



ต้นฉบับสมบูรณ์

โครงการแปลหนังสือ

Southeast Asia in the Age of Commerce, Vols 1 & 2

โดย รศ.ดร. พงษ์ศรี เดชะวัฒนะ และ คณะ

มิถุนายน พ.ศ. 2546

เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในยุคการค้า 1450 – 1680

เล่มที่สอง

การขยายตัวและวิกฤติการณ์

แอนโทนี ริด

สารบัญ

รายการภาพประกอบ	v
คำนำ	ix
1. ยุคการค้า 1400 – 1650	1
เครื่องเทศและพริกไทย	2
การค้าเริ่มเดินหน้าประมาณ 1400	9
ช่วงการค้าเฟื่องฟู 1570 – 1630	15
การนำเข้าแร่เงินและทอง	22
ผู้นำเข้าจากอินเดีย	25
การปลูกพืชเศรษฐกิจ	30
ยุคที่รุ่งเรืองที่สุดของเรือสำเภาในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	34
การเดินทางเรือ	40
การจัดระเบียบบนเรือ	44
การขนส่งภายใน—แม่น้ำและถนน	49
2. เมืองและการค้าของเมือง	58
เมืองท่าและเครือข่ายการค้า	60
มิตินของเมือง	63
โครงสร้างของเมืองในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	72
ตลาด	83
การผลิตเหรียญกษาปณ์และการเปลี่ยนเชิงพาณิชย์—ชัยชนะของแร่เงิน	86
การจัดระบบการเงิน	99
โอรังกายา—วานิชอกิชน	106
ชนกลุ่มน้อยในวงการค้าและชาติพันธุ์	115

นครนิวยอร์กและทุนนิยม	121
3. การปฏิวัติศาสนา	124
ศาสนาของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	127
การเปลี่ยนศาสนาหรือการเข้าเป็นสาวก	132
1540 – 1600: การแตกเป็นสองขั้วและเส้นแบ่งเขตศาสนา	135
แรงจูงใจในการเปลี่ยนศาสนา	142
ช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อที่ยุ่งยาก	154
กรณีพิเศษของชาว	166
จุดสูงสุดของอิทธิพลคัมภีร์อิสลาม	173
การทำทนายของมุสลิมบนแผ่นดินใหญ่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	178
พุทธศาสนาและรัฐ	185
4. ปัญหาของรัฐที่ปกครองแบบสมบูรณาญาสิทธิราชย์	195
วิกฤตการณ์ของรัฐที่ยิ่งใหญ่ในอดีต	195
รัฐเมืองท่าในศตวรรษที่ 15	197
การสร้างรัฐในศตวรรษที่ 16 อันยาวนาน	201
รายได้จากการค้า	207
การปฏิวัติด้านการทหาร	211
การทูต	225
การคั่นมะนาว	236
สมบูรณาญาสิทธิราชย์และคู่แข่ง	242
5. ต้นกำเนิดความยากจนในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	257
การยับยั้งการเติบโตของเศรษฐกิจจากภายใน	258
การปะทะทางทหารครั้งสำคัญๆกับชาวยุโรป	260
การเดินเรือของมอญและเขมรอับแสง	270
“วิกฤตการณ์” ในศตวรรษที่ 17	274
การถอนตัวจากเศรษฐกิจโลก	287
ปฏิกิริยาต่อการสูญเสียรายได้จากการค้า	293
การค้าของชาวจีนและการแยกขั้วทางเชื้อชาติ	301
ที่มันสุดท้ายของการค้าของอิสลาม 1650 – 88	309

การต่อเนื่องและการเปลี่ยนแปลง	315
ภาคผนวก: ราชวงศ์สำคัญๆที่ปกครองในยุคการค้า	319
ข้อเสนอแนะในการอ่าน	327
อักษรย่อ	331
คำศัพท์	333
มาตราชั่ง ตวง วัดและเงินตรา	335
หนังสืออ้างอิง	

ภาพประกอบ

แผนที่

1. มาลิกู	3
2. การขยายการปลูกพริกไทย	8
3. เครือข่ายการค้าในมหาสมุทรอินเดีย	11
4. เส้นทางเดินเรือทะเล แม่น้ำ และทางบกที่สำคัญ	57
5. ประชากรของเมืองในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	71
6. อยุรยาใน ค.ศ. 1687	76
7. มะกัสซาร์ ประมาณ ค.ศ. 1650	78
8. บ้านเต็นในทศวรรษ 1620	79
9. การแพร่ขยายของศาสนาอิสลามและคริสต์ศาสนา	126
10. ศูนย์การเมือง ประมาณ ค.ศ. 1600	203

ตาราง

1. คณะทูตนำเครื่องบรรณาการไปจีน	15
2. เรือญี่ปุ่นที่มุ่งไปได้	17
3. ปริมาณแร่เงินและทองในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	26
4. เรือที่ออกจากโคโรมันเดลไปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	27
5. มูลค่าสินค้าส่งออกของ VOC จากโคโรมันเดลไปยังปัตตาเวีย	29
6. การประมาณประชากรเมืองศตวรรษที่ 16	65
7. การประมาณประชากรเมืองศตวรรษที่ 17	67
8. พื้นที่เมืองโดยประมาณในศตวรรษที่ 17	70
9. สินค้านำเข้าของมะนิลา	278
10. การค้าสำเภากับเอเชียไปนังชะเกะ	280
11. ประชากรมาลิกูกลาง ค.ศ. 1634 – 1708	285

รูปภาพ

ภาพ/ก เรือชาวและฮอลันดา (จากต้นฉบับของชาวชื้อ เซลา ราชา IOL Java
28 ด้วยความเอื้อเฟื้อจาก British Library)

1ก. จันทรเทศ	6
1ข. ชาวบันดานำจันทรเทศมาขายพ่อค้าชาวฮอลันดา 1599 (จาก “Tweede Boeck” 1601)	6
2. ดินพริกไทย (จากมาร์สเดน 1783)	7
3. ประมาณการส่งออกเครื่องเทศไปยังยุโรป	13
4. เรือญี่ปุ่นถูกลากไปทอดสมอที่ฮอยอัน (ไฟฟอ) (จากภาพม้วน ประมาณ ค.ศ. 1630 ที่ วัดเจ็ญเมียว นะโงะยะ ด้วยความเอื้อเฟื้อของบริษัทมโยะ-จิและโอะกะกุกัน)	16
5. ประมาณการส่งออกพริกไทยไปยุโรป	20
6ก. เรือสำเภาเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (จาก Eredia 1613)	35
6ข. เรือสินค้ามะลายู (จาก Woodard 1796)	36
7ก. เรือที่ฝั่งทะเลชวา (จาก Lodewycksz 1598)	37
7ข. เรือสำเภาจีน เขียนบนแผนที่ฟิลิปปินส์ 1734 ของ Velard (จาก <i>Brunei Museum Journal</i> 6, ii [1986])	38
8. แผนที่เวียดนามจาก Hong Duc Ban Do [1490?] (จาก Oriental Institute, Toyo Bunko, Tokyo)	42
9. คาบสมุทรมาลายูเขียนโดยคนไทย (จาก Staatlichen Museen Berlin I.C. 27507 ด้วยความเอื้อเฟื้อจาก Klaus Wenk, Thailandische Miniaturmalereien, Wiesbaden, Franz Steiner Verlag, 1965)	42
10. แผนที่บูกิสในกลุ่มหมู่เกาะอินโดนีเซีย (จาก Tobing 1961)	43
11ก. เรือกางใบเต็มทีในแม่น้ำอริวดี (จาก Ferrars 1900)	54
11ข. การล่องแก่งในแม่น้ำโขงศตวรรษที่ 19 (จาก Gernier 1870)	54
12. จิตรกรรมฝาผนังเกี่ยวกับพ่อค้าชาวสยาม ภาพจิตรกรรมฝาผนัง จาก ปรีชา กาญจนาคม (ed.) <i>Dhonburi Mural Painting</i> (Bangkok, Society for the Conservation of National Art Treasures and the Environment, 1980)	55
13ก. ทังลอง (ฮานอย) ประมาณ ค.ศ. 1490 (จาก Hong Duc Ban Do [1490?] ด้วยความเอื้อเฟื้อของ Toyo Bunko, Tokyo)	74
13ข. ป้อมปราการอมรปุระใน ค.ศ. 1795 (จาก Symes 1827)	75
14. ป้อมซัมเบอาปูที่มะกัสซาร์ ประมาณ ค.ศ. 1638 (จากแผนที่ลับของ VOC)	78
15. บริเวณบ้านขุนนางในซูราการ์ตา (เขียนโดย de Stuers ด้วยความเอื้อเฟื้อจาก	

Tropenmuseum, Amsterdam)	82
16. ตลาดบันเต็นตามความคิดของชาวฮอลันดา (จาก Lodewycksz 1598)	88
17ก. เงินเหรียญของอาเจะห์ มะกัสซาร์ และเซมร (จาก Tavernier 1692)	94
17ข. เงินเหรียญของสยาม (จาก Tavernier 1692)	94
18. เงินก้อนแบบ “กำไล” ของไทเหนือ (จาก Le may 1932)	98
19ก. ชุนนางอาเจะห์ (จาก Peter Mundy 1667)	110
19ข. ชนชั้นทางสังคมของบันดาตามความคิดของชาวฮอลันดา (จาก “Tweede Boeck” 1601)	110
20. บุคคลสำคัญของบันเต็นใน ค.ศ. 1673 วาดโดย J.P. Cortemunde (ด้วยความเอื้อเฟื้อของ Claude Guillot)	112
21. ภาพพ่อค้าต่างชาติกลางทะเลเขียนโดยช่างไทย (ในต้นฉบับ I.C. 27507 ของ Staatlichen Museen, Berlin)	119
22. นรกรในพุทธศาสนา (ในต้นฉบับ I.C. 27507 ด้วยความเอื้อเฟื้อของ Staatlichen Museen, Berlin)	152
23ก. สุเหร่าชาวในศตวรรษที่ 15 (จาก Helen Jessup, <i>Court Arts of Indonesia</i> [New York, Asia Society, 1991])	170
23ข. ชุ่มประตูประดับปีกของสุเหร่าเซินดัง ควาร์ในชาวตะวันตก (ภาพถ่ายของผู้เขียน)	170
24. ข้าหลวงแห่งบันเต็นประชุมกับ กาดิ (ผู้พิพากษาอิสลาม) (จาก Lodewycksz 1598)	178
25. วัดพม่าในศตวรรษที่ 19 (จากสมุดภาพพม่า K 106671 ด้วยความเอื้อเฟื้อของ British Library)	189
26. วัดอยุธยา (จาก La Loubère 1691)	193
27. ทางเข้าที่ฝังพระศพของกษัตริย์บรูไน (จาก <i>Zhenghe Shiji Wenu Xuan</i> [Beijing, Ren Min Jian Tong Chu Ban She, 1985])	200
28. อาวุธของนักรบชาวแห่งบันเต็น (จาก “Tweede Boeck” 1601)	217
29. การฝึกทหารของดังกี (จาก Baron 1685 ด้วยความเอื้อเฟื้อของ National Library of Australia)	219
30. ทหารปืนใหญ่ยุโรปช่วยการโจมตีของไทยในศตวรรษที่ 17 จากภาพเขียนบนตู้พระธรรมที่วัดอนงคาราม ธนบุรี (จาก ปากน้ำ 1986)	221
31ก. เรือเกลลีย์ของเวียคนาม (จาก Baron 1685 ด้วยความเอื้อเฟื้อของ National Library of Australia)	222
31ข. เรือเกลลีย์ของมาดูราและเตรินาเต (จาก “Tweede Boeck” 1601)	222

32.	เรือเดินมาร์กมาถึงบริเวณริมฝั่งของบันเต็น (ภาพวาดโดย Cortemunde ด้วยความเอื้อเฟื้อของ Claude Guillot)	228
33.	ทูตสองคนจากบันเต็นที่ไปอังกฤษ 1682 (British Library)	232
34.	พระนารายณ์ทรงรับราชทูตเดอ โชมองต์ จากฝรั่งเศส 1686 (Bibliothèque Nationale, Paris—Estampes)	235
35ก.	ราชทูตสยามที่ไปฝรั่งเศส 1688 (British Library)	238
35ข.	พระเจ้าหลุยส์ที่ 14 ทรงต้อนรับทูตสยาม ที่พระราชวังแวร์ซาย (Bibliothèque Nationale, Paris—Estampes)	238
36ก.	การประชุมสภาที่ปรึกษาของบันเต็นตามความคิดของชาวฮอลันดา (จาก Lodewycksz 1598)	246
36ข.	นายพลเรือชาวฮอลันดาเจรจากับขุนนางระดับสูงของบันดา (จาก “Tweede Boeck” 1601)	246
37.	อาจะห์ปิดล้อมมะละกาใน ค.ศ. 1629 (จาก British Library Sloan MS 197 f. 382)	266
38.	มาตราปิดล้อมปัตตาเวีย เขียนโดย Jacob Cuyck, 1629 (Algemene Rijksarchief, Kaartenafdeling 1179A)	266
39.	ฮอลันดาโจมตีมะกัสซาร์ใน ค.ศ. 1660 (จาก <i>Sea Charts of the Early Explorers</i> [London, Thames and Hudson, 1984])	268
40.	วิกฤติการณ์ในศตวรรษที่ 17 ตามที่สะท้อนในประชากรและตัวชี้บอกรัฐมิอากาศ	285
41.	ราคาซื้อพริกไทยในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	290
42.	พ่อค้าจีนในบันเต็น จาก Lodewycksz 1598	303
43.	จีนกลุ่มต่างๆในฟิลิปปินส์ ตามที่แสดงไว้ในแผนที่ ค.ศ.1734 ของฟิลิปปินส์ วาดโดย Murillo Velarde (Bibliothèque Nationale, Paris—Cartes et plans)	307

คำนำ

เหตุผลของงานค้นคว้าชิ้นนี้ได้กล่าวไว้แล้วเมื่อห้าปีก่อนในหนังสือเล่มที่หนึ่ง ณ ที่นี้ผมได้แต่ขอภัยในความล่าช้าของเล่มที่สอง

หนังสือเล่มนี้อาจถือว่าเป็นงานที่สมบูรณ์ในตัวเองได้ เป็นการอธิบายว่ายุคการค้าเป็นสมัยที่มีความหมายอย่างไรสำหรับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่เมื่อรวมกับเล่มที่หนึ่ง *ดินแดนใต้ลม* (1988) ก็มุ่งเสนอ “ประวัติศาสตร์ในภาพรวม” ที่แสดงให้เห็นว่าสงคราม กษัตริย์ราชวงศ์ต่างๆ และพ่อค้าต่างชาติมิได้มีลำดับความสำคัญมากไปกว่าอาหารการกิน สุขภาพ และการละเล่น สนุกสนานของสามัญชน

เล่มที่หนึ่งบรรยายโครงสร้างของวัตถุและชีวิตสังคมในภูมิภาค เล่มที่สองวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงสำคัญที่เปลี่ยนโฉมภูมิภาคแห่งนี้ แต่ความต่อเนื่องและการเปลี่ยนแปลงไม่สามารถแยกกันได้อย่างเป็นระเบียบ โครงสร้างของชีวิตเปลี่ยนอยู่ตลอดเวลาแต่ก็เป็นไปอย่างช้าๆ และในระยะสั้นทำให้ไม่ค่อยรู้สึก แต่อีกด้านหนึ่ง วิธียังมีลักษณะพิเศษที่ชาวเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เกี่ยวข้องกันเองและกับสิ่งแวดล้อมยังคงอยู่และปรับเปลี่ยนแม้กระทั่งเหตุการณ์อันระทึกใจที่ทำลายเมืองและทำให้ผู้คนพลัดที่อยู่

ผู้อ่านจะพบอย่างรวดเร็วว่า “ยุคการค้า” นิยามแตกต่างกันไปในที่ต่างๆ ในหนังสือเล่มนี้ ในบทที่ 1 ผมพิจารณาข้อมูลเศรษฐกิจ ที่ชี้ไปยังจุดเริ่มต้นประมาณ ค.ศ. 1400 และจุดสูงสุดระหว่าง ค.ศ. 1570 – 1630 วิฤตติการณ์ต่างๆ ที่ทำให้ยุคนี้นั้นสุดลงนั้นพิจารณาในบทที่ 5 ด้วยข้อสรุปว่า ค.ศ. 1629 ถือเป็นจุดหักเหเชิงสัญลักษณ์ได้ แม้ว่าลักษณะเฉพาะของยุคยังคงเห็นได้ชัดเจนจนกระทั่งกลางศตวรรษ และทศวรรษ 1680 อาจถือได้ว่าเข้าขั้นตรีทุต

จะอย่างไรก็ตาม ค.ศ. 1450 – 1680 ที่ปรากฏบนหน้าปกของหนังสือเล่มนี้สะท้อนเนื้อหาของหนังสือ ถึงแม้ว่า ค.ศ. 1400 เป็นจุดที่รับได้มากที่สุดว่าเริ่มต้นช่วงของการขยายการค้าอย่างต่อเนื่อง แต่ข้อมูลสำหรับศตวรรษที่ 15 ก็มีไม่เพียงพอสำหรับหนังสือประวัติศาสตร์แบบที่ผมพยายามจะเขียน ผมได้แต่หวังว่าความไม่สอดคล้องกันเหล่านี้จะเน้นสิ่งที่เห็นชัดๆ กล่าวคือยุคสมัยเป็นวิธีการจัดการกับปัญหาเฉพาะ และต้องเปลี่ยนไปตามปัญหา

เช่นเดียวกับภูมิภาคขนาดใหญ่อื่นๆ ในโลก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีความหลากหลายอย่างมาก แม้ว่าหนังสือเล่มนี้จะทำฝั่งบอกร่องหวะในประวัติศาสตร์ของทั้งภาค แต่ประชาชนและท้องที่ต่างๆ มิได้มีประสบการณ์ถึงระดับเดียวกันทุกหนแห่ง การค้าทางทะเล การผลิตเหรียญเงิน อารูทใหม่ๆ วิถีชีวิตเมือง และการเปลี่ยนแปลงที่เกี่ยวข้องกันในด้านค่านิยมและระบบการเมือง ตามธรรมดาแล้วกระทบเมืองมากกว่าชนบท กระทบเกาะและชะวากทะเลมากกว่าที่มั่นบนภูเขา

กระทบเส้นเลือดใหญ่ของการค้ามากกว่าพื้นราบที่ปลูกข้าว ประวัติศาสตร์ที่มุ่งความสนใจไปยัง อาณาจักรหรือวัฒนธรรมเดียวมักจะเห็นจังหวะที่แตกต่างออกไปโดยเฉพาะที่ชายเขตของ ภูมิภาค—เวียดนามเหนือ และพม่า ความไม่สม่ำเสมอในการเสนอเนื้อหาเห็นได้ชัดเจนในบทที่ 3 การเปลี่ยนแปลงที่ผ่านมาทางศาสนาอิสลามและคริสต์ศาสนาไม่มีสิ่งเทียบเคียงกันได้ในพุทธ ศาสนา แต่อย่างไรก็ตาม มีความสอดคล้องกันในภูมิภาคนี้โดยรวม ยิ่งหน่วยที่พิจารณาใหญ่ขึ้น เท่าใดก็ยิ่งปรากฏชัดเจนขึ้นเท่านั้น จังหวะการค้าระหว่างชาติกระทบพลเมืองในเอเชียตะวันออก เฉียงใต้ไม่เท่ากัน แต่เท่าที่รู้จากประวัติศาสตร์ไม่มีผู้ใดที่ไม่ถูกกระทบ หลักฐานจากยุคนี้ไม่ได้ ยืนยันภาพของชุมชนที่ดำรงอยู่ด้วยการพึ่งพาตนเองทางเศรษฐกิจ และไม่เปลี่ยนแปลง ซึ่งครั้งหนึ่ง เคยปรากฏแพร่หลายในวรรณกรรม

เพื่อให้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีสิทธิอยู่ในการศึกษาเปรียบเทียบตอนช่วงต้นของโลก สมัยใหม่ ผมเชื่อว่าความพยายามที่จะปรับมาตราต่างๆซึ่งใช้เฉพาะที่และเวลาเป็นระบบที่สามารถ เข้าใจกันได้โดยทั่วไปนั้นสำคัญมาก ดังนั้นผมจึงได้พยายามเทียบมาตราซึ่งดวงวัดเป็นระบบ เมตริกและค่าเงินตราตามน้ำหนักของเงิน (ดูภาคผนวกสำหรับค่าต่างๆที่ใช้ในการแปลงค่าเหล่านี้ โดยประมาณ) แต่เพื่อหลีกเลี่ยงความเข้าใจผิดว่าค่าที่ให้นั้นเที่ยงตรง ผมได้ปิดเศษที่ได้จากการ คำนวณเป็นจำนวนเต็มโดยประมาณ ตัวเลขเดิมจากเอกสารต้นฉบับส่วนใหญ่ก็เป็นการประมาณ อยู่แล้ว ส่วนค่าที่แน่นอนของมาตราต่างๆทั้งหมดนั้นเมื่อเทียบกันเอง และเงินตราเมื่อเทียบกับเงิน ก็แตกต่างกันอย่างมากตามสถานที่และกาลเวลา ค่าโดยประมาณเหล่านี้ตามธรรมดาแล้วเป็นแต่ เพียงการบอกลำดับของขนาดอย่างคร่าวๆ และการขึ้นและลงในระยะยาว

โดยทั่วไปแล้วผมใช้ชื่อสถานที่ตามที่ใช้กันในขณะนั้นแต่เขียนตามแบบที่ใช้กันใน ปัจจุบัน สยามและโคชินจีน อันเป็นชื่อที่ชาวต่างชาติใช้กับสองราชอาณาจักรบนแผ่นดินใหญ่ และ เหมาะสมกว่าที่จะใช้ชื่อสมัยใหม่เช่นประเทศไทย หรือ เวียดนาม (กลาง) แต่ตรงกันข้ามในการ เรียกประชาชนของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ผมใช้คำสมัยใหม่ เช่นชาวอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ ไทย และ ไต (สำหรับกลุ่มภาษาที่ครอบคลุมกว้างกว่า) เพื่อแสดงถึงหนึ่งในรอยแยกสำคัญทาง ภูมิศาสตร์และวัฒนธรรมภายในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ผมได้ใช้ แผ่นดินใหญ่ (สำหรับพื้นที่ซึ่ง ปัจจุบันเป็นที่ตั้งของประเทศพม่า ไทย ลาว เขมร และเวียดนาม) และ กลุ่มหมู่เกาะ (สำหรับพื้นที่ ซึ่งปัจจุบันเป็นประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์)

ในการกล่าวถึงแหล่งเอกสารต้นฉบับ ผมยังคงอ้างอิงแต่ผู้เขียนเดิมและปีที่พิมพ์ครั้งแรก หรือเมื่อเหมาะสมก็ให้ปีที่เขียน ข้อมูลอื่นๆด้านบรรณานุกรม รวมทั้งที่ที่จะไปค้นหาเอกสาร ต้นฉบับลายมือในหอจดหมายเหตุของอังกฤษ และ สอดค้นดาจะอยู่ในส่วนเอกสารอ้างอิง ผมขอ กล่าว ณ ที่นี้อีกครั้งหนึ่งว่าผมเป็นหนี้บุญคุณอันใหญ่หลวงแก่ทุกคนที่ทำหน้าที่บรรณาธิการ คัดลอก และแปลข้อมูลต่างๆที่ผมนำมาใช้ ขนาดของหนี้นี้จะประมาณได้ก็ต่อเมื่ออ่านรายชื่อ หนังสืออ้างอิงเท่านั้น

หนี้บุญคุณต่อบุคคลและสถาบันก็เพิ่มมากขึ้นอีกตั้งแต่เล่มแรก มหาวิทยาลัยแห่งชาติ ออสเตรเลีย (Australian National University) ยังคงสนับสนุนงานวิจัยของผมอย่างยิ่ง—จริงๆ แล้ว นอกจากที่นั่นแล้วก็มีอีกไม่กี่แห่งในโลกที่จะให้โอกาสผมเขียนหนังสือเช่นนี้ได้ ถึงกระนั้นก็ดี หนังสือก็คงจะใช้เวลานานมากกว่านี้ถ้าหากไม่ได้เวลาอันมีค่าที่ปลอดจากภาระหน้าที่อื่นๆ จาก สถาบันเหล่านี้ Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales ที่ปารีส ใน ค.ศ. 1987 All Souls College ที่ออกซฟอร์ด ใน ค.ศ. 1987 มหาวิทยาลัยวอชิงตันและมูลนิธิร็อกกี้เฟลเลอร์ (Rockefeller Foundation) ใน ค.ศ. 1989 School of Oriental and African Studies ที่ลอนดอน ใน ค.ศ. 1990 และ มูลนิธิร็อกกี้เฟลเลอร์อีกครั้งหนึ่งที่ วิลล่า แซร์เบลโลนี (Villa Serbelloni) ใน ค.ศ. 1991

สำหรับความช่วยเหลือด้านเอกสาร ความคิด และคำวิพากษ์วิจารณ์ ผมใคร่ขอขอบคุณ ปีเตอร์ บูมการ์ด (Peter Boomgaard) จอห์น โบเวน (John Bowen) เจนนิเฟอร์ บรูสเตอร์ (Jennifer Brewster) ฮาโรลด์ บรุกฟิลด์ (Harold Brookfield) อองรี ชองแบร์ต-ลัวร์ (Henri Chambert-Loir) เซน ซี-ยู (Chen Xi-yu) บรูซ ครุกแชงก์ (Bruce Cruikshank) ชีร์วัต ฌ ป็อมเพร โทนี คิลเลอร์ (Tony Diller) แดน โคปเปอร์ส (Dan Doeppers) ลอรา ดูลีย์ (Laura Dooley) (แห่งโรงพิมพ์ มหาวิทยาลัยเยล) ฮัมฟรีย์ ฟิชเชอร์ (Humphrey Fisher) คอร์เนล ฟลเชอร์ (Cornell Fleischer) เมรี โกรว์ (Mary Grow) อิโตะ ตะเกะชิ (Ito Takeshi) อิชิ โยะเนะโอะ (Ishii Yoneo) ชาร์ลส์ คีย์ส (Charles Keyes) แอนน์ कुमार (Ann Kumar) Ruurdje Laarhoven ลี ทานา (Li Tana) เดนิส ลอมบาร์ด (Denys Lombard) ปีแยร์-อ็องรี มงกุแอ็ง (Pierre-Yves Manguin) เดวิด มาร์ร (David Marr) โม ยี่ไม (Mo Yi-mei) Maung Maung Nyo ริชาร์ด โอคอนเนอร์ (Richard O'Connor) นอร์แมน โอเวน (Norman Owen) Peupanh Ngaosyvathn เครก เรย์โนลด์ส (Craig Reynolds) เอ็ม ซี ริคเคิลส์ (M.C. Ricklefs) ไมเคิล ซัมเมอร์ฟิลด์ (Michael Summerfield) และ คริสโตเฟอร์ เวค (Christopher Wake) ส่วน แพตริเซีย เฮร์เบิร์ต (Patricia Herbert) อันนาเบล กัลลอป (Annabel Gallop) และ เฮนรี กินสเบิร์ก (Henry Ginsburg) ที่หอสมุดแห่งชาติอังกฤษ (British Library) และ ดอริส นิโคลสัน (Doris Nicholson) ที่หอสมุดบอดเลียน (Bodleian) ได้ให้ความช่วยเหลืออย่างมากในการหาเอกสารต้นฉบับ ไกล์ด์วูแฮมมา ก็มี เอียน เฮย์เวิร์ด (Ian Heyward) และ ไนเจล ดัฟฟี (Nigel Duffy) ผู้ช่วยวาดแผนที่ และ เดวิด บูลเบค (David Bulbeck) จูลี กอร์ดอน (Julie Gordon) โดโรธี แมคอินทอช (Dorothy McIntosh) คริส รอดเจอร์ส (Kris Rodgers) จู๊ด ชานาฮัน (Jude Shanahan) ตันเลย์เซง (Tan Lay-cheng) และ เอเวอลิน วินเบิร์น (Evelyn Winburn) ผู้ได้ให้ความช่วยเหลือที่หาค่ามิได้ในวิธีต่างๆ ที่หลากหลาย

บทที่ 1

ยุคการค้า 1400 – 1650

การค้ามีความสำคัญต่อเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เสมอ เนื่องด้วยชัยภูมิพิเศษสุดเอื้อต่อการสัญจรทางทะเลและควบคุมเส้นทางเดินเรือทะเลระหว่างจีน (ตลาดการค้าสากลที่ใหญ่ที่สุดเกือบตลอดเวลาที่มีการบันทึกทางประวัติศาสตร์) และศูนย์ประชากรของอินเดีย ตะวันออกกลาง และยุโรป จึงเป็นธรรมชาติที่ดินแดนได้ลุ่มจะสนองตอบการกระตุ้นทุกประการจากการค้าสากลทางทะเล ผลผลิตของภูมิภาคนี้ กานพลู ลูกจันทน์เทศ ไม้จันทน์ ฝาง การบูร และเครื่องเทศ ได้ไปถึงตลาดโลก แม้แต่ในสมัยโรมันและสมัยราชวงศ์อื่น แล้วเหตุใดจึงจะเจาะจงว่าศตวรรษที่ 15 ถึง 17 เป็นช่วงเวลาที่ถูกการค้าครอบงำโดยเฉพาะ

ประการแรกการเฟื่องฟูอย่างต่อเนื่องของ “ศตวรรษที่ 16 อันยาวนาน” ซึ่งมีผลไม่เพียงต่อยุโรปและเมดิเตอร์เรเนียนตะวันออกเท่านั้น แต่ยังมีผลต่อจีน ญี่ปุ่น และอาหรับอินเดียด้วย เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้มีบทบาทที่สำคัญเป็นพิเศษ สินค้าที่สำคัญที่สุด (ยกเว้นทองคำและเงิน) ของการค้าทางไกลที่แฟรนซัวส์ โบรเดล (1979 II: 408) ยืนยันว่าจำเป็นต่อการสร้างระบบทุนเพื่อการค้า—พริกไทย กานพลู และลูกจันทน์เทศ—เริ่มต้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประการที่สอง ในช่วงเวลานี้ พ่อค้า ประมุข เมืองและรัฐต่างๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีส่วนสำคัญในการค้าที่หลั่งไหลจากหรือผ่านภูมิภาคของตน ศูนย์กลางการค้าในดินแดนได้ลุ่มคือเมืองในเอเชีย เช่น หงสาวดี อูรยา พนมเปญ สอยอัน (ไฟโฟ) มะละกา ปัตตานี บรูไน ปาไซ อาเจะห์ บันเตน จาปารา เกรซิก และ มะกัสซาร์ จนกระทั่งได้สูญเสียบทบาทที่สำคัญในการค้าทางไกลแก่หัวหาดที่ชาวยุโรปยึดได้ เช่น มะละกาของโปรตุเกส (ตั้งแต่ ค.ศ.1511) มะนิลาของ สเปน (ค.ศ. 1571) และโดยเฉพาะปัตตาเวียของฮอลันดา (ค.ศ.1619) เมืองเหล่านี้ได้เป็นศูนย์กลางของชีวิตทางเศรษฐกิจ อำนาจทางการเมือง และความสร้างสรรค์ทางวัฒนธรรมที่สำคัญของภูมิภาค

ประสบการณ์ของช่วงเวลาที่สำคัญนี้จะให้ความกระจ่างในวิวัฒนาการของสังคมตะวันออกเฉียงใต้สมัยใหม่ ในบทนี้ ผมจะเสนอเรื่องยุคการค้าในมิติของเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นเพียงมิติเดียวที่สามารถวัดและเปรียบเทียบกับส่วนอื่นๆ ของโลกได้ บทที่ตามมาจะให้รายละเอียดการเปลี่ยนแปลงในชีวิตความเป็นอยู่ของชาวเมือง การจัดระบบทางการค้า ระบบและค่านิยมด้านศาสนา และโครงสร้างของรัฐโดยทาบกับฉากหลังของการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วด้านเศรษฐกิจตามแนวของโบรเดล ถ้านั่งส้อมเล่มที่หนึ่งว่าด้วยเรื่องโครงสร้างที่ฝังลึกของประวัติศาสตร์ เล่มที่

สองขั้วจากการคาดคะเนอันเป็นพื้นฐานไปสู่เหตุการณ์ทางการเมืองและการทหารที่ก่อให้เกิดความตื่นเต้นที่ระดับพื้นผิว บทสุดท้ายจะสำรวจวิกฤติการณ์ที่ครอบคลุมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในกลางศตวรรษที่ 17 และตรวจสอบผลกระทบยาวบางประการ

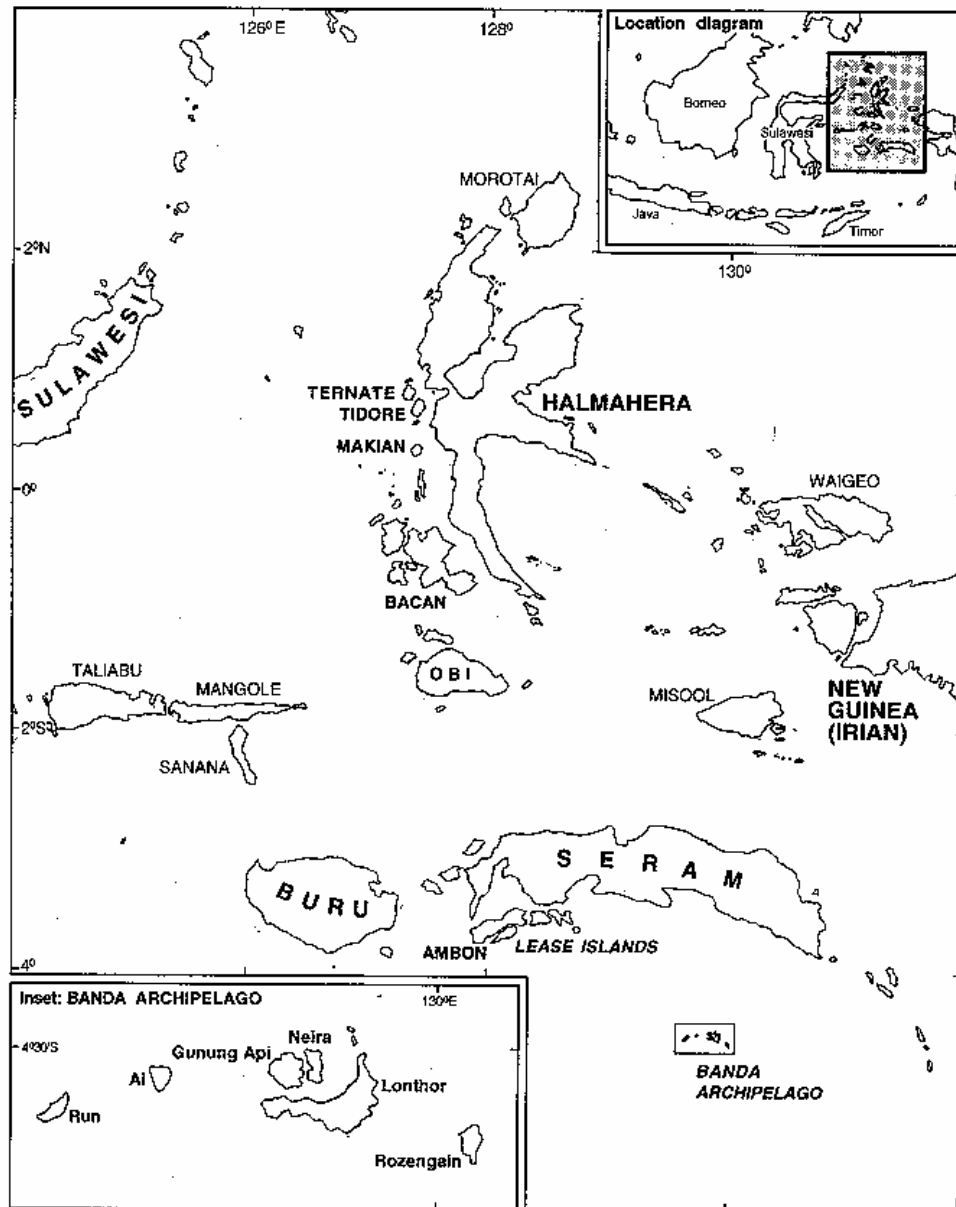
เครื่องเทศและพริกไทย

พ่อค้าชาวมาลากาว่าว่าพระเจ้าเป็นผู้เป็นเจ้าของได้สร้างติมอร์เพื่อไม้จันทน์ และบันดาเพื่อเปลือกจันทน์เทศ และมาลากูเพื่อกานพลู และสินค้านี้ไม่เป็นที่รู้จักกันในที่อื่นใดในโลกเลยนอกจากในที่เหล่านี้

—Pires 1515: 204

ในภาพรวมของการค้าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เครื่องเทศที่หล่อให้พ่อค้าจากอีกซีกหนึ่งของโลกมานั้นเป็นรายการสินค้าที่เล็กน้อยมาก อาหารที่ขนส่งในปริมาณมากๆโดยไม่บรรจุหีบห่อ เช่น ข้าว เหล้า และปลาสดหรือปลาแห้ง และ น้ำตาลเมา สิ่งทอ และ เครื่องโลหะ กินเนื้อที่ส่วนใหญ่ของเรือที่แล่นขั้วไขว้ท้องน้ำอันราบเรียบที่ชั้นหินซุนดา (Sunda shelf) เครื่องเทศมีความสำคัญเพราะทำกำไรให้มากที่สุดและพ่อค้าที่มาแสวงหาเครื่องเทศก็ได้นำสินค้าอื่นๆอีกมากหลายมายังท่าเรือและแหล่งผลิต ดังนั้นเครื่องเทศจึงมีบทบาทที่ไม่ค่อยจะได้สัดส่วนนักในการเจริญเติบโตของศูนย์กลางการค้า ในฐานะดัชนีวัฏจักรการค้า เครื่องเทศยังมีประโยชน์อื่นๆอีก ไม่เพียงแต่จะมีข้อมูลค่อนข้างมากเรื่องปริมาณและราคาเพราะได้สร้างความสนใจอย่างมากในยุโรป แต่กานพลู ลูกจันทน์เทศ และเปลือกจันทน์เทศ มีแต่ที่อินโดนีเซียตะวันออกเฉียงใต้เท่านั้น ดังนั้นจำนวนที่ไปถึงยุโรปจะต้องผ่านเส้นทางเดินเรือตลอดทั้งเส้นจากมาลากูไปถึงเมดิเตอร์เรเนียน ในที่สุดเครื่องเทศ ซึ่งไม่เหมือนผลผลิตของป่าเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หลายๆชนิด สามารถนำมาปลูกเป็นแปลงขนาดใหญ่เพื่อการส่งออก เพื่อสนองความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไป

กานพลูที่ซื้อขายกันคือดอกตูมแห้งลักษณะคล้ายตะปูของพรรณไม้เขตร้อนที่มีใบเขียวตลอดปี มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Syzygium aromaticum* หรือ *Caryophyllus aromaticus* ต้นไม้เหล่านี้ต้นหนึ่งจะให้กานพลูถึง 35 กิโลกรัมในฤดูที่ผลผลิตสูงและจะขึ้นแต่ในมาลากู (หมู่เกาะมาลุกกะ) เท่านั้น จนเมื่อการผูกขาดได้สิ้นสุดลงใน ค.ศ. 1770 เมื่อมีการรายงานโดยตรงครั้งแรกๆหลัง ค.ศ. 1500 ไม่นานนัก มีการปลูกกานพลูที่เกาะเล็กๆ เทรินาเต ตีโดเร มากียัน และ โมติร์ ที่อยู่ไม่ไกลฝั่งตะวันตกของฮัลมาเฮรา เท่านั้น และเพิ่งเริ่มจะมีการปลูกที่บาคัน ซึ่งเป็นเกาะขนาดใหญ่กว่า (Pires 1515: 214-19; Pigafetta 1524: 79) ในช่วงศตวรรษที่ 16 อุตสาหกรรมนี้ได้ขยายลง



แผนที่ 1 มาลูกู

ไปทางใต้ถึงอัมบอน และเซรัม และในศตวรรษที่ 17 หมู่เกาะทางใต้เหล่านี้ได้กลายเป็นศูนย์ผลิต
กานพลูขนาดใหญ่ (แผนที่ 1)

ลูกจันทน์เทศเป็นเมล็ดและเปลือกจันทน์เทศคือส่วนที่หุ้มเมล็ดของต้นจันทน์เทศ ที่มีชื่อ
วิทยาศาสตร์ว่า *Myristica fragrans* ซึ่งขึ้นที่กลุ่มเกาะเล็กๆ มีชื่อเรียกรวมกันว่าหมู่เกาะบันดาอยู่ทาง
ใต้ของซารัม (ดูรูปที่ 1ก 1ข) มาจนถึงศตวรรษที่ 18

มีการกล่าวถึงกานพลูและบางครั้งก็กล่าวถึงลูกจันทน์เทศและเปลือกจันทน์เทศในบันทึก
การค้าของไคโรและอเล็กซานเดรียตั้งแต่ศตวรรษที่ 10 (Goitein 1967: 253, 357; Ashtor 1969: 139
– 40; Goitein 1973: 224 – 26, 257) แต่เครื่องเทศเหล่านี้ยังคงเป็นสินค้าที่หายากและแพงอย่างมาก

ในยุโรปจนถึงปลายศตวรรษที่ 14 ชาวจีนก็รู้จักกานพลูและลูกจันทน์เทศตั้งแต่สมัยราชวงศ์ถัง แต่ใช้เครื่องเทศเหล่านี้อย่างประหยัดก่อนศตวรรษที่ 15

จากนักภูมิศาสตร์จีน หวาง ต้าหยวน (1349, อ้าง Rockhill 1915: 259 – 60) เราทราบว่าเรือสินค้าจีนมาเยือนมาลากูในทศวรรษ 1340 เพื่อรับกานพลูปริมาณไม่มากนัก “ต้นกานพลูปกคลุมเนินเขาแต่ผลผลิตมีไม่มากนักในช่วงเวลาเดียวกัน” แต่ตรงกันข้ามกับรายงานของจีนที่มีขอบเขตกว้างขวางในช่วงที่ส่งกองเรือขนาดใหญ่ในความควบคุมของนายพลเรือเจิ้ง เหอ (Zheng He/Cheng Ho) เมื่อต้นศตวรรษที่ 15 ไม่ได้กล่าวถึงมาลากูเลย ซึ่งแสดงว่าจีนมาเยือนช่วงระยะก่อนข้างต้นในศตวรรษที่ 14 นี่ก็ตรงกันกับเรื่องที่ชาวเกาะเตรินาเต และชาวเกาะตีโดเร บอกแก่พวกโปรตุเกส ว่าบรรพบุรุษของเขาได้เรียนรู้ถึงคุณค่าของกานพลูเป็นครั้งแรกจากชาวจีนที่เดินเรือมาจากทางเหนือ คนจีนเหล่านี้เป็นพวกแรกที่มาเยือนเกาะของเขา ต่อมาชาวชวาและมลายูก็ได้ทำเช่นเดียวกันโดยเดินทางมาจากทางใต้ และชาวจีนก็หยุดไปไม่ได้มาอีก (Galvão 1544: 79 – 81; Barros 1563 III, i: 577 – 79) แม้ว่าภาษาเตรินาเตจะมีคำสำหรับ กานพลู แต่ภาษามลายู (และภาษาชวา ภาษามะกัสซาร์ และ ภาษาตากาล็อก) ใช้คำภาษาจีน *เจ็งเกห์*¹ (cengkeh) สำหรับ ตะปู คนที่พูดภาษามลายูใช้คำนี้แล้วใน ค.ศ. 1500 (Pigafetta 1524: 72, 83; Edwards and Blagden 1931: 725) ซึ่งเป็นรายละเอียดที่ช่วยยืนยันการเปลี่ยนแปลง ราวๆ ค.ศ. 1400 จากการที่จีนซื้อกานพลูโดยตรงจากมาลากู เปลี่ยนมาเป็นซื้อผ่านพ่อค้าคนกลางชาวมลายูและชวา หากพิจารณาถึงผู้อพยพชาวจีนและผู้หลบหนีจากคณะสำรวจของเจิ้งเหอ ที่มีส่วนช่วยการค้าของ อินโดนีเซีย ก็ไม่น่าประหลาดใจถ้าพ่อค้าชาวมลายูและชาวชวาเหล่านี้มักเป็นเชื้อสายของชาวจีน (Reid 1992: 181 – 98)

การส่งออกเครื่องเทศของมาลากูไปยังจีนและยุโรปพุ่งสูงขึ้นอย่างฉับพลันราวๆ ค.ศ. 1400 และเติบโตขึ้นอย่างช้าๆตลอดศตวรรษที่ 15—แต่อาจซ่อนภาวะถดถอยและความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของเศรษฐกิจในทศวรรษหลังๆ (ดูข้างล่าง) รูปแบบนี้ควรจะเทียบกับหลักฐานที่เราได้จากมาลากู แม้ว่าโตเม ปิเรส (1515: 219) จะไม่ได้เขียนหมู่เกาะเหล่านี้ แต่เขาก็ได้ข้อมูลมาว่าราวๆ ค.ศ. 1500 ต้นกานพลูขึ้นเป็นไม้ป่าไม่มีใครสนใจอยู่ในส่วนที่ลึกเข้าไปของเกาะบาจัน และได้กลายมาเป็นไม้ที่มีการเพาะปลูกและเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วที่นั่น “ในแบบเดียวกันกับที่ลูก พลัมป่ากลายมาเป็นลูกพลัมสวน และมะกอกป่ากลายมาเป็นมะกอกสวน” ตัวเลขของเขาสำหรับการผลิตประจำปี “ตามปกติ” ของเกาะต่างๆดูเหมือนจะสูงเกินกว่าจะเป็นไปได้ เช่นเดียวกับการประเมิน

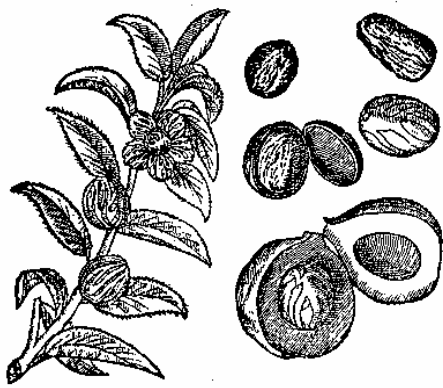
¹ *Zhi jia* ในภาษาจีนกลาง แต่ *zhen ga* ในภาษาถิ่น มินนาน ในมณฑลกว่างตุ้ง และ เซียเมน (ฮัวเถา)

² รวมกันแล้วเป็นกานพลูและลูกจันทน์เทศอย่างละ 1000 ตันและเปลือกจันทน์เทศ 180 ตัน (Pires 1515: 206, 213, 217) ตัวเลขเช่นนี้อาจได้มาจากการรวมผลผลิตที่ได้มากที่สุดของแต่ละเกาะเข้าด้วยกัน ซึ่งในความเป็นจริงแล้วไม่สม่เสมออย่างมากทีเดียว แต่ การประเมินผลผลิตการพลู 6000 บิสาร์ ของ Pires ดูเหมือนจะเป็นที่ยอมรับกัน Rebello ให้ตัวเลขเดียวกันใน ค.ศ. 1570 และ Reyer Cornelisz (จากหลักฐานของโปรตุเกส) ก็

ผลผลิตอื่นๆ ตัวเลขของปีเรสอาจจะเกินจริงไปเพราะรูปแบบตามธรรมชาติของการเก็บเกี่ยวที่ได้ผลอุดมสมบูรณ์เต็มที่ทุกๆ 4 ปี (Galvão 1544: 137; van den Broecke 1634 I: 68; Knaap 1987: 229) ความไม่สม่ำเสมอที่เกิดจากสงครามตามเส้นทางเครื่องเทศ และความโน้มเอียงของประมุขที่เป็นคู่แข่งกันจะคอยเกินจริงเรื่องส่วนของผลผลิตที่สามารถส่งมอบให้ได้ แต่การประเมินการค้าโดยชาวโปรตุเกสในมะละกา (Araujo 1510: 29 – 30) ชวนให้คิดว่าการส่งออกกานพลูพุ่งขึ้นถึงระดับที่สูงเป็นพิเศษก่อนความยุ่งเหยิงที่เกิดจากโปรตุเกสซึ่งไม่ได้เกิดขึ้นในอินโดนีเซียตะวันออกจนกระทั่ง ค.ศ. 1512 เมื่อถึงตอนนั้น มาลากู ก็สามารถสนองความต้องการกานพลูและลูกจันทน์เทศทั้งหมดของโลก ดังนั้นสิ่งที่ทำให้เกิดการผันแปรที่สำคัญก็คือการสงครามและความละโมภตามเส้นทางการค้า

