El estrecho de Malaca como corredor comercial

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

El sistema de los monzones y el ritmo del comercio

El estrecho de Malaca debe su importancia a los vientos. En la época de la navegación a vela, el tráfico marítimo entre el océano Índico y el mar de la China Meridional se regía por los monzones: el monzón del nordeste, que sopla aproximadamente de noviembre a marzo, y el monzón del suroeste, que sopla aproximadamente de mayo a septiembre.[1] Un barco procedente de la India o del golfo Pérsico no podía completar el viaje a China con un solo monzón. Navegaba hacia el este con el monzón del suroeste, esperaba en un puerto del estrecho a que cambiara el viento y continuaba en la estación siguiente. También podía intercambiar su carga en el estrecho con mercaderes que llegaban del este.

La consecuencia fue estructural. El estrecho se convirtió en un lugar de espera, y la espera creó un mercado. Los mercaderes del oeste y los del este se encontraban en sus puertos, intercambiaban mercancías, liquidaban cuentas y se concedían crédito para el viaje siguiente. Un puerto del estrecho no necesitaba producir nada de valor. Necesitaba ofrecer un fondeadero seguro, agua y provisiones, almacenes, un mercado con reglas fiables y un soberano que protegiera los barcos de su puerto y los

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

gravara con moderación. En este sentido, los puertos del estrecho fueron desde el principio economías de servicios. Vendían seguridad, información y la oportunidad de comerciar.

El ritmo de los monzones explica también la concentración del comercio. Como cada barco necesitaba un puerto en el punto adecuado de la ruta, los puertos competían por un número limitado de posiciones. Un soberano capaz de atraer el tráfico del monzón obtenía ingresos aduaneros, prestigio y los recursos para mantener una flota. Un puerto que perdía el tráfico decaía con rapidez. La historia del estrecho es, por tanto, una historia de sucesiones: un puerto dominante tras otro, cada uno de los cuales sustituía a su predecesor cuando ofrecía mejor protección o mejores condiciones.

La puerta estrecha: el estrecho de Singapur

En su extremo meridional, el estrecho de Malaca se estrecha hasta formar el estrecho de Singapur, un canal entre la isla de Singapur y el archipiélago de Riau. En su punto más angosto, el Phillips Channel, el paso tiene solo unas 1,7 millas de anchura.[2] Todo barco que navega entre el océano Índico y el mar de la China Meridional por el estrecho pasa a la vista de la isla. La misma geografía que hizo del estrecho un corredor hizo de la isla una puerta.

La importancia de esta posición ha sobrevivido a todos los cambios tecnológicos. Los veleros del siglo XIV, los vapores del XIX y los petroleros del XXI atraviesan todos las mismas aguas angostas. La US Energy Information Administration informó de que el petróleo y otros líquidos que transitaban por el estrecho de Malaca alcanzaron los 16 millones de barriles diarios en 2016.[3] La cifra corresponde a la parte G de este libro, que examina Singapur como centro del comercio petrolero y del bunkering (suministro de combustible a buques). Se recoge aquí porque muestra la continuidad del hecho de fondo: la isla se encuentra en uno de los principales puntos de estrangulamiento del comercio mundial.

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

Una puerta, sin embargo, es también un lugar de peligro. Las aguas angostas, con muchas islas y ensenadas, ofrecían condiciones ideales para la piratería, de modo que los puertos del estrecho nunca estuvieron lejos de los saqueadores que acechaban a los barcos de paso. Que un puerto del estrecho de Singapur sirviera de mercado o de base para los saqueadores dependía del orden político que lo rodeaba. El viajero chino Wang Dayuan, del que se trata más adelante, dejó constancia de las dos caras de la isla en el siglo XIV: una comunidad comercial ordenada en la colina y un canal donde los piratas esperaban al acecho.

Srivijaya y el primer Estado marítimo del estrecho

La primera gran potencia del estrecho fue Srivijaya, un reino marítimo con centro en Palembang, en el sur de Sumatra. El monje budista chino Yijing visitó Srivijaya durante seis meses en 671, de camino a la India. La inscripción más antigua que nombra a Srivijaya, la inscripción de Kedukan Bukit, está fechada el 16 de junio de 682.[4] Entre finales del siglo VII y principios del XI, Srivijaya controló los dos pasos entre la India y China: el estrecho de la Sonda y el estrecho de Malaca.[5]

Srivijaya era un Estado de nuevo tipo. Su poder se basaba en el control de las rutas marítimas y en las relaciones con los pueblos de las costas y del mar, entre ellos las comunidades nómadas del mar conocidas en fuentes posteriores como orang laut, que tripulaban sus flotas y vigilaban sus aguas. Su riqueza procedía del comercio de tránsito y de la relación privilegiada con China. Srivijaya mantuvo lucrativas relaciones comerciales con la corte china desde la dinastía Tang hasta la Song.[6] Sus soberanos enviaban misiones tributarias a la corte china, que los reconocía como intermediarios legítimos del comercio del sur. El acceso al mercado chino era el privilegio más valioso que podía tener un puerto del estrecho.

