de las sidras y es llamada durian. Su sabor es tan dulce y deliciosa que muchos extranjeros se quedan en la ciudad solo por ella, aun cuando la tierra es insalubre.²⁸

28 Damiao de Goes, "Third Part of the Chronicle of the Most Happy King D. Manuel of Glorious Memory", en *Portuguese Documents on Malacca. From 1509 to 1511*, ed. M. J. Pintado (Kuala Lumpur: National Archives of Malaysia, 2012), 116. Traducción propia: "Esta situada na costa do regno de Siam, na boca de hum rio pequeno, era esta ciudade neste tempo de huma legoa de comprido, muito esteita em comparaçam da longura em que avia mais de treinta mil vizinhos, he muito viçosa de fructas, e boas augoas, os outros mantimentos Ihe vem de carreto, dizem que ha nella huma fructa de feiçam de alcachofres, tamanhos como cidras, a que chamão durioens, que sam de

A lo anterior, se suma lo expuesto por Fenão Lopes de Castanheda (otro de los primeros autores en escribir las primeras impresiones portuguesas sobre Malaca) quien sobre la ubicación de la ciudad menciona que “está sobre la costa de un gran reino llamado Siam. Está situado sobre la boca de un pequeño río, entrando al mar, formando una bahía. Está sobre los dos grados norte de latitud, y tiene muy buen puerto”.²⁹ Ambas descripciones permiten reconocer la naturaleza de la ciudad como un asentamiento costero, en torno al cual también destacó la presencia de ríos y fuentes de agua dulce importante para el funcionamiento de la ciudad. Asimismo, se distingue como rasgo de la urbe su estrechez y extensión. En todo caso, lo más sobresaliente es que a pesar de mencionarse rasgos geográficos y de los productos hallados en el puerto, la atención de ambos escritores se concentra en las extensiones de la ciudad a lo largo de la costa, sin encontrarse alusiones a las tierras del interior. Teniendo en consideración la vasta red de enclaves costeros que los portugueses habían estado extendiendo desde las costas africanas y asiáticas en torno al océano Índico a través de la *feitorias*, puede verse que la condición de Melaka como ciudad situada sobre una costa alargada brindara un interés plausible para los portugueses. Al tratarse de un lugar que ofrecía beneficios tanto para el comercio marítimo como para la defensa militar, Malaca encajaba adecuadamente dentro de los parámetros que atraían a los portugueses.

Ahora bien, de mayor relevancia que las descripciones sobre la geografía física de la urbe, son las referencias que dan cuenta de la vocación y posibilidades comerciales ofrecidas por el puerto. De hecho, según lo narró Gaspar Correia, el comercio con los locales fue una de las primeras actividades que los portugueses desarrollan al llegar a la ciudad, luego de

tam delicato, e suave gosto, que muitos homens estrangeiros se deixão allí ficar por respeito desta fruta, ainda que a terra seja doentia”.

- 29 Fernao Lopes de Castanheda, “History on the Conquest of India by the Portuguese”, en *Portuguese Documents on Malacca. From 1509 to 1511*, ed. M. J. Pintado (Kuala Lumpur: National Archives of Malaysia, 2012), 84. Traducción propia: “eftâ na cofta de hũ grãde reyno chamado Sião fituada na boca de hũ pequeno rio q ali fe mete no mar ã hũa angra. Efta em dous grados da banda do norte, & tem muyto bõ porto”.

ser bien recibidos por el sultán³⁰ y firmar acuerdos de amistad.³¹ Damião de Goes menciona que a comienzos del siglo XVI la ciudad era “la más prospera que se conocía en todo el mundo debido a que los comerciantes que ahí vivían eran muy ricos”,³² riqueza que benefició al mismo sultán quien decidió detener el pago de tributo que Malaca daba al reino de Siam. De esta forma, los portugueses se refirieron a Malaca como una ciudad con enorme riqueza, señalando que esta llegó a ser tan grande que era incontable el precio de los productos que entraban y salía de la urbe año con año.³³ Fenão Lopes de Castanheda confirmó tales impresiones al brindar información sobre los comerciantes de la ciudad, de los cuales dijo:

Hay también muchos mercaderes extranjeros [...] los más ricos y tienen el mayor comercio conocido en el mundo de este tiempo y miden su riqueza en *babares* de oro, de los cuales algunos de ellos poseen hasta sesenta *quintaes* de oro³⁴. Y no se considera rico al comerciante que cada día no realice entregas de tres o cuatro *naos* cargadas de mercancías valiosas, y volviera a cargarlos y pagarlos con bienes de él mismo.³⁵

De estas primeras descripciones portuguesas se reconoce la concepción e imaginación portuguesa de una ciudad sumamente propicia y privilegiada geográficamente para la expansión de su imperio de enclaves costeros y que encajaba perfectamente en las necesidades económicas en su *Estado da Índia* en continua expansión. Por tales motivos, puede notarse la ausencia

30 Gaspar Correia, “Lendas da Índia”, en *Portuguese Documents on Malacca. From 1509 to 1511*, ed. M. J. Pintado (Kuala Lumpur: National Archives of Malaysia, 2012), 58.

31 Goes, “Third Part of the Chronicle”, 118.

32 Goes, “Third Part of the Chronicle”, 116. Traducción propia: “a mais prospera que se sabia em todo o mundo, porque avia nella mercadores tam ricos”.

