

Menyusur-Galur Sejarah Hoi An dalam Hubungannya dengan Kepulauan Melayu

An Historical Sketch of the Hoi An and its Linkages Between the Malay Archipelago

Ku Boon Dar

Pusat Pendidikan Jarak Jauh, Universiti Sains Malaysia
email : kuboondar@gmail.com

Abstrak

Pada abad ke-16 dan ke-17 Hoi An, bekas sebuah perkampungan pelabuhan yang terletak di muara Sungai Thu Bon (Provinsi Quang Nam) telah muncul sebagai sebuah pusat perdagangan yang penting kepada rakyat Vietnam. Ia menjadi tumpuan para pedagang dari China, Jepun, Siam dan Melayu serta kemudiannya dari Portugis, Belanda, Sepanyol, British and negeri-negeri lain. Hoi An muncul sebagai sebuah kawasan terdekat untuk mengumpul barang-barang seperti sutera, kayu ebony, kayu gaharu, gula, wangi-wangian, kayu manis, beras dan lain-lain hasil tempatan yang dianggap sebagai barangan mewah. Barangan tersebut diperoleh daripada kawasan pedalaman di Truong Son dan tanah lanar di Thu Bon untuk dieksport ke China. Ini menyebabkan, saban hari barang-barang mewah dari China yang mendapat permintaan tinggi bertukar ganti di sini. Oleh itu, Hoi An berkembang pesat bukan sahaja sebagai sebuah pelabuhan persisiran di sepanjang selatan Indochina yang mengumpul dan mengedarkan hasil masyhulnya, tetapi juga membantu menyediakan kemudahan untuk kegunaan perdagangan laut yang lebih besar dengan menyediakan tempat perlindungan, bekalan air dan bahan bakar bagi kapal-kapal yang menyusur di sepanjang pantai dari Asia Selatan sehingga ke Asia Timur. Natijahnya, kerajaan Dai Viet (Dinasti Awal Nguyen) muncul sebagai salah sebuah pelabuhan pengantara yang terpenting di Laut China Selatan. Justeru, (makalah ini cuba) menyusur-galur sejarah perkembangan Hoi An sehingga kemunculannya sebagai sebuah pelabuhan enterpot yang dinamik dengan menjejaki hubungan sejarahnya antara Dunia Melayu dan Indochina secara keseluruhannya.

Kata kunci Hoi An, Dai Viet, Kepulauan Melayu, Jaringan Perdagangan

Abstract

In the 16th and 17th centuries, Hoi An, the former harbour town which was located at the estuary of the Thu Bon river (Quang Nam province) emerged as an important Vietnamese trading centre for the Chinese, Japanese, Dutch, Indian and Malay traders. Hoi An was the closest source for many luxury goods exported to China such as silk, ebony, aloe wood, sugar, musk, cinnamon, rice and other local products

from the mountains of Truong Son and the Thu Bon's alluvial plains. On the other hand, everyday and luxury items from China which were always in high demand were exchanged in return. Consequently, Hoi An flourished not only by serving as a regional collection and distribution point for neighboring coastal ports along the southern Indochina seaboard, it also helped to facilitate the larger coastal trade by providing shelter, water supply and firewood for ships traveling along the coasts from South Asia to East Asia. This enabled the Dai Viet empire (Nguyen Early Dynasty) to become one of the most significant commercial middlemen in South China Sea. Thus, this paper will attempt to look closely at the expansion of Hoi An in its heyday during the 16th and 17th centuries, to assess its emergence as a dynamic Southeast Asian emporium port and to search for the historical linkages between the Malay Archipelago and Indochina as a whole.

Keywords *Hoi An, Dai Viet, Malay Archipelago, Trading Networks.*

Pengenalan

Hoi An merupakan sebuah perkampungan pelabuhan yang terletak di muara Sungai Thu Bon (juga dikenali sebagai Sungai Cai) di Provinsi Quang Nam telah muncul sebagai sebuah pusat pelabuhan entrepot dan maritim pada abad ke-17 dan 18. Pelabuhan ini penting kepada aktiviti perdagangan bukan sahaja kepada Dai Viet (Vietnam) tetapi juga kepada Kepulauan Melayu secara keseluruhannya. Kepentingan ini berkaitan dengan kedudukannya yang terletak di kawasan yang strategik serta dasar buka pintu yang diamalkan oleh Dinasti Awal Nguyen (1558–1776). Natiyahnya Hoi An menjadi pelabuhan persinggahan yang penting di tengah-tengah laluan rempah kepada para pedagang yang menggunakan laluan tersebut. Kepesatan pelabuhan ini juga memberi kesan kepada perkembangan sosial dan ekonomi kawasan tersebut lantaran pertembungannya dengan kebudayaan Timur dan Barat. Pada abad ke-20, sejarah Hoi An telah menarik perhatian pelbagai sarjana sebagai subjek kajian mereka.

Umumnya, kajian terhadap Hoi An boleh dibahagikan kepada dua peringkat. Peringkat pertama adalah antara tahun 1919 sehingga 1975. Makalah Profesor A. Sallet bertajuk “Le Vieux Faifo” (*Ancient of Faifo*) di *Bulletin des amis du Vieux Hue* (BAVH) pada tahun 1919 dilihat sebagai perintis kepada pengkajian Hoi An untuk tempoh ini. Selepas 30 tahun kemudiannya, barulah sarjana-sarjana dari Vietnam sendiri seperti Nguyen Thieu Lau mengkaji akan kemunculan Hoi An sebagai pelabuhan sepertimana dalam artikel “Le Port et la ville de Faifo au XVII siecle” dan pembentukan masyarakat Minh Huong di Hoi An dalam artikel “La formation et l’evolution du village de Minh Huong”. Kajian mengenai kota ini seterusnya diikuti oleh Chen Chingho yang turut mewarnai laman kesarjanaan mengenai Hoi An. Antara lain beliau menjejaki aspek perdagangan yang diceburi oleh golongan Cina di Hoi An pada abad ke-17 dan ke-18. Golongan Cina tersebut dikenali sebagai masyarakat Minh Huong di Vietnam. Umumnya, pada peringkat pertama kajiannya ini, ia lebih terarah kepada sejarah perkembangan Hoi An dan penglibatan masyarakat Minh Huong dalam aktiviti perdagangan di Hoi An.