อันโตนิโย ปีกาเฟ็ตตา (1524: 79) ได้ไปเยือนดีโคเร ซึ่งเป็นหนึ่งในหมู่เกาะที่ผลิตกานพลูที่เก่าแก่ที่สุด ที่นี้เขาได้รับรู้มาก่อนที่พวกมุสลิมเริ่มมาที่ เตร์นาเต และดีโคเร ซึ่งเขาประมาณว่าคงราวๆ ค.ศ. 1470 ชาว โมลุกกะ “ไม่ได้สนใจกานพลู” แท้ที่จริงแล้วเรารู้ว่าชาวซาวราวมทั้งชาวมุสลิมบางคนคงจะต้องเดินเรือไปโมลุกกะเพื่อไปแสวงหากานพลู อย่างน้อยก็ตั้งแต่กลางศตวรรษที่ 14 เนื่องจากมีการอ้างว่ามาลากู และอัมบนเป็นเมืองขึ้นของมัชปาหิต (*Nagara-kertagama* 1365: 17; Pires 1515: 174) และมีชื่อของกษัตริย์กึ่งมุสลิมบางองค์บันทึกอยู่ในพงสาวดารของเตร์นาตา (de Clercq 1890: 148 – 49) แต่ปีกาเฟ็ตตาอาจถูกในส่วนที่ว่าอิทธิพลชาว-อิสลามที่ต่อเนื่องกันมา ซึ่งชาวเตร์นาเตอ้างว่าได้ให้การผลิตเหรียญกษาปณ์ การเขียน ศาสนา ดนตรี กฎหมาย “และสิ่งที่ดีอื่นๆที่พวกเขามี” (Galvão 1544: 105) ดูเหมือนเพิ่งจะเริ่มในครึ่งหลังของศตวรรษที่ 15 เท่านั้น (เพิ่งอ้าง: 83 – 85; Pires 1515: 213; de Clercq 1890: 148 – 49) แม้ว่าเราจะรู้เรื่องบันดาน้อยกว่าแต่ดูเหมือนว่าหมู่เกาะนี้จะมีพ่อค้าชาวซาวราวมุสลิมมาเยือนอย่างสม่ำเสมอมากกว่าพวกเกาะกานพลูจนเมื่อไม่นานมานี้ ลูโดวิโก เด วาร์เทมา (1510: 244) ผู้อ้างว่าได้มาเยือนเกาะเหล่านี้ใน ค.ศ. 1505 แต่อาจอาศัยข้อมูลเก่ามือสอง กล่าวถึงพวกบันดานว่าเป็นชาวปาผู้ไม่มีศาสนา “เหมือนสัตว์” ผู้เพียงแต่ไปเก็บลูกจันทน์เทศจากต้นไม้ที่ขึ้นตามธรรมชาติในป่าเมื่อต้องการ ปีเรส (1515: 206 – 07) และ บาร์โบซา (1518 II: 197) รายงานว่าในหมู่ชาวบันดาสองสามพันคนนั้น พวกที่อยู่ตามริมฝั่งทะเลมีพวกมุสลิมปะปนอยู่ด้วย และลึกเข้าไปก็จะเป็นพวกนับถือผีและวิญญาณ ปีเรสเสริมว่าการเปลี่ยนมานับถือศาสนาอิสลามเพิ่งเริ่มในทศวรรษ 1480 เท่านั้น และกล่าวว่าผ้าที่พ่อค้าชาวซาวราและมลายูนำมา ยังเป็น “สิ่งแปลกใหม่มากสำหรับพวกเขา”

เช่นเดียวกันใน ค.ศ.1599 การประเมินที่ใกล้ความเป็นจริงมากกว่าได้แก่ของ Pigafetta (1521) และ Coen (1614) คือ 460 ตันต่อปี ขณะที่การประเมินของ VOC สำหรับพื้นที่ อัมบนที่การผลิตได้ย้ายไป อยู่ระหว่าง 200–300 ตันในช่วง ค.ศ.1620 - 50 (Meilink- Roelofs 1969:352 – 53; Knaap 1987: 13, 20, 233 – 34)



รูปที่ 1ก ลูกจันทน์เทศ



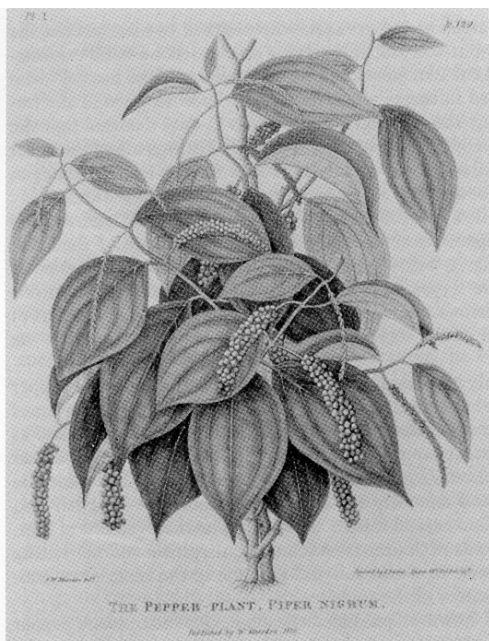
รูปที่ 1ข ชาวบันดานำลูกจันทน์เทศมาขายพ่อค้าชาวฮอลันดา ค.ศ. 1599 ภาพพิมพ์โดยช่างในฮอลแลนด์

ดังนั้นจึงมองดูพวกพ่อค้าเหล่านี้ด้วยความยำเกรงราวสิ่งปาฏิหาริย์ ถึงแม้ว่าหลักฐานตัวเลขของยุโรป (รูปที่ 3 ข้างล่าง) ที่แสดงว่าการส่งออกเครื่องเทศเริ่มต้นแต่แรกในทศวรรษ 1390 ข้อมูลของพื้นที่นี้แสดงให้เห็นการเติบโตอย่างแข็งแกร่งประมาณ ค.ศ. 1470 ซึ่งตรงกับการเบ่งบานของเมืองท่ามะละกา และเป็นที่น่าพอใจเพื่อบริการสินค้าแก่ตลาดเอเชียมากกว่าตลาดยุโรป

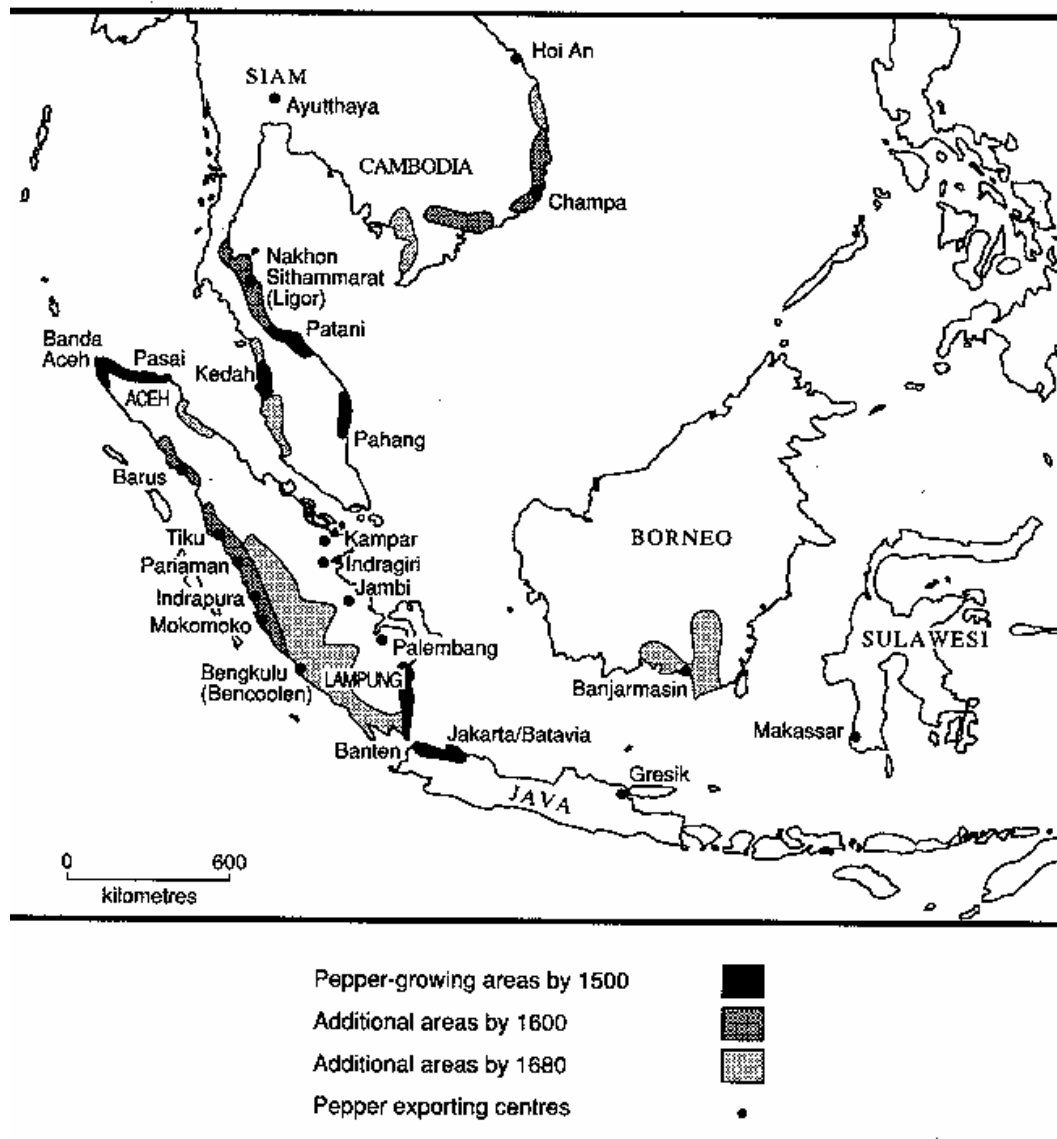
ถึงแม้ว่าราคาจะเพียงเศษเสี้ยวของเครื่องเทศจากมาลาญ พริกไทยก็ยังมีค่าสำคัญยิ่งต่อภาพเศรษฐกิจเพราะว่ามีปริมาณส่งออกเป็นสิบเท่า ในศตวรรษที่ 16 และ 17 พริกไทยจัดอยู่ในสินค้าส่งออกอันดับสำคัญที่สุดของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ยิ่งกว่านั้นยังเป็นพืชเศรษฐกิจที่ปลูกเพื่อตลาดโดยเฉพาะซึ่งชาวไร่จะต้องตัดสินใจปลูกและเอาใจใส่ดูแลเป็นเวลาสามปีก่อนจะได้ผลผลิตครั้งแรก เพราะต้องใช้เวลาและเงินทุนมาจากพืชอื่นๆ การที่ชาวเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

นับแสนเข้ามาข้องเกี่ยวกับการปลูกพริกไทยส่งตลาด เพื่อสนองความต้องการของโลกเป็นผล
ประการหนึ่งที่ปรากฏอย่างชัดเจนที่สุดของช่วงที่การค้าเฟื่องฟู

แต่พริกไทยก็มีการผลิตที่อื่นด้วย พริกไทยกลมหรือพริกไทยดำ (*Piper nigrum*) สินค้าที่
สำคัญเป็นพืชประจำถิ่นของรัฐเกรละ (Kerala) ที่ชายฝั่งมาลาบาร์ในอินเดียตะวันตกเฉียงใต้ ซึ่ง
ยังคงเป็นที่รู้จักกันในหมู่นักเดินทางชาวยุโรปและอาหรับว่าเป็น “เมืองพริกไทย” (รูปที่ 2) ใน
ศตวรรษที่ 12 หลักฐานของจีนเริ่มกล่าวว่าพริกไทยเป็นผลิตผลของชาว แม้ว่าจะมีบันทึกต่อท้าย
รายงานการเดินทางของ โจว จูกั๋ว (1250: 223) เตือนว่า “บางคนกล่าวว่าพริกไทยส่วนมากมาจาก
มาลาบาร์ . . . และว่าผลผลิตที่พ่อค้าต่างชาติซื้อในชวามาจากมาลาบาร์” (cf. Wheatley 1959: 100 –
01) ไม่มีการพูดถึงพริกไทยในบรรดาผลิตผลของศรีวิชัย หรือว่ามีปลูกในสุมาตราตอนที่มีมาร์โค
โปโล (1292) หรือ อิบิน บัตตุตา (1355) ไปเยือน เนื่องด้วยนักสังเกตการณ์ชาวจีนในทศวรรษ
1400 รายงานว่ามีพริกไทยในสุมาตราตอนเหนือ (Ma Huan 1433: 118; Rockhill 1915: 155 – 56)
อาจเป็นไปได้ว่านำเข้ามาที่นั่นจากอินเดียหรือชวาก่อนหน้านั้น ไม่นานนัก พริกไทยขึ้นได้ดีมากในสุ
มาตราจนรายงานแรกของโปรตุเกส ประเมินว่าปาไซเพียงแห่งเดียวก็ผลิตได้ครึ่งหนึ่ง (1400 –
1800 ตัน) ที่มาลาบาร์ผลิต ปีเรสคิดว่ามีเมืองท่าเปดิร์ ของสุมาตราที่อยู่ติดกันครึ่งหนึ่งเคยผลิตได้
มากกว่านี้ แม้ว่าในสมัยนั้นจะได้ผลผลิตเพียง 500 ตัน (Pires 1515: 82, 140, 144) ตัวเลขของปี
เรสสำหรับผลผลิตพริกไทยในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้รวมแล้วเกือบ 2500 ตัน เทียบกับ 3600 ตัน
จากชายฝั่งมาลาบาร์ มาจนกระทั่งราวๆ ค.ศ.1530 พริกไทยเหล่านี้ส่วนใหญ่หากไม่อยู่ในดินแดน
ได้ลมนักจะถูกขนขึ้นไประหว่างเหนือเพื่อส่งให้ตลาดจีนที่มีขนาดใหญ่มาก



รูปที่ 2 ต้นพริกไทย จากหนังสือของมาร์สเดิน ค.ศ. 1783



แผนที่ 2 การขยายการปลูกพริกไทย

ระหว่างศตวรรษที่ 16 การผลิตพริกไทยขยายทั้งในอินเดียและทั่วทั้งอินโดนีเซียเพื่อสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้น จากมาลาบาร์ต้นพริกไทยแพร่ไปทางเหนือเข้าไปในกัณนารา (Kannara) จากสุมาตราตอนเหนือก็แพร่ลงไปทางฝั่งทะเลตะวันตกของเกาะ เข้าไปยังใจกลางมินังกาเบาและข้ามไปยังคาบสมุทรมลายู (แผนที่ 2) ส่วนอินเดียนั้นเมื่อประมาณ ค.ศ.1500 เป็นผู้จัดหาพริกไทยให้ทั่วทั้งยุโรปและตะวันออกกลาง แต่หกสิบปีต่อมา ชาวโปรตุเกสซื้อพริกไทยส่วนใหญ่จากดินแดนใต้ลม ขณะที่การฟื้นฟูเส้นทางเดินเรือผ่านทะเลแดงนำสินค้าส่วนใหญ่มาจากสุมาตรา ในศตวรรษที่ 17 การแข่งขันอย่างดุเดือดระหว่างผู้ซื้อชาวฮอลันดา อังกฤษ จีน และโปรตุเกสรวมกันอยู่ที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การผลิตในอินเดียแพงกว่าร้อยละ 50 และอินเดียสูญเสียความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์สำหรับตลาดยุโรปไปเพราะการริเริ่มใช้เส้นทางเดินเรืออ้อมแหลมกูโดโฮป อินเดียเองก็นำเข้าพริกไทยจากอินโดนีเซียในครึ่งหลังของศตวรรษที่ 17 (Glamann 1958: 81, 85;

Arasaratnam 1986: 107) แม้ว่าบริษัทอีสต์อินเดียของอังกฤษจะอยู่ในที่ตั้งที่ไม่มั่นคงเท่ากับบริษัทของฮอลันดาในดินแดนอินโดนีเซีย ฟรีกไทยสามในสี่ส่วนของบริษัทอังกฤษก็ได้มาจากหมู่เกาะในทศวรรษ 1660 และ 1670 (Glamann 1958: 84; Chaudhuri 1978: 527 – 29) เราคงต้องสรุปว่าการเพิ่มขึ้นเกือบทั้งหมดในตลาดสากลได้มาจากผลผลิตของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งจะต้องเพิ่มขึ้นสองถึงสามเท่าในช่วงเวลาหนึ่งร้อยปีหลัง ค.ศ.1520

การประมาณการในศตวรรษที่ 17 มีจำนวนมากขึ้นและอาศัยข้อมูลที่เชื่อถือได้มากกว่าของปีเรส ประมาณ ค.ศ. 1600 สุมาตรา คาบสมุทรมลายู และชวาตะวันตก รวมกันผลิตได้มากกว่า 4500 ตัน ในจำนวนนี้ บันเต็นเพียงแห่งเดียวรับภาระผลิต 2000 ตันในปีปกติ พื้นที่ที่เพิ่มขึ้นระหว่าง ค.ศ.1610 – 70 อยู่ในสุมาตรา ศูนย์บางแห่งก็อยู่ในคาบสมุทรมลายู (เกาะหัทปัดตานี สงขลา ปะหัง) และบันจาร์มาชินทางใต้ของบอร์เนียว ผลผลิตทั้งหมดคงจะมากกว่า 6000 ตันในค.ศ.1630 และมากกว่า 8000 ตันเมื่อผลผลิตสูงสุดใน ค.ศ.1670 โดยไม่คิดเพื่อศูนย์เล็กๆ ที่ชาวยุโรปไม่ค่อยได้ให้ความสนใจ (Reid 1990: 17 – 19) เมื่อถึงทศวรรษ 1650 ชาวฮอลันดาและชาวอังกฤษซื้อฟรีกไทยอินเดียน้อยมาก เนื่องด้วยผลผลิตที่ราคาถูกลงกว่าของอินโดนีเซียซึ่งมีอย่างอุดมสมบูรณ์ (Glamann 1958: 81, 84)

การค้าเริ่มเดินทางประมาณ 1400

เราได้เรียนรู้ว่าในการที่จะควบคุมหาสมุทรสีฟ้าผู้คนจะต้องประกอบการค้าและพาณิชย์ แม้ว่าบ้านเมืองของพวกเขาจะกันดาร . . . ผืนแผ่นดินทั้งหมดในท้องทะเลรวมตัวกันเป็นหนึ่ง และเลี้ยงดูสิ่งมีชีวิตทั้งมวลด้วยความรัก ในรุ่นก่อนๆชีวิตไม่เคยอุดมสมบูรณ์เช่นในทุกวันนี้

—สุลต่านมันซูร์ แห่ง มะละกา ถึงกษัตริย์แห่งริวกิว 1 กันยายน

ค.ศ. 1468 ใน Kobata and Matsuda 1969: 111

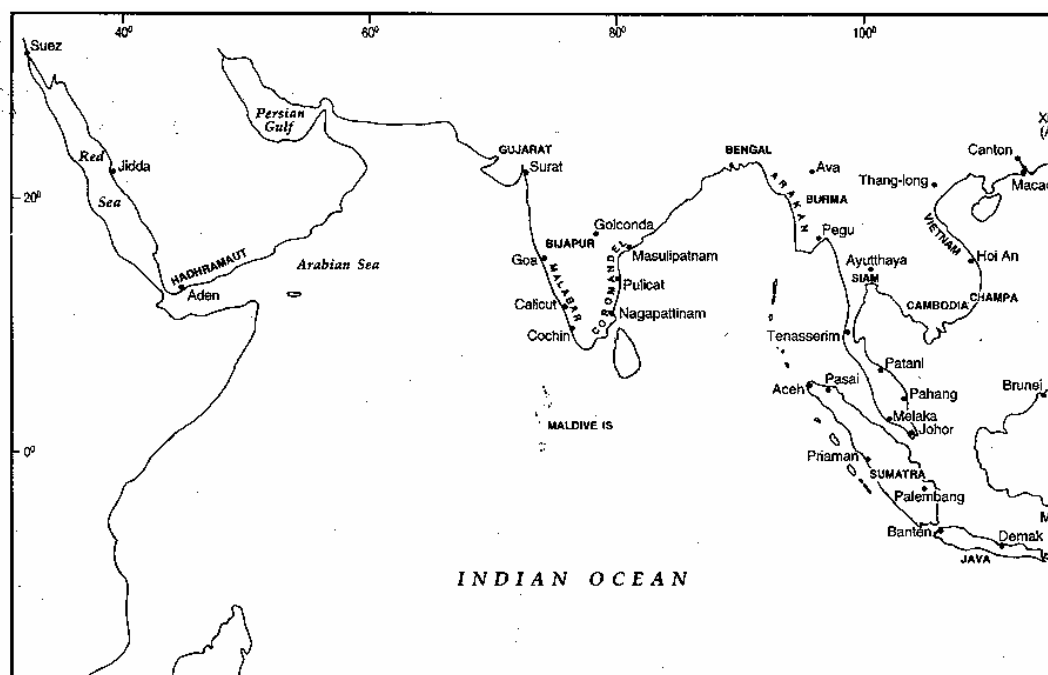
ความต้องการผลผลิตของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้เคยเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วมาก่อนโดยเฉพาะที่เป็นผลมาจากช่วงของความเจริญรุ่งเรืองหรือช่วงของความอดทนที่จะค้าขายกับจีน การค้าสมัยราชวงศ์ถังได้มีส่วนอย่างมากในการกระตุ้นความเจริญของศรีวิชัยในศตวรรษที่ 8 และ 9 กิจกรรมการค้าสมัยราชวงศ์ซ่งซึ่งเสริมผลของสงครามครูเซดที่ทำให้ชาวยุโรปต้องการสินค้าฟุ่มเฟือยจากโลกตะวันออกมากขึ้น ช่วยส่งเสริมความรุ่งเรืองของมณฑลปาหิตในการทำนองเดียวกันในศตวรรษที่ 13 แต่อย่างไรก็ตาม การค้าทางทะเลในช่วงที่เงียบสงบอย่างเด่นชัดเกือบหนึ่งร้อยปีก่อน ค.ศ. 1370 เมื่อความเป็นปฏิปักษ์ต่อกันของชาวคริสต์และมุสลิม ในลิแวนต์ (Levant/ดินแดนแถบตะวันออกของทะเลเมดิเตอร์เรเนียน) และ “สันติภาพของมองโกล” ในเอเชียกลางได้เปลี่ยนการค้าจากเส้นทางเดินเรือในทะเลไปเป็นการเดินทางทางบกอันยากลำบากของกองคาราวาน คือตาม

“เส้นทางสายไหม” จากจีนไปยังทะเลดำ (แผนที่ 3) การระบาดของกาฬโรคครั้งใหญ่เมื่อ ค.ศ. 1346 – 48 และการลดลงของประชากรอันเป็นผลตามมามีได้ลดความต้องการสินค้าแปลกๆจากต่างประเทศในซีกโลกเหนือลงไป การค้าที่เทียบกันแล้วลดลง สะท้อนให้เห็นจากปริมาณของซากเศษเครื่องถ้วยชามจีนที่พบน้อยมากในช่วงเวลานี้ที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตรงข้ามกับที่พบเป็นจำนวนมากหลัง ค.ศ. 1400

ก่อนศตวรรษที่ 17 เป็นที่แน่นอนว่าจีนเป็นตลาดที่สำคัญที่สุดสำหรับสินค้าจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มาร์โค โปโล (1298: 209) ยืนยันว่าเรืออิตาลีหนึ่งลำที่ถือเด็กซานเดรีย จะเท่ากับมีเรือบรรทุกเครื่องเทศร้อยลำเทียบเท่าที่ไซดอน (จางโจว) เมืองท่าของจีน แม้ว่าอินเดียมีความสำคัญเกือบเท่าเทียมกันในฐานะคู่ค้าสำหรับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่ปรากฏว่าการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันในนโยบายการค้าทะเลใต้ของจักรพรรดิจินเป็นสาเหตุที่เด่นชัดมากของการหยุดชะงักในการค้าต่างประเทศของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

จินในสมัยราชวงศ์หมิงได้เริ่มขยายความมั่งคั่งและประชากรตั้งแต่ปลายศตวรรษที่ 14 มาเป็นเวลาสองศตวรรษ ผลกระทบของการขยายนี้ต่อการค้าของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มิได้เป็นไปได้โดยอัตโนมัติ เพราะการที่ราชวงศ์หมิงประกาศห้ามค้าแล้วซ้ำอีกเรื่องการค้าโพ้นทะเลมิได้มีผลเช่นเดียวกันหมด แต่ดูเหมือนจะไม่มีข้อสงสัยเลยว่ากองเรือที่จักรพรรดิหย่งเล่อ (Yongle) แห่งราชวงศ์หมิง (1402 – 24) ส่งไปเพื่อการค้า 6 ครั้ง รวมทั้งการขยายตัวของจินในช่วงเวลาเดียวกันไป ยังเวียดนามและพม่า ทำให้ความต้องการผลิตผลของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพิ่มขึ้นอย่างมาก ถ้าหากจะต้องเจาะจงเลือกช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งว่าเป็นจุดเริ่มต้น “ยุคการค้า” ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การส่งผู้แทนการค้าของจินคณะแรกในความควบคุมของนายพลเรือเจิ้งเหอ ผู้เป็นขันทีใน ค.ศ. 1405 น่าจะเป็นจุดเริ่มต้นที่เหมาะสมที่สุด

ไม่ต้องสงสัยเลยว่าคณะเดินเรือสำรวจได้กระตุ้นการผลิตพืชผลของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อตลาดในประเทศจีน เทียนหุคัง (1981) ได้ชี้ให้เห็นว่าผลิตผลที่สำคัญของการค้าในทะเลจีนใต้—พริกไทยและฝาง—ส่งไปยังจีนในปริมาณมากจนเป็นครั้งแรกที่ของเหล่านี้ได้กลายเป็นสินค้าที่บริโภคกันเป็นจำนวนมากในศตวรรษที่ 15 และมีอยู่เต็มคลังสินค้าของรัฐบาล จนต้องนำมาใช้จ่ายเป็นค่าจ้างบางส่วนแก่เจ้าหน้าที่และทหารหลายแสนคน คณะสำรวจเหล่านี้ อาจเป็นผู้นำต้นพริกไทยอินเดียมายังสุมาตราตอนเหนือและมีส่วนทำให้การผลิตพริกไทยของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เติบโตอย่างรวดเร็วสำหรับตลาดในจีน และอาจมีอิทธิพลให้การส่งออกเครื่องเทศจากมาลูปูเพิ่มขึ้นอย่างมากราวๆ ค.ศ.1400 เมืองค้าขายเช่นอยุธยา มะละกา ปาไซ บรูไน เกอร์ชีก และ เคมะกั เจริญรุ่งเรืองขึ้นมาได้ในตอนต้น ส่วนหนึ่งก็เพราะเป็นฐานของกิจกรรมของจินในต้นศตวรรษที่ 15 การเปลี่ยนแปลงนโยบายของจักรพรรดิหมิงอย่างกระทันหันได้ทิ้งชุมชน



แผนที่ 3 เครือข่ายการค้าในมหาสมุทรอินเดีย

พ่อค้าชาวจีน (มักจะเป็นมุสลิม) ที่สำคัญไว้หลายแห่งตามศูนย์ถ่ายสินค้าที่กำลังเริ่มเติบโตขึ้นในภูมิภาค

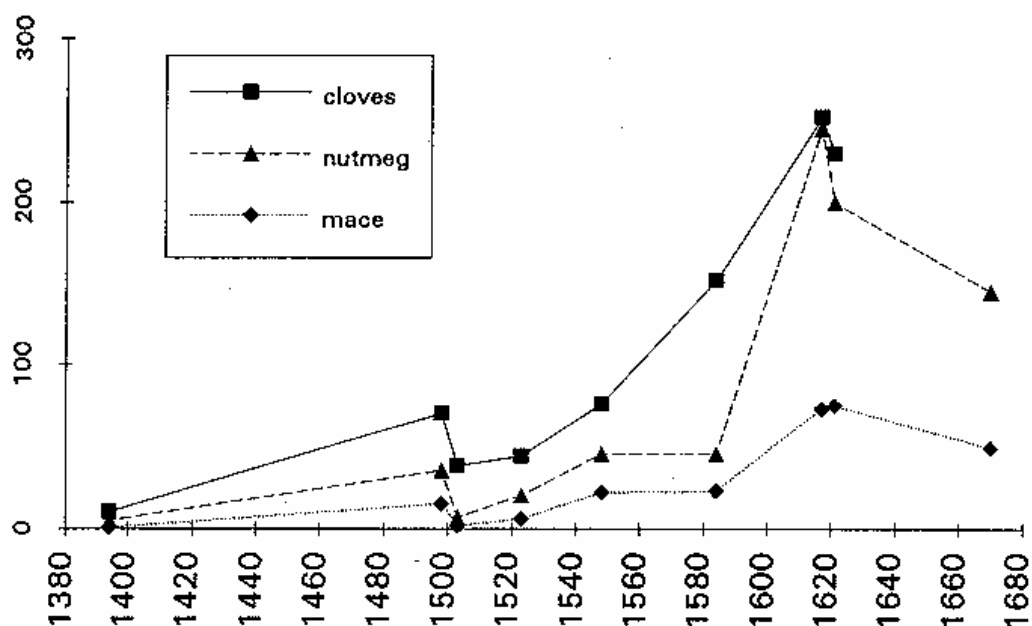
การโจมตีและยึดครองเวียตนาบช่วงระยะสั้นๆ (1406 – 27) อีกทั้งการขยายอาณาเขตเข้าไปในรัฐฉานตอนเหนือและยึดครองในช่วงเวลาที่ยาวนานกว่า ทำให้จีนสามารถขยายการผลิตเงิน ทองคำ และแร่อื่นๆจากเหมืองในพื้นที่เหล่านี้ จำนวนกันว่าการผลิตเงินของจีนได้เพิ่มขึ้นอย่างมากอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการเข้าครองพื้นที่เหล่านี้ จีนได้เงินปริมาณสูงสุด 36 ล้านต่อปีในต้นศตวรรษที่ 15 ซึ่งแตกต่างอย่างชัดเจนกับปริมาณเพียง 4 ล้านในหนึ่งศตวรรษหลังจากนั้น (Deyell 1983: 224 – 24; Moloughney and Xia 1989: 56 – 57) แม้ว่ากองเรือของจีนจะมีได้มาเยือน แต่พวกเขาก็ยังรู้สึกได้ถึงแรงกระตุ้นอันมีชีวิตชีวาของการค้าทางทะเล เย่ (Ye) เมืองท่าใหม่ (ทางใต้ของเกาะตะมา) เปิดใน ค.ศ. 1438 และ สมัยของพระนางเจิ้งสวอบูที่ หงสาวดี (1453 – 72) ได้เริ่มยุคที่พ่อค้าจากแดนไกล “มากขึ้นเป็นจำนวนมาก เครื่องนุ่งห่มแปลกๆมีอยู่มากมาย และผู้คนมีเสื้อผ้าดีๆและเจริญรุ่งเรืองมากเหลือเกิน” ตามที่บันทึกในพงศาวดารมอญ (Lieberman 1984: 22)

รูปแบบของจีนคือการเพิ่มประชากร การขึ้นราคา และความต้องการที่เพิ่มขึ้นในสินค้าต่างประเทศแปลกๆก็เกิดขึ้นเหมือนกันอย่างน่าประหลาดกับยุโรปที่เพิ่งฟื้นจากความสยดสยองของมฤตยูดำ (Black Death) ใน ค.ศ. 1345 เวนิสได้ลงนามในสัญญาการค้ากับประมุขวงศ์ มามิลูก (Mamluke) แห่งอียิปต์ แม้ว่าช่วงระยะเวลาหนึ่งกองเรือที่ไปยังเมืองอเล็กซานเดรียทุกปีต้องชะงักเพราะสันตะปาปาคัดค้านอย่างต่อเนื่องห้ามค้าขายกับพวกซาราเซนที่เป็นศัตรู ในปลายศตวรรษที่ 14 พวกมามิลูกได้รวมกำลังกันเข้าควบคุมเส้นทางกองคาราวานที่ไปยังเบรุต และดามัสกัส รวมทั้งอเล็กซานเดรีย การเริ่มมีความสงบและความปลอดภัยสำหรับกองคาราวานที่นำ

สินค้าเอเชียไปยังเมดิเตอร์เรเนียนจากเมืองท่าในทะเลแดงและอ่าวเปอร์เซียเกิดขึ้นพร้อมกันกับการล่มสลายของเส้นทางสัญจรทางบกในเอเชียกลาง ดังนั้นสองทศวรรษสุดท้ายของศตวรรษที่ 14 ก็ได้เห็นการค้าเฟื่องฟูในเวนิส และการเริ่มต้นของความมั่งคั่งสมบูรณ์ของพวก*การิมิ* (*karimi*) หรือพ่อค้าเครื่องเทศแห่งโคริผู้ได้สะสมทรัพย์สมบัติมหาศาลจากการค้าขายผลผลิตแปลกๆของอินเดียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Lapidus 1967: 121 – 26; Ashtor 1976: 325 – 28)

ถึงแม้ว่าตลาดยุโรปจะไม่ใหญ่นักสำหรับผลิตผลของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่ก็ได้ให้ตัวเลขที่ดีที่สุด ข้อมูลอย่างเป็นระบบเรื่องปริมาณเครื่องเทศจากมาลากูที่นำเข้ามายังยุโรปเริ่มตั้งแต่ช่วง ค.ศ. 1300 ถึง ค.ศ.1404 เมื่อตัวแทนการค้าชาวอิตาเลียนรายงานสินค้าผลผลิตจากตะวันออกที่ส่งมาทุกปีจากอเล็กซานเดรียและเบรุต อันเป็นท่าเรือของพวกมามิลูกไปยังเวนิส เจนัว และบาร์เซโลนา ถึงแม้ว่าบันทึกนี้ไม่ค่อยปะติดปะต่อกันจนไม่สู้จะมีประโยชน์เท่าใดนักสำหรับช่วงเวลาส่วนใหญ่ของศตวรรษที่ 15 แต่ก็สามารถรวบรวมรายการได้เป็นชุดๆ ซึ่งค่อนข้างจะคงที่ตั้งแต่ ค.ศ. 1496 ซึ่งครอบคลุมผลกระทบจากการที่โปรตุเกสเข้ามามีบทบาทในการค้านี้ สิ่งที่น่าประหลาดใจเมื่อได้นำข้อมูลเหล่านี้มาเฉลี่ยและพิจารณาปรับเพื่อรายงานที่ขาดหายไป ก็คือการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในศตวรรษ 1390 ถึงระดับราวๆ 30 ตันสำหรับกานพลู และ 10 ตันสำหรับลูกจันทน์เทศในช่วง ค.ศ.1399 – 1405 และการเพิ่มอย่างช้าๆ (แน่นอนว่าคงจะมีการเปลี่ยนแปลงขึ้นๆลงๆอย่างรุนแรงที่เราไม่สามารถจะติดตามได้อีกแล้ว) ในศตวรรษที่ 15 จนถึงปลายศตวรรษ อยู่ที่ระดับ 75 ตันสำหรับกานพลู 37 ตันสำหรับลูกจันทน์เทศ และ 17 ตันสำหรับเปลือกจันทน์เทศ (Ashtor 1979; Wake 1979; Reid 1900; ดูรูปที่ 3)

การค้าที่เจริญรุ่งเรืองนี้จะคงไปอย่างฉับพลันตั้งแต่ ค.ศ. 1499 เพราะเรือโปรตุเกสเข้ามาถึงมหาสมุทรอินเดีย พวกโปรตุเกสจมหรือปล้นเรือบรรทุกเครื่องเทศทุกลำที่สามารถจะทำได้ ไม่มีเครื่องเทศของพวกมามิลูกไปถึงท่าเรืออิตาลีผ่านไปทางตะวันออกกลางเลยเกือบตลอดช่วง ค.ศ. 1502 และ 1520 เพื่อความเป็นธรรมจะต้องกล่าวว่ามีภาระจะยังคงเป็นช่วงสั้นๆ ด้วยสาเหตุอื่นๆบ้างเหมือนกัน รวมทั้งความขัดแย้งระหว่างเวนิสกับพวกออตโตมาน (Ottoman) ใน ค.ศ. 1499 และกับอียิปต์ระหว่าง ค.ศ.1505 และ 1508 และความไม่มั่นคงของระบอบการปกครองของพวกมามิลูกก่อนพวกออตโตมานพิชิตอียิปต์ใน ค.ศ. 1517 (Lane 1933: 13 – 14; Magalhães-Godinho 1969: 701 – 02, 713 – 28) แต่สาเหตุสำคัญที่สุดที่ทำให้สินค้าเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ส่งมายังยุโรป (และอาจจะเป็นอินเดียด้วย) มีปริมาณต่ำมากในสามทศวรรษแรกของศตวรรษที่ 16 ก็คือ ความสูญเสียที่เกิดขึ้นแก่ชาวมุสลิมที่ตั้งตัวเป็นผู้จัดส่งสินค้า และกับเมืองท่าในมหาสมุทรอินเดียด้วยน้ำมือของพวกโปรตุเกส พวกโปรตุเกสเองได้นำสินค้านำยุโรปไม่ถึงหนึ่งในสี่ของปริมาณที่กองเรือมุสลิมเคยนำมาจนกระทั่งยึดได้มะละกา ซึ่งเป็นศูนย์ค้าขายใหญ่ของเอเชีย



รูปที่ 3 ปริมาณการ ส่งออกเครื่องเทศไปยังยุโรป

ตะวันออกเฉียงใต้ใน ค.ศ. 1511 จาก ค.ศ. 1513 จนถึงทศวรรษ 1530 พวกโปรตุเกสดำเนินงานได้ดีขึ้น ควบคุมตลาดยุโรปโดยนำเข้าจากพลู 30 กว่าตันและลูกจันทน์เทศ 10 กว่าตันในปีปกติ ขณะที่เส้นทางตะวันออกกลางยังนำเข้ามาในปริมาณที่น้อยและไม่สม่ำเสมอ การนำเข้าพริกไทยของยุโรปเป็นไปตามรูปแบบการขยายตัวที่เหมือนกัน ตามด้วยการหยุดชะงักราวๆ ค.ศ. 1500 แต่หลัง ค.ศ. 1530 เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้มีส่วนอย่างมากในการส่งสินค้าเหล่านี้ (Magalhães-Godinho 1969: 701 – 18; Wake 1979; Reid 1990: 26 – 27)

ดังนั้นยุคการค้าของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะต้องแยกอย่างชัดเจนจาก “ยุคवासโก ดา กามา” ที่ปานิกการ์ (1953) เสนอว่าเริ่มตั้งแต่ ค.ศ. 1498 ตรงกันข้ามการขยายตัวของความต้องการผลิตผลเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ดูเหมือนว่าจะเริ่มก่อนข้างฉับพลันประมาณ ค.ศ. 1400 ไม่ว่าเราจะดูข้อมูลจากตลาดเมดิเตอร์เรเนียนหรือตลาดจีน ขณะที่การหยุดชะงักครั้งใหญ่ระหว่าง ค.ศ. 1500 – 1530 นั้นชัดเจนมาก

รูปแบบการค้าระหว่างจุดต่างๆ เหล่านี้ยากที่จะออกความเห็น แม้เงินจะห้ามการค้าเอกชน ดูเหมือนว่าการส่งสินค้าข้ามทะเลจีนยังคงขยายต่อไปในศตวรรษที่ 15 เรื่องนี้เป็นไปได้ประการแรกก็เพราะการบังคับใช้คำสั่งห้ามของเจ้าหน้าที่ในราชวงศ์หมิงไม่เข้มงวดระหว่าง ค.ศ. 1457 และทศวรรษ 1520 ทำให้เรือสำเภาแล่นได้ทุกปีในช่วงนี้จากฟูเจียนได้ไปยังดินแดน ทะเลใต้ (Wills 1974: 7; Mills 1979: 70) ประการที่สอง ระบบการเดินเรือเพื่อส่งเครื่องบรรณาการอย่างเป็นทางการอยู่ในระดับสูงสุดในศตวรรษที่ 15 อันเนื่องมาจากการริเริ่มขยายอาณาจักรของจักรพรรดิหมิงสามพระองค์แรก

หลังจากราชธานีของราชวงศ์หมิงย้ายจากนานกิงไปยังปักกิ่ง ใน ค.ศ. 1421 เพื่อให้การป้องกันการค้าของพวกมองโกลจากทางเหนือมีประสิทธิภาพขึ้น นโยบายของจีนสำหรับทางใต้จึงเป็นเพียงการวางเฉย ชาวเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมทั้งพ่อค้าเชื้อสายจีนจำนวนมากที่ตั้งหลักฐานที่นั่นในตอนนี้ได้รักษาระบบให้คงอยู่ต่อไปเรื่อยๆเพื่อประโยชน์ทางการค้าเป็นส่วนใหญ่ ในตอนแรกชาวเปอร์เซียที่กระตือรือร้นอย่างแรงกล้าที่จะยึดกำหนดเวลาการส่งบรรณาการไปให้นานที่สุดเพื่อประโยชน์ทางการค้า และราชสำนักจีนได้มีราชสาส์นอย่างชัดเจนใน ค.ศ. 1443 และ 1453 ขอให้กษัตริย์ชาวส่งเครื่องบรรณาการในระหว่างที่ห่างกันมากขึ้น (Ming Shi Liu: 366, 387) แต่สยามและมะละกา ยังคงขึ้นส่งคณะทูตกับบรรณาการต่อไปในครึ่งหลังของศตวรรษ แม้ว่าความเฉยเมยหรือความหุจดหิดของจีนจะเพิ่มมากขึ้น และการตั้งด่านนี้ก็ช่วยให้เมืองทั้งสองได้แทนที่มะละกาในฐานะศูนย์กลางการค้าที่สำคัญสำหรับการค้าของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับจีน (ตารางที่ 1) คณะทูตของมะละกา ยังคงดำเนินงานต่อไปเป็นกรณีพิเศษเพราะเป็นทูตในระดับสูงโดยส่งโอรสของสุลต่านมุซัฟฟาร์ ไปใน ค.ศ. 1456 และข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ 12 คนเดินทางไปจีนใน ค.ศ. 1463 (Wade 1991: 79) หลังจากโปรตุเกสพิชิตมะละกา ใน ค.ศ. 1511 ก็มีเพียงสยาม และจามปาเท่านั้นที่ยังคงส่งคณะทูตไปกับเครื่องบรรณาการทางเรือ และก็ไม่มากไปกว่าหนึ่งครั้งในแต่ละรัชกาล (Ming Shi Lu; also Fairbank and Teng 1941: 123 – 29; Wang 1970: 74; Suebsang 1971: 106 – 20; Reid 1992: 191 - 94)

วิธีที่สามที่จะหลบเลี่ยงคำสั่งห้ามของจีนเกิดจากกษัตริย์โชะ ฮะชิ (Sho Hashi) รวมอาณาจักรต่างๆบนเกาะริวกิวให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันใน ค.ศ. 1429 ประมุขผู้กล้าเสี่ยงองค์นี้ได้ใช้ประโยชน์จากการหยุดพักการค้าขายของจีนใน ค.ศ. 1433 และจากการที่จีนประกาศห้ามการค้าของเอกชนโดยพระองค์สนับสนุนให้พ่อค้าญี่ปุ่นมาตั้งหลักแหล่งอยู่ใกล้ๆเมืองหลวงของพระองค์ที่โอกินาวา และค้าขายในอุปถัมภ์ของพระองค์ ส่วนพระองค์และรัชทายาทก็ได้รับการ सम्พันธ์ไมตรีอันดีกับจีนและญี่ปุ่นโดยส่งคณะทูตนำเครื่องบรรณาการมาด้วยความเคารพนอบน้อม แต่ก็ทำกำไรให้อย่างงาม ดังนั้น ริวกิวจึงได้กลายเป็นข้อเชื่อมต่อที่สำคัญระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกเฉียงเหนือเมื่อการค้าโดยตรงเป็นสิ่งที่จะต้องห้าม บันทึกเรื่องการค้านี้ ซึ่งเก็บอยู่ใน *เรกิดะอิ โอะอัน* (Rekidai hoan) ของริวกิว แสดงว่าในช่วง 13 ปี ระหว่าง ค.ศ. 1430 - 42 มีการส่งคณะทูตการค้าของริวกิวอย่างน้อยที่สุด 17 คณะไปยังอยุธยา 8 คณะไปยังปาเล็มบัง และ 6 คณะไปชวา เรื่องกิจกรรมการค้าที่เข้มข้นนี้มีการยืนยันโดยเอกสารระหว่าง ค.ศ. 1463 – 81 ที่ยังหลงเหลืออยู่เมื่อ มะละกา อยุธยา และ ปาไซ (สุมาตราตอนเหนือ) เป็นเมืองคู่ค้าที่สำคัญ และระหว่าง ค.ศ. 1508 – 54 เมื่อ อยุธยา ปัตตานี ชาวตะวันตก และ มะละกา (จนกระทั่งถูกโปรตุเกสพิชิตไปใน ค.ศ. 1511) เป็นเมืองท่าที่เรือแวะมาบ่อยที่สุด แต่รูปแบบนี้เป็นรูปแบบหนึ่งที่เสื่อมลงในศตวรรษที่ 16 และ ริวกิวก็ยุติมิได้เป็นพ่อค้าคนกลางในการค้าของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เมื่อถึงทศวรรษ 1550 (Sakamaki 1964; Sakai 1968; Kobata and Matsuda 1969)

ตารางที่ 1 ความถี่ของคณะที่นำบรรณาการไปยังจีน

จาก	ชวา	ปาไซ	สยาม	จามปา	เขมร	ปะหัง	มะละกา	บรูไน	ฟิลิปปินส์
1400-09	8	3	11	5	4		3 ⁿ	3 ⁿ	2 ⁿ
1410-19	6	7	6	9	3	3	8 ⁿ	4 ⁿ	2 ⁿ
1420-29	16	5	10	9			5 ⁿ	2	5 ⁿ
1430-39	5	3	4	10			3		
1440-49	7		3	9			2		
1450-59	3		2	3			3		
1460-69	3	1	1	4			2		
1470-79			4	3			1		
1480-89		3	3	3					
1490-99	2		3	3					
1500-10			1	2			2		

หมายเหตุ: ⁿประมุขเป็นหัวหน้าคณะทูตหนึ่งคณะในทศวรรษ

แหล่งที่มา: *Ming Shi Lu*; also Wang 1970: 74 and Wade 1991

ช่วงการค้าเฟื่องฟู 1570 – 1630

ในช่วงเวลาที่มีการส่งออกของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตัวอย่างรวดเร็วที่สุด ยุโรปและญี่ปุ่นร่วมกับจีนและอินเดียในฐานะตัวเร่งเป็นปฏิริยาภายนอกที่สำคัญสำหรับการเจริญเติบโต สำหรับญี่ปุ่นช่วงปีเหล่านี้เป็น “การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ” ซึ่ง ฮะยะมิ (1986: 5) ระบุว่าเป็น “จุดหักเหอันแนชต์ที่ป่าวประกาศการเริ่มต้นภาวะสมัยใหม่ของญี่ปุ่น” การรวมประเทศ การเกิดชุมชนเมือง การสร้างเครือข่ายการจัดจำหน่ายและการตลาด และการเปลี่ยนทัศนคติในเชิงพาณิชย์ ทั้งหมดนี้เป็นส่วนหนึ่งของการก้าวกระโดดของญี่ปุ่น แต่ก็ได้เข้ามาเกี่ยวพันกับการค้าอย่างเข้มข้นในช่วงระยะเวลาอันสั้นกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตั้งแต่ ค.ศ.1580 โดยประมาณ เรือญี่ปุ่นเริ่มแวะมาเยือนเมืองท่าทางใต้เป็นประจำ บรรทุกเงินที่มาจากเหมืองญี่ปุ่นในปริมาณมากอย่างไม่เคยทำมาก่อน ในช่วงเวลา 13 ปี (1604 – 16) ที่รัฐบาลของโชกุนโตะกุกะวะ ได้บันทึกการออกไปเบิกช่อง (ชุนิน) ที่ให้แก่เรือเหล่านี้อย่างระมัดระวัง เรือญี่ปุ่น 173 ลำเดินทางไปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (รูปที่ 4) สำหรับช่วงระหว่าง ค.ศ.1604 – 35 อิวะโอะ (Iwao) ได้ติดตามร่องรอยของเรืออย่างน้อย 299 ลำ (ตารางที่ 2) โดยเฉลี่ยแล้วเรือแต่ละลำบรรทุกสินค้า (ส่วนใหญ่เป็นแร่เงิน) ไปยัง



รูปที่ 4 รายละเอียดของภาพเขียนบนม้วนผ้าไหมของญี่ปุ่นราวๆ ค.ศ. 1630 แสดงการมาถึง ฮอยอัน (ไฟโฟ) ของเรือประต๋บตราแดงของครอบครัวชะยะ (Chaya) ที่เกียวโด เรือถูกจูงด้วยเรือเกลลีย์ของเวียดนาม 3 ลำไปทางแม่น้ำฮอยอัน หมู่มังโกเลียปากแม่น้ำหมายถึงบริเวณตลาด ข้างหลังเป็นถนนญี่ปุ่นพร้อมด้วยร้านและบ้านเรือน อีกฟากหนึ่งของแม่น้ำเป็นที่อยู่ของชาวจีน เห็นเป็นบ้านยาวๆสามหลัง