33 Goes, “Third Part of the Chronicle”, 118.

34 Los *quintaes* representan una medida portuguesa de la época, que equivaldría a aproximadamente cien kilogramos

35 Lopes de Castanheda, “History on the Conquest of India by the Portuguese”, 84. Traducción propia: “Ha tambien muytos eftranjeiros mercadores [...] os mais ricos, & de mayor trato que fe a este tempo fabião no mondo: & não aualiaão fuas fazendas fe não por bahares douro, & algũs que tinha feffenta quintaes douro. E não fe auia por rico ho mercador que em hũ dia não atraieffaffe tres & quatro naos carregadas de mercaderia muy rica. & as tornaua a carregar & pagar de fua propria fazenda.

de referencias al *hinterland* de Malaca en sus primeras impresiones sobre la ciudad lo cual muestra que ellos solamente concebirán al puerto como un *entrepôt*, un lugar desde el cual podrían recibir, almacenar las valiosas mercancías que hallarían aún más al este, en las islas Molucas. Por otro lado, debido a sus limitadas percepciones (y escaso interés) del entorno terrestre en el paisaje portuario de la urbe, el dinamismo marítimo fue otro importante aspecto al que dedican atención las narraciones portuguesas, pues esto reforzó sus intereses económicos, así como las estrategias políticas que planificaron para hacerse con el control de este. Estas alusiones se distinguieron por las menciones de los recursos náuticos que había en la ciudad y que caracterizaban a su paisaje portuario. Muestra de lo anterior, puede hallarse al ver la considerable presencia de embarcaciones (en especial de juncos chinos) que se hacían presentes en las aguas cercanas al puerto y a propósito de las cuales, Lopes de Castanheda señaló:

Había también juncos de la isla de Java con grandes suministros y con muchas y buenas armas [...] Y estos juncos, como aquí les llaman a sus grandes barcos, son demasiado grandes y diferentes de las naos de otras partes del mundo [...] estos juncos son muy estables en el mar, y de mayor capacidad de carga que nuestras naos.³⁶

Mientras la referencia previa pone de manifiesto el interés comercial de los europeos y la gran capacidad de albergar embarcaciones ofrecida por el puerto, Rui de Araujo³⁷ da cuenta de los posibles alcances de aquellas en términos de defensa del puerto. Al respecto, el portugués apuntó que:

36 Lopes de Castanheda, "History on the Conquest of India by the Portuguese", 86. Traducción propia: "Hião também juncos da ilha da laoa com muytos mantimentos & com muytas & boas armas[...] E efes juncos, que affi chamão às naos daqlas partes fam muyto grandes & muyto defuiados da todas as naos do mondo [...] eftos juncos muy feguros no mar, & fam de muito mas carrega q̃ as noffas naos".

37 Esto, a través de una carta escrita por Rui de Araujo cuando él y otros portugueses fueron hechos prisioneros en Malaca. La carta, escrita en febrero de 1510 fue dirigida a Afonso de Albuquerque, en ese entonces gobernador de Goa y quien se encargó de materializar la captura de Melaka

En este puerto pueden verse de noventa a cien juncos, entre grandes y pequeños, y ciento cincuenta *paraos*³⁸, a saber, [pertenecientes] al rey³⁹ y los mercaderes de la tierra. Treinta juncos, y los *paraos* y los otros pertenecen a los [comerciantes] extranjeros, todos los cuales son muy débiles, como Su Excelencia ya ha sabido. [Incluso] si quisieran hacerlos más fuertes para su defensa, no podrían hacerlo debido a que no hay armas ni equipamiento en tierra para ello.⁴⁰

En cuanto al dinamismo marítimo del puerto, puede notarse la gran cantidad de embarcaciones que solían hacerse presentes en el mismo. No obstante, al estar estas dedicadas fundamentalmente al comercio, la ciudad careció de las defensas necesarias para hacer frente a la llegada portuguesa. Así mismo, en la descripción de Araujo resalta un sentimiento de superioridad, que puede entenderse por el afán de exhortar a Afonso de Albuquerque a concretar la captura de la urbe.

El cuarto aspecto hallado en las referencias documentales se vincula con la gran afluencia de navegaciones que concordaban en torno al escenario marítimo de Malaca, lo que en este estudio se relaciona con las rutas de comercio marítimo en que se vio inmersa la urbe. En este caso, las referencias directas son más difíciles de ubicar, aunque es posible basarse en las menciones que los portugueses realizan en torno a los lugares de procedencia de muchas mercancías y de los propios comerciantes, lo cual permite deducir la concurrencia de las rutas de navegación mencionadas y el atractivo que estas implicaron para los europeos. En

38 Los portugueses utilizaron la palabra *paraos* para referirse a los barcos tradicionales malayos, también conocidos como *praos* o *prahus*, derivado de la palabra malaya *perahu* para llamar a las embarcaciones, en especial a aquellas de características estrechas y alargadas.