Seterusnya, pada peringkat kedua kajian mengenai Hoi An pula, sejarawan mengidentifikasikannya sebagai bermula pada tahun 1975 iaitu selepas pembentukan negara Socialist Republic of Vietnam. Suasana yang lebih sentosa kerana berakhirnya

perang saudara memberi ruang dan kesempatan kepada para sarjana memberi tumpuan untuk mendalami kajian terhadap isu dan sejarah Hoi An dari pelbagai perspektif. Pihak berkuasa Vietnam telah memberi sokongan padu kepada segala usaha pengkajian tentang kota Hoi An. Pada tahun 1985 dan 1990 contohnya, Vietnam melalui Kementerian Kebudayaan Vietnam telah berjaya menganjurkan dua simposium antarabangsa berkaitan dengan Hoi An. Tahun 1993 memperlihatkan para sarjana dari Vietnam, Poland, Belanda, Kanada, Thailand, Amerika, Australia dan Jepun menjalankan kerja lapangan dan membentangkan hasil kajian mereka di *Symposium on The Ancient Town of Hoi An*.

Namun, wacana para pembentang persidangan tersebut lebih memberi penekanan kepada peranan Hoi An sebagai pusat perdagangan antara China dan Jepun. Keupayaan dan kesiapsiagaan Hoi An dalam merencanakan aktiviti perdagangan dengan rantau Kepulauan Melayu seolah-olah diabaikan. Lantaran itu, makalah ini cuba menelusuri sejarah perkembangan Hoi An sehingga kemunculannya sebagai sebuah pelabuhan enterpot yang dinamik pada kurun ke-16 dan ke-17. Fokus perbincangan terarah kepada peranannya sebagai sebuah pelabuhan enterpot yang menghubungkan Kepulauan Melayu dengan Indochina secara keseluruhannya. Perkembangan pesat aktiviti perdagangan di Hoi An bukan sahaja penting untuk memahami pengaruhnya terhadap kewujudan negara Dai Viet (Vietnam) sahaja. Malah penelitian tentang kemunculannya juga penting untuk memahami sejarah awal perdagangan di Asia Tenggara khususnya antara Kepulauan Melayu dan Indochina.

Teori Nama Asal Hoi An

Berbagai teori telah diutarakan mengenai asal usul nama kota ini. Antaranya oleh penjelajah Perancis, Sepanyol, Belanda dan Portugis yang mengenali Hoi An sebagai Faifo. Nama Faifo muncul pada tahun 1535 apabila seorang Perancis yang bernama Antonio De Faria tiba di Touran (Danang). Namun dalam manuskrip *O Chau Can Luc* (A Record of O Chau and Environs) yang ditintakan oleh pembesar istana Dai Viet pada tahun 1553 tidak pula menyebutkan nama Hoi An, sebaliknya hanya melakarkan tentang satu perkampungan di Hoai Pho dan Cam Pho. Oleh itu, sarjana Duong Van An percaya bahawa nama-nama tersebut merupakan nama lain bagi Hoi An (Duong Van An, 1997:35). Sementara itu, Alexandre de Rhodes yang pernah singgah di Touran pada tahun 1653 pula, dalam peta pelayarannya hanya dicatat perkataan Haifo atau Kaifo dengan pemaparan huruf-huruf H atau K yang tidak begitu jelas. Di samping itu, beliau juga menyebut Hoi An sebagai Port de Cham. Lantaran itu, sarjana Phan Huy Le pula berpendapat bahawa nama Faifo merupakan satu “kecacatan fonetik” (*phonetical deformation*) daripada istilah-istilah atau nama-nama dari Hoai Pho, Hai Pho atau Hoi An. Beliau seterusnya telah menyusur-galur nama asal Hoi An berdasarkan kepada empat versi (Phan Huy Le, 1973:20).

Pertamanya, beliau melihat kajian A. Chapuis bahawa Faifo [怀霍] asalnya dari Hai Pho [海浦] yang bermaksud “kota laut”. Pandangan ini pernah juga dilontarkan oleh Thomas Bowyear yang melawat Cochinchina dari tahun 1695–1696. Menurut Bowyear, kota ini dikenali sebagai Foy Foe yang asalnya dikenali sebagai Wha-pho. Namun menurutnya lagi, nama tersebut merupakan variasi daripada nama Hai-pho. Walaupun begitu, persoalannya timbul kerana dalam babad-babad diraja dan buku-buku

kuno sejarah Vietnam, tidak diketemui nama tersebut. Lantaran itu, teori ini dianggap merupakan andaian yang tidak mempunyai asas yang kukuh sepertimana menurut Chen Chingho bahawa nama Hai-pho kemungkinan hanya satu nama imiginasi yang agak sukar diterima asalnya dari perkataan Faifo. Justeru, Chen Chingho mengemukakan pandangannya bahawa nama Faifo lebih munasabah asalnya daripada perkataan Vietnam yang dikenali sebagai Hoi An-pho [会安浦] yang bermaksud “Kota Hoi An”. Hal ini sedemikian kerana dalam babad-babad diraja dan buku-buku kuno sejarah China dan Vietnam banyak mencatatkan nama tersebut. Beliau juga mengandaikan bahawa Faifo asalnya dari “Hoi-An-pho” mengikut suku kata dan sebutan bunyinya (Chen, Chingho, 1974:10). Christoforo Borri contohnya yang pernah bermastautin di Dang Trong dari tahun 1618 sehingga 1622 semasa menjalankan kegiatan mubalighnya juga mencatatkan dengan mendalam akan nama kota itu sebagai Faifo.

Manakala teori ketiga pula yang dikemukakan oleh sarjana Chau Phi Co yang lahir di Hoi An. Beliau berpendapat bahawa Faifo berkemungkinan berasal dari nama sebuah pelabuhan lama yakni Hoa Pho (Kota Hoa). Asas hujahannya berdasarkan bahawa Hoa Pho merupakan sebuah pusat perdagangan yang penting pada abad ke-8 lagi berdasarkan bukti tiang-tiang kapal layar dari China yang dijumpai di kawasan tersebut (Linyang, 2001:45).

