



El Colegio de México
Centro de Estudios de Asia y África

*EL PAISAJE PORTUARIO DE MALACA: PERCEPCIONES Y CONSTRUCCIONES
MALAYAS Y PORTUGUESAS A PRINCIPIOS DEL SIGLO XVI*

Tesis presentada por
MIRIAM ALEJANDRA GARCÍA CUÉLLAR
para optar al grado de
MAESTRIA EN ESTUDIOS DE ASIA Y AFRICA
ESPECIALIDAD: *SURESTE DE ASIA*

DIRECTOR:
CARLOS MONDRAGÓN PÉREZ-GROVAS

Ciudad de México, 2025.

Agradecimientos

Las siguientes palabras solo muestran un poco de lo agradecida que estoy con todas las personas que de alguna forma estuvieron durante este, a veces solo y duro, camino de la investigación.

Primeramente, quiero agradecer a mis padres, Pedro y Juana, quienes son un pilar fundamental en mi vida, y sin su apoyo y ayuda, mi vida académica no sería la misma. A mis hermanas Adriana y Angélica, quienes siempre me levantan el ánimo y están para apoyarme. A Junior, quien era el más feliz de verme después de mis largas jornadas de estudio. A mi esposo Ricardo, quien siempre me alentó y apoyó incondicionalmente tanto personal como académicamente, siempre teniendo un comentario hacia mi trabajo que me ayudó a mejorarlo día con día.

Asimismo, un agradecimiento muy especial a El Colegio de México, al Centro de Estudios de Asia y África, y especialmente a mis profesores del área, al Dr. Christopher Lundry, a la Dra. Evi Siregar y al Dr. John Marston, quienes me abrieron las puertas a un nuevo mundo académico y me dieron las armas necesarias para formarme profesionalmente como especialista del Sureste Asiático.

Quiero expresar mi más grande gratitud a mi asesor, el Dr. Carlos Mondragón Pérez-Grovas, por su exigencia y obligarme a dar lo mejor de mí, en cada clase y en este trabajo. Su orientación ha sido clave para impulsarme a mejorar como estudiante e historiadora. También por su gran paciencia, por compartir sus conocimientos, por nunca dejarme sola ante las dificultades que surgieron en el camino y su apoyo incondicional, muchas gracias.

A mis lectores, el Dr. José Antonio Cervera, por sus comentarios y observaciones, muy útiles para la presente investigación, así como por escucharme cuando las dudas me aquejaban. Igualmente, al Dr. Jorge Bayona, quien además de alentarme en las clases, siempre estuvo al pendiente de este trabajo y en los momentos con más dudas, siempre tenía un comentario e idea para mí, así como su ayuda en la búsqueda de fuente primaria para este trabajo y sus recomendaciones durante mi estancia de investigación en Singapur. No tengo como agradecerle todo su apoyo. *Salamat po!*

No quiero olvidar agradecerle a un pilar muy importante durante mi estadía en el Colmex, mis compañeros y amigos del área, Marco y Karina, quienes siempre estuvieron para escucharme y alentarme en los momentos difíciles. *Terima kasih.*

Todo este trabajo no podría ser posible sin el apoyo económico brindado por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, ahora CONAHCYT, durante los dos años del programa académico, así como el apoyo otorgado por Fundación Colmex.

Por último, me gustaría agradecer a todas aquellas personas, instituciones y fundaciones que hicieron posible mi viaje de investigación, el cual fue el pilar central de la realización de esta tesis. En primer lugar, a la Fundación Open Society, quienes aportaron económicamente para mi estancia de investigación en Malasia y Singapur. En Malasia, quiero agradecer al personal del Institut Alama dan Tamadun Melayu de la Universiti Kebangsaan Malaysia UKM y del Arkib Negara Malaysia (Archivo Nacional de Malasia). En Singapur, gracias a las atenciones y a la ayuda recibida por parte del personal del Institute of Southeast Asian Studies ISEAS dentro de la National University of Singapur.

Terima kasih semua.

Abstract/Resumen

El propósito de este trabajo es analizar las percepciones y construcciones generadas respecto al paisaje portuario de la ciudad de Malaca a comienzos del siglo XVI, explorando las representaciones del paisaje que fueron concebidas por sus propios habitantes, los malayos, en tiempo del sultanato de Malaca. Asimismo, examina las percepciones y transformaciones del paisaje portuario en cuestión, experimentadas a raíz de las primeras incursiones portuguesas, quienes fueron los primeros europeos en entablar contacto con las sociedades malayas en los años iniciales del siglo XVI, y capturando la ciudad de Malaca en 1511.

En general, esta tesis persigue el objetivo de estudiar la construcción y transformación de las percepciones sobre el paisaje portuario de la urbe de Malaca entre sociedad locales (malayos) y sociedades externas (portugueses), situándose como un estudio propio de la geografía histórica. En este sentido, el análisis recae en las nociones de *negeri* y *negeri-mandálico* para explicar la concepción del espacio geográfico de los malayos y cómo ellos imaginaron y habitaron dicho espacio físico. De la misma manera, este estudio explora 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*.

Palabras clave: Sultanato de Malaca, portugueses, *negeri*, *negeri-mandálico*, *hinterland*.

Abstract

This thesis seeks to analyze the perceptions and representations that were generated around the port landscape of the city of Malacca during the early sixteenth century, focusing on how its Malay inhabitants understood their landscape in the time of the Sultanate of Malacca. Likewise, it examines how these perceptions were transformed by the first Europeans who contacted Malay societies in the 16th century, the Portuguese, when they attacked and captured the city in 1511.

In general, this thesis aims to study how perceptions of the port city were constructed and transformed as it transitioned between local (Malay) and external (Portuguese) societies. Using a framework of historical geography, this thesis relies on the concepts of *negeri* and *mandalic negeri* to explain how Malays conceived their geographical space and how they imagined and inhabited said physical space. In the same way, 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.

Key words: *Sultanate of Malacca, Portuguese, negeri, mandalic negeri, hinterland*

Índice

Introducción	6
Capítulo 1. La conceptualización y construcción del paisaje portuario de Malaca.....	22
Capítulo 2. Percepciones y transformaciones: los portugueses y el paisaje portuario de Malaca.....	54
Conclusiones	82
Referencias	90

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, predominando la atención en cuanto a los alcances políticos o comerciales de dicha ciudad, por tratarse 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 entre los océanos Índico y Pacífico.

La atención recibida por Malaca en términos historiográficos se ha dirigido en buena medida hacia la relevancia comercial del puerto y a su constitución política (Subrahmanyam 2012; Thomaz 1993), incluyendo su caracterización como un *entrepôt*, es decir, una suerte de centro para el almacenamiento y la redistribución de mercancías (Matsuda 2012; Watson y Andaya 2001). En realidad, *entrepôt* se ha usado como un término meramente descriptivo, enfatizando los alcances económicos y comerciales del lugar. No obstante, dicho término da cuenta de una manera específica de imaginar el paisaje portuario, la cual no se corresponde con la manera en que Melaka se veía a sí misma cuando los portugueses llegaron a la ciudad. Como se verá en esta tesis, aquí se piensa al *entrepôt* no solamente como una noción asociada al volumen comercial, sino de visión geográfica, lo cual dará cuenta de percepciones opuestas y contrastantes entre aquellas de los habitantes malayos y las de los intrusos portugueses. En otras palabras, aunque no se deshecha la utilidad de aplicar el concepto de *entrepôt* para el caso de Malaca, si se le precisa, al considerar no solo sus aplicaciones económicas-mercantiles, sino

también de aprovechamiento de un determinado espacio geográfico. Además, se toma en cuenta la utilidad de comparar la noción de *entrepôt* con otras terminologías como *hinterland* o *mandala*, a fin de lograr un mayor entendimiento de las dinámicas vinculadas al puerto de Malaca, tanto en términos económicos como de apropiación del espacio físico.

Al mismo tiempo, en el estudio de esta urbe, un tema que ha recibido particular atención es el de la captura de la ciudad ante los portugueses en 1511 (Newitt 2005). También existen estudios cuya prioridad se ha enfocado en torno al dominio y alcance político del sultanato (Borschberg 2019; Wey y Harun 2018). En otra línea también se han realizado estudios sobre la vida y la cultura en tiempos del sultanato (Lowey-Ball 2015) o bien, acerca de la respuesta y percepciones presentadas por comerciantes y gobernantes locales ante las incursiones europeas (Wijaya 2022).

A partir de lo anterior, el presente trabajo de investigación trata con aspectos hasta ahora poco atendidos en los estudios históricos sobre Malaca, particularmente, el dar cuenta de las concepciones y percepciones que se desarrollaron en torno a Malaca, entendida esta como un entorno urbano portuario. Esto es relevante para tener un mejor entendimiento sobre las formas en que el espacio físico (terrestre y marino) fue pensado y habitado por distintas entidades políticas del Sureste de Asia insular.

Por un lado, se establecerán las nociones que fundamentaron el funcionamiento del puerto y del sultanato homónimos para dar cuenta de la naturaleza que los habitantes de Malaca concibieron respecto de su ciudad y de su

entidad política en tiempos previos a la llegada de los portugueses. Por otra parte, se busca esclarecer las concepciones, percepciones y transformaciones correspondientes a los portugueses a partir de sus primeros contactos con el puerto y en los primeros años subsecuentes a su captura.

En este sentido, el presente estudio consiste en una aproximación a partir de la geografía histórica, teniendo como propósito plantear alternativas para el estudio de Malaca y otras entidades de características similares. Con dicho enfoque, el énfasis recae en las nociones que, respecto del espacio habitado, se generan entre sociedades locales (malayos) y la transición hacia un espacio nuevo a partir de la presencia de sociedades externas (portugueses)

En concreto, en el presente trabajo se argumenta la relevancia de emprender investigaciones que permitan dirigir la mirada hacia aspectos poco atendidos en el estudio de las entidades portuarias. Por ello, pretende esbozar una nueva manera de aproximarse a los estudios concernientes a entidades políticas portuarias del sureste asiático insular, especialmente aquellos que corresponden al periodo de la época moderna temprana (siglos XVI y XVII). Lo anterior, se lleva a cabo a partir del caso particular de Malaca durante el tiempo de la conquista portuguesa.

Con el planteamiento señalado, el propósito que se sigue es el de analizar y reevaluar los efectos de una coyuntura histórica (en este caso, la conquista portuguesa de Malaca) en la transición de determinados espacios geográficos habitados hacia su configuración en nuevos espacios. Según se explica en este estudio, las entidades portuarias del sureste asiático insular estuvieron sujetas a momentos de profundos cambios durante el periodo moderno temprano, tanto por

la llegada europea como por la propia dinámica interna de las entidades que conformaron aquella vasta área geográfica. Para el caso de Melaka, esto habría significado su reconversión como centro de una entidad política con alcances regionales importantes al de un punto redistribuidor de bienes comerciales en el entramado mercantil propio de la expansión portuguesa por Asia.

Así, al realizar estudios sobre Malaca (y entidades portuarias geográfica y temporalmente similares), se busca enfatizar la relevancia de centrar la atención en aspectos como el espacio geográfico habitado y las nociones que en torno a este se generan. Esto, con el fin de alcanzar nuevas perspectivas que permitan reevaluar los efectos de la aparición europea en el continente asiático y valorar el desenvolvimiento de la agencia local ante las transformaciones sucedidas durante la temprana modernidad.

El modelo de análisis desarrollado se sustenta en el uso de conceptos como *negeri* y *hinterland*, fundamentalmente, aunque en determinados aspectos también se presta atención a otras nociones, como la de *mandala* o *entrepôt*. En el caso de *negeri*, aquí dicha noción se utiliza 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. Lo anterior, a partir de las propias menciones encontradas en el *Sejarah Melayu*, fuente que se explica más adelante. Por su parte, *hinterland* es un concepto que permite establecer el carácter y alcances geográficos de la tierra adentro correspondiente al entorno portuario de la urbe, rasgos que no serán identificados o apreciados por los

portugueses, quienes conformaron sus apreciaciones sobre Malaca a partir de una visión costera, concentrada en intereses de carácter marítimo comerciales.

Para el caso de *entrepôt*, el término alude al sentido ya descrito, en relación con un centro para guardar y redistribuir mercancías, especialmente a partir de que el puerto se convierta en posesión portuguesa. En cuanto a *mandala*, se emplea como referencia de análisis para dar cuenta de Malaca como una entidad cuyas características y configuraciones políticas y territoriales fueron consistentes con el de las entidades mandálicas que se desarrollaron antes y después, en la región del sureste asiático. En este contexto, conviene resaltar que el término *mandala* fue introducido por Wolters para subrayar un modelo de organización política en la cual el gobernante y su sede del poder actúa como un epicentro de influencia ordenadora cosmológica sobre el territorio político y social en círculos concéntricos de influencia. Lo anterior implica que la naturaleza del poder política en Malaca se concentra en torno del sultán y se difumina gradualmente, en tanto esta se aleja del centro (Wolters 1999).

Respecto a las fuentes históricas que dan sustento a esta investigación, se distinguen dos grupos. Por un lado, para la reconstrucción de las visiones locales sobre el paisaje portuario de Malaca se cuenta con los llamados “*Anales malayos*” o *Sejarah Melayu*, es decir las crónicas redactadas en el siglo XVII, como una especie de primer registro escrito sobre los gobernantes malayos. En segunda instancia, las fuentes de origen portugués, que permiten aproximarse a las primeras percepciones concebidas entre este grupo externo respecto al paisaje de la urbe, así como la posterior apropiación y transformación que estos harán sobre el mismo.