เมืองท่าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มูลค่าเป็นเงินเกือบ 2 ตัน ดังนั้นการนำเข้าจากญี่ปุ่นแต่ละปี โดยเรือเฉลี่ย 10 ลำต่อปีก็จะมีมูลค่าคิดเป็นเงินราวๆ 20 ตัน กิจกรรมนี้หยุดลงอย่างกะทันหัน ใน ค.ศ. 1635 เมื่อโชกุน อิเอะเมะสึ (Iemetsu) ห้ามชาวญี่ปุ่นเดินทางไปต่างประเทศและคาบโทย ถึงตาย (Iwao 1976: 300 – 01; Innes 1980: 51 – 66)

ในระยะเดียวกันนี้เป็นช่วงเวลาของการขยายตัวเป็นพิเศษทางการค้าในจีน แรงกระตุ้นส่วนหนึ่งก็คือแร่เงินที่ส่งมาจากญี่ปุ่น และจากอเมริกา ใน ค.ศ. 1567 จักรพรรดิฉู่จง (Muzong) สนองตอบคำขอร้องข้จากฟุเจี้ยน โดยยกเลิกประกาศของราชวงศ์หมิงห้ามเอกชนจีนค้าขายกับทางใต้เป็นครั้งแรก มีการอนุญาตให้เรือสำเภา 50 ลำทำการค้าแต่ละปีในระยะแรก แต่ตัวเลขนี้เพิ่มเป็น 88 ลำภายใน ค.ศ.1589 และเป็น 117 ลำ ภายใน ค.ศ. 1597 แม้ว่าจะมีรายงานไม่พอเพียง และระบบหยุดชะงักลงภายในทศวรรษ 1620 ประมาณกันว่ามีเรือสำเภา 190 ลำใน ค.ศ. 1613 และรายงานทางการว่ามีสำเภา “หลายร้อย” ราวๆ ค.ศ. 1616 รายได้ของภาษีศุลกากรที่จ้างโจว เพิ่มขึ้นเกือบสามเท่าระหว่าง ค.ศ.1576 และ1594 (Zhang 1617: 131 – 33; Blussé and Zhuang 1991: 146)

ใน ค.ศ. 1589 สำเภาจีนประมาณครึ่งหนึ่งได้รับใบอนุญาตสำหรับ “ทะเลด้านตะวันออก” ได้แก่ ฟิลิปปีนส์ และบอร์เนียว ส่วนอีกครึ่งหนึ่งได้ใบอนุญาตสำหรับไป “ทะเลด้านตะวันตก” จุดหมายปลายทางหลักคือชาวตะวันตก (8 ลำ) โคชินจีน (8 ลำ) สุมาตราตอนใต้ (7 ลำ) สยาม

ตารางที่ 2 เรือญี่ปุ่นที่ประต๋บตราแดงหลังจ่ายค่าธรรมเนียมสำหรับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

	ดังกี๊	โคชินจีน ^๑	จามปา	เขมร	สยาม	ปัตตานี	ฟิลิปปินส์ ^๒	รวม ^๓
1604 – 05	5	9	2	10	4	5	9	45
1606 – 10	2	9	3	10	18		13	59
1611 – 15	3	26		4	14	2	13	62
1616 – 20	9	22		3	2		8	45
1621 – 25	6	7	1	4	8		9	35
1626 – 30	3	5		4	8		2	22
1631 – 35	9	9		9	2		2	31
รวม	37	87	6	44	56	7	56	299

หมายเหตุ: ^๑ รวม อันนัม (1604 – 11) โคชินจีน (จาก 1609) และ เว้ และ Kachian (แห่งละ 1 ใน 1604)

^๒ ทั้งหมดระบุว่าเป็น “ลูซอน” (มะนิลา) นอกจาก ปีละ 1 ลำใน 1605 และ 1606 ไปยัง วิซายา

^๓ รวมเรือที่เดินทางเที่ยวเดียวไปยังเมืองท่าเล็กๆ—บรูไน (1605, 1606) มะละกา (1607) มาลากู (1616) และ คาตัน (ซึ่ง อิวะโอะ ระบุว่าตั้งอยู่ระหว่างเขมรและสยาม—1606, 1607)

แหล่งที่มา: Iwao 1976: 300 – 01; Innes 1980: 58

(4 ลำ) เขมร (3 ลำ) และจามปา (3 ลำ) ดูเหมือนจะเป็นที่แน่นอนว่ามีเรือหลายลำที่หาช่องเดินทางโดยไม่มีใบอนุญาต โดยเฉพาะไปยังท่าเรือใกล้ๆที่เวียดนาม (Innes 1980: 52 – 53) ในจีนระยะนี้เป็นช่วงของความมั่งคั่ง การขยายตัวของเมือง การเพิ่มของประชากร และการขยายกระบวนการเชิงพาณิชย์ ส่วนหนึ่งได้อาศัยเสรีภาพที่จีนไม่คุ้นเคยในเรื่องการค้าระหว่างชาติและการนำเข้าแร่เงินจากญี่ปุ่นและอเมริกา

ด้วยเหตุที่ประกาศของจีนห้ามทำการค้ากับพวก “โจรสลัด” ญี่ปุ่นยังคงบังคับใช้อยู่ต่อไป เมืองท่าเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้กลายเป็นศูนย์ถ่ายสินค้าที่สำคัญ ที่ซึ่งชาวญี่ปุ่นมาแลกเปลี่ยนแร่เงินของตนกับผ้าไหมของจีน และน้ำตาล เครื่องเทศ และหนังสือของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ผู้ได้รับประโยชน์มากที่สุดจากการแลกเปลี่ยนนี้คือมะนิลา และ ฮอยอัน (ไฟโฟ) เมืองท่าที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์พัฒนาขึ้นมาหลัง ค.ศ. 1600 โดยราชวงศ์เหิงยิ่น ผู้ครองอาณาจักรเวียดนามใต้ ที่ชาวยุโรปเรียกว่าโคชินจีน (Cochin China) ในทศวรรษ 1590 มีการออกใบอนุญาตให้เรือจีน 16 ลำต่อปีเดินทางไปมะนิลา และจำนวนใกล้เคียงกันคงเดินทางไป ฮอยอัน ในทศวรรษต่อมา (Chen 1974: 12 – 16; Innes 1980: 53) แต่ความวุ่นวายทางการเมืองและวิกฤติเศรษฐกิจในจีนเริ่มมีผลกระทบการค้าที่เฟื่องฟูในทศวรรษ 1620 และจาก ค.ศ. 1640 ถึง 1680 สาขาการค้าของจีนในตะวันออกเฉียงใต้ก็ตกอยู่ในภาวะทรุดตัวโดยไม่ต้องสงสัย (ดูบทที่ 5)

ในบรรดาตลาดสำหรับผลิตผลของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ยุโรปได้เพิ่มความต้องการขึ้นอย่างรวดเร็วที่สุดในปลายศตวรรษที่ 16 และต้นศตวรรษที่ 17 โดยรับเอาเครื่องเทศจากมาลากูและพริกไทยจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในสัดส่วนที่มากขึ้นเรื่อยๆ “พิธีฉลองเครื่องเทศ” ที่เข้ายึด

โต๊ะอาหารของยุโรปก็เดินหน้าต่อไปเรื่อยๆ (Braudel 1979 I: 221) ระบบการขนส่งอ้อมแหลม กูดโฮปที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้นเรื่อยๆ รวมทั้งการผูกขาดของฮอลันดาในศตวรรษที่ 17 และความยากจนของเอเชียเมื่อเทียบกับยุโรปต่างก็มีส่วนในสมดุลที่เปลี่ยนแปลงไป ก่อนช่วงการค้าเฟื่องฟูในศตวรรษที่ 15 สินค้าที่ออกมาจากมาลากูสามารถหาทางไปจนถึงยุโรปได้ไม่ถึงหนึ่งในสิบ เมื่อมาถึงทศวรรษ 1490 ส่วนแบ่งของยุโรปอาจเพิ่มขึ้นเป็นราวๆหนึ่งในสี่ (Magalhães-Godinho 1696: 591–92) แต่ส่วนแบ่งนี้อาจลดลงอันเป็นผลมาจากการที่โปรตุเกสทำให้การค้าในมหาสมุทรอินเดียเริ่มชะงัก ทอมซ์ (1981: 100–01) คำนวณว่าโปรตุเกสไม่เคยส่งออกเกินกว่าหนึ่งในแปดของผลผลิตกานพลูทั้งหมดของมาลากูไปยุโรป แต่ถ้ารวมการค้าที่พื้นผิวโดยเส้นทางมุสลิมในครึ่งหลังศตวรรษที่ 16 ส่วนแบ่งของยุโรปอย่างน้อยอาจเป็นหนึ่งในสี่อีกครั้งหนึ่ง

ในกลางศตวรรษที่ 17 จากการคำนวณของฮอลันดา ยุโรปได้รับเครื่องเทศหนึ่งในสามถึงครึ่งหนึ่งที่มาลากูผลิตส่งตลาดโลก (Knaap 1987: 234, 245–46) อันที่จริงเล่ห์เหลี่ยมในการจัดการตลาดของฮอลันดาได้เปลี่ยนแปลงสมดุลมากกว่านั้นอีก ฟรานซิสโก เปลซาแอร์ต (Francisco Pelsaert) ได้ชี้ให้เห็นใน ค.ศ. 1627 แล้วว่าพ่อค้าอินเดียรุ่นเก่าที่นครอักกรา (Agra) พูดว่ากานพลูมาถึงอินเดียมากเป็นสามเท่าก่อนที่บริษัทการค้าฮอลันดาในภาคตะวันออก (VOC) ได้เข้ามาจับบทบาทสำคัญในการจัดจำหน่าย (Glamann 1958: 103) ในช่วง ค.ศ. 1641–60 เมื่อ VOC ยังคงเผชิญการแข่งขันอยู่บ้างจากพ่อค้าชาวอังกฤษ โปรตุเกส และ อินเดีย บริษัทขายกานพลูโดยเฉลี่ย 31 ตันต่อปีที่สุรัต และประมาณ 25 ตัน ที่ชายฝั่งโคโรมันเดล หลังจากนั้นการบริโภคของอินเดียลดลงเร็วกว่าของยุโรป สุรัตนำเข้ากานพลู 23 ตันต่อปีในทศวรรษ 1620 และ โคโรมันเดลเพียง 5 ตันเท่านั้น เมื่อราคาของฮอลันดากำหนดไว้สูงกว่าระดับแรกๆ สองถึงสามเท่า (จากตารางใน Glamann 1958: 301–02; Raychaudhuri 1962: 193–94)

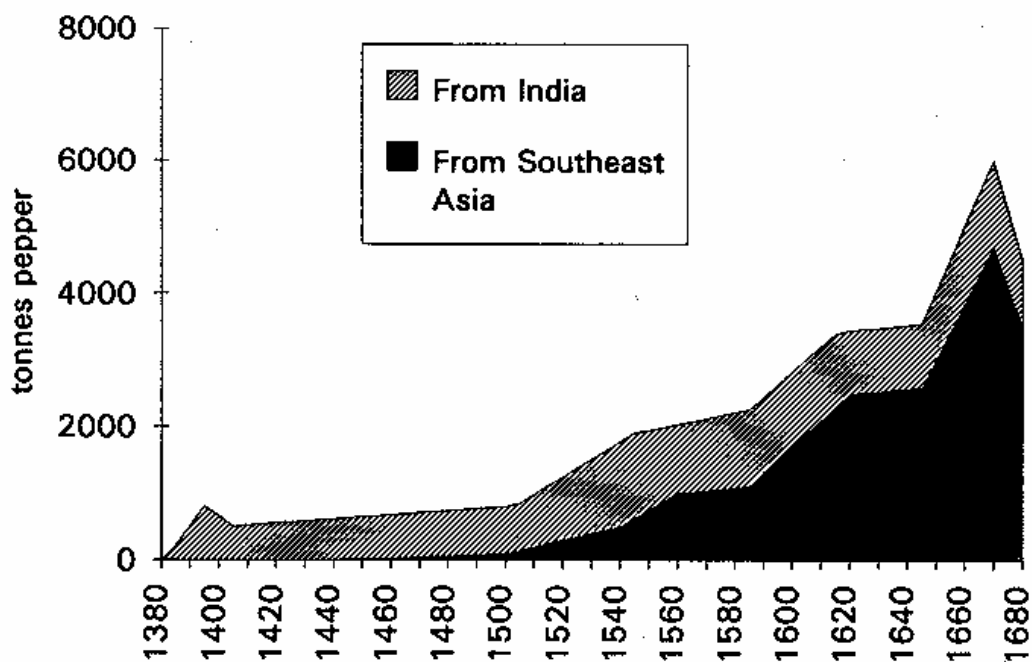
การส่งออกพริกไทยของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในช่วงที่การค้าเฟื่องฟูก็พุ่งสูงยิ่งขึ้น ไม่เพียงแต่ผู้ปลูกพริกไทยในอินโดนีเซียสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้นจากตลาดของพวกเขาที่จัดตั้งในจีน แต่ยังรับเอาบทบาทของอินเดียในฐานะผู้จัดส่งหลักแก่ตลาดยุโรปที่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วระหว่างช่วงหยุดชะงัก ค.ศ. 1500–1530 เมืองท่าในเมดิเตอร์เรเนียนต้องหันไปหาลิบบอนสำหรับผลผลิตจากเอเชีย (Braudel 1966 I: 543–34) แต่เส้นทางการค้าของมุสลิมก็ค่อยๆ พื้นผิวองค์ประกอบแปลกใหม่ของยุทธนาวิยุโรปที่โปรตุเกสนำมาใช้ไม่นานก็สูญเสียคุณค่าด้านการสร้างความประหลาดใจ พวกออกโตมานพิชิตอียิปต์ (1517) และชายฝั่งทะเลแดงของอาระเบียในเวลาต่อมา (1538) ทำให้การเดินทางของชาวมุสลิมในมหาสมุทรอินเดียได้รับการสนับสนุนจากมหาอำนาจ พ่อค้าชาวโปรตุเกสขานรับข้อกำหนดของการค้าขายที่ให้ผลกำไรโดยออกไปอนุญาตหรือแม้แต่ลงทุนให้แก่มุสลิมผู้เคยเป็นคู่แข่งมาก่อน ในที่สุดการปลูกพริกไทยและกานพลูก็ได้แพร่ไปยังพื้นที่ใหม่ๆ ที่โปรตุเกสไม่สามารถควบคุมเช่นที่เคยทำได้ ที่ชายฝั่งมาลาบาร์ (สำหรับพริกไทย) และที่เตรินดา (สำหรับกานพลู)

ใน ค.ศ. 1536 พวกโปรตุเกสยอมรับว่าเรือเล็กเรื่อน้อย “ฟุ้งมहिมา” บรรทุกพริกไทยหลบหลีกการลาดตระเวนของพวกเขาและออกจากกาลิกัต (Calicut) ไปยังทะเลแดง ผู้บังคับการเรือโปรตุเกสยังคงร้องทุกข์อยู่เรื่อยๆว่าไม่สามารถหยุดยั้งการค้านี้ได้ถ้าหากไม่ได้ทรัพยากรเพิ่มขึ้นในกลางทศวรรษ 1540 พวกนี้ประสบความสำเร็จชั่วคราวและจากตอนนั้นการส่งพริกไทยก็ได้ทำสถิติถึง 1500 ตันต่อปี—มากกว่าที่ยุโรปได้นำเข้าในศตวรรษที่ 15 (Magalhães-Godinho 1969: 773 – 74) ซึ่งอาจมีผลให้มีการจัดเส้นทางเดินเรืออันเป็นทางเลือกของพวกอิสลามที่จะเลี้ยวป้อมปราการของโปรตุเกสตามชายฝั่งอินเดียไปทางหมู่เกาะมัลดีฟส์ที่มาจากอาเจะห์ ผู้เข้ารับบทบาทเป็นคู่แข่งด้านการค้าและการทหารที่สำคัญของโปรตุเกสในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เมื่อถึงทศวรรษ 1560 มีตัวเลขที่น่าเชื่อถือว่าพริกไทย 1250 – 2000 ตันผ่านทางอียิปต์ในแต่ละปีตามเส้นทางเดินเรือมุสลิมที่นำกลับมาใช้ใหม่ (Lane 1940; Braudel 1966: 545 – 51; Boxer 1969: 418 – 19; Subrahmanyam 1990: 130 – 33) การส่งสินค้าของโปรตุเกสส่วนใหญ่จากอินเดียไม่ได้ลดลงจนกระทั่งเกิดการถดถอยที่สร้างความหายนะในทศวรรษ 1590 ดังนั้นจึงอาจเป็นไปได้ว่าพริกไทยส่วนมากที่เดินทางไปอียิปต์ไม่ได้มาจากอินเดียแต่จากไร่พริกไทยใหม่ในสุมาตรา (ดูรูปที่ 5)

ไกลไปทางตะวันออก พ่อค้ามุสลิมชาวชวาและมลายูต่อต้านความพยายามของพวกโปรตุเกสที่จะจัดการผูกขาดเครื่องเทศมาลากู และส่งกานพลูและลูกจันทน์เทศส่วนใหญ่ไปตะวันตกตามเส้นทางเดียวกันโดยผ่านอาเจะห์ไปยังอียิปต์ อิทธิพลของโปรตุเกสในมาลากูเสื่อมลงหลัง ค.ศ.1550 และใน ค.ศ.1575 ได้สูญเสียป้อมปราการที่สำคัญที่สุดในอินโดนีเซียตะวันออกที่เตรันเต หลังจากนั้น “ผู้คนในมาลากูไม่ยอมส่งกานพลูให้แก่โปรตุเกส และขายให้กับพวกชาวผู้เอาไปขายต่อที่มะละกา [ของโปรตุเกส]” (Fernandez 1579: 226) อย่างไรก็ตามการแม้จะซื้อ กานพลูในตลาดเปิด ชาวโปรตุเกสก็ยังหาทางส่งสินค้าเป็นยอดสูงกว่า 100 ตันกลับไปยังบ้านในทศวรรษ 1580 รายได้จากภาษีศุลกากรที่มะละกาของโปรตุเกสถึงระดับสูงสุดในทศวรรษ 1580 เป็นสองเท่าของที่ได้ในทศวรรษ 1540 (Thomaz 1979: 116) เครื่องเทศที่ส่งไปถึงยุโรปทั้งโดยเส้นทางของโปรตุเกสและมุสลิมรวมกันแล้วคงเป็นสองหรือสามเท่าของปริมาณของโปรตุเกสที่บันทึกไว้ และเป็นสองเท่าของสถิติเดิมในทศวรรษ 1490

ในสามทศวรรษสุดท้ายของศตวรรษที่ 16 ผลผลิตของแร่เงินจากเหมืองในเม็กซิโกและเปรูเพิ่มขึ้นอย่างสังเกตเห็นได้ชัดเจน และส่วนใหญ่บรรทุกมาเอเชียโดย “เรือเกลเลียน^{*} มะนิลา” อันเป็นเรือของโปรตุเกส และของสเปนจากอาคาปุลโก (Acapulco) การค้าของสเปนที่มะนิลาเติบโตอย่าง

^{*} galleon เป็นคำจากภาษาสเปน หมายถึงเรือใบขนาดใหญ่มีเสากระโดง 3 – 4 เสา ใช้ในการค้าและการสงครามในสมัยก่อน --ผู้แปล



รูปที่ 5 ตัวเลขการส่งออกพริกไทยไปยุโรป

รวดเร็วจนถึงมูลค่าสูงกว่า 600,000 เปโซต่อปีใน ค.ศ. 1616 – 20 และอยู่ในระดับสูงกว่า 500,000 จนกระทั่ง ค.ศ. 1645 เมื่อการค้าลดลงอย่างฉาบฉวยไม่ถึงครึ่งหนึ่งของจำนวนนั้น (Chaunu 1960: 78 – 82, 245; ดูตาราง 7 ข้างล่าง) จดหมายประจำปีของবাদหลวงนิกายเยซูอิต์จากมะนิลารายงานใน ค.ศ. 1627 ว่า “ตั้งแต่ฟิลิปปินส์ถูกปราบแล้วก็ไม่เคยรุ่งเรืองและร่ำรวยเช่นที่เป็นอยู่ในทุกวันนี้” (อ้าง de la Costa 1967: 347)

ชาวฮอลันดาและชาวอังกฤษเข้าร่วมในการแข่งขันเพื่อพริกไทยและเครื่องเทศตั้งแต่ ค.ศ. 1596 ทำให้ราคาสูงและมีการขยายการผลิตอย่างมากมาย ขณะที่เรือเครื่องเทศเพียงปีละ 5 – 8 ลำมาถึงยุโรป โดยเส้นทางเดินเรือของโปรตุเกสและเรือของมุสลิมกับเวนิสรวมกันในช่วงสองทศวรรษสุดท้ายของศตวรรษที่ 16 เรือยุโรปโดยเฉลี่ย 13.5 ลำกลับมาจากเอเชียแต่ละปีในทศวรรษ 1620 (Steensgaard 1973: 170 – 71) นี่แสดงถึงชัยชนะอย่างเด็ดขาดของเส้นทางเดินเรืออ้อมแหลมกู๊ดโฮป พริกไทยสองสามลำเรือจากอาเจะห์ยังคงไปถึงทะเลแดงใน ค.ศ. 1616 แต่ก็หมดไปหลงเหลือเลยในทศวรรษต่อมา เมื่อแม้แต่ตลาดของราชอาณาจักรตุรกีก็ยังคงต้องรับพริกไทยจากพ่อค้าชาวยุโรปตะวันตก (Steensgaard 1973: 170 – 71) ปริมาณที่ส่งมาตะวันตกโดยรวมยังคงเพิ่มขึ้นต่อไปอย่างรวดเร็วทำสถิติสูงสุดประมาณ 6000 ตันต่อปีในทศวรรษ 1670 สองเท่าของปริมาณเมื่อ 40 ปีก่อนหน้านั้น เป็นการยากยิ่งที่จะคำนวณปริมาณที่นำไปจีนในช่วงเวลาต่างๆ แต่ก็ดูเหมือนว่าจะแปรเปลี่ยนอยู่ระหว่างจุดสูงสุดที่ถึง 2000 ตันตอนต้น และตอนปลายของศตวรรษที่ 17 และปริมาณที่น้อยมากในช่วงที่ราชวงศ์หมิงล่มสลายในทศวรรษ 1640 ปริมาณที่น้อยกว่าส่งไปยังผู้บริโภคนอกอินเดียตะวันออกและผืนแผ่นดินใหญ่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ปริมาณเครื่องเทศมาลูกูที่ส่งไปยุโรปดูเหมือนจะขึ้นสูงสุดราวๆ ค.ศ.1620 (ดูรูปที่ 3 ข้างต้น) เมื่อการแข่งขันเพื่อเครื่องเทศเข้มข้นมากระหว่างผู้จัดส่งสินค้าชาวยุโรป และ VOC ยังไม่สามารถใช้สิทธิพลจัดการผูกขาดตลาดได้ ในตอนนั้นการซื้อรายปีของยุโรปมีปริมาณมากพอถึง 300 ตัน ลูกจันทน์เทศ 200 ตัน และเปลือกจันทน์เทศ 80 ตัน เพราะการผลิตมากพอรายปีในมาลูกู ไม่ได้สูงกว่า 400 ตันเท่าใดนัก โดยแบ่งเท่าๆกันระหว่างผู้จัดหาเดิมในมาลูกู และพื้นที่ใหม่ในอัมบน (Knaap 1987: 20, 231) ยุโรปคงยังควบคุมการบริโภคของโลกได้ชั่วระยะหนึ่ง บริษัท VOC ได้จัดการผูกขาดลูกจันทน์เทศและเปลือกจันทน์เทศ ของบันดาใน ค.ศ. 1621 และได้พยายามทันทีที่จะลดสินค้าให้ไปถึงยุโรปเพียงครึ่งหนึ่งของระดับสูงสุดที่เคยขึ้นถึง ด้วยราคาที่สูงขึ้นตามส่วน (Glamann 1958: 98 – 101; Steensgaard 1973: 155 – 57) VOC ไม่สามารถทำเช่นเดียวกันนี้ได้กับการผูกขาดของมาลูกูซึ่งแพร่กระจายมากกว่าจนเมื่อประมาณ ค.ศ. 1650 การทำลายต้นกานพลูที่อยู่นอกเขตการควบคุมโดยตรงของ VOC ในอัมบนตอนใต้ และ หมู่เกาะ เลอัสเซ (Lease Islands) ได้ลดการผลิตรวมทั้งสิ้นประมาณ 180 ตันตลอดทศวรรษ 1650 และ 1660 ราคาขายในยุโรปเพิ่มขึ้นเท่าตัวเป็น 7.5 กิลเดอร์ต่อปอนด์ และในอินเดียราคาขึ้นสามเท่าตัวเป็น 5 กิลเดอร์ (Knaap 1987: 234 – 35)

ชาวฮอลันดาบังคับแรงงานประชากร อัมบนอย่างหนัก ทำให้ผลผลิตเพิ่มขึ้นตั้งแต่ทศวรรษ 1670 จนถึงสถิติสูงสุดประมาณ 500 ตันในทศวรรษ 1690 VOC จำต้องลดราคาลงถึง 3.75 กิลเดอร์ที่ยุโรปใน ค.ศ. 1677 แต่มาตรการแบบเข้าตาจนเช่นนี้มาสายเกินไปที่จะช่วยยับยั้งการบริโภคกานพลูของยุโรปได้อย่างถาวร ทางเลือกที่ถูกกว่าคือใช้ “ไม้กานพลู” จากบราซิลก็เป็นที่นิยมกันมากในช่วงที่กานพลูราคาสูง (Glamann 1958: 97 – 101; Knaap 1987: 245 – 46) ดังนั้นในทศวรรษท้ายๆของศตวรรษ VOC ต้องเผชิญหน้ากับปริมาณกานพลูมากเกินไปและกำไรก็ลดลงจากที่เคยทำการค้าในเอเชียที่ให้อำนาจอย่างงาม

ส่วนพริกไทยนั้นปลูกกันอย่างกว้างขวางในเขตร้อนของเอเชียจนเกินกว่าที่บริษัท VOC จะผูกขาดหรือเข้าแทรกแซงตลาดได้ ถ้าจะพูดให้ถูกก็คือการมีสินค้ามากเกินไปทำให้ราคาคงและในที่สุดก็ทำให้การซื้อในเอเชียลดลง ราคาในยุโรปสูงสุดระหว่าง ค.ศ.1616 – 41 และต่ำสุดในช่วงยี่สิบห้าปีตอนปลายศตวรรษ (Glamann 1958: 77 – 83) สิ่งทอของอินเดียได้กลายเป็นสินค้าปริมาณไม่บรรจุนิคมที่ทำการค้าได้มากกว่าเมื่อบรรทุกเรือกลับไปยุโรป บริษัทอังกฤษเป็นพวกแรกที่บรรทุกผ้ากลับแทนพริกไทยในช่วงกลางศตวรรษ และบริษัทฮอลันดาใน ค.ศ.1680 (ดูบทที่ 5)

รูปแบบโดยทั่วไปของการเติบโตทางการค้าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ดูเหมือนจะแจ่มชัดพอๆกันไม่ว่าจะดูที่สาขาตะวันตกหรือตะวันออก มีการเริ่มต้นอย่างฉับพลันประมาณ ค.ศ. 1400 โดยมีการเติบโตเป็นระยะๆตลอดช่วงเวลาที่เหลือของศตวรรษที่ 15 ดูเหมือนว่าจะเข้มแข็งที่สุดในตอนปลาย หลังจากนั้นก็มี การเติบโตอย่างรวดเร็วราวๆ ค.ศ.1570 และถึงระดับสูงสุดในช่วง ค.ศ.

1600 – 1630 กลางศตวรรษที่ 17 เป็นเวลาแห่งชัยชนะสำหรับ VOC แต่เป็นช่วงวิกฤติสำหรับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

รูปแบบการแลกเปลี่ยนในยุคการค้านี้ก็คือเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นำเข้าผ้าจากอินเดีย แร่เงินจากทวีปอเมริกาเหนือและใต้ รวมทั้งญี่ปุ่น และ เหรียญอะเปะ (copper cash) ผ้าไหม เครื่องถ้วยชามและสินค้าอื่นๆจากจีน แลกเปลี่ยนกับการส่งออกพริกไทย เครื่องเทศ ไม้หอม ยางไม้ ครั่ง กระดองเต่า ไข่มุก หนังงาช้าง และน้ำตาลที่เวียดนามและเขมรส่งมา คนที่ผลิตเครื่องเทศและสินค้าส่งออกอื่นๆมิได้เป็นผู้รับผลประโยชน์ส่วนใหญ่จากความต้องการผลิตผลของตนที่เพิ่มขึ้นในช่วงที่การค้าเฟื่องฟู ผลกำไรเกินกว่าร้อยละร้อย ณ แต่ละช่วงในเส้นทางการเดินเรือที่สินค้าผ่านไปรอบโลกเป็นเรื่องปกติธรรมดา โดเม ปีเรส (1515: 213 – 14) บันทึกไว้ว่าสินค้าที่ซื้อที่ มะละกาในราคา 500 เรียล อาจพอที่จะซื้อถ่านหนึ่งบาฮาร์ (bahar) ในมาลากู ซึ่งเมื่อมาถึง มะละกา ก็อาจขายได้ระหว่าง 9 และ 12 ครูซาโด (cruzado)—เพิ่มขึ้น 7 ถึง 10 เท่า มีหลายคนที่มีส่วนในกำไรนี้ กัปตันและลูกเรือของเรือในช่วงระยะต่างๆ มะละกา-ชวา และ ชวา - มาลากู นายทุนที่จ่ายเงินค่าเดินทางล่วงหน้า ประมุขและเจ้าหน้าที่ของมะละกา ตรังคาเต เมืองท่าชวาหนึ่งเมืองหรือมากกว่า และอาจมีเมืองท่าที่บาห์ลีหรือ ชัมบาวาหนึ่งเมือง และผู้ค้าเสบียงอาหารและผ้าซึ่งเรือจะมารับที่ชวา บาห์ลี หรือชัมบาวา เพื่อจัดส่งให้ผู้ค้าในมาลากู กระบวนการในทำนองเดียวกันก็เกิดขึ้นอีกเมื่อเครื่องเทศเคลื่อนไปทางตะวันตกหรือทางเหนือ และผ้าไปทางตะวันออก มีค่าเพิ่มขึ้นทุกขั้นตอนของการเดินทาง ผลอันเป็นทวีคูณที่เกิดจากความเฟื่องฟูของการค้าทางไกลเป็นที่รับรู้กันไปทั่วเมืองท่าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ทำการค้า และยังลึกเข้าไปในท้องที่ห่างไกลทะเลที่มีการรวบรวมสินค้าเพื่อส่งออก มาในกลางศตวรรษที่ 17 เมื่อ VOC ผูกขาดเครื่องเทศของมาลากูเสร็จสมบูรณ์ เส้นทางผดุงชีพที่น่าทึ่งนี้มีได้ยังประโยชน์ให้แก่พ่อค้าและศูนย์ค้าขายต่างๆของเอเชียอีกด้วยต่อไป

การนำเข้าแร่เงินและทองคำ

เมื่อพริกไทยมีราคาสูงสุดในทศวรรษ 1640 เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ส่งออกพริกไทยประมาณ 6500 ตันในราคาเฉลี่ยหาบละ 9 เรียล เป็นการส่งออกโดยเฉลี่ยในราคาท้องถื่นประมาณหนึ่งล้านเรียล หรือเป็นแร่เงิน 25 ตันต่อปี ในระยะเดียวกันมาลากูส่งออกถ่านถั่วเกือบ 400 ตันในราคาสูงสุด (100 เรียล ต่อ หนึ่งบาฮาร์เท่ากับน้ำหนัก 300 กก.) มูลค่าประมาณ 150,000 เรียล หรือเทียบเท่า เงิน 4 ตันตามราคาในมาลากู (Ishii 1988: 6) หรือ เกือบสองเท่าของราคาที่ตลาดสำคัญของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สยามในทศวรรษ 1630 ส่งออกฝาง 2000 ตันส่วนใหญ่ไปจีนและญี่ปุ่น และสยามกับเขมรยังส่งออกหนังงาช้าง 300,000 แผ่นไปญี่ปุ่น (Ishii 1988: 6) เรือญี่ปุ่น

“ประทับตราแดง” 10 ลำที่ไปแวะเมืองท่าเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทุกปีในช่วง ค.ศ.1604 – 29 บรรทุกเงินเข้ามาประมาณ 20 ตันและนำสินค้ากลับไปในมูลค่าเท่าๆกัน ซึ่งได้แก่ ผ้าไหมจีน และ หนังสือจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ไหมดิบ ผาง น้ำตาล กายาน ฝ้าย และเครื่องเทศ เรือชาวจีนที่แวะมามีจำนวนมากกว่าเรือของญี่ปุ่นเป็น 10 เท่า แม้ว่าสินค้าของพวกนี้จะมีค่าน้อยกว่าบ้าง กล่าวอย่างคร่าวๆก็คือการค้าของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยรวมและการค้าที่ศูนย์ถ่ายสินค้าระหว่างจีนและญี่ปุ่น ระหว่างจีนและฮอลันดา ฯลฯ อาจประเมินมูลค่าได้ดังนี้ สินค้าออกไปอินเดีย ตะวันออกกลาง และยุโรป แลกเปลี่ยนกับผ้าอินเดีย โลหะ และเงินเหรียญมีค่าเท่ากับแร่เงินประมาณ 120 ตัน ส่วนสินค้าออกไปจีนและ ญี่ปุ่น แลกเปลี่ยนกับสินค้าที่เป็นผลิตภัณฑ์ โลหะ และเงินเหรียญ มูลค่าเป็นแร่เงินประมาณ 100 ตัน

แม้ว่าทั้งญี่ปุ่นและยุโรปต้องจ่ายค่าสินค้านำเข้าจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ส่วนใหญ่เป็นเงินตรา แต่ผลตอบแทนแก่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้สำหรับสินค้าส่งออกข้างบนนี้ส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปของสินค้าแลกเปลี่ยน อย่างไรก็ตามตัวเลขที่มีอยู่สำหรับการไหลเข้าของเงินตรา—ก่อนข้างจะละเอียดแต่ก็ไม่เคยสมบูรณ์—เป็นดัชนีที่มีประโยชน์ที่สุดที่จะใช้บอกด้วยความมั่นใจขึ้นว่ายุคที่การค้าเฟื่องฟูในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ถึงจุดสูงสุดเมื่อใดและเริ่มจะจบลงเมื่อใด

ชาวยุโรปผู้เคร่งในหลักศีลธรรมในยุคกลางบ่นเสียใจอยู่บ่อยๆเรื่อง “การระบาย” โลหะมีค่าไปตะวันออก ซึ่งถึงระดับที่สูงมากตอนปลายศตวรรษที่ 15 และบรรจบกับจุดสูงสุดจุดแรกที่พริกไทยและเครื่องเทศไหลไปตะวันตก มากัลแฮเอส-โกดินโฮ (1969: 316 – 17, 334) คำนวณว่ายุโรปจ่าย 400,000 ครุชาโคต่อปี มีค่าเทียบเท่าเงินมากกว่า 10 ตัน สำหรับของฟุ่มเฟือยจากตะวันออก ราคานี้ตก “อย่างน่าตื่นเต็น” ลงไปน้อยกว่า 80,000 ครุชาโค (มีค่าเทียบเท่าเงินราวๆ 2 ตัน) ในตอนต้นของทศวรรษ 1500 ขณะที่พริกไทยและเครื่องเทศในปริมาณที่น้อยกว่าได้มาจากการปล้นสะดม พอๆกับการซื้อขาย การค้าที่ฟื้นตัวขึ้นแถบลิแวนต์ ซึ่งส่วนใหญ่ยังจ่ายเป็นทองคำ และการที่โปรตุเกสเข้าถึงแหล่งจัดหาแร่เงินได้มากขึ้นทำให้การส่งออกโลหะมีค่าพุ่งขึ้นสูงในครึ่งหลังของศตวรรษ โดยเฉพาะการเพิ่มขึ้นของแร่เงินอย่างมากมาจากอเมริกาภายใต้การปกครองของสเปนหลัง ค.ศ. 1570 ทำให้อดเสียไม่ได้ที่จะเอามาใช้เป็นทุนสำหรับการเดินทางประจำปีของกองเรือระหว่างกัว (Goa) กับลิสบอน (carreira da India) การอภิเษกสมรสระหว่างกษัตริย์และราชินีของโปรตุเกสและสเปนใน ค.ศ. 1580 ได้ขจัดเครื่องกีดขวางอีกอย่างหนึ่งออกไป และในทศวรรษ 1580 ตามการประเมินจากสองแหล่งที่เป็นอิสระจากกัน พวกโปรตุเกสส่งสินค้าไปที่กัวแต่ละปีประมาณหนึ่งล้านครุชาโค (คิดเป็นเงิน 30 ตัน) (เพ็งอ้าง: 329 – 30) มากัลแฮเอส โกดินโฮ (1969: 335) ประมาณโดยรวมว่ายุโรปส่งเงินมูลค่า 72 ตัน ไปตะวันออกโดยเส้นทางเดินเรือทั้งของโปรตุเกสและลิแวนต์

ในศตวรรษที่ 17 โปรตุเกส ฮอลันดา อังกฤษ และสเปน ต่างก็บรรทุกเหรียญเงินจำนวนมากพอสมควร ส่วนใหญ่จะเป็นเงินอเมริกัน ไปตะวันออก เกือบจะพร้อมๆกันกับการปรับปรุง

กรรมวิธีในการถลุงแร่ ที่เพิ่มการหลั่งไหลของเงินจากโปโตซี (Potosi) ในเปรู (โบลิเวียในปัจจุบัน) ก็มีการปรับปรุงวิธีการถลุงแร่ของญี่ปุ่นเหมือนกันโดยการใช้ปรอท แต่สำหรับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ส่งมาจากญี่ปุ่นสำคัญมากกว่า สิ่งที่แปลกเป็นพิเศษคือการจัดส่งของญี่ปุ่นถึงจุดสูงสุดเกือบจะอยู่ในช่วงเดียวกันกับอเมริกาแต่ชัดเจนกว่า

ตัวเลขบางกลุ่มซึ่งอาจเชื่อถือได้ในแง่ของแนวโน้มมากกว่าระดับที่แท้จริงจัดแสดงอยู่ในตารางที่ 3 ข้อมูลของยุโรปแสดงการส่งสินค้าของทางการ ทำให้การไหลทั้งหมดน้อยกว่าที่เป็นจริงมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของโปรตุเกส ตรงกันข้ามกับตัวเลขของญี่ปุ่นที่เป็นการประเมินคร่าวๆที่อาศัยการคาดคะเนจากข้อมูลที่เป็นส่วนๆไม่ต่อเนื่องกัน แต่อย่างไรก็ตามตัวเลขเหล่านี้ก็เป็นดัชนีที่เป็นประโยชน์มากที่สุดที่ระบุว่าการค้าในเอเชียเพื่อพูนถึงจุดสูงสุดเมื่อใดและเริ่มเสื่อมลงตอนไหน เรือเกลเลียนมะนิลาไม่ได้นำสินค้าปริมาณมากมายเช่นนี้เข้ามามหาสมุทรแปซิฟิกเป็นเวลากว่าร้อยปีเหมือนที่ได้ทำในช่วง ค.ศ.1610 – 30 การส่งออกเงินของญี่ปุ่นไม่เคยได้ขึ้นถึงระดับของปีที่พิเศษมากระหว่าง ค.ศ.1610 และ 1640 ใน ค.ศ. 1668 มีประกาศห้ามส่งออกเงินอีกต่อไป แต่ก็ยังคงลี้ลอลอดออกมาทางเกาหลี ส่วนอังกฤษและฮอลันดาถึงระดับยอดตัดในทศวรรษ 1620 ประเทศในยุโรปเหนือทั้งสองประเทศนี้ก็ไต่ไปสูงเกินกว่าตัวเลขเหล่านี้อีกครั้งก่อนปลายศตวรรษ แต่เมื่อถึงตอนนั้น ทั้งสองประเทศซื้อสินค้าจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในสัดส่วนที่น้อยลงมาก

เงินจากญี่ปุ่น (และเรือเกลเลียนมะนิลา) ถูกดูดซับโดยจีนที่เงินได้ช่วยสนับสนุนการทำการค้าในเชิงพาณิชย์และการขยายเมืองในสมัยราชวงศ์หมิงที่หมดอำนาจไปแล้ว ส่วนใหญ่ไปถึงจีนทางอ้อมผ่านตลาด ฮอยอัน มะนิลา ปัตตานี อยุธยา และเขมร แต่ก็เป็นที่ประจักษ์ว่าได้ช่วยการขยายในเชิงพาณิชย์ของเมืองเหล่านี้และเมืองอื่นๆ เงินของโปรตุเกส ฮอลันดา และ อังกฤษมีอินเดียเป็นจุดหมายปลายทางอันดับแรก เสื้อผ้าที่นี้ซึ่งจำเป็นสำหรับทำธุรกิจเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แม้กระนั้นเงินในปริมาณที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆก็ได้หาทางไปถึงตลาดทั้งหลายในตะวันออกและผู้ซื้อฟริกไทยชาวฮอลันดา อังกฤษ และฝรั่งเศสในอินโดนีเซียมักจะถูกขอให้จ่ายค่าสินค้าเป็นเหรียญเงินเรียล เหรียญสเปนได้กลายมาเป็นเงินตราสากลที่มีประสิทธิภาพของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในครั้งแรกของศตวรรษที่ 17 แม้ว่าไม่สามารถแยกอัตราส่วนของการไหลเข้าของเงินที่ลงเอยในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่ก็เป็นที่แน่นอนว่าการไหลเข้านี้ขึ้นถึงจุดสูงสุดในทศวรรษ 1620 และได้ใช้ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เช่นเดียวกับในยุโรปและจีนในการขยายเมือง กระตุ้นความต้องการสินค้า และเพิ่มการพัฒนาสังคมในเชิงพาณิชย์ การไหลเข้าที่ลดลงอย่างฮวบฮาบหลัง ค.ศ. 1630 มีส่วนทำให้เกิดวิกฤติในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กลางศตวรรษที่ 17

ผ่านาเข้าจากอินเดีย

ผ้าเป็นรายการสินค้าไม่จำเป็นที่จำหน่ายได้สมำเสมอและมีปริมาณมากที่สุดในรายจ่ายของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และในยามที่กิจการค้าส่งออกที่สำคัญของภูมิภาคส่วนใหญ่จะใช้ไปสำหรับการนำเข้าผ้าอินเดียสีสดใสและทออย่างประณีต ถ้าหากเราสามารถวัดระดับการนำเข้าผ้าเช่นนี้ในช่วงเวลาที่นานพอสมควร ก็จะได้ดัชนีที่วัดหนึ่งตัวที่บ่งบอกถึงความเจริญรุ่งเรืองทางการค้า

สถิติที่มีประโยชน์ชุดแรกในเรื่องนี้คือสถิติของโตเม ปีเรส (1515: 269 – 72) เขาประมาณว่าเมื่อมะละกาควบคุมการค้าในช่องแคบมะละกา ก่อนชัยชนะของโปรตุเกสไม่นาน เรือนำผ้าจากคุชราตมายังเมืองนี้ปีละ 5 ลำ ในจำนวนนี้หนึ่งลำบรรทุกสินค้ามูลค่า 70 – 80,000 ครุชาโด ส่วนอีก 4 ลำ แต่ละลำบรรทุกสินค้ามูลค่า 15 – 30,000 ครุชาโด เรือมาลาบาร์สามหรือสี่ลำนำผ้ามูลค่าลำละ 12 – 15,000 ครุชาโดต่อปี ขณะที่เรือหนึ่งหรือสองลำจากปูลิกัต (Pulicat) มีผ้ามูลค่า 80 – 90,000 ครุชาโด เมื่อนำจำนวนที่ประมาณไว้มาเฉลี่ยกันก็จะได้ยอด 165,000 ครุชาโดจากคุชราต และ 174,750 ครุชาโดจากอินเดียใต้ ปีเรส (1515: 92) แต่แรกอ้างว่าหนึ่งครั้ง “และบางทีก็สองครั้ง” ทุกปี เรือสำเภานึ่งลำบรรทุกผ้ามูลค่า 80 – 90,000 ครุชาโด จากเบงกอล มามะละกา และอีกไม่นานต่อมาก็กล่าวว่า “เรือใบและเรือสำเภาสีหรือห้าลำ” แล่นมามะละกาและปาไซในแต่ละปี สมมติว่าเรือเหล่านี้เป็นเรือค่อนข้างเล็กที่มีบทบาทไม่สำคัญนักในการค้าผ้านำเข้า ทำให้เราสามารถสันนิษฐานได้ว่ามีผ้านำเข้าจากเบงกอลมูลค่า 120,000 ครุชาโด ผลก็คือ มะละกานำผ้าเข้าจากอินเดียทั้งหมดเป็นมูลค่า 460,000 ครุชาโด เทียบเท่ากับเงินเกือบ 20 ตัน

ผ้าอินเดียที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้นำเข้ามาบางส่วนนั้นไม่มีข้อที่สงสัยเลยว่าถูกส่งตรงไปยังหงสาวดี ตะนาวศรี ปาไซ และที่อื่นๆ โดยไม่ผ่านมะละกา แต่ส่วนนี้ก็ชัดเจนได้บ้างจากการส่งผ้าออกไปนอกภูมิภาค (โดยเฉพาะไปยังจีน และ วิวีว) จากมะละกา ดังนั้นมูลค่าการนำเข้าสุทธิของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อาจเทียบเท่ากับเงินราวๆ 24 ตัน สมมติว่า ปีเรสหมายถึงราคาในมะละกา ราคาซื้อในอินเดียอาจจะเป็นเงินประมาณ 12 ตัน

เมื่อถึงปลายศตวรรษที่ 16 ระดับการนำเข้าในขอบเขตที่กว้างนี้ได้เพิ่มต่อไปอีก เจมส์ แลงคาสเตอร์ ผู้บุกเบิกชาวอังกฤษยึดเรือโปรตุเกสซึ่งมีเพียงลำเดียวใน ค.ศ. 1602 บรรทุกสินค้ามูลค่า 300,000 ครุชาโด ส่วนใหญ่เป็นผ้าจากโคโรมันเดล ไปมะละกา (Lancaster 1602: 107) ที่ท่าเรือของอาเจะห์ซึ่งได้รับการกิจบางส่วนจากมะละกาถือเป็นปลายทางสำหรับสายการเดินเรือมุสลิมอินเดียมีเรืออินเดีย 16 – 18 ลำใน ค.ศ. 1602 (เพ็งฮ้าง: 90) ครั้งหนึ่งในจำนวนนี้คงจะมาจากคุชราตซึ่งส่ง “เรือสำเภา” ขนาดใหญ่ 8 ลำไปอาเจะห์ใน ค.ศ. 1608 (Verhoeff 1611: 242) ดังนั้นการเดินเรือของคุชราตไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อาจดูเหมือนว่าจะเพิ่มประมาณสองเท่าใน

ตารางที่ 3 ปริมาณเงินและทองคำในเอเชียตะวันออก
(เฉลี่ยรายปีในช่วงหนึ่งทศวรรษมูลค่าเทียบเท่าเงินเป็นเมตริกตัน)

	โปรตุเกส ^ก	VOC ^ข	อังกฤษ ^ค	เรือเกลเลียน มะนิลา ^ง	สินค้าส่งออก ของญี่ปุ่น ^จ
1581 – 90	8.6			4.0	30
1591 – 1600	?			2.7	40
1601 – 10	5.9	5.7	1.3	12.0	80
1611 – 20	4.7	10.9	4.7	19.4	110
1621 – 30	4.4	12.7	7.7	23.1	130
1631 – 40		8.7	5.5	18.4	130
1641 – 50		9.5	?	10.1	70
1651 – 60		8.6	?	9.0	50
1661 – 70		11.8	9.9	8.0	40

หมายเหตุ: ^กคำนวณจาก Magalhães-Godinho 1696: 330 – 31

^ขคำนวณจาก Bruinij, Gastra, and Schoffer 1987: 187, 224

^คคำนวณจาก Chaudhuri 1965: 115 และ Chaudhuri 1978: 512

^งคำนวณจาก TePaske 1983: 444 – 45 โดยรวมการส่งเงินของเอกชนเข้ากับของราชการ ตัวเลขสำหรับ 1581 – 90 และ 1661 – 70 เป็นการประมาณเพราะรู้แต่การส่งเงินของทางการเท่านั้น

^จตัวเลขเหล่านี้ เป็นจำนวนถัวนากิ Glamann 1958: 58; Iwao 1976, Innes 1980: 634 – 42; Yamamura and Kamiki 1983; Tashiro 1987; and Moloughny and Kia 1989