Akhirnya, teori keempat nama asal Hoi An dikemukakan oleh sarjana Phan Khoang. Beliau berpendapat bahawa Hoi An berasal daripada perkataan Hoai Pho kerana pada zaman lampau Sungai Thu Bon juga dikenali sebagai Hoai Giang (Sungai Hoai). Ini kerana perkataan “Hoai Giang” membawa pengertian ia adalah sebuah kota di persisiran muara. Menurutnya lagi, perkataan Hoai Pho kemudiannya berevolusi menjadi Phai Pho kerana pertukaran sebutan bunyi adalah lazim bagi konsonan f, v, h, w, b, p, m, p, h yang boleh berubah fonetiknya (*phonetic mutation*). Beliau seterusnya memberi contoh akan beberapa perkataan seperti *tap hoa* (barang runcit) dibaca sebagai *chap pho* dan *hoa (dau) co* dibaca atau disebut sebagai *pho ky*. Lantaran itu Phan Khoang berpendapat bahawa Hoai Pho asalnya pernah dibaca sebagai Phai Pho (Phan Khoang, 1970:528).

Jadual 1 Ringkasan Teori Asal Nama Faifo

Nama Faifo	Dikemukakan oleh sarjana
Hai pho	A. Chapuis
Hoi An pho	Chen Chingho
Hoa pho	Chau Phi Co
Hoai pho	Phan Khoang

Di samping itu, dalam kajian Nguyen Dinh Dau, beliau juga mendapati bahawa nama Faifo tidak mempunyai keseragaman dari segi ejaan. Hal ini sedemikian kerana nama Faifo dieja menggunakan huruf-huruf abjad dalam sistem *chu quoc ngu* (tulisan bahasa Vietnam). Kaedah penulisan dalam bentuk rumi ini baru sahaja diperkenalkan oleh mubaligh Portugis dan kemantapan sistem tulisan ini masih belum teruji lagi. Oleh itu, nama Faifo mempunyai pelbagai ejaan mengikut tafsiran pihak Barat. Hanya pada tahun 1651, Alexander de Rhodes, seorang mubaligh Katholik Perancis memberikan sumbangan paling besar kepada Vietnam apabila beliau berjaya memantapkan tulisan *chu quoc ngu* dengan menyusun sebuah kamus *Latin-Vietnamese-Portuguese* yang

relatifnya menggambarkan akan pemantapan dan pengukuhan tulisan tersebut. Secara ringkasnya, ejaan Faifo mempunyai pelbagai versi seperti ringkasan jadual 2 di bawah:-

Jadual 2 Pelbagai Versi Ejaan Faifo

Ejaan Faifo	Dalam Catatan Peta (Tahun)
Fayfoo	Pieter Goss (1666)
Faiso	Robert (1717)
Faifo	Pavie (1903)
Faifoo	Caillard (1929)
Faifo	Alexander de Rhodes (1651)
Haiso	La Harpe (abad ke-18) dalam <i>Lich Su Du Ky</i>

Tegasnya, nama Hoi An (Faifo) mengalami evolusi yang pastinya menggambarkan akan kota pelabuhan ini telah tersohor namanya pada abad ke-16 dan ke-17, khususnya dalam kalangan para saudagar dan mubaligh Kristian. Justeru, pandangan Phan Huy Le terhadap asal usul nama Hoi An barangkali wajar direnungi. Ini kerana menurutnya, Faifo adalah terbit daripada transkrip fonetik pertanyaan oleh para pengembara dan mubaligh Kristian yang bertali arus datang ke kota ini. Mereka teruja mencari dan melawati kota tersebut dan sebaik sahaja kapal berlabuh, golongan ini akan terus bertanya kepada penduduknya, *Co phai pho khong?* Yang bermaksud “Adakah itu kotanya?” Lama-kelamaan, para pengembara, para pedagang dan mubaligh mengambil sebutan ‘phai pho’ sebagai Faifo dalam mengenali kota pelabuhan ini. Manakala selepas penyatuan Vietnam Utara dan Vietnam Selatan pada tahun 1975 pula, kota ini telah dikenali sebagai Hoi An yang bermaksud tempat pertemuan yang aman, seolah-olah simbolik dalam mengenangi penyatuan tersebut (Phan Huy Le, 1993:19-20).

Bukti Arkeologi Hoi An dengan Kepulauan Melayu

Sejarah awal Hoi An dapat dikesan bermula sejak Tamadun Sa Huynh (200 BC - 200 AD) lagi. Bahan-bahan artifak seperti belanga dan alat-alat pengebumian, barangan kemas, seramik, serpihan kaca dan objek logam telah dijumpai hasil dari penggalian para arkeologi pada tahun 1985. Penemuan ini bukan sahaja mengesahkan akan asal-usul tamadun Sa Huynh dengan kebudayaan Austronesian malah membuktikan akan kesinambungan jaringan jalan laut dengan gugusan Kepulauan Melayu. Penemuan belanga pengebumian dalam tamadun Sa Huynh dengan corak *red-slipped*, sesetengah dihiasai dengan kesan petala dan juga pintalan dengan tali (*cord*) atau sirat (*mesh*) begitu signifikan dengan ketamadunan penduduk Tanah Besar Asia Tenggara. Ini kerana ia mempunyai banyak persamaan dengan belanga pengebumian yang sezaman yang dijumpai di Semenanjung Tanah Melayu, Utara Borneo, Kepulauan Sulawesi dan juga Filipina. Lantaran itu, penemuan bekas belanga pengebumian ini membuktikan bahawa tamadun Sa Huynh mengikuti amalan penduduk pribumi dari Kepulauan Melayu sepertimana dihuraikan dalam etnografi awal China tentang Lam Ap Pho (Kota Champa) dan juga manuskrip-manuskrip Dinasti Campa yang memerintah di kawasan tersebut (Solheim *et. al.*, 1959:102).

Di samping itu, penemuan barangan seperti permata jed asli, *carnelian*, kaca dan emas, barang kemas seperti manik, gelang, anting-anting pusingan dan anting-anting

kepala binatang juga mengukuhkan dakwaan akan jalinan dan hubungan erat antara ketamadunan Sa Huynh dengan kebudayaan Kepulauan Melayu khususnya apabila memerihai tentang amalan tindikan telinga yang dikenali sebagai *ling ling o* dan pemakaian anting-anting yang dijumpai. Barangan tersebut telah ditemui di daerah-daerah Cam Ha, Thanh Ha, Cam Pho, Cam Thanh (Wissowa, 1981:57-76).

