

Geografi dan Perdagangan: Kepentingan Selat Melaka kepada Perdagangan Dunia, Asia dan Dunia Melayu 1700-1800

Geography and Trade: Importance of the Straits of Malacca to World Trade, Asia and the Malay World 1700-1800

NORDIN HUSSIN

ABSTRAK

Makalah ini cuba mengupas kedudukan geografi Selat Melaka yang amat strategik dan yang telah digunakan oleh para pelayar dan pedagang yang berulang alik dari Timur dan Barat. Kedudukan Selat yang mengawal arah aliran perdagangan dunia di sebelah Timur yang amat kaya dengan hasil bumi dan kedudukannya yang strategik di antara tanah besar China dan benua kecil India telah diketahui sejak zaman kerajaan Melayu Srivijaya lagi. Kedudukan strategik ini telah digunakan sepenuhnya oleh kerajaan-kerajaan Melayu yang tumbuh dan berkembang di sepanjang selat tersebut seperti kerajaan Melayu Melaka, kerajaan Aceh dan Kerajaan Johor di Riau. Namun, kekuatan yang ada pada Selat ini juga telah menyebabkan kegemilangan pelabuhan Melayu Melaka dan Riau telah jatuh dan dikuasai oleh tiga kuasa besar Eropah yang utama, iaitu Portugis, Belanda dan Inggeris (Riau dikuasai Belanda setelah peperangan tahun 1784). Kekuatan yang ada pada Selat ini juga telah menjadikannya rebutan di antara ketiga-tiga kuasa tersebut kerana siapa yang berjaya menguasainya, maka dialah yang akan memperolehi keuntungan dan dapat mengawal arah aliran perdagangan dunia yang melaluinya.

Kata kunci: perdagangan, masyarakat pedagang, komoditi, bandar pelabuhan, Selat Melaka

ABSTRACT

This article is an attempt to analyse the strategic geographical location of the Straits of Melaka, which was used by seafarers and traders travelling from the East and the West. The strategic position of the Straits of Melaka controlling the movement of the world trade in the East, which is rich in mineral resources, and its strategic location between China and mainland India was known since the Srivijaya era. Subsequently this strength was fully utilised by the Malay kingdom in Melaka, the Achenese in Sumatra and the Johor kingdom in Riau. Nevertheless, the strategic position of the port of Melaka and Riau that controlled the world trade finally led to their downfall when both port towns were occupied by the three European powers (Riau was occupied by the

Dutch after the 1784 war). The significant role of the Straits of Melaka also became a dispute factor between the three European powers (Portuguese, Dutch and English). Thus, whichever power succeeded in controlling the Straits of Melaka, it will be the one that would hold the power to regulate the movement of the world trade, which was a lucrative and profitable business.

Keywords: trade, society, commodities, port-towns, Straits of Melaka

PENGENALAN: SELAT MELAKA KEDUDUKAN GEOGRAFI, PELABUHAN DAN PERDAGANGAN

Gugusan kepulauan Melayu-Indonesia terletak di persimpangan perjalanan perdagangan yang sibuk di antara benua kecil India dan tanah besar China. Kedudukan geografi Selat Melaka pula terletak di tengah-tengah jalan perdagangan tersebut yang amat strategik di benua Asia. Daripada segi geografinya Dunia Melayu terpecah kepada dua wilayah iaitu wilayah yang merangkumi kawasan tanah besar Asia Tenggara dan kawasan yang merangkumi kepulauan Dunia Melayu. Dari zaman awal milenium terdapat penempatan yang muncul di sepanjang pantai dan muara sungai yang strategik lokasinya (Leong Sau Heng 1990: 23). Walaupun bukan semua pusat pelabuhan dan bandar ini menjadi pusat perdagangan yang penting, tetapi sebahagiannya telah muncul sebagai pelabuhan entreport atau pelabuhan yang penting yang berfungsi sebagai pusat pertukaran barangan (Nordin Hussin 2006). Pelabuhan yang strategik biasanya memiliki kedudukan geografi yang dapat mengawal arah dan aliran perdagangan tempatan dan seterusnya berjaya mengembangkan jaringan perdagangannya bagi menguasai perdagangan wilayah dan antara wilayah. Pelabuhan ini juga berupaya menjadi pusat perniagaan dan pertukaran kepada zon ekonomi yang dikuasainya. Sebagai contoh, bandar pelabuhan seperti Aceh, Melaka, Jambi, Banten, Makassar, Ambon, Brunei, Semarang dan Palembang yang berkembang daripada bandar pelabuhan lokal menjadi pelabuhan yang mempunyai jaringan di peringkat kewilayahan dan antara wilayah.

Kebanyakan bandar pelabuhan ini terletak di tempat yang strategik, iaitu di muara sungai yang dapat menguasai dan menentukan arah dan aliran perdagangan di kawasan pendalaman dan luarannya. Dalam zaman yang dikaji ini kawasan perdagangan maritim di Selat Melaka merangkumi satu jaringan yang merangkumi kepulauan Dunia Melayu yang juga mempunyai hubungan dalam lingkungan perdagangan dunia yang merangkumi wilayah di sepanjang Lautan Hindia dan mempunyai jaringan yang penting dengan Laut China Selatan (Chaudhuri 1990; Souza 1986; Cheong Weng Eang 1996). Selat Melaka memberikan perkhidmatan sebagai tempat transit dan membekalkan bahan-bahan segar dan makanan kepada pedagang yang belayar jauh. Selain itu, Selat ini berperanan sebagai tempat pengumpulan barangan dari merata tempat gugusan kepulauan Melayu untuk disebarkan oleh pedagang dari India dan China. Tambahan pula kawasan di

Selat Melaka berperanan sebagai penyebar barangan dari dua wilayah tersebut ke gugusan kepulauan Asia Tenggara. Selat Melaka juga merupakan sebagai tempat yang amat selamat kepada para pedagang untuk berhenti dan menanti perubahan tiupan angin ke timur dan ke barat.

Sejak zaman berzaman terdapat banyak bandar pelabuhan yang muncul dan berkembang dan tidak kurang juga yang malap di sepanjang Selat Melaka, terutama di bahagian barat Semenanjung Tanah Melayu dan juga di sepanjang pantai timur Sumatera. Sebahagian dari pelabuhan yang telah muncul dan berkembang dengan pesat adalah Srivijaya, Melaka, Aceh, Kedah, Riau, Palembang dan Siak. Sejak zaman lampau juga, pedagang dari India telah pun berdagang dengan membawa pelbagai barangan ke Selat Melaka untuk dijual bagi mendapatkan barangan seperti emas, rempah ratus dan herba perubatan yang dibawa ke pusat pelabuhan ini dan yang kebanyakannya didatangkan daripada pelbagai tempat dan wilayah di gugusan kepulauan Melayu. Kehadiran para pedagang ini juga mengikut peredaran musim, zaman dan dekad. Pada awalnya, terdapat pedagang dari India yang kemudiannya telah diikuti oleh para pedagang Arab dan mereka yang datang dari Parsi. Pedagang dari China terutama dari Selatan China juga telah datang dan berdagang di pelabuhan Selat Melaka dan wilayah di sekitarnya. Walau bagaimanapun, sejak abad ke-16 kehadiran mereka untuk berdagang dengan wilayah di Selat Melaka berkurangan. Justeru, kepentingan pelabuhan di Selat Melaka sebagai hub atau pusat yang menentukan arah aliran pertukaran barangan di antara Lautan Hindia dan Laut China Selatan telah lama wujud. Namun, penulisan mengenai perdagangan yang dikendalikan di Selat Melaka pada abad ke-17 dan 18 jarang dilakukan oleh sarjana sejarah. Oleh itu, makalah ini memperjelas bagaimana abad ke-17 dan 18 merupakan abad penting yang telah Selat Melaka lalui.

SELAT MELAKA DAN ANGIN MONSUN

Perdagangan antara Barat-Timur dengan Selat Melaka-Kepulauan Melayu amat terikat dan ditentukan oleh arah aliran musim tiupan angin (Alan Villiers 1952). Perubahan arah dan tiupan angin ini juga dilihat sebagai faktor yang menyatukan para pedagang yang datang dari Lautan Hindia, gugusan Kepulauan Melayu dan juga dengan tanah besar China. Di gugusan kepulauan Melayu, angin monsun barat membawa para pedagang ke kepulauan rempah dan angin monsun timur membawa mereka ke Sumatera dan pelabuhan di Selat Melaka. Walaupun Melaka mudah disinggahi pada kesemua musim angin monsun, tetapi aktiviti perdagangannya telah ditetapkan dan ditentukan oleh musim angin yang bertiup. Terdapat dua angin monsun yang digunakan oleh para pedagang untuk belayar dari India ke Selat Melaka untuk ke Timur atau ke tanah besar China. Angin monsun yang pertama bermula pada bulan April sementara yang kedua bermula pada bulan September. Pada awal bulan Mei, para pedagang dari India memulakan pelayaran mereka ke Selat Melaka menuju ke arah Timur dan menetap di Melaka

atau mana-mana pelabuhan di Selat Melaka sehingga bulan Januari sebelum pulang ke India. Kapal yang belayar menggunakan musim angin monsun kedua tiba di Melaka pada pertengahan bulan November dan menetap sehingga bulan Januari apabila mereka pulang ke India dengan barangan muatan dari China. Kapal yang belayar dari Melaka ke India dalam pelayaran pulang terpaksa memulakan perjalanan sebelum bermulanya angin monsun barat daya apabila pantai benua kecil India ditutup sepenuhnya kepada kapal disebabkan ombak yang ganas. Pada masa yang sama angin monsun tenggara amat menguntungkan pedagang China untuk mereka pulang ke tanah besar China. Pedagang China tiba di Melaka pada bulan Disember dan tinggal sementara waktu sehingga penghujung bulan Jun untuk perjalanan pulang semula. Pedagang dari pulau Jawa dan juga dari sebahagian besar gugusan kepulauan Melayu datang semasa angin monsun tenggara dan tinggal di Melaka sehingga angin Utara yang bertiup pada bulan Disember dan Januari. Oleh itu, waktu tiba dan berlepas dari Melaka dalam kalangan pedagang yang ditetapkan oleh putaran sistem angin monsun telah mewujudkan dua musim perdagangan di Melaka, iaitu musim perdagangan tinggi dan rendah.