39 Es decir, al sultán de Malaca.

40 Rui de Araujo, “Carta de Rui de Araujo e de seus companheiros de cativoiro a D. Afonso de Albuquerque”, en *Portuguese Documents on Malacca. From 1509 to 1511*, ed. M. J. Pintado (Kuala Lumpur: National Archives of Malaysia, 2012), 132. Traducción propia: “Poderá aver neste porto contynos noventa ou çento juncos, entre gramdes e pequenos, e cento e cincoenta paraos, a saber, do rey e mercadores da terra, trinta juncos; e os parao, e os outros de fioresteyros, todos sam tam fracos como Vosa Merce tera ja la sabido. Se pera sua defensam os queiram fazer mais fortes, nam podem, porque na terra nam ha hy armas nam aparelho pera iso”.

realidad, desde antes de concretarse la conquista de Malaca, la cuestión de las redes confluyentes de comercio y navegación ya se encontraba entre las prioridades portuguesas. Esto se revela en las instrucciones dadas a Diogo Lopes de Sequeira, quien fue enviado en 1508 a “descubrir” la tierra de Malaca y como parte de sus instrucciones, se le pedía averiguar sobre la procedencia de otros mercaderes, desde dónde venían y qué tipo de mercaderías llevaban, así como del número y tipo de embarcaciones que arribaban al puerto cada año.⁴¹ En la misma línea, Lopes de Castanheda calificó a Malaca como “el puerto de mayor escala y de las mercancías más ricas que había entonces en el mundo”, y señaló que era posible ver juncos llegados desde China, cargados con oro, plata, perlas gemas, satines, damascos, porcelanas, anillos, artículos hermosos y toda clase de riquezas, además de todos aquellos bienes que también arribaban desde Bengala, Camboya y otros lugares.⁴²

Mientras que Lopes de Castanheda deja de manifiesto los enlaces comerciales sostenidos entre Malaca y territorios confluentes al océano Índico, como lo es el caso de Bengala, Goes provee información que ayuda a complementar el mapa de las rutas de comercio que fomentaron la gran cantidad de navegaciones que arribaban al puerto, pues menciona que:

En aquel tiempo venían a esta ciudadgente de todas las naciones, desde el reino de Quiloa [Kilwa], el mar de Arabia, Persia, China, Laqueos [la actual isla de Taiwán] y Luzón. Traían todo tipo de productos de aquellas provincias, los cuales intercambiaban por otros bienes. Era tan grande este comercio y de tanta riqueza, que el precio de las mercancías que entraban y salían cada año era casi incontable.⁴³

41 Silva Rêgo, *Documentação para a história das missões*, 64.

42 Lopes de Castanheda, “History on the Conquest of India by the Portuguese”, 85. Traducción propia: “[...] porto a mayor escala & das mais ricas mercadorias que fe então Fabia no mûdo”.

43 Goes, “Third Part of the Chronicle”, 118. Traducción propia: “Vinhão a esta cidade naquelle tempo todalas naçoens de gente que a desno regno de Quiloa, mar de Arabia, Persia, ate China, Laqueos, e Luçoens. A que trazião todalas mercadorias que a naquellas provincias, que alli trocavam humas pelas outras, era tamanho este trato, e de tanta riqueza que quasi era sem numero o preço das mercadorias que nella entravam, e sahiam acostumadamente todolos annos”.

Rui de Araujo, al permanecer cautivo en Malaca también contribuye a dar cuenta de la procedencia y épocas de llegada de navíos mercantes al puerto:

Los Gores [de Taiwán] llegan aquí en enero, y dejan el lugar en abril pasando cuarenta días en venir y cuarenta días más en regresar, poco más o menos. Estos traen consigo mercancías como damascos, almizcle, cofres de oro, espadas, escudos, cobre, trigo y oro en pasta, y llevan de aquí pimienta, algo de clavo, muy poco. Cada año, sus juncos que pertenecen [al sultán] viene aquí, pero no otros, ya que él no permite otros [juncos] más que estos...los chinos también vienen a su debido tiempo en abril y parten de aquí en mayo [...].⁴⁴

Aparte de lo anterior, De Araujo también menciona los tiempos de llegada y las mercancías llevadas al puerto por los javaneses (arroz, esclavos, y pimientas entre octubre y noviembre), los bengalís (arroz, algodón, azúcar, alimentos conservados), los de Pegu (arroz, laca, rubíes), así como los productos que dichos comerciantes llevaban de regreso a sus lugares de origen desde Malaca, sobresaliendo la pimienta.⁴⁵ Queda así de manifiesto la frecuente llegada de comerciantes y navegantes provenientes de diferentes rincones del entorno del océano Índico, así como del Pacífico, de manera que para los portugueses la estratégica localización de Malaca vino a representar un enclave que se insertaba a la perfección en sus propósitos de consolidar un *Estado da India* que les diera acceso a valiosas mercaderías asiáticas de tal forma que ellos pudieran participar como comerciantes directos, en vez de obtener todos esos productos a través de intermediarios árabes, indios u otros.

Así, considerando la caracterización realizada por los portugueses en torno a la urbe portuaria de Melaka, se distingue la concepción de una

44 Araujo, “Carta de Rui de Araujo”, 136. Traducción propia: “Os gores vem aquí em Janeiro, e partem pera sua terra em Abryl, detendo-se no caminho quarenta dias, aa ida; e quarenta, aa vynda, pouco mais ou menos; estes trazem por mercadarya damascos, e almisquere, e cofres dourados, espadas, adargas, cobre, trigou, e ouro em pasta; e levam daquy pimenta, algum cravo muito pouco. E detesm vem, cada ano, juncos que sam do mesmo rey da terra, e nam consente que venham de la outros, senam os seus...os chins em seu proprio tempo em que vem, em Abryl, e partem daquy pera su terra em Mayo”.