Selain itu, para arkeologi juga menjumpai wang syiling tembaga China yang dipercayai dari Dinasti Han Wuzhu (118 SM-73) dan Dinasti Han Wang Meng (6 SM-24). Di samping itu, artifak-artifak barangan besi yang dipercayai dalam era Dinasti Han Barat (206-6 SM) juga dijejaki dari tapak Dong Son dan Oc Eo. Ini jelas membuktikan bahawa Sa Huynh telah berdagang dengan kumpulan para pedagang daripada China dan juga kawasan-kawasan selatan dan tengah Viet Nam. Ini mengukuhkan dakwaan bahawa kawasan ini telah menjadi titik pertemuan para saudagar dari seluruh pelosok Asia Tenggara yang lain sepertimana menurut Trang Ky Phuong bahawa,

“These finds prove the existence of a maritime trade relationship between a number of port cities and polities in central Vietnam, their counterparts in China and the Indian sub-continent. Central Vietnam played an important role in the ‘Maritime Silk Road’ from 500 BCE to 300 CE, thanks to the rich resources of its forests, as well as to its favourable geographical location, which offered a number of potential sites for useful entrepots.”

(Tran Ky-Phuong, 2008:7)

Sepanjang sejarah Hoi An berkembang, kepesatan perdagangan Hoi An bertaut dengan peradaban kerajaan Campa. Semasa era kerajaan Campa (200–1500), Hoi An dikenali sebagai Lam Ap Pho. Ia merupakan salah sebuah kota pelabuhan yang terbesar bukan sahaja pada Kerajaan Tra Kieu (tengah Viet Nam sekarang), malah di Asia Tenggara. Menjelang pertengahan abad ke-9 dan ke-10, Lam Ap Pho muncul sebagai sebuah pelabuhan komersial yang penting dengan berjaya menarik kedatangan ramai saudagar dari Arab, Parsi, India dan China menjalankan aktiviti perdagangan. Para pedagang ini memerlukan barangan seperti sutera, mutiara dan kulit penyu, emas, kayu gaharu dan sumber bekalan air. Lam Ap Pho dan kepentingan pelabuhan Dai Chem telah menyumbang kepada pembangunan dan kemajuan Kota Tra Kieu dan My Son (Hardy, Cucarzi & Zolese (Eds.), 2009:39).

Penemuan bahan-bahan asas era Dinasti Campa seperti perigi, patung-patung batu termasuk ukiran batu penari Gandhara dan Kubera (Dewa Keuntungan), tembikar dan seramik dari China dan Timur Tengah, barang kemas dan kaca berwarna membuktikan bahawa akan kesibukan Lam Ap Pho sebagai laluan perdagangan semasa dalam tempoh pemerintahan Campa. Namun, kemakmuran Kerajaan Tra Kieu akhirnya dikikis lantaran kerajaan ini terpaksa melalui siri-siri peperangan yang berterusan dengan Dai Viet di utara dan Kemboja di barat daya. Akhirnya Dai Viet berjaya menyelipap dan beransur-ansur mengembang pengaruh mereka ke selatan melalui Gerakan ke Selatan yang dikenali sebagai Nam Tien. Gerakan ini bermula pada tahun 1069 hingga 1775 telah berjaya menawan Campa dan Kemboja. Le Hong Duc (1471) dan Nguyen Phuc Tran (1693) khususnya telah mendesak persempadanan negeri meliputi kawasan di selatan sehingga ke Pintu Cu Mong (Qui Nhon, Provinsi Binh Dinh). Gerakan ini beransur-ansur dirangsangkan pula oleh pembahagian Dai Viet kepada dua buah

kerajaan kecil yang bermusuhan, di utara dan di selatan sekitar garis lintang 18° dari Song Gianh (Danny Wong Tze, 2007: 89-96).

Ringkasnya, sepanjang penelitian sejarah Hoi An sebagai pelabuhan enterpot yang penting di Vietnam, hubungannya dengan Kepulauan Melayu tampak kelihatan tersimpul kemas dengan penemuan bukti-bukti arkeologi seperti mana yang dijelaskan.

Faktor Kegemilangan Hoi An dan Hubungannya dengan Kepulauan Melayu

Sesungguhnya, pelbagai faktor telah memacu kepada kemunculan Hoi An sebagai pelabuhan yang terpenting dalam arena maritim antarabangsa khususnya pada tahun-tahun pertama abad ke-18. Sehingga akhir abad ke-18, para pedagang percaya bahawa wujudnya batu karang yang besar di tengah-tengah Laut China Selatan antara Pulo Cecir dengan Kepulauan Paracels merupakan penyumbang utama kepada kepesatan di Hoi An. Ini kerana kapal-kapal yang belayar dari Selat Melaka ke China atau Tonkin terpaksa menyusuri pantai Campa sehingga menyemarakkan kepesatan Hoi An sebagai pelabuhan yang sibuk. Kedudukan Hoi An yang terletak di garis lintang 18° adalah sebuah kota pelabuhan yang mengalami cuaca hujan tropika dengan cuaca panas sepanjang tahun. Hoi An mempunyai kelebihan daripada lokasi geografinya kerana berdekatan dengan muara Sungai Thu Bon. Lokasi Hoi An merupakan kawasan strategik kerana bahagian timurnya menghadap laut, bahagian baratnya menghadap bukit, bahagian utaranya terletaknya pusat kota, bahagian selatan mengalir ke muara sungai. Ini menyebabkan laluan dagangannya terlindung daripada tiupan angin monsun. Pergerakan kapal-kapal ditentukan oleh monsun: kapal-kapal dari utara contohnya dari China dan Jepun datang pada musim monsun sejuk dan kembali pada musim monsun panas yang bermula pada bulan April. Sementara itu kapal-kapal dari India, Melaka, Terengganu atau Batavia datang pada musim monsun panas dan kembali pada musim monsun sejuk. Sementara itu menjelang bulan Ogos atau September pertukaran angin musim monsun akan meniupkan kapal-kapal menuju ke arah utara. Lantaran itu kedudukan Hoi An dilihat amat sesuai dengan arus laluan perdagangan antarabangsa untuk memenuhi keperluan barangan para saudagar dari seluruh pelosok rantau ini. Cristoforo Borri menggambarkan bahawa antara lebih kurang enam puluh pelabuhan di kawasan ini, Hoi An merupakan pelabuhan yang paling cantik sekali. Perairannya yang terlindung ini membolehkan kapal dagang berlabuh dengan selamat. Muara sungainya luas terbentang dengan kedalaman sungai ini mencecah 14-18 meter mengupayakan Hoi An melabuhkan kapal-kapal yang beratnya antara 250-300 ton (Nguyen The Anh, 1996:138). Di samping itu, aliran cuaca ini membolehkan para saudagar meramal dan merancang aktiviti perdagangan mereka di Hoi An sepertimana menurut pandangan Charles J. Wheeler bahawa:

“The monsoon was the source of transport’s predictability. The wind was the engine of its day, and in the South China Sea its force was regimented by the seasonal monsoons, the merchant’s pendulum. The monsoon rendered travel predictable relative to the world’s seas: beginning approximately with the lunar New Year, the monsoons descended from northern Asia to carry ships south”.