El *Sejarah Melayu* consiste una serie de genealogías de los gobernantes y sultanes malayos, desde al menos el siglo VII y hasta poco después de la toma portuguesa de Malaca en 1511. Sin embargo, Watson y Andaya (2001: 34) subrayan que estos relatos suelen ser catalogados más como una fuente literaria que como una fuente histórica propiamente dicha. No obstante, ante la escasez de fuentes primarias de origen malayo para la época, su valor no puede ignorarse y debe de tomarse en consideración a fin de obtener un contraste entre fuentes malayas y portuguesas.

Entre las fuentes de origen portugués, ha sido esencial la colección de documentos portugueses producidos entre 1511 y 1641. La colección documental fue conformada por el padre M. J. Pintado durante un periodo de cuarenta años, entre 1948 y 1988, siendo parte ahora de su colección personal. Gracias a una gran labor de colaboración y esfuerzo realizada por el padre M. J. Pintado y el Archivo Nacional de Malasia, ahora es posible acceder a esta documentación en una serie de obras impresas publicadas por la editorial del Archivo Nacional de Malasia.

Es importante subrayar la importancia de la colección de Pintado (2012) pues sin esta sería muy complejo acceder a la información contenida en estos documentos. De manera puntual, los textos recolectados por el padre M. J. Pintado incluye cartas, documentación oficial, registros portugueses. Para la presente tesis, se analizan particularmente los escritores de autores portugueses del siglo XVI como Damiao de Goes, Rui de Araujo o Fernao Lopes de Castanheda, de cuyas obras se dan más detalles en el capítulo 2. En esta misma línea se incluye la *Documentação para a história das missões do padroado português do oriente*,

colección digitalizada por la Biblioteca Nacional de Portugal. Esta consiste en la compilación y publicación de documentos provenientes de archivos de Portugal y otras partes del mundo relativo a las misiones y la expansión portuguesa por Asia durante el siglo XVI. Para este estudio es sobre todo útil el primer volumen, mismo que incluye información sobre la expedición de Diogo Lopes de Sequeira, enviado en 1508 a descubrir las “tierras de Malaca”.

Otra fuente importante que sumar a este listado corresponde a la obra *Suma Oriental*, misma que representa una referencia básica cuando se alude a la presencia portuguesa en Asia. La *Suma Oriental* fue escrita por el portugués Tomás Pires, quien además de ser un boticario, también se desempeñó como escritor, diplomático y contador. Como resultado de sus viajes, Pires dejó un recuento de su viaje a Malaca, apenas un par de años posterior a la caída de este sitio ante los portugueses, dedicando parte de su atención al surgimiento, administración y comercio de Malaca.

En cuanto a la estructura del presente escrito, este se divide en un apartado introductorio, dos capítulos y la sección de conclusiones. En la presente introducción, además del contexto justificativo y metodológico ya esbozados, se brinda también un breve contexto histórico-geográfico sobre Malaca, que sirva como punto de partida antes del análisis propiamente dicho, que se desarrolla en los capítulos 1 y 2.

En primer lugar, el capítulo 1 sigue el propósito de dar cuenta de las concepciones y construcción que los malayos desarrollaron en torno al paisaje portuario de Malaca habitado por ellos mismos y a los factores que distinguieron la

naturaleza política del sultanato. Para ello, se recae en el término de *negeri*, por tratarse de una noción empleada por los propios malayos de la época en cuestión y con la cual a menudo se hace referencia al territorio gobernado por un sultán, así como a aquellos “reinos” o sultanatos en los cuales una figura política relevante detenta el poder, siendo dichas entidades aliadas o rivales de la propia Malaca. Cabe señalar que esta palabra es empleada en documentación como el *Sejarah Melayu* o *Annales Malayos*, una fuente originada por los malayos.

Al mismo tiempo, se emplea la categoría de *mandala* propuesta por Wolters (1999) para explicar que Malaca representó una entidad política cuyo funcionamiento político y distinción territorial se puede caracterizar como de índole *mandálica*, aun cuando se trató de una entidad política islámica. Lo anterior, debido a que dichas particularidades habrían sido heredadas por el sultanato desde tiempos previos a su existencia. La noción de *mandala* funciona aquí como un lente analítico para estructurar y explicar el funcionamiento de las entidades políticas del sureste asiático durante la modernidad temprana, en el contexto del periodo de la aparición europea. No se trata de un concepto empleado por los malayos *per se*. No obstante, la manera cómo funcionaba la apropiación del espacio físico y el sultanato en sí mismo, si corresponde a la de una entidad política de carácter mandálico.

La utilización de ambas terminologías permite establecer que Malaca funcionó como una especie de *negeri mandálico*, es decir una entidad política donde el poder e influencia del gobernante partía de un centro, en este caso Malaca, para emanar hacia otras entidades, puertos o ciudades, difuminándose gradualmente.

Este *negeri* a su vez era un reflejo del dominio del sultán, mismo que se extendía desde los interiores o tierra adentro, es decir el hinterland, hasta los espacios exteriores, a menudo encontrados en el mar en fuera e inclusive, sobre las flotas de barcos. En consecuencia, para los malayos el poder del sultán implicaba un continuo que se manifestaba desde las tierras interiores hasta los mares, abarcando no solamente el espacio físico y geográfico tales como selvas, montañas o mares sino también los espacios humanos, lo cual incluía a las personas bajo su cargo o a las flotas que era capaz de organizar.

Por su parte, en el capítulo 2 se argumenta que, como consecuencia de la captura portuguesa de la ciudad, Malaca se transformó de urbe portuaria con *hinterland* a un *entrepôt* sin *hinterland*. Para ello, el análisis se desarrolla con base en conceptos como *entrepôt* y *hinterland*, con lo cual se da cuenta también de las percepciones y concepciones generadas entre los portugueses que se hacen presentes en el puerto a principios del siglo XVI. A la vez, se esboza la posterior transformación que los portugueses harán del espacio habitado de Malaca para así adaptarlo a sus propias finalidades e intereses para el uso y aprovechamiento de este. Las fuentes primordiales para este capítulo corresponden a los escritos de los primeros portugueses de principios del siglo XVI que visitaron la ciudad y/o que dieron cuenta de esta, siendo las más importantes los textos en portugués de la *Suma Oriental* (Pires [1512-15] 1978) y los relatos incluidos en la colección de Pintado (2012).

A continuación, se proporciona un panorama que brinda un contexto histórico y geográfico, el cual permite comprender las circunstancias históricas y

particularidades geográficas de Malaca entre finales del siglo XV y los primeros años del siglo XVI, lo cual servirá, a su vez, como punto de partida para proceder a al análisis de las percepciones, construcciones y transformaciones de su paisaje portuario de malayos y portugueses.

Localización privilegiada: Malaca en la encrucijada de caminos

El puerto de Malaca fue poseedor de un importante control comercial sobre las mercancías que transitaban a través del estrecho de Malaca, lo cual permitió el surgimiento de un sultanato que ejerció un importante control político sobre la mitad sur de la península malaya. Así, el desarrollo del se benefició de las características geográficas del espacio donde se asentó, lo cual a su vez repercutió en la vocación comercial y en la dinámica portuaria que definió a la ciudad.

Uno de los factores que ayudarán a comprender el alcance de la actividad comercial desplegada por la ciudad de Malaca está relacionado con la posición geográfica que poseyó, al situarse sobre una encrucijada de caminos o, para ser más precisos, de rutas de navegación y comercio de gran tránsito y fluidez, enlazando dos de los océanos más transitados en el mantenimiento de intercambios marítimos realizados entre poblaciones tanto cercanas, como lejanas: el Pacífico y el Índico.

El puerto en cuestión se desarrolló en las costas del poniente de la península malaya, contiguo al estrecho de Malaca, una franja de mar que conecta por la parte occidental con el mar de Andamán, el cual a su vez forma parte de las aguas del

océano Índico. Del lado oriental, el estrecho de Malaca se conecta con el estrecho de Singapur y el mar del sur de China, así como con las vastas aguas del océano Pacífico.

Históricamente, ha sido un sitio esencial entre 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 (particularmente China y Japón), por lo cual, el estrecho de Malaca ha sido considerado como una “arteria marítima” en el desarrollo del comercio, con “consecuencias de importancia geopolítica y geoestratégica” (Borschberg 2010, 2)

De igual manera, el estrecho ha favorecido el desarrollo de numerosas ciudades con vocación portuaria. Tal y como lo aclara Peter Borschberg: “históricamente, esta zona ha sido hogar de numerosas ciudades comerciales históricas [y] prominentes ~desde Srivijaya en Edades Medievales hasta Malaca en la península malaya, los puertos norteños de Sumatra, Georgetown en la isla de Penang desde los años 1700, y Singapur” (Borschberg 2010, 17) este último sobre todo a partir del siglo XIX.

Ahora bien, las conexiones comerciales que estableció Malaca a partir de su localización geográfica le vincularán con dos grandes entornos comerciales: por un lado, con el comercio árabe realizado a través del océano Índico y, por otro, con aquel proveniente del este asiático.

En el caso de los comerciantes árabes, su presencia en la península malaya data de siglos previos al surgimiento del sultanato de Malaca y fueron ellos quienes

llevaron el islam a territorios como la península malaya y el archipiélago indonesio. Matt Matsuda (2012) señala que entre los motivos que atrajeron a los mercaderes árabes a la región fue el interés por productos como las especias, (la canela, el clavo, el jengibre), maderas de sándalo, entre otras valiosas mercancías (Matsuda 2012, 40-41).

En cuanto al otro gran entorno marítimo, es decir, el este de Asia se trata de un espacio geográfico de gran extensión, cuyas redes de navegación e intercambio han cubierto las costas de zonas como la península malaya, de Vietnam, Brunéi, Taiwán o China, así como a los archipiélagos de las Filipinas y Japón. A propósito de este vasto escenario, Tonio Andrade y Xing Hang mencionan que:

Se extiende desde el Estrecho de Malaca hasta el Mar de Japón y centrado en los mares de la China Oriental y el mar del Sur de China, las vías marítimas de Asia Oriental han sido una región central del comercio internacional durante siglos. Sin embargo, durante el período de 1500 a 1700, la velocidad y la escala de dicho comercio aumentó dramáticamente. La lucrativa exportación de cantidades masivas de plata desde Japón, de seda china y de productos tropicales del sureste de Asia asiático envolvieron a la región en una zona coherente de intercambio (Andrade y Hang 2016, 1).

En ese escenario marítimo del Asia oriental, el actor preponderante fue China, cuya administración imperial se extenderá hasta alcanzar la región del sureste asiático, motivo por el cual gobernantes como el sultán Iskandar Shah de Malaca se convirtieron en sus tributarios.

A principios del siglo XV, la dinastía Ming favoreció navegaciones a través del océano Índico bajo la dirección del almirante Zheng He, quien llevó sus “flotas del tesoro” hasta lugares como la isla de Java, Malaca y las costas del África oriental. Zheng He consolidó “asombrosas empresas marítimas de comercio y

tributo que se extendieron desde China hasta el sureste de Asia, a través del océano Índico a Arabia y la costa de África” (Andrade y Hang 2016, 3).

Otro factor importante para la navegación a través del estrecho de Malaca fue el de los vientos monzónicos propios de la región, los cuales permitieron a las embarcaciones de los comerciantes desplazarse a través de estas aguas y llevar a cabo sus actividades mercantiles. Los vientos monzónicos en el sureste de Asia son parte de un fenómeno meteorológico estacional, cuyo impacto puede significar periodos de abundantes lluvias en la región, así como vientos que ayudan a refrescar sus habituales temperaturas tropicales.

Para el caso de la península malaya, son dos los monzones que se presentan en la región, uno de ellos proveniente del noreste, entre enero y abril. En contraparte, el segundo periodo de monzones se hace presenta a partir de julio, pudiendo extenderse hasta noviembre y sus vientos se desplazan desde el suroeste. Ambos periodos monzónicos favorecieron la llegada de comerciantes desde diversos lugares, ya que el monzón del noreste “trajo comerciantes desde el este”, mientras que los monzones del suroeste “llevaron comerciantes desde el oeste” (Andaya 2008, 2).

Siendo la navegación de los siglos XV y XVI dependiente de los factores climatológicos como el viento, los comerciantes tenían que esperar la llegada de los monzones para efectuar sus viajes con mayor seguridad y en menor tiempo. Tal situación generó que en el estrecho de Malaca fuera habitual que se “establecieran puertos para los comerciantes para reparar sus barcos, reabastecerse de

suministros, obtener productos locales e intercambiar bienes con mercantes de todas partes del mundo” (Andaya 2008, 2).

La geografía de Malaca

El desarrollo experimentado por Malaca estuvo fuertemente vinculado a las características geográficas del lugar donde se asentó, tales como la existencia de una importante vía fluvial y una extraordinaria localización en la ribera de la península malaya. No obstante, estos aspectos geográficos sólo permitieron un gran crecimiento gracias al aprovechamiento que hicieron de ellos los habitantes de Malaca.

En primer lugar, el río de Malaca fue uno de los distintivos geográficos en la ciudad y del cual se obtuvo gran aprovechamiento para la actividad comercial. El río tiene su origen en la cadena montañosa de Titiwangsa, ubicada en lo que actualmente es Tampin, en Negeri Sembilan, donde surge como el río Tampin, el cual confluye con el caudal del río *Melaka Batang*, proveniente de *Alor Gajah*. A partir de la confluencia de ambos ríos, el río Malaca atraviesa la ciudad del hasta llegar a su desembocadura en las aguas del mar contiguo.