45 Araujo, “Carta de Rui de Araujo”, 136.

ciudad cuyas características geográficas les haría más fácil el controlarla, con gran vocación comercial (actividad prioritaria y motivadora para ellos), así como un dinamismo marítimo al cual estaban muy habituado los portugueses, siendo de hecho este entorno en el que mejor se desenvolvían y, por último, se percibe una urbe interconectada con rutas de navegación claves. Todo ello se traducía en una serie de factores que permitirían a los portugueses insertarse en las dinámicas marítimas-comerciales de la región, sin necesidad de que tuvieran que crear un entramado y organización desde sus orígenes, pues podían aprovechar todo lo desarrollado por los malayos al arrebatarles el control de Malaca, sin que fuera necesario poseer el control territorial absoluto de todos los dominios que llegó a comprender el sultanato.

A través de los cuatro aspectos identificados en las narraciones portuguesas, se puede dar cuenta no solamente del atractivo que la ciudad guardó para su captura, sino también de los motivos por los cuales encajó dentro de los parámetros buscados por los portugueses la extensión de sus enclaves mercantiles en Asia. A razón de lo anterior se explica la atención predominante que dedican las fuentes a hablar de las ventajas comerciales ofrecidas por el puerto, al grado de desestimar las posibles desventajas estratégicas que este representaría en sus planes de expansión, así como la existencia o relevancia de un *hinterland* de la ciudad, que podía manifestarse en la junglas o pantanos rodeantes a la ciudad. La falta de atención a la retaguardia del puerto se explica por los intereses económicos, pero también por la experiencia geográfica de los portugueses, acostumbrados a operar sus redes de comercio y navegación desde puntos costeros, sin tener la necesidad de adentrarse en los territorios interiores de sus *feitorias*. Además, esta experiencia geográfica implicó que no estuvieran en condiciones de afrontar entornos hostiles para ellos, como podrían haberlo sido las selvas tropicales y pantanales de Malaca.

En consecuencia, en las primeras descripciones de Goes, Correia y Castanheda en torno a la naturaleza “estrecha y alargada” de la ubicación de la ciudad no habrá alusiones a las tierras circundantes a la ciudad. Es en todo caso Rui de Araujo quien da algunos atisbos del *hinterland*, pero sólo para enfatizar la escasa relevancia de este al decir que “Malaca es tan infértil

que, de sus cosechas, nada de importancia es obtenido, ni suministros, y los lugares de donde [estos] vienen son, a saber: Java, Bengala, Pegu [...] y de Siam”.⁴⁶ En efecto, una buena parte de los suministros de arroz obtenidos por Malaca provenían de los comerciantes javaneses, cuya presencia abundaba en el puerto, convirtiéndose también en una fuerza laboral importante.⁴⁷ En otro ejemplo, Araujo también mencionó la existencia de minas de oro en las cercanías de Malaca⁴⁸ aunque no parece que estas llegasen a aprovecharse por la mencionada dificultad de acceder al interior.

Por supuesto, las referencias de Araujo deben comprenderse en el contexto de su búsqueda por exhortar a Albuquerque, el gobernador de Goa, de proceder a la conquista del puerto, por lo cual dedica tanta atención a describir el entorno marítimo, la procedencia y naturaleza de las mercaderías que arribaban en los barcos (como se citó previamente) y apenas una escasa mención del *hinterland*. En todo caso, estas nociones pueden vincularse a ideas más recientes sobre Melaka como las realizadas por Peter Borschberg⁴⁹ al señalar que debido a la presencia de alrededores pantanosos y a la existencia de una espesa selva tropical, el puerto difícilmente pudo estar expuesto a ataques por vía terrestre, siendo el mar el único lugar por donde podrían llegar amenazas. Por ello, se dice que “Melaka se parecía un poco a una isla, una expresión que a veces se empleó más tarde en documentos europeos.”⁵⁰ Esta condición habría representado una ventaja para los portugueses, pues solo tendrían que ocuparse de defender la zona costera de la ciudad, mientras que su retaguardia se encontraría aislada o protegida por los entornos selváticos circundantes.

46 Araujo, “Carta de Rui de Araujo”, 133. Traducción propia: “Malaqua he huma terra tam esterylle que, de sua colheita, nam tem nehuma necesarya, nem mantymto, e os lugares domde lhe vem sam estes, a saber, Java e Bengala, Peguu e Cinde, e de Siam”.

47 Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680: Volume One: The Lands below the Winds* (New Haven: Yale University Press, 1988), 133.