(Wheeler, 2001:170)

Pelabuhan Hoi An penting bukan sahaja kerana kedudukannya yang jauh daripada teluk tetapi tempatnya yang strategik. Ia bertindak seolah-olah sebuah pelabuhan sungai dan juga pelabuhan laut. Hoi An merupakan titik pertemuan antara bukit-laut-sungai. Lantaran itu, ia merupakan sebuah pelabuhan laut dan juga merupakan sebuah pelabuhan sungai. Hoi An dilihat sebagai sebuah pelabuhan perdagangan yang makmur dengan aliran air terus menyusur di sepanjang Sungai Thu Bon untuk mendapatkan bekalan air mentah. Selain itu, kota Hoi An juga popular kerana kota pelabuhan ini mengandungi sejumlah kampung di sekitarnya yang berjaya menghidupkan aktiviti perdagangan di Hoi An. Antara perkampungan yang terdapat di Hoi An termasuklah Ming Phuong, Hoi An, Kochai, Dong An, Zie Hom dan Ho Hua.

Menjelang akhir separuh abad ke-16, tercetus beberapa peristiwa yang memberi kesan yang dampak besar kepada perkembangan perdagangan di Asia Tenggara. Sepertimana menurut Li Tana kepesatan Hoi An sebagai sebuah pelabuhan utama adalah kerana Asia Tenggara mengalami apa yang dikenali sebagai “Age of Commerce” sepertimana yang diwar-warkan oleh Anthony Reid. Antara lain, dasar-dasar perdagangan asing China semasa pemerintahan Maharaja Ming Mu-zong (1567–1572) pada tahun 1567 yang menarik balik polisi larangan berdagang merupakan penyumbang utama kepada kepesatan Hoi An. Penarikan larangan berdagang dengan pihak asing memberi kesan langsung kepada pembangunan Hoi An sehingga membawa Hoi An muncul sebagai sebuah pelabuhan yang penting di bahagian tengah Vietnam sepertimana kajian Chen Chingho bahawa:

“The lifting of the ban on foreign trade announced by the Ming government promptly led to the opening of overseas trade conducted by Chinese junks and Japanese vessels (known as Goshiuin-sen) which was closely associated with the growth and prosperity of Hoi An in Central Vietnam”.

(Chen Chingho, 1974:12)

Semasa mengasaskan Dinasti Ming (1368–1644), Maharaja Tai-zu (1368–1398) telah mengeluarkan dikri yang melarang rakyat China daripada menjalinkan hubungan perdagangan peribadi dengan pihak luar. Namun, polisi melarang berdagang secara persendirian ini menyebabkan percambahan perdagangan persendirian dan aktiviti penyeludupan di sepanjang persisiran pantai Laut China Selatan sehingga ke Laut China Timur.

Namun pada tahun 1567 larangan tersebut ditarik balik oleh Maharaja Mu-zong (1567–1572) apabila pegawai di provinsi Fujian, Tu Hunmin mengemukakan usulnya memohon istana mengizinkan perdagangan persendirian dengan pihak luar. Hal ini demikian kerana usaha-usaha Dinasti Ming untuk membendung masalah penyeludupan haram di sepanjang persisiran Laut China Selatan menemui jalan buntu. Sebaliknya kuasa dan jaringan gerombolan pedagang persendirian ini bertambah kukuh sehingga membawa kepada masalah perlanunan khususnya lanun Jepun (koki wako). Lantaran itu, Maharaja Mu-zong sedar bahawa untuk mengurangkan kos perbelanjaan negara khususnya dalam usaha memerangi kegiatan perlanunan, hanya melalui dasar membenarkan aktiviti perdagangan boleh membanterasnya. Hal ini kerana keizinan aktiviti perdagangan bermakna akan dapat memenuhi permintaan saudagar-saudagar terhadap segala bahan dagangan yang diperlukan oleh mereka.

Walau begitu, penarikan larangan berdagang ini masih terhad kepada aktiviti perdagangan dan pelayaran kapal-kapal dari kawasan Tenggara Asia, manakala kegiatan perdagangan dengan Jepun masih terus dilarang. Hal ini demikian kerana kekhuatiran Dai Viet terhadap kegiatan perlanunan Jepun yang masih berleluasan. Selain itu, barangan seperti tembaga, besi, saltpeter and sulfur juga masih dilarang untuk diurusniagikan. Natijahnya, demi memintas larangan tersebut, pada tahun 1593 Toyotomi Hideyoshi, *de factor* bagi pemerintahan Jepun dan pewaris kerajaan Tokugawa Shogunate (1603–1868), Tokugawa Ieyasu (1542–1616) telah memberikan keizinan kepada para pedagang kaya di Daerah Kansai dan Daerah Daimyos untuk belayar mencari bahan-bahan tersebut dari sumber-sumber luar. Baginda telah mengeluarkan permit-permit khas yang dikenali sebagai *Goshuin-jo* (sealed licence of overseas trade) bagi membolehkan pedagang-pedagang tersebut belayar dengan kapal-kapal Shuinsen dan meneroka ke kawasan yang membolehkan mereka mendapatkan sumber barangan China yang merupakan barang keperluan bagi negara Jepun. Dicatatkan bahawa bermula daripada tahun 1567, setiap tahun kerajaan Tokugawa mengeluarkan 150 permit membenarkan aktiviti berdagang dijalankan sehingga ke Asia Tenggara (Blusse, 1996: 36). Hasilnya, para pedagang Jepun ini telah berpeluang berdagang sejauh sehingga ke Ayuthya (Siam), Manila (Filipina), Phom Penh dan Pinhalu di Kemboja, Thang Long (Hanoi) dan Hoi An di Vietnam. Kegiatan perdagangan yang dijalankan di pelabuhan-pelabuhan ini termasuk Hoi An secara tidak langsung menjadikan pelabuhan-pelabuhan tersebut muncul sebagai pelabuhan perantaraan di antara China dengan Asia Tenggara termasuk negeri-negeri di Semenanjung Tanah Melayu. Di samping itu, perkembangan aktiviti perdagangan di pelabuhan-pelabuhan tersebut berjaya memenuhi permintaan pedagang Jepun untuk mendapatkan bekalan barangan yang diperlukan oleh mereka (Shigeru Ikuta, 1993: 166). Dalam usaha saudagar Jepun menjalinkan hubungan dagangan mereka dengan kapal-kapal dari China contohnya, mereka telah mendirikan *Nihonmachi* (Nipponese quarters) di kawasan-kawasan pelabuhan tersebut. Dalam jangka waktu ini, kota Hoi An dilihat begitu penting dengan kemasukan para pedagang China dan Jepun. Hoi An menjadi pusat perdagangan yang penting kepada Tanah Besar dan Kepulauan di Asia Tenggara. Ia juga muncul sebagai sebuah *melting port* untuk para penghijrah, termasuk mereka yang sejauh dari India. Semasa melawat ke Hoi An, Da Shan telah mencatatkan bahawa:

“Hoi An is a big seaport, a meeting place for merchants from many countries. The main road, three to four leagues long, runs along the bank of the river; it is bordered on both sides by closely built houses inhabited by people who came from Fujian (Minre)]. The street ends at the Japanese bridge, in other words Cam Pho; on the other bank, at Tra Nhieu, foreign vessels moored”.

(Da Shan, 1965:Vol. 3)

Di samping itu, faktor limpahan hasil masyhul semulajadi yang terdapat di Hoi An juga memacu kepada pertumbuhan pesat Hoi An sebagai sebuah pelabuhan emporium yang penting. Ini kerana Hoi An telah memainkan peranan sebagai pelabuhan perantaraan antara Kepulauan Melayu dengan China dan juga antara Jepun dengan China. Para pedagang mengumpul barangan di Hoi An yang dikutip di sepanjang persisiran pantainya serta juga jauh ke pedalaman di kawasan pergunungan Laos.

Kemudiannya menantikan ketibaan para saudagar dari seluruh pelosok dunia yang kebiasaan singgah pada bulan Februari. Pierre-Bernard Lafont berpendapat bahawa semenjak abad ke-16 lagi, faktor kebanjiran para pedagang dari Portugis, Sepanyol, Belanda berpusu-pusu ke Hoi An merupakan penyumbang utama kepada pembangunan kepesatan laluan air di Tenggara Asia seperti Nagasaki, Teyowan (Taiwan), Macao, Guangzhou, Tokyo, Pho-hien, Quangnam (Hoi An), Betawi, Manila dan sebagainya yang menghubungkannya dengan laluan perdagangan antarabangsa. Dicatatkan bahawa pada abad ke-16 sehingga abad ke-17, aktiviti perdagangan Hoi An telah dijalankan dengan saudagar-saudagar dari Melaka (Ismail Hussin, Lafont & Po Dharma, 1995: 4-5). Sesungguhnya, kedudukannya yang strategik berserta dengan sumber alam semulajadi yang dimiliki Hoi An dan polisi kerajaan Dinasti Awal Nguyen merupakan sebab utama menentukan Hoi An muncul sebagai pusat pelabuhan yang penting di Semenanjung Indochina serta pusat perdagangan yang mustahak bagi Kepulauan Melayu. Seperti mana juga menurut Buch bahawa sebab utama begitu ramai saudagar China datang ke Quang Nam khususnya Hoi An kerana ia adalah jaringan utama bagi barang perdagangan dari Kepulauan Melayu seperti Palembang, Pahang dan Borneo. Menurutnyanya:

That they found here a centre for trade with various nearby countries and places. Pepper was brought here from Palembang, Pahang and neighboring areas, camphor from Borneo, sapanwood, ivory, serong bourang, gumlac and their lankiens [cloth], coarse porcelain, and other wares. With what remained, they bought further [local] pepper, ivory, cardamom, etc., so that their junks mostly returned full to China.

(Li Tana, 1993:75)

Menggambarkan situasi Hoi An pada awal abad ke-18, seorang saudagar bernama Chen dari Guangzhou (Canton) lebih teruja memuji Quang Nam sebagai destinasi perdagangan yang unggul. Menurutnyanya, hasil masyhul Hoi An terlalu banyak dan kaya. Oleh itu, biarpun disediakan dengan ratusan kapal, nescaya ia masih tidak mampu untuk membawa keluar semua hasilnya dari Hoi An. Sementara itu, Thomas Bowyear, utusan yang dihantar oleh Syarikat Hindia Timur Inggeris ke Phu Xuan (Hue) pada tahun 1696 mengesahkan bahawa Hoi An telah berdagang dengan negeri-negeri China, Siam, Kemboja, Betawi dan Manila. Hubungan ini menyebabkan kebanjiran barangan dari rantau Timur dan Barat dapat berkumpul di sini (Lamb, 1970:52-53). Antara lain Bowyear telah menyenaraikan barangan yang dibawa oleh para pedagang dari kawasan-kawasan ke Hoi An seperti jadual berikut:

Jadual 3 Barangan Dagangan di Hoi An

Negeri	Barangan yang Dibawa
Canton [Guangzhou]	Cash, silks, geelongs, syas, chinaware, tea, tutenage, quicksilver, jensum, casumber, many sorts of drugs
Siam [Thailand]	Petre, sapan, lac necarie, elephants' teeth, tin, lead, rice
Kemboja	camboja, benjamin, cardamoms, wax, lac necarie, coyalaca and sapan wood, dammar, buffalo's hides, deer skins and nerves, elephants' teeth, rhinoceros's horn
Batavia [Jakarta]	Silver sandal, petre, coarse bastaes, red and white vermillion
Manila	Silverm brimstone, sapan, cowries, tobacco, wax, deer nerves