Para los momentos en que prosperó el sultanato de Malaca y aun en tiempo del dominio portugués el centro del asentamiento de la ciudad pudo ser localizado en la zona que corresponde a “las orillas del río de Malaca, aproximadamente una legua corriente arriba de la actual ciudad” (Thomaz, 1993, 75). No obstante, con el

tiempo la ubicación de Malaca se habría desplazado progresivamente hacia el sur, hasta alcanzar una mayor cercanía con la costa.

De acuerdo con Thomaz (1993), este cambio en la ubicación, al pasar de situarse en una cuenca ribereña para en su lugar optar por un emplazamiento netamente costero es una innovación, pues la mayoría de las organizaciones malayas habían mantenido ubicaciones vinculadas a una mayor cercanía con los ríos.

Sin embargo, el que Malaca se trasladara hasta encontrarse junto a las aguas del mar, permitiría pensar “en un fuerte dominio del mar y una aún mayor confianza respecto a la piratería u otros peligros provenientes del mar” (Thomaz, 1993, 75).

La costa del estrecho fue otro elemento geográfico clave del entorno de la urbe, pues fue la ubicación en torno a esta ribera lo que favoreció su vocación hacia el comercio marítimo. La costa del lado sur de la ciudad es diferente a la que el puerto poseía durante los siglos XV y XVI, debido a que la actual costa es producto de las tierras ganadas al mar. Por ello, en tiempos del sultanato, la ciudad, así como los principales sitios de la misma se encontraban más cerca del mar de lo que se ubican en la actualidad.

Muestra de lo anterior es el palacio del sultán, originalmente emplazado en una colina en las inmediaciones de la costa, la cual fue testigo de algunos de los acontecimientos más relevantes sucedidos en el puerto. Por ejemplo, luego de la caída de Malaca en 1511, al pie de la colina se construyó una fortaleza que

resguardaría al puerto desde la orilla del mar, mientras que en la parte superior fue erigida una iglesia.

Capítulo 1. La conceptualización y construcción del paisaje portuario de Malaca

La atención de este primer capítulo se concentra en explicar el funcionamiento de Malaca como entidad política, así como en analizar la concepción que los propios pobladores malayos desarrollaron sobre el paisaje portuario de esta ciudad, sobre su territorio y entorno geográfico. De igual manera, se explica la influencia que dichas conceptualizaciones tuvieron para la propia construcción e imaginación de dicho entorno portuario.

El capítulo se desarrolla a partir del uso de *negeri* como término contemporáneo de la época en discusión y de *mandala* como categoría analítica de estudio. Se parte de aquellas caracterizaciones que han sido habituales para explicar la naturaleza territorial y política del sultanato de Malaca y de la ciudad homónima. Lo anterior, para entender la naturaleza de la geografía concerniente a la ciudad de Malaca en los momentos anteriores al contacto entre el sultanato de Malaca y los portugueses, es decir, entre finales del siglo XV y comienzos del XVI. En este sentido, *mandala* representa una categoría analítica actual, cuyo empleo tiene valor para comprender la dinámica política-geográfica del *negeri* malayo a comienzos del siglo XVI. No se trata de una noción pensada o empleada por los malayos de la época en estudio, sin embargo, ofrece un marco de referencia para conceptualizar las implicaciones y el funcionamiento del *negeri*.

En cuanto al término *negeri*, este ayuda a comprender la manera en que los malayos se referían tanto a territorios contiguos como al suyo propio, una idea que se relaciona con lugares dirigidos por un gobernante, a menudo un sultán y entre

los cuales se mantienen complejas relaciones de alianzas o enemistad, en lo cual fueron claves las alianzas matrimoniales, la guerra y el uso de armadas navales. Todo esto, según se refiere en las narraciones incluidas en el *Sejarah Melayu*. La comparación de la idea de *negeri* con la de *mandala* permite explicar que los *negeri*, como el representado por Malaca, tuvieron un ordenamiento geográfico y un funcionamiento político similar al establecido por la categoría de *mandala*, cuya administración política se basa en un carácter concéntrico. En consecuencia, todo esto permite hablar de un *negeri mandalico* como modelo explicativo para la naturaleza política y geográfica de Malaca, así como para comprender la noción que sus pobladores tuvieron de esta.

A grandes rasgos, esta primera parte tiene como objetivo defender la idea de que la concepción geográfica que los malayos desarrollaron sobre su espacio habitado corresponde a la de un *negeri*, noción empleada en el *Sejarah Melayu* para denominar a aquellas entidades políticas cuya equivalencia sería la de un “reino” o sultanato. A su vez, esta idea puede ser vista desde la óptica de *mandala*, la cual permite entender el modelo político predominante en las entidades políticas del sureste asiático insular predecesoras de Malaca. Lo anterior conlleva pensar en esta ciudad (y en el sultanato) a partir de nociones derivadas de las percepciones y dinámicas derivadas de la manera en que sus propios pobladores configuraron y habitaron dicho espacio.

Cabe reiterar la relevancia de los *Annales* malayos o *Sejarah Melayu* como fuente para sustentar el análisis. Se han consultado dos versiones de este texto, una en malayo (1998) y otra traducida al inglés (1970). No obstante, para este

análisis se ha usado la versión en malayo compilada por Cheah Boon Kheng (1998) puesto que estos se utilizarán como punto de partida para explicar las percepciones y desarrollo que los malayos hicieron del paisaje portuario de su ciudad principal, así como la manera en que configuraron su espacio habitado a partir de sus intereses político-económicos. Esto permitirá tener una visión contrastante con aquella visión que permeó a los portugueses, según se explicará en el capítulo 2.

Visiones y caracterizaciones en torno a la naturaleza política de Malaca

En lo tocante a la naturaleza geográfica del puerto de Malaca, destaca su posición como un sitio clave para el tránsito comercial entre los océanos Índico y Pacífico.

Resultado de lo anterior, dentro de la historiografía sobre Malaca, es posible identificar su caracterización como un *entrepôt* (Matsuda 2012, 38; Watson y Andaya 2001, 44-46; Wijaya 2022, 38, 63) debido a la naturaleza y el papel que tuvo en el desarrollo comercial confluyente en torno al archipiélago homónimo. Dicha noción, *entrepôt*, se ha asociado con el entendimiento 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 (Wills 2006, 252-254).

En otras palabras, *entrepôt* a menudo se refiere a una ciudad portuaria, que funciona como punto o enclave para el comercio, así como para el almacenamiento y redistribución de mercancías (Kenton 2022). Al tomar en consideración las particularidades geográficas y económicas de Malaca destaca la tradicional

percepción de esta como un lugar esencial para la llegada y redistribución de mercancías en el mar del estrecho de Malaca.

En este punto, es importante distinguir entre la condición de la urbe como puerto-*entrepôt* y el sultanato como entidad política. De esta manera, el *entrepôt* de Malaca hace referencia a la ciudad portuaria que sirvió como núcleo articulador del comercio convergente de los mares circundantes al estrecho de Malaca. No obstante, en términos políticos y geográficos el puerto de Malaca representó el centro del *negeri*, es decir del sultanato de Malaca cuyo alcance comprendió parte del interior de la península malaya e incluso islas adyacentes. Es aquí donde se vuelve relevante recurrir a la conceptualización de Malaca como un *mandala*, puesto que, en este sentido, la ciudad-puerto representó el centro desde el cual se irradió la influencia y el poder del sultán, decreciendo gradualmente a mayor distancia de dicho centro.

En todo caso, cabe clarificar la condición de un *entrepôt* en plenitud, según la definición dada previamente, fue una circunstancia que sólo se materializó hasta tiempos posteriores a la captura portuguesa de la ciudad, pues en periodos anteriores el funcionamiento de la urbe portuaria fue más complejo, en lo cual tuvieron una gran influencia las percepciones e imaginación de los malayos sobre el entorno y paisaje de su ciudad. Además, debe recordarse que *entrepôt* es una terminología concebida para referirse a grandes volúmenes de mercancías, así como a su almacenamiento y distribución comercial. Sin embargo, sí se toma en cuenta la dimensión e implicaciones geográficas de esta concepción, es posible percatarse de su poca viabilidad para hablar de un espacio como Melaka, pues las

características del término no guardan relación con la visión que sus habitantes tuvieron en los tiempos pre-portugueses.

En consecuencia, en este trabajo se considera que puede hablarse de Malaca como un *entrepôt*, únicamente a partir de la inserción de dicha urbe portuario en las redes comerciales portuguesas del *Estado da Índia*, pues a partir de entonces el dinamismo económico y la función geográfica de la ciudad transitó a una que ya corresponde con los parámetros propios de un *entrepôt*, es decir, de un centro comercial de gran volumen con vocación mar en fuera. Aunque antes de la conquista portuguesa la ciudad ya se desempeñaba como un centro neurálgico para el comercio confluyente entre los océanos Índico y Pacífico, en realidad fue también un centro para el entramado político de la época, con el sultán de Malaca como la figura preeminente que emanaba su autoridad y control hacia distintas entidades políticas de la región (Watson y Andaya 2001). Dichos elementos se perdieron bajo la administración portuguesa, pues estos convirtieron a Malaca en un ramal más de su red comercial conocida como *Estado da Índia*, centralizada en Goa.

Por tanto, la percepción que los malayos habitantes de la urbe en cuestión no fue la de un centro de almacenamiento y redistribución de mercancías y, a pesar del peso del comercio marítimo para el mantenimiento de la hegemonía regional, otros factores de índole histórica y política serán los que cobren mayor peso en la imaginación y apropiación del espacio geográfico habitado que desarrollaron los malayos.

En todo caso, una conceptualización que permite aproximarse de manera más puntual a la naturaleza del espacio geográfico de Malaca es aquella que hace

alusión a la idea de centro-periferia, algo que para el caso particular de Malaca, ha sido utilizado por Pierre Yves-Manguin quien, a partir del análisis de textos literarios malayos (escritos a partir del siglo XV) ha identificado referencias y “significados metafóricos para transmitir los conceptos de una periferia correspondiente a una ciudad-estado portuaria, la morada de un gobernante” (Manguin 2002, 2).

Manguin indica que a partir de fuentes como el *Hikayat Hang Tuah* o el *Sejarah Melayu* es posible encontrar referencias que hacen alusión a centro y periferia. En especial, Manguin alude a dos frases que se encuentran con cierta frecuencia en las fuentes mencionadas: *anak sungai* y *teluk rantau* (Manguin 2002, 3), que pueden traducirse como “afluentes” o arroyos en el primer caso y “bahías de la región” para la segunda frase.

De acuerdo con su análisis, Manguin afirma que dichas nociones, *anak sungai* y *teluk rantau*, pueden hallarse juntas o por separado en los textos malayos y funcionan para “transmitir la noción de una entidad política obediente hacia el centro” (Manguin 2002, 3) de tal forma que *anak sungai dan teluk rantau* representarían “a los diversos asentamientos dispersos a lo largo de los ríos, arroyos y ensenadas que constituyen las cuencas fluviales bajo control del centro de poder” (Manguin 2002, 3).

Partiendo de lo anterior, puede establecerse que la ciudad portuaria de Malaca representó el centro del dominio del dominio que ejerció el sultanato hacia diversos territorios de la península malaya y el archipiélago indonesio. Por su parte, la periferia de dicho dominio se encontró representada precisamente por todos aquellos territorios contiguos a la urbe de Melaka, encontrándose muchos de esos

territorios periféricos junto a ríos, bahías y cuencas, dadas la relevancia del *anak sungai dan teluk rantau*, dentro de las concepciones y apropiaciones del espacio geográfico ejercidas por los malayos.

En resumidas cuentas, las nociones de centro-periferia comentadas por Manguin ayudan a tener un primer acercamiento a la condición del espacio geográfico de Malaca, desde el punto de vista de los malayos. También permite colocar a dicho espacio geográfico en un contexto que significaría considerar a la ciudad portuaria como el centro de un área de influencia que abarcaría a distintas entidades políticas localizadas en los territorios contiguos a la península malaya y el estrecho de Malaca.

En todo caso, a lo apuntado por Manguin se suma la propuesta de Pardesi (2022) quien, al analizar la hegemonía de Malaca en el siglo XV, aplica un enfoque propio de las relaciones internacionales para señalar diferencias entre lo que denomina sistemas centrados y descentrados (órdenes mundiales). En su análisis, Pardesi considera que Malaca poseyó una participación simultánea en múltiples órdenes mundiales como una estrategia que le permitiera responder a una hegemonía que la descentralizara (Pardesi 2022, 1). En otras palabras, “Malaca reconocía la hegemonía Ming, pero la descentraba al participar también en la cosmópolis persa y emerger como (mini)centro en el sudeste asiático marítimo” (Pardesi 2022, 1).

La visión de Pardesi, conlleva concebir a la entidad en cuestión como un sitio que se desarrolló entre dos grandes esferas de influencia u “órdenes mundiales” como Pardesi los denomina. Por un lado, destacó el “mundo” centrado en torno a la

hegemonía China, en el cual estaría incluida la propia Malaca, en tanto que el segundo “mundo” estaría centralizado en torno a la influencia pérsica, la cual se extendió hacia el océano Índico.

En cualquier caso, si bien Malaca habría sido consciente de la gran influencia ejercida por ambos mundos y de su participación simultánea en ambos, esto no implicó que hubiera una concepción de China como el centro del mundo de la entidad malaya. Por el contrario, y en palabras de Pardesi, Malaca descentró la hegemonía China, a pesar de reconocer a la misma (Pardesi 2022, 1).

En la misma medida, los gobernantes del sultanato desarrollaron una conceptualización de sí mismos y de su entidad política como integrada al mundo musulmán, el cual estaría concentrado en torno a la región del Índico, que ellos habrían concebido como integrante de la mayor parte del mundo musulmán (Pardesi 2022, 2).