48 Araujo, “Carta de Rui de Araujo”, 136.

49 Peter Borschberg, “The Melaka Empire, c. 1400– 1528”, en *Empires of the Sea: Maritime Power Networks in World History*, eds. Rolf Strootman, Floris van den Eijnde y Roy van Wijk (Leiden, Brill, 2019), 263-293 https://doi.org/10.1163/9789004407671_012

50 Borschberg, “The Melaka Empire, c. 1400– 1528”, 275.

A la catalogación del puerto como “isla” de Borschberg se puede sumar la descripción del paisaje proporcionada por Daya Negri Wiyaya quien explica que “el océano bordeaba Malaca por el oeste y altas montañas por el este y el norte”⁵¹ lo cual vendría a corroborar la noción de un asentamiento portuario fuertemente condicionado por un amplio paisaje marítimo y delimitado en la parte terrestre por formaciones montañosas que aparentemente le separaban del territorio del *hinterland*. De hecho, la transición de Malaca hacia una ciudad con vocación costera había comenzado desde los tiempos del sultanato, pues progresivamente se dio un desplazamiento hacia el sur, algo que Thomaz calificó de “innovador” ya que la mayoría de las entidades políticas malayas del periodo habían optado por una situarse cerca de una cuenca ribereña.⁵² En todo caso, las apreciaciones de Borschberg se confirman al ver que fue precisamente por vía marítima donde Malaca fue vulnerable y finalmente atacada y capturada, aunque esta misma ventaja aprovechada por los portugueses será padecida por ellos mismos cuando a lo largo de los siglos XVI y XVII padezcan los ataques de otras entidades políticas cercanas (como Johor y Aceh) y de nuevos factores externos, como los holandeses (quienes eventualmente les arrebataron el control de la ciudad en el siglo XVII).

Ahondando en esta idea de Malaca como una “isla” y retomando lo analizado en este apartado, puede argumentarse que ésta aparente condición geográfica representó para los portugueses la posibilidad de utilizar el puerto como una especie de “trampolín” desde el cual pudieran saltar hacia otros puntos de la geografía asiática. A su vez, esta supuesta condición de “insularidad” favorecería una defensa óptima del puerto, al no tener que preocuparse por ataques terrestres que pudieran llegar desde su retaguardia. Sin embargo, los gobernantes de Malaca sí conocían y aprovechaban el uso de su *hinterland*, lo cual permitió que aquellos que huyeron de la ciudad después de su caída pudieran reestablecerse y fundar el sultanato de Johor. Por lo tanto, bajo control portugués además de un *entrepôt*, la ciudad pasará a convertirse en “una base desde la cual la clase

51 Wiyaya, “Malacca Beyond European Colonialism”, 38.

52 Thomaz, “The Malay Sultanate of Melaka”,

militar portuguesa cazará sobre los navíos [y el comercio] asiático”⁵³. Esta transformación se explicará a continuación haciendo uso de las fuentes portuguesas consideradas de mayor peso, tales como las narraciones de Tomé Pires y Barbosa.

Malaca bajo control portugués: la construcción de un *entrepôt* periférico y fortificado

Para los años en que el puerto pasó a encontrarse bajo control portugués, el boticario y viajero Tomé Pires comienza a escribir lo que, con el tiempo, se ha considerado una de las mayores fuentes para el estudio de Malaca: la obra *Suma Oriental*. En ella, el apartado dedicado a la ciudad revela tanto aspectos referentes a la historia del lugar, así como información sobre sus primeros años en manos portuguesas, incluyendo una mayor percepción del *hinterland* de la ciudad y la reanudación de la actividad comercial en la misma. La relevancia de la obra de Pires en este estudio recae en la posibilidad que ofrece de continuar indagando en la concepción y percepción de los portugueses en torno a Malaca y su entorno geográfico. Así mismo, permite identificar algunas de las primeras transformaciones que se experimentaron en la urbe y que favorecen argumentar un proceso de transición hacia un *entrepôt* enclavado en la periferia del *Estado da India*.

Como se ha explicado, en las primeras percepciones en torno a Malaca predominó una ausencia en las referencias en torno al interior geográfico de la ciudad, principalmente por una aparente falta de interés en el mismo dados los intereses comerciales vía marítima. Sin embargo, dado que Pires recaba sus observaciones en momentos en que la ciudad ya se encuentra bajo administración portuguesa, es posible identificar en su obra nociones más claras en torno al *hinterland*. Pires describe aspectos como los límites de la ciudad Malaca y sus posibilidades en cuanto a recursos madereros, al mencionarse “[...] en cuyo límite hay una gran cantidad de madera, la mayoría de la cual crece directo hasta el cielo,

53 Malyn Newitt, *A History of Portuguese Overseas Expansion, 1400–1668* (Londres: Routledge, Taylor & Francis Group, 2005), 106.

[la cual podía usarse] para mástiles y otras cosas, y hay aguas agradables”.⁵⁴ En relación con dichas “aguas” (*auguas*) Pires se refiere a la existencia de vías fluviales, importantes para el abastecimiento destacando casos como el del río Muar y el río Férmoso. De estos ríos, destaca que poseen muchas entradas (*boquas*), lo que permite la entrada de barcos, así como “maderas hermosas, frutas y pescado”⁵⁵. De igual forma, se da cuenta de aquellos “reinos” o entidades políticas que en tiempos previos al dominio europeo fueron parte de la esfera de influencia del *negeri* de Malaca. Pires menciona el tipo de gobernantes y los tipos de recursos económicos con los que cada entidad contaba. Otro rasgo importante son las formas de obediencia que daban los gobernantes de la región ante el sultán de Malaca, distinguiéndose dos tipos: los que pagaban tributo y los que eran obligados a ayudar con gente para la guerra.⁵⁶