Dalam pada itu Hoi An pula menyediakan fabrik sutera, gula, emas, sarang burung layang-layang, bunga cengkih, kayu gaharu, lada hitam, buah pala, seramik, balak, kerang-kerangan, gading badak sumbu dan sebagainya yang berjumlah lebih kurang 16 jenis semuanya (Le Quy Don, 1977:232-236). Lantaran itu, Hoi An bukan sahaja sebagai sebuah pusat perdagangan dan hub pengangkutan serta komunikasi kepada kawasan sekitarnya tetapi juga keseluruhan Dang Trong dan menyediakan satu jalinan dengan pasaran antarabangsa. Ini kerana kapal dari India, Melaka, Terengganu atau Betawi terpaksa singgah di Hoi An untuk mendapatkan bekalan barang yang diperlukan oleh mereka. Lebih lagi setelah kejatuhan Melaka pada tahun 1511 menyebabkan para pedagang terpaksa mencari sebuah pelabuhan alternatif di Kepulauan Melayu. Oleh itu, sepertimana menurut Lafont bahawa perdagangan antara pelabuhan di Semenanjung Indochina dengan di Semenanjung Tanah Melayu hampir keseluruhannya dijalankan oleh kapal-kapal Melayu dan Cina (Ismail Hussin, Lafont & Po Dharma, 1995:4). Lantaran itu, boleh disimpulkan bahawa Hoi An menjadi titik pertembungan kepada semua saudagar untuk berkumpul mendapat bekalan barangan masing-masing sebelum dibawa balik ke negara asal mereka.

Perdagangan Hoi An memainkan peranan yang penting terhadap kelangsungan Dinasti Awal Nguyen dalam usaha mereka menumpaskan keluarga Trinh yang memerintah utara Dai Viet. Hoi An didirikan sebagai pelabuhan perdagangan oleh Nguyen Hoang (1558–1613) dari Dinasti Awal Nguyen (1558–1776) di sekitar tahun 1595. Keluarga Awal Nguyen lebih tertarik pada kegiatan komersial daripada keluarga Trinh. Ini kerana di kawasan Dai Viet di selatan garis lintang ke-18⁰ dari Sungai Gianh Hong, keluarga Awal Nguyen yang memerlukan banyak pembangunan, lebih terbuka kepada sumbangan dari luar. Raja-rajanya berminat secara langsung pada perdagangan luar demi mengimbangi kembali kewangan dan memantapkan kuasa kerajaan mereka yang telah dihipit dengan siri-siri perang saudara (Nguyen The Anh, 1996: 126). Menjelang tahun 1750 keluarga Awal Nguyen menguasai seluruh selatan sehingga kawasan Campa dan sebahagian daripada Kemboja melalui gerakan *Nam Tien*. Natiujahnya, Hoi An berkembang sebagai salah satu kota pelabuhan yang paling penting di Laut China Selatan sepertimana catatan Kapten William Adams, pelaut Inggeris dan orang kepercayaan Tokugawa Ieyasu. Kapten William Adams diketahui telah membuat sekurang-kurangnya satu misi perdagangan ke Hoi An di sekitar 1619 dan telah mencatatkan tentang kepesatan pelabuhan Hoi An.

Lantaran itu, Li Tana dan Chen Chingho menyimpulkan bahawa salah satu daripada faktor kemakmuran perdagangan di Quang Nam adalah faktor perlantikan Nguyen Hoang yang telah mewujudkan jawatan Thuan-hoa Tran-thu pada tahun 1558 serta keupayaan tentera keluarga Awal Nguyen melancarkan Nam Tien bagi menyingkir pihak Campa dan Khmers. Langkah pertama yang diambil oleh beliau setelah berjaya menumpaskan keluarga Trinh adalah menubuhkan satu pasukan yang menempatkan pertahanan tentera tersendiri dalam pentadbiran di Quang Nam, beberapa kilometer di barat Hoi An berhampiran dengan tebing Sungai Thu Bon demi menjaga keselamatan kawasan tersebut. Le Quy Don contohnya pada tahun 1770 mencatatkan bahawa Nguyen Hoang membentuk sistem perdagangan yang mantap lagi ampuh bagi menggalakkan perdagangan ke Quang Nam. Antara lain sistem yang menggariskan tentang prosedur dan peraturan kapal yang melabuh, perlantikan jawatan *Ong Cai Bo Tau* bagi menguruskan pelabuhan, langkah-langkah kecemasan yang diambil terhadap kapal yang ditimpa bencana ribut taufan dan sebagainya (Reid, 1993:63).

Kesimpulan

Ringkasnya, dalam menelusuri sejarah perkembangan Hoi An, ia dilihat mempunyai jalinan yang rapat dengan budaya dan ketamadunan Melayu melalui bukti-bukti artifak yang diperoleh oleh ahli arkeologi. Sementara itu, kota pelabuhan ini bukan semata-mata berhubung rapat dengan China dan Jepun. Sebaliknya, hubungan juga signifikan dengan Kepulauan Melayu seperti Borneo, Melaka, Betawi dan Manila lantaran daripada pelbagai faktor yang menyebabkan kemunculannya sebagai sebuah pelabuhan enterpot yang dinamik menjelang abad ke-16 dan ke-17. Kedudukannya yang strategik, dasar perdagangan Nguyen Hoang serta polisi larangan aktiviti perdagangan negeri China ke atas Jepun menyebabkan Hoi An muncul sebagai sebuah pelabuhan perantara di antara rantau Timur dan Barat. Hal ini kerana Hoi An berjaya menjadi pelabuhan emporium yang menghimpunkan hasil masyhul dari Tanah Besar serta Kepulauan di Asia Tenggara.

