

## مِلاکا به عنوان یک مرکز تجاری

از ۱۶۴۰ تا ۱۸۰۰ میلادی: امر تناوب و تداوم بازرگانی دریایی

در بک مرکز دادوستد مالایی

ام. آر. فرناندو

برگردان و تنظیم: شهاب ستوده‌نژاد

یادداشت مترجم:

پدیده‌ی شاه بندر در خطوط دریایی مالایی بیانگر نقش بارز ایرانیان در سلسله مراتب و اداره‌ی امور بندرها و مقررات آمد و شد کشتی‌ها و نیازهای خدمه‌ی کشتی و دخول واژگانی از جمله ناخدا و بندر در گویش مالایی است.

چکیده‌ی اثر:

این پژوهش، توجهاتی به فعل و انفعالات پیرامون تاریخ اقتصادی غرب مجمع‌الجزایر اندونزی از اوایل سده‌ی شانزدهم، و تا پایان سده‌ی هیجدهم است. براساس شواهد موجود در اسناد شاه بندر در ملاکا، می‌توان مبحثی را شکل داد تا نشان دهد که، نگرش مرسوم درباره‌ی نزول اقتصادی در آن ناحیه، بعد از سال ۱۵۱۱ [در دوره‌ی حملات و فتوحات پرتغال]<sup>۱</sup> نادرست است. شواهد جدیدی به دست آمده که نشان می‌دهد، تاجران بومی این ناحیه‌ها که در چند بندر به فعالیت اشتغال داشته‌اند، از رونق اقتصادی بهره‌مند بوده‌اند، و فعل و انفعالاتی در فعالیت‌های آنان، نقشی در شکوه اقتصادی، تا دهه‌های اولیه‌ی نوزدهم داشته است.

\*\*\*

شکاف واضحی در متون ادبی و مرتبط با تاریخچه‌ی اقتصادی شبه جزیره‌ی مالایی در فاصله‌ی سال‌های ۱۵۱۱ و تا اواسط دهه‌ی ۱۸۷۰ وجود دارد؛ انگار که سقوط سلاطین ملاکا، به سمت یک دوره‌ی نزول در تاریخ مالزی انجامیده باشد. توضیحات ستی، نشان‌دهنده‌ی تسخیر ملاکا به دست پرتغالی‌ها در سال ۱۵۱۱ به عنوان یک فاجعه بوده که ضربات شدیدی به نحوه‌ی حکومت؛ ابعاد و روش مالایی‌ها وارد آورده، به حدی که فشاری جبران‌ناپذیر شد. پیامدهای طفیان‌زا، و بحران‌های سیاسی و نزول اقتصادی، و زوال اجتماعی تا دوره‌ی ظهور کادر اداره‌کننده‌ی «نیک‌خواهانه‌ی» بریتانیا ادامه یافت. بعضی تاریخ‌نگاران که نوشته‌هایشان، از نحوه‌ی نگرشی ناسیونالیستی سرچشمه گرفته، و مربوط به دوران پس از مراحل استعماری هستند، ترجیحات اصلی خود را صرف اشاراتی به امتیازات ظالمانه‌ی تجار پرتغالی، و هلندی کرده‌اند که پایه‌های اقتصاد بومی، و اجتماعی وابسته به خطوط دریایی را لرزاند. اما در خلال چند دهه‌ی اخیر، این‌گونه نگرش‌ها، تا اندازه‌ای تغییر یافته‌اند. در نظریه‌های جدید، تسخیر ملاکا به دست پرتغالی‌ها، نوعی عقب‌گرد موقتی تعبیر شده که، نحوه‌ی حکومت مالایی را فقط برای مدتی کوتاه مسدود کرد. جمعیت‌های محلی، به فعالیت‌های بازرگانی ادامه دادند، و دوران متناوبی از رونق را پشت سر گذاردند؛ صرف‌نظر از حضور کمپانی‌های بازرگانی اروپایی که محدودیت‌های زیادی برضد آن‌ها اعمال می‌کردند. پادشاهی جوهور Johor که ظهورش، مصادف با جهش اقتدار هلند در تنگه‌ی ملاکا بود، به سمت یک دوره‌ی تعادل و رونق اقتصادی پیش می‌رفت. این تحولات، وابسته به تجارت دریایی، در ضلع غربی مجمع‌الجزایر اندونزی بوده است. حاکمان بندرهای مالایی، در هر دو کرانه‌های شرقی، و غربی شبه جزیره، در فعالیت‌های کشتیرانی، به سبکی توانا، عملیاتی را در سده‌ی هیجدهم انجام می‌دادند. اما با در نظرگیری شواهد به دست آمده‌ی جدید، اطلاعات مفیدتری پیرامون زندگی اقتصادی جمعیت بومی، هموار نشده است. در نوشته‌های تاریخی، توجه به فعل و انفعالات سیاسی، در رده‌ی بالاتری قرار دارد. پژوهش فعلی، با هدف پیشبرد نگاه پژوهشگرانه، به تاریخ اقتصادی و بوجود آوردن