Entre los territorios cuyos gobernantes presentaban obediencia a Malaca, se cuentan lugares que comprenderían buena parte de la península malaya, incluyendo zonas de lo que actualmente conforman Perak, Selangor, Pahang o Klang.⁵⁷ (Pires [1512-15] 1978, 415-416). Por otro lado, también habrá territorios fuera de la península con obediencia al sultán mencionándose lugares como Rokan, Aru, Siak, Purjm, Kampar, Indragiri, Linga y Bintam.⁵⁸ Lo relevante de estos territorios es que permiten afirmar la existencia de una entidad política con gran influencia y control sobre otras entidades de la región, es decir, de un centro con periferia a través del cual circulaba el comercio y la navegación confluyente en el estrecho de Malaca. Esta noción de Malaca como un centro con periferia ya ha sido esbozada por Manguin, quien explica que la entidad política de Melaka vendría a representar el centro, en tanto

54 Pires, *A Suma Oriental*, 413. Traducción propia: “em o qll termo ha grande numero De madeira pola mor pte Dereita que se vay ao çeëo pa mastos & outsa obras & tem gostosas auguas”.

55 Pires, *A Suma Oriental*, 415.

56 Pires, *A Suma Oriental*, 416.

57 Pires, *A Suma Oriental*, 415-416.

58 Pires, *A Suma Oriental*, 416-417.

que las relaciones con los gobernantes de los territorios mencionados representarían dicha periferia.⁵⁹

Partiendo de lo anterior, se percibe que una de las transformaciones más notorias experimentadas por Malaca fue su transición de centro a periferia, pues al ser incorporada al dominio portugués, esta ciudad pasará a encontrarse en el entorno periférico de un sistema más grande, en el cual Goa fungirá como el centro del *Estado de India*, lo cual a su vez con el tiempo tendrá como consecuencia el gradual declive de la ciudad. Diversos factores contribuirán a que el nuevo papel de Malaca como entidad periférica conlleve su gradual debilitamiento y uno de los de mayor peso se refiere a lo prioritario que fue consolidarse en el comercio de especias para sus nuevos ocupantes, lo cual directamente afectó el desarrollo de dicha actividad, sobre todo cuando los europeos buscan implantar su monopolio sobre el tráfico de dichas especias. Tal y como lo explica Lowey-Ball:

El deseo portugués de monopolizar el comercio de especias funcionó directamente en contra de sus intereses en Malaca. Donde el sultanato había construido su rol como ‘intermediario’ [...] los portugueses se situaron a sí mismos primeramente como comerciantes y como administradores portuarios sólo a una distancia secundaria. Sin embargo, el monopolio comercial portugués fue el mayor enemigo de la prosperidad portuguesa en Malaca.⁶⁰

Precisamente, cuando Pires describe acerca de Malaca en momentos de la ocupación portuguesa, resalta como una de sus prioridades el comercio y la reanudación de dicha actividad entre los ocupantes y la población local, al igual que con comerciantes provenientes de otros lugares. Al dar cuenta del restablecimiento de las actividades comerciales en el puerto capturado, Pires relata que los orígenes de aquellas personas que arribaron con el interés de comerciar comprendieron a gujaratís,

59 Manguin, “The Amorphous Nature of Coastal Polities in Insular Southeast Asia”, 6.

60 ShawnaKim Lowey-Ball, “Liquid Market, Solid State: The rise and demise of the great global emporium at Malacca, 1400-1641” (Tesis de Doctorado, Yale University, 2015), 265.

klings,⁶¹ malabares, bengalíes, pegus o bagos (de Birmania), javaneses, chinos, gente de Macasar, Brunéi, Luzón, entre otros.⁶² En un principio, se nota la permanencia de la gran mayoría de comerciantes que ya se encontraban presentes en la ciudad desde tiempos previos a la captura, lo cual implicó una sustitución del grupo dominante, con lo cual los portugueses pudieron aprovechar todo el entramado comercial ya creado por los malayos, a partir del cual pudieron consolidar la presencia de su influencia en la región, así como la expansión de su imperio ultramarino hacia el este, con el envío de embarcaciones a nuevos puntos geográficos:

Malaca no puede evitar volver a ser lo que era y convertirse en incluso aún más prospera, poque tendrá nuestras mercancías; y ellos están mucho más complacidos en hacer negocios con nosotros que con los malayos, porque les demostramos gran confianza y respeto. Malaca es cada vez más rica en juncos, los comerciantes [...] compran cada vez más juncos.⁶³

En el proceso de transformación de Malaca y para consolidar el funcionamiento adecuado del nuevo *entrepôt* comercial en que se convertía gradualmente el puerto, un objetivo esencial será la fortificación de la urbe con el fin de adquirir una sólida defensa ante las posibles amenazas que se presentaran en la ciudad, pues en un comienzo “los portugueses percibieron sus nuevos entornos como un reino de estados piratas” lo cual también les llevó a implementar el sistema de *cartaz*, a través del cual se buscó controlar la navegación en sus nuevas zonas de influencia.⁶⁴ La transformación del paisaje de Malaca a manos de los portugueses se explica a partir de los intereses que estos tuvieron por readaptar el espacio geográfico tanto a sus prioridades económicas como a su propia experiencia de poblar un territorio costero. En este sentido,

61 Comerciantes musulmanes provenientes de India.

62 Pires, *A Suma Oriental*, 283.

63 Pires, *A Suma Oriental*, 438. Traducción propia: “nom pode Malaca Deixar de tornar ao que era E mãis avante]ada porque tera nosas mercadarias E mujto mãis folgam os tratantes comnosquo q com os malaíos por Rezã Da mãis verdade & Justiça que lhe fazemos/malaqua vaise melhorando em Juncôs compram os mer cadores de malaq Juncos”.