ช่วงศตวรรษที่ 16 ชาวคุซราตไม่สามารถแข่งขันกับชาวยุโรปเหนือในการจัดหาพริกไทยและเครื่องเทศจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ป้อนตลาดยุโรป (ผ่านตะวันออกกลาง) ได้นาน และมาน้อยครั้งลงหลัง ค.ศ. 1620 ในทศวรรษ 1630 และ 1640 พวกนี้ส่งสินค้าผ้าไปอาจะห์ปีละสามครั้ง (Clark 1643: 282; Vlaming van Outshoorn 1644: 547; Mundy 1667 II: 329, 338) การที่ฮอลันดาใช้เรือรบปิดล้อมอาจะห์ระหว่าง ค.ศ. 1656 – 59 และการบังคับเอาชายฝั่งสุมาตราที่ปลูกพริกไทยมาจากการควบคุมของอาจะห์ ได้ลดจำนวนเรืออินเดียที่บรรทุกผ้ามาอาจะห์เหลือเพียงห้าหรือหกลำ—หนึ่งหรือสองลำในจำนวนนี้อาจมาจากคุซราต (Dampier 1699: 101; Coolhaas 1968: 93, 324, 476; das Gupta 1982: 431; Arasaratnam 1986: 126)

การเดินเรือของเบงกอล และโคโรมันเดลมีความมั่นคงพอที่จะต้านทานการแข่งขันของยุโรปได้และยังขยายต่อไปอีกนานพอสมควรในศตวรรษที่ 17 ตัวเลขที่ ปรากฏ (1979: 51 – 53) รวบรวม แสดงว่าจำนวนเรือของเบงกอลที่นำผ้ามาเอเชียตะวันออกเฉียงใต้คงจะถึงจุดสูงสุดในทศวรรษที่ 4 จำนวนเรือที่ออกจากโคโรมันเดลไปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

	จากมาซูลิปัตนัมไป			จากนากาปัตตินัมไป		
	อาจะห์	หงสาวดี	รวม	อาจะห์	มะละกา	รวม
1624	2	4	13	2	5	10
1625	3	2	10	2	3	11
1626 ก	2	4	11			
1627	2	2	6			
1628	2	2	9			
1629	2	2	7	0	1	6
1630	1	3	6			
1632	1		3	1	2	6
1633 - 34	1	1	7			
1639				3	3	8
1645				2	1	6
1649 ก				2	0	6
1650				3		5

หมายเหตุ: ก= ถึง

แหล่งที่มา: Subrahmanyam 1990: 203, 208, 214, 334

วรรษกลางๆของศตวรรษเมื่อมีเรือประมาณหกลำเดินในเส้นทางอาจะห์ และมักจะมีจำนวนมากกว่าที่แล่นไปตะนาวศรีเพื่อนำสินค้าไปสยาม ในทศวรรษ 1680 ยังคงมีเรือประมาณ 8 ลำนำสินค้าไปส่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยรวม แต่ลดลงเหลือเพียงหนึ่งหรือสองลำในปีท้ายๆของศตวรรษ

การส่งออกของโคโรมันเดลไปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ดูเหมือนว่าจะเติบโตอย่างน่าตื่นตาตื่นใจในศตวรรษที่ 16 มาจนถึงทศวรรษ 1620 หลังจากนั้นจนถึงทศวรรษ 1640 ก็คงที่ ส่วนการส่งออกของ VOC พุ่งสูงขึ้น แต่ของโปรตุเกสและเดนมาร์กจำนวนตกลง ของอังกฤษขึ้นสูงสุดในทศวรรษ 1630 ก่อนที่จะตกลงไปอีก และการส่งออกโดยเรือเอเชียลดลงอย่างช้าๆ (ตารางที่ 4) ชาวฮอลันดาประมาณว่าใน ค.ศ. 1675 ทั้งฝั่งโคโรมันเดลได้ส่งสินค้ามูลค่า 10 – 12 ล้านกิลเดอร์เทียบเท่าเงิน 100 – 120 ตัน (Arasaratnam 1986: 96) ส่วนใหญ่เป็นผ้าซึ่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นตลาดสำคัญมาจนถึง ค.ศ. 1650 หลังจากนั้นสัดส่วนที่ส่งไปยุโรปก็เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

การควบคุมเรือของ VOC ที่เมืองท่าใหญ่สองเมืองของโคโรมันเดลในระบายนั้นทำให้สามารถแสดงความโน้มเอียงในการเคลื่อนไหวของเรือที่มีใช้ของ VOC ระหว่างท่าเรือทั้งสองและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ดูตารางที่ 4) ในบรรดาเรือที่ออกจากนากาปัตตินัม (Nagapattinam) (หรือถึงใน ค.ศ. 1649) ปีละหนึ่งลำไปมะนิลา ในช่วง ค.ศ.1624 – 25 และมะกัสซาร์ในช่วง ค.ศ.1645 – 50

นอกนั้นจะออกไปทางด้านตะวันออกของอ่าวเบงกอล—อาจะห์ มะละกา ยะโฮร์ เกดะห์ บังเกริ จังก์ ซิลอน (ภูเก็ต) มะริด และหงสาวดี เรือที่นากาปัตตินัมส่วนใหญ่เป็นของอินโดนีเซีย ส่วนที่มาจากมาซูลิปัตนัม (Masulipatnam) เจ้าของคือประมุขของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาจะห์ สยาม ยะไข่) หรือ ชาวเปอร์เซีย แห่ง กอลคอนดา

สำหรับบริษัท VOC เท่านั้นที่เรามีตัวเลขซึ่งเชื่อถือได้ในช่วงเวลาส่งผ้าอินเดียไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ด้วยการนำที่เข้มแข็งของ แจน ปีเตอร์ส์โซน คูณ (Jan Pieterszoon Coen) (ผู้จัดการทั่วไป) บริษัทเห็นข้อได้เปรียบของการนำผ้าอินเดียมาขายแลกผลผลิตของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จากบทบาทเล็กๆบริษัทนี้ได้เติบโตจนกลายเป็นพ่อค้าคนกลางที่สำคัญของการค้าในช่วงศตวรรษที่ 17 การซื้อผ้าของ VOC ใน โคโรมันเดล เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจากมูลค่าเทียบเท่าเงิน 3 ตันใน ค.ศ.1619 เป็น 5 ตันใน ค.ศ.1621 7 ตันใน ค.ศ.1623 และ 8 ตันใน ค.ศ.1640 (Coen 1619A: 583; Colenbrander 1921: 94, 296; Subrahmanyam 1990: 174) สินค้าส่งออกของฮอลันดาจากฝั่งทะเลโคโรมันเดล ไปปัตตาเวีย (ส่วนใหญ่เป็นผ้าแต่มีใช้ทั้งหมด) พุ่งสูงขึ้นอย่างน่าตื่นตัวในทศวรรษ 1640 อันเกิดจากการอัดฉีดเงินทุน การกำจัดมะละกาของโปรตุเกสในฐานะคู่แข่ง (1641) และการเปิดสำนักงานใหม่ที่เบงกอลซึ่งจัดว่าอยู่ในเขตโคโรมันเดล การซื้อของฮอลันดาอยู่ในระดับสูงใน ค.ศ.1644 – 55 และซบเซาลงในทศวรรษต่อมา ซึ่งรวมช่วงข้าวยากมากแหวงในอินเดียใต้ใน ค.ศ. 1660 – 61 และได้ขึ้นถึงยอดสูงสุดใน ค.ศ. 1664 – 69 เฉลี่ยปีละ 2 ล้านกว่า กิลเดอร์หรือเทียบเท่าเงิน 20 ตัน ขณะที่สินค้าส่งออกอื่นๆ ซบเซา

หลังจากนั้นมา การค้าผ้าของ VOC กับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ก็เลวลงเรื่อยๆ แม้จะมีความพยายามอย่างเต็มที่ใน ค.ศ.1683 – 85 ที่จะเอาชนะฝ่ายตรงข้ามโดยกว้านซื้อผ้าที่หาได้ทั้งหมด นโยบายนี้ได้ผลตรงกันข้าม คือไม่สามารถขายผ้าในราคาที่สูงขึ้นตามที่บริษัทจำเป็นต้องกำหนดในตอนนั้น และผลผลิตผ้าพื้นเมืองในกลุ่มหมู่เกาะก็พุ่งสูงขึ้น ในช่วง 15 ปีสุดท้ายของศตวรรษ พวกฮอลันดาซื้อผ้าน้อยมาก และน้อยเป็นพิเศษสำหรับตลาดเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่หดตัวลง ทำให้เกิดการฟื้นตัวพอประมาณสำหรับพ่อค้าที่ไม่ได้อยู่ในสังกัดบริษัท ซึ่งมีฐานที่มัทราสและเมืองท่าอื่นๆของโคโรมันเดล แต่มิได้มีอะไรที่จะต้านทานการลดลงอย่างสม่ำเสมอของสินค้านำเข้าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Raychaudhuri 1962: 139 – 43, 162; Arasaratnam 1986: 134; Laarhoven 1988)

ประมาณ ค.ศ.1620 ผ้าที่ VOC ซื้อในอินเดียสองในสามส่วนกำหนดว่าจะไปขายในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Coen 1619A: 583) สัดส่วนนี้ลดลงจนเหลือเกินกว่าหนึ่งในสามเล็กน้อย ใน

ตารางที่ 5 มูลค่าสินค้าออกของ VOC จาก โคโรมันเดลไปปัตตาเวียโดยเฉลี่ยทุก 5 ปี

	ส่งออก (พันกิลเดอร์)	เทียบเท่าเงินหนักเป็นเมตริกตัน
1646 - 50	1,443	14.8
1651 - 55	1,447	14.9
1656 - 60	1,171	12.0
1661 - 65	1,356	13.2
1666 - 70	2,038	19.8
1671 - 75	1,494	14.5
1676 - 80	1,298	12.6
1683 - 85	2,880	27.7
1687 - 89	791	7.6

แหล่งที่มา: คำนวณจาก Raychaudhuri 1962: 140 – 43

ค.ศ.1652 – 53 และประมาณร้อยละ 15 ตอนปลายศตวรรษ (ข้อมูลจาก Ruurdje Laarhoven และ Arasaratnam 1986: 134) หลังจากรวมผ้าจำนวนน้อยกว่าที่พวกฮอลันดาซื้อในคุซราตและเบงกอลสำหรับตลาดเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เข้าด้วยกันแล้ว ปรากฏว่า VOC เพียงเจ้าเดียวได้นำผ้าอินเดียเข้ามาในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นมูลค่าเทียบเท่าเงินหนัก 5 ตันราวๆ ค.ศ. 1620 และ 8 – 10 ตันในช่วง ค.ศ.1640 – 85 หลังจากนั้นก็ตกลงอย่างรวดเร็ว

ยกเว้นความพยายามระยะสั้นๆที่จะผูกขาดใน ค.ศ. 1683 – 85 บริษัทไม่เคยได้ผ้าส่งออกจาก โคโรมันเดล มากกว่าหนึ่งในสาม และก่อน ค.ศ. 1640 ก็นำสินค้าส่งออกจากอินเดียในสัดส่วนที่น้อยกว่านั้นมากไปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ชาวคุซราตเป็นผู้นำสินค้าจำนวนมากไปยังอาจะห์จนกระทั่ง ค.ศ.1615 และในปริมาณมากพอควรจนถึงทศวรรษ 1690 ชาวอังกฤษส่งออกผ้าจากฝั่งโคโรมันเดล มูลค่าเป็นเงินประมาณ 0.6 ตันไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในทศวรรษ 1620 และกว่าสองเท่าของจำนวนนั้นในปลายทศวรรษ 1630 แต่ที่ซบเซาลงไปอีกหลัง ค.ศ.1641 (Subrahmanyam 1990: 175 – 77) พวกโปรตุเกสและอังกฤษรวมกันนำผ้ามูลค่ากว่าแสนเรียล (เทียบเท่าเงินหนัก 2.5 ตัน) ไปที่มะกัสซาร์เพียงแห่งเดียวในทศวรรษ 1630 (Coulson and Ivy 1636: 293 – 94) และแม้แต่หลังจากที่ได้ละทิ้งอินโดนีเซียตะวันออกให้กับพวกฮอลันดาแล้ว อังกฤษยังส่งผ้าหนึ่งลำเรือจากอินเดียได้ไปบนดินทุกปีในทศวรรษ 1660 และ 1670 มูลค่าโดยเฉลี่ย 10,000 ปอนด์หรือคิดเป็นเงินหนักหนึ่งตัน (English Factories 1668 – 69: 280, 1670 – 77: 3, 30, 120 – 21, 141, 157, 264) พวกเดนมาร์กยังเป็นพ่อค้าขนาดเล็ก ระหว่าง ค.ศ. 1620 – 40 ในระดับสูงสุดส่งผ้าประมาณครึ่งตันไปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จากโคโรมันเดล (Subrahmanyam 1990: 181 – 88) ขณะที่พ่อค้าอินเดียเหนือถอนตัวออกไปจากการแข่งขันในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มากขึ้นเรื่อยๆในครึ่งหลังของศตวรรษที่ 17 เจ้าของเรือที่โค

โรมันเซลล์ ยังคงบรรทุกผ้าส่งออกของตนเองต่อไปเป็นส่วนใหญ่ ทำกำไรจากการค้าที่มีลักษณะพิเศษของท้องถิ่นมาอย่างน้อยจนกระทั่งทศวรรษ 1680 (Arasaratnam 1986: 119 – 25)

ดังนั้นจึงเป็นไปได้ว่าช่วงสูงสุดสำหรับการนำเข้าผ้าอินเดียของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้คือ ค.ศ. 1620-55 มูลค่าเทียบเท่าเงินหนักประมาณ 40 ตัน ต่อปี ราวๆ สี่เท่าของมูลค่าใน ค.ศ. 1510 คงจะเป็นผ้าประมาณ 1.5 ล้านชิ้นต่อปี (VOC เพียงบริษัทเดียวนำเข้าผ้าหนึ่งล้านชิ้นมายังปัตตาเวียใน ค.ศ. 1652 ในจำนวนนี้ 314,000 ชิ้นสำหรับตลาดอินโดนีเซีย—Laarhoven 1988) ถ้าหากเฉลี่ยหนึ่งชิ้นมีขนาด 25 ตารางเมตร เช่นที่คำนวณกัน ผ้าจำนวนนี้จะพอสำหรับโสร่งหกล้านผืนต่อปีสำหรับประชากรเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทั้งหมดที่เกิน 20 ล้านเล็กน้อย

พอถึงทศวรรษ 1680 เมื่อ VOC เป็นผู้ควบคุมการจัดหาสินค้า การไหลเข้าโดยรวมคงจะลดลงไปครึ่งหนึ่งและลดลงไปอีกตอนปลายศตวรรษ การล่มสลายของตลาดเอเชียตะวันออกเฉียงใต้สำหรับสิ่งทออินเดียจะพิจารณาในบทที่ 5

การปลูกพืชเศรษฐกิจ

[หมู่เกาะตะวันออก] อุดมสมบูรณ์ด้วยผลไม้และสินค้าเฉพาะอย่าง เช่นเครื่องเทศและสมุนไพรอื่นๆที่ทำให้อื่นไม่ได้... ดังนั้นผลผลิตหนึ่งชนิดที่มีอยู่อย่างมากมายจะต้องจัดหาของอย่างอื่นทุกอย่างให้แก่พวกเขา นี่ก็คือเหตุผลว่าเหตุใดอาหารทุกชนิดจึงแพงมากนอกจากผลผลิตของตนเอง และเหตุใดคนพวกนี้จำเป็นต้องมีการติดต่อกันและกันเรื่อยๆ ฝ่ายหนึ่งจัดหาสิ่งที่อีกฝ่ายหนึ่งต้องการ

--Pyrard 1619 II: 169

เอเชียตะวันออกเฉียงใต้เมื่อพิจารณาโดยรวมแล้วเป็นผู้ส่งออกวัตถุดิบและนำเข้าสินค้าที่เป็นผลิตภัณฑ์ตลอดมา สิ่งที่มีภูมิภาคนี้ผลิตเป็นสินค้าสำคัญสำหรับท้องถิ่น แต่ (นอกจากไหมของเวียตนาม) ไม่ได้เป็นที่ต้องการของจีนหรืออินเดีย ซึ่งเป็นศูนย์การผลิตสองแห่งที่มีพลเมืองหนาแน่นตรงชายแดนสิ่งที่ได้รับการกระตุ้นจากการค้าที่เฟื่องฟูก็คือผลผลิตจากไร่นาและสวนเขตร้อน—พริกไทย กานพลู ลูกจันทน์เทศ น้ำตาล และ กายาน—ตามด้วยผลผลิตของป่าเช่นหนังงาช้าง ไม้จันทน์ ฝาง การบูร และ ครั่ง

พลวัตในการแข่งขันของอุตสาหกรรมพืชเศรษฐกิจเห็นได้ชัดจากการเปลี่ยนศูนย์การผลิตอยู่เป็นประจำ เมื่อเกิดสงคราม การค้าหยุดชะงัก ที่ดินเสื่อมสภาพ หรือ ความต้องการที่ดินเพิ่มขึ้น ได้สร้างความเดือดร้อนในพื้นที่การผลิตแห่งหนึ่ง แห่งอื่นๆก็พร้อมที่จะฉวยโอกาส ดันงานปลูกอาจขึ้นเองที่เกาะหลายเกาะในหมู่เกาะมาลูลู แต่เกาะที่ได้เก็บเกี่ยวผลประโยชน์จากการเป็นพวกแรกที่นำเอากานพลูมาปลูกอย่างเป็นระบบ คือ เทรินาเต และ ดีโคเร เมื่อถึง ค.ศ. 1500 การผลิตได้ขยายไปยังเกาะ

ใกล้เคียงสามเกาะ หนึ่งในศตวรรษต่อมาผลผลิตของศูนย์เหล่านี้ลดลงไปอย่างมากและกานพลูส่วนใหญ่มาจากพื้นที่ซึ่งเตร้านาเตปกครองในเซรัมตะวันตก และอัมบนตอนเหนือ ศูนย์ผลิตใหม่ๆพัฒนาขึ้นมาในทศวรรษต่อมาในเกาะเล็กๆคืออัมเบเล และมานิปาที่ซึ่งพ่อค้ามะกัสซาร์สามารถซื้อกานพลูได้อย่างง่ายดายโดยที่พวกฮอลันดาไม่สามารถตรวจตราได้ และในครึ่งหลังของศตวรรษที่ 17 VOC เกณฑ์ให้ระดมปลูกกานพลูในจุดใหม่ๆที่ อัมบน และเกาะขนาดเล็กอื่นๆที่บริษัทควบคุมไม่ไกลจากฝั่งด้านตะวันตกเฉียงใต้ของเซรัม (Knaap 1987) ศูนย์แต่ละแห่งจะผลิตกันปลูก ทำให้ประชากรที่ทำงานทั้งหมดมีส่วนร่วมในการผลิตกานพลู อย่างน้อยก็ตลอดฤดูการเก็บเกี่ยวที่มีงานมาก

พริกไทยกลม (*Piper nigrum*) มีการเดินทางที่น่าสนใจกว่า—จากอินเดียใต้ไปถึงปลายสุดในตอนเหนือของสุมาตราราวๆ ค.ศ. 1400 ถึงคาบสมุทรมลายูก่อน ค.ศ.1500 ถึงฝั่งตะวันตกของ สุมาตรา ก่อน ค.ศ.1550 ถึงดินแดนมีนังกาเบาท่อยุ่ลึกเข้าไปจากชายฝั่งของสุมาตรา ชาวตะวันตกและสุมาตราได้ก่อน ค.ศ.1600 และบอร์เนียวได้ก่อน ค.ศ.1630 พริกไทยได้แพร่ไปยังพื้นที่ซึ่งประชากรไม่หนาแน่นและทำไร่เลื่อนลอย ที่ซึ่งสามารถปลูกพริกไทยได้โดยไม่ต้องเลิกปลูกพืชที่เป็นอาหารหลัก ประมาณการผลิตในศตวรรษที่ 18 แสดงว่าไร่พริกไทยของครอบครัวหนึ่ง (*kebun/ kebun*) ประมาณหนึ่งพันต้นจะให้ผลผลิตโดยเฉลี่ยประมาณ 200 กก. ต่อปี หลังจากเพื่อช่วง 3 ปีแรกที่แต่ละต้นยังไม่ออกผล และความไม่แน่นอนของผลการเก็บเกี่ยวในภายหลัง (Kathirithamby-Wells 1977: 61, 70; Marsden 1783: 132; de Rovere van Breugel 1787: 342) ดังนั้นพริกไทย 8500 ตัน โดยประมาณที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ผลิตในช่วงผลผลิตสูงสุดในกลางศตวรรษที่ 17 จะต้องมีการร่วมมือกันมากกว่า 40,000 ครอบครัวหรือ 200,000 คน ประมาณร้อยละ 6 ของประชากรทั้งหมดในสุมาตรา คาบสมุทรมลายู และบอร์เนียว หาเลี้ยงชีพโดยการปลูกพืชนี้เพียงชนิดเดียวสำหรับตลาดสากล

น้ำตาลอ้อยก็ได้มีการขยายปริมาณอย่างน่าทึ่งในศตวรรษที่ 17 หลังจากที่ได้นำวิธีการฟอกน้ำตาลของจีนเข้ามายังโคชินจีน (พื้นที่ กวางนาม) สยาม (ตามลาดเขาที่ล้อมที่ราบเพาะปลูกข้าวในภาคกลาง) เขมร และชวา (บริเวณปัตตาเวียและเปกาโลงัน) เพื่อให้ได้การยอมรับเป็นสินค้าออกบรรทุกปริมาณมากโดยไม่บรรจุหีบห่อ ไปยังจีน และเฉพาะอย่างยิ่งญี่ปุ่น ญี่ปุ่นซึ่งต้องนำเข้าน้ำตาลเกือบทั้งหมดในศตวรรษที่ 17 ได้ตั้งโควตานำเข้าปีละ 2100 ตันหลัง ค.ศ.1685 ซึ่งอาจสะท้อนระดับเฉลี่ยในช่วง ค.ศ.1640 – 1700 (Innes 1980: 504 – 08) ในจำนวนนี้ส่วนใหญ่นำเข้าจากไต้หวันหรือจีนตอนใต้ แต่เกิดความวุ่นวายในจีนตั้งแต่ทศวรรษ 1640 จึงต้องนำเข้าน้ำตาลในสัดส่วนที่มากขึ้นจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้—อาจเป็นหนึ่งในสามหรือครึ่งหนึ่งภายในทศวรรษ 1680 ใน ค.ศ.1636 ฮอลันดาหวังจะซื้อน้ำตาล 250 – 300 ตันในโคชินจีน แต่ได้มาน้อยกว่ามาก (Innes 1980: 507) และในทศวรรษ 1680 เรือของจีนลำเดียวนำน้ำตาล 100 – 200 ตันจากสยามมายังนงะชะเกิ (Ishii 1971: 170) ยังมีการนำน้ำตาลจากสยามและชวาไปที่ยุโรปด้วยเหมือนกันโดยพวกฮอลันดาในทศวรรษ 1630 ใน ค.ศ. 1649 ปริมาณน้ำตาลที่ปลูกในชวาเพิ่มขึ้นถึง 100 ตัน (Glamann 1958: 152 – 56)

กำยาน ยางจากต้นกำยานเหนือ (*Styrax benzoin*) ใช้ในการทำเครื่องหอมมีการปลูกกันอย่างพร้อมเพรียงในไร่ที่ค่อนข้างใหญ่เคียงข้างข้าวตามเนินเขาในสุมาตราตอนเหนือ ลาว และเขมรตอนเหนือ (Marsden 1783: 154) เขมรส่งออก 270 ตันต่อปีในทศวรรษ 1630 ซึ่งอาจรวม 18 ตันที่รายงานในลาวอีกสองสามปีต่อมา (Wusthoff 1642: 202; Coolhaas 1960: 592) กำยานใช้กันทั่ว เอเชียเป็นเครื่องหอม—เปอร์เซียเพียงแห่งเดียวนำเข้าประมาณ 60 ตันต่อปีในทศวรรษ 1630 (van Hall and van der Koppel 1946 – 50 III: 659) ยาสูบซึ่งพวกสเปนนำเข้ามาที่ลูซอนเมื่อ ค.ศ. 1575 เป็นพืชส่งออกที่สำคัญของมินดาเนาในอีกหนึ่งศตวรรษต่อมา (Dampier 1697: 228)

มีการจัดระเบียบขอบเขตของพืชเศรษฐกิจเหล่านี้อย่างไร ที่เกือบจะคงที่ไม่เปลี่ยนแปลงก็คือมีคนกลางระหว่างชาวไร่และพ่อค้านานาชาติ—“คนโต” ของหมู่บ้านหรือประมุขเมืองท่าที่ให้เงินเชื่อเพื่อช่วยบรรเทาความเดือดร้อนของชาวไร่ในช่วงปีแรกๆของการเพาะปลูกและได้ส่วนแบ่งก้อนใหญ่ในการขายพืชผลเป็นค่าตอบแทน ประมุขที่ควบคุมเมืองท่าและตลาดนอกประเทศคาดหวังจะได้ส่วนแบ่งในอัตราที่สูงจากภาษีศุลกากร แต่ก็มักจะพยายามควบคุมการค้าด้วยเหมือนกัน ที่อัมบนราวๆ ค.ศ. 1600 ขุนนางโอรังกายาผู้เป็นอธิราชได้จัดระบบทั้งการขายกานพลูแก่พ่อค้าชาวฮอลันดาและ ยุโรป ในเวลาต่อมา และการจัดจำหน่ายฝ้ายนำเข้าแก่ชาวไร่ ราชสำนักฮิตู (Hitu) และเสนาบดีคนสำคัญของพระองค์ได้ส่วนแบ่งจากการเก็บภาษีร้อยละ 10 ของกานพลูที่ขายได้ ชาวไร่สามารถติดต่อกับผู้ซื้อต่างชาติได้โดยตรงเหมือนกันแต่ต้องทำอย่างลับๆ (Gijssels 1621: 22 – 23; Knaap 1987: 232) ประมุขแห่งเตรนาเต เก็บภาษีร้อยละ 10 จากกานพลูทั้งหมดที่ผลิตได้ในราชอาณาจักร บวกอีกร้อยละ 10 ของมูลค่ากานพลูที่ส่งออกทั้งหมด (van Neck 1604: 199 – 200) คณะขุนนางโอรังกายาแห่งบันดาธุกขาดการขายลูกจันทน์เทศทั้งหมด และยังคงควบคุมที่ดินและแรงงานที่ผลิตกานพลูด้วย (Villiers 1961: 728 – 29)

ในต้นเดือนศตวรรษที่ 18 (ถูกควบคุมอย่างเข้มงวดมากกว่าประมุขคนเก่าสมัยที่ยังเป็นอิสระก่อน ค.ศ. 1682) เล่ากันว่าคนปลูกได้รับเพียงครึ่งเรียลต่อผลผลิตฟริกไทยหนึ่งบาฮาร์ (180 กก.) จากหัวหน้าที่พวกเขา มักจะเป็นหนี้อยู่เสมอ หัวหน้าและพ่อค้าคนกลางทำกำไรได้มากที่สุดเพราะส่งฟริกไทยให้สุดต่านตามราคาที่กำหนด 7 เรียลต่อหนึ่งบาฮาร์—แต่พ่อค้าชาวสุมาตราคนหนึ่งอ้างว่าตามปรกติเขาได้รับซื้อในราคา 6 เรียล และขายให้สุดต่าน 12 เรียล สุดต่านก็ขายต่อแก่ VOC ตามข้อตกลงของการผูกขาดในราคาระหว่าง 12 และ 20 เรียล (La-uddin 1788: 5; de Rovere van Breugel 1787: 342 – 43)

รายงานละเอียดของการให้เงินทุนเพาะปลูกฟริกไทยในสุมาตราหาเอกสารไม่ได้ก่อนศตวรรษที่ 19 แต่องค์ประกอบสำคัญในระบบตอนนั้นได้กระจายไปทั่วจนทำให้เชื่อได้ว่าคงจะต้องเกี่ยวพันกับการปลูกฟริกไทย ซึ่งก็คือผู้ประกอบการที่ควบคุมปัจจัยหายากสองอย่าง—เงินทุนและการเข้าถึงตลาด—และโดยทางปัจจัยทั้งสองนี้ก็สามารถควบคุมปัจจัยที่สามและจำเป็นอย่างยิ่ง—แรงงาน ผู้ประกอบการจ่ายเงิน เครื่องมือ และข้าวเพียงพอที่จะให้ชาวไร่ผู้บุกเบิก (มักเป็นผู้อพยพเข้ามาตามฤดูกาล) ดำรงชีวิตอยู่ได้ตลอดฤดูแรกของการแผ้วถางป่า ปลูกฟริกไทย และปลูกพืชเสริมเพื่อเป็น

อาหารที่จำเป็นต่อการอยู่รอด ผลก็คือผู้ปลูกถูกผูกมัดกับผู้ประกอบการและจำต้องขายพริกไทยของเขาแก่ผู้ประกอบการแม้ว่าที่ดินที่พวกเขาแผ้วถางจริงๆแล้วจะเป็นของเขาก็ตาม ในไม่ช้าผู้ประกอบการก็ได้กลายเป็นราชาย่อมๆ ของเขตพริกไทยใหม่ สวมบทบาทที่สำคัญของกษัตริย์ในการควบคุมการค้าและความสัมพันธ์อื่นๆกับโลกภายนอก แม้ว่าเงินล่วงหน้าที่จ่ายในตอนแรกนั้นจะใช้กันไปหมดแล้วแต่ข้อผูกพันที่จะต้องขายผ่านผู้ประกอบการนี้ก็ยังคงอยู่ และสำหรับผู้ประกอบการเอง ความสำเร็จบางส่วนก็มาจากความสัมพันธ์กับเจ้าหน้าที่ระดับสูงๆ—สุดต่าน แห่งอาจะห์ บันเต็น หรือ จัมบี ผู้ซึ่งได้ประมาณ ร้อยละ 10 ของรายได้จากการส่งออกในรูปแบบของบรรณาการหรือจากการขายตามข้อผูกมัดในราคาที่กำหนด (Anderson 1826: 61, 260 – 61; Veth 1877: 242 – 43; Gould 1956: 100 – 04; Siegel 1969: 17 – 21)

ที่ดินมีเหลือเพื่อแต่แรงงานขาดแคลน การควบคุมแรงงานจึงเป็นกุญแจในการเปิดพื้นที่ใหม่ๆเพื่อการผลิต ในหลายท้องถิ่นเราได้รู้ถึงการปลูกพืชเศรษฐกิจโดย “ทาส” ของชนชั้นสูงที่เป็นพ่อค้าของเมือง—ที่สวนบนเขา (*ดูซุน/dusun*) ของอภิชนแห่งมะละกาก่อน ค.ศ. 1511 (Pires 1515: 260) ตามชายฝั่งของบันเต็นอีกหนึ่งศตวรรษต่อมา (Lodewycksz 1598: 129) และที่อาจะห์ในศตวรรษที่ 17 (Dampier 1699: 91) ที่มาลูกู พวกโอรังกายาใช้ “ทาส” ของตนที่มีอยู่มากมายให้เก็บกานพลูที่ได้จ่ายเงินไว้แล้วแก่ชาวไร่ผู้ปลูก ทั้งนี้เพราะเวลาเก็บเกี่ยวเป็นช่วงเดียวเท่านั้นที่ต้องการแรงงานจำนวนมาก ตามธรรมเนียมผลผลิตครึ่งหนึ่งจะต้องให้แก่เจ้าของต้นไม้ อีกครึ่งหนึ่งเป็นของผู้เก็บเกี่ยว (Reael 1618: 88; Gijssels 1621: 22) ผู้ปลูกพืชเศรษฐกิจเหล่านี้ส่วนหนึ่งอาจเป็นทาสที่ซื้อหรือจับมา อีกส่วนหนึ่งอาจเป็นผู้ที่อยู่ในอุปการะมานานหรือทาสที่เป็นหนี้เงินทุนเริ่มต้น การเคลื่อนย้ายแรงงานซึ่งจำเป็นต่อการเปิดพื้นที่ป่าบริสุทธิ์เพื่อการปลูกพืชเศรษฐกิจได้อาศัยระบบทาสที่คล่องตัว

ได้มีการพัฒนาการเพาะปลูกพริกไทยในศตวรรษที่ 17 ที่ บันจาร์มาซิน (บอร์เนียวตอนใต้) โดยเฉพาะพื้นที่ที่ประชากรไม่หนาแน่นซึ่งไม่เคยมีประเพณีปลูกพริกไทยหรือแม้แต่ปลูกข้าวแบบเร่งผลผลิต ทาสผู้ปลูกพริกไทยที่นั่นแต่เดิมอาจเป็นทาสที่นำเข้ามาเนื่องจากหนึ่งในสินค้าส่งออกที่สำคัญของมะกัสซาร์ คือ “ทาสชายและหญิงเหมาะสำหรับงานในสวนพริกไทย” (Speelman 1670A: 112) แต่ไม่ว่าพันธะที่ผูกมัดคนงานเพาะปลูกกับเจ้านายของเขาแต่ต้นจะมีลักษณะเช่นใด ภาระหน้าที่หลักของเขาในระยะยาวก็เหมือนกัน—ส่งผลผลิตอันมีค่าของเขาต่อผู้อุปถัมภ์ที่ศูนย์การค้าตลาดเท่านั้น

สภาพความเป็นอยู่ในเขตปลูกพืชเศรษฐกิจเหล่านี้มักจะทารุณมาก อัตราการตายสูง มีผู้หญิงน้อย และชีวิตในแคว้นชนธรรมแทบจะไม่มีเลย ดูเหมือนว่าชายหนุ่มหวังจะหาเงินอย่างรวดเร็วที่นั่น ขดใช้หนี้สิน แล้วกลับไปยังชีวิตครอบครัวในพื้นที่ที่ราบรื่นมากกว่า แต่เช่นที่กวีอาจะห์คนหนึ่งตั้งข้อสังเกตไว้ “ถ้าคุณมีโชค คุณจะได้กลับมา ถ้าไม่มีคุณก็จะตายใน *รันเตา* [ชายเขตพื้นที่เพาะปลูก]” (*Hikayat Ranto*: 10 – 11) บางคนก็ร่ำรวยขึ้นมาแต่หลายคนล้มละลายเมื่อราคาผลผลิตตกหรือเมื่อพวกเขอลั่นดาปิดล้อมขัดขวางการส่งออกพริกไทย เห็นได้ชัดว่าการปลูกพืชเศรษฐกิจได้นำมาซึ่งการ

เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วทางสังคมโดยมีบ้านเรือนตั้งขึ้นในพื้นที่ใหม่ๆ สร้างชนชั้นอภิชนใหม่ และบางครั้งก็ทำลายพวกเก่า และทำลายความสัมพันธ์ของสถานภาพที่มั่นคงกว่าในที่ราบที่ปลูกข้าว

ผู้ปลูกพืชเศรษฐกิจในศตวรรษที่ 17 เช่นเดียวกับศตวรรษที่ 20 มักจะเริ่มปลูกเมื่อราคาสูง แต่ก็ได้เรียนรู้วิธีที่จะจัดการกับราคาที่ขึ้นๆลงๆ โดยเก็บที่ดินบางส่วนไว้ปลูกพืชที่ใช้เป็นอาหารซึ่งจะพึงได้เมื่อตลาดตกต่ำ หากราคายังคงต่ำและพืชเศรษฐกิจอยู่ในสภาวะย่ำแย่เพราะสาเหตุทางการเมือง ผู้ปลูกอาจเลือกที่จะไม่ร่วมงานด้วยหรือถูกประมุขบังคับให้เลิก (ดูบทที่ 5 เรื่องการปรับเปลี่ยนไปจากการปลูกพืชเศรษฐกิจ)

ยุคที่รุ่งเรืองที่สุดของเรือสำเภานในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

[ชาวชวา] เป็นผู้ที่เกี่ยวข้องในศิลปะการเดินเรือจนถึงขั้นที่พวกเขาอ้างว่าเก่าแก่ที่สุด แม้ว่าคนอื่นๆ มากหลายจะให้เกียรตินี้แก่ชาวจีนและยืนยันว่าศิลปะนี้ถ่ายทอดจากชาวจีนมาให้ชาวชวา แต่ก็เป็นที่แน่นอนว่าชาวชวาได้เดินเรือไปยังแหลมกู๊ดโฮปแต่โบราณ และมีการติดต่อกับฝั่งตะวันออกของเกาะเซนต์ลอเรนโซ (มาดากัสการ์) ที่นั่นมีชาวพื้นเมืองจำนวนมากที่มีผิวสีน้ำตาลและลักษณะของชาวผู้กล่าวว่าสืบเชื้อสายมาจากคนชวา

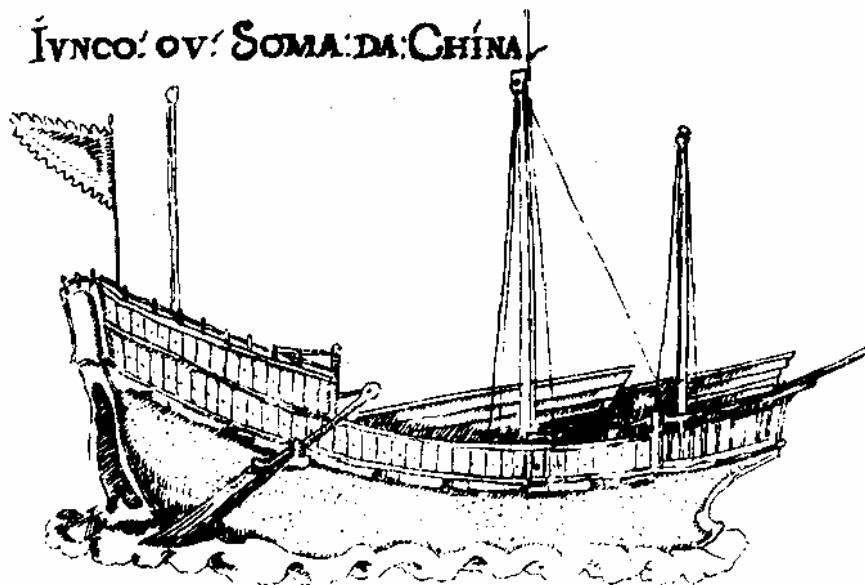
---Couto 1645 IV, iii: 169

เรือที่มีลักษณะเฉพาะอย่างหนึ่งบางทีเรียกว่าแบบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้บางทีก็เรียกว่า ออสโตรนีเซียน หรือ มาลาโย-โพลินีเซียนบางทีก็เรียกเพียง *ปราชู* ได้มีการวาดภาพและพรรณนาไว้อย่างละเอียดในหนังสือเกี่ยวกับเรือ ลักษณะที่ยืนยันอยู่ตลอดมาคือ กระดุกงู ตัวเรือที่สร้างโดยเข้าแผ่นไม้กับกระดุกงู และต่อเข้าด้วยกันด้วยเดือยไม้ ไม่มีการใช้ตะปูเหล็กหรือกรอบเลย ไม้ทวนหัวเรือและท้ายเรือที่หัวแหลมเหมือนกัน หางเสือรูปร่างเหมือนกรรเชียงสองอันที่กราบท้ายเรือและใบสี่เหลี่ยมผืนผ้ากางตามขวาง นี่คือเรือบรรทุกสินค้าขนาดเล็กที่ใช้ประโยชน์ได้ดีมาก แผ่นไม้ที่ใช้เดือยยึดกันได้กระชับกว่าแผ่นไม้ตอกติดกรอบด้วยตะปู เรือชนิดนี้ยังคงต่อกันมาในหลายภาคของอินโดนีเซีย (Horridge 1981: 8 – 70) เรือแบบนี้นับพันๆลำบรรทุกสินค้าตั้งแต่ 4 ถึง 40 ตันข้ามท้องทะเลในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในยุคการค้าเช่นเดียวกับก่อนหน้าและหลังยุคนี้หลายศตวรรษ มีการเรียกเรือนี้ในหนังสือของสมัยนั้นว่า *ปราชู* (*prahu*) *บาโละก์* (*balok*) และ *ปังกาจาวา* (*pangajawa*) (รูปที่ 6ข)

แต่เรือแบบนี้มิได้มีบทบาทสำคัญในเส้นทางเดินเรือหลักๆในศตวรรษที่ 15 และ 16 เรือที่ใหญ่กว่ามากมีเสากระโดงสองหรือสามเสา แต่ก็ประกอบด้วยลักษณะที่เหมือนกับเรือทาง “เอเชียตะวันออกเฉียงใต้” หลายประการ (ตัวเรือที่ยึดด้วยเดือย หางเสือคู่ กระดุกงู) บรรทุกสินค้าส่วนใหญ่ไปทางไกลๆ สำหรับเจ้าของชาวเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (รูปที่ 6ก) คำที่ใช้เรียกเรือเหล่านี้ในหนังสือต่างๆจะตรงกัน

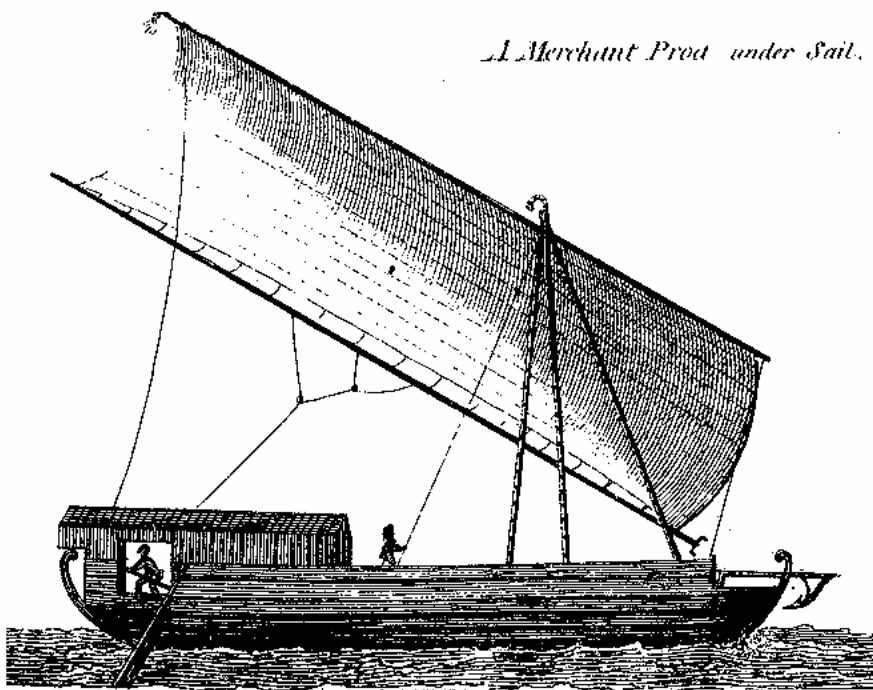
เทียบได้กับ “จังก์ (junk)” (เรือสำเภา) ในภาษาอังกฤษ แม้จริงๆ แล้วคนสมัยใหม่จะฟังเป็นเสียงจีน แต่คำนี้เข้ามาในภาษายุโรปในรูปของ จง(*jong*) คำมลายูและชาว ขณะที่เอกสารจีนของสมัยนั้นเชื่อเหมือนกันว่าเป็นคำมลายูสำหรับเรือ (Edwards and Blagden 1931: 734) แต่ทั้ง คำ³ และวิทยาการบางอย่างที่เข้ามายังชาวอาจเป็นผลจากการเดินทางสำรวจของทัพเรือมองโกล อย่างน้อยในศตวรรษที่ 16 เรือสำเภาก็เป็นของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้พอๆ กับของจีน (Manguin 1985: 24; Reid 1992: 178 – 84)

การบรรยายลักษณะของเรือสำเภาแรกสุดโดยชาวยุโรปเป็นของ ลูโดวิโก ดี แวร์เทมา (1510: 239) ผู้อธิบายว่าที่ เปดิร์ (สุมาตราตอนเหนือ) เช่นเดียวกับที่ตะนาวศรี ประมาณ ค.ศ. 1504



รูปที่ 6ก เรือสำเภาเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เขียนที่มะละกาโดย Godinho de Eradia ขอให้สังเกตหางเสือคู่

³ คำนี้ดูเหมือนจะเป็นไปได้ว่าขอยืมมาจาก ชง (*song*) คำภาษาถิ่น Fuzhou สำหรับ เรือ (cf. Mandarin chuam)



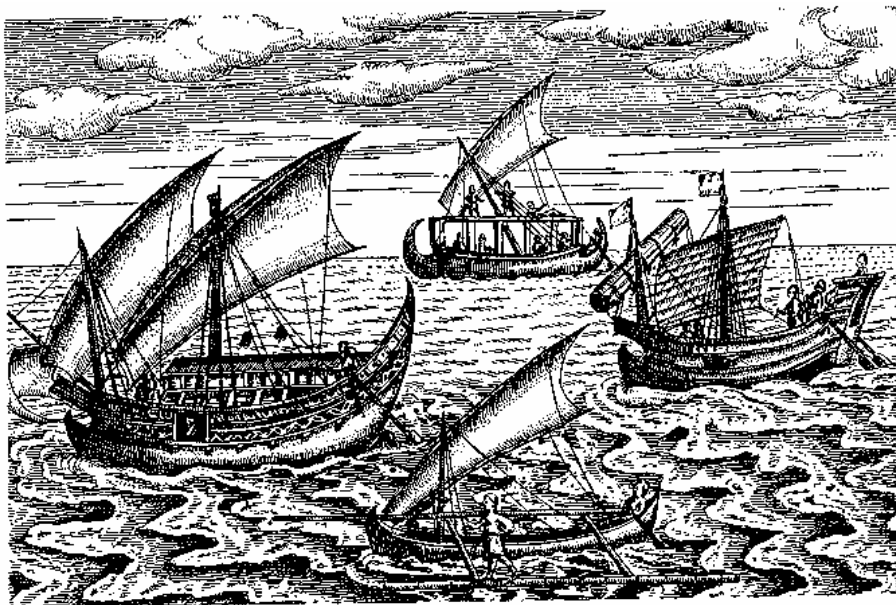
รูปที่ 6x เรือสินค้าหลาย (ปราฮู)

พวกเขาต่อ “เรือขนาดใหญ่ เรียกว่า กิอุนชี (giunchi) ที่มีเสากระโดงสามต้น และมีส่วนแหลมที่หัวเรือ และท้ายเรือ มีหางเสือคู่” ในช่วงครึ่งศตวรรษต่อมาชาวยุโรปจำนวนมากยกย่องขนาดและ กำลังของ เรือเหล่านี้ และฝีมือช่างอันน่าพิศวงที่สามารถสร้างเรือโดยไม่ใช้ตะปู ใช้แต่เครื่องมือพื้นๆที่สุด— ฝักถากไม้ ส่วน โดยเฉพาะสิ่ว (Empoli 1514: 48, 131; Pires 1515: 164 – 95; Pigafetta 1524: 59; Manguin 1980: 267 – 68; Scott 1982: 530) เรือที่ใหญ่ที่สุดที่ได้เห็นคือเรือบรรทุกทหาร จูได้ประมาณ 1000 ตัน มีตัวเรือซ้อนกันหลายชั้น เพื่อให้แข็งแรงเป็นพิเศษ สร้างสำหรับชาวโคมตี มะละกา ใน ค.ศ. 1513 —“เมื่ออยู่ด้วยกันแล้ว เรืออาณานิเทศา (Anunciada) ดูไม่เหมือนเรือเลย” (อ้าง Cortesão 1944: 152n)

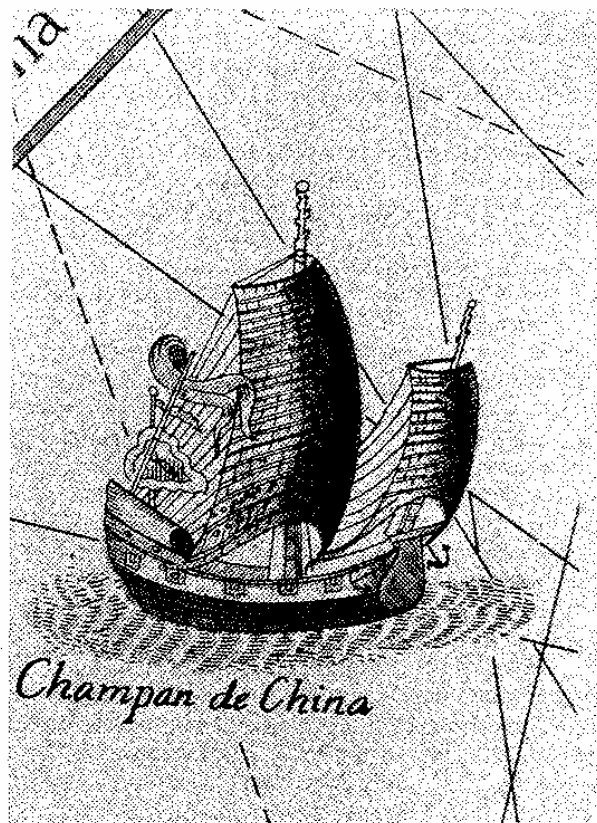
การขุดค้นหาซากเรือในสองสามทศวรรษที่แล้วที่จุดต่างๆในอ่าวไทย ที่กลุ่มหมู่เกาะรีเอา (Riau) ชายฝั่งทะเลตอนใต้ของจีน และฝั่งทะเลตะวันตกของเกาหลีใต้เสริมข้อมูลของนักเขียนร่วมสมัย เหล่านี้ เรือที่ขุดขึ้นมาล้วนเกี่ยวข้องกับการค้าที่ไปหรืออยู่ในน่านน้ำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ระหว่าง ศตวรรษที่ 13 และ 17 และเผยให้เห็นถึงรูปแบบพื้นฐานที่เหมือนกัน ทุกลำมีกระดูกงู (ไม่ใช่เรือ ท้องแบนแบบจีนทางเหนือ) ส่วนใหญ่เป็นแผ่นกระดานยึดด้วยเดือยเช่นเดียวกับเรือแบบ “เอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้” แต่แม้ว่าผู้สังเกตการณ์ร่วมสมัยจะยืนยันในทางตรงข้าม เรือทุกลำใช้ตะปูเหล็กและ เหล็กประกบเพื่อเสริมเดือยที่ยึดแผ่นไม้ หลักฐานใหม่นี้ได้ชักจูง มองกุเอง (1984, 1986) ให้ระบุว่าเรือ ของสมัยนั้นเป็นการพัฒนาของลูกผสมแบบ “ทะเลจีนใต้” ที่รวมองค์ประกอบของประเพณีจีนและ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตามที่เห็นสมควร ข้อมูลที่สนับสนุนทฤษฎีนี้มาจากมหากาพย์ของชาวเรือ