Rujukan

- Blusse, L. (1996). *Badaweiya huaren yu zhong he maoyi*. Zhuang Guotu et al. (trans.). Nanjing: Guangxi Renmin Chuban She. [包弼史著, 庄国土等译:《巴达维亚人与中荷贸易》].
- Borri, C. (2006). *Views of seventeenth-century Vietnam : Christoforo Borri on Cochinchina & Samuel Baron on Tonkin*. Ithaca, N.Y.: Southeast Asia Program Publications, Southeast Asia Program, Cornell University.
- Chen, Chingho. (1968). "Guanyu "mingxiang" De Ji Ge Wenti," Dlm. Wang Xiyi et. al. *Mingdai Guoji Guanxi* (Internation Relationship During Ming Dynasty). Beijing: Xuesheng Shuju. [《关于“明夕的几个问题”》, 王锡易等著:《明代国际关系》].
- Chen, Chingho. (1974). *Historical Notes on Hoi-An (Faifo)*, Carbondale: Southern Illionis University Center for Vietnamese Studies.
- Cooke, N. (1998). "Regionalism and the Nature of Nguyen Rule in Seventeenth-Century Dang Trong (Cochinchina)" *Journal of Southeast Asian Studies*. Vol. 29 (1). March, 1998:125-135.
- Da, Shan. (1987). *Haiwai Jishi* (Oversea Memoir). rpt. Beijing: Zhonghua Shuji. [大汕厂翁撰, 海外纪事] *Dai Nam Nhat Thong Chi* (Gazetteer of United Dai Nam). [大南一统志].
- Dai Nam Thuc Luc. Chinh Bien Liet Truyen* (Primary Compilation of the Veritable Records of Vietnam). [《大南实录》正编列传].
- Danny, Wong Tze Ken. (2004) Vietnam-Champa Relations and the Malay-Islam Regional Network in the 17th–19th Centuries. *Kyoto Review of Southeast Asia March*. [http://kyotoreview.cseas.kyoto-.ac.jp/issue/issue4/article_353_p.html.] Tarikh diakses 25 Jan.2013.
- Danny, Wong Tze-Ken. (2007). *The Nguyen and Champa during 17th and 18th Century: A Study of Nguyen Foreign Relations*. Paris-San Jose: International Office of Champa.
- Duong, Van An. (comp.). (2007). *O Chau Can Luc* (A Record of O Chau and Environs), Hanoi.
- Hardy, A., Cucarzi, M., and Zolese, P. (Eds.). (2009). *Champa and the Archaeology of My Son (Vietnam)*. Singapore: NUS Press.
- Ismail Hussien, Lafont, P.B. dan Po Dharma (Eds.). (1995). *Dunia Melayu dan Dunia Indochina*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Lamb, A. (1970). *The Mandarin Road to Old Hue, Narratives of Anglo-Vietnamese Diplomacy from the 17th century to the French Conquest*. London: Chatto & Windus.
- Le, Quy Don. *Phu Bien Tap Luc* (Chronicle of the Prefectural Borders). [黎贵惇,《抚边杂录》].

- Li Tana and Reid, A. (Eds.). (1993). *Southern Vietnam Under the Nguyen. Documents on the Economic History of Cochinchina (Dang Trong, 1602-1777)*. Singapore: ISEAS.
- Lieberman, V. B. (2003). *Strange Parallels: Southeast Asia in Global Context, c 800-1830*. Volume 1. Cambridge: Cambridge University Press.
- Linyang. (2001). *Huiangang De Xingshuai Ji Qi Lishi Diwei* (Hoi An: Development and Decline in Its' History). Master Thesis. History Department. University of Zhengzhou. [《会安港的兴衰及其历史地位》, 郑州大学].
- Lombard, D. (2007). Another “Mediterranean” in Southeast Asia. *Chinese Southern Diaspora Studies*. Vol. 1:1-7.
- Ngo, Si Hong. (2007). Traditions of Sa Huynh Culture in Vietnam. *Vietnamese Studies*, No. 2: 34-36.
- Nguyen The Anh. (1996). Indochina and The Malay World: A Glimpse on Malay-Vietnamese Relations to the Mid-Nineteenth Century. *Asia Journal*. Vol. 3(1):105-131.
- Nguyen Thi Thanh Luong et. al. (Eds.). (2008). *IMPACT: The Effects of Tourism on Culture and the Environment in Asia and the Pacific: Cultural Tourism and Heritage Management in the World Heritage Site of the Ancient Town of Hoi An, Viet Nam*. Bangkok: UNESCO Bangkok. <<http://whc.unesco.org/en/list/948/>>. Tarikh diakses, 15 Mac 2013.
- Phan, Khoang. (1970). *Xu Dong Trong 1558-1777*. Saigon: Nha Xuat Ban Khai Tri.
- Phan, Huy Le (1993). Hoi An (Faifo) – Past and Present. Dlm. *The National Committee for the International Symposium on the Ancient Town of Hoi An*. Hanoi: The Gioi Publishers.
- Reid, A. (1992). *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680: Expansion and Crisis*. Vol. 2. New Haven: Yale University Press.
- Solheim, G. W. et al. (1959). Sa-huynh Pottery Relationships in Southeast Asia. *Asian Perspectives*. Vol. 3(2): 99-121.
- Shigeru, Ikute. (1993). Role of Port Cities in Maritime Southeast Asia from the Second Century B.C. to the early Nineteenth Century. Dlm. *The National Committee for the International Symposium on the Ancient Town of Hoi An*. Hanoi: The Gioi Publishers.
- Taylor, K. W. (1993). Nguyen Hoang and the Beginning of Vietnam's Southward Expansion. Dlm. Reid, A. (Ed.). *Southeast Asia in the Early Modern Era: Trade, Power and Belief*. Ithaca, NY: Cornell University Press.
- Tran, Ky-Phuong. (2008). Interactions between Uplands and Lowlands Through the ‘Riverine Exchange Network’: An Exploration of the Historical Cultural Landscape of Central Vietnam. Dlm. *Biblioasia*. National Library Singapore (NLB), Vol.4 (3): 4 -9.
- Wade, G. (2003). The Pre-Modern East Asian Maritime Realm: An Overview of European-Language Studies. *Asia Research Institute (ARI) Working Paper*, No. 16. <<http://www.ari.nus.edu.sg/showfile.asp?pubid=540&type=2>>. Tarikh diakses: 18 April 2012.
- Wheeler, C. J. (2001). Cross-cultural Trade and Trans-regional Networks in the Port of Hoi An: Maritime Vietnam in the Early Modern Era. Ph.D. Dissertation. History Department. Yale University.
- Wheeler, C. J. (2006). One History, Two Regions: Cham Precedents in the History of the Hoi An Region. Dlm. Nhung Tran & Reid, A. (Eds.). *Viet Nam: Borderless Histories*. Madison: University of Wisconsin Press.
- Wissowa, L. (1981). Preshistoric and Protohistoric Links between the Indochinese Peninsula and the Philippines, as Exemplified by Two Types of Ear-Ornaments. *Journal of the Hong Kong Archaeological Society*. No. 9:57-76.
- Zhang, Xie. (1981). *Dongxi Yangkao* (A Study of the Eastern and Western Ocean Routes). Rpt. Beijing: Zhonghua Shuji. [张燮著, 谢方点校: 《东西洋考》]