64 Ingrid S. Mitrasing, “Negotiating a New Order in the Straits of Malacca (1500–1700)”, *KEMANUSIAAN The Asian Journal of Humanities* 21, nº 2 (2014): 55.

para los conquistadores fue necesario efectuar una readaptación de este espacio, el cual les fuera más fácil de habitar y controlar, derivando en una pérdida de los vínculos con el interior, finalizando así los enlaces con tierra adentro de la ciudad, lugares que pertenecieron a las entidades subordinas, aliadas o enemigas del anterior *negeri* de Malaca. En consecuencia, la fortificación de la urbe fue un propósito urgente y necesario puesto que las defensas con que contaban los malayos estaban fuertemente orientadas a la defensa marítima de la misma, pues en el medio terrestre acaso destacaba la construcción de empalizadas, según lo atestiguó el propio Pires.⁶⁵

En realidad, las labores de fortificar Malaca ya habían sido parte de las acciones efectuadas por los portugueses desde sus primeros momentos de presencia en la ciudad, pues en un primer momento como parte del proceso de conquista de Malaca se erigió un “fuerte de madera, por la falta de piedra y cal”.⁶⁶ Posteriormente, una vez asegurado el pleno control sobre la ciudad aquella fortaleza fue destruida y reemplazada por una más fuerte, de piedra, la cual fue construida en la colina sobre la cual previamente se ubicó la gran mezquita, a su vez destruida por los conquistadores. Sobre la edificación de esta nueva fortaleza, Pires menciona que “de un lado era bañada por el mar y del otro, por el río. Los muros la fortaleza son de gran anchura” contando además con artillería capaz de disparar por todos sus costados⁶⁷. Lo anterior es complementado por Barbosa, quien narra que una vez fue consumada la conquista de la urbe “enseguida una muy buena fortaleza fue construida ahí, la cual [junto] con la ciudad y todo el comercio en ella y su navegación permaneció sujeto a los portugueses”⁶⁸. La nueva fortaleza de la ciudad sirvió como proyección del nuevo poderío dominante portugués en la ciudad. La destrucción de la mezquita pudo simbolizar una suerte de triunfalismo cultural del cristianismo sobre

65 Pires, *A Suma Oriental*, 432-433.

66 Pires, *A Suma Oriental*, 434. Traducción propia: “fortaleza de madeira por nom a Vr pedra & caall”.

67 Pires, *A Suma Oriental*, 435. Traducción propia: “De huu cabo Da o mar nella & dout° o Rijo os muros da fortalez8 sam de gramde largura”.

68 Duarte Barbosa y Mansel Longworth Dames, *The book of Duarte Barbosa; an account of the countries bordering on the Indian Ocean and their inhabitants* (Londres: The Hakluyt Society, 1921), 179.

el islam para los portugueses. Sin embargo, en la práctica la construcción de una fortaleza sobre la colina de Malaca sirvió para fines pragmáticos y estratégicos, pues esto brindaría a los portugueses mejores posibilidades para la observación y defensa del puerto.

Conclusión

A partir de la captura de Malaca, los portugueses tomaron el control de la actividad comercial de dicha urbe, a la vez que impulsaron la fortificación de esta. De esta manera, para la década de 1510 se consolidó la transición del puerto a un *entrepôt* de relevancia comercial, pero ahora limitado a los intereses del monopolio comercial portugués. La transición de Malaca hacia el control portugués también significó el reacondicionamiento de su espacio geográfico. Melaka perdió conexión con el resto de los territorios que alguna vez conformaron el *negeri* que integró la esfera de influencia del sultanato. Readaptando la ciudad a su propia experiencia geográfica, el paisaje de la urbe pasó a estar plenamente orientado a su funcionamiento como núcleo comercial de importancia dentro del emporio comercial portugués. El espacio habitado empezó a constreñirse gradualmente entorno a una vocación eminentemente costera, cuya inclinación mar en fuera le era bastante familiar y propicia a los portugueses.

Al mismo tiempo, a partir de 1511 Malaca se insertó en una nueva dinámica caracterizada por relaciones de centro-periferia, asumiendo el papel de un *entrepôt* periférico, puesto que en el contexto de la conformación y expansión del *Estado da India* portugués a través de los océanos Índico y Pacífico, le correspondió a Goa el papel central, mientras que Malaca pasó a ser una entidad dependiente del comercio desplegado por la primera. Todo esto, fue parte de los procesos que empezaban a permear a varios puntos geográficos durante la temprana modernidad, debido al contexto de globalización temprana surgido desde el siglo XVI como consecuencia de la interacción de distintas sociedades del globo, en el contexto de la expansión europea por América, África y Asia. Por último, con todo lo anterior se sentaron las bases para la posterior dinámica geopolítica que marcará al entorno de la península

y el archipiélago malayos, en la cual surgirán nuevas entidades y potencias locales como el sultanato de Johor en el extremo suroriental de la mencionada península, o el sultanato de Aceh en la punta norte de Sumatra. También se unirán nuevos participantes externos, como los holandeses. Todos ellos disputarán el poder y el control ejercido por los portugueses en Malaca durante el siglo XVI y buena parte del XVII.