۱. کاربرد نشانه‌های ویژه روی لفظ: نیک‌خواهانه بوسیله‌ی مترجم، نمایانگر اشاره به تأکید نویسنده‌ی اثر در مورد موضوع اشاره شده است.

چشم‌انداز به سرنوشت مِلاکا به‌عنوان یک مرکز بازرگانی، و ناحیه‌ای، و راه‌های دور، از دهه‌ی ۱۶۴۰ تا پایان سده‌ی هیجدهم است. مِلاکا، حتا بعد از فرو رفتن در زیر سلطه‌ی اروپاییان، یک مرکز اصلی تجارت محلی، و ناحیه‌ای باقیمانده کمپانی هند شرقی هلندی، موفق به تضعیف موقعیت مِلاکا به‌عنوان مرکز عمده‌ی تجمع تجاری در مجمع‌الجزایر اندونزی گردید، اما این ضربات، موفقیت مِلاکا را به‌عنوان یک مرکز محلی، و ناحیه‌ای متزلزل ساخت، و این مرکز، تا اوایل دهه‌های سده‌ی نوزدهم، موقعیت خود را حفظ کرد. این نکته شفاف است، زیرا مقدار زیادی شواهد در مورد حضور هزاران بازرگان بومی - محلی که، فعالیت‌هایشان در بندر مِلاکا در ضلع غربی مجمع‌الجزایر اندونزی بوده است، وجود دارد. این شواهد در اسناد حکمرانان اسکله‌ی مِلاکا موجود بوده، اما هیچگاه به‌طور دقیق، مورد توجه قرار نگرفته بود. با کمی توجه به این اسناد، می‌توان نشان داد که اقتصاد بومی شبه جزیره‌ی مالایی، در خاک نیرو گرفتن، و سلامتی جامعی بوده؛ با توجه به مشکلاتی که از طریق ورود و کنترل اروپاییان در مناطق کلیدی مجمع‌الجزایر اندونزی، به آن‌ها تحمیل می‌شد.

#### مِلاکا پس از ۱۵۱۱ میلادی

مراحل اولیه‌ی رشد اقتصادی در غرب مجمع‌الجزایر اندونزی که زیر تاثیر رنسانس تجاری متمرکز در مِلاکا، و عوامل بومی شکل گرفته بود، بر ما روشن است. چند سال پس از تسخیر، به‌دست پرتغالی‌ها، مِلاکا فعالیت‌های تجاری خود را احیا کرد. اما در آن زمان، دیگر مرکز فعالیت‌های تجاری محورهای مالایی نبود، و به‌همین دلیل، بندرهای دیگر، به‌ویژه آچه Aché و جوهور، که فرمانروایان مالایی داشتند، توجه تنی چند از تجار محلی، و خارجی را جلب می‌کرد، زیرا همگی آنها، از ورود به مِلاکا اکراه داشتند. یک پژوهشگر می‌گوید: مِلاکا شهرتش را حفظ کرد، و به‌عنوان یک شهر مهم بازرگانی تا آخر سده‌ی شانزدهم باقی‌ماند: نوعی بقا در مرحله‌ی سراسیبی و نزول، آن هم به‌دلیل تسخیر مِلاکا به‌وسیله‌ی هلندی‌ها در سال ۱۶۴۱: اکثر پژوهشگران، این عقیده را قبول دارند. خط‌مشی، حفظ امتیازات مطلقه در تمامی فعالیت‌های تجاری در سیاستی بود که هلندی‌ها، قادر به انجام کامل آن نبودند، اما حقایق محض این خط‌مشی آنها، ناشناخته است. اسناد متعدد دهه‌ی ۱۶۶۰ مسأله‌ی فعل و انفعالات اقتصادی سده‌ی ۱۶۰۰ را ۶۵۹