Putaran musim angin ini juga mempunyai impak yang mendalam terhadap para pedagang kerana telah memberikan kesan kepada pendapatan untung dan rugi para pedagang yang datang ke Selat Melaka. Mereka yang tiba pada awal musim dan tinggal lebih lama berupaya membeli dan mengumpul barangan berharga dengan harga yang lebih murah. Mereka kemudiannya menjual semula barangan tersebut dengan harga yang tinggi untuk mendapatkan keuntungan yang lebih. Pedagang juga memperoleh keuntungan yang berlipat kali ganda semasa musim perdagangan memuncak. Pedagang juga boleh terus berdagang dengan mereka yang datang dari merata tempat. Terdapat para pedagang yang mempunyai wakil atau proksi di setiap pelabuhan di Selat Melaka untuk menjalankan kegiatan dagangan mereka. Para pedagang Eropah terutamanya bukan saja memiliki ejen, tetapi juga memiliki bangunan berbentuk seperti sebuah kota penempatan untuk menyimpan barangan dagangan. Mereka juga membina tempat kediaman untuk ejen-ejen yang menjalankan kepentingan ekonomi dan politik mereka di pelabuhan tertentu.

Zaman kapal layar perdagangan yang dilakukan dan ditentukan mengikut musim angin telah membolehkan bandar pelabuhan di Selat Melaka termasuk Melaka, Aceh dan Penang berubah status menjadi pusat perdagangan yang utama dan kosmopolitan sifatnya. Dalam kes Melaka dan Penang, aktiviti perdagangan berkembang dengan pesat di kedua-dua bandar pelabuhan ini yang mana penduduknya terdiri daripada pelbagai kaum dan suku kaum yang datang dari pelbagai tempat seperti pantai Koromandal, kepulauan Melayu-Indonesia, tanah besar China dan Eropah. Terdapat ramai pedagang yang telah membuat penempatan dan kediaman kekal masing-masing di bandar pelabuhan dan untuk wakil-wakil mereka yang mengendalikan kepentingan dagangan. Tambahan lagi sebahagian daripada pedagang ini juga telah berkahwin dengan penduduk tempatan dan ini telah melahirkan sebuah kumpulan penduduk baru

dengan budaya campuran yang juga telah menambahkan lagi ciri keunikan yang wujud di bandar pelabuhan tersebut.

SELAT MELAKA DAN JARINGAN PERDAGANGAN DUNIA 1700-1800

Dunia perdagangan maritim Asia Tenggara merangkumi wilayah yang amat luas dan memiliki kepelbagaian kumpulan penduduk, kaum, bangsa, kepercayaan agama dan bahasa pertuturan, tetapi mereka disatukan oleh dua faktor penentu iaitu, kedudukan geografi dan putaran angin monsun (Nordin Hussin 2006; Chaudhuri 1990). Sepanjang abad ke-17 pedagang India Muslim (Chulia), Keling Hindu, Syarikat India Timur Belanda dan Inggeris (VOC dan EIC), Denmark, Portugis, Perancis dan saudagar swasta Inggeris telah mewujudkan jaringan di pantai Koromandal di India. Sebahagian besar para pedagang ini memiliki loji penempatan mereka di pantai Koromandal. Di pantai ini terdapat banyak kemudahan perdagangan seperti pembinaan kapal, pelabuhan yang baik, pengendalian perdagangan yang mudah dan kemudahan perdagangan. Semua perkhidmatan ini diberikan oleh pemerintah dan kerajaan tempatan kepada para pedagang yang datang dari luar, iaitu Eropah dan tempatan. Di samping itu juga, kedudukan geografi pantai Koromandal menjadi batu loncatan untuk berdagang di pelabuhan Selat Melaka, yang pada masa yang sama mewujudkan jaringan dengan pelabuhan di tanah besar China. Selain itu, terdapat rangkaian perdagangan yang mempunyai hak milik bersama yang di antara pedagang tempatan (Chulia dan Hindu) dengan pedagang individu dari Eropah (Chaudhuri 1990: 23-32). Pada abad ini juga terdapat kemerosotan kehadiran pedagang China ke Dunia Melayu. Hal ini amat berlainan dengan abad ke-15 yang telah menerima peningkatan kehadiran mereka di Asia Tenggara, terutama semasa era kedatangan Laksamana Cheng Ho. Keadaan ini berubah setelah separuh masa abad ke-18 apabila pedagang China mula aktif dan muncul semula dan kehadirannya dirasai di Asia Tenggara. Pada pertengahan abad ke-19 terdapat kenaikan jumlah pendatang China ke Asia Tenggara dan impak kehadirannya telah dikenali sebagai 'zaman China' apabila kehadiran imigran China telah meningkat dalam pelbagai sektor ekonomi di Dunia Melayu (Trocki 1997: 83-102). Dengan wujudnya polisi yang lebih longgar yang diamalkan oleh pemerintah China telah menggalakkan bukan saja pedagang China, bahkan imigran China untuk datang dan menetap terutama di wilayah barat Dunia Melayu. Walau bagaimanapun, kawasan dan wilayah barat Asia Tenggara lebih diberikan perhatian dan digemari kerana sebahagian besar wilayah timur Asia Tenggara sedang bergolak dan anarki (Trocki 1997: 83-102).

Aktiviti kebanyakan pedagang dan imigran China di wilayah Asia Tenggara amatlah berbeza dengan arah aliran para pedagang yang datang dari benua kecil India ke Asia Tenggara. Sebagaimana yang dilihat kebanyakan pendatang China ke Penang dan Melaka telah membuat banyak pelaburan yang besar dalam sektor

percukaian atau dikenali sebagai *revenue farms* di samping mereka juga terlibat dalam aktiviti perdagangan di wilayah tersebut (Nordin Hussin 2006). Sesetengahnya pula telah bertukar kepada pelabur dan pelabur modal. Pada tahun 1830-an, mereka telah mengembangkan perniagaan ke dalam pelaburan perlombongan bijih timah di negeri-negeri Melayu. Sebahagian pedagang China yang kaya di Pulau Pinang dan Melaka juga memiliki jaringan perdagangan yang merangkumi sebahagian besar wilayah di utara Selat Melaka, utara Sumatera, Selatan Siam dan negeri-negeri Melayu. Dengan rangkaian dan jaringan ini dan memiliki orang perantara yang menjalankan perniagaan mereka di merata bandar pelabuhan, maka mereka ini telah berjaya menjalankan kegiatan pelaburan dalam bidang pertanian dan perlombongan bijih timah di negeri-negeri Melayu. Para pedagang ini juga membawa bersama buruh dari China untuk bekerja dalam perusahaan dan pelaburan seperti perindustrian perlombongan dan pengeluaran bahan pertanian.

Di Melaka dan Pulau Pinang, imigran China telah membuat pelbagai usaha pertanian dan perusahaan. Mereka bukan sahaja berdagang dan berniaga di bandar-bandar, tetapi juga mereka telah membuat pelaburan dalam bidang penanaman buah-buahan, sayuran, lada hitam dan gambir di kawasan pedalaman. Pembukaan tanah di kawasan pedalaman Pulau Pinang dan galakan yang diberikan oleh pihak EIC untuk menjadikan Pulau Pinang sebagai pusat pengeluaran lada hitam telah menyebabkan kebanjiran pendatang buruh China untuk bekerja dalam sektor pertanian. Di Melaka, sebelum peperangan dengan Riau pada tahun 1784 terdapat perusahaan tanaman gambir yang diusahakan oleh buruh China.

Sejak penghapusan perhambaan dan perdagangan hamba pada awal abad ke-19 pasaran buruh telah menjadi sukar dan berkurangan di banyak tempat di Asia Tenggara. Pulau Pinang dan Melaka juga telah mendapat kesan disebabkan kekurangan tenaga buruh. Sehingga abad ke-19, buruh telah menjadi komoditi yang amat sukar diperolehi di kawasan Selat Melaka. Dengan berlakunya penghijrahan beramai-ramai orang China ini telah dapat menyelesaikan masalah buruh yang wujud. Menurut Trocki (1997) kebanyakan pelabur dalam sektor perlombongan termasuk juga yang diusahakan oleh orang Melayu telah memilih buruh China daripada buruh tempatan. Hal ini disebabkan oleh pengendalian buruh China lebih bersistem selain mereka juga mudah dikawal selia. Buruh China juga bekerja keras bagi memperolehi upah untuk membayar balik hutang pelayaran mereka. Hal sedemikian memudahkan mereka melangsaikan kontrak kerja dan akhirnya diberi kebebasan. Oleh itu, dengan kehadiran buruh imigran China dalam pasaran tenaga buruh di Asia Tenggara telah memberikan satu alternatif baru kepada penggunaan perhambaan. Perubahan yang dibawa hasil kebanjiran buruh China pada zaman ini merupakan satu suasana yang baru di kebanyakan tempat di Asia Tenggara. Penguasaan orang China dalam pelbagai sektor terutama di sektor perniagaan memainkan peranan yang penting dalam aktiviti ekonomi semasa zaman imperialisme baru (Trocki 1997: 83-102).