หนึ่งที่ยืนยันว่ามีการลอกแบบเรือสำเภaprเภทหนึ่งในชาวในทศวรรษ 1290 “เช่นที่ต่อในดินแดนของพวกทาร์ตาร์” เมื่อจีนเข้าแทรกแซงทางทหารในชาวตะวันออกอย่างไม่เคยปฏิบัติมาก่อนด้วยกำลังทหารสองหมื่นคนและเรือของจีนหนึ่งพันลำ (Kidung Sunda: 77; Manguin 1984: 201)

ทฤษฎีนี้เข้ากันได้ดีกับหลักฐานอื่นๆเกี่ยวกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจของจีนในดินแดนโพ้นทะเลช่วงศตวรรษที่ 15 การสถาปนาราชวงศ์หมิงใน ค.ศ. 1368 และประกาศห้ามเอกชนไปทำการค้าต่างประเทศทำให้ชุมชนจีนตกล้างอยู่ทางใต้ จำนวนและสถานภาพของชุมชนคนจีนมีการเสริมเพิ่มขึ้นโดยผู้ที่มาบกongเรือมหายานในความควบคุมของเจิ้งเหอ ระหว่าง ค.ศ. 1405 – 35 และไม่ยอมกลับชุมชนเหล่านี้ได้สร้างกองเรือพาณิชย์ของเมืองต่างๆเช่นเกรซีก์ และ เดมะก์ (ทั้งสองเมืองอยู่ในชวา) ปาเล็มบัง มะละกา ปัตตานี และอยุธยา จัดระบบค้าขายโดยอาศัยบรรณาการไปจีน และก่อตั้งเครือข่ายการค้าทั่วทั้งภูมิภาค ตามธรรมดาแล้วพวกนี้จะต่อเรือที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ซึ่งมีไม้ดีกว่าและถูกกว่า และยังมีช่างฝีมือที่มีความสามารถ อีกทั้งปลอดจากการตรวจตราของเจ้าหน้าที่จีน เรือสำเภาในทะเลจีนใต้ส่วนใหญ่คงจะต่อโดยช่างไม้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้แก่เจ้าของที่เป็นจีนโดยกำเนิดหรือโดยเชื้อสาย ดังนั้นลักษณะถูกผสมจึงเป็นเรื่องที่คาดหวังได้ แม้แต่สิ่งที่เด่นมากในรายงานของชาวยุโรป เช่นลักษณะที่แปลกเป็นพิเศษของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อย่างตัวเรือที่ปราศจากตะปู และหางเสือคู่



รูปที่ 7ก เรือที่ขายฝั่งชวาตามที่เขียนโดยคณะสำรวจฮอลันดาคณะแรก ตามเข็มนาฬิกาจากบนสุด เรือสินค้า ปราฮู ของชวา เรือสำเภากิน เรือหาปลาพื้นเมือง และเรือสำเภาชวา



รูปที่ 7ข เรือสำเภารจีนเขียนบนแผนที่ฟิลิปปินส์ ค.ศ.1734 ของ เวลาร์ด

การเดินเรือของชาวรุ่งเรืองเป็นพิเศษในศตวรรษที่ 15 ผู้บันทึกเหตุการณ์ชาวโปรตุเกสพวกแรกๆกล่าวถึงชาวชวาในราวๆ ค.ศ.1500 ว่าครอบงำการค้าในท้องทะเลอินโดนีเซีย รวมทั้ง มะละกา ทางด้านตะวันตกและมาลากูทางด้านตะวันออก ได้มีการเขียนประมวลกฎหมายทะเลขึ้นในตอนนี้ โดยพวกเจ้าของเรือชาวมะละกา คนกลุ่มนี้ส่วนใหญ่มีเชื้อสายชวา เรือซึ่งมีฐานอยู่ที่มะละกาเดินทางไปจีนเป็นประจำ ปีเรส (1515: 122 – 23) รายงานว่าเรือเหล่านี้ต้องทอดสมอห่างจากฝั่งออกไปเพราะชาวจีนกลัวซึ่งก็มีเหตุผลว่า “เรือของคนพวกนี้หนึ่งลำอาจทำให้สำเภารจีน 20 ลำแตกกระเจิงไปได้” แต่ปีเรสก็ได้ยืนยันว่าการค้าของชาวรุ่งเรืองกว่านี้มากเมื่อร้อยปีมาแล้ว—“เพราะพวกเขารับรองว่าเรือแล่นไปถึงเอเดนได้ และการค้าหลักอยู่ที่ เบนิว กลิงค์ (Benua Keling) (อินเดียตอนใต้) เบงกอล และ ปาไซ และควบคุมการค้าทั้งหมดในตอนนี้” (Pires 1515: 174) คำอธิบายที่เป็นไปได้มากที่สุดสำหรับการเบ่งบานนี้คือการผสมผสานทางวิทยาการการเดินเรือของจีนและชวาภายหลังการเดินทางสำรวจของเจิ้งเหอ ในแต่ละ “ฤดู” ของค.ศ.1406, 1408, 1414, 1418 และ 1432 กองเรือจีนหนึ่งร้อยลำหรือมากกว่านั้นใช้เวลานานๆซ่อมแซมเรืออยู่ตามเมืองท่าของชาวฝั่งตะวันออก

เรือโปรตุเกสมีขนาดใหญ่ขึ้นในช่วงศตวรรษที่ 16 เรือ *เนา* (nao) ที่บรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ของกองเรือที่เดินทางจากัวไปลิสบอนทุกปี ะวางประมาณ 400 ตันตอนต้นศตวรรษและเกือบ 1000 ตันตอนปลายศตวรรษ (Pyrard 1619 II: 180 – 82; Boxer 1696A: 209 – 11) ส่วนเรือเอเชียเริ่มเล็กลง

มองกูเอง (1980: 268) ประมาณว่าโดยทั่วไปในต้นศตวรรษที่ 16 ะวางประมาณ 400 – 500 ตัน แม้ว่าในความเป็นจริงเรือเหล่านี้จะวางอยู่ในระดับสูงสุด แต่ตอนปลายศตวรรษเรือประเภทเดียวกันเล็กลงไปกว่าครึ่ง รายงานของฮอลันดาทำให้เห็นชัดว่าเรือสำเภาวาขนาดใหญ่ที่สุด ได้แก่เรือที่บรรทุกข้าวจากชวาไปยังเมืองต่างๆในสุมาตราและคาบสมุทรมลายูมีระวางกว่า 200 ตัน ล่ามาจนถึง ค.ศ.1620 กษัตริย์แห่งมาตารัมยังคงมีเรือบรรทุกข้าวอย่างน้อยหนึ่งลำขนาด 400 ตัน (“Verhaal” 1622: 540) โดยทั่วไป เรือเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ขนาดเล็กลงแต่จำนวนมากขึ้นมาก จนนักเดินทางชาวฮอลันดาคนหนึ่งคิดว่ามีเรือที่ระวาง 20 – 200 ตัน “หนึ่งพันลำหรือกว่านั้น” ในบริเวณสุระบายาแต่เพียงแห่งเดียว (เพ็งอ้าง: 532) โดยที่ไม่เคยเห็นเรือสำเภารบรรทุกข้าวขนาดใหญ่ที่สุด โลเควิกซ์ รายงานว่า “หมู่เกาะอินเดียตะวันออกเฉียงใต้ด้วยเรือแต่ขนาดเล็กทั้งนั้น ดังนั้นเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ผมเห็นคงบรรทุกได้ไม่เกิน 40 ตัน” (1598: 132 – 33; ดูรูปที่ 7ก) พอถึงกลางศตวรรษที่ 17 ไม่มีการเรียกเรือพื้นเมืองว่าสำเภาก็คือต่อไป เรือที่ใหญ่ที่สุดเป็นของประมุขในรูปของเรือรบหรือเรือสินค้าสร้างตามแบบ ยุโรปหรือจีน โดยกษัตริย์แห่ง บันเต็น ยะไข่ และอยุธยา ส่วนคำ สำเภา (จังก) ก็สงวนไว้ใช้เรียกเรือที่จีนเป็นเจ้าของ ระวาง 200 – 800 ตัน แม้ว่าเรือเหล่านี้จะมีลักษณะเฉพาะหลายอย่างของเรือเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จนกระทั่งสองศตวรรษต่อมา (Manguin 1984: 202 – 04; Blussé 1986: 106; ดูรูปที่ 7ข)

การหายไปของเรือสำเภาเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ใหญ่แต่ทะเลจะไม่ยากที่จะเข้าใจเมื่อพิจารณารายงานของโปรตุเกสเรื่องความเสียหายรุนแรงที่ชาวยุโรปก่อขึ้นกับเรือเหล่านี้ เรือขนาดใหญ่มากทำกำไรได้มากที่สุดในการเดินเรือค้าขายที่ไม่มีภัยคุกคาม แต่ขาดความเร็วที่จะหนีและความสามารถที่จะเคลื่อนย้ายทางยุทธศาสตร์และความสามารถในการระดมยิงเพื่อต่อสู้กับเรือของยุโรป แม้แต่ก่อนที่อัลฟองโซ เด อัลบูเกอรเก (Alfonso de Albuquerque) จะไปถึงและพิชิตมะละกาใน ค.ศ. 1511 ก็ได้จับกุมเรือสำเภามากมายที่มีค่าหลายลำและริบสินค้าไว้ เล่ากันว่ามีการใช้เรือสำเภาชวาที่ใหญ่ที่สุด 35 ลำ แต่ละลำระวาง 500 ตัน ในการโจมตีมะละกา เมืองขึ้นของโปรตุเกสโดย ปาตีห์ ยูนุส (Patih Yunus) แห่ง จาปาราใน ค.ศ. 1513 แต่เรือเกือบทั้งหมดถูกเผาหรือจมในการรบทางเรือกับโปรตุเกส (Empoli 1514: 148 – 49) หลังจากที่ถูกกองทัพเรือของปาตีห์ ยูนุส พ่ายแพ้ ปีเรส อ้างว่า “พวกเขาไม่มีเรืออีกแล้ว เพราะเรือสำเภาวาส่วนใหญ่มาจากหงสาวดีที่ซึ่งชาวชวา—และคนอื่นๆผู้ซื้อเรือในมะละกา—เคยสั่งให้ต่อให้ . . . และเพราะ . . . ข้าหลวงอินเดียเผาและปราบเรือสำเภาของศัตรูทั้งหมด พวกเขาไม่มีเรือเหลือเลย” (1515: 195) แน่นนอนว่าเรื่องที่กล่าวนี้เกินจริง แม้ว่าจะเป็นที่ยอมรับว่าไม้สักของพม่าและสยามเป็นวัสดุสร้างเรือที่ดีที่สุด และช่างฝีมือที่หงสาวดีมีความสามารถเป็นพิเศษ แต่ชาวชวายังคงสร้างเรือเองด้วยไม้สักจากเขตเริ่มบัง และไม้ขางจากบอร์เนียว แต่การส่งสินค้าจำนวนมากและมีค่าไปในเรือที่ทะเลาะเป็นการเสี่ยงมากเกินไป จุดอ่อนของเรือประเภทนี้ได้มีการพิสูจน์อีกครั้งหนึ่งใน ค.ศ.1618 เมื่อพวกฮอลันดาจับกุมหรือเผาเรือบรรทุกข้าวที่ใหญ่ที่สุดของ มาตารัม ลำหนึ่งในพวกนี้บรรทุกข้าวมากกว่า 200 ตัน (Coen 1619: 419) ในศตวรรษที่ 17 มีแต่ชาวยุโรปและชาวจีนเท่านั้นที่มีความมั่นใจพอ (และมีเงินทุนที่จำเป็นเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ) ที่จะติดอาวุธเรือบรรทุกสินค้าขนาด

ใหญ่มากๆ ประมุขของอาณาจักรได้ล้มไม้สนับสนุนราษฎรสร้างเรือใหญ่ติดอาวุธ ความมุ่งมั่นพยายามของประมุขทั้งหลายส่วนใหญ่จะลงไปที่เรือเกลลีย์ (เรือสมัยก่อนมักจะมีชั้นเดียวที่ใช้ทั้งใบและกรรเชียง—ผู้แปล) เพื่อจุดประสงค์ด้านการทหารโดยเฉพาะ (Manguin 1993; และดู บทที่ 4 ข้างล่าง)

ควรจะเน้น ณ ที่นี้ว่าข้อจำกัดในเรื่องขนาดของเรือสร้างด้วยวิธีง่ายๆของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไม่ได้เป็นเพราะด้านวิทยาการ ในอินโดนีเซียช่วงปัจจุบันที่ดำเนินงานขนาดเล็กตามแบบดั้งเดิมก็สามารถต่อเรือไม้ระวางกว่า 500 ตันได้โดยใช้วิธีเหล่านี้ เมื่อใดก็ตามที่ประมุขต้องการสร้างเรือขนาดใหญ่มากก็ยังใช้วิธีนี้—ใน ค.ศ. 1629 อาจะห์ต่อเรือเกลลีย์อันยิ่งใหญ่ยาวประมาณ 100 เมตร ฝีมือการต่อเรือมีอยู่ทั่วไป แต่เรือสำเภหรือเรือเกลลีย์ขนาดใหญ่จะต่อที่หมู่บ้านซึ่งมีความชำนาญเป็นพิเศษที่ผู้ชายทำงานเป็นช่างเต็มเวลา อยู่ต่อเรือที่เกาะตะมะ ทำเรือของหงสาวดีซึ่งตั้งในที่ที่เหมาะสมที่สุดสำหรับต้นสักขนาดใหญ่ของพม่า เมืองนี้ต่อเรือสำเภาที่ใหญ่ที่สุดหลายลำสำหรับพ่อค้าจากมะละกาและโดยทางอ้อมสำหรับพ่อค้าที่ชาว สุมาตรา ลูซอน และแม้แต่จีนตอนใต้ ผู้ซื้อเรือต่อในหงสาวดีที่ มะละกา (Pires 1515: 145, 195; Bouchon 1979: 139) แต่ละปีอยู่ต่อเรือเหล่านี้สามารถต่อ “เรือที่ใหญ่ที่สุดประมาณ 20 ลำ” (du Jarric 1614: 845) อย่างไรก็ตาม มะละกาเองก็เป็นศูนย์การต่อเรือที่สำคัญสมัยที่สุดด้านปกครอง และหลังจากพิชิตมะละกาแล้ว อัลบูเกอร์ก (1557: 168) ได้พา “ช่างไม้ชาวจากอยู่ต่อเรือ คนงานที่ชำนาญมาก” ไปทำงานให้พวกโปรตุเกสในอินเดีย มะริด และตะนาวศรีทางฝั่งตะวันตกของคาบสมุทรลพบุรีก็มีชื่อในด้านการต่อเรือและมีไม้ยางดีเหมือนกัน พวกสเปนในฟิลิปปินส์ตอนกลางพบว่าที่เกาะเล็กๆสองเกาะ ไม้ไกลจากเกาะปาโน ซึ่งปกคลุมไปด้วยป่า มีช่างต่อเรือฝีมือดีประมาณ 400 คน ผู้ “เดินทางไปทุกปี และกระจายตัวไปทั่วเกาะเพื่อต่อเรือ” (Loarca 1582: 78 – 79) ในทศวรรษ 1590 เรือสำเภาขนาดใหญ่ที่สุดของบันเต็น สร้างที่บอร์เนียว แต่ลาเซ็ม (Lasem) ที่ฝั่งเหนือของชวาได้กลายเป็นศูนย์ต่อเรือที่สำคัญเนื่องด้วยอยู่ติดกับป่าสักที่ดีที่สุดของเกาะ (Lodewycksz 1598: 132 – 33) ลาเซ็มคงจะต่อเรือส่วนมากในกองเรือขนาดใหญ่ของจาปาราที่อยู่ใกล้ๆ

การเดินทางเรือ

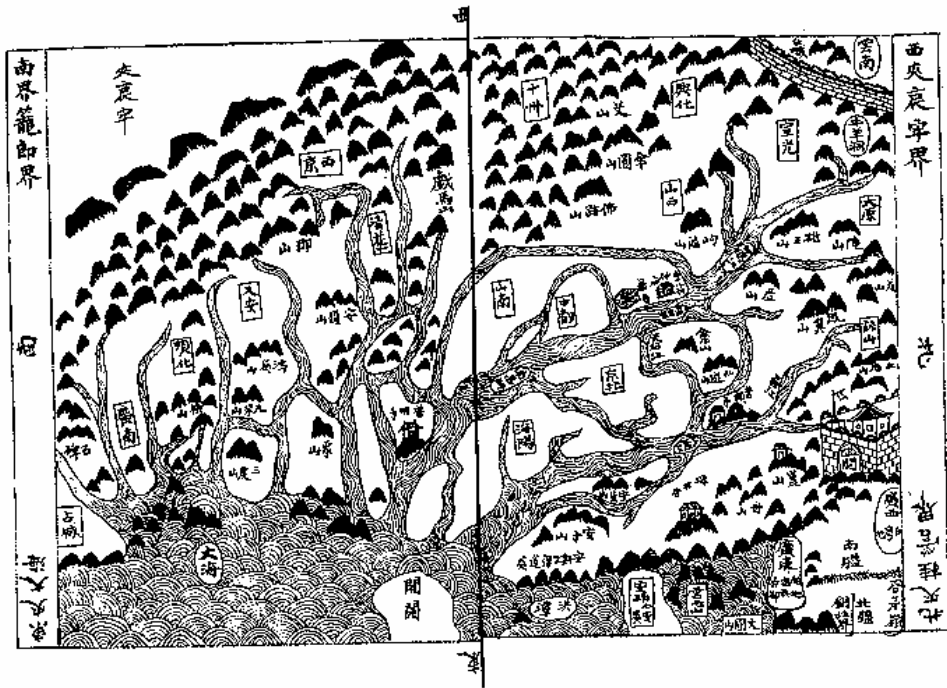
เมื่อคุณต้องการมองไปยังขอบฟ้า
อย่าลืมขอบอันแหลมคมของหินโสโครก
จับหางเสือให้แน่น อย่าขาดสมาธิ
เพื่อที่คุณจะได้ถึงท่าอย่างถูกต้อง

--Hamzah Fansuri, โคลง: 112

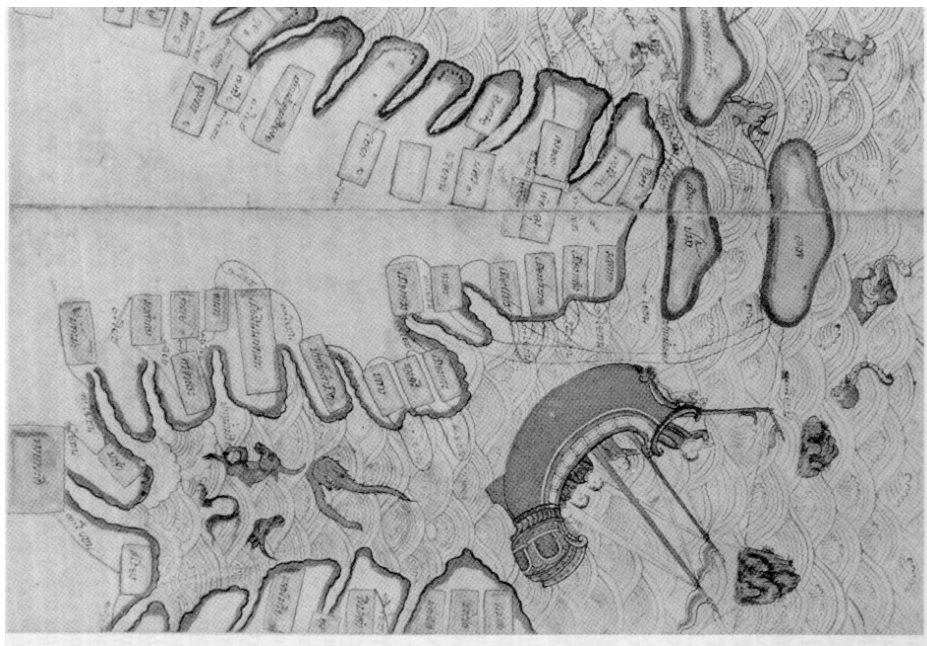
ปฏิกิริยาอย่างใกล้ชิดระหว่างการเดินเรือของจีนและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้เกือบเป็นที่แน่นอนว่าเข็มทิศของจีนนั้นอย่างน้อยจะต้องเป็นที่รู้จักของนักเดินเรือดินแดนใต้ลมบางคน อัลชีนา (1668 III: 54 – 55) ยืนยันว่ากลาสีชาวฟิลิปปินส์รู้เรื่องเข็มทิศตั้งแต่สมัยโบราณแล้ว ก่อนพวกเขาจะเสียอีก เขาได้ยกหลักฐานอย่างสมเหตุสมผลว่ามีคำพื้นเมืองที่ใช้เรียกสิ่งนี้ในภาษาอินโดนีเซีย และฟิลิปปิน—รูปที่แตกต่างกันไปของ เปโดมาน (pedoman) ในภาษามลายู อาจมาจากคำมลายูสำหรับเข็ม (คม/dom) ชาวมลายูมีความรู้สึกในเรื่องทิศทางดีมาก มีคำของตนเองสำหรับทิศทั้งแปดของเข็มทิศซึ่งอาจพัฒนาในบริเวณช่องแคบมะละกา เพราะคำสำหรับทิศได้คือ เซลันตัน (จาก เซลัต/selat ช่องแคบ [สิงคโปร์]) และสำหรับทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ลาต์ (laut) ก็เป็นคำเดียวกับ มหาสมุทร (อินเดีย) ลูโด วิโค ดี แวร์ทีมา (1510: 247) อ้างว่ากัปตันของเรือที่เขาเดินทางจากบอร์เนียวไปยังชวา “พกเข็มทิศที่ใช้แม่เหล็กคล้ายแบบของเรา และมีแผนที่ซึ่งมีเส้นขีดเต็มไปหมด”

แต่รายงานของฮอลันดาตอนแรกๆยืนยันว่าชาวมลายูและชาวไม่รู้จักเข็มทิศเว้นเสียแต่ว่าได้เรียนรู้จากพวกโปรตุเกสเมื่อไม่นานก่อนหน้านี้ (Lodewycksz 1598: 131) เข็มทิศฮอลันดาที่ส่งมารุ่นแรกเพื่อขายแก่นักเดินเรืออินโดนีเซียต้องนำกลับไปโดยขายไม่ได้เลย (Meilink-Roelofs 1962: 104 – 05) ซึ่งมักถือกันเป็นหลักฐานว่าชาวเกาะไม่รู้เรื่องของพวกเขา แต่ที่ดูเหมือนว่าจะเป็นไปได้ก็คือความจำเป็นที่มีอยู่ในตอนนั้นได้มีการตอบสนองอย่างพอเพียงแล้วด้วยเข็มทิศจีน “แม้ว่าเข็มทิศที่เขาใช้จะเป็นของที่จีนทำและแตกต่างจากของเรามากในเรื่องของทิศทางหรือลม แต่มันก็พอใช้ได้” อัลชีนา ตั้งข้อสังเกต (1668 III: 55)

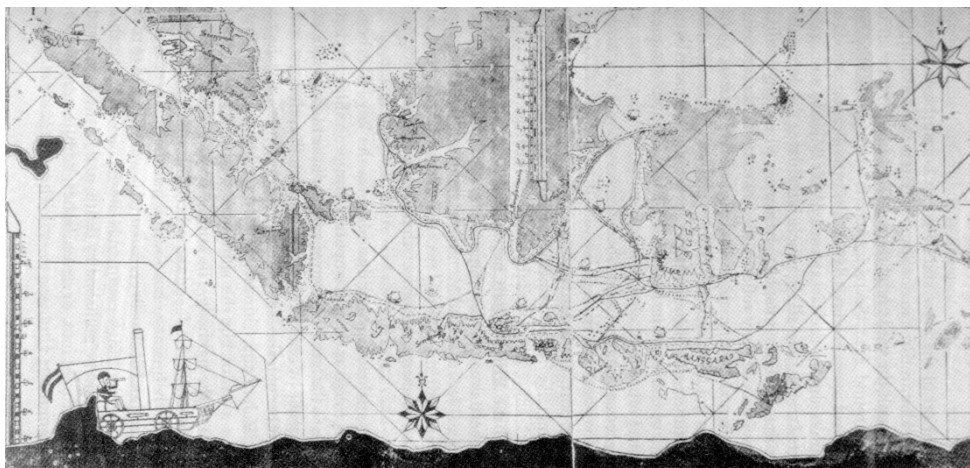
คนนำร่องชาวเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (และชาวจีน) จะแล่นเรือเลาะไปตามชายฝั่งเท่าที่จะทำได้ และใช้ความรู้อย่างกว้างขวางเรื่องลมและกระแสน้ำนำทาง ประมวลกฎหมายทะเลระบุงานของคนนำร่อง “กล่าวถึงคนนำร่อง เขาจะต้องให้ความสนใจการเดินทางเรือในทะเลและใกล้ชายฝั่ง ลม คลื่น กระแสน้ำ ความลึกหรือตื้นของทะเล ดวงจันทร์ และดวงดาว [ช่วงเวลา] ของปี และลมมรสุม ปากทางน้ำเข้า หัวแหลมผาชัน และ ช่วงของชายฝั่ง หินโสโครกได้น้ำ . . . ปะการัง และ ดอนทราย ได้น้ำ เนินทราย ภูเขา และ เนินเขา” (Undang-undang Laut: 38) อัลชีนาเชื่อว่าคนนำร่องชาวฟิลิปปินส์มีความสามารถเหนือชาวสเปน ฮอลันดา และจีน ที่จะใช้ลักษณะต่างๆดังกล่าว ด้วยเหตุผลเหล่านี้จึงดูเหมือนจะเป็นไปได้ว่ามีแต่นักเดินเรือระยะทางไกลมากไม่เห็นฝั่งเป็นช่วงเวลานานๆเท่านั้นที่ รู้สึกว่าเข็มทิศจำเป็น และคงจะได้มาจากชาวจีน



รูปที่ 8 แผนที่เวียดนามของเวียดนามเข้าใจว่ามีอายุตั้งแต่กลางศตวรรษที่ 17 (แต่เชื่อกันว่ามีอายุตั้งแต่ 1490) แสดงที่ตั้งเมืองหลวง ทั้งลอง ด้านขวา พรหมแดนจีนขวามือสุด และช่องแคบต่าง ๆ ในช่องสี่เหลี่ยม



รูปที่ 9 แผนที่คาบสมุทรมาลายูของสยามในศตวรรษที่ 18 หักกลับตามทัศนมิติสมัยใหม่ การขาดประสบการณ์โดยตรงของไทยในการเดินเรือเห็นได้ไม่เพียงแต่ในภาพเรือยุโรปที่ประดับแผนที่ แต่ยังมีลักษณะ แผนที่แบบจีนและ ความไม่คุ้นเคยเกี่ยวกับดินแดนนอกราชอาณาจักรสยาม เกาะที่อยู่ใต้คาบสมุทร เขียนชื่อว่า “เมืองปะหัง” (ซึ่งควรจะอยู่บนแผ่นดินใหญ่) และต่อออกไปคือ “ยาเจ” เข้าใจว่าจะหมายถึง อาเจห์ ซึ่งอยู่ในเส้นทางการค้าและการทูตจากท่าเรือของสยาม มะริด และ ตะนาวศรี (?)



รูปที่ 10 แผนที่บูกิส จากยี่สิบห้าปีแรกในศตวรรษที่ 19 อาจเขียนที่ มะกัสซาร์ นี่เป็นหนึ่งในแผนที่บูกิสหลายแผนที่เหมือนกัน แต่แผนที่อื่น ๆ มีชื่อสถานที่เขียนด้วยอักษร บูกิส และไม่มีเส้นทางเดินเรือ เส้นทางเหล่านี้แสดงค่าบรรทุกสินค้ายังปลายทางต่างๆ และใกล้เคียงกับรายละเอียดของ Amanna Gappa อย่างมากจนอาจเป็นไปได้ว่ามีผู้เดิมลงไปภายหลัง แนวชายฝั่งในแผนที่บูกิสเท่าที่มีอยู่เห็นชัดว่าได้มาจากแผนที่ยุโรปที่มีอยู่อย่างน้อยหนึ่งศตวรรษมาแล้วและชวนให้คิดว่าประเพณีทำแผนที่ย้อนกลับไปถึงมะกัสซาร์ สมัยศตวรรษที่ 17

แผนที่และแผนภูมิของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ทำก่อนศตวรรษที่ 19 หลงเหลืออยู่น้อยมาก ข้อยกเว้นที่สำคัญ คือมีแผนที่เวียดนามสองสามแผ่นตามแบบของจีน และแผนที่สยามหนึ่งแผ่นซึ่งอาจได้อิทธิพลมาจากจีนบ้าง (รูปที่ 8, 9) มักสันนิษฐานกันโดยทั่วไปว่าการเดินเรือของ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในยุคการค้าโดยพื้นฐานแล้วไม่ได้อาศัยแผนภูมิ แต่ ปีเรต(1515: 211) รายงานว่าเขาได้ข้อมูลเรื่องเส้นทางเดินเรือ ไปมาลูปูที่มะละกาจากชาวมุสลิมท้องถิ่นและ “แผนภูมิของพวกเขาผมได้เห็นหลายครั้ง” และอาศัยในการเดินเรือได้มากกว่าข้อมูลที่เป็นลายลักษณ์อักษร และที่น่าแปลกยิ่งกว่านั้นก็คือ อัลบูเกอร์เก ได้ที่มะละกาใน ค.ศ. 1511

แผนที่ขนาดใหญ่ของผู้นำร่องชาวชาวมิแหลมกูคโฮป โปรตุเกส และ แผ่นดินบราซิล ทะเลแดง และ ทะเลเปอร์เซีย หมู่เกาะกานพลู การเดินเรือของชาวจีน และ ชาวจีนวิทัว พร้อมทั้งเส้นเกลียวและเส้นทางตรงที่เรือใช้ และบริเวณใกล้เคียงชายฝั่งทะเล และอาณาจักรต่างๆมีชายแดนติดต่อกันอย่างไร กล่าวกระหม่อมเห็นว่าแผนที่นี้เป็นสิ่งที่ดีที่สุดที่ได้เคยเห็นมา... ชื่อต่างๆในแผนที่เป็นตัวอักษรชาว แต่ก็มีชาวชาวอยู่ด้วยคนหนึ่งที่สามารถอ่านและเขียนได้ (อัลบูเกอร์เก รายงานถวาย กษัตริย์มานูเอล เมื่อ 1 เมษายน ค.ศ. 1512 แปลใน Cortesão 1944: lxxviii)

แผนที่อันน่าอัศจรรย์นี้ซึ่งสูญหายไปอย่างน่าเสียดายเพราะเรือ ฟลอว์ เดอ ลา แมร์ (Flor de la Mer) อับปางลง ได้เปิดเผยอย่างน่าตื่นตาตื่นใจให้เห็นช่วงสั้นๆในประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คนนำร่องชาวชาวคนหนึ่ง ผู้ได้รับมรดกฝีมือในการเขียนภาพลายเส้นที่ชาวไม่เคยขาดเลย และสนใจที่จะ

เรียนรู้จากการพบปะกับนักเดินเรือชาวจีน อินเดีย และ อาหรับในท่าเรือที่มีคนหลายชาติหลายภาษาเช่น มะละกา อาจฉายโอกาสที่โปรตุเกสเข้ามาเพิ่มเติมข้อมูลที่เก็บเกี่ยวจากคนพวกนี้ไว้ในแผนที่ของเขา ที่อาจเป็นไปได้อีกทางหนึ่งก็คือ ด้วยเหตุที่คนนำร่องชาวมลายูและชาวเชอิกันารู้หนังสืออาระบิกและนำลูกเรือในการสวด จึงอาจมีคนกลางที่เป็นมุสลิมอาหรับหรืออินเดียถ่ายทอดความรู้เรื่องการค้นพบของโปรตุเกสให้

ความอยากรู้อยากเห็นเกี่ยวกับโลกเช่นนี้ จริงๆแล้วมิได้เป็นเรื่องพิเศษผิดปกติแต่อย่างใด นักเดินทางชาวยุโรปมักจะถูกซักถามเรื่องบ้านเมืองของตนเป็นประจำและความรู้เรื่องดาราศาสตร์และภูมิศาสตร์ของพวกเขาก็ถูกจับฉวยอย่างกระตือรือร้น ที่ราชสำนักอยุธยาและมะกัสซาร์ในศตวรรษที่ 17 มีความกระตือรือร้นเป็นพิเศษที่จะเข้าใจและคัดลอกแผนภูมิของยุโรป และอาจจะเป็นฉบับคัดลอกของมะกัสซาร์ ที่เป็นแรงบันดาลใจให้เกิดประเพณีทำแผนภูมิการเดินทางของชาวนูกิส (Le Roux 1935: 699 – 701; Reid 1981: 21 – 22) ทอมัส ฟอร์เรสต์ (1792: 82) รู้สึกแปลกใจที่ *นะกะโฮดา* เจ้าของเรือชาวนูกิสในสมัยเขาสนใจแผนที่ทะเลอย่างมาก “ผมได้ให้แผนที่หลายแผ่นแก่ *นะกะโฮดา* บางคน . . . ผู้เต็มตื่นไปด้วยความชอบคุณ และมักจะเขียนชื่อสถานที่ในภาษาของตน” เป็นที่น่าเสียดาย ว่าแผนที่นูกิสเก่าที่สุดที่มีอยู่ดูเหมือนจะเป็นปลายศตวรรษที่ 18 และต้นศตวรรษที่ 19 (รูปที่ 10) แต่แผนที่เหล่านี้เกือบจะเป็นที่แน่นอนว่ามีตัวอย่างมาก่อนแล้วในศตวรรษที่ 17

หลักฐานมีไม่เพียงพอที่จะระบุว่าการทำแผนที่ในยุคการค้าเป็นของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีมานานแค่ไหน ตรงข้ามกับการใช้แผนที่ที่คนนำร่องต่างประเทศนำมา ถ้าหากมีประเพณีที่เด่นชัดในชวาก็ได้สูญสิ้นไปกับการตกต่ำอย่างรวดเร็วในการเดินทางของชาวตอนต้นศตวรรษที่ 17

การจัดระเบียบบนเรือ

การจัดระเบียบของลูกเรือและสินค้าบนเรือเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เห็นได้จากแหล่งข้อมูลสำคัญๆสามแหล่ง แหล่งแรก คำบรรยายของต่างประเทศ ที่สำคัญที่สุดได้แก่รายงานการเดินทางเรือ มะละกาประมาณ ค.ศ.1511 ของโตเม ปิเรส แหล่งที่สอง ได้แก่ *อูดัง-อูดัง เลาด์* ประมวลกฎหมายทะเลมลายูจัดทำโดยนะกะโฮดาคนสำคัญ ผู้มีฐานอยู่ที่มะละการะหว่างทศวรรษสุดท้ายของสุลต่านมะละกา แม้ว่าหนังสือเท่าที่มีอยู่ทั้งหมดจะมีอายุน้อยกว่า แต่อารัมภบทของฉบับที่สมัยใหม่กว่าก็ยืนยันกันว่า จะต้องสนับสนุนกฎหมายแม้ว่าจะขัดแย้งกับกฎหมายอิสลามเพราะสะท้อน “ขนบธรรมเนียมของบรรพชนตั้งแต่สมัยที่อาณาจักรสุลต่านแห่งมะละกายังเข้มแข็ง” (*Undang-undang Laut*: 30) แบบอย่างของมะละกามลายูมีอิทธิพลในประมวลกฎหมายทะเลของชาวนูกิสที่ยังหลงเหลืออยู่ในตำราต่างๆ เชื่อกันว่าเป็นของประมุของค์ที่สามของนูกิสในมะกัสซาร์ หลังจากฮอลันดามาได้ชัยชนะ (Amanna Gappa 1676)

แหล่งที่สาม คือ รายงานการเดินทางเพื่อการพาณิชย์ครั้งแรกๆสองสามฉบับที่พวกโปรตุเกสส่งไปจากมะละกา หลังจากที่พักพิงเมืองท่าใหญ่แห่งนี้ จากการเดินทางไปหงสาวดี ปาไซ และ ชายฝั่งโคโรมันเดล พวกโปรตุเกสพึ่งพาความเชี่ยวชาญพิเศษของผู้ร่วมงานที่สำคัญคนหนึ่งซึ่งเป็นชาวเอเชีย พ่อค้าชาวอินเดียที่พวกเขาเรียกว่ากลิงค์ นีนา เจตุ (Kling Nina Chetu) เกือบจะเต็มที่—อาจจะเป็นชาวเตลูกู (Telugu) ในวรรณะเจตติอาร์ (chettiar) ผู้ออกเงินกู้ คนผู้นี้จัดเตรียมเรือสำหรับการเดินทางเหล่านี้ตามปกติโดยใช้ลูกเรือชาวและมอญ และส่วนลงทุนของพวกโปรตุเกสก็มีเพียงเงินลงทุนครั้งหนึ่งผู้โดยสารชาวโปรตุเกสสองคน และสิ่งใหม่คือการจดบันทึกการเดินทางสำหรับรายงานของ ราชสำนัก

แหล่งเหล่านี้ทำให้เห็นชัดเจนว่าวินัยบนเรือสำเภเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เคร่งครัดเหมือนกับเรือยุโรปร่วมสมัยและมีความคล้ายคลึงน้อยมากกับบรรยากาศแบบครอบครัวในเรือปราฮูของอินโดนีเซียสมัยใหม่ การละเลยหน้าที่ของลูกเรือหรือแม้แต่คนนำร่องจะถูกลงโทษโดยการเขียนตามจำนวนที่ระบุในประมวลกฎหมายทะเล ระเบียบปฏิบัติบนเรือเหมือนกับของจีนและอินเดียร่วมสมัยผู้มีอำนาจสูงสุดบนเรือ ไม่ใช่ชาวเรือ แต่เป็นเจ้าของเรือหรือตัวแทนของเขาที่จะเรียกว่า นะกัโฮดาทั้งคู่อำนาจของเขาเทียบได้อย่างชัดเจนกับราชาผู้ครองแผ่นดิน และเจ้าหน้าที่อื่นๆที่มีอำนาจบังคับบัญชาลูกเรือ—นายท้ายเรือ หัวหน้าคนเรือ (จูรบาตู ผู้ดูแลมอเรือ และสายดิ่ง) และเจ้าหน้าที่ดาตฟ้า (ตุกัง) —เปรียบเสมือนข้าราชการปฏิบัติงานตามบัญชาของกษัตริย์ การต่อต้านอำนาจของนะกัโฮดาอาจมีโทษถึงชีวิต และการขัดขืนคำสั่งของเจ้าหน้าที่จะถูกจูรบาตูโบย 3, 4, หรือ 7 ที (Undang-undang Laut: 32, 36 – 37) คนนำร่อง (มาลิม คำนี้ใช้สำหรับ ครุอิสลามด้วย) ผู้ที่ทุกคนต้องพึ่งพาในเรื่องความปลอดภัยอยู่นอกโครงสร้างอำนาจนี้ และในประมวลกฎหมายเทียบได้กับอิมาม ผู้ทรงความรู้ที่รับผิดชอบเรื่องหลีกเลี่ยงความเสี่ยงทางจิตวิญญาณเช่นเดียวกับทางร่างกายระหว่างการเดินทาง (เพ็งอ้าง : 38) พวกพลเรือรับใช้และคุ้มครองนะกัโฮดาในทะเลและบนบก และประกันว่าเรือพร้อมเสมอที่จะขับไล่ผู้ที่มาโจมตี (เพ็งอ้าง: 43)

เรือสำเภเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เช่นเดียวกับสำเภจีนมีลูกเรือมากกว่าเรือยุโรปที่ระวางขนาดเดียวกัน เรือสองลำที่จัดเตรียมความพร้อมโดยนีนา เจตุใน ค.ศ. 1512 ระวางอาจจะประมาณ 200 ตัน แต่ละลำมีลูกเรือประมาณ 80 คน นะกัโฮดาของแต่ละลำเป็นชาวมลายูหรือชาว คนนำร่องและผู้ช่วยชาวหงสาวดี (มอญ) ผู้บังคับการเรือ (ตุกัง อาทุง) และผู้ช่วย (ตุกัง เต็นกะห์) 2 – 4 คน หัวหน้าคนเรือ 6 คน คนถือหางเสือ 4 คน คนดูแลเรือ 3 – 4 คน คนดูแลใบเรือ 4 คน และ พลเรือ 4 คน ส่วนที่เหลือ 45 คนในกรณีหนึ่ง และ 65 คน ในอีกกรณีหนึ่ง เรียกว่า *อวาร์ก เปราฮู* (กลาสี) หรือตามหน้าที่เฉพาะ และส่วนใหญ่ดูเหมือนจะเป็นทาส (Thomaz 1966: 194 – 95; Bouchon 1979: 135) ประมวลกฎหมายทะเลและ ปีเรส (1515: 212) ยืนยันว่าทาสเป็นองค์ประกอบสำคัญในลูกเรือทุกกลุ่ม

เมื่อเทียบกับระเบียบปฏิบัติของยุโรป อาหรับ อินเดีย หรือจีน ในสมัยนั้น ความแตกต่างจะเห็นได้อย่างชัดเจน บนเรือสินค้าเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีผู้หญิงโดยสารเป็นประจำ ด้วยความประหลาด

ใจที่เห็นเรือคณะสำรวจของฮอลันดาลำแรกเดินทางมาไกลขนาดนี้แล้วไม่มีผู้หญิงแม้แต่คนเดียว ชาวชาวที่บันไดได้พาผู้หญิงหลายคนมาขึ้นเรือฮอลันดา (Lodewycsz 1589: 133; cf. Empoli 1514: 131) เพราะวิธีการสร้าง ลำเกาตะวันออกเฉียงใต้ และลำเกาจีนมีห้องนอนเล็กๆจำนวนมากทั้งที่ท้องเรือ และบนดาดฟ้า จึงมีความเป็นส่วนตัวมากกว่าบนเรือยุโรป มากกว่าแต่ไม่เพียงพอ การมองไปท้ายเรือซึ่งเป็นที่ตั้งของห้องนกกัโสดา ถือเป็นการลบหลู่สถานภาพของเขา “ถ้าหากนกกัโสดาพาภรรยาหรือนางบำเรอมาด้วย ก็จะเป็นเรื่องร้ายแรง” (*Undang-undang Laut*: 49) ขณะที่เรือยุโรปจะลงโทษรุนแรง นำกลัวสำหรับกามวิถีดารบนเรือ แต่การเป็นชู้และการล่วงประเวณีจะถูกลงโทษหนักที่สุดบนเรือมลายู และชาว ตามประเภทต่างๆของภรรยาและนางบำเรอที่จัดไว้ใน *อุณดง-อุณดง เกลด* (32 – 34) เห็นได้ชัดว่าแม้แต่ลูกเรือธรรมดาบางทีก็พาผู้หญิงของตนมาด้วย ขณะที่ผู้หญิงทั้งที่เป็นไทยแก่ตัวและเป็นทาสเดินทางไปได้ในฐานะผู้โดยสาร—บางที่อาจไปในฐานะคนค้าขาย

ในการจ่ายค่าตอบแทนแก่พวกลูกเรือ เช่นเดียวกับโครงสร้าง ลำเกาเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คล้ายกับลำเกาจีน ขณะที่ลูกเรืออินเดียได้รับเงินเดือนตามที่กำหนด (โดยที่ส่วนแบ่งในท้องเรือจัดไว้สำหรับ นกกัโสดา คนนำร่อง และเสมียนเท่านั้น; Abu'l-Fazl 1596: 291) กลาสีจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และจากจีน ส่วนใหญ่แล้วเป็นพ่อค้าด้วย ค่าตอบแทนของพวกเขาก็คือโอกาสขนส่งสินค้า การทำบัญชีอย่างละเอียดของเรือสองลำของนินา เจตุ แสดงว่ามีการจ่ายเบี้ยเลี้ยงเป็นข้าวหรือเงินสำหรับลูกเรือแต่ละประเภท แต่ดูเหมือนว่าเป็นเพียงการปันส่วนอาหาร—โดยเฉพาะในกรณีของพวกทาส เบี้ยเลี้ยงที่เป็นกอบเป็นกำมากกว่าสำหรับพวกที่ไม่ใช่ทาส คือพื้นที่ในเรือสำหรับสินค้าที่เอาไปขาย—1 *เปตะก* (ช่อง) สำหรับเจ้าหน้าที่ระดับหัวหน้าแต่ละคน และ ครึ่งช่องสำหรับลูกเรือที่ไม่ได้อยู่ในประเภททาส (Thomaz 1966: 194 – 95; Bouchon 1979: 136)

การแบ่งพื้นที่บรรทุกสินค้าเป็นเปตะก เป็นหลักในวิธีที่พ่อค้าจัดระบบการค้าของตน ประมวลกฎหมายทะเล ซึ่งยืนยันหลักฐานของ โดเม ปิเรส และผู้สังเกตการณ์ชาวยุโรปอื่นๆ ทำให้เห็นชัดเจนว่าพ่อค้าเช่า 1 ช่องหรือมากกว่านั้นเป็นประจำในเรือที่พ่อค้าอีกคนหนึ่งเป็นเจ้าของโดยมีการตกลงกันไว้ล่วงหน้า มีมาตราที่สำคัญมาตราหนึ่งในเรื่องนี้เรียกว่า *ฮูกุม กิวิ* (*hugum kiwi*) กฎหมายว่าด้วยพ่อค้าเร่ มาตรานี้กล่าวถึง (น่าเสียดายที่ค่อนข้างจะคลุมเครือ) ความสัมพันธ์ทางการเงิน 4 ประเภท ระหว่าง กิวิ และนกกัโสดาโดยสังเขป นกกัโสดาเป็นตัวแทนผลประโยชน์ของเจ้าของเรือ (*Undang-undang Laut*: 39) คำ *กิวิ* ในภาษามลายูเป็นคำยืมจากภาษาจีนซึ่งต่อมาก็เลิกใช้ ซึ่งเป็นปกติธรรมดาในยุคการค้า คำนี้อาจยืมมาจากคำ *kheh-ui* (กิวิ ในภาษาปิ่นจิน) ในภาษาถิ่น เอหมิง ซึ่งมีความหมายตรงตัวว่าที่อยู่ของผู้โดยสาร (Douglas 1873: 124)⁴ ประมวลกฎหมายทะเลใช้คำนี้สำหรับพ่อค้าที่

⁴ Chen Xiyu แห่งมหาวิทยาลัย เอ็มมิง ได้กรุณาชี้ให้ผมเห็นที่มาของศัพท์นี้ คำนี้ปรากฏในแหล่งข้อมูลของยุโรปด้วย เช่น *Dagh-Register* (1624 – 29) ซึ่งให้ *quewijijs* เป็น (รูปพหูพจน์?) คำสำหรับพ่อค้า 40 คนบนเรือจีนระหว่าง 450

เดินทางมากับเรือและมีส่วนในสินค้าของเรือด้วย คนพวกนี้อยู่ในอำนาจเด็ดขาดของนักรัโศดา ในแง่ของระเบียบวินัยบนเรือ แต่จะต้องมีการปรึกษาหารือด้วยกันในกรณีที่ต้องโยนสินค้าทิ้งทะเล และต้องปรึกษาตัวแทนของพวกเขา (*เมาลากีวี/maula kiwi* หรือ *มุลกีวี/mulkiwi*) เป็นระยะๆ ในเรื่องที่มีผลประโยชน์ต่อการเดินทางในเชิงพาณิชย์ เมื่อถึงท่า นักรัโศดามีสิทธิที่จะขายสินค้าที่เขาได้รับผิดชอบก่อน สัปดาห์ต่อมาพวกกีวีก็น่าจะเริ่มขายสินค้าของเขา และสองวันต่อจากนั้นพวกลูกเรือก็สามารถขายสินค้าของตนได้ มีกฎหมายห้ามพวกกีวีไม่ให้เสนอราคาดีกว่านักรัโศดา หรือซื้อหาสโดยที่เขาไม่รู้ (เพ็งอ้ง: 44)