دشوار ساخته، و مدارک و اوراق متعددی در مورد شبه جزیره‌ی مالایی برای دوره‌ی ۱۶۱۰ تا ۱۷۹۲ وجود دارد که توجهات زیادی را برای مطالعات تاریخی در مورد مسایل سیاسی و تاریخ اقتصادی این نواحی برانگیخته است. از جمله اوراق، می‌توان به‌نام‌های سالیانه‌ی فرماندار بلاکا به‌سلسله مراتب مافوق خودش در باتاویا Batavia به‌اضافه‌ی گزارشاتی راجع به‌روش کارها و ماموران میلاکا اشاره کرد. معضل اوراق گوناگون دست‌نویس شده، و کاربرد سبک کلاسیک و کهنه‌ی نگارش، مانع توجه دانشجویان به این اسناد شده است، و نیازمند توجهات سالیانه است، و مطالعات طاقت‌فرسایی را می‌طلبد، این اسناد، مربوط به آرشینو کمپانی هند شرقی هلندی هاست، و در هلند در هیگ Hague نگه‌داری می‌شوند.

### بایگانی‌های اسکله‌بان‌های میلاکا

با ارزش‌ترین منابع اطلاعاتی در مورد اقتصاد بومی در آرشینوهای یاد شده، لیست‌های کشتی‌رانی تهیه شده به‌وسیله‌ی مقامات هلندی است که مسوول بندرهای کلیدی، از جمله میلاکا بودند. این لیست‌ها، در رابطه با میلاکا، از سال ۱۶۸۱ شروع می‌شوند، و در ۱۷۶۰ پایان می‌پذیرند. اطلاعاتی به‌مانند کشتی‌ها و کشتیرانی و کالاهایی که حمل می‌کردند، و فعالیت‌های روزانه‌ی هر کشتی، به‌وسیله‌ی کارمندان شاه بندر، و یا همان اسکله‌بان‌های بندرها، ثبت و ضبط می‌شد. در هر مورد، تاریخ و رود یک کشتی، و تاریخ خروجش، و نام ناخدایش، ملیت، و محل اقامتش؛ نوع کشتی، ابعاد و اندازه، و تعداد خدمه؛ مبدا و مقصد، و توضیحات کالاها، نوشته می‌شد. در رابطه با لیست‌های نیمه‌ی اول سده‌ی هیجدهم، اطلاعاتی پیرامون پیوستگی ناخداهای بومی و صاحبان کشتی‌ها، و ارتباط آن‌ها، و عبور و مرورهای قبلی آنها به میلاکا، در دسترس ماست. این‌ها مانند معدنی از اطلاعات تجاری و اقتصادی، نه فقط در مورد شبه جزیره‌ی مالایی، بلکه حتی جاوه، سوماترا، و مناطق خشکی در جنوب شرقی آسیاست که همگی آنها با میلاکا ارتباط بازرگانی داشته‌اند. این اطلاعات به‌مسایل گوناگونی نیز اشاره داشته که آگاهی ما پیرامون تاریخ اجتماعی این نواحی نیز می‌افزاید، به‌ویژه در رابطه با فهرست‌های ماکاسار Makasar و چند بندر در جاوه که شامل مطالعات استاد هشر Heather در دانشگاه آزاد آمستردام بوده است. با این حال، و با آگاهی از وجود اینگونه منابع،

دانشمندان، پژوهش‌های مداومی را دامن نزده‌اند. فهرست‌های کشتی‌رانی میلکا، به‌طور کامل نوعی منابع در امور مختلف زندگانی تجاری تمرکز یافته در میلکا در فاصله سال‌های ۱۶۸۲ تا ۱۷۹۲ است.