Referencias bibliográficas

- Anderson, J.N. y W.T. Vorster. "In search of Melaka's hinterlands: Beyond the entrepôt". En *The Rise and Growth of the Colonial Port Cities in Asia*, editado por D.K. Basu. Nueva York; Londres: University Press of America, 1985.
- Araujo, Rui de. "Carta de Rui de Araujo e de seus companheiros de cativoiro a D. Afonso de Albuquerque". En *Portuguese Documents on Malacca. From 1509 to 1511*, editado por M. J. Pintado. Kuala Lumpur: National Archives of Malaysia, 2012.
- Barbosa, Duarte y Mansel Longworth Dames. *The book of Duarte Barbosa; an account of the countries bordering on the Indian Ocean and their inhabitants*. Londres: The Hakluyt Society, 1921.
- Borschberg, Peter. "The Melaka Empire, c. 1400– 1528". En *Empires of the Sea: Maritime Power Networks in World History*, editado por Rolf Strootman, Floris van den Eijnde y Roy van Wijk. Leiden: Brill, 2019. https://doi.org/10.1163/9789004407671_012
- Britannica, T. Editors of Encyclopaedia. "Hinterland". *Encyclopedia Britannica*, 20 de julio, 1998. <https://www.britannica.com/money/hinterland>
- Cartwright, Mark. "Estado da India". *World History Encyclopedia*. Última modificación el 02 de julio del 2021 https://www.worldhistory.org/Estado_da_India/
- Correia, Gaspar. "Lendas da India". En *Portuguese Documents on Malacca. From 1509 to 1511*, editado por M. J. Pintado. Kuala Lumpur: National Archives of Malaysia, 2012.

- Goes, Damiao de. "Third Part of the Chronicle of the Most Happy King D. Manuel of Glorious Memory". En *Portuguese Documents on Malacca. From 1509 to 1511*, editado por M. J. Pintado. Kuala Lumpur: National Archives of Malaysia, 2012.
- Kenton, Will. "Entrepôt: Definition, History, Examples Today". *Investopedia*, actualizado el 29 de mayo del 2022, <https://www.investopedia.com/terms/e/entrepot.asp>.
- Lopes de Castanheda, Fernao. "History on the Conquest of India by the Portuguese". En *Portuguese Documents on Malacca. From 1509 to 1511*, editado por M. J. Pintado. Kuala Lumpur: National Archives of Malaysia, 2012.
- Lowey-Ball, ShawnaKim. "Liquid Market, Solid State: The rise and demise of the great global emporium at Malacca, 1400-1641". Tesis de Doctorado, Yale University, 2015.
- Manguin, Pierre-Yves. "The Amorphous Nature of Coastal Polities in Insular Southeast Asia: Restricted Centres, Extended Peripheries". *Moussons. Recherche en sciences humaines sur l'Asie du Sud-Est* 5 (2002): 73-99. <https://doi.org/10.4000/moussons.2699>
- Mitrasing, Ingrid S. "Negotiating a New Order in the Straits of Malacca (1500-1700)". *KEMANUSIAAN The Asian Journal of Humanities* 21, nº 2 (2014): 55-77.
- Newitt, Malyn. *A History of Portuguese Overseas Expansion, 1400-1668*. Londres: Routledge, Taylor & Francis Group, 2005.
- Pintado, M. J. *Portuguese Documents on Malacca. From 1509 to 1511*. Kuala Lumpur: National Archives of Malaysia, 2012.
- Pires, Tomé. *A Suma Oriental de Tomé Pires e o livro de Francisco Rodrigues*. Lectura y notas por Armando Cortesão. Coimbra: por Ordem da Universidade, 1978.
- Reid, Anthony. *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680. Volume One: The Lands below the Winds*. New Haven: Yale University Press, 1988.

- Silva Rêgo, António da. *Documentação para a história das missões do padroado português do Oriente*. vol. 1, 1499-1522. Lisboa: Agência geral do ultramar; Divisão de publicações e biblioteca, 1947.
- Subrahmanyam, Sanjay. *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History*. Chichester: Wiley-Blackwell, 2012.
- Tan, Tai-Yong. "Port cities and hinterlands" A comparative study of Singapore and Calcutta". *Political Geography* 26, nº7 (2007): 851-867 <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2007.06.008>
- Thomaz, Luis Felipe Ferreira Reiz. "The Malay Sultanate of Melaka". En *Southeast Asia in the Early Modern Era: Trade, Power and Belief*, editado por Anthony Reid. Ithaca: Cornell University Press, 1993.
- van Cleef, Eugene. "Hinterland and Umland". *Geographical Review* 31, nº 2 (1941): 308-311.
- Watson Andaya, Barbara y Leonard Y. Andaya. *A History of Malaysia*. Hampshire: Palgrave, 2001.
- Wijaya, Daya Negri. "Malacca Beyond European Colonialism (15th-17th Centuries)." Tesis de Doctorado en Historia, Universidade do Porto, 2022.
- Wills, John E. "Entrepôt System". En *History of World Trade Since 1450*, editado por John J. McCusker, vol. 1. Detroit: Macmillan Reference USA, 2006.