Sejak dari abad ke-16 sehingga ke abad ke-19, terdapat banyak bandar pelabuhan yang wujud dan berkembang. Di samping itu, tidak kurang juga bandar pelabuhan yang telah jatuh ke tangan kuasa Eropah di sepanjang pantai di Lautan Hindia, Selat Melaka dan Dunia Melayu. Salah satu ciri yang agak sama dan terdapat pada kebanyakan bandar pelabuhan ini ialah wujudnya pelbagai penduduk yang terdiri daripada pelbagai bangsa dan bergantung pada lautan sebagai sumber rezeki mereka. Mereka kebanyakannya datang dari kawasan yang menghadap Lautan Hindia, kepulauan Melayu, tanah besar China dan Eropah. Kesemua mereka ini telah menetap di sebahagian besar pelabuhan di Selat Melaka dan Dunia Melayu. Kedudukan mereka ini adalah seperti hidup di bawah satu bumbung yang kemudiannya dikenali sebagai *extra-territoriality*. Mereka telah menetap secara berkelompok di bandar pelabuhan dan untuk memudahkan pengawalan pergerakan mereka, kerajaan tempatan telah mewujudkan satu kawasan perumahan dan melantik seorang ketua daripada kalangan mereka. Mereka juga dibenarkan menggunakan sistem perundangan tersendiri dan diberikan kebenaran untuk menjalankan aktiviti perdagangan mereka secara bebas (Pearson 1987:13).

Sepanjang abad ke-17 sehingga abad ke-19, terdapat banyak bandar pelabuhan di sepanjang pantai Lautan Hindia-Asia Tenggara-Laut China Selatan yang telah dikuasai oleh kuasa Eropah. Portugis merupakan kuasa Eropah yang pertama sampai dan menapak di kebanyakan bandar pelabuhan ini dan yang kemudiannya telah dicabar oleh kuasa Sepanyol, Belanda, Inggeris dan Perancis. Penguasaan bandar pelabuhan seperti Surat, Colombo, dan Melaka telah beberapa kali bertukar tangan daripada beberapa kuasa Eropah. Tambahan pula bandar pelabuhan yang baru muncul seperti Madras, Calcutta, Penang dan Batavia telah dibina dan ditadbirkan oleh kuasa Eropah bagi menguasai arah aliran perdagangan yang sangat menguntungkan. Dengan itu, terdapat banyak bandar pelabuhan yang baru muncul di pantai barat benua kecil India dan di pantai Koromandal. Boleh dikatakan kesemua kuasa utama dari Eropah, iaitu Portugis, Belanda, Inggeris, Perancis dan Denmark amat aktif membina jaringan perdagangan, membina loji-loji, petempatan dan pertapakan mereka di kedua-dua belah pantai benua kecil tersebut (Pearson 1987: 76-96). Pantai Koromandal India didapati amat strategik dan penting bagi kesemua kuasa Eropah kerana kedudukan geografinya yang hampir dengan gugusan kepulauan Melayu. Pantai ini juga amat penting bagi pelayaran kapal yang hendak ke Timur Jauh. Tambahan pula bekalan barangan komoditi perdagangan dan keperluan pelayaran amat mudah diperolehi. Begitu juga dengan kemudahan asas untuk kelengkapan perkapalan dan pembaikan kapal dari Eropah ke Timur yang telah tersedia dan mudah diperolehi. Tambahan lagi hubungan keakraban yang wujud di antara kuasa Eropah dengan pemerintahan tempatan terutama daripada segi jaringan perdagangan dan kebebasan untuk membina pertapakan atau loji-loji di wilayah ini telah diberikan tanpa sebarang masalah oleh pemerintah tempatan. Wilayah di pantai Koromandal juga menjadi satu batu loncatan bagi pertapakan penting

untuk memperluaskan jalinan perdagangan ke Asia Tenggara dan ke tanah besar China (Arasaratnam 1995: 19-30; Arasaratnam 1989: 76-96).

Pada masa yang sama, kuasa-kuasa Eropah amat aktif membina dan mendapatkan tapak untuk mendirikan pusat jaringannya di gugusan kepulauan Melayu. Mereka juga menguasai beberapa pusat bandar pelabuhan yang penting. Asas utama yang menjadi kepentingan dan matlamat Eropah ialah untuk mendapatkan bekalan yang berkekalan, iaitu barang-barang seperti rempah ratus dan barangan komoditi yang utama dan penting untuk diperdagangkan ke dalam sistem perdagangan intra-Asian. Oleh itu, bandar pelabuhan Melaka merupakan bandar pelabuhan yang pertama jatuh ke tangan kuasa Eropah. Bandar pelabuhan yang lain yang akhirnya jatuh dan menerima nasib yang sama ialah Batavia, Riau, Bengkulu, Makassar, Ambon, Manila dan Timor. Begitu juga keadaannya di Laut China Selatan di mana terdapat banyak pelabuhan yang juga telah jatuh ke tangan kuasa Eropah. Pelabuhan ini dipaksa untuk berdagang dengan pedagang Eropah atau kuasa Eropah memaksa bandar pelabuhan tersebut menerima dan membenarkan mereka membina penempatan atau loji. Ini bertujuan untuk memperkukuhkan matlamat mereka, iaitu menguasai sepenuhnya jaringan perdagangan di antara China-Asia Tenggara-India dan Eropah. Dengan itu, sehingga akhir abad ke-18 kebanyakan pusat perdagangan yang utama dan penting di wilayah Lautan Hindia-Asia Tenggara-tanah Besar China telah dikuasai sepenuhnya oleh kuasa-kuasa Eropah.

Aceh yang terletak di utara Sumatera menjadi bandar pelabuhan yang penting semenjak abad ke-17 lagi. Aceh berkuasa sebagai sebuah kerajaan yang kuat di perairan Sumatera Utara di bawah pimpinan Sultan Iskandar Muda (1607-1636). Luas kekuasaan Aceh meliputi utara Sumatera sehingga ke Deli (Aru) di bahagian timur dan sehingga ke Padang di bahagian barat. Pada satu ketika juga kekuasaan Aceh meliputi sehingga ke wilayah-wilayah di Semanjung Tanah Melayu. Pusat pemerintahannya di Bandar Aceh Dar-es-Salam, merupakan pusat perdagangan dan perniagaan yang penting mengendalikan perdagangan intra-Asian (Das Gupta 1962: 45; Ito Takeshi 1994: 1-11; Bassett 1971: 78-79).

Selain Aceh terdapat juga bandar pelabuhan di tanah besar Asia Tenggara yang sering disinggahi oleh para pedagang dari Eropah dan India yang datang dari benua kecil India. Sebahagian daripada bandar pelabuhan ini ialah Tenasserim, Mergui and Kedah. Pulau Junk Ceylon, yang terletak di luar pantai barat daya Thailand merupakan sebuah bandar pelabuhan yang telah lama bertahan dan berkembang pesat. Oleh itu, terdapat jaringan perdagangan yang amat kompleks di antara bandar pelabuhan yang terletak di bahagian barat pantai Koromandal di Teluk Bengal dan bandar pelabuhan yang terletak di barat laut gugusan kepulauan Melayu. Pedagang dari semua tempat ini telah berkumpul di bandar pelabuhan tertentu terutama semasa musim angin monsun. Begitu juga pedagang dari Aceh telah belayar jauh hingga ke pantai Koromandal dan sering ke bahagian utara Semanjung Tanah Melayu. Sementara perdagangan yang utama dijalankan

oleh bandar pelabuhan yang penting telah dikendalikan oleh pedagang jarak jauh tetapi jaringan dengan bandar pelabuhan yang kecil dilakukan oleh pedagang tempatan. Jauh di bahagian selatan Selat Melaka dan wilayah di gugusan kepulauan Melayu, bandar pelabuhan yang penting yang menjadi pemangkin kepada arah aliran dan jaringan perdagangan ialah Melaka, Johor-Riau, Siak, Batavia, Makassar, bandar pelabuhan di utara pulau Jawa seperti Cheribon, Juana dan Semarang. Kesemua bandar pelabuhan ini dihubungkan dengan jaringan yang lebih besar yang merangkumi wilayah China dan benua kecil India. Pada masa yang sama juga telah dihubungkan dengan jaringan bandar pelabuhan yang kecil.