En efecto, desde el principio de su conformación, el sultanato de Malaca debió lidiar con el hecho de encontrarse inserta dentro de la esfera de influencia china, lo cual conllevó que ya desde los tiempos del primer gobernante, Parameswara, se debiera asegurar de consolidar una administración política sólida y de alcance relevante, lo cual le permitiera delegar funciones hacia otros altos dignatarios (Negri Wiyaya 2022, 40-41)

En relación con lo mencionado arriba, resalta la problemática que conlleva el tratar de definir la condición de Malaca en términos de entidad política, asunto que también ha sido tratado en la historiografía de la urbe. A propósito, destaca la

categorización realizada por Sanjay Subrahmanyam (2012), quien hace una distinción entre los tipos de estados existentes en el continente asiático durante el periodo moderno temprano, estableciendo dos tipos de entidades.

Por un lado, Subrahmanyam indica la existencia de Estados 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” (Subrahmanyam 2012, 14-15) en los cuales se ubicaría a casos como el de Kilwa, Calicut y la propia Malaca.

Siguiendo la clasificación de Subrahmanyam puede verse que Malaca cumplía con los requisitos señalados para ser considerado una entidad pequeña, de vocación costera, al situarse a del estrecho de Malaca, sitio geográfico que representaba un “cuello de botella” 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.

A pesar de la utilidad de la clasificación de Subrahmanyam para contextualizar el carácter político de Malaca en relación con otras entidades del continente asiático del periodo moderno temprano, la misma es insuficiente para abordar o dar cuenta de la concepción que sus propios habitantes tuvieron de su entidad y del espacio territorial que la conformaba.

En relación con lo anterior, son Watson y Andaya (2001) quienes, a partir de su reflexión sobre la naturaleza política de Malaca, brindan acercamientos más precisos a esta cuestión, pues parten de lo señalado en fuentes primarias como el *Sejarah Melayu* para comprender cuáles fueron las claves en el éxito político del sultanato. Watson y Andaya señalan que “para los malayos, la estructura del gobierno estaba justificada por sus íntimos vínculos con los mitos de origen del reino” (Watson y Andaya 2001, 46), lo cual situaría al gobernante al centro de toda actividad relevante desarrollada en el sultanato” (Watson y Andaya 2001, 47)

El control y la influencia ejercidos por el gobernante de Malaca se extendería hacía otros territorios contiguos, a manera de un centro permeando a su periferia o de un círculo en expansión que abarcaría a regiones adyacentes. En otras palabras, “era el gobernante con su impecable ascendencia y su herencia malaya única el prestigio que le distinguió de los estados circundantes” (Watson y Andaya 2001, 48).

Hasta aquí, se ha proporcionado un esbozo respecto a las explicaciones e interpretaciones que se han brindado para explicar la naturaleza de Malaca como entidad política. En tal panorama, sobresalen las visiones que han pensado a la misma a partir de ideas económicas como el de *entrepôt*, de hegemonía política en función de su dominio “imperial”, así como a partir de nociones de centro-periferia y de su posición en torno a esferas de influencia o “mundos” centrados y descentrados.

A grandes rasgos, todas las visiones enunciadas se pueden aprovechar para lograr una mayor concepción de la naturaleza política de Malaca y de su posición o alcances geográficos, políticos o económicos. Sin embargo, como preámbulo a

comprender las propias percepciones que los malayos desarrollaron en torno a su ciudad y el rol del paisaje portuario de la misma, es necesario esclarecer la utilidad del concepto de *mandala*, el cual analíticamente permite entender el contexto histórico-cultural malayo dentro del cual se encontraron inmersos términos como *negeri* para dar cuenta de las urbes y entidades políticas de la modernidad temprana.

Como se ha mencionado, aunque el uso de términos concebidos a partir del estudio de la historia occidental, tales como *entrepôt* o centro-periferia tienen su utilidad en el estudio de espacios y entidades portuarias como Malaca, existen construcciones analíticas que permiten brindar un entendimiento más apropiado del contexto histórico local de aquellas entidades. Para Malaca, este es el caso de *mandala*, término empleado para explicar la significación y apropiación del espacio habitado a partir de sus propios intereses político-económicos. En ese sentido debe reiterarse la condición de *mandala* como marco de referencia derivado de un constructo contemporáneo analítico, pero formulado a partir del contexto geopolítico e histórico de la región, lo cual ayuda a comprender la significación de términos usados por los habitantes de Malaca, como en el caso de *negeri*.

Pensando la herencia hindu-budista: Malaca como un negeri-mandálico

Retomando el contexto histórico del que fue heredero Malaca, aquí se partirá de la noción de centro y periferia para establecer un concepto propio de la historia de las entidades políticas del sureste asiático con el fin de comprender la

conceptualización y construcción que los malayos realizaron respecto a su entorno geográfico. Para lo anterior, en primer lugar, se hará referencia al concepto de *mandala* y la relevancia que este puede representar para abordar el objetivo de análisis. Después, se retomarán aquellas características relevantes del modelo mandálico para explicar el sentido del término *negeri*, según se le identifica en las narraciones del *Sejarah Melayu*. Lo anterior, se conjuntará para establecer la idea de un *negeri-mandálico*, como una terminología que podría aplicarse para hablar de entidades portuarias similares a Malaca durante la modernidad temprana del sureste asiático, para así argüir que dicho modelo puede usarse para describir entidades políticas cuyo poder se difumina concéntricamente a partir de un centro, personificado en la figura de un gobernante. Además, en dichos *negeris-mandálicos* la esfera de influencia del gobernante se traduce no solamente en la cuestión territorial, sino también sobre personas y, un elemento importante, sobre flotas navales, de tal forma que el *negeri-mandálico* comprende tanto los espacios físicos de tierra adentro como de mar en fuera.

Acerca del término de *mandala*, debe señalarse que este ha sido sumamente relevante en la historia de las organizaciones políticas que han existido en el sureste de Asia, especialmente para el periodo precolonial de aquella región y ha sido adoptado y difundido sobre todo por historiadores como O. W. Wolters, quien señala:

En la práctica, el *mandala* (un término sánscrito usado en manuales indios de gobierno) representa una situación política particular y a menudo inestable en un área geográfica vagamente definida sin límites fijos y en donde los centros más pequeños tendían a mirar en todas direcciones en búsqueda de seguridad. Los *mandalas* se expandirían y contraerían al estilo de un acordeón. Cada uno contenía a varios gobernantes tributarios, algunos de los cuales repudiaban su condición como vasallos cuando la oportunidad surgía y trataban de construir su propia red de vasallos. Únicamente el señor supremo del *mandala* tenía la prerrogativa de recibir

enviados portadores de tributo; él mismo enviaría a los funcionarios que representarían su estatus superior (Wolters 1999, 27-28).

Con dicha noción, se ha procurado eludir el uso de conceptos como “Estado” (Dellios 2003, 1), mismo que puede guardar connotaciones eurocéntricas o que, en todo caso, pudiera ser anacrónico.

En realidad, el término *mandala* se ha asociado particularmente con aquellas organizaciones políticas de carácter hinduista que prosperaron en el sureste asiático entre los siglos IX-XII, periodo que, de acuerdo con Dellios ha sido clasificado como el sureste de Asia clásico, debido a los alcances de la cultura material y la edificación de arquitectura monumental en sitios como Angkor, Borobudur y Prambanan (Dellios 2003, 2).

No obstante, el origen y la asociación de la noción de *mandala* con entidades políticas de carácter hinduista y budista, en realidad el término también puede ser retomado para su aplicación a entidades posteriores que transitaron hacia modelos islámicos. Muestra de lo anterior es el uso de *mandala* para explicar la organización política y social de determinadas sociedades islámicas como aquellas del sur de Filipinas (Williams 2007) de tal forma que entidades políticas como los sultanatos de Maguindanao (Cotabato y Kudarat) han sido explicadas como símbolo de la herencia musulmana de entidades políticas mandálicas, debido a los “círculos de reyes” de *datus* tributarios que distinguieron a dichas organizaciones políticas (Williams 2007, 7). Un ejemplo similar lo representa el presente estudio con el caso Malaca. En esta misma línea, Dellios apunta que:

Además de las entidades políticas hinduistas y budistas, también emergieron algunas musulmanas, tales como Melaka, que se hizo cargo del imperio comercial marítimo de Srivijaya. Los gobernantes musulmanes, también, estuvieron

vinculados dentro de una legitimación de base religiosa a través de la propagación de la fe (Dellios 2003, 2).

Sumado a lo anterior, la idea de *mandala* ha sido empleada para hacer referencia a las entidades políticas del sureste asiático, en contraposición a terminologías como Estado, que son de origen europeo y no corresponderían con la naturaleza de la región. En otras palabras, Dellios explica que:

Así, un *mandala* no es un Estado en el sentido europeo moderno, pero tampoco está privado de su estatus 'estatal' debido a tal delimitación. Un *mandala* es un "círculo estatal" de origen indio y elaboración del sureste asiático. Puede hacer referencia a un solo centro y a un círculo de centros (Dellios 2003, 4).

De esta manera, retomar la idea de *mandala* y aplicarla al análisis de Malaca como entidad política en el periodo moderno temprano, permitirá ligar dicho concepto con la noción de *negeri* empleadas en las narraciones malayas y así establecer que la percepción que los malayos tuvieron de su paisaje portuario habitado puede entenderse a partir de la idea de un *negeri-mandálico*, con lo cual se alude a un determinado espacio geográfico permeado por la esfera de influencia de un gobernante, misma que comprende espacios interiores terrestres como marítimos.

Existen otras conceptualizaciones que pudieran aplicarse también para el análisis de las entidades políticas del sureste asiático precolonial, destacando casos como el de "*galactic polity*" establecido por autores como Tambiah (1976) y el cual implica que unidades políticas más débiles "gravitan" en torno a aquellas más fuertes, como si se tratara de satélites (197). De hecho, fue precisamente a partir de la noción del *mandala* que Tambiah (2013) formuló la idea de *galactic polity* para así referirse al diseño de ordenamiento cosmográfico, topográfico y político-

económico bajo el cual se encontraron organizadas las entidades políticas o los “reinos” del sureste asiático.

En cualquier caso, el modelo de *galactic polity* ha sido de particular relevancia para el estudio de entidades que mantuvieron una fuerte asociación con el budismo, por ejemplo, en el reino de Ayutthaya (Tambiah 1976, 132-158). No obstante, para el caso de Malaca dicha concepción representa limitaciones, principalmente por la fuerte asociación cosmográfica y topográfica con el budismo, así como por la relevancia que para esta entidad cobró la extensión de su área de influencia hacia espacios marítimos, un rasgo menos presente en entidades budistas como las analizadas por Tambiah.

Como se ha señalado en este capítulo, la entidad de Malaca cumplió con rasgos que pueden caracterizarla por igual como *mandala* o *galactic polity*. La primera es útil para comprender las condiciones de sobreposición de esfera de influencia con que dicho término se vincula y la constante fluctuación de los centros de poder a que caracterizaron a Malaca. Para el caso del segundo término, ya se explicó su mayor empleabilidad para casos de entidades políticas budistas como las existentes en el sureste asiático continental. Sin embargo, una tercera noción que tiene importancia para este análisis es la de *negara* o *negeri*, término que de acuerdo con Dellios (2003) proviene del sánscrito y puede traducirse como reino. Así mismo, en la actualidad *negara* puede traducirse como país o estado para el caso de *negeri*, desde la lengua malaya. En las historias relatadas dentro del *Sejarah Melayu* el término que suele hallarse es el de *negeri*, empleándose para

mencionar a los reinos que pulularon en la península malaya y cercanías geográficas.

De esta manera, destacan los términos de *mandala* y *negeri* utilizados en el presente estudio como vía de aproximación para comprender la concepción malaya sobre su espacio físico habitado y la relación de esto con la dinámica política del periodo en discusión. Pese a que el término de *mandala* no se utilizó en la Melaka de los siglos XV y XVI, la forma en que sus pobladores concibieron el paisaje portuario de la ciudad, así como a las entidades políticas de la época denominadas *negeri* (incluyendo al propio sultanato) estuvo permeada por el pasado hinduista y budista de la región. Por consiguiente, se propone la utilización de *negeri-mandálico* como marco de referencia para comprender cómo funcionaba la esfera de influencia de los gobernantes malayos y de qué manera esto se reflejó en el ordenamiento y apropiación del espacio geográfico de la ciudad y el sultanato de Malaca.

Por consiguiente, los apartados subsecuentes del presente capítulo tienen el propósito de mostrar la manera en que la construcción y concepción del paisaje portuario y del territorio conformado por el *negeri* de Malaca, fueron elementos heredados de las nociones preexistentes como *mandala*, dadas las características de dicho paisaje y la percepción de este. Para lograr lo anterior, el análisis se centra en la información proporcionada por los Anales Malayos o *Sejarah Melayu*.

El Sejarah Melayu y Malaca en los años previos a la llegada portuguesa.

Los textos conocidos como *Sejarah Melayu* o “Anales Malayos” son considerados como una de las mayores fuentes de información sobre la historia de Malaca y de otras entidades políticas cercanas en torno a la región del estrecho de Malaca. Estos textos han sido considerados por los historiadores como una especie de “genealogía de reyes” ya que, a través de sus narraciones se da cuenta de la vida y gobierno de los sultanes que gobernaron la ciudad y el territorio bajo su control. Al respecto, Borschberg apunta que dichos anales pueden interpretarse como “un núcleo histórico que se cree asumió la forma de lista de reyes” (Borschberg 2020, 265).