### تجارت در میلکا بعد از ۱۶۸۰ میلادی

فهرست‌های شاه بندر به‌ما فرصت می‌دهد که به‌ابعاد گوناگون و فراز و نشیب در تجارت ناحیه‌ای بومیان و تجار خارجی، در طول بیش از یک سده دسترسی داشته باشیم. آمارهای اجمالی، با مباحثی از جمله، حرکت کشتی‌ها در محوطه و خارج از محدوده‌ی میلکا همراه هستند. به‌غیر از سال‌های ۱۶۸۲، ۱۶۹۶-۱۷۰۲، ۱۷۰۴، ۱۷۰۷-۱۷۱۰، ۱۷۱۲، ۱۷۱۴-۱۷۳۰، ۱۷۳۲-۱۷۳۳، ۱۷۳۵-۱۷۴۲ و ۱۷۶۱-۱۷۹۱ اشاره دارند. اما آیا این فهرست‌ها قابل اطمینان هستند؟ در واقع ما اوراق موجود را آنالیزه می‌کنیم. مساله دیگر این که، این فهرست‌ها نشان می‌دهند که تعداد کشتی‌های وارد شده، خیلی بیشتر از اشاره‌های فهرست‌وار بوده‌اند، و آن تعداد را، ده درصد حرکت کشتی‌های ورودی برای نیمه‌ی اول سده‌ی هیجدهم می‌دانند. فراز و نشیب، یکی از مشخصات کشف شده در اقتصاد ناحیه‌ای، از طریق این اطلاعات بوده که مربوط به‌نوسانات نیمه اول سده‌ی هیجدهم است، که مرتبط با اوضاع بازرگانی در تنگه‌ی میلکا بوده است. کشتی‌های زیادی از میلکا بازدید می‌کردند، و میزان حرکت کشتی‌ها به‌همان اندازه تا اواسط دهه‌ی ۱۷۲۰ بود. از آن زمان سیر نزولی شروع شد، و تا حدود ۱۷۵۰ به‌همان صورت ماند، اما بعد، تا حدود ۱۷۷۰ دوباره فزونی گرفت. حدود ۴۶۸ کشتی به‌طور متوسط در میلکا در فاصله‌ی ۱۶۸۲ تا ۱۷۲۵ پهلو می‌گرفتند. در سده هیجدهم، تعداد آنها به ۶۳۳ می‌رسید.

این آمار، نمایانگر تضادی در رابطه با ادعاهای مقامات هندی و بعضی مورخین است که میلکا را، صاحب موقعیت بسیار اندکی در فاصله‌ی سال‌های ۱۶۴۱ تا حدود ۱۷۶۰ دانسته‌اند. اگر هم سده‌ی شانزدهم دوره‌ی فرصت در رونق اقتصادی و تجارت ناحیه‌ای بود، شروع سده‌ی هفدهم را اوج یک دوره‌ی بحرانی در جنوب شرقی آسیا می‌دانند. مطالعات Reid تایید این نظریه است. این بحران، تمامی تحولات سیاسی و اجتماعی - اقتصادی را با توقف، و یک دوره‌ی طولانی فقر روبه‌رو کرد که تا اواخر

سده‌ی نوزدهم ادامه پیدا کرد. ظهور آن را به‌تزلزل در روابط بازرگانی اروپا و آسیا نسبت می‌دهند. عرضه‌ی ادویه‌جات که نقش عمده‌ای در تجارت مابین اروپا و جنوب شرقی آسیا داشت، و از سال‌های ۱۵۰۰ شروع شده بود، پس از سال ۱۶۲۰ سیر نزولی داشت. اما آیا این جزر و مد‌های تجاری، تأثیر عمده‌ای در اقتصاد محلی گذارده بود؟ شواهد مربوط به سقوط واردات بافتنی‌های هندی، نمایانگر سقوط درآمدهای مردم محلی، و حتا اروپاییان است. اما تحولات تجارت منطقه‌ای، مغایر نظریه‌های سقوط اقتصادی فاحش در دوره‌ی بحران است. ترافیک تجاری ملاکا، در رابطه با جوهور، ریائو Riau، سیلانگور، ترنگانو، سی آک Siak، کامپار و بندرهایی در مجاورت نقاط غیر جزیره‌ای جنوب شرقی آسیا بود. تغییرات سیاسی در پادشاهی جوهور، در منطقه مالایی بازتاب گسترده‌ای داشت که تا اوایل سال‌های ۱۷۰۰ انعکاس منفی آن در تجارت مالایی‌ها حس می‌شد، و در عین حال رقابت‌های سیاسی مابین بوگیس‌ها Bugis و مالها Malays تأثیر منفی در جوهور داشت که یک مرکز تجاری بود. در نهایت، تاجران از ملاکا به‌عنوان یک بندر بی‌طرف در سه دهه‌ی اول قرن هیجدهم بهره‌برداری می‌کردند. استقرار بوگیس‌ها در نواحی جوهور - ریائو و احیای پادشاهی و تجارتی که نبض اقتصادی آنها بود، بعد از ۱۷۲۸ به مرحله‌ی رونق بازگشت. جوهور، همواره بندر محبوب مالایی‌ها و چینی‌ها و تجار مستقل اروپایی بود، و امنیت سیاسی آن بعد از یک دهه بحران، باعث احیای موقعیت ملاکا نیز گردید. در باتاویا، مقامات تصمیم گرفتند که ملاکا باید نقطه‌ای برای حفظ صلح و امنیت در تنگه‌ی ملاکا باشد، تا یک مرکز عمده‌ی تجارت. در سال‌های ۱۷۴۰، نقش انگلیسی‌ها در تجارت افزایش یافت. بعد از ۱۷۵۰، تجارت نواحی و اطراف و جهان تغییراتی را شاهد بود: کالاهای جدیدی همچون چای، قهوه، ابریشم، جایگزین ادویه‌جات شدند.