Riau, yang terletak di selatan Selat Melaka menjadi pemangkin kepada perdagangan di Dunia Melayu pada pertengahan abad ke-17. Riau telah bertindak sebagai pusat perdagangan di kawasan Selat dan di Dunia Melayu. Selepas kematian jurai terakhir kesultanan Melaka pada tahun 1699, kerajaan Johor-Riau telah mengalami masalah dan kekacauan berkaitan pertakhtaan di antara keluarga dan pengikut Bendahara dan Laksamana (Andaya 1975). Pada tahun-tahun 1720-an krisis pertakhtaan semakin bertambah sulit dengan kehadiran para putera diraja Bugis yang telah dihalau oleh kuasa Belanda dari Makassar telah campur tangan dalam permasalahan kerajaan Johor-Riau (Raja Ali Haji ibn Ahmad 1982; Andaya 1995: 119-138). Kerajaan Johor-Riau telah dipengaruhi oleh para putera Bugis dan kesemua keputusan mengenai perdagangan dan pentadbiran di Riau telah ditentukan oleh putera diraja Bugis. Kemungkinan juga kerana Riau telah diperintah oleh Bugis yang terkenal dengan sifatnya yang tekun dan kepandaiannya dalam urusan perdagangan, maka telah menyebabkan perdagangan berkembang semula dan menjadikan Riau pusat perdagangan yang utama di Selat pada abad ke-18 (Raja Ali Haji ibn Ahmad 1982; Vos 1993; Kern 1993). Para pedagang dari gugusan kepulauan Melayu, benua kecil India, China dan Eropah telah berdagang ke Riau. Namun, disebabkan keadaan politik yang tidak menentu di wilayah Selat telah menjadi hangat pada dekad terakhir abad ke-18, maka Riau telah terperangkap ke dalam permasalahan kekacauan dengan musuh ketatnya, iaitu Belanda di Melaka. Satu konflik yang kecil di antara ketua putera Bugis Raja Haji dengan pemerintah Belanda di Melaka telah menyebabkan berlaku peperangan terbuka pada tahun 1784 dan membawa kepada keruntuhan Riau (Vos 1993). Kebanyakan pedagang Melayu dan Bugis yang berpusat di Riau telah meninggalkan Riau untuk bertapak semula di merata bandar pelabuhan di Selat. Sebahagiannya telah membuat penempatan di pantai Timur Semenanjung Tanah Melayu. Oleh itu setelah kealahannya dengan Belanda pada tahun 1784 pedagang Bugis tidak berpatah arang dan telah menjalankan perniagaan mereka di wilayah-wilayah yang baru dan membina jaringan penempatan, iaitu di Selangor, Johor, Terengganu, dan Siak (lampiran dalam Nordin Hussin 2002). Selain itu, bandar pelabuhan yang penting yang terletak di Selat Melaka ialah Siak, yang terletak di bahagian timur pantai Sumatera. Siak menjadi bandar pelabuhan yang penting menghubungkan pedagang dengan kawasan pedalaman Sumatera yang

dihuni oleh ramai penduduk dan dihubungkan hanya melalui sungai ke kawasan pedalaman. Kawasan pedalaman Sumatera juga memang kaya dengan hasil buminya yang mengeluarkan barangan dan produk daripada hutan, emas dan lada hitam. Oleh itu, Siak menjadi perantara bandar pelabuhan yang amat penting menghubungkan kawasan di pedalaman dengan dunia luar termasuk jaringannya dengan bandar pelabuhan Melaka, yang merupakan bandar pelabuhan utama dan penting. Siak juga menghubungkan rangkaian perdagangan Timur dan Barat (Vos 1993; Lewis 1970; Reid & Fernando 1996). Setelah kejatuhan bandar pelabuhan Riau pada tahun 1784, Siak menjadi pemangkin yang utama dan mempunyai jaringan yang rapat dengan Melaka. Terdapat banyak kapal yang berlabuh di pelabuhannya. Akhirnya Siak merupakan pengganti kepada jaringan di antara Melaka dengan Riau (Nordin Hussin 2002).

Di Laut Jawa bandar pelabuhan yang penting dan utama ialah Batavia, Cheribon, Semarang, Juana, Gerisik dan bandar pelabuhan Makassar, yang terletak di bahagian Tenggara gugusan kepulauan Melayu Indonesia. Bandar pelabuhan ini merupakan pelabuhan yang berperanan penting memasarkan barangan seperti rempah, hasil laut dan hutan. Batavia, seperti yang disebutkan di atas merupakan bandar pelabuhan dan pusat pentadbiran Belanda di bahagian Timur. Batavia menjadi pusat perdagangan yang menghubungkan pedagang di Laut Jawa dengan pelabuhan di tanah besar China. Dasar yang ketat yang dilakukan oleh Belanda telah memaksa semua kapal junk China yang berdagang ke gugusan kepulauan Melayu-Indonesia dipusatkan hanya di bandar pelabuhan Batavia (lihat Blusse 1986:148). Dasar yang ketat ini telah menjejaskan Melaka dan menyebabkan penurunan yang amat ketara jumlah kapal junk dari China yang mendarat dan berlabuh di Melaka. Di samping itu, dasar ini telah memberikan kesan yang mendalam terhadap perhubungan perdagangan Melaka dengan China. Oleh itu, bandar pelabuhan di tanah besar China seperti Amoy, Canton dan Macao hanya mempunyai hubungan yang rapat dengan perdagangan dan jaringan dengan Nusantara yang hanya berpusat di Batavia. Kelonggaran hanya diberikan untuk mereka singgah di bandar pelabuhan di bahagian barat Borneo sahaja (Cheong Weng Eang 1994: 203-214; Klein 1996: 385-408). Pada masa yang sama Dunia Melayu dihubungkan dengan perdagangan jarak jauh oleh pedagang Sepanyol yang menghubungkan Asia Tenggara dengan Amerika Latin (Warren 1981; Reed 1977).

KOMUNITI PEDAGANG DI SELAT MELAKA DAN DUNIA MELAYU

Para pedagang yang tiba ke bandar pelabuhan di Asia Tenggara boleh dibahagikan kepada dua kelompok yang besar. Pertama, mereka boleh dikumpulkan ke dalam kelompok pedagang yang datang dari jauh dan merentas sempadan. Mereka ini terutamanya datang dari Eropah, benua kecil India dan dari China. Kelompok kedua terdiri daripada kelompok pedagang yang meliputi

wilayah lingkungan dan kawasan yang berhampiran dan pedagang yang datang dari bandar pelabuhan di gugusan kepulauan Melayu. Kesemua pedagang ini dapat diklasifikasikan kepada empat kumpulan utama. Pertama, pedagang dari Eropah yang terdiri daripada syarikat-syarikat utama, iaitu Syarikat India Timur Belanda (VOC) dan Syarikat India Timur Inggeris (EIC) dan pedagang Eropah yang lain yang terdiri daripada pedagang Portugis, Denmark, Sepanyol, Perancis dan pedagang swasta Inggeris. Kedua, pedagang dari benua kecil India yang terdiri daripada pedagang Chulia Muslim, Hindu, Moors dan Gujerati. Ketiga ialah para pedagang daripada tanah besar China dan yang akhir ialah para pedagang dari Dunia Melayu yang terdiri dari pedagang lokal seperti Melayu, Bugis, Jawa, Belanda Burghers, China, Arab, Chulia dan Hindu. Secara ringkasnya ... kebanyakan daripada kumpulan etnik telah menetap di banyak bandar pelabuhan di Asia Tenggara. Ramai pedagang India dan China di rantau ini mengekalkan jaringan perdagangan dengan rakan perniagaan mereka di India dan China ... (Nordin Hussin 2006).

Para pedagang VOC dan EIC merupakan pedagang jarak jauh. Mereka berpangkalan di kawasan lingkungan Asia dan Asia Tenggara yang belayar dari Eropah dan mempunyai hubungan dengan banyak bandar pelabuhan yang mereka kuasai di benua Asia. Mereka memiliki syarikat-syarikat besar modal besar, dan dibiayai oleh para pemodal di Eropah. Dengan memiliki kekuatan tersebut maka keuntungan yang diperolehi daripada hasil perdagangannya di Asia adalah terjamin. Syarikat ini amat berkuasa dan disandarkan dengan kekuatan sebuah pasukan pentadbiran yang kukuh. Mereka juga dilindungi dengan kekuatan ketenteraan, diberi kemudahan kapal dagang yang besar, dilindungi oleh angkatan armada laut dan diperkukuhkan lagi dengan kuasa perundangannya yang tersendiri. Walaupun pusat pentadbirannya terletak di Eropah mereka juga memiliki pusat pentadbiran di Timur. Sebagai contoh, Belanda memiliki pusat pentadbirannya Batavia di pulau Jawa sementara EIC memilih Calcutta sebagai pusat pentadbirannya di Timur. Disebabkan Syarikat VOC dan EIC ini memiliki modal yang besar dengan pemegang syer yang ramai, maka mereka telah dapat membina pusat swasta Inggeris. Terdapat juga sebilangan besar mereka yang bukan pedagang tempatan, tetapi mereka yang tinggal secara tetap atau sementara di Asia Tenggara. Sebahagian besar daripada mereka memiliki kapal dagangan yang besar yang membolehkan mereka berdagang di tempat yang jauh terutama di bandar pelabuhan di benua kecil India.

KOMODITI DAN JENIS BARANG DAGANGAN

Komoditi yang diperdagangkan oleh pedagang dari benua kecil India-Asia Tenggara-China boleh diklasifikasikan kepada lima kategori barang buatan yang telah siap, barang untuk kegunaan manusia, bijih, hasil hutan dan hamba (Reid 1983). Komoditi utama yang diperdagangkan oleh para pedagang dari benua

kecil India-Asia Tenggara-China merupakan barang keperluan harian seperti garam, gula, bijirin dan kain tekstil (Chaudhuri 1990: 19). Barangan buatan ialah seperti kain sutera, kain kapas tekstil, pinggan mangkuk, porselin, tembikar, barangan kaca, barang kemas wanita, dan batu permata yang telah dipotong dan digilap (Chaudhuri 1990: 20). Barang-barang mentah juga diperdagangkan dalam perdagangan maritim dan dataran benua Asia. Walaupun kebanyakan barangan ini dikeluarkan oleh wilayah tertentu, tetapi kebanyakan permintaan barangan di sesetengah tempat itu menunjukkan terdapat permintaan yang tinggi daripada sesetengah tempat untuk barangan import (Chaudhuri 1990: 19-20).