จากแหล่งข้อมูลของมลายูและยุโรป พอจะเห็นได้ว่าการตกลงทางการค้าอยู่ 3 แบบด้วยกัน แบบที่ธรรมดาที่สุดก็อาจจะเป็นแบบที่ ปีเรส (1515: 283 – 84) ได้บรรยายไว้ แบบนี้พ่อค้าหรือตัวแทนเดินทางไปกับเรือ ซื้อขายสินค้าของเขาเองและรับภาระความเสี่ยงเรื่องเรืออับปางอย่างเต็มที่เอง จ่ายค่าเช่าช่องเก็บของ (เปตะก์) ในอัตราส่วนของมูลค่าสินค้าที่เขาเอาไปตอนออกเดินทาง “เจ้าของเรือเตรียมเรือของเขา จัดหาอุปกรณ์ทุกอย่างที่จำเป็น ถ้าคุณต้องการช่องเก็บของ 1 หรือ 2 ช่อง คุณจะต้องจัดคนสองหรือสามคนมาดูแลและจัดการ และจั่วเอาอะไรมาบ้าง และเมื่อคุณกลับมาถึงมะละกา คุณจ่ายร้อยละ 20 ของมูลค่าของสินค้าที่คุณเอาลงเรือที่มะละกา” ประมวลกฎหมาย บุกิส ระบุอัตราค่าบริการซึ่งขึ้นกับระยะทาง สำหรับช่วงที่สั้นที่สุดภายในอินโดนีเซียด้านตะวันออก อัตรามาตรฐานคือ 2.5 เรียล ต่อสินค้ามูลค่า 100 เรียล ขณะที่ระยะทางไกลที่สุดจาก ซูลาเวซี ถึง อาเงะห์ หรือ เขมร อัตราค่าบริการ 7 เรียล (Amanna Gappa 1676: 44 – 46)

ทางเลือกอีกทางหนึ่งในประมวลกฎหมายทะเลมลายู เป็นแบบ *คอมเม็นดา (commenda/* มอบหมาย) แบบนี้พ่อค้าที่ไม่ได้ไปกับเรือ แต่มอบหมายสินค้าหรือเงินทุนให้นักรัโศดาไปทำการค้าแทน ปีเรส (1515: 284) ก็เล่าไว้เหมือนกันว่า “ถ้าผมเป็นพ่อค้าในมะละกาและมอบสินค้ามูลค่า 100 ครุชาโด ตามราคาทั่วไปที่มะละกาในขณะนั้นแก่คุณผู้เป็นเจ้าของเรือ ผมรับภาระความเสี่ยงเอง เมื่อกลับ (จากชาว) พวกเขาจะจ่ายให้ผม 140 เหรียลไม่มีอะไรอื่นอีก และการจ่ายเงินกระทำตามข้อบัญญัติของมะละกา 44 วันหลังจากเรือมาถึงท่า” วิธีการมอบหมายที่เหมือนกันทุกประการเป็นที่นิยมในบันเต็นในหนึ่งศตวรรษต่อมา ที่ซึ่ง “พ่อค้าผู้มั่งคั่งมักจะอยู่บ้านและ... พวกเขาจะมอบเงินจำนวนหนึ่งให้กับผู้ที่เดินทาง เป็นการเสี่ยงโชค... พวกเขาได้ทำข้อตกลงผูกพัน และถ้าการเดินทางสิ้นสุดลงอย่างรวดเร็ว เจ้าหนี้ยี่ก็จะได้รับเงินคืนตามสัญญา... แต่ถ้าเรือสูญหายไป เจ้าหนี้ยี่ก็จะสูญเสียเงินทั้งหมด” (Lodewycksz 1598: 120) โดยการขายสินค้าเช่นนั้นพร้อมกับของเขาเอง นักรัโศดามักคาดหวังได้ว่าจะได้ราคาเป็นสองเท่า แต่ผลตอบแทนแก่นายทุนและผู้รับภาระเสี่ยงคือร้อยละ 40 สำหรับการเดินทาง

ต้น พ่อกำประเภท กีวี ดูเหมือนจะหายไปจากประมวลกฎหมายบุกิส ที่ “ลูกเรือ-ผู้โดยสาร” (*sawi manumpang*) ไม่มีสิทธิใน ช่องของที่ห้องเรือ ต้องเอาสินค้าไว้บนดาดฟ้าเท่านั้น (Amanna Gappa 1676: 49)

ไป-กลับมะละกา-ชวา และร้อยละ 50 สำหรับการเดินทางซึ่งทำกำไรมากกว่ามา ยังหงสาวดี สยาม หรือแม้แต่ ชุนดา (ชวาตะวันออก) ความเสี่ยงและกำไรมากกว่าเพราะสินค้าหลักคือทาส

สัญญาแบบที่หนึ่งและที่สามระหว่างพวก กิวิ และ นะกัโฮดาในประมวลกฎหมายทะเลชัดเจนน้อยกว่าแต่คงครอบคลุมราคาที่กำหนดสำหรับการเช่า (ตามตัวอักษรหมายความว่า ซื้อ *เม็มเบลี เปตะกั/membeli petak*) หนึ่งช่องในแบบแรก หรือมากถึง 8 ช่องในแบบที่สาม

เพื่อที่จะเข้าใจขนาดของธุรกิจที่ดำเนินการโดยพ่อค้าชาวเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยทั่วไป เราควรรู้ว่าหนึ่งเปตะกั เทียบเท่ากับขนาดหรือน้ำหนักเท่าใด แผลงที่กั้นตามขวางบางอันไม่ต้องสงสัยเลยคงจะเป็นผนังกั้นลำเรือถาวรที่กั้นน้ำเข้า เรือของจีนเหนือ และเรือ“ลูกผสม” ที่อับปางบางลำสร้างแบบมีผนังกั้นน้ำเข้า 12 ช่องที่ตอกติดกับตัวเรือ (Needham 1971: 420) แม้ว่าช่างต่อเรือเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตามปรกติไม่ใช่ผนังกั้นน้ำเช่นนั้นเป็นหลักในแง่ของโครงสร้าง แต่ดูเหมือนจะมีการเติมเข้าไปในเรือสำเภานั้น ช่องของช่องคงจะเป็นการแบ่งซอยผนังกั้นน้ำถาวรเหล่านี้ ช่องสินค้าของสำเภามะกัสซาร์ที่ไปค้ากับมะละกา ผู้โดยสารชาวโปรตุเกสสี่คนเช่าเจ็ดช่องระบุว่า “เป็นที่ส่วนตัวกั้นฝากว้างหลายคืบ” (van Warwijck 1604: 34) จำนวนของช่องอาจจะปรับได้ตามจำนวนของพวกกิวิ ที่เดินทาง เช่นที่ สดาวอรินัส (1798 II: 287) รายงานเรื่องเรือสำเภากินซึ่งได้พบที่ มะกัสซาร์ การแบ่งส่วนช่องของครึ่งหนึ่งหรือหนึ่งช่องแก่ลูกเรือที่จัดไว้ในเรือนินา เจตุ (และกล่าวไว้เป็นนัยในประมวลกฎหมายทะเล) คงจะหมายถึงสัดส่วนในเชิงเปรียบเทียบไม่ใช่พื้นที่ที่มีสิทธิได้จริงๆ

ในที่ที่มีการกล่าวถึงสิทธิในน้ำหนักจะลงไปใน *ฮุนดัง-ฮุนดัง เลาด์* (39, 45) จะมากอย่างน่าแปลกใจ กลาสีในเรือมาตรฐานจะได้หนึ่ง *โกยัน (koyan)* ส่วนทางเลือกหนึ่งของพวก กิวิ ก็คือเอาที่สองหรือสาม *โกยัน* จากสินค้าของนะกัโฮดา หนึ่ง *โกยัน* ประมาณ 3.5 คิวบิกเมตร เป็นน้ำหนักข้าวกว่า 2 ตัน ดังนั้นน้ำหนักสินค้าที่ให้แก่กลาสีแต่ละคนเช่นนี้หมายความว่าพวกนี้ทำการค้าขายกันอย่างกว้างขวางและสินค้ากั้นที่หนึ่งในสี่ของเรือ⁵ แต่บนเรือจีนในศตวรรษที่ 18 เจ้าหน้าที่และลูกเรือได้น้อยกว่า – 900 กก.และ 420 กก. ตามลำดับ (Blussé 1986: 110) ดังนั้นทางที่ดีที่สุด การแบ่งส่วนให้หนึ่ง *โกยัน* ของมลายู อาจตีความว่าหมายถึงเนื้อที่ทั้งหมดที่ถูกเรือใช้กินและนอน (อาจมีภรรยาไปด้วย) และเก็บของที่นำมาขายด้วย— ตามข้อสังเกตของอิบิน บัตตุตา (Ibn Battuta 1354: 235 – 36) และ เอมโปลี (1514: 131) ไม่ต้องสงสัยเลยว่าพวกกิวินั้นจะต้องเก็บสินค้าจำนวนมากเต็มช่องของบนเรือสำเภากินลำหนึ่งที่เจ้าหน้าที่ฮอลันดาตรวจอย่างละเอียดใน ค.ศ. 1713 พ่อค้าเรือ 16 คนมีพริกไทยรวม 220 ตัน 8 คนมีคนละ 3 ตัน และอีก 8 คนเฉลี่ยคนละ 24 ตัน พ่อค้ารายที่ใหญ่ที่สุดบรรทุกสินค้าเกือบหนึ่งในสามของทั้งหมด คือ 66 ตัน (Blussé 1986: 110)

⁵ Meilink-Roelofs (1962: 47) ได้ข้อสรุปที่ตรงกันข้ามว่าส่วนที่ให้ลูกเรือ “ค่อนข้างน้อย” ตามที่การตีความงานแปลประมวลกฎหมายของ Dulaurier (Dulaurier 1854: 421) ว่าหนึ่ง *โกยัน* นั้นให้ลูกเรือทั้งหมด นี่อาจเป็นวิธีตีความที่มีเหตุผลน้อยกว่าข้อมูลของ นินา เจตุซึ่งดูเหมือนจะให้กลาสีคนละครึ่งเปตะกั

ภาพจากวัน เลอร์ (1934: 133) ของ “การเดินทางค้าขายแบบเร่” ที่พ่อค้าแต่ละคนมี “ผ้าไหม ไม่กี่ชิ้น พริกไทยไม่กี่ถุง” เป็นการประเมินความซ้ำซ้อนและความหลากหลายของการค้าเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และปริมาณมากมายของอาหารหลักประจำวันเช่น ข้าว ผัก น้ำตาลเมา พริกไทย และ น้ำตาลที่ซื้อขาย กันต่ำกว่าความเป็นจริงอย่างมาก แต่วัน เลอร์ก็ถูกที่เห็นว่าพ่อค้าจำนวนมากที่เดินทางตามเส้นทางน้ำ ในดินแดนใต้ลงไปกับสินค้า ระแวงระวังดูแลทั้งกลางวันกลางคืน และขายด้วยตัวเองหรือโดยญาติ ผู้หญิงในตลาดแคนไกล ที่อาจจะเหมือนบ้านที่สองของพวกเขา การเคลื่อนที่ของผู้คนคู่ไปกับการ เคลื่อนของสินค้าและความคิด เป็นทำนองหลักที่เข้ามาตลอดยุคการค้า

การขนส่งภายใน—แม่น้ำและถนน

พวกเขายืนยันและดูเหมือนจะสมเหตุสมผลว่าสามารถเดินทางบกจากหงสาวดีและสยามเพื่อเอา พริกไทยและไม้จันทน์ไปจีน—บริเวณหลังเมืองท่าของจีน—เพราะชาวหงสาวดีและสยามทำการค้ากับ พม่า (ตอนบน) โดยล่องเรือลำซารา (lanchara) และ ปราฮู ขึ้นไปตามแม่น้ำในอาณาจักรทั้งสอง

--- Pires 1515: 111

เมื่อเทียบกันแล้วการค้าภายในไม่ค่อยมีเอกสารหลักฐาน แต่ไม่มีความเคลือบแคลงสงสัยเลยว่ าจจะได้รับการกระตุ้นจากความเฟื่องฟูของการค้าทางทะเลในยุคการค้า ผลผลิตของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งเป็นที่ต้องการของตลาดนานาชาติส่วนใหญ่ต้องลำเลียงจากป่าหรือไร่ส่งไปยังศูนย์กลาง การค้าที่อยู่ห่างไกลออกไป เพื่อแลกเปลี่ยนกับผลิตผลเหล่านี้ พ่อค้าจะบรรทุกผ้าฝ้ายของอินเดียขึ้น ไปทางแม่น้ำและตามเส้นทางกองเกวียนเพื่อสร้างความต้องการสินค้าแม้แต่ในพื้นที่ตอนบนสุดของแม่น้ำ อีรวดีและแม่น้ำโขง ส่วนพ่อค้าจีนซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นชาวมุสลิม จากยูนนานนำของใช้ที่ทำด้วยโลหะ และผ้าไหมลงมาตามแม่น้ำสายเดียวกันไปยังตลาดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Fitch 1591: 307; Garnier 1870: 277; Forbes 1988) ในทำนองเดียวกันการค้าเสบียงอาหารในท้องถิ่นทำให้ต้องขนข้าว เกลือ ปลา น้ำตาล และสินค้าอื่นๆจากพื้นที่ลุ่มไปยังเขตที่สูง และจากบริเวณใกล้เคียงชายฝั่งทะเลไปยัง ในเมือง

สิ่งที่บ่งบอกได้อย่างน่าทึ่งว่าผ้าอินเดียได้ผ่านเข้าไปยังดินแดนที่อยู่ลึกมาก ๆ ได้อย่างไรก็คือ รายงานของพ่อค้าชาวฮอลันดาสองคนผู้ตรากตรำเดินทางไปเวียงจันทน์เมืองหลวงของลาวใน ค. ศ. 1642—ห่างจากฝั่งทะเล 600 กิโลเมตร ทั้งสองได้ระบุอย่างละเอียดรายการผ้า 20 ชนิดที่ตลาด เวียงจันทน์ต้องการ ในบรรดาพ่อค้าที่พบที่นั่นมีคนหนึ่งเป็นชาวมลายูที่มักเดินทางต่อไปโดยเดินไป อีก 6 วันเข้าไปยังเขตภูเขาหลังเมืองเวียงจันทน์ ที่เมืองแห่งนี้ชาวฮอลันดาได้รับคำบอกกล่าวว่าเขา

สามารถขว้างซื้อทองคำ กายาน และ ครั้งได้ทั้งหมดถ้าเขากลับมาพร้อมกับ “ผ้าสีคุณภาพดี และผ้าฝ้ายสีขาว” (Wusthoff 1642: 98 – 201; Wusthoff 1669: 50)

การขนส่งสินค้าลึกเข้าไปภายในประเทศยากกว่าการขนส่งทางทะเลมาก การคิดคำนวณสำหรับยุโรปในศตวรรษที่ 13 ใช้ได้กับกรณีนี้ ค่าขนส่งทางบกสูงกว่าทางทะเล 20 เท่า (T'ien 1982: 38) แม้ว่าแม่น้ำอิรวดี และแม่น้ำโขง อีกทั้งแม่น้ำสายเล็กๆหลายสายสามารถเดินเรือได้หลายร้อยกิโลเมตร แต่ก็ไม่ได้ปลอดจากการแทรกแซงทางการเมืองอย่างทะเลหลวง มีการเก็บค่าผ่านทางหลายจุดมากตามถนน และเส้นทางที่ใช้เดินเรือ อันตรายจากการปล้นยิ่งมากกว่าในท้องทะเล และการสงครามหรือการแย่งชิงทางการเมืองอาจทำให้เส้นทางการค้าตามธรรมชาติใช้ไม่ได้ พระเจ้าสุริยวงศา ของลาวทรงแสวงพิโรธกับคณะทูตสยามว่า “นโยบายแบบไหนถึงไม่ปล่อยให้พ่อค้ามีเสรีภาพในการค้า ซึ่งถือเป็นปกติวิสัยทั่วโลก” (Wusthoff 1642: 185) แต่พระองค์ทรงตระหนักดีว่าการที่จะสามารถทำนายได้อย่างค่อนข้างถูกต้องว่าการค้าของลาวจะผ่านออกไปทางอยุธยาในตอนต้นรัชสมัยของพระองค์นั้นเป็นกรณียกเว้นจากรูปแบบปกติในบรรดารัฐไทที่ทะเลาะวิวาทกัน การค้าอย่างเป็นระเบียบตามถนนที่บำรุงรักษาอย่างดีและมีสะพานที่ดีพอสมควรจะคาดหวังได้ก็แต่ภายในอาณาจักรของกษัตริย์ที่เข้มแข็งเท่านั้น การเดินทางตามทางน้ำก็เหมือนกันมักจะถูกขัดจังหวะอยู่บ่อยครั้งโดยการเก็บค่าผ่านทางและค่าผ่านด่าน แม้ว่าทางน้ำช่วงที่เดินเรือได้ยาวที่สุดจะช่วยส่งเสริมให้มีการรวมตัวกันทางการเมืองซึ่งจำเป็นในการรักษาทางน้ำเหล่านี้ให้เปิดอยู่เสมอ

ส่วนของแม่น้ำเจ้าพระยาที่เดินเรือได้ตั้งแต่พิษณุโลกจนถึงทะเลเป็นเส้นทางติดต่อสื่อสารที่สำคัญสำหรับอยุธยามาโดยตลอด เช่นเดียวกับแม่น้ำแดงสำหรับรัฐเวียดนามเหนือ ในแต่ละกรณีเมืองหลวงเป็นจุดที่เรือเดินทะเลส่งให้แก่เรือพายลำยาวเดินทางต่อไปในแม่น้ำ ส่วนที่เดินเรือได้ก็ตรงที่บรรจบกันเป็นรูปตัววายของทะเลสาบเขมร และแม่น้ำโขงระยะ 560 กิโลเมตร ใต้น้ำตก โชน เป็นเส้นทางน้ำธรรมชาติของเขมร ในยุคการค้าเมืองหลวงจะอยู่ที่พนมเปญหรือโกล่า อันเป็นจุดสำคัญแม่น้ำสองสายบรรจบกันและรับเรือเดินทะเลได้ รัฐที่อยู่ตามแม่น้ำในสุมาตราตะวันออก—ปาเล็มบัง จัมบี อินดราเกีร์ และ ซะอ์—ก็สร้างเมืองหลวงใกล้จุดถ่ายเรือระหว่างเรือเดินทะเลและเรือแม่น้ำเช่นกัน แม้แต่ในชาวที่ทางน้ำไม่สามารถเดินเรือได้ในปัจจุบันเพราะการหักล้างถางป่า แม่น้ำบรันตัส และโซโล เป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญมาจนถึงศตวรรษที่ 18 เรือยาวท้องแบนแปดฝีพายและมีใบเรือด้วย บรรทุกข้าวและฝ้ายลงไปตามเมืองท่าเกรซีก์ เซดาเย และ สุระบายา ในฤดูน้ำมาก (ธันวาคม – มกราคม) นำเกลือและสินค้ากลับมายังท้องที่ซูราการ์ดาบนฝั่งแม่น้ำโซโล และยังมีเมืองเกดรีบนฝั่งแม่น้ำบรันตัส (Schrieke 1942: 112 – 17; Nagtegaal 1988: 44) จำนวนเรือนั้นสูงมาก ใน ค.ศ. 1709 เจ้าชายแห่งมาดาร์มพระองค์เดียวสามารถส่งเรือ 70 ลำล่องตามแม่น้ำไปเกรซีก์เพื่อค้าขาย (Knaap and Nagtegaal 1991: 130)

แม่น้ำอิรวดีที่เดินเรือได้ยาวเป็นพิเศษ – 1400 กิโลเมตรจากเมืองบ้านหม้อ (Bhamo) ไปจนถึงทะเล – ยาวเกินกว่าใครจะยึดครองไว้ทั้งหมดได้ นอกจากประตูที่เข้มแข็งที่สุด ความมีชีวิตชีวาของ

การค้าตั้งแต่ศตวรรษที่ 15 ได้นำความเจริญรุ่งเรืองอย่างไม่เคยมีมาก่อนยังเมืองท่าของมอญ พะสิม หงสาวดี ลิเรียม และ เมาะตะมะ ที่ซึ่งผลผลิตของพม่าและรัฐไทหลายรัฐต้องเปลี่ยนเรือที่หงสาวดี และที่ลิเรียม เป็นเรือแม่น้ำแบบพิเศษแล่นไปตามลมนมรสุมที่ต้องใช้เวลาสองเดือนจึงจะไปถึงใจกลางประเทศพม่าซึ่งมีอังวะ (มัณฑะเลย์ในปัจจุบัน) เป็นศูนย์กลาง การเดินทางกลับสามารถทำได้ในสองหรือสามสัปดาห์ เรือเหล่านี้มีใบเรือกว้างรับลม ท้องเรือตื้นโค้งมน และมีแคมเรือ สำหรับไม้ค้ำถ่อ (Ferras 1900: 133 – 37; Hall 1927: 31, 57; Hall 1939: 11 – 42; ดูรูปที่ 11ก) ความสำเร็จในการควบคุมทั้งเมืองริมทะเลที่กำลังเจริญและช่วงของแม่น้ำอิรวดีตอนบนที่เรือผ่านได้เป็นข้อยกเว้นของ บุเรงนอง (1551 – 81) ผู้ทรงอำนาจเพียง ในกลางศตวรรษที่ 17 การค้าของพม่าได้เสื่อมลงมากจนชาวต่างชาติสามารถแล่นเรือของตนขึ้นไปตามแม่น้ำอิรวดี แต่ต้องปลดปืนออกและแล่นผ่านด่านภาษีที่ต้องแสดงใบผ่านทาง

แม่น้ำอิรวดีมีความพิเศษในแง่ที่เรือใช้ใบเข้าไปเดินเรือได้ ส่วนแม่น้ำโขงแม้จะมีความยาวและปริมาณน้ำมากกว่า ไม่มีการเดินเรือมากนักเหนือจุดที่แม่น้ำมาบรรจบกันที่พนมเปญ ที่แม่น้ำโขงการคมนาคมใช้เรือขุดยาวซึ่งถ่อหรือพายได้ทั้งสองทางและแพไม้ไผ่ยาว 20 เมตรที่บรรทุกผลผลิตลงมาตามน้ำในหน้าฝนเมื่อเกาะแก่งจำนวนมากในแม่น้ำมีอันตรายน้อยที่สุด น้ำตกที่โชนเป็นอุปสรรคที่เรือไม่สามารถผ่านไปได้ ดังนั้นจึงเป็นเส้นแบ่งเขตแดนตามธรรมชาติระหว่างเขมรและลาว ที่ตรงนี้พ่อค้าทางน้ำต้อง “ลงจากเรือ และทำลายเรือไปส่วนหนึ่ง แล้วเดินทางด้วยเกวียนเป็นระยะ 3 ไมล์ ขณะที่พวกคนเรือฟันฝ่าอยู่สิบวันที่จะพาเรือที่เหลือผ่านเกาะแก่งไป” (Marini 1663: 46; ดูรูปที่ 11ข) การเดินเรือตลอดเส้นทางขึ้นไปตอนเหนือของแม่น้ำจนถึงเวียงจันทน์ ใช้เวลาสามเดือน (da Cruz 1569: 78)

หลังจากที่บาทหลวงนิกายเยซูอิต ชื่อจีโอวานนี-มาเรีย เลเรีย (Giovanni-Maria Leria) ต้องตรากตรำเดินทางตามเส้นทางนี้ขึ้นไปยังเมืองหลวงของลาวใน ค.ศ. 1642 ท่านเสนอให้พระเจ้าสุริยวงศา สร้างเขื่อนเพื่อช่วยให้การค้าทางแม่น้ำสะดวกขึ้น ถึงแม้ว่ากษัตริย์จะทรงมีพระประสงค์ให้อาณาจักรซึ่งไม่มีทางออกทะเลของพระองค์ขยายการค้าและการติดต่อทางการทูตมากเพียงใดก็ตาม แต่ก็ทรงคำนึงถึงความปลอดภัยของพระองค์มากกว่า “พระองค์ตรัสว่าการสร้างเขื่อนจะเป็นการยั่วยุแเจอาณาจักรของพระองค์แก่ศัตรู และการสร้างเขื่อนเท่ากับเปิดประตูที่เคยปิดตรงหน้าผาสงชันให้พวกศัตรูเข้าได้ทุกเมื่อที่ต้องการ” (Marini 1663: 447)

ช่วงของแม่น้ำเหนือน้ำตกที่เดินเรือได้สะดวกเป็นระยะยาวที่สุด คือ ช่วง 500 กิโลเมตรระหว่างสุวรรณเขตในปัจจุบันและเวียงจันทน์ แม่น้ำช่วงนี้ได้กลายเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญสำหรับรัฐลาวและทำให้มีลักษณะเด่นปรากฏขึ้นมาในยุคการค้า แม้ว่าจะห่างไกลจากเมืองท่าริมทะเลเช่นนี้ผลกระทบของความเฟื่องฟูของการค้าก็ยังสัมผัสได้ ในทศวรรษ 1640 เรือแล่นมาตามแม่น้ำเพื่อขนสินค้าลงวันละหลายลำ มักจะมีพ่อค้าจากพม่าตอนบนหรือจีนมาด้วย พวกนี้เดินทางบางช่วงโดยเกวียนบางช่วงทางแม่น้ำ (Wusthoff 1642: 203, 218 – 19) เมื่อสยามเกิดความไม่สงบเพราะสงคราม

หรือถูกปิดล้อมทางเรือเช่นในทศวรรษ 1550 และอีกครั้งหนึ่งในทศวรรษ 1630 พ่อค้าลาวจำนวนมากใช้เส้นทางแม่น้ำโขงผ่านเขมรไปออกทะเล (da Cruz 1569: 77) แต่หากมีความสงบพอสมควรเส้นทางเกวียนไปอยุธยาซึ่งสั้นกว่าก็ยังเป็นที่นิยม ในทศวรรษ 1640 มีเกวียนเพียง 10 – 12 เล่มต่อปีที่ข้ามน้ำตกโชน (Wusthoff 1642: 210) แต่พ่อค้าไทย ลาว และ มุสลิมซื้อผ้าอินเดียเข้าไปสีห่มขึ้นต่อปีโดยใช้เส้นทางบกของสยามและนำกลับหนังกวาง ครั่ง กำยาน ชะมด และผลผลิตอื่นๆจากป่าในจำนวนที่มากกว่า จากปลายทางด้านใต้ของแม่น้ำโขงที่เดินเรือได้ตรงเมืองละคร (นครพนมในปัจจุบัน) ซึ่งสมัยนั้นอยู่ในเขตของลาว มีทางเกวียนอีกเส้นหนึ่งผ่านภูเขาไปฝั่งทะเลเวียดนามที่ ก็ อัง (Ky Anh) ใช้เวลาเดินประมาณ 10 วัน (Wusthoff 1642: 35; Pallu 1668: 34 – 35; Marini 1669: 260 – 61, 536) “ยุคทอง” ของพระเจ้าสุริยวงศา (1637 – 94) ในลาว เช่นเดียวกับรัฐตามชายฝั่งหลายรัฐ เกิดขึ้นได้ก็เพราะความต้องการสินค้าที่เพิ่มขึ้นในยุคการค้า

ในการขนส่งสินค้าทางบก มีทางเลือกหลักๆอยู่สามทาง—คน สัตว์บรรทุก และเกวียน วิธีที่เร็วที่สุด และในพื้นที่บางแห่งที่เต็มไปด้วยเนินเขา วิธีเดียวกันก็ใช้คนแบก ครอว์เฟิร์ด (1820 III: 146) คำนวณว่า “ลูกหาบสำหรับเดินทาง” เป็นอาชีพ 5000 คน เดินขั้วไขว้ตามทางเท้าในซวราวๆ ค.ศ. 1800 ลูกหาบชาวไทใหญ่ผู้ทรหดคนหนึ่งสามารถแบกของน้ำหนัก 36 กก. ได้วันละ 2.4 กิโลเมตร เส้นทางเกวียนที่ยาวและใช้กันเป็นประจำใช้ วัว ม้า แกลบ หรือ พ่อ ซึ่งบรรทุกน้ำหนักได้มากกว่า ซ้ำกว่า แต่ถูกกว่ามาก—ประมาณ 60 กก. สำหรับพ่อ และ 60 – 100 กก. สำหรับวัว วิธีที่ช้าที่สุดแต่สะดวกที่สุดสำหรับเส้นทางกองเกวียนสำคัญๆที่จำเป็นต้องมีการคุ้มครอง ก็คือใช้เกวียนสองล้อเทียมวัวหรือควายบรรทุกระหว่าง 240 และ 360 กก. (Wusthoff 1642: 196; Aymonier 1885: 257; Ferrars 1900: 146) เกวียนเหล่านี้ที่รุกรานผู้โดยสารอย่างแสนสาหัส เพราะไม่มีแหนบและตัวเกวียนจะวางโดยตรงบนแกนไม้ที่ยึดกับแผ่นจานวงล้อไม้ นักสอนศาสนาฝรั่งเศสที่สยามและอินโดจีนมักจะข้ามคาบสมุทรมาลายูจากตะนาวศรีในเกวียนแบบนี้ และกลัวการเดินทางในช่วงนี้มาก

เราเกือบจะต้องเดินตลอดเวลา เกวียนที่จัดให้เรานั้นออกแบบมาเพื่อรุกรานนักเดินทางมากกว่าจะบรรเทาความยากลำบาก รูปร่างก็เหมือนหีบศพมากกว่ายานพาหนะ เพราะตอนที่กว้างที่สุดก็ไม่เกิน 3 ฟุต และตอนที่แคบที่สุดน้อยกว่านั้นเล็กน้อย เราต้องเข้าไปนั่งในหีบนี้ ซึ่งวางอยู่บนเพลที่สอดทะลุล้อใหญ่สองล้อ ถนนที่ขรุขระจะทำให้เสียการทรงตัวและเกวียนจะไม่ได้ถูกดึงไปด้วยการเคลื่อนตัวของล้อ แต่ [ลาก] ไปกับขอบคูดล้อ (Bourges 1666: 134; cf. Missions Etrangères 1680A: 165)

แม้ว่าเกวียนสองล้อตามปรกติจะลากด้วยวัวหรือควายสองตัว แต่เกวียนที่ขนาดใหญ่ขึ้นจะลากโดยวัวหรือควายหกหรือแปดตัว (de Haen 1623; อ้าง Schrieke 1942: 118; Symes 1827 I: 287)

เส้นทางกองเกวียนระยะยาวซึ่งพาดผ่านพื้นที่ป่าที่เสื่ออาจมาจับสัตว์เทียมลากและพวกโจรก่ออันตรายอยู่ตลอดเวลา (ดูรูปที่ 12) บาดหลวงเยซูอิตรูปหนึ่ง ที่เดินทางข้ามคาบสมุทรจากตะนาวศรีใน ค.ศ. 1606 ได้เห็นเสื้อฉีกผู้ร่วมเดินทางเป็นชิ้นๆ (du Jarric 1608 – 14 III: 888) ได้ลงไปอีก ผู้สอน

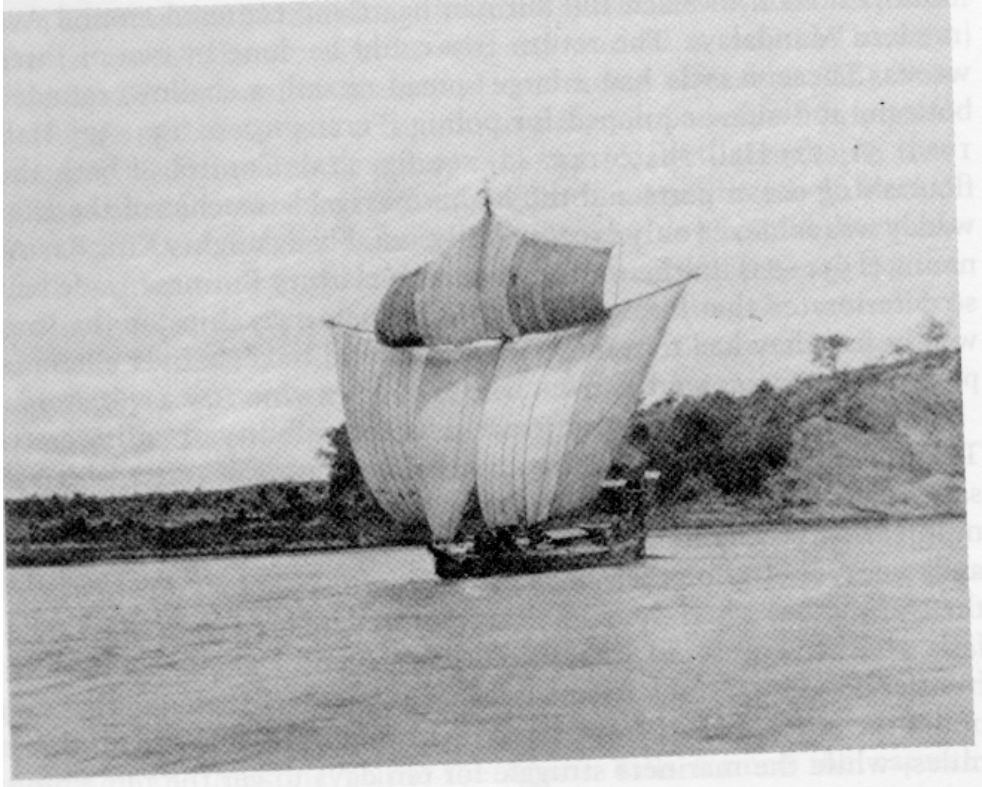
ศาสนาอีกคณะหนึ่งเชื่อว่าเป็นไปไม่ได้ที่จะเดินไปไกลเกินกว่า 1 ไมล์จากจังก์ชัน (ภูเก็ต) โดยไม่มีอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินจากพวกโจร (Missions Etrangères 1674: 71) ดังนั้นพ่อค้าจะเดินทางกันเป็นคณะเพื่อช่วยกันคุ้มกันไม่ว่าจะขนส่งทางใด กองเกวียนในเส้นทาง เวียงจันทน์ – อยุธยาโดยเฉลี่ยจะมีเกวียนตั้งแต่ 60 ถึง 100 เล่ม (Wusthoff 1642: 196) และขบวนพ่อจากยูนนานน้อยนักที่จะมีสัตว์บรรทุกต่ำกว่า 100 ตัว

กองเกวียนจะเคลื่อนออกในตอนเช้าที่อากาศเย็น พอตกบ่ายก็จะปล่อยพวกสัตว์ให้ไปกินหญ้า และตอนกลางคืนก็จะต้อนกลับเข้าไปอยู่ในวงล้อมของเกวียน ผู้เดินทางกินนอนในเกวียน

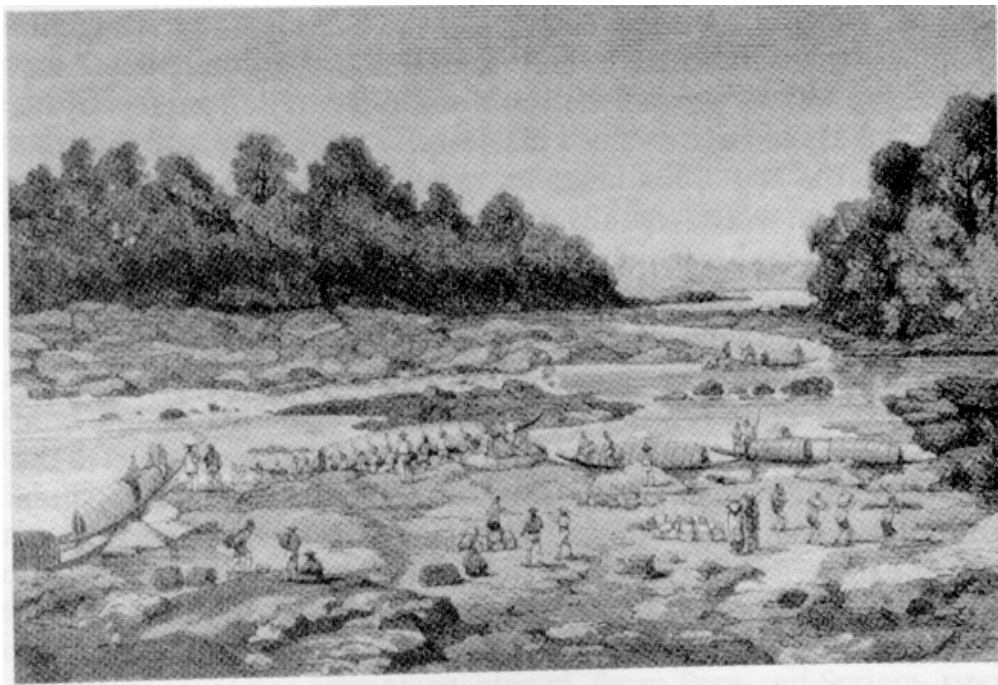
เพื่อป้องกันตัวเองในตอนเย็นแต่ละวัน เราจะสร้างที่มั่นโดยตั้งเกวียนเป็นวงกลมไม่ใช่ว่าสามเหลี่ยม ให้พวกวัวที่ลากเกวียนและสัมภาระของพวกเรายู่ตรงกลาง บ่อยครั้งที่เราต้องเสริมการป้องกันค่ายของเราด้วยรั้วหนามแต่เราก็ไม่พ้นจากเสียงของ . . . หมูป่า แรด และเฉพาอย่างยิ่งเสียงที่ออกหาเหยื่อ. . . เรายิงปืนคาบจุคออกไปและสูมไฟไว้ตลอดคืนเพื่อกันไม่ให้สัตว์พวกนี้เข้ามา ทุกคนจะต้องผลัดกันเข้าเวรเฝ้ายาม แต่เราก็หลับอย่างง่ายดายที่กันหลุมศพซึ่งยกไปไหนมาไหนได้ (Bourges 1666: 135 – 36; cf. Navarrete 1676 II: 383; Marini 1663: 536 – 37)

ผู้ที่ไม่มีเกวียนจะนอนต้องใช้ใบปาล์มสร้างกระโจมเล็กๆเพื่อกันฝนและ “คุณรู้สึกว่ามีน้ำไหลอยู่ใต้หลังของคุณ” (Noguettes 1685: 42)

ถนนที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ต่อรัฐที่แข็งแกร่งเท่านั้นที่ได้รับการบำรุงรักษาอยู่เสมอ และซ่อมแซมหลังฝนตกหนักทุกหน้าฝน และมีสะพาน สถานีรายทาง และความปลอดภัย มีการบรรยายอย่างละเอียดสำหรับเส้นทางที่สำคัญระหว่าง มาดาร์มเมืองหลวงของชาว และทะเลที่เมือง จาปารา หรือ เซมารัง ซึ่งคณะทูตฮอลันดาเดินทางอยู่บ่อยครั้งระหว่าง ค.ศ.1622 และ 1648 เส้นทางใช้เวลาเดินทาง 4 วันอยู่ใกล้มากกับเส้นทาง เซมารัง-ซูราการ์ตา-ยกายการ์ตา ในปัจจุบัน มีจุดแวะพักซึ่งเป็นที่รู้จักกัน และแขกของราชสำนักจะได้รับการต้อนรับอย่างดี ระหว่างช่วงครึ่งศตวรรษที่พิเศษนี้ เมืองหลวงของชาวย้ายลึกเข้าไปจากทะเล แต่ก็ยังคงดึงดูดความมั่งคั่งโดยการควบคุมเมืองท่าตามชายฝั่ง เส้นทางนี้มีความสำคัญอย่างยิ่งทางยุทธศาสตร์ สุดตื้น อากุง ไม่เคยจำกัดค่าใช้จ่ายเลยใน



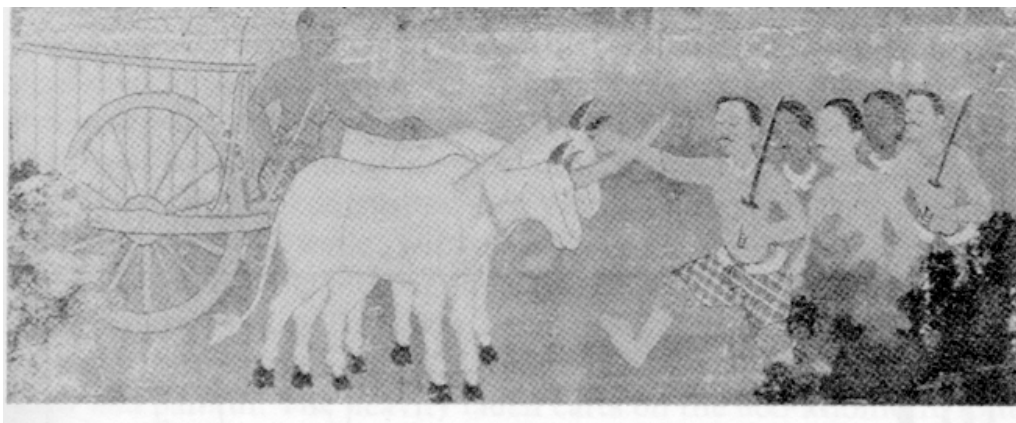
รูปที่ 11ก เรือ laung-zat ในแม่น้ำอิรวดี ขณะกางใบเต็มที่ วาดเมื่อปลายศตวรรษที่ 19



รูปที่ 11ข แม่น้ำโขง ตอนที่เชียวและดินที่สุกระหว่างการเดินทางสำรวจของฝรั่งเศสใน ค.ศ. 1866 – 67

การที่จะทำให้ทางเส้นนี้เปิดให้แก่ทหารของพระองค์ตลอดเวลา พระองค์ทรงสร้างสะพานไม้สักที่ยอดเยี่ยมหลายสะพาน เช่นสะพานข้ามแม่น้ำกาลิ เกตังกิ (Kali Ketanggi) ยาว 100 เมตรรับด้วยคานไม้สักที่หนาและปูด้วยแผ่นไม้สักสี่เหลี่ยมจัตุรัส ขนาด 25 – 30 เซนติเมตร ถนนข้ามสะพานนี้ “สามารถรับกองทัพที่เดินแถวพร้อมด้วยช้างพันเชือก และปืนใหญ่” (van Goens 1656: 207; cf. van Milaan 1942)

ถนนที่มุ่งไปยังราชธานีแบบนี้มีในชวามาก่อนสมัยพวกมุสลิมเข้ามาแล้ว (Pires 1515: 191) และถนนเหล่านี้ได้รับการบำรุงรักษาในช่วงเดียวกับที่รัฐบาลพม่าและเขมรค่อนข้างจะเข้มแข็ง (Mouhot 1864: 193 – 95; Garnier 1870: 183) แม้ว่าถนนเหล่านี้จะอำนวยความสะดวกแก่การค้าโดยเกวียนเทียมวัว แต่นี่ไม่ใช่จุดประสงค์เลย ผลประโยชน์ด้านทหารจะมีความสำคัญมากกว่าเสมอ ถนนจะมีการบำรุงรักษาหรือปล่อยปละละเลยขึ้นอยู่กับว่ากองทัพใดมีทำที่ว่าจะใช้มากกว่า สะพานหินที่สร้างในตอนเหนือของเวียตนามเมื่อจีนเข้ามาปกครองก็ถูกทำลายลงเมื่อเวียตนามได้อิสระภาพใน ค.ศ. 1428 เพื่อยับยั้งการบุกรุกอีกครั้งของจีน (Richard 1778 I: 45) เส้นทางบกระหว่างประเทศที่สำคัญจะถูกละเลยอย่างจริงจังด้วยเหตุผลทำนองเดียวกัน บนเส้นทางเช่นนี้พ่อค้ามักจะถูกปล่อยให้จัดการกันไปตามความสามารถ นอกจากเมื่อต้องเสียค่าผ่านด่านที่ชายแดน “เส้นทางเกวียนนั้นสร้างง่ายมาก ต้องการเพียงเงื่อนโซ่สามประการ การกำหนดเส้นทางแต่แรก—เพียงโค่นต้นไม้ลงเมื่อป่าทึบเกินไปเท่านั้น และกรณีเช่นนี้ไม่ค่อยเกิดบ่อยนัก (ในสยามตะวันออกเฉียงเหนือ และลาว) ต้องมีแหล่งน้ำทุกระยะของการเดินทางระหว่าง 12 และ 20 กิโลเมตร ... ประการสุดท้าย และสำคัญกว่าสิ่งอื่นใด คือความปลอดภัย” (Amymonier 1885: 74)



รูปที่ 12 พวกโจรดักปล้นนายกองเกวียนชาวสยาม จากจิตรกรรมฝาผนังศตวรรษที่ 19 ที่วัดในธนบุรี

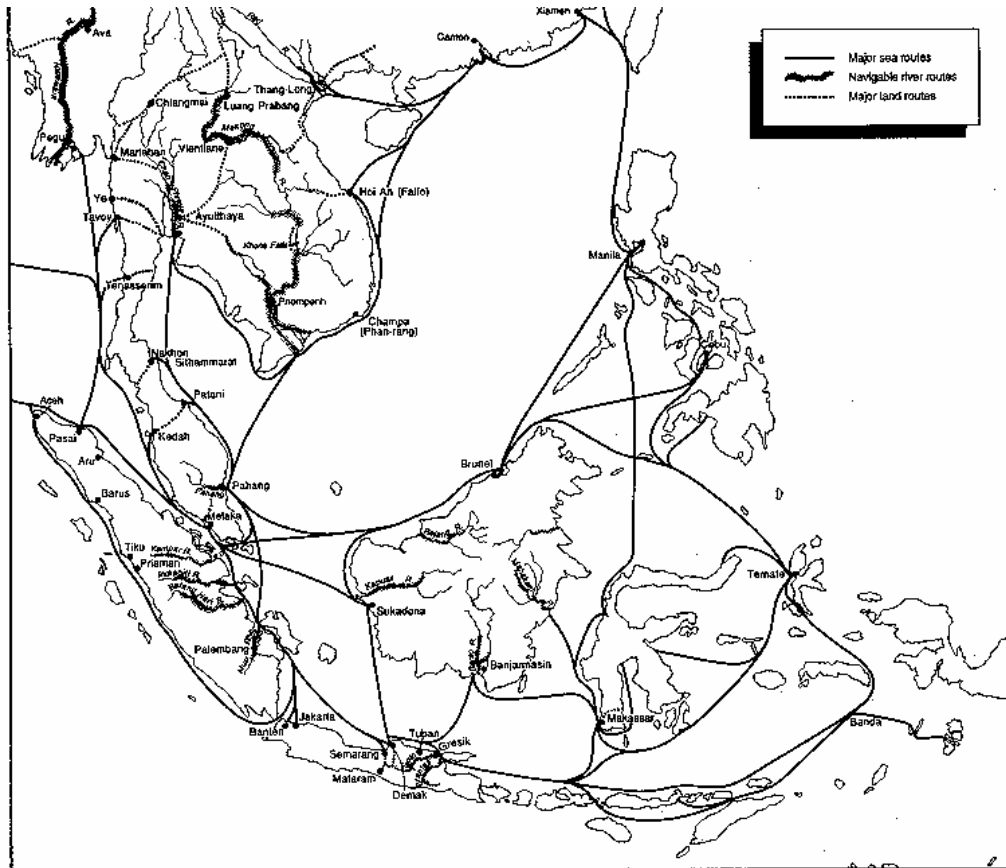
เส้นทางที่ข้ามคาบสมุทรมาลายูระหว่างอ่าวเบงกอลและอ่าวไทยสำคัญอย่างมากต่อการค้าขายระยะไกล เส้นทางเหล่านี้เดินทางได้ช้ากว่าและยากลำบากกว่าเส้นทางทะเลเกือบทุกฤดู แต่ก็เป็นที่นิยมของพวกที่ต้องการจะหลีกเลี่ยงผู้ที่มีอิทธิพลในช่องแคบมะละกา—ส่วนใหญ่เป็นพ่อค้ามุสลิมจากอินเดียหลังโปรตุเกสยึดมะละกาได้ใน ค.ศ. 1515 แต่นักสอนศาสนาชาวฝรั่งเศสก็เหมือนกัน พวกนี้

ต้องหลีกเลี่ยงทั้งพวกโปรตุเกสและพวกฮอลันดา เส้นทางที่สยามควบคุมจากมะริดและตะนาวศรีเป็นเส้นทางที่ใช้งานบ่อยที่สุดในยุคการค้า แต่ก็มีหลักฐานการสัญจรเป็นประจำเหมือนกันระหว่างตรังและนครศรีธรรมราช และได้ลงไปอีกระหว่างเกาะหีและปัตตานี และในตอนเหนือระหว่างเมืองท่า มะตะมะ เย้ และทะวายเข้ามายังลุ่มน้ำเจ้าพระยา จากยูนนานมีเส้นทางเกวียนหลากหลายที่ข้าม ภูเขาไปยังเวียดนามเหนือ ศูนย์รวมของพวกไทตอนเหนือ ได้แก่ หลวงพระบาง เวียงจันทน์ น่าน พะเยา เชียงใหม่ และแควต่างๆของแม่น้ำอิรวดีตอนเหนือ มีเส้นทางกองเกวียนที่สำคัญอีกเส้นหนึ่งจากเบกอลและยะไข่ตอนเหนือมาบรรจบกับแม่น้ำอิรวดีที่ เมืองจินบูกัน (Sinbyugyun) (Symes 1827 I: 303) ลาวต้องอาศัยการขนส่งสินค้าช่วงยาวจากเวียงจันทน์มาอยุธยาและอาศัยเส้นทางที่สั้นกว่าแต่ลุ่มๆดอนๆมากกว่า คือเส้นทางจากลุ่มแม่โขงมายังเวียดนาม (ดูแผนที่ 4)