En todo caso, si bien el *Sejarah Melayu* ha logrado ser considerada como una importante fuente histórica a su vez debe ser tratada con prudencia, dado su carácter literario y la dificultad para corroborar mucha de la información que contienen sus líneas. Tales dificultades se explican por la naturaleza de sus textos en los cuales se evocan las proezas y desafíos de los gobernantes malayos, lo que significa que sus narraciones pueden ser tendenciosas y subjetivas. En la misma medida, a lo anterior debe agregarse la dificultad de encontrar otras fuentes de aquel periodo con las cuales contrastar lo narrado en los “Anales malayos”. Sin embargo, a pesar de dichas problemáticas el *Sejarah Melayu* representa la mejor fuente para conocer acerca del periodo anterior a la llegada portuguesa en la región del estrecho de Malaca. Pese a que es muy difícil corroborar la veracidad de los acontecimientos narrados, el valor genuino de estos anales es que permiten identificar la concepción

que los malayos tuvieron de sus entidades o *negeris*, en términos tanto geográficos como políticamente.

En este sentido, cuando se tiene como objetivo comprender la situación política y de arraigo sobre el espacio geográfico del sultanato de Malaca durante los años previos a la llegada portuguesa, el *Sejarah Melayu* dará cuenta de un periodo convulso con problemáticas permeando a la clase gobernante del sultanato. En estas, se reflejan los alcances de las esferas de influencia de los gobernantes, así como las consecuencias de esta dinámica política sobre el ordenamiento territorial. Las particularidades con las que puede identificarse la naturaleza al *negeri* de Malaca pueden hallarse a través de las siguientes situaciones narradas en los Anales Malayos: el establecimiento de acuerdos matrimoniales y de alianzas militares, así como la extensión de la influencia territorial vía terrestre o marítima.

Acuerdos matrimoniales y alianzas militares para consolidar relaciones de subordinación o “takluk”

En las descripciones halladas en los textos del *Sejarah Melayu* se identifican determinadas referencias a los *negeri* de la región. Como se ha venido esbozando, este término se identifica con un país en la lengua malaya actual, y para el periodo en discusión normalmente se le atribuye el significado de un “reino” (Dellios 2003). En efecto, dicha palabra se utiliza en el *Sejarah Melayu* para referirse a las distintas entidades políticas que existieron a lo largo de la península malaya y territorios próximos como la isla de Sumatra. En este sentido, es habitual hallar menciones al desplazamiento de gobernantes o personajes principales hacia otros *negeri* (SM

Cheah 80, 85, 91), así como para describir la grandeza o condiciones de una determinada entidad (91).

En las descripciones sobre los diferentes *negeri* mencionados en las narraciones del *Sejarah Melayu*, sobresalen las referencias a las dimensiones del territorio, las condiciones o particularidades marítimas del mismo y las descripciones sobre sus gobernantes. En consecuencia, puede reconocerse que para los *negeri* malayos fue clave la cuestión sobre la extensión de sus áreas de influencia y control tanto en los espacios terrestres como marítimos. Al mismo tiempo, fue clave la consolidación del gobernante como figura capaz de sostener y extender dichas zonas de influencia, por lo cual un tema frecuente en dichos textos se relaciona con los distintos mecanismos que emplearon los gobernantes para consolidar su influencia, incluyendo acuerdos matrimoniales o alianzas militares.

La cuestión sobre la importancia de los gobernantes en el sureste asiático ha sido particularmente explicada por Wolters (1999) a través de la idea de los *men of prowees*. Dicha noción establece la influencia del gobernante central sobre otros gobernantes que pueden considerarse como menores. Esta idea puede vincularse con la manera en que el gobernante de Malaca afianzó su esfera de influencia sobre otros gobernantes menores a través de las alianzas matrimoniales y las guerras. En este caso, también es posible relacionar la relevancia de los *men of prowees* con la cuestión del *negeri mandálico* a través de otras figuras importante de influencia en el contexto de Malaca, como por ejemplo el *Laksamana*, quien fue una figura que representó la proyección y extensión del *negeri* hacia el mar en fuera por medio del control y la importancia de las flotas navales, como se explica más adelante.

En cualquier caso, los frecuentes problemas políticos experimentados por Malaca durante el reinado del sultán Mahmud Shah (1488-1511) ayudan a comprender la manera en que se reflejaban los alcances de la influencia y poder de este tipo de gobernantes. De esta manera, los hechos narrados en el *Sejarah Melayu* constituyen un punto de partida en el objetivo de reconocer las particularidades del *negeri* de Malaca y su funcionamiento.

En específico, se distinguen dos tipos de dificultades afrontadas por Mahmud Syah. En primer lugar, el mantenimiento de las relaciones con otros gobernantes de la región, los cuales constantemente buscaban afianzar sus vínculos o lealtad hacia el sultán de Malaca, siendo fundamentales para ello las alianzas matrimoniales. El segundo gran reto del sultán fue lidiar con las constantes disputas entre los gobernantes bajo su control, así como conflictos de carácter más interno. Ambas cuestiones respondieron a la necesidad de los gobernantes malayos de afianzar su dominio sobre entidades y gobernantes menores, que fueran incorporadas a su esfera de influencia. Tal fue el caso de Malaca que destacó como principal entidad política en la península malaya durante los siglos XV y XVI.

En la búsqueda por consolidar dichas esferas de influencia por parte del *negeri* de Malaca destacaron como estrategias clave: la importancia que cobraron mecanismos como la conformación de acuerdos matrimoniales para fortalecer los vínculos entre entidades, las alianzas militares para afrontar las amenazas externas y, en ocasiones, las campañas de conquista desplegadas por Malaca. Estas dinámicas conllevaron a que el *negeri* de Malaca se conformara en uno de tipo mandálico, en el sentido político y geográfico.

Para explicar lo anterior, es clave comprender el contexto político de Malaca, según se narra en el *Sejarah Melayu*, durante el gobierno del sultán Mahmud Shah, por ser él a quien tocó afrontar la llegada portuguesa, a fines del siglo XV e inicios del XVI. A partir de las circunstancias políticas del periodo, estas se vincularán con las características de la noción de *mandala*, para así argumentar la condición de la entidad en cuestión como tal.

Según se puede distinguir en el *Sejarah Melayu*, las problemáticas políticas afrontadas tuvieron un gran impacto al interior del sultanato e influyeron en la posterior caída de este ante los invasores portugueses. Por ejemplo, a la muerte del sultán Ala'u'd-din, su hijo Raja Mamatlah heredó el trono, quien pasó a ser conocido como el sultán Mahmud Syah (*Sejarah Melayu* 1998, 213) quien afrontó el periodo más complejo del sultanato, siendo además quien pierda el control de la ciudad ante la incursión portuguesa. Sin embargo, este no fue un evento aislado, ya que, durante todo su reinado, Mahmud Syah enfrentó una serie de amenazas. Entre los primeros retos que afrontó estuvo el envío de una expedición para derrotar a Kelantan, la cual tuvo como resultado la derrota de dicho reino a manos de Malaca (*Sejarah Melayu* 1998, 223). Estas situaciones reflejan las complejidades que enfrentó el sultanato de Malaca hacia finales del siglo XVI y comienzos del XVII, lo cual implica que la esfera de influencia de los gobernantes estaba en constante estrechamiento y ensanchamiento.

Profundizando en el tema de las alianzas matrimoniales efectuadas en el sultanato de Malaca como parte de su dominio político el *Sejarah Melayu* revela que incluso el sultán Mahmud Syah fue parte de ese tipo de dinámicas, pues luego de la mencionada captura de Kelantan, al sultán le fueron entregadas tres princesas y

tomó a una de ellas como su consorte (*Sejarah Melayu* 1998, 223). Como se refleja en las narraciones malayas, las mujeres se incorporaban como consortes de los *rajas* ya fuera por consecuencia de confrontaciones militares, como en el caso de la victoria de Malaca sobre Kelantan, o bien a través de pactos que permitieron a los gobernantes establecer relaciones de subordinación con aquellos *rajas* de entidades políticas de menor peso.

Prácticas como las alianzas matrimoniales, parecen haber funcionado como una manera de reafirmar su poder sobre los territorios dominados por parte del sultán, por lo cual los matrimonios o la toma de consortes podrían servir a distintos fines, tales como establecer alianzas políticas, así como relaciones de dominio. En realidad, para el exitoso mantenimiento de su dinamismo comercial, Malaca debió asegurarse la lealtad y obediencia de otros sultanes y gobernantes más pequeños en la región. Watson y Andaya explican que, de hecho, fueron habituales los casos de gobernantes que, sin demasiadas dificultades, aceptaron asumir el estatus de vasallos, debido a que estos “reconocían los beneficios de acceso comercial y mejora de estatus que conllevaban el reconocimiento de un señor enriquecido” (Watson Andaya y Andaya 2001, 52), es decir, del sultán de Malaca.

Por otro lado, para llevar a buen término las relaciones de poder mencionadas fue frecuente la realización de compromisos y bodas reales entre descendencia del sultán y la de aquellos gobernantes que se pretendía dominar o, cuando menos, controlar o disminuir su amenaza. Un ejemplo de lo anterior se encuentra cuando el gobernante de Kampar, el sultán Menawar quien también fue hijo del sultán Ala'u'd-din y, por lo tanto, hermano de Mahmud Syah visitó y entregó a este último a una de sus hijas para contraer matrimonio con el sultán de Malaca.

En recompensa, Mahmud Syah otorgó a Menawar el título de “sultán Abdullah”, tras lo cual él regresó a sus propios dominios en Kampar (*Sejarah Melayu* 1998, 224). Cabe aclarar que no todos los gobernantes que buscaban mejorar sus relaciones de poder con el gobernante de Malaca recurrían a los matrimonios con el sultán, pues se dieron casos como el del sultán de Kedah quien en su búsqueda por obtener el reconocimiento de Mahmud Syah (como gobernante oficial de dicha región) optó por entregarle tributo (*Sejarah Melayu* 1998, 229-230).

No obstante, la consolidación de enlaces y compromisos matrimoniales se mantuvo como uno de los mejores recursos para reafirmar su autoridad como gobernante principal y así, extender su influjo sobre la mayor cantidad posible de gobernantes menores. En cierto momento, Pahang y Malaca estuvieron a punto de entrar en conflicto, debido que una mujer que ya estaba comprometida con el gobernante de Pahang fue secuestrada para ser entregada al sultán Mahmud Syah quien al saber de ella se decidió a casarse con ella, sin importarle su previo compromiso con el sultán de Pahang. Con todo, el conflicto logró evitarse y, de hecho, ambos reinos se convirtieron en aliados cuando este Pahang fue atacado por el cercano reino de Siam, el habitual rival de Malaca. Después de algunos momentos de duda, el sultán de Malaca decide no permanecer indiferente y envía apoyo a Mansur Syah, gobernante de Pahang (*Sejarah Melayu* 1998, 252). De esta manera las cuestiones matrimoniales permitieron tanto afianzar zonas de influencia como establecer alianzas militares para asegurar el control geográfico de cada *negeri*. La unión entre Malaca y Pahang representa un claro ejemplo del alcance que podían tener las alianzas militares en la conformación de esferas de influencia

y de relaciones de poder entre los gobernantes de una región donde se superponían los dominios de variadas entidades políticas.

Hasta aquí, se puede percibir entonces una situación política en Malaca que ya presentaba un panorama convulso con conflictos y amenazas frecuentes. No obstante, a pesar de las guerras o expediciones navales que se sucedían, la ciudad y el sultanato continuaban gozando de prosperidad comercial.

Haciendo un balance de la situación política enunciada hasta ahora, salta a la vista un contexto donde, tanto las alianzas matrimoniales como las militares, permitieron a Malaca ir grabando y extendiendo su propia esfera de influencia en un entorno ya permeado por otras esferas. Ambas estrategias fueron clave en la conformación de la naturaleza del *negeri* de Malaca como un *mandala*, es decir, como centro de un círculo de influencia política durante y a través del siglo XV. Esto da cuenta de la configuración de un *negeri* cuyo funcionamiento se puede explicar a través del modelo político mandálico, que aquí se denomina como *negeri mandálico*. Sin embargo, entre los gobernantes del sultanato es posible identificar la percepción de un *negeri* que dependía de relaciones de intercambio y sujeción hacia otros *negeri* menores y sus gobernantes. Lo más importante en el funcionamiento de estos *negeri* fue el papel del gobernante como encargado de expandir sus zonas de autoridad, así como su prestigio.

En la conformación del *negeri mandálico* a través de las alianzas ya explicadas, sobresale una fuerte presencia de relaciones de subordinación, mismas que podrían ser calificadas como ambivalentes. Lo anterior, debido a que Malaca presentó una cierta “sumisión” hacia otras entidades políticas con mayores esferas de influencia, en la misma medida en que otras entidades menores fueron

“sometiéndose” ante ella. Este tipo de relaciones de sometimiento podrían ser equiparadas con la idea de vasallaje, pues este ha sido un término utilizado incluso por autores como Wolters (1999) para explicar las relaciones de subyugación entre las entidades políticas del sureste asiático.

A pesar de la utilidad del término vasallaje, es necesario recurrir a una expresión empleada por los propios malayos para dar cuenta de este tipo de relaciones políticas. Al respecto, en las historias narradas por el *Sejarah Melayu* destaca el uso de la palabra “*takluk*”, que puede traducirse como rendirse o someterse. Con dicha idea se suele hablar de gobernantes o entidades políticas que mantenían una cierta relación de subordinación hacia sultanes o reinos de mayor relevancia. En este sentido, al referirse a reinos que se caracterizaban por su grandeza, se hallan menciones a los reinos menores que estaban bajo su influencia con el término de *takluk* aludiéndose ya sea a reinos recién conquistados o a gobernantes que guardaban cierta subordinación hacia un *raja* o sultán de mayor preeminencia.