Sebahagian daripada komoditi yang dikeluarkan dari Asia Tenggara tidak mendapat permintaan yang tinggi di benua kecil India tetapi telah mendapat permintaan yang berlipat ganda di tanah besar China. Sebagai contoh, barangan seperti gamat, atau tripang yang dikeluarkan dari dasar laut di kepulauan Melayu mendapat permintaan yang amat tinggi di tanah besar China, tetapi tidak di benua kecil India. Sesetengah barangan menerima permintaan yang senantiasa tinggi di mana-mana saja di Asia seperti beras, yang menjadi makanan ruji orang Asia. Beras sentiasa mendapat pasaran yang tinggi di kesemua bandar pelabuhan, namun bukan untuk sebagai barang pertukaran tetapi sebagai barangan makanan yang penting kepada penduduk bandar. Barangan lain seperti gum, resin, kemenyan, kayu wangian seperti cendana merupakan barangan yang diperlukan untuk upacara keagamaan di rumah-rumah ibadat dan upacara keagamaan dalam kalangan orang China, Arab dan India (Villiers 1994: 86-96; de Matos 1993: 437-445).

Rempah ratus seperti cengkih, buah pala dan mace mendapat permintaan tinggi di kalangan pedagang Arab, Parsi and India tetapi bukan dari pedagang China yang lebih memerlukan lada hitam. Lada hitam juga menjadi barangan yang tinggi permintaannya dalam kalangan orang Asia and Eropah (Bulbeck & Reid 1998). Sarang burung yang boleh dimakan, gading gajah, barang-barang hutan untuk perubatan dari binatang dan herba sentiasa mendapat permintaan tinggi daripada pedagang China, tetapi tidak dari pedagang India yang kurang menggunakannya.

Kebanyakan pasaran barangan yang diperdagangkan ini tidak berubah sepanjang abad ke-17 dan 18 melainkan terdapat kenaikan permintaan teh China dari Eropah yang ditukar dengan candu dari India dan bijih timah dari Asia Tenggara. Corak jaringan perdagangan dan penyebaran barangan tidak banyak berubah. Sepanjang abad ini barangan yang diminta dengan banyak ialah lada hitam, rempah ratus, emas, bijih timah dan hasil hutan seperti rotan, kayu gerahu dan cendana dari Asia Tenggara. Sebaliknya, terdapat permintaan yang tinggi terhadap kain kapas, candu dan pelbagai barangan siap dari India dan China. Oleh itu, arah aliran barangan komoditi yang dieksport dari Asia Tenggara adalah kebanyakannya barangan mentah sementara barangan yang diimport dari China dan India kebanyakannya adalah barangan siap. Barangan seperti pinggan mangkuk dan tembikar, kertas, gula, garam dan kain kapas dan sutera kesemuanya

didatangkan dari India atau tanah besar China. Walaupun Asia Tenggara mengeluarkan kain, contohnya kain batik dan tenunan dari Jawa, Bugis, Aceh dan Terengganu, tetapi permintaan kain kapas dari India amatlah tinggi. Jenis kain ini diperlukan untuk tujuan yang tertentu dan selain itu adalah disebabkan hasil dan mutu kain yang baik dan tenunan yang cantik dan berwarna emas. Di samping itu, kain kapas India memiliki corak yang berwarna-warni, pelbagai dan banyak pilihan. Justeru, jenis kain ini telah mendapat permintaan yang tinggi jika dibandingkan dengan kain dari China atau dari Asia Tenggara (Sen 1962: 92-110; Laarhoven 1994). Tambahan pula pengeluaran kain dari India amat banyak jumlahnya. Kain yang dikeluarkan dari India juga mempunyai banyak pilihan dan terbahagi kepada berbagai-bagai mutu dan harga yang berbeza. Kain dari India boleh dimiliki oleh golongan kelas bawahan sehinggalah kepada kelas atasan dalam lapisan masyarakat di Asia Tenggara (Andaya 1989; Laarhoven 1994).

PELABUHAN MELAKA, PULAU PINANG DAN SELAT MELAKA

Selat Melaka amat penting kerana selat ini merupakan sebahagian daripada ikatan hubungan maritim antarabangsa yang menghubungkan dunia Timur dan Barat. Kepentingannya sebagai jalan air dan laluan perdagangan di antara China dan India serta wilayah di sekitarnya memang telah diketahui sejak zaman lampau lagi. Kedatangan kuasa Eropah telah mengakui kepentingan tersebut. Oleh itu, mereka tidak melepaskan peluang untuk menguasainya. Pada pandangan kuasa Eropah sesiapa yang menguasai Selat Melaka, maka merekalah yang akhirnya akan dapat menguasai sepenuhnya kekayaan perdagangan yang menguntungkan di kawasan ini.

Semenjak Belanda menakluk Melaka pada tahun 1641, Belanda telah bercita-cita untuk memperolehi sebuah tapak yang dapat menguasai perdagangan yang merangkumi benua kecil India dan tanah besar China (Boxer 1965). Walau bagaimanapun, cita-cita ini telah dicabar oleh kemajuan dan kecekapan bandar pelabuhan Riau, iaitu ibu negeri kerajaan Johor-Riau (Andaya & Reinout Vos 1993). Cabaran dan permasalahan ini juga telah ditambah lagi dengan penguasaan Batavia, iaitu bandar pelabuhan dan pusat pemerintahan VOC di bahagian Timur, yang juga tidak mahu melihat kedudukan dan hegomoninya dicabar oleh kedudukan dan kekuatan bandar pelabuhan Melaka. Sementara Batavia berperanan sebagai pusat dan rangkaian perdagangan VOC dan pusat pentadbirannya ia juga amat strategik terletak dalam lingkungan empayar kekuasaan yang dibentuk dan dirangka oleh Belanda (Arasaratnam 1979:157-189). Kesudahannya, Melaka hanya diberi hak dan kuasa yang amat terhad iaitu hanya sebuah garrison yang kecil bagi mengawal perdagangan yang melalui Selat Melaka yang mengawal jalan pelayaran di antara Timur dan Barat.

Oleh itu, Melaka hanya merupakan sebuah pos kawalan Belanda dan bukan sebuah pelabuhan bebas yang diberikan hak sepenuhnya untuk mengembangkan rangkaian perdagangannya. Dengan fokus dan perhatian diberikan khusus untuk bandar Batavia, Melaka hidup dan berkembang dengan dibayangi kebesaran Batavia. Dasar yang tidak sihat yang telah dibentuk oleh kepimpinan atasan VOC ini telah membuatkan Gabenor-jeneral dan konsolnya menulis surat ke Amsterdam pada tahun 1698. Mereka telah menyatakan perasaan tidak puas hati tersebut dengan mengatakan bahawa semenjak dari awal lagi Melaka hanya berhak dan diberikan kuasa untuk menjadi tempat penempatan dan garrison daripada berperanan besar untuk menjadi pusat perdagangan. Gabenor Imhoff dalam laporannya yang ditulis pada tahun 1741, membuat gambaran dan membandingkan peranan Melaka dengan Malabar yang dilaporkan sebagai bandar pelabuhan dan petempatan Belanda yang mengalami kerugian. Melaka juga dilaporkan sebagai sebuah bandar pelabuhan Belanda yang tidak menguntungkan. Melaka dikatakan hanya dapat menghasilkan jumlah perdagangan yang amat kecil. Melaka juga tidak mempunyai hubungan dan peranan yang penting untuk membangkitkan hubungan dagangan dengan wilayah dan kerajaan tempatan.

Walaupun Melaka menghasilkan pendapatan yang amat kecil dan seringkali kekurangan pendapatan untuk menampung pentadbirannya, tetapi pemerintah Belanda berpandangan bahawa Melaka tidak sepatutnya ditinggalkan begitu saja. Pada pandangan kuasa atasan, Melaka memiliki kedudukan geografi yang strategik dan dengan itu masih dapat mengawal perjalanan kapal perdagangan dari Barat ke Timur (Arasaratnam 1979: 160-161). Setelah kejatuhan Riau pada tahun 1784, pihak Inggeris merasa tercabar oleh kuasa Belanda yang dianggapnya akan menguasai sepenuhnya aktiviti perdagangan di kawasan Selat dan juga yang meliputi Semenanjung Tanah Melayu (Nordin Hussin 2002; Cowan 1950: 3-18). Pada masa yang sama semenjak pertengahan abad ke-18 terdapat perkembangan yang amat memberangsangkan di kalangan para pedagang Syarikat India Timur Inggeris (EIC) dan juga pedagang swasta Inggeris untuk berdagang dengan tanah besar China (Cowan 1950: 3-18). Namun, pihak Inggeris tidak memiliki sebuah bandar pelabuhan yang membolehkannya menerima dan mendapat bekalan makanan dan barangan keperluan utama seperti bijih timah dan lada hitam dari Selat untuk dibawa ke China. Untuk menyelesaikan masalah ini Ketua Pengarah EIC telah mencadangkan sebuah bandar pelabuhan yang dimiliki sepenuhnya oleh Inggeris dan terletak di timur Teluk Benggala mestilah dicari dan diperolehi bagi memberikan bekalan sepenuhnya kepada kapal Inggeris untuk mendapatkan muatan kargo bagi tujuan perdagangan dengan China. Di samping itu, pengkalan ini juga dapat digunakan sebagai tempat melindungi kapal-kapal mereka yang menjalankan perdagangan dengan tanah besar China daripada diancam oleh kuasa Belanda.