### تغییراتی در الگوهای تجارت

تغییرات قابل ملاحظه‌ای در تجارت منطقه‌ای و خطوط دورتر، در طی هشت دهه شکل گرفت. با این که ملاکا نقش محوری داشت، اما نقش تاجران سوماترا در این مبادلات خیلی بیش‌تر بود. به‌احتمالی، نشو و نمای کشتی‌های بُخار، تأثیری در این تحول

داشت که، بعد از سال ۱۸۷۰ به وقوع پیوست. تا پایان سده‌ی هیجدهم، نقش تجار مالایی در این نعلیت‌ها سیر نزولی داشت. حتی تجار جاوه‌ای نیز کمتر به میلاکا می‌آمدند، زیرا از فشارهای کمپانی هند شرقی هلند رنج می‌بردند؛ این فشارها، در مناطق سیره بون Cirebon و سورابایا Surabaya به‌ضد جاوه‌ای‌هایی که اقتصاد پر رونق کشاورزی داشتند، به‌وجود آمد، و نقطه‌ی شروعش، بعد از سال ۱۷۳۰ بود. در سده‌ی هیجدهم، آمدن کشتی‌هایی از چین، و هند افزایش یافته و میلاکا از افزایش عبور و مرور کشتی‌های تجاری بین اروپا و چین نیز بهره می‌برد. در نهایت می‌توان احتمال داد که روابط هلندی‌ها با میلاکا بهبود یافت. رفته‌رفته، تجار مستقل هلندی و اروسیایی و پرتغالی نیز در فعالیت‌های کشتی‌رانی میلاکا ظاهر شدند، و حتماً رقابت نیز داشتند. نقش ناخدا Nakhoda وارد زبان مردم مالایی شده بود، و ناخداهای مالایی و چینی برای ورود به میلاکا رقابت چندجانبه‌ای با هم داشتند.

تجار مالایی اهل جوهور، از معافیت مالیاتی در میلاکا برخوردار بودند، و برخلاف میل مقام‌های هلندی، اتحادی بین این تجار منطقه‌ای به‌وجود آمده بود. توجه کشتی‌های چینی به بندرهای آزادتر منطقه، خارج از محدوده‌ی میلاکا، باعث احیای نقش ناخداهای مالایی در تجارت میلاکا در اواسط سده‌ی هیجدهم شد. این تحولات باعث شد که تجار مالایی در موقعیت بهتری از چینی‌ها قرار بگیرند. نفوذ چینی‌ها از سال ۱۷۷۰ محسوس بود.

### نتیجه‌گیری

به‌هر حال، میلاکا بعد از پدید آمدن اقتدار هلند در آن‌جا، موقعیت خود را از دست نداد، و تحولات و منابع موجود، نیاز به بازنگری را لازم می‌ساخت.

بخش تاریخ، مدرسه‌ی علوم انسانی، دانشگاه علوم انسانی،

دانشگاه علوم مالزی، ژرونا ل علوم انسانی، اکتبر ۱۹۹۹