Entre las relaciones de subordinación o *takluk*, se mantuvieron dinámicas que pueden calificarse como ambivalentes, ya que dado el modelo mandálico imperante en la región, siempre existía la posibilidad de que incluso aquellos reinos considerados como grandes *negeris* (*negeri besar*) pudieran a su vez estar sometidos a otras entidades políticas. Como señala Borschberg, (2020) debe recalcarse que estas relaciones no deben de pensarse en un sentido europeo, ya que los gobernantes menores “no solamente se sometían a sí mismos voluntariamente a un gobernante más arriba en la jerarquía, sino que a veces también reconocían a más de un señor al mismo tiempo” (263-264). Fue este el

caso de Pahang, entidad ya mencionada y que cuyas relaciones con Malaca oscilaron entre el conflicto y la alianza. Acerca de Pahang, se le describía como un *negeri* “que alguna vez fue un gran país [*negeri besar*]”, lo cual no impidió que pasara estar “subyugado [*takluk*] al continente de Siam” (*Sejarah Melayu* 1998, 170).

Igualmente, en un principio la misma Malaca presentó subordinación a otras entidades influyentes como Ayutthaya y Majapahit (Pardesi 2022, 6), así como siendo tributaria del rey de Siam o del emperador chino, ya fuera en diferentes momentos o de manera simultánea (Borschberg 2020, 264). Al tiempo que Malaca presentaba una aparente subordinación hacia entidades de mayor influencia en la región, también mantenía sus propios reinos subordinados en diferentes locaciones (*Sejarah Melayu* 1998, 285). Por su parte, a la advertencia de Borschberg (2020) acerca de no considerar estas relaciones desde una concepción eurocéntrica se suma lo señalado Pardesi (2022, 6) quien agrega que en el contexto del sureste de Asia y de aquel “mundo marítimo”, un mismo gobernante podía someterse no solo a uno, sino a varios gobernantes considerados como superiores en jerarquía (Borschberg 2020, 263-264). Además, cada gobernante mantenía su autoridad y primacía sobre su propia área de influencia, de tal manera que la subordinación o la condición de *takluk* generalmente se traducían en una cuestión de lealtad y reconocimiento de una autoridad mayor, pero no de un pleno sometimiento.

En suma, al mismo tiempo que Malaca presentó subordinación hacia entidades superiores en sus primeros momentos, también estableció sus propias relaciones tributarias con entidades menores, lo cual se atestigua en situaciones como en el vínculo matrimonial establecida con el gobernante de Kampar (*Sejarah*

Melayu 1998, 224) y en la relación tributaria sostenida con el sultán de Kedah (*Sejarah Melayu* 1998, 229-230). En cualquier caso, debe subrayarse que estas relaciones de subordinación no implicaron un vínculo de plena verticalidad. En realidad, los gobernantes menores solo se incorporaban a la esfera de influencia del principal *men of prowess*, en tanto mantenían su preeminencia sobre su propio *negeri*, reflejando el dinamismo mandálico de estas entidades. Al mismo tiempo, las alianzas matrimoniales y militares dan cuenta de una especie de reciprocidad, pues implicaba el dar, pero también recibir algo a cambios de su estatus como *takluk*.

Concibiendo al negeri de Malaca: de la territorialidad a las figuras del gobernante y el Laksamana

A propósito de la cuestión territorial, Watson y Andaya (2001, 52) mencionan que en un principio el alcance territorial del sultanato se limitó al propio puerto y al área residencial de la realeza, ubicada río arriba, en Bertam. A partir del territorio contiguo al puerto de Malaca, los sultanes fueron ampliando el territorio bajo su control y:

Para el reinado del último gobernante, el sultán Mahmud Shah (1488-1530) [...] había crecido hasta incluir Pahang, la costa oeste de la península malaya desde Perak hasta Johor, Singapur, los archipiélagos de Riau-Lingga, mucho de la costa oriental de Sumatra y las islas del mar del sur de China (Watson y Andaya 2001, 52).

Una prioridad para los gobernantes malayos fue el afianzamiento de una esfera de influencia que comprendiera el interior o *hinterland* terrestre, con el cual se suministraba de cultivos clave o agua dulce, a la vez que se expandía la influencia del gobernante hacia otras entidades políticas de la península malaya, las islas Riau Lingga y Sumatra oriental, entornos que pasaron a ser parte del *negeri* integrado

por Malaca. Con todo, como bien se aprecia en el *Sejarah Melayu*, la supremacía de Malaca no fue incontestada, ya que el sultanato debió confrontar desde sus orígenes y hasta, su eventual caída, una serie de rivalidades políticas que, en cierta medida, impidieron el incremento de su poderío comercial y dominio territorial. En los primeros momentos se debió hacer frente a entidades como el sultanato de Pasai, al cual se arrebató el control sobre las rutas de comercio que atravesaban el estrecho, mientras que el reino de Ayutthaya se mantuvo como un permanente rival que impidió la expansión del control e influencia de Malaca hacia el norte y con quienes fue permanente la disputa por comercio y el control de los mares cercanos (Matsuda 2012, 37).

Sin embargo, aun cuando se logró el control de buena parte del estrecho homónimo, nunca se logró controlar aquella región por completo, al grado de no poder superar a su entidad predecesora, Srivijaya, la cual en su momento logró “hacer del estrecho [su propio] lago privado”, algo que Malaca no pudo consumir (Watson y Andaya 2001, 52). De cualquier manera, Thomaz (1993) señala que se priorizó la captura de lugares estratégicos en la parte meridional de la península y en la costa oriental de Sumatra, ya que al hacer esto “Malaca prevenía el crecimiento de centros comerciales rivales o de economías merodeadoras [en alusión a la piratería] que vivieran como parásitos sobre su principal arteria de comercio” (Thomaz 1993, 76).

No obstante, al igual que en el caso de las relaciones con los *takluk* ya subordinados, es relevante tener en cuenta algunas consideraciones, pues el “control” territorial ejercido en aquel contexto tampoco debe pensarse a partir de nociones eurocéntricas, pues como ya se ha explicado al hablar de las relaciones

de aparente subordinación, las lealtades y obediencias podían ser fluctuantes y no exclusivas de un solo gobernante. En realidad, debe tomarse en cuenta que para los gobernantes malayos de la época la cuestión territorial no era una prioridad. Por el contrario, para ellos era más relevante consolidar e incrementar su reputación, lo cual contribuiría a “elevar su estatus dentro de la jerarquía de gobernantes asiáticos” (Borschberg 2020, 263).

Las concepciones que permearon a los gobernantes malayos puede conceptualizarse como propias de un modelo político de estilo *mandala*, pues estos “círculos estatales” en el sureste asiático cumplieron el rol de transformar cacicazgos dispares en redes de lealtades (Wolters 1999, 34) y al mismo tiempo, en un “poder soberano”, el cual podía “ser activado como protección ante los enemigos [y] también fue una fuente de mérito concedida a los vasallos participantes del *mandala* y a sus súbditos” (Dellios 2003, 11).

Partiendo de lo explicado arriba, puede señalarse que la visión que los malayos desarrollaron en torno a su *negeri* se explica a partir de dos elementos clave: el aspecto geográfico y la figura del gobernante. Respecto al factor geográfico, sobresale la concepción de un *negeri* que debía estar bien abastecido de vías fluviales, con un interior que suministrase lo necesario para su aprovisionamiento de alimentos y otros materiales clave. Tanto la incorporación de afluentes de agua dulce como de aguas marítimas fueron esenciales en la extensión y percepción del *negeri*, pues en ella se afianzó el control político ejercido por el sultán, así como las redes comerciales que favorecieron la prosperidad económica de la urbe de Melaka. En cuanto figura del sultán, según se refleja en los Anales Malayos, esta permeó en la concepción de un soberano imperante en el *mandala*,

cuyo poder podía ser invocado a fin de obtener ayuda o defensa ante amenazas políticas y militares. Al respecto puede recordarse el pasaje referente a la ayuda brindada por Malaca a Pahang ante la amenaza de Siam. En otras palabras, el gobernante fue el centro o eje articulador del *negeri*, siendo el encargado de ampliar el alcance de la influencia de este, funcionando, así como un centro ordenador del *negeri mandálico* de Malaca.

Por otro lado, recordando la ayuda enviada por Malaca a Pahang sobresale uno de los aspectos más distintivos de Malaca en sus tiempos de hegemonía sobre el estrecho de Malaca: la organización de grandes expediciones navales dispuestas para ir a la guerra contra sus enemigos. Respecto a la conformación de la flota dispuesta, se menciona:

Y las naves, grandes y pequeñas, iban más allá de [poder] contarse en número [...] cuando el *Laksamana* tuvo preparadas sus naves la flota de *Sungai Raya* en ese momento era de cuarenta cruceros de tres mástiles), se desplazó río arriba hacia Melaka (*Sejarah Melayu* 1998, 252).

La flota de Malaca en conjunto con las fuerzas de Pahang se aseguraron un triunfo contundente. Tal capacidad de armar grandes flotas que se narra en el *Sejarah Melayu* ayuda a comprender el éxito en la formación de un círculo de influencia que el sultanato ejerció sobre la región en torno a la península malaya, los archipiélagos en torno al estrecho de Malaca y la zona occidental de Sumatra.

Asimismo, la importancia que guardó la organización de grandes flotas permite identificar otro elemento relevante en la conformación del *negeri* de Malaca: la figura del *laksamana*. En lengua malaya, el significado de *laksamana* puede asociarse con el de almirante, el dirigente de la flota naval. Se trató de una figura de gran importancia en la época del sultanato y cuyo papel fue clave en la

consolidación del *negeri*, lo cual se refleja en las numerosas menciones que se encuentran a estos personajes, participes de guerras y campañas marítimas narradas en el *Sejarah Melayu*. En concreto, la figura del *laksamana* ayudó a consolidar la esfera de influencia de Malaca hacia el espacio marítimo. Además, estos líderes no solo tuvieron preeminencia sobre las propias flotas malayas, sino que incluso recibieron un gran apoyo de las comunidades de *orang laut* presentes en las aguas de la región, algunos de ellos llegando a alcanzar el cargo de *laksamana*, mismo que fue considerado como el *raja laut* o “el rey del mar” entre los malayos (Borschberg 2019, 277).

En consecuencia, la concepción del *negeri* entre los malayos no se limitó a los entornos terrestres, sino que también comprendió al espacio marítimo, es decir, el mar en fuera, en la concepción de su espacio habitado. Para los gobernantes malayos el espacio marítimo también fue clave y considerado como parte integral de su *negeri* y la capacidad de organización de enormes flotas fue a su vez un reflejo de la extensión de la esfera de influencia del gobernante. Al colocarse al centro de la flota, el *laksamana* pasó a ser un equivalente del gobernante o *raja*, pero en el mar, proyectando su poderío como una suerte de extensión del *negeri* de Malaca.

El funcionamiento político del *negeri* de Malaca se entiende a través de la idea de *mandala*, en lo cual es apropiado recordar lo enunciado por autores como Wolters (1999) y Pardesi (2022), al considerar que este tipo de entidades fueron estructuras políticas subordinadas con centros continuamente cambiantes, es decir, entidades políticas *mandala* o “círculo” (Pardesi 2022, 6). Además, “en las [entidades políticas] *mandala* ni la identidad del reino central, ni el número de subordinados fueron fijos, y las relaciones variaron con el tiempo” (Pardesi 2022, 6),

(Wolters 1999). Lo anterior se refleja en las relaciones de subordinación o *takluk* sostenidas entre Malaca y otras entidades tanto menores como mayores. La naturaleza territorial del dominio ejercido por Malaca es muestra de los círculos de influencia que se sobreponían en el complejo entramado de entidades políticas dominantes en el siglo XV, lo cual dio lugar a la conformación de una entidad que funcionaba como un estado círculo, o “círculo de centro” como lo denomina Dellios (2004, 3), herencia proveniente de los tiempos de influencia hindú-budista.

En suma, la concepción de Malaca entre sus propios pobladores y gobernantes se puede explicar a través de la noción de *negeri*, término con el cual se aludía a las entidades políticas de la época. En la percepción del *negeri* de Malaca fueron clave los elementos geográficos tanto terrestres como acuáticos (ribereños y marítimos), así como la figura del gobernante y su capacidad para desempeñarse como eje ordenador del *negeri* a través de dinámicas políticas que incluyeron acuerdos matrimoniales, alianzas, relaciones de subordinación (*takluk*), así como la extensión de la influencia del gobernante a través de figuras clave como el *laksamana*.

Capítulo 2. Percepciones y transformaciones: los portugueses y el paisaje portuario de Malaca

Como resultado de la conquista de Malaca por parte de los portugueses 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 particularmente distintivas 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 capítulo 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 señalado serán *entrepôt* y, sobre todo, *hinterland*. El primero alude a la condición de un puerto como lugar de almacenamiento y redistribución de mercancías. Por su parte, *hinterland* significa la “retaguardia” o el “interior” de las tierras más allá del puerto de Malaca. Al mismo tiempo, se *entrepôt* se relaciona particularmente 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 hagan con su control. Por su parte, 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, como se vio en el capítulo anterior.

Lo anterior, responde a la necesidad de otorgar atención a la “retaguardia” o *hinterland* terrestre de una urbe portuaria como Melaka, 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.

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*” (Manguin 2002, 4) 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 (Manguin 2002, 5).

Sin embargo, un estudio que ha cuestionado esta noción es el de Anderson y Vorster (1985), quienes, de acuerdo con Manguin, 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” (Manguin 2002, 5). Dicho *umland*, habría estado integrada por “otras entidades políticas con diferentes grados de alianzas recíprocas [...] con los gobernantes de Malaca” en tiempos pre-lusitanos (Manguin 2002, 5).