Walau bagaimanapun, bukanlah saja tujuan utama pihak EIC. Syarikat ini juga mempunyai matlamat yang lebih jauh, iaitu untuk mengaut keuntungan

sepenuhnya daripada perdagangan rempah yang menguntungkan di wilayah ini (Tarling 1962). Pada asalnya, ini adalah merupakan tujuan dan matlamat utama yang diberikan tumpuan sepenuhnya disebabkan mereka telah dihalau keluar dari gugusan kepulauan Melayu oleh kuasa Belanda (Furber 1976: 31-78). Tambahan pula EIC juga memerlukan pengkalan untuk digunakan sebagai pengkalan tentera armada lautnya bagi menyekat dan menahan kemaraan pengaruh Belanda di Semanjung Tanah Melayu (Cowan 1950: 3).

Selepas peperangan Belanda-Riau pada tahun 1874, pergerakan Belanda dilihat semakin giat untuk menembusi tembok dan pengaruhnya ke wilayah-wilayah kerajaan Melayu di Perak dan Selangor. Inggeris melihat perubahan dan pergerakan ini sebagai satu ancaman terhadap usaha dan matlamatnya menguasai kawasan Selat agar kawasan tersebut bebas dari pengaruh penguasaan Belanda. Oleh itu, sebuah pengkalan Inggeris di Selat dirasakan amat perlu dan keperluan ini juga amat mendesak bagi memperkukuhkan kedudukannya disebabkan pada masa yang sama terdapat kemaraan dan kemunculan kapal-kapal Perancis yang telah mula menembusi pengaruhnya ke Dunia Melayu (Cowan 1950; Reid 1973: 195-238).

Pada masa yang sama pergerakan kapal di Timur ditentukan oleh faktor angin monsun atau angin pelayaran. Disebabkan ini juga pihak Inggeris semakin terdesak untuk memiliki sebuah pelabuhan yang terletak di pantai timur Teluk Bengala. Pihak Syarikat telah berusaha sepenuhnya bagi mencari pengkalan strategik sebagai pengkalan utama di timur Teluk Bengala dan beberapa cadangan telah dikemukakan. Sebagai contoh, untuk menguasai Aceh di utara pulau Sumatera yang amat strategik atau untuk menguasai pulau Andaman (Bassett 1971). Tetapi kesemua usaha ini menuju jalan buntu dan tidak berjaya disebabkan oleh beberapa masalah seperti kerajaan Aceh, masalah pulau Andaman yang tidak disediakan kemudahan asas, tidak strategik dan jauh pula dari Dunia Melayu. Dengan usaha-usaha yang dikendalikan oleh seorang pengusaha pedagang swasta Inggeris, Francis Light telah membuat perundingan dengan kerajaan Melayu Kedah. Oleh itu, semua tumpuan telah beralih untuk mewujudkan sebuah pengkalan hampir dengan Selat Melaka dan seterusnya membawa kepada pembukaan Penang oleh Inggeris pada tahun 1786 (Bassett 1961, 1971, 1990; Bonney 1971:197). Pulau Pinang yang terletak di utara Selat Melaka dan Melaka yang terletak di bahagian selatan Selat Melaka memperlihatkan kedua-dua bandar pelabuhan ini amat strategik. Kedua-duanya dapat mengawal perjalanan kapal dari India, China dan Dunia Melayu. Disebabkan Pulau Pinang terletak di utara Selat ia memiliki hubungan perdagangan yang merangkumi kawasan utara Selat, termasuklah utara Sumatera, selatan Thailand bahagian utara Semanjung Tanah Melayu wilayah di selatan Burma dan juga wilayah di pantai Koromandal di India. Bahkan, menurut Arasaratnam

... Kapal datang dari Proto Novo, Nagore atau Nagapatnam dan dari Penang kapal tersebut belayar ke Mergui, Ujang Selang, Melaka, Aceh dan Pedie. Laluan yang paling popular ialah dari Selatan India ke Penang dan pulang melalui Pedie dan Aceh. ... (1989: 20).

Melaka pula pada masa yang sama dapat mengawal bahagian selatan Selat, iaitu bahagian tengah dan selatan Sumatera wilayah di selatan Semenanjung Tanah Melayu dan gugusan kepulauan Melayu. Ia juga dapat menguasai sebahagian kecil daripada perdagangan yang datang dari tanah besar China.

Pada abad ke-18 terlihat peningkatan yang tinggi bilangan pedagang swasta Inggeris dan Denmark di kawasan Selat (Furber 1948, 1976). Ini adalah disebabkan terdapatnya peningkatan perdagangan di antara China dan Eropah. Komoditi yang sering diperdagangkan ialah teh China untuk pasaran di Eropah di mana barangan ini amatlah menguntungkan. Tetapi masalah dari perdagangan teh China ini telah mengakibatkan permasalahan penghantaran pengiriman wang ke China. Oleh itu, untuk mengurangkan pengaliran mata wang dan bulion dari Eropah bagi membayar teh China barangan keperluan lain seperti lada hitam dan timah dari Melaka diperlukan untuk pertukaran tersebut. Bijih timah dengan itu amat dikehendaki dan mendapat permintaan yang tinggi untuk perdagangan dengan China. Hal ini telah meningkatkan persaingan di antara kuasa Belanda, Inggeris dan Denmark kerana mereka cuba sedaya upaya untuk mengawal dan menguasai sepenuhnya perdagangan timah di Selat. Keadaan ini telah menimbulkan perhubungan yang tidak sihat di antara Belanda di Melaka, pedagang Eropah yang lain dan kerajaan Melayu terutama kerajaan Johor Riau (Vos 1993). Selepas peperangan Inggeris Belanda yang keempat (1780-1784), perdagangan di antara benua kecil India-Kawasan Selat China telah dikuasai sepenuhnya oleh pihak Inggeris (Arasaratnam 1979: 162). Sebagaimana yang telah dilihat kepentingan perdagangan China kepada Inggeris juga telah menyebabkan mereka mencari tempat baru sebagai tapak di kawasan Selat untuk kapal dagangan mereka ke China dan ini telah mengakibatkan pembukaan Pulau Pinang pada tahun 1786. Tambahan lagi tindak tanduk Belanda di Melaka juga telah mengakibatkan masalah persaingan yang amat sengit di antara pedagang Bugis di Riau. Keadaan ini akhirnya telah membawa kepada berlakunya peperangan pada tahun 1874 di antara Melaka dengan Riau (Arasaratnam 1979: 161-186; Marshall 1987: 276-300). Akhirnya pihak Inggeris telah meningkatkan kemasukannya ke dalam perdagangan di Asia Tenggara ke dalam wilayah dan pengaruh kekuasaan Belanda dan telah mencabar untuk meruntuhkan tembok monopoli Belanda di Dunia Melayu. Cabaran utama datang daripada kegiatan pedagang swasta Inggeris. Selepas tahun 1770-an, pihak Inggeris telah mendominasi perdagangan di antara Koromandal dan Semenanjung Tanah Melayu (Arasaratnam 1979: 162). Senarai keluar masuk kapal di Melaka dengan jelas memperlihatkan pada tahun-tahun 1780-an dan 1790-an, kebanyakan jalinan perdagangan di antara kedua-dua buah tempat ini, iaitu pantai Koromandal dan Melaka telah dikendalikan oleh syarikat India Timur Inggeris (EIC), pedagang swasta Inggeris dan juga oleh para pedagang Portugis (2002 Nordin Hussin 2002).

Pada peringkat awal setelah Inggeris dapat membina dan mengenakan kuasanya di Pulau Pinang, para pedagang yang tiba dari pantai Koromandal ke Asia Tenggara telah pun menggunakan kemudahan yang sedia ada di situ.

Pedagang yang paling utama yang menggunakan kemudahan tersebut dengan jumlah yang amat ramai ialah pedagang Chulia. Kapal mereka sering tiba di Pulau Pinang. Jaringan mereka telah dihubungkan dengan pelbagai bandar pelabuhan di pantai Koromandal seperti Proto Novo, Nagore dan Nagapatnam untuk perjalanan menuju ke pelabuhan Pulau Pinang. Begitu juga mereka menjalin rangkaian perdagangan ke bandar pelabuhan seperti Mergui, Junk Ceylon, Melaka, Aceh dan Pedir. Walau bagaimanapun, jalan dan jaringan yang paling penting dan sering digunakan ialah dari Selatan benua kecil India ke Pulau Pinang dan pulang melalui jalan Pedir and Aceh (Arasaratnam 1989: 19-21). Sebahagian besar dari kalangan pedagang Chulia ini telah pun menetap di Pulau Pinang. Maka, pengurusan perdagangan bertambah mudah di antara benua kecil India dan Asia Tenggara. Ini adalah disebabkan rakan dagangan mereka di India dapat bergantung pada rakan seperniagaan mereka di Pulau Pinang untuk menjalankan urusan jual beli. Rakan niaga ini bukan saja membeli kargo dan barangan yang diperlukan untuk keperluan pedagang dari India tetapi juga berfungsi sebagai peniaga yang dapat menyimpan dan membeli barangan yang berharga semasa harga murah. Mereka telah menjual barangan yang dibeli ketika musim rendah untuk dijual dan diperdagangkan semula semasa musim tinggi. Mereka juga dapat mengendalikan urusan perdagangan dengan melibatkan bandar pelabuhan natif atau yang ditadbirkan oleh pemerintah tempatan atau lokal seperti Kedah, Aceh, Mergui dan juga pelbagai bandar pelabuhan kecil di sepanjang pantai Sumatera. Justeru, perdagangan intra-Asian telah dikendalikan oleh pedagang ini, tetapi jaringan utama perdagangan yang mereka utamakan ialah di antara benua kecil India dengan Pulau Pinang.