คนสามารถเดินทางตามเส้นทางเหล่านี้ได้อย่างรวดเร็ว ในยามสงบสามารถส่งสาส์นทางบก ระหว่างราชธานีเขมรและสยาม (ระยะทาง 600 กว่ากิโลเมตร) ใน 15 วัน (Missions Etrangères 1674: 139) แต่การเดินทางด้วยกองเกวียนเป็นไปอย่างช้าและยากลำบาก เกวียนที่บรรทุกอย่างเต็มเพียบในเส้นทาง 600 กิโลเมตรจากเวียงจันทน์ไปอยุธยา “ต้องเคลื่อนเป็นครึ่งวงกลมอ้อมเชิงเขาทั้งหลาย และเนื่องจากเดินทางเป็นขบวนใหญ่มีเกวียน 60 ถึง 100 เล่ม ถ้าเกวียนเล่มหนึ่งเสีย ขบวนจะหยุดชะงัก และควายจะลากเกวียนอย่างยากลำบากในอากาศที่ร้อนจัด และยังมีอุปสรรคอื่นๆด้วย ดังนั้นต้องใช้เวลาเดินทาง 5 เดือน ช่วงขากลับบรรทุกน้ำหนักน้อยกว่าใช้เวลาเพียง 3 เดือน” (Wusthoff 1642: 196) ถ้าใช้วัวเท่านั้นการเดินทางจะกินเวลาเพียงหนึ่งเดือน แต่เมื่อต้องขนอาหารไปสำหรับทั้งสัตว์และคน วิธีนี้ขนส่งสินค้าไม่ได้มากนัก⁶ แม้แต่การเดินทางไม่ถึง 100 กิโลเมตรข้ามคาบสมุทรอาจใช้เวลาตั้งแต่สองสัปดาห์ ถึง สามเดือน ถนนอาจเดินทางได้ยากลำบากมากในเวลาที่น่าท่วม (Floris 1614: 67; Methold 1619, อ้าง Anderson 1890: 40; Bourges 1666: 126 – 40; Navarrete 1676 II: 383)

ขนาดของกองเกวียนทำให้เห็นได้ชัดเจนว่าพ่อค้าทางบกเช่นเดียวกับพ่อค้าทางทะเลซื้อขายผลิตผลในปริมาณที่สูงมาก พ่อค้ามุสลิมคนหนึ่งต้องจ้างเกวียน 60 เล่มไปอยุธยาบรรทุกกำยาน ครั่ง และสินค้าอื่นๆที่เขาได้มาระหว่างค้าขายที่เวียงจันทน์อยู่สองปี—ของป่าอันมีค่าน้ำหนัก 15 – 20 ตัน

⁶ ในศตวรรษที่ 19 จุดหยุดพักของเส้นทางนี้คือโคราชซึ่งเป็นตลาดใหญ่ เกวียนจะเดินทางช่วงเวียงจันทน์ – โคราชใน 15 วัน และวัดต่างเดินทางช่วงที่เต็มไปด้วยเนินเขาและป่าจากโคราชมายังลุ่มน้ำเจ้าพระยาอีก 15 วัน (Aymonier 1885: 257, 271)



แผนที่ 4 เส้นทางเดินเรือในทะเล แม่น้ำและเส้นทางบก

(Wusthoff 1642: 18) เช่นเดียวกับการค้าสำเภา พ่อค้าใหญ่บางคนจะอยู่บ้านและมอบสินค้าให้หัวหน้ากองเกวียน ผู้มีบทบาทแบบเดียวกับนักโศดาในทะเล ราคาที่เก็บสำหรับระยะเดินทางระหว่างเวียงจันทน์ – อูธยาคิดเทียบเท่า 37 กิลเดอร์ (15 เรียล) ต่อเกวียน “และมักจะมากกว่านั้น” (เพ็งอ้าง: 196)

ความยากลำบากของการค้าเช่นนี้ทำให้พ่อค้าใช้เส้นทางน้ำในทุกแห่งที่ทำได้ หากธรรมชาติเอื้ออำนวยเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในด้านการค้าทางทะเล แต่ทางบกแล้วตรงกันข้าม ป่าที่หนาที่บดบังทัศนียภาพ และแม่น้ำที่เชี่ยวกรากทำให้ยากแก่การบำรุงรักษาถนน ยุคการค้าเกิดขึ้นมาได้ก็เพราะการค้าทางทะเล ซึ่งมีผลให้การค้ากองเกวียนเฟื่องฟู

บทที่ 2

เมืองและการค้าของเมือง

ทุกหนแห่ง ตลาดอยู่ระหว่างบ้านเรือนต่างๆ เหมือนกับจิตรกรรมฝาผนังชิ้นใหญ่
ย่านที่ชุมนุมวุ่นวายอยู่ติดต่อกันไปไม่สิ้นสุด ที่ซึ่งสีม่วงกระทบกับสีแดงสด...
จริงแล้วมันเป็น
มหานครที่มั่งคั่ง น่าพิศวง

Nguyen Gian Thanh 1508, on Thang-long

ยุคการค้าเป็นช่วงเวลาของการเติบโตของเมืองอย่างต่อเนื่อง ศตวรรษที่ 15 แสดงให้เห็น การเคลื่อนย้ายอำนาจที่แน่นชัดไปยังเมืองที่มีการค้าเป็นฐานโดยไม่คำนึงถึงเมืองหลวงที่เก่าแก่กว่า ซึ่งอาศัยส่วยในรูปแบบของแรงงานและผลิตผลทางการเกษตร อยุธยาได้ประโยชน์จากการค้าขายและความสัมพันธ์ทางการทูตอย่างกว้างขวางโดยการควบคุมแม่น้ำเจ้าพระยา ได้ทำลายนครธม เมืองหลวงเก่าของเขมร ใน ค.ศ.1432 และเมืองที่เต็มไปด้วยศาสนสถานแห่งนี้ก็ถูกทอดทิ้ง เมื่อมีการสร้างเมืองหลวงของเขมรขึ้นมาใหม่ ก็มีได้อยู่ในบริเวณแหล่งชลประทานเดิมที่ซับซ้อนแต่มาอยู่ที่ศูนย์กลางสินค้าของจีนและญี่ปุ่นตรงทะเลสาบเขมร และที่แควต่างๆของแม่น้ำโขงมาบรรจบกันใกล้นครพนมเปญปัจจุบัน

ในพม่าและชาว “ศตวรรษที่ 16 อันยาวนาน” เป็นช่วงเวลาเดียวก่อนศตวรรษที่ 20 ที่เมืองท่าชายฝั่งมีบทบาทสำคัญในทางการเมืองและวัฒนธรรม หงสาวดีเมืองท่าของมอญนั้นเจริญรุ่งเรืองตลอดศตวรรษที่ 15 ดึงดูดพ่อค้าและตกแต่งตัวเมืองด้วยอนุสรณ์สถานทางพุทธศาสนา ขณะที่ส่วนลึกภายในของประเทศอยู่ในภาวะยุ่งเหยิง ใน ค.ศ. 1539 ราชวงศ์พม่าที่มีนโยบายขยายดินแดนได้ยึดครองหงสาวดีจากมอญและใช้ความมั่งคั่งของเมืองนี้รวมลุ่มแม่น้ำอิรวดีเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ระหว่าง ค.ศ. 1555 ถึง 1599 หงสาวดีเป็นราชธานีที่ร่ำรวยที่สุดของอาณาจักรที่รวมชาวพม่า และมอญทั้งหมด (รวมทั้งชาวไทหลายเผ่า) ในขวามือการสู้รบระหว่างเมืองมุสลิมตามชายฝั่งด้านเหนือและอาณาจักรฮินดูแห่งมัชปาฮิต (Majapahit) ต่อเนื่องกันมายาวนาน เมืองหลวงฮินดูก็ถอยร่นไปทางทิศตะวันออกอยู่เรื่อยๆ ความมั่งคั่งจากการค้าและวิทยาการด้านการทหารได้ทำให้เมืองชายฝั่งทะเลเช่น เดมะก์ จาปารา ตูบัน เกรซิก์ สุระบายา เป็นผู้ได้เปรียบตลอดศตวรรษที่ 16

มีข้อยกเว้นเพียงประการเดียวในรูปแบบนี้ การค้าที่เฟื่องฟูทำให้เกิดการริเริ่มที่จะมีเมืองการค้าแบบใหม่ประกอบด้วยคนหลายชาติหลายภาษา ในเวียดนาม ศตวรรษที่ 15 เป็นช่วงเวลาโชติช่วงของอิสรภาพและความเป็นปึกแผ่นของชาติ ภายใต้ราชวงศ์เล (Le) ซึ่งขยายและตกแต่งเมืองหลวงที่ ทังลอง (ฮานอยในปัจจุบัน) แต่พื้นฐานทางคตินิยมในการจัดระบบรัฐใหม่คือลัทธิของขงจื๊อซึ่งไม่ไว้วางใจการค้า และเน้นว่าเกษตรกรรมเป็นพื้นฐานที่มั่นคงสำหรับรัฐ เลท้างตง (Le Thanh Tong) (1460 – 97) กษัตริย์ที่ยิ่งใหญ่ที่สุดของราชวงศ์เล ใช้คำขวัญว่า “ทุ่มพลังทั้งหมดของเราให้แก่เกษตรกรรม ขยายศักยภาพของเรา” (อ้างอิง Nguyen 1987: 87) และภมิตของขงจื๊อ “เน้นเกษตรกรรม การค้ามันอยู่รอบนอก” (*Trong nong mat thu'o'ng*) ได้กลายเป็นที่นิยม แม้ว่าการส่งออกเครื่องปั้นดินเผาของเวียดนามดูเหมือนว่าทำสถิติสูงสุดปลายศตวรรษที่ 14 และลดลงในปลายศตวรรษต่อมาเมื่อเวียดนามแสดงท่าทีสลับไปมาว่าไม่เป็นมิตรหรือไม่สนใจการค้าแบบซื้อไปขายไปกับต่างชาติ พ่อค้าชาวต่างประเทศมักจะถูกขับไล่และสินค้าบนเรือจะถูกตรวจตราอย่างละเอียด ของที่ดีที่สุดจะถูกขนานางที่โลกยึดไปในนามของกษัตริย์ เมื่อพวกอังกฤษประท้วงการปฏิบัติเช่นนี้ใน ค.ศ. 1672 ก็ได้รับคำตอบว่า “กษัตริย์เป็นกษัตริย์แห่งดังเกียก่อนพวกเรามาและจะอยู่ต่อไปเมื่อพวกเราจากไปแล้ว และประเทศของพระองค์ไม่ต้องการของต่างประเทศ” (อ้างอิง Farrington 1992)

เวียดนาม (เหนือ) สามารถประสบความสำเร็จในแนวทางนี้เพราะมีประชากรหนาแน่นและพึ่งพาตัวเองได้เป็นส่วนใหญ่ อีกทั้งยังอยู่ห่างไกลจากเส้นทางการค้าสำคัญระหว่างประเทศมากกว่ารัฐอื่นๆในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่ความสำเร็จด้านการทหารจากการรบชนะจามปา อาณาจักรริมทะเล โดยเฉพาะใน ค.ศ. 1471 ทำให้เวียดนามเข้าถึงชายฝั่งที่มีบทบาทสำคัญในการค้าของเอเชียมาเป็นเวลาหนึ่งพันปีหรือกว่านั้น ชาวเวียดนามเข้ามาตั้งหลักปักฐานในท้องที่ถ่วนฮวา (Thuan Hoa) และกวางนาม (Quang Nam) ยังไม่ทันจะเรียบบร้อยดีก็เกิดการสู้รบกันระหว่างเวียดนามเหนือกับใต้ และเมื่อถึง ค.ศ.1600 การแตกแยกก็ถึงที่สุด ปัจจัยทางราชวงศ์และทางส่วนตัวมีบทบาทสำคัญมากในเรื่องนี้ (ดูบทที่ 4) แต่ก็ไม้อาจจะมองข้ามทัศนคติที่แตกต่างกันอย่างมาของอาณาจักรตอนใต้ต่อการค้า มีบันทึกเกี่ยวกับเหงียน ฮวาง (Nguyen Hoang) ผู้ในที่สุดได้ตั้งราชวงศ์ใหม่ในตอนใต้ เมื่อแรกที่ได้ไปเป็นข้าหลวงของมณฑลทางใต้ที่มั่งคั่งใน ค.ศ. 1558 ว่า “เขาปกครองด้วยความอบอุ่นเป็นมิตร พ่อค้าที่ขนส่งสินค้าทางทะเลนิยมเขา... พ่อค้าทางทะเลจากต่างประเทศต่างมาซื้อและขาย เมืองการค้าก็ได้ตั้งขึ้นมา” (อ้างอิง Taylor 1993: 49) เมืองนี้คือ ฮอยอัน (ชาวยุโรปเรียกว่าไฟโฟ) ที่ซึ่งชาวญี่ปุ่นและจีนมาชุมนุมเพื่อค้าขายกันและกันและกับชาวเวียดนาม เป็นหน้าต่างสู่โลกสำหรับอาณาจักรเหงียนที่ชาวตะวันตกรู้จักในชื่อโคชินไชน่า เหงียน ฮวาง เองสนับสนุนการค้าโดยการเขียนหนังสือถึงพ่อค้าญี่ปุ่น แต่เขายังมีความเป็นสาวกขงจื๊อมากพอที่จะยืนยันว่าอาณาจักรของเขาเป็น “ดินแดนของกวีนิพนธ์ ประวัติศาสตร์ มรรยาทงามและ ความยุติธรรม ไม่ใช่ดินแดนที่เต็มไปด้วยพ่อค้าและสินค้า” (Fujiwara Seika: 348)

เมืองท่า และ เครือข่ายการค้า

มะละกาเป็นเมืองที่สร้างขึ้นเพื่อสินค้าเหมาะกว่าเมืองอื่นใดในโลก สุดเขตของมรสุมและเริ่มเขตอื่นๆ มะละกาตั้งอยู่ตรงกลางมีดินแดนแวดล้อม การค้าพาณิชย์ระหว่างประเทศต่างๆที่อยู่ห่างไปหลายพันไมล์โดยรอบต้องมาที่มะละกา

--Pires 1515: 286

มุซิม (*musim*) คำมลายูมีความหมายว่าฤดูกาล ปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นซ้ำๆทุกปีเช่นลมตามฤดูกาลที่กำหนดฝนซึ่งเป็นเพียงปรากฏการณ์ที่สำคัญที่สุด ชาวยุโรปรับคำนี้มาเป็น *มอนซูน* (*monsoon*) หมายถึงความสม่ำเสมออย่างน่าทึ่งของลมในเอเชียเขตร้อน ตั้งแต่เดือนเมษายนถึงสิงหาคมเชื่อได้ว่าลมมรสุมจะพัดขึ้นไปทางเหนือยังผืนแผ่นดินใหญ่ของเอเชีย ตั้งแต่เดือนธันวาคมถึงมีนาคม ลมมรสุมก็จะพัดลงมาทางใต้อย่างแน่นอนเช่นกันจากผืนแผ่นดินใหญ่ไปยังมหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนใต้ การที่สามารถพยากรณ์อากาศได้ เป็นปัจจัยที่กำหนดรูปแบบการค้าทางทะเลของเอเชีย เจ้าของเรือพยายามลดระยะเวลาเสี่ยงในทะเลโดยเดินทางระยะยาวในช่วงเวลาที่เดินเรือตามลมได้ดีและกลับภายในปีเดียวกันเมื่อลมมรสุมเปลี่ยนกลับในทางตรงข้าม ด้วยเหตุนี้จึงไม่ได้มีการจัดเตรียมให้เรือมีอุปกรณ์ที่จะบังคับหรือแล่นเรือทวนลม

เรือจีน ญี่ปุ่น และ วิศวที่เดินทางไปทิศใต้ยังดินแดนโพ้นทะเล จะใช้ลมมรสุมที่พัดจากทางเหนือในเดือนมกราคมหรือกุมภาพันธ์และกลับบ้านเมื่อลมพัดจากทิศใต้ในเดือนมิถุนายน กรกฎาคม หรือสิงหาคม ส่วนเรือจากอินเดียได้พบว่าฝั่งลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ของมหาสมุทรอินเดียระหว่างเดือนเมษายนและสิงหาคมได้มากที่สุดถ้าแล่นเรือไปทางตะวันออก และกลับมากับลมมรสุมหน้าเดียวกันหลังจากพักอยู่ช่วงสั้นๆ แต่ส่วนใหญ่แล้วจะอยู่ค้าขาย “ได้ลม” อย่างน้อยก็ถึงเดือนธันวาคม โดยหลีกเลี่ยงความแปรปรวนของมรสุมที่มีความโน้มเอียงจะเป็นพายุไซโคลนในเดือนตุลาคมและกลับโดยอาศัยลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ (Arasaratnam 1986: 34 – 37) เรือจากคุชราตต้องเดินทางระยะยาวกว่า และยากลำบากกว่าไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้นั้นดีที่สุดสำหรับการเดินเรือไปสุมาตราหรือมลายู แต่ต้องออกเดินเรือในเดือนมีนาคมก่อนที่ลมเหล่านี้จะปิดท่าเรืออินเดียและรอจนกระทั่งเดือนสิงหาคมหรือกันยายนเมื่อท่าเรือเปิดอีกครั้ง ชาวคุชราตมักจะจากไปเป็นเวลาอย่างน้อยหนึ่งปี เพื่อจะได้แน่ใจว่าอยู่ที่ตลาดเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เมื่อเรือของจีนมาถึงในเดือนมกราคมหรือกุมภาพันธ์

การเดินทางตามฤดูกาลทำให้เป็นที่แน่ใจได้ว่าจะต้องมีศูนย์ถ่ายสินค้าปรากฏขึ้นในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ซึ่งพ่อค้าสามารถรอการเปลี่ยนทิศทางของลมมรสุมหรือการมาของคู่ค้า แม้ว่าพ่อค้ากับสินค้าของพวกเขาอาจจากบ้านไปเป็นเวลาหลายปี ต้องเปลี่ยนเรือในแต่ละจุดระหว่างไคโร

และกวางตุ้ง เรือเอเชียในยุคการค้าไม่เดินทางระยะไกลเช่นนั้น เจ้าของเรือใจร้อนอยากเห็นเรือของตน กลับมาบ้านในหนามรสมัดไป ในขณะเวลาเป็นเดือนที่ถูกเรือและผู้โดยสารอยู่ที่ท่าเรือในเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ พวกนี้ก็ได้เข้าไปพักอาศัยตามย่านต่างๆ ในเมืองจนเต็ม ทำให้ตลาดมีชีวิตชีวา และ ยังเข้าร่วมในพิธีกรรมต่างๆ ด้วย

ศูนย์ถ่ายสินค้าใหญ่ๆ ในดินแดนใต้ลมจำเป็นต้องตั้งตรงจุดตัดของเขตการค้าตามฤดูมรสุม ในท้องน้ำที่มีที่กำบังในทะเลอันดามัน อ่าวไทย และทะเลชวา แต่ที่เป็นพิเศษคือช่องแคบมะละกา พู้นัน (มีเมืองท่าใหญ่ ออกแเอา (Oc Eo) ในดินดอนสามเหลี่ยมของแม่น้ำโขง) จามปา และศรีวิชัย ได้รับ บทบาทนี้ต่อเนื่องกันมาในช่วงพันปีแรกซึ่งกล่าวถึงในจารึกและในบันทึกของจีน สองรัฐหลังนี้ ใช้ ภาษาออสโตรนีเซียน จึงเตรียมทางให้ภาษามลายูเด่นขึ้นมาในฐานะภาษาการค้าในยุคการค้า ใน ศตวรรษที่ 15 ปาไซ (สุมาตราเหนือ) และมะละกาได้กลายเป็นศูนย์ถ่ายสินค้าสำคัญ การที่ศูนย์เหล่านี้ ทำให้ช่องแคบมีความปลอดภัยพอสมควรได้ลดความจำเป็นที่จะต้องขนส่งสินค้าอย่างยากเย็นข้าม คาบสมุทรมลายู การพิชิตมะละกาของโปรตุเกสใน ค.ศ. 1511 และความพยายามของโปรตุเกสในเวลา ต่อมาที่จะควบคุมสิทธิในการผ่านช่องแคบ บังคับให้พ่อค้าหันไปใช้เส้นทางเลือกอื่นๆ กองเกวียน ข้ามคาบสมุทรหรือลงไปทางชายฝั่งตะวันตกของสุมาตราไปยังช่องแคบซุนดา การสับเปลี่ยนเช่นนี้ทำ ให้เกิดศูนย์ถ่ายสินค้าใหม่ๆ หรือกระตุ้นศูนย์เก่าที่อาเจะห์ ตะนาวศรี อยุธยา ปัตตานี ปะหัง ยะโฮร์ และ บันเต็น ให้มีชีวิตชีวาขึ้นมาใหม่ ส่วนมะนิลา มะกัสซาร์ บรูไน เขมร จามปา และ ฮอยอัน เมืองท่าของ ราชวงศ์เหงียน ในศตวรรษที่ 17 อยู่ทางด้านตะวันออกไกลเกินไปสำหรับเรืออินเดีย แต่ก็ได้กลายเป็น ศูนย์ถ่ายสินค้าที่สำคัญสำหรับการค้าระหว่างชาวจีน ญี่ปุ่น เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และยุโรปที่ดำเนิน ธุรกิจรับส่งสินค้าทางเรือ หลังจากหนึ่งศตวรรษครึ่งของพหุนิยม ราวๆ ค.ศ. 1650 ปัตตาเวียของ ฮอลันดาได้เริ่มเข้าสวมบทบาทที่ทรงอิทธิพลในการค้าระหว่างเอเชียเช่นเดียวกับที่ มะละกาเคยเป็น ใน ค.ศ. 1500

แม้ที่ตั้งของเมืองท่าเหล่านี้ส่วนใหญ่ถูกกำหนดตามความต้องการของพ่อค้าชาวต่างชาติ แต่ เมืองพวกนี้ได้มีการพัฒนาการเดินเรือของตนเองอย่างรวดเร็วจนเกินไป การเดินทางไปค้าขายของ ฮังตูวะห์ (Hang Tuah) พระเอกในมหากาพย์มลายู จากมะละกาไปอินเดียได้ และทะเลจีนไม่ไร้เรื่องแต่ง ขึ้นมาลอยๆ พวกโปรตุเกสได้ตั้งข้อสังเกตว่ามีการเตรียมสำหรับการเดินทางไกลเช่นนั้นในแต่ละปีที่ มะละกา—“มะละกาส่งสำเภาออกไป และก็มีสำเภาเข้ามา” (Pires 1515: 285; cf. เฟิงอ้าง: 93; Thomaz 1986: 13) เมื่อลูโดวิโก ดี วาร์ทีมา (1510: 151) อยู่ที่ กาลีกัต (ฝั่งมลายูบาร์ อินเดียใต้) ประมาณ ค.ศ. 1504 ในบรรดาพ่อค้ามากมายหลายชาติที่นั่น เขาได้พบ “หลายคนที่มาจาก หงสาวดี ... และ จำนวนมากจากสุมาตรา (ปาไซ)” ในครั้งหลังของศตวรรษที่ 16 พ่อค้าที่มีฐานอยู่ที่ อาเจะห์ ส่งเรือ ที่บรรทุกพริกไทยเต็มลำเรือไปไกลถึงทะเลแดง และลามาจนถึง ค.ศ. 1620 สุลต่านยังให้ต่อเรือที่ใหญ่ มากหนึ่งลำเพื่อดำเนินการค้านี้ต่อไป (Coen 1621: 607; Boxer 1969: 418 – 24) มีรายงานว่าเรือแบบ อินเดีย “ที่เป็นของชาวมลายู” ในอาเจะห์ กลับมาจากการเดินทางไปอินเดียตอนใต้ในทศวรรษ 1630

(Compostel 1636: f. 1198) ตอนกลางศตวรรษที่ 16 แห่งอาเจห์ อูรยา บ้านเต็น และ มะกัสซาร์ ส่งเรือออกไปไกลถึงมะนิลา ญี่ปุ่น และอินเดียได้

คณะทูตที่นำเครื่องบรรณาการไปจีนเปิดโอกาสให้นักเดินเรือเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ฝึกซ้อมในเส้นทางไปกวางตุ้ง ไม่ต้องสงสัยเลยว่าชาวจีนที่ตั้งภูมิลำเนาอยู่ในพื้นที่จะต้องมีส่วนเกี่ยวข้องกับคณะเหล่านี้ เพราะความรู้ในภาษาและระเบียบปฏิบัติของจีนจำเป็นมาก ทูตบางคณะก็ไปกับเรือของจีนที่เดินทางกลับ แต่ประโยชน์เชิงพาณิชย์ของการเดินทางเช่นนี้จึงทำให้รัฐส่วนใหญ่ส่งเรือของตนเองไปกวางตุ้งกับสินค้าพื้นเมือง และลูกเรือหลายสัญชาติ ผู้มิใช่คนจีนที่ไปถึงไม่ใช่แค่กวางตุ้งแต่ไกลถึงปักกิ่งเพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อยๆ เห็นได้จากความสำคัญที่จีนให้กับภาษาเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้มีการตั้งแผนกไทยขึ้นเป็นพิเศษใน ค.ศ. 1579 ที่สำนักงานการแปลของทางการ (Ssu-I-kuan) ที่เมืองหลวง (Ishii 1989: 3)

การสัญจรของเรืออย่างไม่ขาดสายตามฤดูกาลในแต่ละช่วงของเส้นทางการค้าเอเชียจึงมีเรือที่มีฐานอยู่ที่ปลายทั้งสองของช่วงนั้นๆ ที่มะละกาประมาณกันว่าจำนวนเรือสำเภาเดินทะเลที่เทียบท่า 100 ลำในฤดูที่มีเรือมากที่สุด อย่างน้อยที่สุด 30 ลำเป็นของกษัตริย์และพ่อค้ามะละกา ที่เหลือมีฐานที่อินเดีย จีน หงสาวดี ขาว และอื่นๆ (Araujo 1510: 22) อย่างไรก็ตามที่ท่าเมืองท่าสำคัญของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทั้งหมดเป็นผู้แสดงที่แข็งขันในการค้าระหว่างประเทศ มิได้หมายความว่าชาติหรือเชื้อชาติสำคัญๆทั้งหลายเป็นผู้แสดงไปด้วย ชื่อที่บ่งบอกเชื้อชาติเช่น ชาวมลายู มินังกาเบา ขาว จาม ลูกซอน หงสาวดี และชาวจีน ตามธรรมดาแล้วหมายถึงกลุ่มชนเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ทำการค้าซึ่งจะพิจารณาต่อไป เรื่องสำคัญในตอนนี้ก็คือต้องเข้าใจว่าเมืองการค้าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นที่พบปะของคนหลายเชื้อชาติจากทุกจุดในชายฝั่งเอเชีย

ชาวฮอลันดาได้บรรยายถึงพ่อค้าหลายชาติหลายภาษาที่มาต้อนรับพวกเขาที่บ้านเต็น ใน ค.ศ. 1596 ไว้ดังนี้

ชาวเปอร์เซีย ซึ่งในขว เรียกว่า โคราซัน (Khorasan) เป็นผู้ที่ตามปรกติจะหาเลี้ยงชีพด้วยหิน [มีค่า] และยารักษาโรค . . . ชาวอาหรับและชาวหงสาวดีมักจะดำเนินการค้าทางทะเล บรรทุกและนำสินค้าจากเมืองหนึ่งไปอีกเมืองหนึ่ง และกว้านซื้อสินค้าเงินซึ่งนำไปแลกกับสินค้าอื่นๆจากเกาะที่อยู่รอบๆ รวมทั้งพริกไทยเพื่อเก็บไว้เวลาที่พ่อค้าจีนจะกลับมาซื้อ ชาวมลายูและ แวกกลิงค์ (อินเดียใต้) เป็นพ่อค้าผู้นำเงินไปลงทุนเอาดอกเบี้ยและในการเดินเรือทางไกล และให้เจ้าของเรือยืมเงินไปเดินเรือโดยเอาเรือเป็นประกัน ส่วนชาวคุราตเนื่องด้วยยากจนจึงมักถูกใช้เป็นทาส และเป็นผู้ที่ยืมเงินไปเดินเรือแบบเอาเรือเป็นประกัน ซึ่งมักทำกำไรได้หนึ่ง สอง และสามเท่าตัว (Lodewycksz 1598: 120 – 21)

ถ้าการค้าทางไกลจากจีน อินเดีย และ คลังเครื่องเทศของมาลากู ชักนำคนจำนวนมากมาอยู่ด้วยกัน กิจกรรมนี้ก็ได้นำไปสู่ให้เกิดการค้าท้องถิ่นที่ชักชวนให้ผู้คนในการจัดหาเสบียงอาหาร วัสดุก่อสร้าง และสินค้าพื้นเมืองให้แก่เมืองท่า การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ใช้เรือเล็กของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ส่งข้าว ผัก ปลาแห้ง กล้วย นํ้าตาลมะพร้าว นํ้าตาล และเกลือ มาเลี้ยงพื้นที่บริเวณเมืองและศูนย์ปลูกพืช

เศรษฐกิจ คนเครื่องใช้โลหะ เครื่องปั้นดินเผา และผ้าพื้นเมืองจากผู้ผลิตมายังผู้บริโภค รวบรวมสินค้าส่งออก และแบ่งปันสินค้านำเข้าใหม่ ผู้บริการเครือข่ายการเดินทางเรือทะเลอันกว้างขวางในท้องทะเลที่เจียบสงบในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เกือบจะทั้งหมดมีภูมิลำเนาอยู่ในท้องที่ คนเหล่านี้เป็นเส้นเอ็นที่เชื่อมโยงเมืองต่างๆกับบริเวณหลังเมืองท่าที่ทางน้ำเข้าถึง และนำแนวคิดและผู้คนมาให้เช่นเดียวกับสินค้าที่เข้าและออก

มิติของเมือง

เมื่อมีการสำรวจประชากรแบบสมัยใหม่เป็นครั้งแรกประมาณ ค.ศ. 1900 ประเทศอาณานิคมในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อยู่ในพวกที่มีลักษณะเป็นเมืองน้อยที่สุดในโลก¹ มักจะถือกันว่าการขยายตัวอย่างรวดเร็วของเมืองตั้งแต่ได้อิสราภาพ เป็นพัฒนาการใหม่ในพื้นที่ ซึ่ง “ตามประเพณี” แล้วเป็นเพียงชนบท แต่มีหลักฐานเพิ่มขึ้นเรื่อยๆว่าลัทธิอาณานิคมเองเป็นเหตุผลสำคัญที่ชาวเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จำนวนน้อยมากพำนักรักษาในเมืองในช่วงร้อยปีก่อน ค.ศ.1940 ปีเตอร์ บูมการ์ด (1989: 111) ได้ชี้ว่าในชาติที่ผลกระทบของการเป็นอาณานิคมรุนแรงที่สุด อัตราส่วนของคนพำนักรักษาในเมืองที่มีประชากรมากกว่า 20,000 คนลดลงระหว่างศตวรรษที่ 19 จากประมาณร้อยละ 7 ใน ค.ศ. 1815 มาจนถึงร้อยละ 3 ใน ค.ศ. 1890

สาเหตุก็คือบรรดาเมืองในสมัยที่เป็นอาณานิคมของยุโรปเท่ากับเป็นเกาะขนาดกะทัดรัดที่ครอบงำการค้าของภูมิภาคโดยไม่สนับสนุน (หรือแม้แต่อนุญาต) ให้คนเอเชียอพยพเข้าเมืองและมีส่วนในความมั่งคั่งด้วย ส่วนศูนย์กลางสำคัญๆที่ยังคงอยู่ในความควบคุมของชาวเอเชีย ก็จะดึงดูดผู้คนเป็นจำนวนมากจากกลุ่มต่างๆ—ผู้ติดตามรับใช้พวกชนชั้นสูงและข้าราชการ นัก ชาวดังชาตกลุ่มน้อยที่ทำการค้า ผู้ศึกษาศาสนา คนเร่ขายสินค้า ช่างฝีมือ และผู้ใช้แรงงาน พื้นที่ที่หลีกเลี่ยงการตกเป็นเมืองขึ้นได้ยาวนานที่สุดได้ชี้ให้เห็นประเด็นนี้ กรุงเทพมหานครร้อยละ 10 ของประชากรทั้งประเทศในการสำรวจสำมะโนครัวใน ค.ศ.1909 และคงไม่น้อยกว่านี้เท่าใดนักตลอดศตวรรษที่ 19 แม้ว่าการค้าขณะนั้นจะมีขนาดปานกลาง (จาก Skinner 1957: 68 – 87) เมืองหลวงของพม่า (ที่อมรปุระ แต่รวมสะแกอีกฝั่งหนึ่งของแม่น้ำ) มีประชากรร้อยละ 10 ของประเทศพม่าในการสำรวจเมื่อ ค.ศ. 1783 และร้อยละ 13 ใน ค.ศ. 1802 (Koenig 1990: 59) เมืองในยุคอาณานิคมเล็กกว่าศูนย์ของเอเชียที่ถูกเมืองพวกนี้แย่งหน้าที่ทางเศรษฐกิจไป ประชากรของปัตตาเวียของฮอลันดา ไม่มากไปกว่า ของยกยาการ์ตา และ

¹ ใน ค.ศ. 1960 หลังการหนีความวุ่นวายเข้ามาในเมืองใหญ่ในทศวรรษ 1940 ยังคงประมาณว่าเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นเมืองเพียงร้อยละ 17.6 ขณะที่เอเชียโดยรวมแล้วอยู่ในอัตราร้อยละ 21.6 และร้อยละ 60 สำหรับประเทศที่พัฒนาแล้ว (U.N. Centre for Human Settlements 1987: 53)

ซูราการ์ตา เมืองหลวงเก่าของชวา มาจนกระทั่งศตวรรษที่ 19 และอย่างกึ่งก็มีประชากรมากกว่าเมืองหลวงเก่าของพม่า (มันตะเลย์ในตอนนี้) เพียงเล็กน้อยเท่านั้น ในการสำรวจสำมะโนครัว ค.ศ. 1891

หลังจากที่ศูนย์ของอังกฤษได้ครองอำนาจทางการค้าและการเมืองของประเทศมาเป็นเวลานาน

มันตะเลย์ขณะนั้นประชากร 170,000 คน ลดลงระหว่างที่อังกฤษปกครองเหลือ 135,000 ใน ค.ศ. 1931

มาจนกระทั่งศตวรรษที่ 17 เมืองในเอเชียโดยทั่วไปแล้วใหญ่กว่าเมืองในยุโรป ทั้งปักกิ่งและอะโตะ (โตเกียว) มีพลเมืองหนึ่งล้านคนประมาณ ค.ศ.1600 สกินเนอร์ (1977: 28 – 30) ได้ชี้ให้เห็นในกรณีของจีน สมิท (1988: 17 – 18) ในกรณีของญี่ปุ่น และ ฮาบีบ (1982: 167 – 71) กับ เบย์ลี (1983: 112 – 13) ในกรณีของอินเดีย ว่าอิทธิพลของศูนย์ประชากรใหญ่ๆลดลงอย่างเห็นได้ชัดระหว่างศตวรรษที่ 17 และ 19 ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งได้รับผลกระทบก่อนหน้านี้และโดยตรงกว่าจากการครอบงำทางการค้าโดยยุโรป จึงไม่เป็นที่แปลกใจเลยที่พบว่าเมืองใน ค.ศ.1600 ใหญ่กว่าใน ค.ศ.1850

ไม่มีตัวเลขของประชากรเมืองก่อนสมัยใหม่ที่เชื่อถือได้นอกจากเขตเมืองที่ปกครองโดยชาวยุโรป ผู้เดินทางมาเยือนมักจะคิดคำนวณว่ามีพลเมืองเท่าใดโดยอาศัยการนับจำนวนบ้านอย่างคร่าวๆ หรือคำกล่าวอ้างของเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นถึงจำนวนชายฉกรรจ์ที่สามารถเกณฑ์มาเป็นทหารจากตัวเมืองและเขตชานเมือง นอกจากนี้เรายังสามารถติดตามสืบทอดมาทางกายภาพของเมืองขณะที่รุ่งเรืองที่สุดซึ่งเป็นประโยชน์ในการตรวจสอบความเชื่อถือได้ของประมาณการ

ตัวเลขประชากรในศตวรรษที่ 16 ที่ให้ไว้ในตารางที่ 6 มีแต่ของปินโต เท่านั้นที่ไม่น่าเชื่อถือเลย เราต้องเข้าใจว่าเขาเพียงต้องการจะสื่อว่าอยุธยาและหงสาวดีเป็นเมืองที่ใหญ่มาก ในที่อื่น ปินโต (1578: 218) ได้จัดบัญชีเมืองใหญ่ของเอเชีย 18 เมือง ทุกเมืองเล็กอย่างมากเมื่อเทียบกับปักกิ่ง แปลเป็นเมืองเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เมาะตะมะ และปาสุรวน ในชวา เมืองหงสาวดี อังวะ และ เมาะตะมะ ใน พม่า เมือง “อุซองเก (Uzangue)” ในเวียดนาม รวมทั้งอยุธยาและหลวงพระบาง มีข้อกังขาในตารางที่ 6 ประมาณการประชากรเมืองศตวรรษที่ 16

ประมาณการ			เทียบเท่าจำนวนประชากร ¹
อยุธยา	ทศวรรษ 1540	400,000 หลัง (Pinto 1578: 420)	2,600,000
	1545	10,050 หลังถูกเผา(หลวงประเสริฐ 10)	>100,000
หงสาวดี	ทศวรรษ 1540	400,000 หลัง (Pinto 1578: 362)	2,600,000
	1596	“ชาย” ² 150,000 คน (du Jarric 1608 I:624)	600,000

หมายเหตุ: ¹ ในตารางที่ 6 และ 7 สดมภ์สุดท้ายได้มาโดยใช้ 6.5 เป็นตัวคูณเพื่อแปลงจำนวนบ้านเป็นประชากรและ 4 เป็นตัวคูณ เพื่อแปลงจำนวน ชายฉกรรจ์ การสำรวจสำมะโนครัวของมะละกาของฮอลันดา ใน ค. ศ. 1679 ให้จำนวนประชากร 4884 คนอยู่ใน “บ้านก่ออิฐ 150 หลังและบ้านหลังคาจาก 583 หลัง” แต่ละบ้านมี 6.7 คน แล้วยังมีคนรับใช้บริษัฮอลันดา 219 คน บ้านละ 4.6 คน (van Goens 1679: 281) เมืองเอเชียคงจะมีจำนวนคนต่อหลังสูงกว่า เพราะบริเวณบ้านของพวกเขาชั้นสูงนั้นกว้างขวาง อีกทั้งป้อมปราการของหลวงเองก็มีคนจำนวนมาก

มะละกา	1510	10,000 หลัง (Araujo 1510: 21)	65,000
		ทหาร 4000 คน (เพ็งอ้าง: 21)	16,000
		30,000 หลัง (Castanheda) ^ก	195,000
		10 เท่าของ Pasai (Pires 1515: 144)	200,000
		100,000 คน (Albuquerque 1557: 84)	100,000
		ทหาร 20,000 คน (เพ็งอ้าง: 99)	80,000
		200,000 ในฤดูที่สูงที่สุด (Correia: 284) ^ก	<200,000
		190,000 (Sejarah Melayu 1612: 181; 1831: 247)	190,000
		90,000 ในเมืองเท่านั้น (Sejarah Melayu 1612: 180)	90,000
ปาไซ	1512	20,000 คน (Pires 1515: 143)	20,000
	1518	ทหารยาม 3000 คน (Barros 1563 III, v: 522 – 23)	>12,000
บรูไน	1512	25,000 หลัง (Pigafetta 1524:58)	162,000
	1579	20,000 หลัง (Maximilian 1522: 301)	130,000
	ทศวรรษ 1580	เชลย 4 – 5000 คน (de Sande 1579: 126)	>18,000
		ผู้เสียชีวิต 8000 คน (Dasmariñas 1590B)	32,000
เดมะกั	1512	บ้าน 8 – 10,000 หลัง (Pires 1515: 184)	58,500
		ทหาร 30,000 คน (เพ็งอ้าง: 185)	120,000
เกรซีก	1512	“ชาย” 6 – 7000 คน (เพ็งอ้าง: 194)	>25,000

ขนาดของบรูไนตามที่คณะสำรวจของมะเจลเลน ประมาณไว้ เราอาจรับได้ว่าก่อนที่จะถูกทำลายโดยพวกสเปนใน ค.ศ. 1579 บรูไนใหญ่มิฉะนั้นอยู่ถึงสามศตวรรษในฐานะเป็นศูนย์กลางของบอร์เนียวและฟิลิปปินส์ แต่ขนาดของเมืองทางกายภาพดูเหมือนจะไม่ใหญ่พอสำหรับประชากรเกินห้าหมื่นคน แต่สำหรับมะละกาแล้ว ตรงกันข้ามมีหลักฐานตัวเลขสนับสนุนหลายตัวเกินกว่าจะปิดออกไปได้ อีกทั้งการค้า การนำเข้าข้าว และมิติทางกายภาพล้วนยืนยันตรงกัน ในข้อบันทึกที่เขียนตามประเพณีมลายู มีคนพำนักอาศัยตลอดชายฝั่งจากตอนเหนือของมะละกาจนถึงแม่น้ำมูวาร์ห์ (Muar) ติดต่อกันมาประมาณ 45 กิโลเมตร (Sejarah Melayu 1612: 181; 1831: 247)

ถึงแม้ว่าจะไม่มีตัวเลขของศตวรรษที่ 16 สำหรับ ทั้งลอง (ฮานอย) เมืองหลวงของเวียดนามหลักฐานทางกายภาพรวมทั้งธรรมเนียมประเพณีแสดงว่าเมืองเสื่อมลงอย่างช้าๆจากระดับสูงสุดในปลายศตวรรษที่ 15 เนื่องจากยังคงใหญ่มากในศตวรรษที่ 17 ทั้งลองคงจะเป็นเมืองเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ใหญ่ที่สุดของศตวรรษที่ 16 มีพลเมืองมากกว่า 100,000 คน อยุธยา (ก่อนถูกพม่าทำลายล้าง

^ก จำนวนที่น่าสนใจนี้ดูเหมือนจะหมายถึงผู้ชายที่ป้องกันเมืองระหว่างการปิดล้อม ดังนั้นจึงอาจไม่ได้มีเจตนาให้สะท้อนประชากรตามปกติ

^ก ผมได้ข้อความที่อ้างถึงจาก Thomaz 1993: 71n

ใน ค.ศ.1567) และหงสาวดีคงจะอยู่ในกลุ่ม 100,000 คน ส่วนมะละกาก็คงจะอยู่ในกลุ่มนี้เมื่อเทียบกับ แล้วเป็นช่วงสั้นๆ (ราวๆ ค.ศ.1470 – 1511) ในระหว่างนั้นมะละกาเป็นศูนย์กลางการค้าของ เอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ที่มีบทบาทสำคัญ เดเมก เมืองท่าที่สำคัญของชาวในต่อนั้น อาจมี ประชากร 60 – 80,000 คนในช่วงนี้ แต่บรูไน เกรซีก และปาไซ อาจมีประชากรประมาณครึ่งหนึ่งของจำนวนนั้น สำหรับเมืองที่อยู่ลึกเข้าไป ห่างจากทะเล เช่น อังวะ หลวงพระบาง เวียงจันทน์ และเชียงใหม่ เป็นการ ยากที่จะประมาณจำนวนพลเมืองในสมัยนี้

ระยะที่การค้าเจริญถึงขั้นสูงสุดคือช่วง ค.ศ.1570 – 1630 ได้ทำให้การมีลักษณะเป็นเมือง เพิ่มขึ้นมากอย่างไม่ต้องสงสัย โดยที่เมืองซึ่งตั้งอยู่ก่อนแล้วเติบโตขึ้น และเมืองใหม่ๆปรากฏตัว (ตารางที่ 7) การตรวจสอบประมาณการที่มีอยู่อย่างหลากหลายที่สุดสำหรับศตวรรษที่ 17 ซึ่งให้ ประโยชน์มากนั้นทำได้โดยใช้ขนาดทางกายภาพของเมืองเหล่านี้ ความกว้างยาวของเมืองอาจทราบได้ จากการบรรยายของผู้ที่อยู่ร่วมสมัยประกอบกับโบราณคดีสมัยใหม่ (ตารางที่ 8) ส่วนใหญ่จะมีป้อม ปรากฏของหลวงที่เห็นได้ชัดเจน และกำแพงป้อมก็มีร่องรอยให้เห็นในปัจจุบันล้อมรอบด้วยเขตชาน เมืองที่ไม่ค่อยชัดเจนเท่า ส่วนนี้เป็นที่ตั้งของชุมชนชาวต่างชาติ กับผู้คนที่ย้ายเข้ามาจากชนบท และยังมี บ้านของขุนนางสำคัญๆที่บริเวณกว้างขวางมาก ในสยามและพม่าเมืองที่มีกำแพงล้อมเป็นที่ยู่ ประชากรเมืองครึ่งหนึ่งหรือมากกว่า แต่ที่กลุ่มหมู่เกาะมักจะไม่มีกำแพง นอกจากที่รอบปราการวัง หลวง (กราดน/*kraton* หรือ โกตา/*kota*) เวียดนามและลาวมีทั้งป้อมปราการชั้นในและกำแพง ชั้นนอกโอบล้อมพื้นที่ที่มีประชาชนอยู่เกือบทั้งหมด

การที่จะประมาณจำนวนประชากรจากเขตที่มีการตั้งถิ่นฐานนั้นค่อนข้างเสี่ยงเพราะลักษณะ ที่ ไม่สม่ำเสมอของการตั้งถิ่นฐาน บ้านที่อยู่ติดกับชายหาดตอนนอก บริเวณท่าเรือ ตลาด และศาสน

ตารางที่ 7 ประมาณการประชากรเมืองในศตวรรษที่ 17

ประมาณการ			เทียบกับ ประชากร
ทั้งลอง	1640	“มากถึงหนึ่งล้านคน”(Rhodes:1651:26)	1,000,000
	1688	บ้าน 20,000 หลัง (Dampier 1699:36)	130,000
คิมลอง	1674	150,000 คน (de Courtelin, ใน Nguyen 1970: 120)	150,000
เว้	1749	60,000 คน (Proivre 1750: 97)	60,000
พนมเปญ	1606	20,000 หลัง (Jaquie, in Groslier 1958: 152)	130,000
ซิทอร์	1600	“มากกว่า 50,000 คน” (San Antonio 1604: 95)	>50,000
อยุธยา	1617	“ใหญ่เท่าลอนดอน” (Anderson 1890: 69)	200,000
	1681	เด็กตาย 10,000 คนต่อปี (Noguettes 1685: 71)	>200,000
	1686	200,000 คน (Tachard 1688: 190)	200,000
	1687	ชายฉกรรจ์ 60,000 คน (Gervaise 1688: 47)	240,000

		ต่างชาติ 16,000 คน (La Loubère 1691: 112)	>30,000
อังวะ	1688	“ใหญ่เท่าเมืองริมส์” (Goüye 1692:73)	30,000
ลิเรียม	1688	“ใหญ่เท่าเมืองเมซ” (เพ็งอ้าง: 73)	25,000
แปร์	1688	“ใหญ่เท่าเมืองลิเรียม” (เพ็งอ้าง: 73)	25,000
พุกาม	1688	“ใหญ่เท่าเมืองคิง” (เพ็งอ้าง: 73)	25,000
ปัตตานี	1602	ชาย 4 – 5000 คนในขบวน (van Neck 1604: 226)	20,000
	1690	10 – 20,000 คน (Tosen 1690 ใน Ishii กำลังตีพิมพ์)	15,000
ปะหัง	1618	11,000 คนถูกอาจะห์กวาดต้อนไป (van den Broecke 1634 I: 177)	>12,000
ยะโฮร์	1604	ชายฉกรรจ์ 4000 คน (Mandelslo 1662: 108)	16,000
บรูไน	1608	2 – 3000 หลังในน้ำ (van Noort 1601: 202)	16,200
อาจะห์	1602	7- 8000 หลังถูกเผา (Lancaster 1603: 133)	>10,000
	1621	ชายฉกรรจ์ 40,000 คน (Beaulieu 1666: 106)	160,000
	1688	7 – 8000 หลัง (Dampier 1699: 90)	>48,700
ปาการ์รูยัง	1684	ชาย 8000 คนที่ราชสำนักเท่านั้น (Dias 1684: 355)	32,000
บันเต็น	1672	“มากกว่า 100,000 คน” (Missions Etrangères 1680: 90)	>100,000
	1673	ชายฉกรรจ์ 55,000 คน (VOC, in Guillot 1989: 150)	220,000
	1674	ชายฉกรรจ์ 200,000 คน (Cortemunde 1675: 122)	800,000
	1684	700,000 คน (Fryke 1698: 80)	700,000
	1696	“ชาย 31,848 คนที่ซูราโชวัน” (Pigeaud 1968: 64)	125,000
จาการ์ตา	1596	3000 หลัง (Lodewycksz 1598: 163)	20,000
	1606	ชายฉกรรจ์ 4000 คน (Matelief 1608: 53)	16,000
	1618	ชายฉกรรจ์ 6–7000 คน (van den Broecke 1634 I:187)	26,000
มาตารัม	1624	ชายฉกรรจ์ 200,000 คน (de Haen 1623: 35)	800,000
เซมารัง	1654	100,000 (van Goens 1656: 268)	100,000
จาปารา	1654	100,000 (van Goens 1656: 268)	100,000
คูบัน	1600	ทหาร 32 – 33,500 คน (“Tweede Boeck” 1601: 184)	130,000
สุระบายา	1625	50 – 60,000 (VOC, ใน Meilink-Roelofsz 1962: 270)	>50,000
มะกัสซาร์	1614	1260 หลังถูกเผา (EIC, G/10/1:5)	>20,000
	1615	ทหาร 16,000 คน (EIC, G/10/1:9)	64,000
	1636	60,000 คนตายด้วยกาฬโรค (EIC, G/10/1: 73)	>100,000
	1660	ชายฉกรรจ์ 160,000 คน (Gervaise 1710: 60)	640,000