La decadencia de Srivijaya ilustra la vulnerabilidad de un sistema así. En 1025, el soberano chola Rajendra I, del sur de la India, lanzó incursiones navales contra los puertos de Srivijaya, y entre 1028 y 1077 ningún enviado de Srivijaya llegó a China.[7] Las incursiones no pusieron fin al comercio marítimo en el estrecho. Rompieron el monopolio de un único puerto y abrieron el camino a una multiplicidad de puertos

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

más pequeños, cada uno en busca de su propia parte del tráfico. El asentamiento de la isla de Singapur, que aparece en las fuentes en los siglos XIII y XIV, pertenece a este mundo posterior a Srivijaya.

El mercado chino y el sistema tributario

La demanda que impulsaba el comercio del estrecho procedía, ante todo, de China. Los mercados chinos absorbían las especias, las maderas aromáticas, las resinas, el estaño, el marfil y los productos exóticos del Sudeste Asiático y del océano Índico, mientras que la cerámica, las sedas y las monedas de cobre chinas fluían en sentido contrario. Bajo las dinastías Song y Yuan, mercaderes chinos privados, muchos de ellos del puerto de Quanzhou, en Fujian, comerciaban directamente en los puertos del Nanyang, el «océano del Sur».[8]

El marco político de este comercio era el sistema tributario. Los soberanos de los puertos del Sudeste Asiático enviaban emisarios con regalos al emperador de China, reconocían su superioridad y recibían a cambio reconocimiento, regalos de mayor valor y, en los periodos en que el comercio privado estaba restringido, el derecho a comerciar. El reconocimiento de la corte china confería legitimidad y protección. También conectaba el puerto con el mayor mercado de la época. El esquema perduró hasta el siglo XV, cuando los fundadores de Malaca se valieron del reconocimiento de los Ming para proteger su nuevo puerto frente a sus vecinos.

Para un centro financiero, la lección resulta familiar. El valor de un puerto dependía de su acceso al mayor mercado, un acceso que descansaba en el reconocimiento político de la potencia que controlaba ese mercado. La relación entre Singapur y China, que se examina en la parte I de este libro, hunde sus raíces en este esquema.

Notas

1. Sobre el sistema de los monzones y su efecto en el ritmo del comercio en el estrecho, véase Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450–1680*, vol. 1, New Haven, Yale University Press, 1988, capítulo 1; los meses indicados son aproximados y varían según la fuente. ↩

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

2. US Energy Information Administration, “The Strait of Malacca, a key oil trade chokepoint, links the Indian and Pacific Oceans”, *Today in Energy*, 11 de agosto de 2017 («At its narrowest point in the Phillips Channel of the Singapore Strait, the Strait of Malacca is only about 1.7 miles wide»). ↩
3. US Energy Information Administration, *Today in Energy*, 11 de agosto de 2017 («Petroleum and other liquids transiting the Strait of Malacca … reaching 16 million barrels per day»). ↩
4. Wikipedia, “Srivijaya” (consultado en septiembre de 2026), que cita el relato de Yijing sobre su estancia en 671 y la inscripción de Kedukan Bukit fechada el 16 de junio de 682. ↩
5. Wikipedia, “Srivijaya” (consultado en septiembre de 2026): el reino «controlled the two passages between India and China, namely the Sunda Strait from Palembang and the Malacca Strait from Kedah». ↩
6. Wikipedia, “Srivijaya” (consultado en septiembre de 2026): «their main foreign interest was nurturing lucrative trade agreements with China which lasted from the Tang to the Song dynasty». ↩
7. Wikipedia, “Srivijaya” (consultado en septiembre de 2026), sobre las incursiones chola de 1025 y la ausencia de misiones de Srivijaya a China entre 1028 y 1077. ↩
8. Sobre Quanzhou como principal puerto del comercio marítimo de las dinastías Song y Yuan y sobre el comercio privado chino en el Nanyang, véase Derek Heng, *Sino-Malay Trade and Diplomacy from the Tenth through the Fourteenth Century*, Athens (Ohio), Ohio University Press, 2009. ↩

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned.

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

Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

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

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

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

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