Sebelum pembukaan Pulau Pinang, pedagang dari pelbagai bandar pelabuhan di kawasan Teluk Bengala seperti Pegu di Burma, Junk Ceylon, Mergui dan Tenasserim sebenarnya telahpun mempunyai hubungan perdagangan yang rapat dengan bandar pelabuhan Melaka. Pada masa yang sama pedagang dari Melaka juga telah berdagang dengan bandar pelabuhan ini. Menurut Nordin Hussin (2002)

...Such trading networks existed between Melaka and Mergui. For example, on 30th March 1780, a 100 laasten ship with 10 cannons and 28 people on board, which belonged to Tsoe Anko of Melaka, was captained by a Melaka Moor. The ship was travelling from Mergui to Melaka. The goods on board included 900 pikuls amballo, 90 pices elephant task, 25 pikuls cardamon, 28 koyan rice and 4 pikuls wax, VOC 3582. Another trading network that was established by Melaka merchants with Pegu was carried out by a Melaka Dutch burger, named Joost Koek. On 16 March 1780 a 100 laasten ship belonging to him went to Pegu laden with 800 laxa arak, 10 sijpen arak, 100 laxa arak, and 10,000 pieces of porcelain.

Pedagang dari pantai Koromandal yang dalam perjalanan ke Selat singgah ke beberapa bandar pelabuhan di wilayah ini. Oleh itu, kawasan yang menghadap Teluk Bengala ini telah pun memiliki jalinan dan jaringan sejarah yang lama dengan bandar pelabuhan di Selat secara terus atau melalui pedagang mereka



Sumber: Nordin Hussin (2006)

RAJAH 1 Pelabuhan-pelabuhan penting di Pantai Koromandal, Selat Melaka, Dunia Melayu dan China

sendiri. Begitu juga secara tidak langsung menerusi pedagang luar yang singgah ke tempat mereka. Selepas Pulau Pinang ditubuhkan, hasil dagangan dari Teluk Bengal telah mula meningkat di pulau tersebut. Ini juga disebabkan daya usaha Francis Light, yang dulunya berpegekal di Junk Ceylon, iaitu sebelum membuka Pulau Pinang telah memiliki hubungan yang akrab dengan wilayah di sini terutama dengan Kedah, Melaka, pantai Koromandal, selatan Burma dan selatan Thailand. Apabila Francis Light mengalihkan tumpuannya dari mengendalikan perdagangannya sendiri untuk memberi tumpuan kepada jawatannya sebagai Superintendan pertama di Pulau Pinang, hubungan syarikat perdagangan yang diasaskannya telah dikekalkan dan dikendalikan oleh rakan kongsinya, iaitu James Scott.

Pulau Pinang juga menikmati keuntungan daripada perdagangannya dengan wilayah di Timur. Dari wilayah Timur, pedagang jarak jauh terutama yang datang dari pelabuhan di selatan tanah besar China seperti Amoy, Canton and Macau, belayar ke arah selat Laut China untuk singgah di sepanjang pelayarannya seperti di pelabuhan di Indo-China, Thailand, dan Filipina sebelum mereka

sampai ke Selat Melaka. Bandar pelabuhan China ini kebanyakannya disinggahi kapal dari Portugis and Syarikat India Timur Inggeris (Nordin Hussin 2002). Kebanyakan pedagang jarak jauh ini memiliki pengkalan mereka di benua kecil India. Mereka belayar dari pantai Koromandal dan berhenti di pelbagai tempat terutama di pelabuhan Selat termasuklah Melaka, Aceh dan Pulau Pinang, dalam pelayaran mereka menuju atau dari pelabuhan Canton dan Macau di selatan tanah besar China.

Disebabkan peraturan yang dikuatkuasakan oleh pemerintah Belanda memerlukan semua junk China untuk hanya berdagang di Batavia daripada berdagang di Melaka, maka terdapat jumlah yang terhad pedagang China yang sampai ke Selat (Blusse 1986:95-155; Bassett 1971:60). Semenjak tahun 1780-an jumlah kedatangan junk China yang tiba di Melaka amat terhad sekali tetapi kehadiran mereka telah dapat diatasi dengan kehadiran kapal Portugis dan Inggeris yang datang dari Macau dan Canton. Walaupun kehadiran junk China terhad, tetapi kedatangannya di Melaka amat dinantikan (Nordin Hussin 2002). Pedagang China biasanya bertukar barangan dengan kargo dari Asia Tenggara dan dari India di Melaka.

Pada tahun 1786, pedagang luar dan pedagang wilayah yang mempunyai jaringan perdagangan dengan Melaka juga telah memasukkan Pulau Pinang ke dalam senarai pelabuhan yang disinggahi. Kebanyakan mereka datang dari Batavia, Semarang, Juana, Gerisik, Makassar dan pulau Borneo yang merupakan bandar pelabuhan penting di dunia Melayu. Dari pelabuhan-pelabuhan ini mereka memperolehi barangan seperti beras, rempah ratus dan gula yang dihantar ke Melaka dan Pulau Pinang. Kehadiran pedagang dari Dunia Melayu di Melaka dan Pulau Pinang amatlah penting kerana mereka membawa banyak bahan keperluan yang dikehendaki oleh kedua-dua tempat tersebut. Mereka membawa rempah ratus, herba ubatan dan hasil hutan untuk dipasarkan kepada pedagang dari India dan China. Kehadiran mereka penting kerana mereka membawa bersama barangan dari India dan China untuk dipasarkan semula ke merata pelabuhan kecil di Dunia Melayu. Antara pedagang lokal dari dunia Melayu yang utama ialah pedagang Melayu dan Bugis yang paling aktif dan jumlahnya amat ramai. Di Melaka, mereka juga memiliki reputasi yang mengagumkan dan terbilang. Dengan sifat mereka yang amat amanah, mereka yang sering mendapat keuntungan yang besar daripada hasil dagangan mereka. Disebabkan ciri-ciri inilah maka pihak Inggeris semasa memerintah Melaka pada tahun 1794-1818 telah berusaha sedaya upaya untuk menggalakkan pedagang Bugis mengubah pengkalan pedagangannya ke Pulau Pinang dari Melaka. Namun, hanya sebilangan kecil saja telah menyahut galakan ini disebabkan jenis kapal pedagang Bugis yang tidak begitu besar. Tambahan pula kebanyakan mereka ini hanya belayar dalam lingkungan dan jarak yang terhad saja kerana sebahagian dari kapal mereka tidak begitu kukuh untuk belayar ke utara Selat.

Sebagaimana yang telah dinyatakan sebelum ini corak perdagangan di Selat telah bertukar secara mendadak bermula pertengahan abad ke-18 dengan

kehadiran pedagang swasta Inggeris dan peranan yang amat aktif dalam kalangan pedagang Syarikat India Timur Inggeris di dunia Melayu. Sehingga akhir abad ke-18 kehadiran Inggeris di Selat telah diperkukuhkan dengan kejatuhan penguasaan VOC di Asia Tenggara. Selepas berakhirnya peperangan Ingeris-Belanda perdagangan di antara pantai Koromandal dan wilayah di Selat telah jatuh ke tangan Inggeris sepenuhnya (Furber 1951:103-176). Pihak Inggeris juga telah dapat mengawal dan menguasai perdagangan yang amat menguntungkan dengan China. Permintaan yang tinggi terhadap teh China di pasaran Eropah dan penukaran timah dan lada hitam dari Selat untuk mendapatkan kain India telah menjadikan wilayah di Selat daerah paling penting kepada pedagang Inggeris untuk perdagangannya ke China. Justeru, sehingga akhir abad ke-18 terdapat perubahan yang besar dan ketara apabila pihak Inggeris telah menjadi peneraju utama dalam perdagangan di dunia Melayu. Keruntuhan pengaruh dan kekuasaan Belanda dan penyerahan secara sementara Melaka dan Batavia kepada Inggeris telah memberikan kesan jangka panjang untuk memperkukuhkan kekuasaan Inggeris di Selat Melaka, terutamanya di negeri-negeri bahagian barat Semenanjung Tanah Melayu.

KESIMPULAN

Selama beberapa abad lamanya, Selat Melaka telah menjadi pemangkin kepada perkembangan ekonomi, pembangunan perniagaan dan perdagangan di Asia. Selat ini merupakan titik pertemuan yang menyambungkan jalan perairan yang amat penting dari Timur dan Barat. Lokasi geografinya yang amat strategik di antara dua wilayah dan terlindung dari tiupan angin di antara pulau Sumatera dan Semenanjung Tanah Melayu telah memberikannya faedah dan kebaikan jika dibandingkan dengan wilayah yang terletak di kawasan yang menghadap Laut China Selatan. Pada masa yang sama dengan wujudnya integrasi wilayah di Asia Tenggara terutama di gugusan kepulauan Melayu ke dalam dunia perdagangan dan kekayaan dari sumber hasil bumi dan permintaan yang tinggi dari luar telah meningkatkan lagi nilai kepentingan ekonomi dan strategiknya. Oleh itu, pelabuhan-pelabuhan yang wujud di Selat Melaka memiliki potensi untuk berkembang dan tumbuh menjadi pusat perdagangan utama. Ia juga dapat memberikan perkhidmatan sebagai pusat memungut dan memasarkan barangan ke kawasan pendalaman di Sumatera dan Semenanjung Tanah Melayu. Tambahan lagi kawasan Selat juga memiliki peranan sebagai pusat pembaik pulih kapal-kapal dan memberikan perlindungan daripada tiupan angin monsun. Dalam konteks inilah kedudukan Melaka dan Pulau Pinang dapat tumbuh dan berkembang menjadi penghubung yang amat penting kepada kawasan sekitar dan rantainya. Di samping itu, kedudukan jaringan perdagangan yang sedia ada telah menghubungkan kedua-duanya kepada jalinan perdagangan dan jaringan yang menghubungkan dengan sistem perdagangan yang mengikat Lautan Hindia, Dunia Melayu dan Laut China Selatan. Kedudukan strategiknya

telah diperkukuhkan lagi dengan kehadiran dan pengawalan kuasa Eropah, iaitu Belanda di Melaka dan Inggeris di Pulau Pinang yang telah menguasai aktiviti perdagangan di wilayah ini.