สถานที่สำคัญๆมักจะอยู่กันหนาแน่น ขณะที่ในส่วนอื่นๆ ประชากรจะกระจายกันอยู่ เป็นหมู่บ้านเรียงรายเกือบต่อเนื่องกันไปมากกว่าจะเป็นเมืองที่มีเขตแน่นอน ท้องที่ที่มีคนอยู่กันอย่างหนาแน่นมาก อาจมีบ้านเรือนถึง 3000 หลัง (หรือ ประมาณ 20,000 คน) ต่อหนึ่งตารางกิโลเมตร ขณะที่พื้นที่เมืองทั้งสิ้นอาจมีความหนาแน่นไม่ถึงครึ่ง²

เมื่อนำหลักฐานของขนาดโดยประมาณนี้มารวมกับการคาดคะเนร่วมสมัยเรื่องจำนวนประชากรก็ได้ข้อสรุปที่แน่นอนขึ้นว่าเมืองที่ใหญ่ที่สุดคือ ทังลอง อูรุธยา และมาดาร์ัม ที่ประชากรตอนกลางศตวรรษที่ 17 มีจำนวนมากถึง 150,000 – 200,000 คน (ซึ่งหงสาวดี ก็คงอยู่ในระดับนั้นก่อนถูกทำลายใน ค.ศ. 1599) อาจะห์ มะกัสซาร์ บันเต็น และ กิมลอง เมืองหลวงของโคชินจีน อาจเป็นเมืองในระดับรองเมื่อจำนวนประชากรถึงจุดสูงสุดเฉียด 100,000 คนในกลางศตวรรษ ส่วนเมืองอื่นๆ ตามชายฝั่งชาวตอนเหนือ นั้น สะดุดตาแปรเปลี่ยนขึ้นๆลงๆอย่างรวดเร็วในศตวรรษนั้น แต่ตุนัน และ สุระบายา ชั่วโมงหนึ่งอาจมีประชากรถึง 50,000 คน มะรอกู (เมืองหลวงของยะไข่) ปัตตานี เวียงจันทร์ และพนมเปญ อาจอยู่ในกลุ่มที่มีประชากรระหว่าง 20,000 และ 50,000 คน และคงจะใกล้เคียงตัวเลขข้างสูง การย้ายเมืองหลวงของพม่ากลับไปอังวะใน ค.ศ. 1634 ทำให้เมืองนี้โตขึ้นอย่างสม่ำเสมอ และอาจขึ้นไปถึงระดับ 50,000 คนภายในค.ศ. 1700 เมืองเหล่านี้อาจเป็นสิบสามเมืองในท้องถิ่นที่ใหญ่ที่สุด

เขตปกครองของยุโรปมีการค้าขายอย่างกว้างขวางและตรงใจกลางเป็นกลุ่มอาคารแข็งแรง สร้างด้วยหิน แต่เขตเหล่านี้ไม่ได้เป็นเมืองที่ใหญ่ที่สุด ปัตตาเวียเดบโตจนมีประชากรทั้งในและนอกกำแพงเมืองประมาณ 30,000 คน ใน ค.ศ. 1670 (Hageman 1859: 364; Blussé 1986: 84 – 85) มะนิลา ขณะที่รุ่งเรืองที่สุดใน ค.ศ. 1630 มีประชากรประมาณ 40,000 คน (Phelan 1959: 178) มะละกามีพลเมืองประมาณ 12,000 คน เมื่อเป็นที่บัญชาการของโปรตุเกสก่อน ค.ศ. 1641 (Mandelslo 1662: 106) แต่หลังจากนั้นเหลือเพียง 5000 คน เมื่ออยู่ใต้การปกครองของฮอลันดา

การหาโดยรวมจำนวนประชากรของเมืองเหล่านี้ยังเป็นงานที่เสี่ยงมากกว่าการกะขนาด เพราะว่าแต่ละเมืองนั้นประชากรถึงระดับสูงสุดต่างเวลากัน บางทีเมืองหนึ่งมีจำนวนเพิ่มขึ้นมาโดยทำให้อีกเมืองหนึ่งตกไป แต่โดยการรวมจำนวนอย่างระมัดระวังจากตัวเลขด้านต่ำจะได้ยอดหนึ่งล้านกว่าคนในเมืองที่มีประชากรสามหมื่นกว่าในช่วงกลางศตวรรษที่ 17 ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าร้อยละ 5 ของ

² Jourdain (1617: 293) ได้เป็นเจ้าของที่ชายหาดตอนนอกแปลงหนึ่งขนาด “สี่สิบตารางฟาทอม” (หน่วยวัดความยาวหรือความลึกประมาณ 6 ฟุต หรือระยะแขนกางออกเต็มที่ – ผู้แปล) ที่มากัสซาร์ พร้อมด้วยบ้านสี่สิบหลัง ซึ่งคิดเป็นพื้นที่ 267 ตารางเมตรต่อหลังหรือบ้าน 3750 หลังต่อหนึ่งตารางกิโลเมตร เมื่อเทียบกับการสำรวจสำมะโนประชากรสมัยใหม่ (เกี่ยวกับประเภทการบริหาร ไม่ใช่พื้นที่ที่มีบ้านเรือนหนาแน่น) ให้ความหนาแน่นของเมือง 5000 – 10,000 คน ต่อตารางกิโลเมตร ตามการสำรวจสำมะโนครัวของหมู่เกาะ อินเดียนในปกครองของฮอลันดา ค.ศ. 1930 เมืองที่เป็น “อินโดนีเซีย” ที่สุด ยกยอร์การ์ตา และ ซูราการ์ตา มีความหนาแน่นประมาณ 63,000 หลังคาเรือนต่อหนึ่งตารางกิโลเมตร

ประชากรทั้งหมดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้พำนักอาศัยในเมืองใหญ่ๆ ซึ่งเป็นสัดส่วนที่มากกว่ายุโรปเหนือในสมัยเดียวกัน (de Vries 1976: 154) แต่อาจจะไม่มากเท่าอินเดียสมัยโมกุลหรือจีน (Habib 1982: 169; Skinner 1977: 28)

ส่วนการกำหนดขนาดเมืองและศูนย์กลางภูมิภาคที่เล็กกว่ายิ่งยากมากขึ้น เมื่อพิจารณา ประมาณการที่เรามีและหน้าที่ของเมืองในด้านเศรษฐกิจและการเมืองที่เรารู้แต่ไม่มีการประเมินเป็นตัวเลข เราไม่สามารถพูดอะไรได้มากนักนอกจากว่าเมืองต่อไปนี้อาจมีประชากรเกิน 10,000 คน (แผนที่ 5) แปร์พุกาม ตองอู สิเรียม (โกล้อย่างกุ้ง) ทวาย และ เมาะตะมะในพม่า³ ตะนาวศรี เชียงใหม่ ลพบุรี และ นครศรีธรรมราช (ลิกอร์) ในสยาม หลวงพระบางในลาวตอนเหนือ ราชธานีของเขมรที่ละแวก สอยอัน เมืองหลวงของโคชินจีน ยะโฮร์ และปะหัง (จนกระทั่งถูกอาจะห์ทำลายใน ค.ศ. 1618) ในคาบสมุทรมลายู ปาเล็มบัง จัมปี และ ปาการ์รูยุง เมืองหลวงของมานังกาเบา ใน สุมาตรา บันจาร์มันจีน และ บรูไนในบอร์เนียว จาปารา เซมารัง และ บาลัมบังกัน เกลเกล เมืองหลวงของบาห์ลี และ ซีโนไอ (Sinoay) เมืองหลวงของมาจินดาเนา (กล่าวกันว่ามิชายที่เรียกไปเป็นทหารได้ 36,500 คนใน ค.ศ. 1690 Laarhaven 1989: 112)

ถ้าสัดส่วนของชาวเมืองค่อนข้างจะสูงสำหรับทั้งภูมิภาค ที่สูงอย่างน่าทึ่งก็คือเขตที่ทำการค้าอย่างแข็งขันรอบๆช่องแคบมะละกา ส่วนทั้งคาบสมุทรมาลายูนั่นเป็นการยากที่จะคาดว่ามีประชากรตารางที่ 8 ขนาดโดยประมาณของเขตเมืองในศตวรรษที่ 17

ปราการหรือที่มี	เขตเมืองโดยประมาณ	แหล่งข้อมูล
กำแพงล้อม(กม ²)	(กม ²)	

³ พม่าในศตวรรษที่ 17 แบ่งเมืองซึ่งใหญ่กว่าระดับหมู่บ้านออกเป็นสี่ขนาด ขนาดที่เล็กที่สุดถือตามจำนวนคนที่ส่งไปสงคราม ระหว่าง 100 และ 1000 คน และครอบคลุมพื้นที่รัศมี 10 กม. เมืองที่มีรายชื่ออยู่ ณ ที่นี้อยู่ในประเภทที่ใหญ่ที่สุด เมืองหลวงของมณฑล แต่ละเมืองครอบคลุมพื้นที่ในรัศมี 100 taing (ราวๆ 320 กม.) (Than Tun 1983: 72 – 73)

ทังลอง	0.4	$5.6 \times 4 = 22$	Hanoi 1977: 40 – 46 และแผนที่
เวียงจันทน์	0.3	$4 \times 0.8 = 3.2$	Lajonquière 1901: 100 – 01
เจียงใหม่	3.8	5	Wijeyewardene 1985: 86; 1986: 6
อยุธยา	$3.6 \times 2 = 7.2$	15	Sternstein 1965
หงสาวดี ศต 16	$5.8^{\text{ก}}$	15	Symes 1827 I: 214; Frederici 1581: 244 – 45
มะรอก-อุ	0.4	7	Collis 1943: 174 - 75
ปัตตานี	0.1	$5 \times 0.4 = 2^{\text{ข}}$	Welch and McNeill 1989: 38; Bougas 1988: 15 – 16
อาจะห์	0.2	12	ENI 1893 – 1905 II: 321
บันเต็น	1.0	5	Scott 1606: 169; Guillot 1989
มาตารัม	0.4	$7.5 \times 5.5 = 41^{\text{ก}}$	Van Goens 1656: 66, 212 – 15; Nurhadi and Armeini 1978: 17
มะกัสซาร์	$0.8 + 0.8 = 0.2$	$10 \times 0.6 = 6^{\text{จ}}$	Reid 1983: 140 – 50; Bulbeck 19992: 351 – 72

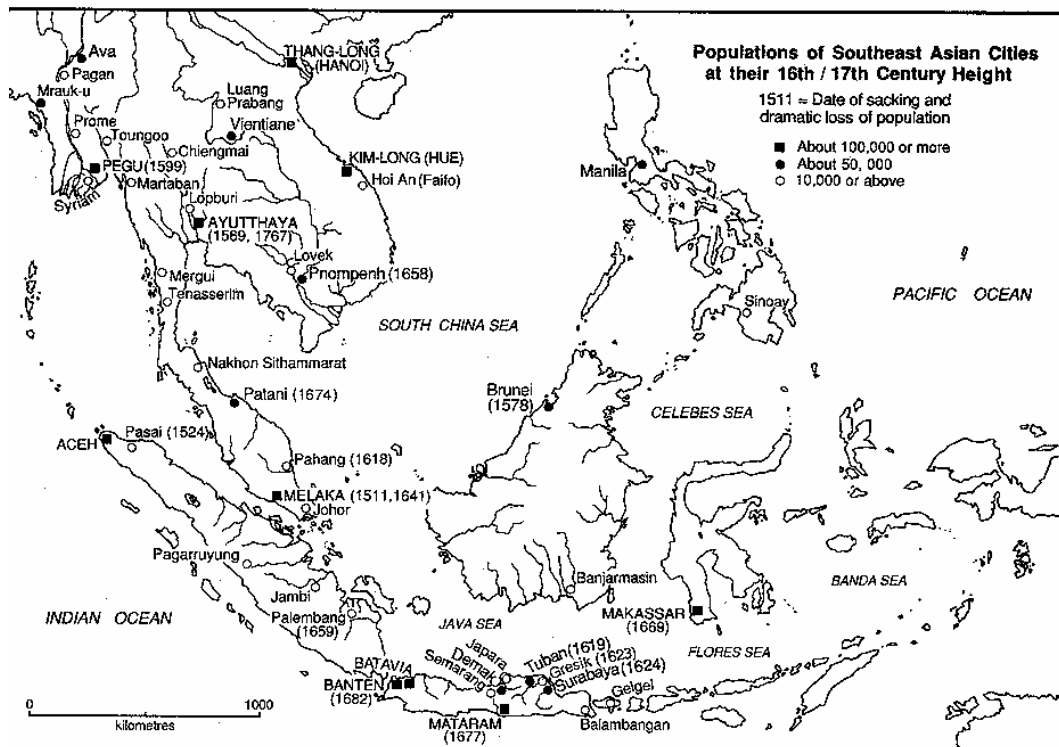
เกินห้าแสนคน เพราะจำนวนไม่ได้มากไปกว่านั้นเมื่อต้นศตวรรษที่ 19 (Reid 1987) ซึ่งก็หมายความว่า มะละกาเพียงเมืองเดียว อันเป็นศูนย์กลางการค้าที่ไม่มีการเกษตรบริเวณหลังเมือง คงจะต้องมีประชากรคิด เป็นร้อยละ 20 ของคาบสมุทรเป็นอย่างน้อยใน ค.ศ. 1500 และปัตตานี ปะหัง ยะโฮร์ และมะละกา

^ก ผมกะขนาดที่มันใหม่ของบูรณรองเองเอง ราชสำนักตั้งศูนย์ที่นี้ระหว่าง ค.ศ.1566-99 ส่วนเมืองหงสาวดีเก่าซึ่งมี กำแพงล้อมรอบใช้เป็นย่านการค้าและมีขานเมืองครอบคลุมไปไกล

^ข Welch และ McNeill ได้พิสูจน์หลักฐานในพื้นที่แห่งหนึ่งขนาดเพียง 90 เฮกตาร์ เท่านั้นที่เต็มไปด้วยเศษหม้อไห แต่การบรรยายสภาพพื้นที่ของทั้งสองคน เช่นเดียวกับของ Bougas บ่งบอกถึงพื้นที่ที่ใหญ่กว่าครอบคลุมประมาณห้า กิโลเมตรของชายฝั่ง ผมเลือกประมาณการที่ใหญ่กว่าโดยตั้งสมมติฐานว่าหย่อมเล็กๆภายในพื้นที่นี้ที่ผู้คนตั้งบ้านเรือน อย่างหนาแน่นเป็นระยะเวลานานกว่า ส่วนพื้นที่สันทรายนั้นมีผู้มาอยู่เป็นเวลาค้างศตวรรษหลัง ค.ศ. 1590 เมื่อเมือง เพิ่งฟู—เมื่อ *ฮิกายด์ ปัตตานี* (113) บันทึกว่าแมวสามารถเดินไปตามหลังคาบ้านโดยไม่ต้องลงมาแตะพื้นดินเลยเป็น ระยะ 2.5 กก. และเมื่อ van Neck (1604: 222) เชื่อว่ามันต่อเนื่องกันไปตามชายฝั่งเป็นระยะครึ่งไมล์เยอรมัน

^ค แผนที่ มาตารัม ของ van Goens แสดงให้เห็นเมืองที่แผ่ขยายอย่างไม่ธรรมดาหลังจากย้ายป้อม (กราดน) จากกูตา เก เด (Kuta Gede) ไปยัง เกร์ตา (Kerta) และที่ เปลเร็ด (Plered)

^จ มากัสซาร์เป็นเมืองและรัฐที่ซับซ้อนมีราชสำนักที่มีการป้องกัน 3 แห่ง โกวาลโลเก้ และชอมเบาปู



แผนที่ 5 ประชากรของเมืองเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ของโปรตุเกส รวมกันมีสัดส่วนเหมือนกันใน ค.ศ. 1600 เกดะห์ซึ่งกลายเป็นท่าเรือขนาดเล็กที่สำคัญในต้นศตวรรษที่ 18 ตอนนั้นมีประชากร 7000 – 8000 ในเมืองเมื่อทั้งประเทศมีเพียง 20,000 คน (Taillandier 1711: 409) เมืองอาเจะห์ บันเต็น และบรูไน ขณะอยู่ระดับสูงสุดอาจมีประชากรในความควบคุมอย่างน้อยหนึ่งในห้า

การทำให้เป็นเมืองที่อยู่ในระดับค่อนข้างสูงสำหรับเวลานั้นเป็นไปได้ด้วยเหตุผลสามประการ อันเนื่องมาจากสภาพแวดล้อมของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประการแรก (ปัจจัยร่วมกันกับเอเชียในเขตมรสุม) การจัดหาข้าวส่วนเกินที่ซื้อขายได้คล่องโดยใช้วิทยาการไม่สูงนั้นง่ายกว่าการจัดหาข้าวสาลีและเนื้อสัตว์ ประการที่สองศูนย์เมืองทั้งหมดนอกจากมาดาร์ม (เหมือนอังวะ และทังลอง ซึ่งอยู่ใจกลางของพื้นที่ปลูกข้าวอันอุดมสมบูรณ์) เข้าถึงได้ง่ายโดยทางน้ำอันเป็นวิธีการจัดหาเสบียงที่มีประสิทธิภาพมากกว่าทางเกวียนของผืนแผ่นดินใหญ่ และประการที่สาม การค้ามีบทบาทที่ค่อนข้างสำคัญทางเศรษฐกิจโดยรวมของเกือบทุกส่วนในภูมิภาค เมืองท่ามิได้เป็นกาฝากที่ต้องบังคับเอาผลิตผลส่วนเกินจากบริเวณหลังเมืองที่ไม่สมัครใจให้ ความมั่งคั่งของเมืองเหล่านี้ส่วนใหญ่มาจากการค้าและซื้ออาหารที่ตลาดเสรี

ตามประมาณการเมื่อต้นศตวรรษที่ 17 ปีตตานีต้องพึ่งการนำเข้าข้าวทางทะเลมากกว่าครึ่งหนึ่งของที่ต้องการ และบันเต็นนำเข้าสามในสี่ส่วน (Scott 1606: 136; Terpstra 1938: 163) มะละกาก่อนโปรตุเกสเข้าครอบครองพึ่งการนำเข้ามากกว่านั้นอีก แต่แต่ละปีจะมีเรือบรรทุกข้าวมาส่งประมาณ 45 ลำจากพม่า 30 ลำจากสยาม และ 50 – 60 ลำจากชวา และจำนวนมากพอๆ กันจาก โคโรมันเดล

(Araujo 1510: 28; Empoli 1514: 155; Pires 1515: 98, 107) แม้ว่าขนาดของเรือ เหล่านี้จะแตกต่างกันมาก หากเฉลี่ยล้าละ 50 ตันซึ่งอาจเป็นการคิดน้ำหนักต่ำสุดก็จะได้ขีว้นำเข้าประมาณปีละ 7000 ตันจากผู้จัดส่งที่อยู่ไกล จำนวนนี้คงเพียงพอที่จะเลี้ยงคนเมืองมากกว่า 50,000 คน อาจะห้ในทศวรรษ 1680 ซึ่งเป็นช่วงหลังยุคที่เจริญที่สุด ยังคงมีเรือถึง 10 ลำ ที่ทำเรือบรรทุกขีวมาจากอินเดีย และผู้ค้าปลีกที่ขายขีวนำเข้าในตลาดสามารถทำเงินได้วันละ 80 ปอนด์ สเตอริงก์ (เทียบเท่าขายขีว 3500 กก. Dampier 1699: 94)

โครงสร้างของเมืองในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ขุนัน ญุน จาติ มีบัญชาให้โอรสสร้างเมืองบนชายฝั่งทะเล และระบุว่า วัง [ดาเล็ม/dalem] ตลาด และลานจัตุรัส [อาลุม-อาลุม/alum-alum] จะอยู่ตรงไหน

Sadjarah Banten ย่อ โดย Djajadiningrat 1913: 34

ในฐานะที่เป็นงานสร้างสรรค์ของยุคการค้า บันเต็นประกอบด้วยลักษณะที่ขัดแย้งของยุค สร้างคิดทะเลเพื่อประโยชน์ทางการเดินเรือ เมืองเติบโตอย่างรวดเร็วเป็นมหานครของคนหลายชาติหลายภาษาที่ต้อนรับพ่อค้าวานิชเป็นอย่างดี การรวมเป็นกลุ่มก้อนโดยปราศจากการควบคุมของอาณานิคมที่ ทุกลอง ทางเดิน และตลาด ฝ่าฝืนระเบียบทั้งหมด แม้กระนั้นนครแห่งนี้ก็ได้สืบสานประเพณีของอินเดียที่ซึ่งความยิ่งใหญ่และแผนผังอาคารสำคัญๆ สะท้อนให้เห็นถึงการอวดอ้างของกษัตริย์ว่าเป็นส่วนหนึ่งของจักรวาล โบรเคล (1967: 384 – 95) ออกความเห็นว่าเป็นทวิภาคระหว่างเมืองแบบกระดานหมากรุกของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และความไร้ระเบียบและแออัดในเมืองของยุโรปและอิสลามในยุคกลาง “จากยิบรอลตาร์จนถึงหมู่เกาะซุนดา” ความขัดแย้งนี้ได้แทรกซึมไปทั่ว เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มิได้เป็นแต่เพียงว่าเมืองบนแผ่นดินใหญ่มีระเบียบมากกว่าเมืองตามกลุ่มหมู่เกาะหรือราชธานีที่ห่างชายฝั่งมีระเบียบมากกว่าเมืองท่าที่กำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว เมืองทุกเมืองมีระเบียบจักรวาลเป็นแกนอยู่บ้าง แต่ก็เสี่ยงอยู่เสมอว่าจะถูกลบล้างไปหมดเพราะการหลั่งไหลอย่างอลหม่านของผู้คนที่ความเจริญรุ่งเรืองดึงดูดเข้ามา

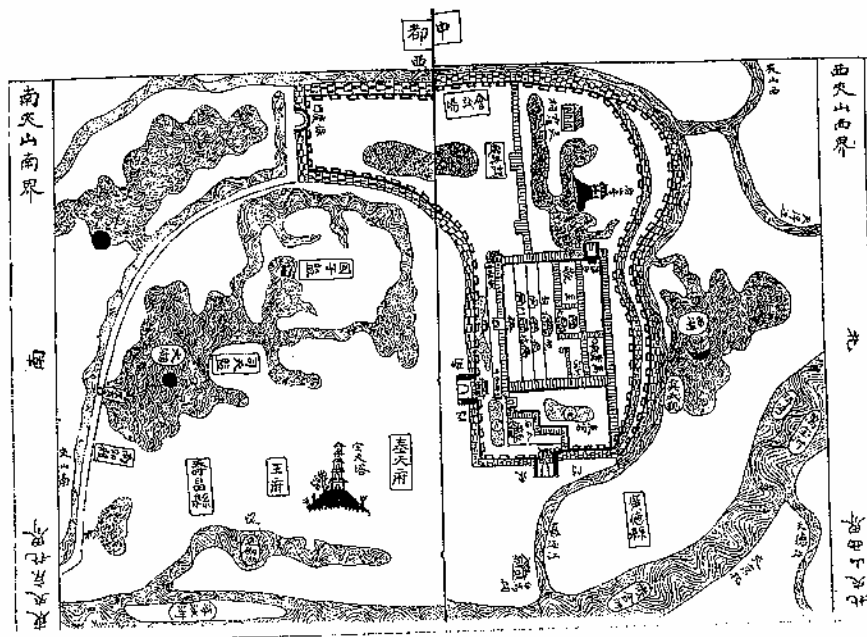
ในอาณาจักรที่นับถือพุทธศาสนา แนวคิดที่ว่าเมืองต้องเป็นพื้นที่ชัดเจนมีกำแพงล้อมรอบเมื่อเทียบกันแล้วค่อนข้างจะพัฒนาว่า ส่วนที่เป็นศูนย์กลางซึ่งมีการวางผังอาณานิคมที่ภายในกำแพงเมืองทั้งหมดมีขอบเขตหลายกิโลเมตร ในกลุ่มหมู่เกาะมีแต่ป้อมปราการของกษัตริย์และอาคารสาธารณะเท่านั้นที่มีการวางผังอย่างจริงจัง ขณะที่นิคมซึ่งตั้งอยู่ด้านนอกจะเกาะกลุ่มกันอยู่อย่างไร้กฎเกณฑ์รอบๆตลาด ทางน้ำและ อาณาเขตของผู้อุปถัมภ์ที่มีอำนาจ เวียดนามมีเมืองหลวงอยู่ตรงที่เดียวกันในบริเวณฮานอยเป็นเวลาเกือบหนึ่งพันปี และประชากรนั้นก็มียาจำนวนมาเกินแผนผังจักรวาล

แต่ดั้งเดิม (รูปที่ 13ก) ที่ใช้ในการสร้าง “เมืองนี้ขอบเขตกว้างไกลมากเหลือเกิน และไม่มีกำแพงล้อม . . . ทุกหนแห่งจะพบเห็นผู้คนมากมาย และแม้ว่าถนนจะกว้างมากแต่ในหลายที่เราเดินฝ่าผู้คนไปด้วย ความยากลำบาก” (Missions Etrangères 1674: 176)

กษัตริย์พม่ามักจะแสดงราชานุภาพด้วยการสร้างเมืองใหม่ตามแนวคิดเรื่องจักรวาล และกษัตริย์ที่ทรงพละกำลังยิ่งใหญ่ที่สุดของพม่า พระเจ้าบุเรงนอง ได้ทรงสร้างเมืองที่น่าประทับใจยิ่ง ตามที่พงศาวดารพม่าได้บันทึกไว้ “ก่อนสิ้นจุลศักราช 928 (ค.ศ. 1566) พระองค์ได้สร้างเมืองเสร็จพร้อมประตูและหอคอยบนกำแพงครบครัน มีประตู 20 ประตูและหอคอย 1009 หอ และตัดถนนใหญ่ 10 สาย และถนนรองอีกมากมาย และให้ขุดคูรอบเมือง กว้าง 20 ฟาทอม ลึก 20 ศอก ประตู 20 ประตูที่ทรงสร้างนั้นพระองค์พระราชทานนามตามชื่อเมืองและหมู่บ้าน” (“History of Syriam” 1915: 6) จากถนนที่กล่าวถึงสิบสาย ห้าสายตัดจากเหนือไปใต้ระหว่างประตู 5 ประตูที่กำแพงประตูด้านเหนือ และ 5 ประตูที่กำแพงด้านใต้ ในทำนองเดียวกันถนนอีกห้าสายตัดจากตะวันออกไปตะวันตก ดังนั้นเมืองจึงแบ่งเป็นตาราง 6 X 6 มี 36 ส่วน นอกจากส่วนกลาง 4 ส่วนซึ่งเป็นที่ตั้งพระราชวัง ด้วยเหตุนี้จึงได้กลายเป็นจุดศูนย์กลางของเมืองที่ถนนสำคัญทุกสายมุ่งตรงไป ส่วนที่เหลือ 32 ส่วนนอกพระราชวังเห็นชัดเจนน่าให้เป็นตัวแทน 32 มณฑลที่พระเจ้าบุเรงนองทรงแบ่งหงสาวดี (เพ็งอ้าง: 7) ดังนั้นทั้งเมืองและประเทศสะท้อนให้เห็นสวรรค์ในพุทธศาสนาที่ พระอินทร์เป็นใหญ่ห้อมล้อมด้วยเทพเจ้าอื่นๆ 32 องค์ (Guillon 1989: 115)

อาคันตุกะชาวยุโรปผู้มาเยือนเมืองใหม่แห่งนี้แปลกใจกับความโอ่อ่าที่ได้พบเห็น เซซาร์ เฟเรรีซี ไปที่นั่นหลังที่เมืองสร้างเสร็จไม่นาน คำบรรยายของเขาตรงกับของพม่า

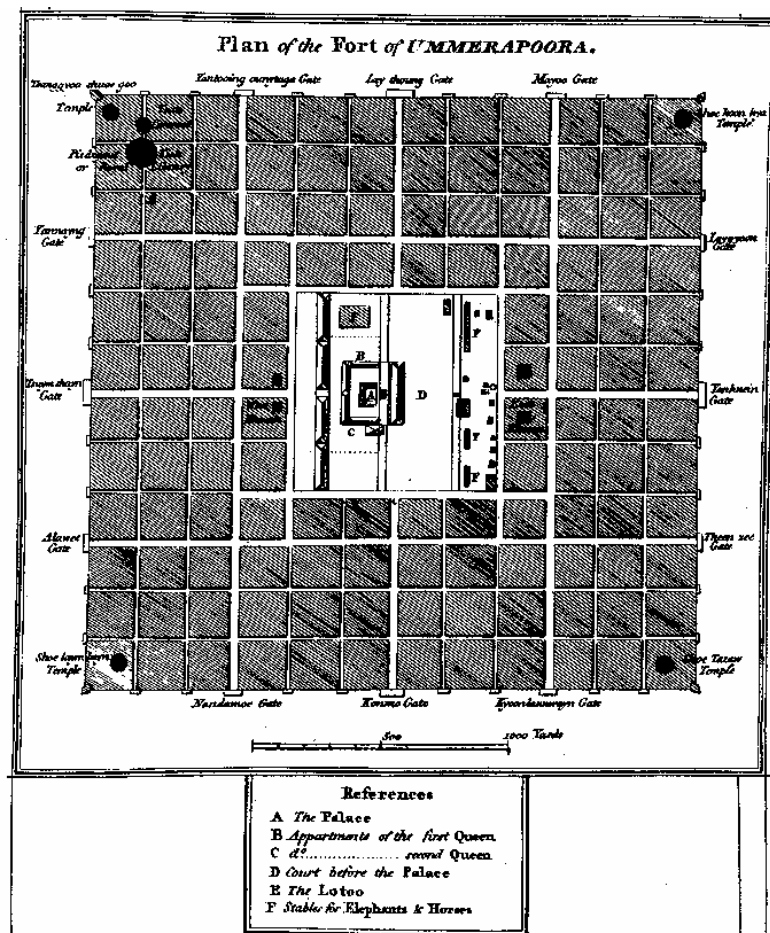
ในเมืองใหม่นี้มีพระราชวังของกษัตริย์ และที่ประทับของพระองค์พร้อมด้วยขุนนางฝ่ายทหารและพลเรือน และชนชั้นสูงอื่นๆ . . . เป็นเมืองใหญ่ ไม่ซับซ้อนและเรียบมาก เป็นทรงจัตุรัส มีคูน้ำ ล้อมรอบกำแพงเมือง ในคูมีจระเข้มากมาย ไม่มีสะพานซัก แต่ก็มีประตู 20 ประตู 5 ประตูต่อแต่ละด้านของกำแพงจัตุรัส มีหลายจุดที่สร้างให้ทหารยามเฝ้ายามทำด้วยไม้เคลือบทองหรือปิดทอง ถนนที่นี้ดีที่สุดที่ผมเคยเห็นมา เป็นเส้นตรงจากประตูหนึ่งไปอีกประตูหนึ่ง ถ้าคุณยืนที่ประตูหนึ่ง คนที่อยู่อีกประตูหนึ่งก็จะเห็นคุณ และถนนก็กว้างมากขนาดคน 12 คนสามารถขี่ม้าเรียงหน้ากระดานได้ . . . ถนนเหล่านี้ . . . จะมีต้นหญ้าจากอินเดียปลูกที่ประตูหน้าบ้าน ซึ่งให้ร่มเงาเป็นวงกว้าง บ้านเรือนสร้างด้วยไม้และหลังคามุงด้วยกระเบื้องในรูปของถ้วย . . . วังของกษัตริย์อยู่ตรงกลางเมือง สร้างเป็นแบบปราสาทมีกำแพงล้อม มีคูเดินไปด้วยน้ำ ที่ประทับด้านในสร้างด้วยไม้ปิดทองทั้งหลัง มีหลังคายอดแหลมสวยงาม เป็นงานที่มีค่าสูงมาก ปิดด้วยแผ่นทอง (Frederici 1581: 245)



รูปที่ 13 ก ผังของเมือง ทังลอง (ฮานอย) ของเวียดนาม เชื่อกันว่าเขียนเมื่อ ค.ศ. 1490 แต่อาจจะหลังกว่านั้น ทิศเหนืออยู่ด้านบน แม่น้ำแดงอยู่ด้านล่าง และ “เมืองค้องห้าม” ของกษัตริย์อยู่ภายในป้อมปราการ บริเวณที่ใหญ่กว่าซึ่งหนาแน่นไปด้วยผู้คนมีกำแพงดินและคูรอบนอกป้องกัน

เมืองหลวงอื่นๆของพม่า—อังวะ อมรปุระ และมันตะเลย์—ทุกเมืองสร้างตามกฎเกณฑ์คล้ายๆกัน พระราชวังจะตั้งอยู่ใจกลางป้อมปราการใหญ่รูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสมีกำแพงและคูน้ำล้อมรอบ มีถนนตัดกันจากประตูด้านหนึ่งไปอีกด้านหนึ่ง (O’Connor 1907; รูปที่ 13ข) เมืองไทพางเหนือมีลักษณะใกล้เคียงรูปแบบตามกฎเกณฑ์ของพม่ามากที่สุด เล่ากันว่าเมืองเชียงใหม่สร้างเสร็จภายในสี่เดือนสำหรับพระเจ้าเม็งรายใน ค.ศ. 1292 ตรงตามฤกษ์ต่างๆที่เหมาะสม ออกแบบตามหลักจักรวาล เป็นจัตุรัสใหญ่มีกำแพงและคูล้อมรอบพร้อมถนนรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า (Chronique de Xieng Mai: 5661; Wijeyewardene 1986: 8) หากอยุธยาเริ่มต้นคล้ายคลึงกัน แต่ก็ได้เจริญเติบโตอย่างรวดเร็วเกินแผนผังเดิม รูปทรงที่ไม่ได้สัดส่วนของเมืองหลวงสยามถูกกำหนดโดยร่องน้ำ (แผนที่ 6) และแม้ว่าบนเกาะใหญ่ในแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีกำแพงกันเป็นบางส่วน จะมีถนน “ใหญ่ ตรง และเป็นระเบียบ” ไม่ก็สาย การสัญจรไปมาส่วนใหญ่จะใช้ “ตรอกเล็กแคบๆ คูน้ำ และ ธารน้ำ ซึ่งอยู่ตามที่ต่างๆอย่างสับสนที่สุด” (Schouten 1636: 124)

ถ้าป้อมปราการเมืองพุทธโอบล้อมตัวเมืองส่วนใหญ่ ป้อมของเวียดนามและกลุ่มหมู่เกาะนั้นสร้างเพื่อกษัตริย์ สนมก่านัลจำนวนมากมายของพระองค์ และผู้รับใช้ราชสำนักเท่านั้น ในปะหัง มีแต่พวก “ขุนนาง” เท่านั้นที่อยู่ภายในกำแพงไม้ของป้อมปราการ “พวกนี้กันคนธรรมดาให้อยู่ข้างนอกที่ชานเมือง” (Matelief 1608: 122) ลักษณะทวิภาคที่ใจกลางเมืองมะกะสซาร์ ทำให้มีป้อมปราการใหญ่สามป้อม ที่สำคัญที่สุดก็คือ ชมบาปู (Sombaopu) ซึ่งมีเพียงตำแหน่งของพระราชวัง และที่พักของ



รูปที่ 13 ข ป้อมปราการของอมรปุระเมืองหลวงของพม่าใน ค.ศ. 1795 มีรูปแบบคล้ายกับเมืองหลวง ที่สร้างโดยบุเรงนองที่หงสาวดี แต่เป็นแบบ 4 x 4 แทนที่จะเป็น 6 x 6

บริวารเท่านั้น (แผนที่ 7) การวางแนวกำแพง ถนน และอาคารตามระบบจักรวาลนั้นยากที่จะเห็นได้ใน ความซับซ้อนของศูนย์ถ่ายสินค้าทางทะเล มีแต่ตรงใจกลางเมืองเท่านั้น ที่มีรูปแบบที่แน่นอน พระราชวังจะเปิดทางด้านเหนือออกสู่ทุ่งกว้าง ทางด้านตะวันตกมีสุเหร่าใหญ่ ทางตะวันออกหรือทาง เหนือเป็นตลาด นี่เป็นแผนผังของ บ้านเต็น (แผนที่ 8) และเมืองในชาวส่วนใหญ่ในเวลาต่อมา ที่ลาน จัตุรัสหน้าวัง (ปาเชบัน หรือ อาคูน-อาคูน) เป็นสถานที่จัดงานเลี้ยง งานแสดง และการประลองยุทธ์ที่ ราชสำนักอุปถัมภ์ ผังเดียวกันนี้ได้มีการจำลองใช้ ที่อาเจห์ และปัตตานี แต่ไม่ได้ใช้ที่มะกัสซาร์ (รูปที่ 14)

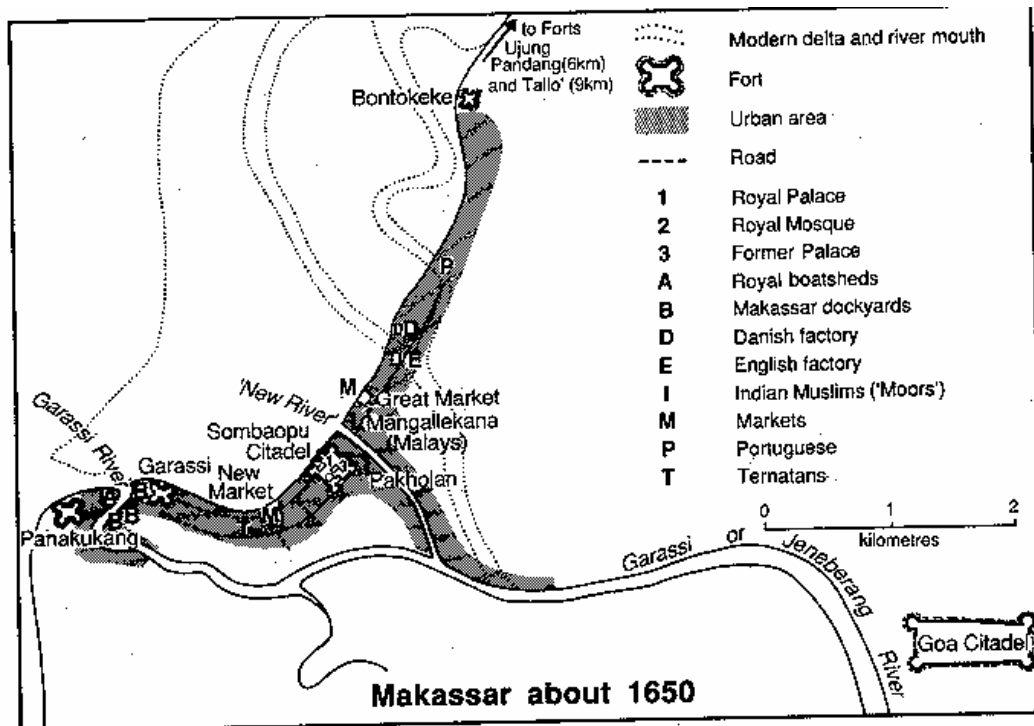
ป้อมปราการส่วนใหญ่ประกอบด้วยพื้นที่สนามล้อมด้วยอาคารต่อเนื่องกันที่เข้าถึงยากขึ้น เรื่อยๆ และส่วนในสุดนั้นสงวนไว้สำหรับกษัตริย์และฝ่ายในโดยเฉพาะ ที่อาเจห์มีประตู 7 ประตูที่ ต้องผ่านก่อนจะเข้าไปถึงฝ่ายใน (Warwijck 1604: 15) และไม่มีวังใดที่มีน้อยกว่าสามประตู สนามด้าน นอกจะล้อมด้วยอาคารสำหรับช้างหลวง ห้องทหารยาม โรงเก็บปืนใหญ่ และพื้นที่รับรองแขก

มี 62 วัด ขณะที่พบซากปรักหักพังของวัด 85 แห่งที่เชียงใหม่ (Schouten 1636: 125; Gervaise 1688: 47; Lunet de Jonqui re 1901: 102; Wijeyewardene 1985: 91) ความประสงค์ ที่จะได้บุญจากการสร้าง บูรณปฏิสังขรณ์ หรือตกแต่งศาสนสถานทำให้จำนวนของวัดเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ แม้ว่ามีเพียงหนึ่งหรือสอง วัดเท่านั้นที่มีบทบาทสำคัญเป็นศูนย์รวมของพิธีกรรมและงานฉลองทางศาสนาของทางการ ใน ประเทศมุสลิม จะมีก็แต่ที่ฝังศพของนักบุญและบุคคลที่มีอำนาจที่พอจะเทียบกันได้กับความ หลากหลายของสถานที่สักการะบูชาของชาวพุทธ และดึงดูดผู้สนับสนุนเฉพาะกลุ่มเช่นเดียวกัน

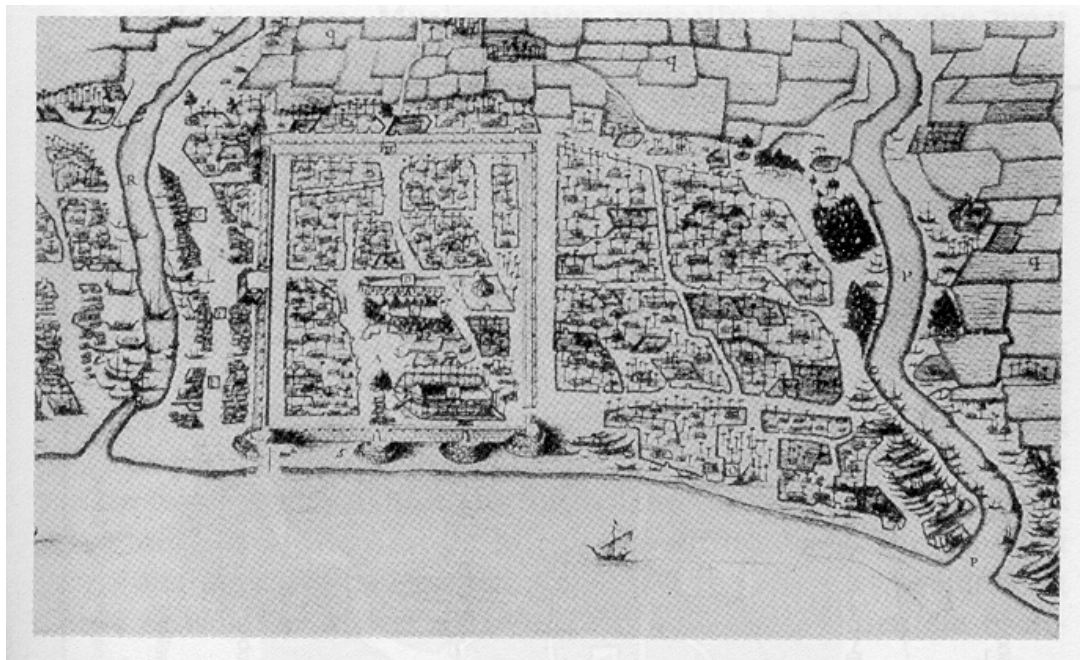
เมืองใหญ่ทุกเมืองจะตั้งติดทะเล (มะละกา บันเต็น จาการ์ตา-ปัตตาเวีย เกรซีก์ มะกัสซาร์ เตร์นาเต มะนิลา) หรือแม่น้ำใหญ่ที่เดินเรือได้ พื้นที่ใจกลางเมืองจะมีกำแพงล้อมและอยู่ตรงจุดตัดหรือ ใกล้แม่น้ำสายรองที่ให้น้ำสำหรับซักล้างและทำอาหาร รวมทั้งเป็นทางให้เรือเล็กเข้ามาได้ สะพานที่ ข้ามมายังถนนบนตัวเมืองไปสู่พระราชวังซึ่งเป็นศูนย์กลางมักจะเป็นคอคอด ในมะละกา สะพานจะ เรียงรายไปด้วยร้านเล็กๆและกลายเป็นส่วนขยายของตลาดนอกเหนือจากเป็นทางสัญจร นอกจากนี้ สะพานก็เป็นแบบง่ายไม่ก่สะพาน อยุธยามีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีสะพานข้ามคลองที่มีอยู่ มากมาย “พวกที่ข้ามคลองใหญ่จะสร้างด้วยหินและมี ราวสะพานเป็นหินเหมือนกัน แต่เนื่องจากไม่มี รถหรือเกวียนในที่นี้ สะพานจึงแคบ ตรงกลางสูงและยาว 80 ก้าว ส่วนสะพานข้ามคลองเล็ก ... ส่วน ใหญ่จะทำได้ด้วยไม้” (Kaempfer 1727: 44; cf. Gervaise 1688: 47)

เส้นทางขนส่งที่สะดวกที่สุดคือทางน้ำ ถนนจึงไม่ค่อยได้พัฒนา เมืองหลวงของพม่า สยาม และ เวียดนาม แต่ละเมืองมีถนนปูด้วยหินไม่กี่สาย ที่ทั้งสอง บางส่วนของพื้นถนนหลักจะไม่ปูหิน เพื่อให้เป็นทางเดินของสัตว์ (Richard 1778 I: 29) ใน กลุ่มหมู่เกาะและที่ใดก็ตามที่เมืองเกิดขึ้นเพราะ การค้าแทนที่จะโดยบัญชาของกษัตริย์ ถนนจะทำด้วยทรายและดิน “ในเมือง [บันเต็น] มีถนนจริงๆ เพียง 3 สาย ทุกสายมุ่งไปสู่ *ประเสบัน* (ลานหน้าราชสำนัก) สายหนึ่ง เป็นทางจากจัตุรัส ไปยังทะเล สายที่สองไปประตูบก และสายที่สามไปประตูภูเขา เมืองไม่ได้ปูพื้น มีแค่ทราย ... ยังเป็นหลุมเป็นบ่อ ด้วย สกปรก และส่งกลิ่นเหม็น เพราะผู้คนอาบน้ำในที่สาธารณะบ่อยมาก ทั้งผู้หญิงและผู้ชายซึ่งทำ ให้ฝุ่นบนพื้นฟุ้งและทำให้น้ำขุ่นเป็นโคลน” (Lodewycksz 1598: 106) แม้ไม่มีการปูพื้น แต่ก็ยังมีถนน หลายสายที่น่าประทับใจ เช่นที่ นาวาร์เรต์ จะต้องเดินข้ามตอนไปป้อมโขมเบาปูที่เมืองมะกัสซาร์ (อาจ จากทางเหนือ ดูแผนที่ 7) “ผ่านแถวต้นไม้ที่ดกที่สุดและสวยที่สุดในโลก แสงอาทิตย์ไม่สามารถส่อง ผ่านลงไปได้ ยาวกว่าหนึ่งลีก [ประมาณ 2 ไมล์] ... ถนนเช่นนี้จะมีค่าสำหรับพวกเรามากสักแค่ไหน” (Navarrete 1676 I: 115; cf. Gervaise 1688: 47 เรื่องอยุธยา)

เมืองที่ประสบความสำเร็จจะดึงดูดพ่อค้าต่างชาติที่มั่งคั่งอีกทั้งบรรดาเมืองประเทศราชที่ สวามิภักดิ์ ทั้งสองพวกนี้จะรวมเข้ากลุ่มกับอิทธิพลของเมืองในระดับหนึ่งและสร้างพหุนิยมซึ่ง ทำให้การค้าเป็นไปได้ เมื่อพหุนิยมนี้สามารถเฟื่องฟูขึ้นมาโดยทำลายความทะเยอทะยานของ



แผนที่ 7 มะกัสซาร์ ประมาณ ค.ศ. 1650



รูปที่ 14 ป้อมโซมบาปูที่มะกัสซาร์ประมาณ ค.ศ. 1638 เขียนโดยศิลปินฮอลันดา ทางน้ำด้านซ้าย (ทิศเหนือ) ของป้อมเป็นคลองขุดโดยข้างๆเป็น ย่านชาวโปรตุเกส (F) และชาวสุราต (G) ด้านขวา (ทิศใต้) เป็นปากของแม่น้ำเจเนเบรังมีเรือรบหลวง (H) เรียงรายตามริมฝั่ง ภายในป้อม B คือวังของสุลต่านยกอยู่บนเสาไม้ C วังเก่า D ที่เก็บสินค้าของหลวง และ E สุเหร่าหลวง