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 culturales están concentradas mayormente sobre un centro primario”. 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” (van Cleef 1941, 208).

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” (Encyclopaedia Britannica, 1998).

Además de lo anterior, para el presente análisis cobra más importancia el término *hinterland*, puesto que se retoma la perspectiva de Tai-Yong Tan (2007) 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 (Tan 2007, 853).

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 como se abordó en el capítulo 1, la ciudad portuaria asumió una gran influencia a raíz de 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 del entorno Indo-Pacífico.

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 capítulo 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 (Wills 2006, 252-254).

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, así como para el almacenamiento y redistribución de mercancías (Kenton 2022).

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 Wiyaya 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 (Wiyaya 2022, 38).

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 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 Maluku (Watson Andaya y Andaya 2001, 46), o bien atribuyendo el crecimiento del puerto a sus actividades comerciales y a la gran cantidad de barcos que arribaban (Wiyaya 2022, 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 capítulo se cuenta básicamente con dos tipos, comenzando con las narraciones de viajeros portugueses que estuvieron directamente en Malaca, tales como Tomé Pires¹ y Duarte Barbosa,²

¹ 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.

² *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.

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. De ahí se finca la razón por la cual estas narraciones estarán cargadas de fuertes motivaciones territoriales y de un afán por hacerse de riquezas y valiosas 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 Índia* 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 particularmente en las obras compiladas por M. J. Pintado (2012), en la cual se incluyen textos tanto traducidos en inglés como en original portugués, siendo estos últimos los empleados para la realización de este capítulo. En este grupo puede incluirse la descripción sobre la expedición realizado por Diogo Lopes de Sequeira a Malaca, misma que es parte de la *Documentação para a história das missões do padroado português do oriente* (1947).

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 al señalar la importancia de la *Suma Oriental* de Tomé Pires:

El sexto libro [de la *Suma Oriental*] trata sobre Melaka, sus orígenes, administración y comercio. 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 (Watson Andaya y Andaya 2001, 34).

Cabe señalar que, para el presente análisis, de manera similar a lo ocurrido con el caso del *Sejarah Melayu*, se han consultado dos diferentes versiones de la *Suma Oriental* escrita por Pirés. Por un lado, la obra emitida en dos volúmenes por *The Hakluyt Society* (1944), la cual incorpora la traducción íntegra de la obra al inglés, así como el texto original en portugués. Por otra parte, *A Suma Oriental de Tomé Pirés* (1978) que contiene el texto íntegramente en portugués. Ambas versiones se han consultado de manera contextual y comparada, aunque es esta última la obra usada para el análisis de este capítulo y la que se alude en las referencias.

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.

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* mencionadas previamente (Wills 2006; Kenton 2002), 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 *hinterland* 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, punto de paso obligado en las rutas comerciales que unían a los océanos Índico y Pacífico.

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” (Cartwright 2021).

No obstante, a pesar de controlar Goa desde 1510, los portugueses requirieron de hacerse con el control de un puerto más al este que sirviera a sus fines de continuar su expansión hacia el oriente del continente asiático, pues se mantenía como principal objetivo de sus expediciones el 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 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 de Siam, en la boca de un pequeño río. Se extiende por una legua a lo largo de la costa. Es larga e inusualmente estrecha. Tiene una población de treinta mil. Existen lujosas huertas e infinidad de agua dulce. Otros suministros son importados. Entre ellos hay una fruta como alcachofa, similar a los cítricos 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 ciudad es insalubre. (Goes 2012, 116)

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” (Lopes de Castanheda 2012, 84).

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 que ser bien recibidos por el sultán (Correia 2012, 58) y firmar acuerdos de amistad (Goes 2012, 119).

Damião de Goes menciona que a comienzos del siglo XVI la ciudad era “conocida como el puerto más rico en el mundo debido a que los comerciantes que ahí vivían eran muy ricos”, riqueza que benefició al mismo sultán al grado cortar el pago de tributo que Malaca daba al reino de Siam, por lo cual era una ciudad con “tanta riqueza que casi era incontable el precio de las mercaderías que en ella entraban y salían acostumbradamente todos los años” (Goes 2012, 116, 118).

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 quienes [...]son los hombres más ricos y tienen el mayor comercio conocido en el mundo de este tiempo. Miden su riqueza en *bahares* de oro, de los cuales algunos de ellos poseen hasta sesenta *quintaes*. Ninguno de estos comerciantes se consideraría a sí mismo rico a menos que cada día realice entregas de tres o cuatros cargamentos de bienes, pagando por ellos con bienes de él mismo³ (Lopes de Castanheda 2012, 84).

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 India* en continua expansión. Por tales motivos, puede notarse la ausencia 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 del mismo. Esta clase de alusiones se distinguirán por las menciones en torno a los recursos náuticos que se harán presentes en la ciudad y que caracterizarán a su paisaje portuario.

³ Los *quintaes* representan una medida portuguesa de la época, que equivaldría a aproximadamente cien kilogramos

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:

Juncos vienen desde Java con grandes suministros y muchas buenas armas [...] Estos juncos, como les llaman a sus grandes barcos, son demasiado grandes y diferentes de los galeones en otras partes del mundo [...] Estos juncos son muy estables en el mar, pueden llevar cargas mucho mayores y son mucho más fuertes que los galeones portugueses (Lopes de Castanheda 2012, 86).

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 Araujo da cuenta de los posibles alcances de aquellas en términos de defensa del puerto. Al respecto, el portugués consideró:

En este puerto pueden verse de noventa a cien juncos, entre grandes y pequeños, ciento cincuenta *paraos*⁴, a saber, [pertenecientes] al rey⁵ y los mercaderes de la tierra. Treinta juncos, 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 ser más fuertes para su defensa, no podrían hacerlo debido a que no hay armas ni equipamiento en tierra para ello (De Araujo 2012, 132).⁶

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.

⁴ 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.

⁵ Es decir, al sultán de Malaca.

⁶ Esta carta escrita por Rui de Araujo fue escrita 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.

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 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 (*Documentação* 1947, 64).

En la misma línea, Lopes de Castanheda calificó a Malaca como “el puerto más grande para el comercio de riquezas y mercancías conocido 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 (Lopes de Castanheda 2012, 85).

Mientras que Lopes de Castanheda deja de manifiesto los enlaces comerciales sostenidos entre Malaca y territorios confluyentes 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:

Llegaban mercaderes procedentes de todas las naciones. Ellos llegan desde Quilua [Kilwa], el mar de Arabia, Persia, China, Laqueos [la actual isla de Taiwán] y Luzón. Intercambiaban sus mercancías por una variedad de otros bienes. Estos mercaderes retornaban su exceso de cargamento a los comerciantes a quienes se los habían comprado (Goes 2012, 118).

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 en enero, y dejan el lugar en abril pasando cuarenta días en venir y cuarenta días más en regresar. Traen consigo mercancías como damasco, almizcle, ataúdes dorados, espadas, dagas, cobre, trigo y oro en forma de láminas [...]. 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 (De Araujo 2012, 136).

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 (De Araujo 2012, 136).

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 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 arrebatárles 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. No tiene suministros y los lugares de donde [estos] vienen son, a saber: Java, Bengala, Pegu [...] y de Siam” (De Araujo 2012, 133). 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 (Reid 1988, 102, 133). En otro ejemplo, el mismo menciona que “en los alrededores de Malaca hay [...] minas de oro” (De Araujo 2012, 136), 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 Borschberg (2019) 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” (Borschberg 2019, 275). 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.

A la catalogación del puerto como “isla” de Borschberg se puede sumar la descripción del paisaje proporcionada por Daya Negri Wiyaya (2022) quien explica que “el océano bordeaba Malaca por el oeste y altas montañas por el este y el norte” (Wiyaya 2022, 38) 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*.

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 militar portuguesa cazará sobre los navíos [y el comercio] asiático” (Newitt 2005, 106). 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*.

Ya se explicó que, 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, [la cual podía usarse] para mástiles y otras cosas, y hay aguas agradables” (Pires [1512-15] 1978, 413). 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 Feroso. De estos ríos, destaca que poseen muchas

entradas (*boquas*), lo que permite la entrada de barcos, así como “maderas hermosas, frutas y pescado” (Pires [1512-15] 1978, 415)

También 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 (Pires [1512-15] 1978, 416).

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 (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 (Pires [1512-15] 1978, 416-417).

Lo relevante de los territorios mencionados 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 que las relaciones con los gobernantes de los territorios mencionados representarían dicha periferia (Manguin 2002, 6).

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. (Lowey-Ball 2015, 265).

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 guyaratís, *klings*,⁷ malabares, bengalíes, pegus o bagos (de Birmania), javaneses, chinos, gente de Macasar, Brunéi, Luzón, entre otros (Pires [1512-15] 1978, 283).

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, porque 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 (Pires [1512-15] 1978, 438).

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 (Mitrasing 2014, 55).

⁷ Comerciantes musulmanes provenientes de India.

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, 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 atestigua el propio Pires ([1512-15] 1978, 432-433).

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” (Pires [1512-15] 1978, 434). 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 [...] La artillería, tanto grande como pequeña, dispara sobre todos [los]

lados” (Pires [1512-15] 1978, 435). 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” (Barbosa 1921, 179). 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 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.

Así, con la captura de la ciudad, la toma de control de su actividad comercial y la fortificación de esta, los portugueses consolidaron durante la década de 1510 la transición del puerto a un *entrepôt* de relevancia comercial, pero ahora limitado a los intereses del monopolio comercial portugués, dentro del cual la ciudad pasará a ostentar un papel de periferia respecto al *Estado da Índia*.

En suma, la transición de Malaca desde el control malayo al portugués significó el reacondicionamiento del espacio geográfico. Melaka perdió conexión con el resto de los territorios que alguna vez conformaron el *negeri* que conformó 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.

Conclusiones

Por medio del presente trabajo se ha buscado dar cuenta de las percepciones y transformaciones en relación con el paisaje portuario de Melaka. Por un lado, con las dinámicas y percepciones que los malayos generaron de su entorno geográfico durante el siglo XV y sobre todo a comienzos del siglo XVI. Por otro lado, con la captura de la ciudad a manos de los portugueses y la readaptación que estos hicieron del paisaje a comienzos del siglo XVI.

De esta manera, con esta tesis se ha buscado contribuir al entendimiento de la ciudad y el sultanato de Malaca a partir de sus transformaciones geográficas. Con esto se busca generar nuevas perspectivas sobre el desarrollo histórico de la ciudad a partir de un enfoque centrado en las nociones del espacio habitado (caso malayo) y su tránsito hacia un espacio nuevo (a partir de la conquista portuguesa), incluyendo las percepciones que cada grupo generó en torno a un mismo espacio geográfico. A partir de este enfoque, ha sido posible obtener una visión más clara de los intereses políticos y económicos, así como de los contextos culturales de ambos actores históricos.

En concreto, el análisis de la reconfiguración del espacio social se ha mantenido como eje central en el desarrollo de esta tesis con perspectiva de geografía histórica. Por ello, a lo largo de la misma se han propuesto ideas que pueden ser relevantes para el estudio de entidades portuarias de naturaleza similar a Malaca. Por ejemplo, se subrayó la importancia de emplear categorías de análisis concebidas a partir del propio desarrollo histórico y el contexto geográfico cultural de este tipo de entidades. En este trabajo, lo anterior derivó en empleo del término

negeri, utilizado por los malayos en sus propias fuentes históricas para dar cuenta de las entidades políticas del periodo estudiado y de los alcances de dicho término en relación con el espacio físico, tanto terrestre como marítimo. De igual manera ha sido relevante recaer en el uso de *mandala* como marco de referencia para dar cuenta de la dinámica política y la conformación del espacio habitado en el sultanato de Malaca a partir de condiciones heredadas por la existencia de entidades políticas previas. En conjunto, utilizar *mandala* como enfoque de análisis y *negeri* como elemento explicativo para entender al espacio habitado por los malayos en sus propios términos derivaron en la propuesta del término *negeri mandálico* para aproximarse al estudio de entidades políticas portuarias propias de la época moderna temprana en el sureste asiático insular.

Por otro lado, el uso de términos como *hinterland* fue de utilidad para mostrar la relevancia de atender a diferentes aristas al analizar el desarrollo y la transición de un espacio habitado hacia un nuevo tipo de espacio. Este tipo de transiciones se conciben debido a transformaciones generadas por la incursión de nuevos agentes históricos que se apropian del espacio habitado para adaptarlo a sus propios fines e intereses. En este trabajo, esto se realizó dando cuenta del *hinterland* que Malaca poseyó en tiempos previos a la llegada portuguesa. Dicho *hinterland* se ve ignorado por los portugueses, quienes después de conquistar Melaka, adaptan el espacio conformado por Malaca hacia una urbe portuaria con vocación exclusivamente comercial y marítima, un puerto mar en fuera inserto en las dinámicas comerciales del *Estado da Índia* portugués.

Todo lo anterior, siendo parte de un contexto de coyuntura histórica como lo fue la llegada de los portugueses al archipiélago malayo. Por ello, y a fin de dar un balance lo más integrado posible, se recurrió a fuentes producidas en el entorno local, como ha sido el caso del *Sejarah Melayu*, así como textos que incluyen relatos, correspondencia y escritos de origen portugués.