Sebagaimana keadaan perdagangan di Asia tidak berubah sejak berabad-abad lamanya, begitu juga pelabuhan di Selat Melaka telah terikat dengan struktur jaringan perdagangan yang telah sedia wujud. Kedua-dua bandar pelabuhan yang utama, iaitu Melaka dan Pulau Pinang berfungsi sebagai pusat pengumpulan dan penyebaran barangan untuk keperluan manusia (barangan pertanian dan makanan) dan barangan hasil dari hutan yang telah dikumpul dari pelbagai tempat seperti Aceh, Assahan, Batu Bara, Indragiri, Serdang, Kedah, Perak, Selangor dan wilayah lain di dunia Melayu. Ia kemudian telah ditukarkan dengan barangan buatan yang diimport dari benua kecil India dan tanah besar China dan kemudiannya pula disebar ke wilayah yang memiliki permintaan yang tinggi. Oleh itu, dari zaman yang dikaji ini kedudukan dan fungsi Melaka dan Pulau Pinang sebagai pusat perdagangan dan perniagaan masih tetap tidak berubah, tetapi yang berbeza ialah fungsinya dalam konteks dunia perdagangan di Asia yang telah membuatkan kedua-duanya sering bersaing di antara satu sama lain. Persaingan ini telah disemarakkan lagi dengan faktor bahawa pada zaman ini Melaka berada di bawah pemerintahan Belanda and Pulau Pinang dikuasai oleh Inggeris.

RUJUKAN

- Straits Settlement Factory Record (SSFR).
- Andaya, L.Y. 1995. The Bugis-Makassar Diasporas. *JMBRAS* 68(1): hlm
- _____. 1975. *The History of Johore 1641-1728: Economic and Political Developments*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Andaya, B.W. 1989. The Cloth Trade in Jambi and Palembang society during the 17th and 18th centuries. *Indonesia*. 48: 27-46.
- Arasaratnam, S. 1979. Dutch Commercial Policy and Interests in the Malay Peninsula, 1750-1795. In, Blair B. Kling & M.N. Pearson, *The Age of Partnership, Europeans in Asia, Before Dominion*. Hawaii: University of Hawaii Press.
- _____. 1995. Factors in the Rise, Growth and Decline of Coromandel Ports Circa 1650-1720. Dalam *Maritime Trade, Society and European Influence in Southern Asia 1600-1800*. Aldershot Gt. Britain: Variorum.
- _____. 1989. *Islamic Merchant Communities of the Indian Subcontinent in Southeast Asia*. Kuala Lumpur: University Malaya Press.
- _____. 1989. European Port Settlements in the Coromandel Commercial System 1650-1740. Dalam, Frank Broeze, (ed.), *Brides of the Sea, Port Cities of Asia from the 16th to 20th Centuries*. Kensington: New South Wales University Press.
- Bassett, D.K. 1961. The British Country Trader and Sea Captain in Southeast Asia in the 17th and 18th Centuries, *Journal of the Historical Society*, 1(2).
- _____. 1971. The British in Southeast Asia during the 17th and 18th Centuries. *Occasional Paper No. 18*. University of Hull: Centre for Southeast Asian Studies.

- _____. 1990. *The British Trader and Mariner in Southeast Asia c. 1660-1715. The British in Southeast Asia during the 17th and 18th Centuries*. Occasional Papers, No.18. University of Hull: Centre for Southeast Asian Studies.
- Blusse, L. 1986. *Strange Company: Chinese Settlers, Mestizo Women and the Dutch in Batavia*. Dordrecht: KITLV.
- Bonney, R. 1971. *Kedah 1771-1821: The Search for Security and Independence*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Boxer, C.R. 1965. *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800*. London: Hutchinson.
- Bulbeck, D. Anthony Reid (ed.). 1998. *Southeast Asian Exports Since the 14th Century: Cloves, Pepper, Coffee and Sugar*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Chaudhuri, K.N. 1990. *Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Cheong Weng Eang. 1996. *The Hong Merchants of Canton: Chinese Merchants in Sino-Western Trade*. London: Cruzon Press.
- _____. 1994. *The Hong Merchants of Canton; Che'en Kuo-tung, Shipping and Trade of Chinese Junks in Southeast Asia, 1730-1830: A Survey*. S.P. Ville and D.M. Williams (ed.). *Management, Finance and Industrial Relations in Maritime Industries: Essay in International Maritime and Business History*. St. John's: International Maritime Economic History Association.
- Cowan, C.D. 1950. Early Penang and the Rise of Singapore. *JMBRAS*, 23(2): 1-20.
- de Matos, A.T. 1993. Timor and the Portuguese Trade in the Orient During the 18th Century. A.T. de Matos, and L.F.F. Reis Thomaz (ed.). *As Relacoes Entre a India Portuguesa, a Asia do Sueste e o Extremo Oriente*. Macao-Lissabon.
- Furber, Holden. 1948. *John Company at Work*. Cambridge: Harvard University Press.
- _____. 1976. *Rival Empires of Trade in the Orient. 1600-1800*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Gaastra, F.S. 1991. *De Geschiedenis van de VOC*. Zutphen: Walburg Pers.
- Gupta, Das. 1962. Aceh in the Seventeenth Century Asian Trade. *Dalam Bengal Past and Present*. January-June.
- Kern, R.A. 1993. *I La Galigo*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Klein, P.W. 1996. The China Seas and the World Economy Between the 16th and 19th Centuries: the Changing Structure of Trade. D. Fritschy, (ed.). *Kapitaal ondernemerschap en beleid*. Amsterdam: NEHA.
- Laarhoven, Ruurdje. 1994. *The Power of Cloth: The textile trade of the Dutch East India Company (VOC) 1600-1780*. Tesis PhD. Australian National University. April.
- Leong Sau Heng. 1990. Collecting Centres, Feeder Points and Entrepots in the Malay Peninsula 100 B.C. – A.D. 1400. J. Kathirithamby-Wells and John Villiers, (ed.) *The Southeast Asian Port and Polity Rise and Demise*. Singapore: Singapore University Press.
- Lewis, D. 1970. *The East India Company and the Straits of Malacca 1700-1784: Trade and Politics in the Eighteenth Century*. Tesis PhD. Australian National University.
- Nordin Hussin. 2002. *Melaka and Penang 1780-1830: A study of two port towns in the Straits of Melaka*. Amsterdam: Vrije Universiteit Amsterdam.
- _____. 2006. *Trade and Society in the Straits of Melaka Dutch Melaka and English Penang 1780-1830*. Copenhagen: Nias Press.

- Pearson, M.N. 1987. Introduction I: The State of the Subject. Dalam, Ashin Das Gupta and M.N. Pearson, (ed.), *India and the Indian Ocean 1500-1800*. Calcutta: Oxford University Press.
- Phillips, C.H. 1961. *The East India Company 1784-1834*. Manchester: Manchester University Press.
- Raja Ali Haji ibn Ahmad. 1982. *The Precious Gift: Thufat al-Nafis*. (Trns.) Virginia Matheson and Barbara Watson Andaya, Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Reed, R.R. 1977. *Colonial Manila: The Context of Hispanic Urbanism and Process of Morphogenesis*. Berkely: University of California Press.
- Reid, A. and Radin Fernando. 1996. Shipping on Melaka and Singapore as an Index of Growth 1760-1840. *South Asia*, vol. xix.
- Reid, Anthony. 1973. The French in Sumatra and the Malay World. 1760-1890. *BKI*, cxxix.
- _____. 1983. *Slavery, Bondage and Dependency in Southeast Asia*. St. Lucia: University of Queensland Press.
- Sen, S.P. 1962. The Role of Indian Textiles in Southeast Asian Trade in the Seventeenth Century. *JSEAH*, 3(2).
- Souza, G.B. 1986. *The Survival of Empire: Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630-1754*. Cambridge: Cambridge University Press.
- _____. 1986. *The Survival of Empire: Portuguese trade and society in China and the South China Sea 1630-1754*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Takeshi, Ito. 1994. The Elephant Trade of Aceh in the 1640s-60s. *Journal of East-West Maritime Relations*, 3.
- Tarling, N. 1962. *Anglo-Dutch Rivalry in the Malay World 1780-1824*. London: Cambridge University Press.
- Trocki, C.A. 1997. "Chinese Pioneering in Eighteenth-Century Southeast Asia. Dalam, Anthony Reid. *The Last Stand of Asian Autonomies: Respond to modernity in the diverse states of Southeast Asia and Korea 1750-1900*. London: Macmillan.
- Villiers, Alan. 1952. *Monsoon Seas: The Story of the Indian Ocean*. New York: McGraw-Hill.
- Villiers, J. The Vanishing Sandalwood of Portuguese Timor. *Itinerario*, 18/2, 1994.
- Vos, R. 1993. *Gentle Janus: Merchant Prince, The VOC and the Tightrope of Diplomacy in the Malay World 1740-1800*. Leiden: KITLV.
- Warren, J.F. 1981. *The Sulu Zone 1768-1898*. Singapore: Singapore University Press.

Nordin Hussin, Ph.D.
 Pusat Pengajian Sejarah, Politik dan Strategi
 Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan
 Universiti Kebangsaan Malaysia
 43600 UKM, Bangi
 Selangor