Haciendo un balance final de lo analizado, puede resumirse que, la Malaca a la cual llegaron los portugueses estaba constituida como una entidad política o *negeri* de carácter *mandálico*, en el cual se extendía de manera gradual y variante la esfera de influencia del gobernante, figura encargada de preservar su *negeri* y de esparcir su influencia mediante alianzas, acuerdos matrimoniales, guerra o comercio, pero todo bajo la pauta de asumirse como un gobernante capaz de ganar la lealtad o subordinación (*takluk*) de otros gobernantes menores. Lo anterior, permitió reconocer las características de organización político-territorial presentes en la región desde los siglos IX-XII en los que hubo una fuerte influencia de origen hinduista y budista, permeando a las sociedades de la península y el archipiélago malayos a partir de nociones de ordenamiento cosmográfico.

Las nociones de ordenamiento implicaron que el espacio comprendido por el *negeri* no estuvo ceñido a límites estrictamente terrestres, pues a través de figuras de autoridad auxiliares, como el *laksmana*, el *gobernante* era capaz de proyectar su influencia hasta espacios marítimos. Por ello, el *laksmana* se convertía en una especie de gobernante de los mares, mientras que la capacidad de ensamblar grandes flotas constituía un reflejo del alcance de la autoridad del gobernante. Así, el mar se constituía también en un espacio clave como parte del *negeri* de Malaca.

El conceptualizar al funcionamiento del *negeri* de Malaca como el de un *mandala* significa reconocer la existencia de una entidad “circular”, o, en otras palabras, de una entidad política que actuaba como círculo de círculos, que daba a lugar a múltiples relaciones de influencia, dominio y un entretejido de complejas relaciones políticas ambivalentes, fluctuantes, en expansión y contracción, siempre en constante cambio.

Así, en el *negeri mandálico* de Malaca fueron habituales las relaciones de subordinación o *takluk*, mismas que por su naturaleza se presentaron de manera polifacética, ya que una entidad como Malaca podía asumirse como tributaria de otras entidades de mayor alcance, tal es el caso de China o el reino de Ayutthaya, a la vez que tejió su propia red de vasallos proyectada hacia entidades políticas menores contiguas geográficamente, como ocurrió en los casos de Kedar o Kedah, entre otras. Para mantener la compleja red de alianzas políticas que fueron parte esencial del *negeri* de Malaca, fue clave su concreción por medio de variados mecanismos que abarcaron desde los acuerdos matrimoniales hasta las asistencias militares. Esto se mostró en el capítulo 1 al dar cuenta de los constantes pactos matrimoniales entre gobernantes de entidades menores y el sultán de Malaca, quien solía recibir en matrimonio a las mujeres emparentadas con las familias de dichos gobernantes.

En similar proporción estuvieron las alianzas militares, según lo atestigua casos como el de la ayuda militar acordada entre Malaca y Pahang para hacer frente a la amenaza de una entidad mayor como lo era Ayutthaya. En este caso se pudo ver cómo dos entidades de influencia menor optan por dejar sus diferencias de lado

para confrontar a un *negeri* de mayor proporción, asegurándose así de que el alcance de sus propias esferas de influencia no se vea disminuidas, ni pasen a integrarse al *negeri* de mayor influencia.

La segunda sección de este trabajo se concentró básicamente en la urbe de Melaka para explicar la conformación del paisaje portuario de la misma, las primeras percepciones e intereses que los portugueses desarrollaron respecto a esta ciudad, así como las modificaciones que dicho entorno sufrió a raíz de la captura portuguesa de 1511. A propósito, el funcionamiento del *negeri* de Malaca se vio alterado una vez que se confrontó la llegada de los portugueses. Por ello, en el segundo capítulo se profundizó en el carácter geográfico respecto a la constitución de Malaca, el *hinterland* de esta.

Melaka, siempre ha sido caracterizada y percibida como una ciudad con vocación portuaria y hasta cierto punto, dependiente del importante comercio marítimo que en ella confluía. Si bien esta es una idea correcta, no obstante, no puede dejarse de lado que la ciudad poseyó una importante relación con su "*hinterland*" o tierras interiores, las cuales también contribuyeron al entramado político y el funcionamiento económico de la urbe. Sin embargo, los portugueses no fueron capaces de percibir la existencia de dicho *hinterland*, y en todo caso, no habría sido enteramente de su interés, pues su atención estuvo más enfocada en atender sus intereses económicos, mismos que sólo se enfocaron en el aprovechamiento del potencial portuario y en la localización privilegiadas de la ciudad, emplazada en la confluencia de las rutas comerciales marítimas que enlazaban al océano Índico con el Pacífico a través del estrecho de Malaca. Por

esta razón, se explica que los portugueses dedicasen tanta atención en sus narraciones a los aspectos geográficos y a las posibilidades comerciales que dicho entorno ofreció. Por medio del análisis de dichas descripciones, fue posible reconocer las motivaciones portuguesas respecto a la captura de Malaca, así como entrever la perspectiva geográfica de estos, misma que se reflejó en la posterior transformación de la urbe.

En consecuencia, una vez que los portugueses se hicieron con el control de la ciudad, el paisaje portuario de ésta transitó hacia el de un *entrepôt* sin *hinterland*, en otras palabras, el de una ciudad portuaria que funcionará a partir de entonces como un centro de recepción, almacenamiento y (re) distribución de mercancías en el creciente comercio marítimo del que se hacían partícipes los portugueses, como parte de la expansión del *Estado da Índia*, el sistema que conformará la red comercial tejida por los portugueses desde Goa, en India, abarcando Macao, Malaca y culminando hasta Nagasaki.

Para consolidar su readaptación del espacio geográfico de Malaca, los portugueses procedieron a hacer de la fortificación de la ciudad su prioridad una vez que esta se encontró bajo su dominio. Lo anterior tuvo como principal consecuencia el desaprovechamiento del *hinterland* de la ciudad, el colapso de la naturaleza *mandálica* del *negeri* representado por el sultanato y la conversión de la ciudad de Melaka en un *entrepôt* más de la red de enclaves comerciales portugueses.

Al respecto, se precisó que el uso de *entrepôt* se ha utilizado largamente en la historiografía sobre Malaca, pero en este trabajo se discutió sobre la pertinencia

de dicho concepto. Como resultado, se propuso que lo más apropiado es considerar *entrepôt* en su dimensión tanto económica como geográfica y de utilización del espacio habitado. Por ello, *entrepôt*, es un término que encaja bien para hablar de la Malaca inserta en el flujo comercial portugués del *Estado da Índia*, pero no así para hacer referencia a la Malaca anterior a 1511, pues para sus habitantes, las percepciones respecto al entorno que habitaron se relacionaron con las nociones asociadas al *negeri* explicadas en el capítulo 1.

En todo caso, a partir de su caída a manos de los portugueses en 1511, Malaca se insertó en una nueva dinámica que empezaba 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.

Dentro de dicha dinámica, que estuvo caracterizada por relaciones de centro-periferia, Malaca asumió el papel de un *entrepôt* periférico, puesto que en el contexto de la conformación y expansión del *Estado da Índia* portugués a través de los océanos Índico y Pacífico, le correspondió a Goa el papel central, en tanto Malaca será una entidad dependiente del comercio desplegado por la primera.

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. En todo caso, tales procesos ya son parte de otra historia, una que podría convenir explorar en posteriores estudios, para dar continuidad al que aquí concluye.

Referencias:

- Andaya, Leonard. 2008. *Leaves of the Same Tree: Trade and Ethnicity in the Straits of Melaka*. Honolulu: University of Hawai'i Press.
- Anderson, J.N., & W.T. Vorster, 1985. "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, 1-6. Nueva York; Londres: University Press of America.
- Andrade, Tonio y Xing Hang. 2006. "Introduction: The East Asia Maritime Realm in Global History, 1500-1700". En *Sea rovers, silver, and samurai: maritime East Asia in global history, 1550-1700*, editado por Tonio Andrade y Xing Hang. Honolulu: University of Hawai'i Press.
- Barbosa, Duarte. 1921. "The Book of Duarte Barbosa". Editado por Mansel Longworth Dames. Vol. II. Londres: Haklyut Society,
- Bastin, John y D. C. Twitchett, eds. 1970. *Sejarah Melayu or Malay Annals*. Traducido por C. C. Browns. Hong Kong: Oxford University Press.
- Borschberg, Peter. 2010. *The Singapore and Melaka Straits: Violence, Security and Diplomacy in the 17th Century*. Singapur: NUS Press.
- Borschberg, Peter. 2019. "The Melaka Empire, c. 1400– 1528." En *Empires of the Sea: Maritime Power Networks in World History*, por Floris van den Eijnde, y Roy van Wijk Rolf Strootman, 263-293. Brill, 2019.

- Brown, C. C. 1970. *Sějarah Mělayu or Malay Annals: The Malay Annals translated from Raffles MS 18*. Hong Kong: Oxford University Press, Cathay Press Limited.
- Cheah, Boon Kheng, Abdul Rahman Haji Ismail, Richard Winstedt, y R. Roolvink. 1998. *Sejarah Melayu = the Malay Annals*. Kuala Lumpur: Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society.
- Correia, Gaspar. 2012. En: *Portuguese Documents on Malacca. From 1509 to 1511*, editado por M. J. Pintado ,131-139. Kuala Lumpur: National Archives of Malaysia.
- D'Araujo, Rui. 2012. "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, 131-139. Kuala Lumpur: National Archives of Malaysia.
- Dellios, Rosita. 2003. "Mandala: from sacred origins to sovereign affairs in traditional Southeast Asia". *Centre for East-West Cultural and Economic Studies* 10.
- Goes, Damiao de. 2012. "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, 113-123. Kuala Lumpur: National Archives of Malaysia.
- Lopes de Castanheda, Fernao. 2012 "History on the Conquest of India by the Portuguese". En *Portuguese Documents on Malacca. From 1509 to 1511*,

- editado por M. J. Pintado, 73-103. Kuala Lumpur: National Archives of Malaysia.
- Lowey-Ball, Shawna Kim Blake. 2015. "Liquid Market, Solid State: The rise and demise of the great global emporium at Malacca, 1400-1641". Tesis doctoral. Yale University.
- Manguin, Pierre-Yves. 2002. "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: 73-99.
- Matsuda, Matt. 2012. *Pacific worlds: a history of seas, peoples, and cultures*. New York: Cambridge University Press.
- Mitrasing, Ingrid S. 2014. "Negotiating a New Order in the Straits of Malacca (1500–1700)". *KEMANUSIAAN* 21, n° 2 (2014): 55–77.
- Newitt, Malyn. 2005. *History of Portuguese Overseas Expansion, 1400–1668*. Londres & Nueva York: Routledge.
- Pardesi, Manjeet S. 2022. "Decentering Hegemony and "Open"Orders: Fifteenth-Century Melaka in a World of Orders". *Global Studies Quarterly* 2: 1-13.
- Pintado, M. J. 2012. *Malacca Historical Events and the Moves of Sultan Mahamude. From 1506 to 1520*. Kuala Lumpur: Arkib Negara Malaysia.
- Pires, Tomé. [1512-15] 1978. *A Suma Oriental de Tomé Pires e o livro de Francisco Rodrigues*. Lectura y notas de Armando Cortesão. Coimbra: por Ordem da Universidade.

- Reid, Anthony. 1988. *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680: Volume One: The Lands below the Winds*. New Haven: Yale University Press.
- Silva Rêgo, António da. 1947. *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.
- Subrahmanyam, Sanjay. 2012. *The Portuguese Empire in Asia, 1500–1700. A Political and Economic History*. Chichester, West Sussex: John Wiley & Sons.
- Tambiah, S. J. 1976. *World Conqueror and World Renouncer: A Study of Buddhism and Polity in Thailand against a Historical Background*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Tambiah, S. J. 2013. "The galactic polity in Southeast Asia". *HAU: Journal of Ethnographic Theory* 3, núm 3: 503–34.
- Tan, Tai-Yong. 2007. "Port cities and hinterlands: A comparative study of Singapore and Calcutta". *Political Geography*: 851-867.
- Thomaz, Luis Felipe Ferreira Reiz. 1993. "The Malay Sultanate of Melaka". En *Southeast Asia in the Early Modern Era: Trade, Power and Belief*, editado por Anthony Reid. Ithaca, New York: Cornell University Press.
- van Cleef, Eugene. 1941. "Hinterland and Umland". *Geographical Review* 31, nº 2: 308-311.
- Watson Andaya, Barbara, y Leonard Y. Andaya. 2001. *A History of Malaysia*. King's Lynn, Norfolk: Palgrave.

Wey, Adam Leong Kok & Abdul Latif Harun. 2018. "Grand strategy of the Malacca Sultanate, 1400–1511". *Comparative Strategy* 37, n°1: 49-55.

Williams, Mark S. 2007. "Mandala and its significance in Magindanao Muslim society". *Culture Mandala: The Bulletin of the Centre for East-West Cultural and Economic Studies* 7, núm. 2.

Wills, John E. 2006. "Entrepôt System." En *History of World Trade Since 1450*, Vol. 1., por John J. McCusker, 252-254. Detroit: Macmillan Reference USA.

Wijaya, Daya Negri. 2022. "Malacca Beyond European Colonialism (15th-17th Centuries)". Tesis de doctorado. Universidade do Porto.

Wolters, O. W. 1999. *History, Culture, and Region in Southeast Asian Perspectives*. Ithaca, N.Y.: Southeast Asia Program Publications.

Referencias electrónicas:

Encyclopaedia Britannica. 1998. "Hinterland".
<https://www.britannica.com/science/hinterland>

Cartwright, Mark. 2021. "World History Encyclopedia: Estado da India"
https://www.worldhistory.org/Estado_da_India/

Melaka Heritage. n.d. "Melaka Heritage". <https://melakaheritage.com/en/bukit-st-paul/>

Kenton, Will. 2022. "Investopedia: Entrepôt: Definition, History, Examples Today".
<https://www.investopedia.com/terms/e/entrepot.asp>.